





ค่าเวนคืน 1,521 ล้านบาท สร้างเดโป้ 46 ไร่ ตรงโลดส์กลาง สถานีจ่ายระบบไฟฟ้า และจุดเป็นทางโค้ง

งานโยธา 17,797 ล้านบาท ระบบรถไฟฟ้า 9,508 ล้านบาท จัดหาขบวนรถเริ่มต้น 2,492 ล้านบาท ค่าสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง 13.65 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด 303 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ 1,452 ล้านบาท และค่าเพื่อเหลือเผื่อขาด 1,737 ล้านบาท

### ต้นทุนก่อสร้างเพิ่ม

“วงเงินลงทุนเป็นแค่กรอบเบื้องต้น อาจจะมีเพิ่มขึ้นจากผลศึกษาเดิม 1.6 พันล้านบาท เพราะปรับแบบบางช่วงร่วมกับกรมทางหลวง บริเวณทางแยกที่ให้สร้างเป็นอุโมงค์เพิ่ม 2 แห่ง ค่าก่อสร้างแห่งละ 500-800 ล้านบาท จากเดิมมี 3 แห่ง รวมเป็น 5 แห่ง ส่วนข้อเสนอลงของเอกชนในท้องถิ่นให้ปรับแนวบางช่วงเพื่อหนีรถติดนั้น รฟม.จะรับมาพิจารณาเพิ่มเติม ทั้งนี้ ถ้าขยับแนวใหม่จะต้องเริ่มกระบวนการใหม่ทั้งหมด”

### ประมุขคู่ขนานรอ EIA

นายธีรพันธ์กล่าวต่อว่า สถานะของโครงการอยู่ระหว่างรอการอนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แต่จะเปิดประมูลคู่ขนานกันไป คาดว่าจะขออนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรีได้กลางปี 2562

จากนั้นเปิดเชิญชวนเอกชนร่วมประมูลไตรมาส 3 ใช้เวลาพิจารณา 9 เดือนถึง

1 ปี คาดว่าเซ็นสัญญากลางปี 2563 เริ่มก่อสร้างปลายปี ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3-3.5 ปี พร้อมเปิดบริการในปี 2566 คาดจะมีผู้โดยสาร 33,190 คนต่อวัน คิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทางเริ่มต้น 18 บาท จากนั้นก็โลเมตรละ 2.5 บาท สูงสุด 100-137 บาทต่อเที่ยว ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง 7 นาที มีรายได้ปีแรก 165.77 ล้านบาท

### เอกชนท้องถิ่นรุมค้าน

ขณะที่เสียงสะท้อนจากภาคเอกชนในจังหวัด ยังมีเสียงคัดค้านแนวเส้นทางของโครงการที่อาจจะทำให้เกิดปัญหารถติดมากขึ้น

นายธวัชศักดิ์ พึ่งเดช รองประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ต กล่าวว่า โครงการอาจมีความยุ่งยากในช่วงก่อสร้าง และควรจะสนับสนุนเอกชนพัฒนาเชิงพาณิชย์รอบสถานี (TOD) มารองรับเพื่อเป็นรายได้จุนเจือโครงการ

### แนะปรับแนวไปทางบายพาส

นายสมบัติ อติเศรษฐ์ ผู้ประกอบการท่องเที่ยว กล่าวว่า โครงการใช้เงินลงทุนสูง และแนวเส้นทางไม่ตอบโจทย์การท่องเที่ยว ไม่ตอบโจทย์คนท้องถิ่น และแก้ปัญหาจราจรได้จริง เพราะคนภูเก็ตอยู่ในเมือง ใช้รถจักรยานยนต์เป็นหลัก และนักท่องเที่ยวจะพักที่ป่าตองเป็นส่วนใหญ่

“ช่วงก่อสร้าง 3 ปี ถ้ามีปัญหาจรรยาจะซ้ำเติมการท่องเที่ยวของภูเก็ต มองว่าโครงการนี้จะตอบโจทย์เรื่องของการ

พัฒนาที่ดินสองข้างทางในเมือง เพราะจะมีการพัฒนาโฮสเทลและโรงแรมเล็ก ๆ มากขึ้น

รัฐควรปรับเส้นทางจากสนามบินไปทางบายพาสและตรงไปห้าแยกถลองไม่ต้องเข้าเมือง ซึ่งสนามบินภูเก็ตแห่งที่ 2 ที่โคกกลอย จ.พังงา กำลังจะเกิดขึ้น”

นางธันยรัศม์ อัจฉริยะฉาย ผู้ประกอบการโรงแรม กล่าวว่า อยากให้ทำโครงการนี้แล้วสำเร็จไม่ใช่เอาเงินมาลงทุนแล้วไม่คุ้มค่าการลงทุน เพื่อให้ตอบโจทย์เรื่องการท่องเที่ยว รัฐควรเปลี่ยนเส้นทางจากเกาะแก้วไปบายพาสแทนเข้าเมือง เพราะถนนในเมืองคับแคบ ถ้าไปทางบายพาสจะสามารถบริการได้ทั้งคนในเมืองด้วย จะประหยัดค่าลงทุนและค่าเวนคืน

### บีทีเอสขอศึกษารายละเอียด

นายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บมจ.บีทีเอสซี กล่าวว่า บริษัทสนใจโครงการนี้ เนื่องจากปัจจุบันได้ร่วมกับท้องถิ่นพัฒนาระบบบัตรระบบบัตรสำหรับบริการรถโดยสารอยู่แล้ว แต่ต้องพิจารณารายละเอียดอย่างรอบคอบ เช่น ผลตอบแทน การสนับสนุนจากภาครัฐ เนื่องจากใช้เงินลงทุนสูง

แค่เริ่มต้นก็มีเสียงค้านมากกว่าเสียงสนับสนุน น่าจับตาไม่น้อย ที่สุดแล้วโครงการนี้จะผลักดันไปได้ตลอดรอดฝั่งหรือไม่