

ชูTODรถไฟฟ้าสายสีแดงเชียงใหม่พลิกโฉมธุรกิจ

หอการค้าคาดเมกะโปรเจกต์ระบบราง “รถไฟฟ้าสายสีแดง” เม็ดเงินสะพัดเชียงใหม่ 2 หมื่นล้านบาท ต้นมูลค่าที่ดินเพิ่มสูงขึ้น หนุนพัฒนา TOD รอบสถานี-ผุดย่านธุรกิจใหม่ เผยมูลค่าเวนคืนที่ดินมากกว่า 4.4 พันล้านบาท ขณะที่ค่าการก่อสร้างกว่า 1.5 หมื่นล้านบาท ส่งผลให้เกิดการจ้างงานและระบบเศรษฐกิจหมุนเวียนในพื้นที่ หลังก่อสร้างเสร็จปี 2570 พลิกโฉมเศรษฐกิจ ด้าน รพม.เปิดทางให้ท้องถิ่นร่วมลงทุน

นายสมชาย ทองคำคุณ รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่ เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชน (ระบบราง) ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ที่รัฐบาลโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำลังเร่งขับเคลื่อนคือ รถไฟฟ้ารางเบา ซึ่งจะเริ่มก่อสร้างสายสีแดงก่อนเป็นสายแรกในปี 2565 มีมูลค่าโครงการ 27,211 ล้านบาท คาดว่าจะส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงระหว่างการก่อสร้างและหลังการก่อสร้างที่จะแล้วเสร็จในปี 2570 โดยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ศึกษารูปแบบระบบขนส่งโดยเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งขนาดรองกับรถไฟ รถโดยสาร และท่าอากาศยาน โดย สนข.ได้ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ 3 เส้นทางคือ สายสีแดง สีเขียวและสีน้ำเงิน และ รพม.ได้ศึกษารายละเอียดความเหมาะสมครั้งละ 1 เส้นทาง โดยจะเริ่มก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดงเป็นสายแรก ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ หรือ PPP



ก่อสร้างอีก 2 ปี- หลังจาก รพม. เร่งขับเคลื่อนรถไฟฟ้ารางเบาจังหวัดเชียงใหม่ คาดว่าจะเกิดย่านเศรษฐกิจใหม่รอบสถานีในปี 2570

ทั้งนี้ จากข้อมูลผลการศึกษาการวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการ มีการกระจายค่าลงทุนทางการเงินเริ่มต้นของโครงการในหลายส่วนหลัก โดยเฉพาะค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน มีมูลค่าเวนคืนทั้งสิ้น 4,435 ล้านบาท และค่าก่อสร้างงานโยธา 15,611 ล้านบาท ซึ่งเฉพาะ 2 ส่วนนี้มีมูลค่าเงินลงทุนกว่า 20,000 ล้านบาท ที่จะส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

นายสมชายกล่าวต่อไปว่า ที่ดินที่ถูกเวนคืนจะถูกนำมาใช้ประโยชน์ในการก่อสร้างรถไฟฟ้า รวมถึงสถานีขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นโอกาสการพัฒนาเชิงเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงใหม่ ที่จะมีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-oriented development หรือ TOD) เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินสามารถทำธุรกิจการค้าทั้งการพัฒนาที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชย์ สำนักงาน การค้าพาณิชย์ ทำให้มูลค่าที่ดินเพิ่มสูงขึ้น และจะเกิดย่านเศรษฐกิจใหม่ ๆ โดยรอบของแต่ละสถานี ซึ่งจะเป็นการพลิกโฉมเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงใหม่

ในปี 2570 ที่โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ ขณะที่ค่าการก่อสร้างรถไฟฟ้าจำนวน 15,611 ล้านบาท เป็นเม็ดเงินที่ลงมาสู่พื้นที่เชียงใหม่ในช่วงระยะเวลาการก่อสร้าง 6 ปี (2565-2570) โดยจะก่อให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ในหลายส่วน

สำหรับงานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง มีจุดเริ่มต้นที่โรงพยาบาลนครพิงค์-แยกแม่เหียะสมานสามัคคี รวมระยะทาง 16 กิโลเมตร 16 สถานี กำหนดเป็นแนวเส้นทางทั้งบนดินและใต้ดิน ซึ่งแผนที่แนวเส้นทางจากโรงพยาบาลนครพิงค์ (ระดับดิน) ศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่ (ระดับดิน) สนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่ 700 ปี (ระดับดิน) ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ (ระดับดิน) แยกหนองฮ่อ (ระดับดิน) โพธาราม (ระดับดิน) ช่วงสิงห์ (ใต้ดิน) มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ (ใต้ดิน) ขนส่งช่างเผือก (ใต้ดิน) มณีนพรัตน์ (ใต้ดิน) ประตูสวนดอก (ใต้ดิน) แยกหายยา (ใต้ดิน)

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: การตลาด/เศรษฐกิจภูมิภาค

วันที่: พุธที่ 12 - อาทิตย์ 15 มีนาคม 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5235

หน้า: 19(บนขวา)

Col.Inch: 66.18

Ad Value: 89,343

PRValue (x3): 268,029

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: ชูTODรถไฟสายสีแดงเชียงใหม่พลิกโฉมธุรกิจ

แยกทำอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ (ใต้ดิน) ทำอากาศยานเชียงใหม่ (ระดับดิน) บ้านใหม่สามัคคี (ระดับดิน) แม่เหียะ สมานสามัคคี (ระดับดิน)

สำหรับโครงการนี้จะใช้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) รวมถึงเปิดให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ได้แก่ เทศบาลตำบลสุเทพ เทศบาลนครเชียงใหม่ เทศบาลตำบลช้างเผือก อบต.ช้างเผือก อบต.ดอนแก้ว อบจ.เชียงใหม่ เทศบาลเมืองแม่เหียะ เทศบาลตำบลป่าแดด โดยรูปแบบการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ ร่วมลงทุน (ในฐานะของผู้ร่วมลงทุน) เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ รพม. ลงทุนร่วมกัน โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจทำหน้าที่เวนคืนที่ดิน ส่วน รพม.ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างระบบรถไฟฟ้า หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ รพม.ลงทุนร่วมกัน โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจลงทุนก่อสร้างโครงสร้างระบบรถไฟฟ้า ส่วน รพม.ทำหน้าที่เวนคืนที่ดิน หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ รพม.ลงทุนโครงการร่วมกัน ในสัดส่วนต่าง ๆ เช่น 25 : 75 35 : 65 50 : 50 หรือเอกชนท้องถิ่น และ รพม. ลงทุนโครงการร่วมกัน ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน

อีกรูปแบบคือ ร่วมดำเนินงาน (ในฐานะผู้ร่วมให้บริการ) เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดตั้งนิติบุคคล (บริษัท) ร่วมกับ รพม. เพื่อบริหารจัดการโครงการ หรือในรูปแบบร่วมควบคุม กำกับ ตรวจสอบ (ในฐานะกรรมการร่วมควบคุม กำกับ ตรวจสอบ ฯลฯ) และ ดำเนินกิจการที่สนับสนุนการดำเนินงานโครงการ อาทิ ทำ feeder หรือดำเนินธุรกิจส่วนที่เป็น nonfare