



EEC Focus :

รฟท.เร่งทางคู่เชื่อม3ท่าเรือ

ปี62ประมูล'ศรีราชา-มาบตาพุด' > 6

'รฟท.'เร่งสร้างทางคู่ เชื่อม3ท่าเรือ 'อีอีซี'

ปี 2562 ประมูล 8 พันล้านบาท ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด

กรุงเทพธุรกิจ ● "รฟท." เซ็น 4 โปรเจกต์รถไฟหนุภาคตะวันออก ประเดิมโครงการแรกจ่อประมูลปี 2562 สร้างทางคู่ศรีราชา-มาบตาพุด 8 พันล้านบาท เร่งศึกษาแนวเส้นทางเข้าหัวเมืองใหญ่ เชื่อม 3 ท่าเรือพร้อมใช้ผลงาน 4 ปีลงทุน 2.1 แสนล้านบาท

นายวรุฒิ มาลา รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยว่า รฟท.กำลังศึกษาโครงการรถไฟในพื้นที่ภาคตะวันออก เพื่อรองรับการขยายตัวของหัวเมืองใหญ่ รวมทั้งสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งในหัวเมืองหลักเข้าด้วยกัน ซึ่งโครงการที่จะพัฒนา 4 โครงการ คือ 1.รถไฟทางคู่ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด ระยะทาง 230 กม. ซึ่งจะพัฒนาและเปิดให้บริการในปี 2568

2.โครงการรถไฟทางคู่เส้นทางคลองสิบก้า-อรัญประเทศ ระยะทาง 170 กม. คาดว่าจะเสนอของบประมาณศึกษาความเหมาะสมและออกแบบปี 2563 และเปิดให้บริการในปี 2570

3.โครงการพัฒนารถไฟทางคู่เข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้า โดยจะพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ (แหลมฉบัง-สัตหีบ-มาบตาพุด) ระยะทาง 200 กม. โดยอยู่ขั้นตอนเตรียมการศึกษาออกแบบและเปิดให้บริการในปี 2567



4.รถไฟทางคู่เชื่อมท่าเรือน้ำลึกทวาย ซึ่งปัจจุบัน รฟท.เตรียมเสนอของบประมาณในปี 2563 เพื่อทำการศึกษาค่าความเหมาะสมและออกแบบโครงการ คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2570

"เป้าหมายของ รฟท.คือการพัฒนาโครงการรถไฟให้เข้าถึงทั่วประเทศ โดยเฉพาะในหัวเมืองใหญ่ซึ่งเส้นทางในภาคตะวันออกมีแนวรถไฟอยู่ที่ศรีราชา-มาบตาพุดแต่เป็นทางเดี่ยว และแผนที่จะดำเนินการจะเป็นโครงการแรกที่จะพัฒนาเป็นทางคู่ ซึ่งปัจจุบันได้รับงบประมาณศึกษาออกแบบ

รายละเอียดแล้ว คาดว่าจะเปิดประมูลภายในปี 2562"

หวังทางคู่เชื่อมหัวเมือง-อีอีซี

นายวรุฒิ กล่าวว่า โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ภายใต้แผนของ รฟท. นอกจากจะเชื่อมต่อหัวเมืองใหญ่ เพื่อสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งแล้ว ยังมีแนวเส้นทางรถไฟเข้าสู่พื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ส่งผลให้โครงการจะเกิดเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งเข้าสู่พื้นที่ดังกล่าว เชื่อมต่อหัวเมืองเศรษฐกิจและส่งต่อไปยังท่าเรือสินค้าเพื่อกระจาย



เป้าหมายของ รฟท.คือการพัฒนาโครงการรถไฟให้เข้าถึงทั่วประเทศ โดยเฉพาะในหัวเมืองใหญ่

วรวุฒิ มาลา

ไปยังตลาดต่างประเทศอีกด้วย

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระบุว่า โครงการรถไฟทางคู่ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด จะเป็นโครงการแรกที่ รฟท.จะเร่งพัฒนาเบื้องต้น ประเมินว่าจะมีระยะทาง 70 กม. ใช้งบประมาณ 8,000 ล้านบาท เพื่อพัฒนาจากทางเดี่ยวเป็นทางคู่ ส่วนโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงระยอง-จันทร์บุรี-ตราด จะเป็นการพัฒนาแนวเส้นทางใหม่ และช่วงคลองสิบเก้า-อรัญประเทศ จะเป็นการพัฒนายกระดับทางเดี่ยวเป็นทางคู่

นอกจากนี้ รฟท.มีโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ในภาคตะวันออกที่กำลังพัฒนา คือ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง 200 กม. การก่อสร้างคืบหน้า 87% รวมทั้งมีโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) ที่จะได้ผู้ชนะประมูลในช่วงกลางเดือน ม.ค.2562 และลงนามสัญญาให้ได้ภายในวันที่ 31 ม.ค.2562 ในขณะที่ส่วนต่อขยายรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ช่วงระยอง-จันทร์บุรี-ตราด กำลังจ้างที่ปรึกษาศึกษาและออกแบบ คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ปี 2568

4 ปีลงทุนทางคู่ 2.1 แสนล้านบาท

นายวรวุฒิ กล่าวว่า นับตั้งแต่มีการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ปี 2558-2561 ตลอดช่วง 4 ปี รฟท.ขับเคลื่อนให้เกิดการลงทุนโครงการรถไฟทางคู่ได้ตามแผนที่ยุทธศาสตร์กำหนดไว้ 7 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 213,100 ล้านบาท ประกอบด้วย 1.โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ วงเงิน 24,722 ล้านบาท ระยะทาง 148 กม. ใช้เวลาดำเนินการ 6 ปี 2.โครงการก่อสร้าง

ทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ วงเงิน 85,345 ล้านบาท ระยะทาง 323 กม. ใช้เวลาดำเนินการ 7 ปี

3.โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น วงเงิน 26,007 ล้านบาท ระยะทาง 187 กม. ใช้เวลาดำเนินการ 6 ปี 4.โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ วงเงิน 29,449 ล้านบาท ระยะทาง 132 กม. ใช้เวลาดำเนินการ 7 ปี

5.โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร วงเงิน 17,290 ล้านบาท ระยะทาง 165 กม. ใช้เวลาดำเนินการ 5 ปี 6.โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน วงเงิน 20,046 ล้านบาท ระยะทาง 169 กม. ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี 7.โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ วงเงิน 10,239 ล้านบาท ระยะทาง 84 กม. ใช้เวลาดำเนินการ 5 ปี

"รถไฟทางคู่เป็นหัวใจการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศ โดยเมื่อดำเนินการก่อสร้างเสร็จตามแผนจะช่วยเพิ่มความเร็วของขบวนรถขนส่งสินค้า จาก 35-40 กม.ต่อชั่วโมง เป็น 70 กม. และรถไฟขบวนขนส่งผู้โดยสารเพิ่มความเร็ว จาก 50-60 กม.ต่อชั่วโมง เป็น 120 กม. รวมถึงทำให้เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งทางราง ซึ่งมีต้นทุนต่อหน่วยถูกลง"

นอกจากนี้การพัฒนาระบบรางยังช่วยลดการใช้เชื้อเพลิง ซึ่งเป็นปัญหามลพิษต่อสิ่งแวดล้อมและส่งผลกระทบต่อภาคการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งปัจจุบันที่มีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 14% ของจีดีพีให้ลดลง 2% ภายในอนาคต