



EEC Focus :

รฟท.ลุยไฮสปีดเฟส2

ต่อขยายระยอง-ตราด > 6

# 'รฟท.'ลุยไฮสปีดเฟส2 ต่อขยาย'ระยอง-ตราด'



**กรุงเทพธุรกิจ** ● หลังจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ลงนามสัญญาร่วมลงทุนรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) กับบริษัทรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด ที่มีกลุ่มซีพีเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ มีแผนที่จะสรุปการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและกรอบวงเงินภายในเดือนม.ค.2563 ในขณะที่ส่วนต่อขยายเฟส 2 ระยอง-ตราด การพิจารณาส่วนต่อขยายเริ่มมีการกล่าวถึงด้วยการฟังความเห็นกลุ่มย่อย 3 จังหวัด 12 อำเภอ

**วรุฒิ มาลา รักษาการผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)** เปิดเผยว่าคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (กพอ.) กำหนดให้รับสรุปการรื้อย้ายสาธารณูปโภคโครงการรถไฟ

ความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา)

รวมทั้ง ร.ฟ.ท.กำลังศึกษาโครงการรถไฟสายใหม่ช่วงศรีราชา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด-คลองใหญ่โดยก่อนหน้านี้มีการศึกษาความเหมาะสมจะพัฒนาเป็นรถไฟทางคู่ แต่ปัจจุบันมีข้อเสนอแนะจากหลายฝ่ายให้ศึกษาความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาเป็นรถไฟความเร็วสูงด้วย เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา)

“โครงการรถไฟสายใหม่ช่วงศรีราชา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด-คลองใหญ่ปัจจุบันยังอยู่ในขั้นตอนของการศึกษารายละเอียด ซึ่งเป็นโครงการระยะยาวในอนาคตและอาจไม่ได้เป็นโครงการส่วนต่อขยายในสัญญารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน แต่เป็นการพัฒนาต่อยอดการศึกษาจากแผนลงทุนของ ร.ฟ.ท.เองโดย

โครงการดังกล่าวจะมีความจำเป็นเร่งรัดก่อสร้างหรือไม่ขึ้นอยู่กับนโยบายรัฐบาล”

ส่วนโครงการรถไฟสายใหม่ช่วงศรีราชา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด-คลองใหญ่ ซึ่งผลการศึกษาของ ร.ฟ.ท.ที่จะพัฒนาเป็นระบบรถไฟทางคู่ก่อนหน้านี้มีการประเมินว่าแนวเส้นทางจะมีระยะทาง 333 กิโลเมตร เป็นรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน 1 เมตร ประเมินงบประมาณลงทุน 5-6 หมื่นล้านบาท เป้าหมายเพื่อสนับสนุนพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) การขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว

ทั้งนี้ ผลการศึกษาได้แบ่งการก่อสร้างเป็น 3 ช่วง คือ 1.เชื่อมนิคมอุตสาหกรรมสู่นิคมอุตสาหกรรม มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อจากสถานีชุมทางศรีราชา-สถานีระยอง 2.เชื่อมนิคมอุตสาหกรรมสู่พื้นที่ อ.เมืองระยอง มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อจากสถานีมาบตาพุด ถึงอำเภอเมือง 3.เชื่อมโยงโครงการระเบียงผลไม้



## โครงการนี้จะถูกเร่งรัดแค่ไหนขึ้นอยู่กับนโยบายรัฐบาล

ภาคตะวันออกและการท่องเที่ยวมีจุดเริ่มต้นจาก อ.เมืองระยอง ผ่าน จ.จันทบุรี และสิ้นสุดที่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด

รายงานข่าวจาก ร.ฟ.ท.ระบุว่า ร.ฟ.ท.จ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงินและแนวทางการลงทุน รวมถึงงานออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) ระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด เริ่มตั้งแต่เดือน ก.ย.2562 ถึง พ.ค.2563

ทั้งนี้ เป็นการดำเนินการตามมติคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กสน.) เมื่อวันที่ 22 พ.ย.2560 ซึ่งเห็นชอบให้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในอีอีซี และเห็นชอบให้ปรับแผนรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินให้เร็วขึ้นรวมทั้งให้ศึกษาเส้นทางและออกแบบรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 2 จากสนามบินอู่ตะเภา-ระยอง-จันทบุรีและตราดโดยเร็ว

**โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายระยอง-**

**จันทบุรี-ตราด เป็นโครงสร้างพื้นฐานรองรับอีอีซี** รองรับระเบียงผลไม้ภาคตะวันออก ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมนิคมอุตสาหกรรมเชื่อมท่าเรือและสนามบินภาคตะวันออก รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพของการโดยสารทางรถไฟ ลดต้นทุนและเวลาเดินทาง ปลอดภัยในการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในภาคการขนส่งของประเทศ ลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อมและจิตใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งทางรางให้มากขึ้น

ร.ฟ.ท.มีหนังสือลงวันที่ 24 ก.ย.2562 แจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงานในวันที่ 1 ต.ค.ที่ผ่านมา มีเวลาดำเนินงาน 240 วัน และมีขอบเขตของงาน ดังนี้ 1.วิเคราะห์และประเมินสภาพความต้องการการขนส่งในปัจจุบันและอนาคต

2.ทบทวนผลการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการที่จำเป็นและเกี่ยวข้อง ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการก่อสร้างทางคู่สายชุมทางศรีราชา-ระยอง โครงการก่อสร้างทางคู่สายมาตาบุตร-ระยอง-จันทบุรี-ตราด-คลองใหญ่ และศึกษาโครงการอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อโครงการนี้ของ ร.ฟ.ท. กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ทั้งนี้ แผนงานดังกล่าวจะสอดคล้องแผนพัฒนาอีอีซี แผนการจัดตั้งระเบียงผลไม้ภาคตะวันออก แผนส่งเสริมการท่องเที่ยว แผนพัฒนาระบบการจัดการสินค้าและบริการ แผนพัฒนาจังหวัดและแผนพัฒนาภายใต้โครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

3.สำรวจและรวบรวมข้อมูลทางด้านการขนส่ง ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา โดยอย่างน้อยประกอบด้วย ข้อมูลทางด้านกายภาพและด้านปฏิบัติการที่เป็นอุปสรรคต่อจำนวนขนาดและการเดินทางในปัจจุบัน ความต้องการการขนส่งเพื่อวิเคราะห์ต้นทุนปลายทาง รวมทั้งพฤติกรรมการเดินทาง เส้นทางขนส่งและเชื่อมต่อ

4.ศึกษาวิเคราะห์ปริมาณความต้องการด้านการขนส่ง รวมทั้งศึกษาวิเคราะห์สภาพการเดินทางสภาพการจราจรเส้นทางยานพาหนะลักษณะและรูปแบบที่ใช้ในการขนส่ง

5.ศึกษาเปรียบเทียบข้อมูลระบบการคมนาคมขนส่งอื่นที่เกิดขึ้นในช่วงเดียวกัน เช่น ศึกษาผลกระทบของโครงการต่อการเดินทางทางอากาศโดยใช้สนามบินอู่ตะเภา สนามบินตราด รวมถึงผลกระทบของโครงการต่อปริมาณการจราจรที่ใช้มอเตอร์เวย์และการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่

6.ต้องศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสม ศึกษาตำแหน่งที่ตั้งสถานีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งที่มีอยู่และการเดินทางรูปแบบอื่น ขั้นตอนการดำเนินโครงการ ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจการเงินข้อเสนอแนะแนวทางการลงทุนและการแบ่งระยะการพัฒนาเพื่อความเหมาะสม

ร.ฟ.ท.จะจัดรับฟังความเห็นสนทนากลุ่มย่อย 12 ครั้ง ในพื้นที่ 12 อำเภอ ของ จ.ระยอง จันทบุรี ตราด เริ่มครั้งแรกเมื่อวันที่ 11 ธ.ค.ที่ผ่านมา ที่ อ.เมืองตราด และจะสิ้นสุดในวันที่ 18 ธ.ค.นี้ที่ เทศบาลเมืองบ้านฉาง อ.บ้านฉาง จ.ระยอง