



กรุงเทพธุรกิจ

Smart EEC

ดร.สุปรีย์ ศรีสำราญ

ผู้จัดการคลัสเตอร์โครงสร้างพื้นฐาน

Economic Intelligence Center ธนาคารไทยพาณิชย์

eic@scb.co.th | EIC Online: www.scbeic.co.th

'ฟีดเดอร์'รถไฟความเร็วสูง ปัจจัยสำคัญไม่ควรมองข้าม



เซ็นสัญญาเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนต.ค. 2019 ที่ผ่านมา สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ที่มีมูลค่าโครงการรวมกว่า 2.2 แสนล้านบาท โดยมีกลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตรเป็นผู้ชนะประมูล

โครงการดังกล่าวมีระยะทางราว 220 กิโลเมตร ประกอบไปด้วยเส้นทางช่วงการเดินทางในเมือง (สถานีดอนเมืองถึงสถานีสุวรรณภูมิ) และช่วงการเดินทางระหว่างเมือง (สถานีสุวรรณภูมิถึงสถานีอู่ตะเภา) โดยมีสถานีในภาคตะวันออก 4 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟฉะเชิงเทรา สถานีรถไฟชลบุรี สถานีรถไฟศรีราชา และสถานีรถไฟพัทยา

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเปรียบเสมือนเส้นทางหลักในการเดินทางโดยระบบรางระหว่างสถานีรถไฟบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑลกับสถานีรถไฟในภาคตะวันออก อย่างไรก็ตาม การวางแผนคมนาคมระบบขนส่งเสริมหรือระบบขนส่งฟีดเดอร์ (feeder) เพื่อสนับสนุนการเดินทางเข้า/ออกสถานีรถไฟความเร็วสูงถือเป็นอีกประเด็นสำคัญที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงการไม่ควรมองข้าม

ทั้งนี้ระบบขนส่งฟีดเดอร์นอกจากจะอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารใช้ระบบขนส่งมวลชนเดินทางเข้า/ออกจากจุดหมายปลายทางได้ในบริเวณ

ที่กว้างขึ้นแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณการจราจรและลดมลภาวะจากการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลอีกด้วย

โดยทั่วไป การขนส่งทางรถยนต์และการขนส่งโดยระบบราง เช่น รถไฟฟ้า รถรางเบา (tram) ถือว่าเป็นการขนส่ง 2 รูปแบบ (mode) หลักที่ใช้ในการสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ซึ่งการขนส่งทางรถยนต์ถือเป็นรูปแบบที่ทางภาครัฐสามารถจัดการได้ในระยะสั้นโดยการจัดให้บริการยานพาหนะวิ่งตามเส้นทางที่สำคัญ รวมถึงการพัฒนาก่อสร้างถนนเส้นใหม่หรือขยายถนนเส้นเดิม

ส่วนระบบการขนส่งรางถือเป็นอีกรูปแบบหนึ่งที่มีการนิยมใช้อย่างแพร่หลาย ยกตัวอย่างเช่น เมืองอวีญง (Avignon) ในฝรั่งเศสที่ใช้รถไฟเข้ามาเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟความเร็วสูง Gare d'Avignon TGV เข้าไปยังสถานี Gare d'Avignon Centre ซึ่งอยู่บริเวณเขตเมือง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาระบบขนส่งทางรางยังคงต้องใช้เวลานานในการก่อสร้าง รวมถึงงบประมาณที่ค่อนข้างสูงจึงเหมาะสำหรับการพัฒนาในระยะกลาง

เป็นที่น่ายินดีที่ทางเมืองพัทยาได้เริ่มการศึกษาการพัฒนาโครงการรถไฟรางเบา (tram) จากสถานีรถไฟความเร็วสูงเข้าสู่ตัวเมืองพัทยา รวมถึงศึกษาการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง (Transit Oriented Development: TOD) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

อย่างไรก็ดี **ไอไอซี** มองว่า การวางแผนระบบขนส่งฟีดเดอร์เป็นสิ่งสำคัญที่ควรมีการเตรียมการสำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูงทุกสถานี ยกตัวอย่างเช่น สถานีรถไฟศรีราชาที่ควรมีระบบขนส่งฟีดเดอร์ที่มีประสิทธิภาพเนื่องจากเป็นสถานีที่เชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ดิจิทัลพาร์ค รวมถึงที่อยู่อาศัยหนาแน่นในตัว อ.ศรีราชา โดยในเบื้องต้นผู้พัฒนาระบบขนส่งฟีดเดอร์ควรมีการจัดเส้นทางเดินรถและจำนวนรถที่เหมาะสม รวมถึงเตรียมพื้นที่สำหรับสถานีขนส่งผู้โดยสาร ที่จอดรถสาธารณะและส่วนบุคคลเพื่อจะรองรับการจราจรที่จะหนาแน่นมากขึ้นในอนาคต

การวางแผนระบบขนส่งฟีดเดอร์ที่เหมาะสมและตอบโจทย์การใช้งานของผู้โดยสารย่อมนำมาซึ่งการใช้ประโยชน์จากโครงการรถไฟความเร็วสูง รวมถึงเมกะโปรเจกต์คมนาคมอื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพในที่สุด