



กรุงเทพธุรกิจ

Smart EEC

● ดร.วศิวดี ไวยสุศรี

อาจารย์ประจำสาขาวิชาภูมิศาสตร์และภูมิสารสนเทศ
คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ม.ราชภัฏสวนสุนันทา

ทางเลือกพัฒนา 'ระบบราง' รองรับการเดินทางใน 'อีอีซี'



อุตสาหกรรมระบบรางเป็นอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในประเทศและในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อไปในอนาคต เราได้เห็นภาพการอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่ดำเนินการโดยบริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียง 3 สนามบิน จำกัด ภายใต้การร่วมลงทุนกับการรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง และยังถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง คุณหมิง-สิงคโปร์ สาย Eastern Route ที่จะเชื่อมต่อประเทศกลุ่ม CMLV เข้าเป็นผืนแผ่นดินเดียวกัน

ในอนาคตเขตพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะมีสถานีรถไฟความเร็วสูงที่สำคัญ ทั้งในพื้นที่ที่จะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา และสนามบินอู่ตะเภา โดยเฉพาะสถานีชลบุรี ศรีราชา และพัทยา ถือเป็นสถานีที่สำคัญมากเพราะในปัจจุบันบริเวณชลบุรีและศรีราชามีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วในรูปแบบของพื้นที่อยู่อาศัย มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่วนพัทยาในปัจจุบันเป็นย่านธุรกิจการค้าและการลงทุนเป็นเมืองท่องเที่ยว ซึ่งในอนาคตพัทยาจะเติบโตและหนาแน่นเป็นอย่างมาก

สิ่งที่ต้องคำนึงและต้องเร่งศึกษา วางแผน และพัฒนาคือระบบรางในรูปแบบอื่นๆ เพื่อมารองรับการเดินทางของทั้ง 3 เมืองดังกล่าว เพื่อเพิ่มทางเลือกสำหรับการเดินทางไปทำงานให้กับคนในท้องถิ่น ลดปริมาณ

การจราจรในท้องถนนและปัญหาการจราจรติดขัด รวมถึงการมูลค่าการเวนคืนของอาคารบ้านเรือนสำหรับการก่อสร้างโครงการระบบรางในอนาคต

โดยเฉพาะระบบรางประเภทรถไฟฟ้าชานเมือง (Mass Transit System), ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light rail transit) และ รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ซึ่งต้องมีการคำนึงถึงความเหมาะสมและความคุ้มค่าการลงทุนรองรับไว้ด้วย

เส้นทางการพัฒนาระบบรางที่สำคัญในภูมิภาค EEC ที่เห็นว่าเหมาะสมสำหรับการพัฒนาในอนาคต โดยพิจารณาจากเขตที่อยู่อาศัยและย่านอุตสาหกรรมที่กำลังเติบโตในอนาคตที่มีความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน รวมถึงย่านธุรกิจการค้าและบริการสำหรับการท่องเที่ยวและการลงทุน มีอยู่ 2 เส้นทางที่น่าพัฒนาระบบราง ดังนี้

เส้นทางแรก เริ่มต้นบริเวณแยกต่างระดับพานทอง จุดตัดของทางพิเศษมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 โดยระบบรางที่พัฒนาจะอยู่บนทางหลวงหมายเลข 315 ต่อเนื่องมาจนถึงแยกเฉลิมไทย (ตัวเมืองชลบุรี) และทอดยาวต่อเนื่องบนถนนสุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข 3) มาทางทิศใต้และสิ้นสุดตลาดหนองมน รวมระยะทาง 19.2 กิโลเมตร

เหตุที่เลือกเส้นทางดังกล่าวเพราะ ผ่านย่านสำคัญได้แก่ แยกพานทองเป็นจุดเชื่อมสถานีรถไฟความเร็วสูงและเป็นที่ตั้งย่านนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ส่วนชลบุรีเป็นย่านที่อยู่อาศัยที่สามารถเดินทางไปทำงานบริเวณนิคมอุตสาหกรรมและย่านการค้าและการท่องเที่ยว แถบหนองมน-บางแสนได้อย่างสะดวกเพราะในปัจจุบันเส้นทางจราจรค่อนข้างคับแคบและไม่สามารถขยายถนนได้อีกแล้ว

เส้นทางที่ 2 ในเมืองพัทยาก็ได้มีการเสนอ สนข. เพื่อพัฒนาไว้ 2 เส้นทางเช่นกันคือ สาย City Hall-พัทยาเหนือ-พัทยาใต้-ท่าเทียบเรือใหม่-จอมเทียน-สนามบินฟ้าชัยพฤกษ์ และ สาย City Hall-สถานีรถไฟพัทยา-กระเทียม ซึ่งควรเร่งพัฒนาเป็นอย่างมาก

การขนส่งทางรางเป็นการขนส่งทางบกที่มีประสิทธิภาพประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จึงเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศ การมีเส้นทางรถไฟที่ครอบคลุมพื้นที่และประชาชนสามารถเข้าถึงได้อย่างเหมาะสม