



# โครงการรถไฟฟ้าเมืองพัทยาใกล้เป็นจริง เคาะรูปแบบ“โมโนเรล”เหตุเหมาะสม-ประหยัดงบ

ศูนย์ข่าวศรีราชา - ใกล้เป็นจริง! เมืองพัทยา เคาะรูปแบบรถไฟฟ้าสำหรับพัฒนาระบบขนส่ง และการเดินทางในพื้นที่เชื่อมโยงโครงการ EEC พบบรรณารถรางเบา หรือโมโนเรล รวมระยะทาง 9 กม. เหมาะสมที่สุดทั้งประหยัดงบ ใช้ได้กับพื้นที่ผืนดินเดิม

ระหว่างวันที่ 23-24 พฤษภาคม ที่ผ่านมา นายมาโนช หนองใหญ่ รองนายกเมืองพัทยา เป็นประธานการประชุมรับฟังความคิดเห็นประชาชน ครั้งที่ 2 เรื่องโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยาในรูปแบบรถไฟฟ้า ซึ่งจัดขึ้นที่ศาลาว่าการเมืองพัทยา จ.ชลบุรี โดยมี นายพงศ์ทวี เลิศปัญญาวิทย์ ผู้จัดการโครงการฯ ร่วมชี้แจง และมีหน่วยงานราชการ รวมทั้งประชาชนในพื้นที่เข้าร่วม

ทั้งนี้ เนื่องจากเมืองพัทยา ถือเป็นเมืองหนึ่งที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ แต่ปัจจุบันกลับประสบปัญหาด้านการจราจรและการขนส่ง โดยเฉพาะบริเวณกลางเมืองซึ่งเป็นย่านเศรษฐกิจสำคัญ ซึ่งมีปัจจัยมาจากการเจริญเติบโตของเมือง และยิ่งพบว่าสาเหตุหลักของปัญหาการจราจรและขนส่งในเมืองพัทยาคือระบบขนส่งสาธารณะที่ยังไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพียงพอ ส่งผลให้มีปริมาณการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนตัวเพิ่มจำนวนมากขึ้น สร้างทั้งปัญหาด้านการจราจรและการขนส่ง รวมทั้งมลพิษทางอากาศและทางเสียง

นายมาโนช หนองใหญ่ รองนายกเมืองพัทยา เผยว่า วันนี้เมืองพัทยามีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเดินทางในเมืองให้ครอบคลุมทั้งที่พักอาศัยและแหล่งกิจกรรมต่างๆ ซึ่งก่อนเกิดวิกฤตโควิด-19 เมืองพัทยามีประชากรและจำนวนนักท่องเที่ยวเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเชื่อว่าเมื่อสถานการณ์คลี่คลายลง ความต้องการด้านการพัฒนาระบบ

ขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพสูงจะมีมากขึ้น “การพัฒนาเมืองพัทยาในอนาคต ภายใต้กรอบการพัฒนาการขนส่งระบบรางเพื่อกระจายความเจริญสู่ส่วนภูมิภาคซึ่งจะส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวและการพัฒนาอุตสาหกรรม จะต้องมีการลดความต้องการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลสู่การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบรถไฟฟ้า ซึ่งเมืองพัทยา ได้ใช้งบประมาณในการศึกษาเพื่อจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และโครงการในเขตเมืองพัทยาและเชื่อมต่อพื้นที่โดยรอบให้มีศักยภาพมากถึง 70 ล้านบาท”

ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องต่อโครงการพัฒนาศูนย์ธุรกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่จะต้องส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย และการท่องเที่ยวให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

เมืองพัทยา ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษารูปแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่งเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในรูปแบบรถไฟฟ้า เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจก่อนนำเสนอโครงการเพื่อจัดหางบประมาณก่อสร้าง หรืออาจออกมาในรูปแบบของการร่วมลงทุนกับเอกชน ตามประกาศของคณะกรรมการ EEC

นายพงศ์ทวี เลิศปัญญาวิทย์ ผู้จัดการโครงการฯ กล่าวว่า จากนโยบายการผลักดันให้เมืองพัทยา เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่สำคัญของโลก จึงต้องมีการวางแผนขับเคลื่อนการพัฒนาให้สอดคล้องต่อแผนของนโยบายหลักของ EEC โดยเฉพาะระบบโครงข่ายด้านขนส่งสาธารณะในเมืองที่เชื่อมต่อกับระบบหลัก จึงได้ศึกษาเกี่ยวกับการจัดหาระบบขนส่งสาธารณะแบบรถไฟฟ้าในเมืองพัทยาขึ้น

ทั้งนี้ ได้กำหนดรูปแบบรถไฟฟ้าไว้ 3 ประเภท คือ การจัดทำโครงการในรูปแบบบนพื้นถนน

หรือ Tram แบบยกระดับหรือ BTS หรือ Monorail และแบบใต้ดินหรือโมโนเรล ซึ่งจะต้องมีวิเคราะห์ปัจจัยหลักทางด้านกายภาพ สภาพถนนเดิม เส้นทาง และการเวนคืนที่ดิน รวมทั้งผลกระทบสิ่งแวดล้อมและงบประมาณการลงทุน จากผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นในครั้งที่ 1 พบว่า โครงสร้างทางวิ่งระดับดินหรือ Tram เป็นรูปแบบทางวิ่งที่ก่อสร้างระดับเดียวกับถนนเดิมมีผลกระทบต่อการใช้พื้นที่ผิวการจราจร เนื่องจากถนนมีความกว้างน้อยและจุดตัดมากจะส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจร

ขณะที่โครงสร้างทางวิ่งใต้ดิน เป็นรูปแบบทางวิ่งใต้ระดับถนนเดิมจะมีค่าก่อสร้างสูงมาก และรูปแบบนี้เหมาะสมสำหรับถนนที่มีความกว้างเขตทางเดิมมากเช่นกัน

ส่วนระบบยกระดับซึ่งได้เลือกระบบ Monorial เป็นโครงสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กที่สูงกว่าระดับถนนเดิมแล้วแต่การกำหนด การก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ก่อสร้างตอม่อ หรือ Pier ที่กว้างเพียง 1.8 เมตร และมีการนำมาประกอบเพื่อลดผลกระทบระหว่างการก่อสร้าง ขณะที่การลงทุนก็น้อยกว่าระบบอื่น ที่สำคัญเหมาะกับพื้นที่ผืนดินเดิมของเมืองพัทยาที่มีความกว้างเขตทางไม่มากนัก

ขณะที่เส้นทางรถโดยสารกำหนดไว้ 3 เส้นทางหลักคือ 1.สายสีแดง ระยะ 8.20 กม.วิ่งจากสถานีรถไฟฟ้า-มอเตอร์เวย์-ถนนพัทยาเหนือ-ถนนสายชายหาด-ท่าเรือบาลีฮาย

2.สายสีเขียว ระยะ 9 กม.วิ่งจากสถานีรถไฟฟ้า-มอเตอร์เวย์-ถนนพัทยาเหนือ-ถนนพัทยาสายสอง-แยกทัพพระยา-แหลมบาลีฮาย และ 3.สายสีม่วง วิ่งจากสถานีรถไฟฟ้า-มอเตอร์เวย์-ถนนพัทยาเหนือ-ถนนพัทยาสาย 3-ถนนทัพพระยา-แหลมบาลีฮาย จากผลการศึกษาทางกายภาพและการรับ



ฟังความคิดเห็นของประชาชน พบว่า สายสีเขียว เป็นเส้นทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักที่ประชาชนใช้ในการสัญจร และไม่จำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดินมากนัก

ส่วนบริเวณถนนพัทยาสายสอง ไม่มีอาคารที่มีความสูงเกิน 4 ชั้นมาก ทำให้การยก ระดับไม่จำเป็นต้องใช้ระดับความสูงซึ่งอาจส่ง ผลต้องบประมาณในการลงทุนทั้งสถานีจอด และทัศนียภาพ อย่างไรก็ตาม สำหรับเส้นทาง นี้อาจต้องมีการเวนคืนที่ดินบ้าง เช่น ริมนถนน มอเตอร์เวย์ด้านทิศใต้เลียบริมตลอดแนวเพื่อไม่ให้ไปรบกวนเส้นทางหลัก

จุดที่ 2 คือบริเวณหน้าห้าง Terminal 21 และ 3.บริเวณแยกทัพพระยา โดยตลอดเส้นทางจะมีจุดจอดรวม 13 จุด

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการศึกษายังคง ดำเนินการต่อไป รวมทั้งการรับฟังความเห็นจาก ประชาชน ก่อนจะสรุปเสนอต่อเมืองพัทยาต่อไป

ด้านรูปแบบการลงทุนอาจจะเป็นแบบ PPP หรือร่วมกับเอกชน ซึ่งจะมีการประเมินตามผล การศึกษาว่าจะดำเนินการในรูปแบบใดต่อไป.