



'พัทยา' รื้อแผนโมโนเรล ต่อเส้นทางเชื่อมไฮสปีด > 10

'พัทยา' รื้อแผนโมโนเรล ต่อเส้นทางเชื่อมไฮสปีด

รูปแบบระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยวแบบคร่อม (Straddle monorail) ระยะทางรวม 9.9 กม.

เส้นทางสายหลัก (Main Line) ทางคู่ยกระดับ สถานีที่ 1-12 (สถานีรถไฟพัทยา-ศูนย์ซ่อมบำรุง) ระยะทางรวม 8.30 กม.

เส้นทางสายรอง (Spur Line) ทางเดี่ยวยกระดับ สถานีที่ 12-13 (สถานีรถไฟพัทยา-ศูนย์ซ่อมบำรุง) ระยะทางรวม 1.60 กม.

การพัฒนารถไฟฟ้ารางเบาเมืองพัทยา

ที่บะ: เมืองพัทยา กราฟฟิค กรุงเทพธุรกิจ 8/10/2564

● ประภาศรี ไอศกานนท์ กรุงเทพธุรกิจ

เมืองพัทยา มีแผนที่จะพัฒนาระบบขนส่งรางเพื่อเชื่อมเส้นทางคมนาคมจากสถานีรถไฟความเร็วสูงพัทยาเข้ามาในตัวเมืองพัทยา โดยที่ผ่านมามีการรับฟังความเห็นโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยาในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเบา อ.บางละมุง

จ.ชลบุรี รวม 2 ครั้ง

การเปิดรับฟังความเห็นครั้งแรกมีขึ้นเมื่อเดือน ธ.ค. 2563 และหลังจากนั้นมีการหารือระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กับ บริษัทเอเชียเอรา วัน จำกัด ผู้ได้สิทธิพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) ที่มีกลุ่มซีพีเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยมีการเจรจาเพื่อขอปรับแบบโครงการ และขอย้ายสถานีรถไฟความเร็วสูงบางแห่ง เช่น สถานีรถไฟความเร็วสูงพัทยา

สนธยา คุณปลื้ม นายกเมืองพัทยา เปิดเผยว่า จากการที่เอกชนผู้รับสิทธิพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีแผนย้ายสถานีรถไฟความเร็วสูงพัทยาออกไปอยู่บริเวณสถานีรถไฟบ้านหัวขวง ต.หัวไทร อ.บางละมุง (ใกล้ตลาดน้ำ 4 ภาค และสวนนงนุช) ห่างจากที่ตั้งสถานีเดิมที่เคยวางไว้ราว 15 กิโลเมตรนั้น โดยในเบื้องต้นเมืองพัทยาได้จัดตั้งงบประมาณเพื่อศึกษาเพิ่มเติมโครงการขยายเส้นทางโครงการรถไฟรางเบา (โมโนเรล) ซึ่งก็มีแนวโน้มว่า

อาจจะมีการเปลี่ยนสถานีจอดจากพื้นที่เมืองพัทยาออกไป ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างรอความชัดเจนว่าจะย้ายไปลงที่ใด

ทั้งนี้เดิมทางเมืองพัทยาได้มีการศึกษาเส้นทางโครงการโมโนเรลเพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟความเร็วสูงพัทยาไปแล้ว ซึ่งหลังจากที่ดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบเบื้องต้นไปแล้ว แต่เมื่อมีประเด็น

การย้ายสถานีรถไฟความเร็วสูงทำให้เมืองพัทยาต้องเตรียมศึกษาเส้นทางใหม่ในส่วนต่อขยาย เพื่อเชื่อมโยงกับสถานีใหม่ และเตรียมความพร้อมหากมีการย้ายสถานีจริง ซึ่งเบื้องต้นเส้นทางใหม่จะเป็นพื้นที่เลียบรางรถไฟเดิมที่อยู่แล้ว รวมทั้งมีการออกแบบใหม่เพื่อรองรับการย้ายสถานีรถไฟความเร็วสูงและคาดว่าจะดำเนินการยากกว่าในเขตเมืองทั้งการศึกษาออกแบบและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

“ที่เราได้ศึกษาเพิ่มเติมเป็นส่วนต่อขยายในเส้นทางรถไฟเดิม ไม่ใช่การศึกษาเส้นทางเดินรถหรือสถานีในเขตพื้นที่เมืองพัทยา คาดว่าจะอีกไม่นานคงมีความชัดเจน”

นอกจากนี้ หากมีการย้ายสถานีรถไฟความเร็วสูงเมืองพัทยาออกไปนอกเมืองจริงจะส่งผลกระทบต่อโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา ซึ่งต้องมีการศึกษาแผนแม่บทในโครงการนี้เพิ่มเติมเพราะเงื่อนไขที่ตั้งสถานีพัทยาเปลี่ยนแปลงไป โดยพื้นที่ใหม่อยู่นอกเขตเมืองพัทยา

“ขณะนี้ก็มีนักลงทุนทั้งไทยและต่างประเทศ เช่น จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และยุโรป ที่มีความสนใจในการลงทุนในส่วนต่อขยายไปยังสถานีใหม่”

รายงานข่าวจากเมืองพัทยาระบุว่าเมืองพัทยาได้สรุปข้อมูลโครงการสำหรับใช้รับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน (Market Sounding) 2 ครั้ง เมื่อเดือน ก.ย. 2563 โดยระบุว่าการศึกษารถไฟฟ้ารางเบาของเมืองพัทยาเดิมกำหนดรูปแบบระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยวแบบคร่อม (Straddle monorail) ระยะทางรวม 9.9 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

1.เส้นทางสายหลัก (Main Line)

เป็นทางคู่ยกระดับสถานีที่ 1-12 (สถานีรถไฟพัทยา-ศูนย์ซ่อมบำรุง) ระยะทาง 8.30 กิโลเมตร

2.เส้นทางสายรอง (Spur Line)

ทางเดี่ยวยกระดับสถานีที่ 12-13 (ศูนย์ซ่อมบำรุง-แหลมบาลีฮาย) ระยะทาง 1.60 กิโลเมตร

นอกจากนี้ ประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการมูลค่าการลงทุนของโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่

1.ช่วงการก่อสร้าง ต้นทุนในการลงทุนเริ่มแรกในช่วงการก่อสร้าง 16,484 ล้านบาท

2.ช่วงเปิดให้บริการ (Operation Stage) 10,438 ล้านบาท

ดังนั้น ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของโครงการรวม ทั้งสิ้น 26,922 ล้านบาท



เมื่อมีประเด็นการย้ายสถานีรถไฟความเร็วสูงพัทยา ทำให้ต้องศึกษาเส้นทางใหม่ในส่วนต่อขยายเพิ่ม
สนรยา คุณปลื้ม