

'พัทยา'เร่งแผนรถไฟฟ้า
สายใหม่ตลอด'ทีโออาร์'
> 10



'พัทยา'เร่งแผนรถไฟฟ้า สายใหม่ตลอด'ทีโออาร์'

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา

รถไฟฟ้ารางเบา
(Tram Way)
รูปแบบ PPP



ขบวนประมาณ
2566-2567
ศึกษาการเชื่อมต่อ
กับสถานีรถไฟความเร็วสูงใหม่

25/4/2565 กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ



งบประมาณ
26,922 ล้านบาท

ไม่รวมค่าเวนคืนที่ดิน
2,500 ล้านบาท

อัตราค่าโดยสาร
แรกเริ่ม 16 บาท

ปริมาณผู้โดยสาร
ปีแรก 42,361 คน

รูปแบบการลงทุน
PPP Net Cost
Concession

ที่มา: เมืองพัทยา

แผนรองรับกรณี CP ย้ายสถานีรถไฟความเร็วสูงพัทยา



แผนเดิม
สถานีรถไฟพัทยากลาง

แนวโน้มที่ดั่งใหม่
สถานีรถไฟบ้านห้วยขวาง ต.ห้วยใหญ่
ห่างจากจุดเดิม 15 กม.



● ชนาภา สรจิตติโยธิน
กรุงเทพธุรกิจ

โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
"เมืองพัทยา" มีความคืบหน้า หลังจาก
สถานการณ์โควิด-19กระทบหนักภาคท่องเที่ยว
ของภาคตะวันออก โดยภายในปี 2565
จะมีการออกทีโออาร์เพื่อให้เอกชน

เสนอลงทุนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว
พัทยา-แหลมบาลีฮาย

แหล่งข่าวจากเมืองพัทยา กล่าวว่า
เมืองสำหรับความคืบหน้าการดำเนิน
โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบและ
ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมรถไฟฟ้ารางเบา
หรือ Tram Way อ.บางละมุง จ.ชลบุรี
มีการตรวจรับงานเมื่อวันที่ 20 ต.ค.2563

เบื้องต้นได้คัดเลือกให้สายสีเขียว รวมระยะทาง
9.9 กิโลเมตร เริ่มที่สถานีรถไฟพัทยา-กลาง
สิ้นสุดที่แหลมบาลีฮายผ่านการพิจารณา
แล้ว คาดว่าภายในปี 2565 จะจัดทำ TOR
ประกาศเชิญชวนเอกชนที่สนใจร่วมลงทุน
ในเส้นทางดังกล่าว โดยการดำเนินงาน
จะเริ่มชัดเจนขึ้นภายหลังการเลือกตั้ง
นายกเมืองพัทยาในวันที่ 22 พ.ค.2565



สิ่งสำคัญของจีโนมิกส์ คือ ข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง จะนำมาใช้เพื่อการลงทุนในธุรกิจสุขภาพและการแพทย์

คณิต แสงสุพรรณ

นอกจากนี้เมืองพัทยายังได้รับจัดสรรงบประมาณปี 2566 สำหรับโครงการศึกษาความเหมาะสมออกแบบและผลกระทบในอีก 3 เส้นทางที่เหลือให้แล้วเสร็จ

"โครงการรถไฟฟ้ามหานครพัทยาได้รับความสนใจอย่างมากในการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน Market Sounding ทั้งสองครั้งทั้งจากเอกชนจากในและต่างประเทศ เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และบางประเทศในยุโรป" แหล่งข่าว กล่าว

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 7 ก.พ.2565 บรรลือกุลละวณิชย์ รองนายกเมืองพัทยาได้รับฟังการนำเสนอรูปแบบระบบรถไฟฟ้ามหานครของ บริษัท ฮุนได โรเท็ม โดย กวางยู ยูน กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฮุนได โรเท็ม นำเสนอรูปแบบและรายละเอียดระบบรถไฟฟ้ามหานครที่มีเทคโนโลยีแบบใหม่เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ต่อเนื่องของเมืองพัทยา

สำหรับรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร หรือ โมโนเรล สายสีเขียว กำหนดรูปแบบระบบรถไฟฟ้ามหานครเดี่ยวแบบคร่อม (Straddle monorail) ที่มีโครงสร้างทางวิ่งเป็นทางยกระดับ ส่วนใหญ่แนวเส้นทางก่อสร้างไปตามแนวถนนเดิม โดยจะมีการเวนคืนพื้นที่ด้านข้างถนนเดิมเพิ่มเติมไม่มากนักเพื่อการก่อสร้างบันไดและลิฟต์สำหรับทางขึ้น-ลงสถานีรวมมีระยะทาง 9.9 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

1. **เส้นทางสายหลัก (Main Line)** เป็นทางคู่ยกระดับสถานีที่ 1-12 (สถานีรถไฟฟ้ามหานครศูนย์ซ่อมบำรุง) ระยะทาง 8.30 กิโลเมตร

2. **เส้นทางสายรอง (Spur Line)** ทางเดี่ยวยกระดับสถานีที่ 12-13 (ศูนย์ซ่อมบำรุง-แหลมบาลีฮาย) ระยะทาง 1.60 กิโลเมตร

ทั้งนี้ รถไฟฟ้ามหานครเมืองพัทยานี้

13 สถานี ประกอบด้วย สถานีพัทยา, มอเตอร์เวย์, ชนสง, แยกสายสาม, ศาลาว่าการ, วงเวียนปลาโลมา, พัทยาซอยห้า, สายสองซอยหก, ซอยเมดิอินไทยแลนด์, สำนักงานหนังสือเดินทาง, พัทยานุูล, ทักษะยซอยสาม (ศูนย์ซ่อมบำรุง) และแหลมบาลีฮาย

นอกจากนี้ ประเมินการต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการรวมทั้งสิ้น 26,922 ล้านบาท แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่

1. **ช่วงการก่อสร้าง** ต้นทุนในการลงทุนเริ่มแรกในช่วงการก่อสร้าง ประกอบด้วย ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ สำรวจและออกแบบ เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ งานโครงสร้างโยธา โรงจอดและศูนย์ซ่อมบำรุง งานก่อสร้างทางวิ่ง งานเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนการไฟฟ้า รวมทั้งค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาและงานไฟฟ้าเครื่องกลและมาตรการลดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม รวมเงินลงทุนเริ่มแรกเท่ากับ 16,484 ล้านบาท

2. **ช่วงเปิดให้บริการ (Operation Stage)** ต้นทุนในการบริหารและดำเนินการ (OPEX) ในช่วงเปิดให้บริการ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและบำรุงรักษา และค่ามาตรการตรวจสอบติดตามด้านสิ่งแวดล้อม รวมเงินลงทุนเท่ากับ 10,438 ล้านบาท

โดยมีการคิดค่าธรรมเนียมแรกเข้า 16 บาท บวกด้วยค่าโดยสารตามระยะทาง 2.80 บาทต่อกิโลเมตร (ราคา ณ ปี 2563) และกำหนดให้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นปีละ 2.5% โดยระยะเวลาของสัญญาสัมปทานที่เหมาะสมคือ 35 ปี รวมระยะเวลาในการก่อสร้างและดำเนินการ

ในขณะที่ผลการวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์ พบว่าโครงการมีความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจ โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) 1,198 ล้านบาท มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) 12.96% และมีอัตราส่วน

ผลประโยชน์ต่อทุน (B/C) เท่ากับ 1.11 เท่า **ในขณะนี้ยังไม่ได้ข้อสรุปในการย้ายสถานีของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา)** แต่ตามข้อมูลล่าสุดที่เมืองพัทยาได้รับแจ้งจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ให้ขยับการวางแนวท่อระบายน้ำเส้นผ่านศูนย์กลาง 2 เมตร เสี่ยงสถานีรถไฟความเร็วสูงพัทยาซึ่งอยู่ที่สถานีเดิม

นอกจากนี้ เมืองพัทยาได้เตรียมการรองรับกรณี **บริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด** ที่มีเครือเจริญโภคภัณฑ์ (ซีพี) เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ซึ่งได้สิทธิโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงที่ตั้งสถานีจาก **สถานีรถไฟพัทยากลาง ไปเป็นสถานีรถไฟบ้านห้วยขวาง ต.ห้วยใหญ่ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี**

เมืองพัทยา อยู่ระหว่างดำเนินการจัดตั้งงบประมาณ 2566-2567 เพื่อศึกษาเพิ่มเติมโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ต่อเนื่องเมืองพัทยาและสถานีรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน ซึ่งมีระยะทางห่างจากจุดเดิมลงไปทางทิศใต้ของเมืองพัทยา 15 กิโลเมตร งบประมาณในการศึกษาเพิ่มเติม 35 ล้านบาท

ทั้งนี้ เดิมเมืองพัทยาได้ศึกษาเส้นทางเพื่อเชื่อมสถานีรถไฟความเร็วสูงพัทยา ซึ่งได้สำรวจและออกแบบเบื้องต้นไปแล้ว แต่เมื่อมีประเด็นการย้ายสถานีรถไฟความเร็วสูงทำให้เมืองพัทยาต้องเตรียมศึกษาเส้นทางใหม่ในส่วนต่อขยายเพื่อเชื่อมสถานีใหม่ซึ่งเส้นทางใหม่จะเป็นพื้นที่เลียบริมรถไฟเดิม รวมทั้งมีการออกแบบใหม่เพื่อรองรับการย้ายสถานีรถไฟความเร็วสูง