

# รื้อใหม่รถไฟ ชุมพร-ระนอง ยกระดับเชื่อม 2 ฝั่งมหาสมุทร



• บุญเลื่อน พรหมประทานกุล



ความดีความชอบของเส้นทางรถไฟสายใหม่ชุมพร-ท่าเรือระนอง ที่สำนักรนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เคยศึกษาไว้เมื่อปี 2561 ออกแบบให้เป็นรถไฟทางเดี่ยว (พร้อมขยายเป็นทางคู่ในอนาคต) มีระยะทาง 108 กิโลเมตร (กม.) 9 สถานี โดยแนวสายทางจากสถานีท่าเรือระนอง จะมีเส้นทางแยกเข้าสู่ตัวเมืองระนองอีก 5 กิโลเมตร วงเงิน 4.5 หมื่นล้านบาท

การพัฒนาเส้นทางรถไฟชุมพร-ระนองตามแนวเส้นทางนี้ กำหนดเป้าหมายเปิดให้บริการปี 2568 มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) อยู่ที่ 12.20% โดยคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะให้บริการในปีแรกอยู่ที่ 5,724 คนต่อปี และจะเพิ่มเป็นจำนวน 11,710 คนต่อปี ภายในระยะเวลา 30 ปี หลังจากเปิดให้บริการ คิดเป็นปริมาณการเติบโตราว 100% หรือคิดเป็น 28% ต่อระยะเวลา 10 ปี

แต่เมื่อรัฐบาลยกระดับจากระดับแผนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC) สู่วาง

โลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตระหว่างพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ผ่านประตูการค้าในฝั่งอันดามัน ในลักษณะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงเพื่อรองรับการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า ของเรือขนส่งสินค้าระหว่างกลุ่มประเทศมหาสมุทรแปซิฟิก กับกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ในลักษณะการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge)

จึงได้มีการรื้อผลการศึกษาใหม่ เบื้องต้นจะปรับแก้แนวเส้นทางบางส่วน เนื่องจากแนวเส้นทางเดิมตามผลการศึกษาของ สนข. ไม่เหมาะสมกับการใช้เป็นแนวเส้นทางที่จะพัฒนาควบคู่ไปกับมอเตอร์เวย์ เนื่องจากแนวเส้นทางเดิมอยู่ใกล้และเกือบบนทางกับทางหลวงหมายเลข 4 ที่เป็นทางหลวงสายหลัก และยังไม่ตอบสนองการเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึก ตามการศึกษาโครงการแลนด์บริดจ์ ที่ต้องสร้างโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงการเดินทางของคนและสินค้าเข้าสู่สถานีรถไฟระนอง ต่อไปยังถนนและเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกชุมพร ด้านศุลกากร มอเตอร์เวย์ สายชุมพร-ระนอง ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมไปถึงท่าอากาศยานระนองและชุมพรอีกด้วย



## 2 ทางเลือก "รถไฟชุมพร-ระนอง"



### แนวทางเลือก 1 (ยุทธศาสตร์ SEC)

ประเภท รถไฟฟ้าทางเดี่ยว  
(ขบวนถนน 4 เลน)

ระยะทาง → 108 กม.

งบประมาณ → 45,000 ล้านบาท

เปิดใช้ ปี 2568 (แผน)

#### วัตถุประสงค์

เชื่อม SEC-EEC  
ค้ากับ BIMSTEC  
ท่าเรือชายฝั่ง-น้ำลึก



### แนวทางเลือก 4 (แลนด์บริดจ์)

ประเภท รถไฟฟ้าทางคู่ + มอเตอร์เวย์

ระยะทาง → 91 กม.

งบประมาณ → 35,000 ล้านบาท

เปิดใช้ ปี 2573 (แผน)

#### วัตถุประสงค์

เชื่อมการค้าโลกเอเชีย-ยุโรป  
โลจิสติกส์ผสม รถ-ราง-เรือ



## เส้นทางรถไฟใหม่ จะเป็นแนวเส้นตรง มากขึ้น ช่วยลด ค่าก่อสร้าง เสี่ยงการเวนคืน ที่ดินชุมชน

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม 2564 จะพิจารณาอนุมัติว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา MMA Consortium ทำการศึกษาสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) โดยจะศึกษาต่อจากผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิถีกรรม และสิ่งแวดล้อมของสนข. เมื่อปี 2561 ให้สอดคล้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) โดยจะเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Land Bridge) และการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) และระบบราง (MR-MAP) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม

จุดเริ่มต้นโครงการตามแนวเส้นทางใหม่ เปลี่ยนจากพื้นที่อ.เมืองชุมพร ลงไปทางใต้ คือ เริ่มที่ชายฝั่งอ่าวไทยบริเวณแหลมรั้ว ต.บางน้ำจืด เขตอ.หลังสวน จ.ชุมพร ดัดผ่านไปทางตะวันตก ผ่านทางรถไฟสายใต้ บริเวณทิศเหนือของสถานีควนหินม้ายี่

จากนั้นมุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ผ่านทางหลวง ทล.หมายเลข 4097 และตัดผ่าน ทล.41 (แยกปฐมพร-พัทลุง) ขนานไปกับแนว ทล.4006 (สายราชกรูด-หลังสวน) ผ่านพื้นที่ภูเขา และตัดกับ ทล.4006 จากนั้นมุ่งลงไปทางใต้ ขนานกับ ทล.4 (ถนนเพชรเกษม) โดยอยู่ทางทิศตะวันออกของ ทล.4 ผ่านด้านหลังของวิทยาลัย

เกษตรและเทคโนโลยีระนอง

ตามแนวเส้นทางโค้งขวามุ่งไปสู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ไปสิ้นสุดที่ชายฝั่งทะเลอันดามัน บริเวณอ่าวอ่าง ต.ราชกรูด อ.เมือง จ.ระนอง โดยเส้นทางผ่านพื้นที่ 9 ตำบล 3 อำเภอ ของ 2 จังหวัด ได้แก่ ต.บางน้ำจืด ต.นาขา ต.วังตะกอก และ ต.หาดยาย ของ อ.หลังสวน จ.ชุมพร ต.บึงหววน ต.พะโต๊ะ และ ต.ปากทรง ของ อ.พะโต๊ะ จ.ชุมพร และ ต.ราชกรูด จ.ระนอง

สำหรับเส้นทางรถไฟใหม่จะเป็นแนวเส้นตรงมากขึ้น ช่วยลดค่าก่อสร้าง และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินชุมชน ความยาวตลอดแนวเส้นทางประมาณ 91 กม. คาดใช้งบประมาณการลงทุน 3.5 หมื่นล้านบาท

นอกจากมีถนนมอเตอร์เวย์ร่วมกับรถไฟทางคู่แล้ว ในแผนงานเป็นทางรถไฟเชื่อม 2 ฟังทะเล จึงจะต้องมีท่าเรือน้ำลึกเพื่อเป็นจุดขึ้นลงสินค้าทั้งทางฝั่งอ่าวไทย ที่ อ.หลังสวน ชุมพร และที่อ่าวอ่าง ต.ราชกรูด อ.เมืองระนอง ที่ต้องลงทุนใหม่ จากแนวเดิมที่เส้นทางรถไฟจะไปสิ้นสุดที่ท่าเรือระนอง ในเขตอ.เมืองระนอง

รฟท.แจ้งว่า การศึกษาจะใช้เวลาประมาณ 1 ปี คาดว่าจะเสนอรายงานอีไอเอได้ในช่วงปลายปี 2565 จากนั้นเสนอให้คณะรัฐมนตรี (ดรม.) พิจารณาอนุมัติโครงการในปี 2566 ตั้งเป้าเปิดประมูลปลายปี 2567 ใช้เวลาก่อสร้าง 4 ปี และกำหนดเปิดให้บริการในปี 2573

**นายนิธย์ อยู่เด็กเต็ง** รองประธานหอการค้าจังหวัดระนองเปิดเผยว่า แผนแนวคิดดังกล่าวถือเป็นความก้าวหน้าและดีบนหน้าในการรองรับและเตรียมพร้อมต่อยอดโครงการก่อสร้างทางรถไฟช่วงชุมพร-ท่าเรือน้ำลึกระนอง เพื่อให้ระนองเป็นประตูการค้า ทำให้ประเทศมีเมืองท่าฝั่งตะวันตกเช่นในอดีตอีกครั้ง

แผนโลจิสติกส์เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งนี้จะมีทั้ง 1. ท่าเรือชายฝั่งอ่าวไทย (Coastal Port) มีขนาดร่องน้ำลึก 5-6 ม. และรองรับเรือขนาด 200-300 ตู้ เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ SEC กับ EEC 2. ท่าเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้า (Gateway Port) ขนาดร่องน้ำลึก 8-9 ม. และรองรับเรือขนาด 1,000-1,200 ตู้ ของ SEC กับประเทศในภูมิภาค และ 3. ท่าเรือเปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ (Tarnshipment Port) มีขนาดร่องน้ำลึก 15-16 ม. และรองรับเรือขนาด 5,000-7,000 ตู้ ระหว่างกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก กับกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดีย

ท่าเรือฝั่งอันดามันที่ระนองจะมีทั้ง 1. เชื่อมโยงท่าเรือในกลุ่มประเทศ BIMSTEC โดยมีขนาดร่องน้ำลึกประมาณ 8-9 ม. รองรับเรือขนาดประมาณ 1,000-1,200 ตู้ และ 2. เชื่อมโยงท่าเรือในกลุ่มประเทศกลุ่มยุโรป แอฟริกา และตะวันออกกลาง โดยมีขนาดร่องน้ำลึกประมาณ 15-16 ม. รองรับเรือขนาด 5,000-7,000 ตู้ (ในอนาคต โดยอาจทำท่าเรือน้ำลึกนอกชายฝั่ง)

โครงการดังกล่าวได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการให้บริการขนส่งสินค้า 3 ส่วนคือ

1. เป็นเส้นทางลัดของเส้นทางเดินเรือหลัก เชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก เป็นทางเลือกในการถ่ายลำการขนส่งสินค้าในภูมิภาค (Transshipment Port) และสะพานเศรษฐกิจพลังงาน (Oil Bridge)

2. เป็นเส้นทางสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก ระหว่างไทยกับประเทศทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย และ

3. เป็นเส้นทางสำหรับสินค้าที่จะมาจากทางจีนตอนใต้ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่หลังท่า โดยเฉพาะเรื่อง การประกอบชิ้นส่วน (Amsembly)

เปลี่ยนแนวคิดหรือแผนใหม่ อาจต้องล่าช้าไปอีก 6-7 ปี แต่ถ้าโปรเจกต์แลนด์บริดจ์เกิด นครระนองจะได้โครงการยักษ์ระดับบิ๊กเบิ้มกันเลยทีเดียว ●