



สกพอ.ดันฟีดเดอร์ระยอง
เล็งใช้รถไฟฟ้ารางเบา
> 6



รถไฟฟ้าความเร็วสูงเฟส 2 จะขยายเส้นทางจาก
อุตะเกา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด ใช้เส้นทางผ่านตัวเมืองระยอง
กณิศ แสงสุพรรณ

สกพอ.ดัน'ฟีดเดอร์'ระยอง

เล็งใช้รถไฟฟ้ารางเบา เชื่อมระยอง-ไฮสปีด

กรุงเทพธุรกิจ ● "สกพอ." เล็งถก อบจ.ระยอง
วางระบบขนส่งมวลชนเชื่อมอุตะเกา-
ตัวเมืองระยอง 30 กม. คาดใช้ระบบนำร่อง
รถเมล์ไฟฟ้าอัจฉริยะ พร้อมพัฒนา
รถไฟฟ้ารางเบาหากจำนวนผู้โดยสาร
คุ้มค่าการลงทุน ด้าน สนช.ศึกษาแผน
ขนส่งมวลชนรองรับอีอีซี

นายกณิศ แสงสุพรรณ เลขาธิการ
คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออก (สกพอ.) เปิดเผยว่า สกพอ.
เตรียมหารือองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง
(อบจ.ระยอง) เกี่ยวกับแผนการเชื่อมต่อ
ขนส่งมวลชนรอง หรือ ฟีดเดอร์ เพื่อเชื่อมต่อ
ระหว่างสถานีรถไฟความเร็วสูงอุตะเกาและ
ตัวเมืองระยองระยะทาง 31 กิโลเมตร รวมทั้ง

การวางระบบฟีดเดอร์เพื่อเชื่อมต่อระหว่าง
สถานีรถไฟความเร็วสูงกับตัวเมืองและ
แหล่งท่องเที่ยว

ทั้งนี้โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเฟส 1
จะมาถึงสถานีอุตะเกาจึงจำเป็นต้อง
สร้างระบบขนส่งมวลชนรอง โดยรถไฟฟ้าความเร็วสูง
จะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 5 ปี จึงต้อง
เตรียมการเชื่อมต่อขนส่งมวลชนไว้ โดย
จะแบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ คือ

1.ระบบรถเมล์อัจฉริยะ ซึ่งจะให้บริการ
แบบตรงต่อเวลาและมีเส้นทางเดินทางที่
เหมาะสมกับการเชื่อมต่อกับตัวเมืองและ
แหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวได้
ปรับเปลี่ยนจากมากับคณะทัวร์มาเป็นการ
เดินทางแบบส่วนตัว ดังนั้นจะต้องมีระบบ
ขนส่งมวลชนที่ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถ
ใช้บริการได้อย่างสะดวก รวดเร็วและ
ตรงเวลา

2.ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (โมโนเรล)

จะดำเนินการเมื่อพัฒนาสนามบินอุตะเกา
ได้ระยะหนึ่งและมีจำนวนผู้โดยสารที่มากพอ
ซึ่งที่ผ่านมามีจำนวนผู้โดยสารได้เชิงบ 10 ล้านบาท
ในการจ้างมหาวิทยาลัยบูรพาศึกษาในการ
สร้างรถไฟฟ้ารางเบา

ชี้คุ้มกว่าเพิ่มสถานีไฮสปีด

ผลการศึกษาเบื้องต้นกำหนดระยะทาง
31 กิโลเมตร จะมีสถานีประมาณ 5-6 สถานี
ซึ่งแนวทางนี้จะเกิดประโยชน์ต่อการพัฒนา
พื้นที่รอบสถานีรถไฟ (ทีโอดี) มากกว่าการ
ขยายเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพิ่มอีก
1 สถานีช่วงสนามบินอุตะเกา-ระยอง เนื่องจาก
จะเกิดพื้นที่รองรับการพัฒนาอบจ.ระยอง
5-6 พื้นที่ ในขณะที่รถไฟความเร็วสูงจะมีพื้นที่
พัฒนาเฉพาะที่สถานีระยอง 1 สถานี ส่วนการ
พัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงเฟส 2 จะขยายเส้นทาง
จากอุตะเกา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด ก็จะ
ขยายเส้นทางผ่านตัวเมืองระยอง

นายกณิศ กล่าวว่า การพัฒนาระบบ

ขนส่งมวลชนรองจะรองรับทั้งนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านสนามบินอู่ตะเภาและรถไฟความเร็วสูงสถานีอู่ตะเภา รวมทั้งจะรองรับการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออกซึ่งจะเป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ของภูมิภาค โดยในอนาคตจะมีการเดินทางเชื่อมต่อมากจึงต้องวางระบบขนส่งมวลชนไว้

ทั้งนี้สนามบินอู่ตะเภาพื้นที่ 6,500 ไร่จะเป็นศูนย์กลางในการพัฒนามหานครการบินซึ่งได้ศึกษาแผนการพัฒนามหานครการบินออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ 1.พื้นที่เขตชั้นในระยะไม่เกิน 10 กิโลเมตรจากสนามบินอู่ตะเภา มีพื้นที่ 1.41 แสนไร่

2.พื้นที่เขตชั้นกลางรัศมี 10-30 กิโลเมตรจากสนามบินอู่ตะเภา พื้นที่ 6.76 แสนไร่ และ 3.พื้นที่ชั้นนอกที่ครอบคลุมท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และ

ท่าเรือสัตหีบ มีพื้นที่ 2.23 แสนไร่ โดยมหานครการบินจะต้องแก้ไขไม่ให้เกิดปัญหาความหนาแน่นเหมือนพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง

นอกจากนี้ เขตศูนย์กลางจะเป็นเมืองอุตสาหกรรมที่ไม่ใช่อุตสาหกรรมหนักแต่เป็นอุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มมากและไม่ก่อมลพิษ เช่น ชิ้นส่วนอากาศยานและธุรกิจการบิน อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมเกษตรชั้นนำ โดยจะเน้นในเส้นทางพื้นที่ระหว่างเมืองพัทยาและเมืองระยอง ซึ่งจะมีการพัฒนาพื้นที่วางรายละเอียดอีกครั้ง

สนช.ศึกษาขนส่งมวลชน

รายงานข่าวจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) ระบุว่า สนช.อยู่ระหว่างศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาอีอีซี โดยมีการรับฟังความคิดเห็นไปเมื่อวันที่ 16 พ.ค.ที่ผ่านมา และ สนช.ได้สรุปความเห็นของผู้แทนหน่วยงานต่างๆ ดังนี้

ระบบขนส่งมวลชนเชื่อมอู่ตะเภา

สนามบินอู่ตะเภา

- สถานีรถไฟความเร็วสูงอู่ตะเภา (เปิดปี 2566)

ระยะทาง 30 กม.

- ขนส่งนักท่องเที่ยว-ผู้โดยสารทั่วไป-ผู้ทำงานในเมืองการบิน
- จากอู่ตะเภาเข้าตัวเมือง-แหล่งท่องเที่ยว

ระยะที่ 1

- ระบบรถไฟฟ้า

อ.เมืองระยอง

ระยะที่ 2

- อบจ.ระยอง จัด ม.บูรพา ศึกษา
- รถไฟฟ้ารางเบา (กรณีมีผู้โดยสารเพียงพอ)
- จำนวนสถานี 5-6 สถานี

สนช.ศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะ EEC

ข้อเสนอภาคธุรกิจในพื้นที่

- สนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง
- พัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเบา
- เพิ่มจำนวนเที่ยวบริการรถไฟ
- รองรับนักท่องเที่ยวปีละ 20 ล้านคน และอุตสาหกรรมโบซ์

ที่มา : สกพอ., สวพ.

กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ

1.สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอว่าอีอีซีจะมีส่วนเกี่ยวข้องปีละ 20 ล้านคน จึงควรดูกลุ่มอุตสาหกรรมไม้ซุง และเส้นทางท่องเที่ยว

2.หอการค้าจังหวัดระยอง มีข้อเสนอแนะว่า จ.ระยองขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งผู้ทำงานที่ อ.ปลวกแดง แต่พักอาศัยที่ อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี มีประมาณ 50% แต่ขาดระบบเชื่อมต่อ ในขณะที่อ.บ้านฉางที่ตั้งสนามบินอู่ตะเภา มีผู้โดยสารลงเครื่องบินเพื่อเดินทางต่อไปพัทยา-ระยอง ถึง 90% จึงควรดูแลส่วนนี้และควรมีระบบขนส่งมวลชนหรือ ฟีดเดอร์ เชื่อม จ.ชลบุรี-จันทบุรี

3.คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จ.ระยอง มีข้อเสนอแนะให้มีการบูรณาการการทำงานระหว่างกรมทางหลวงและกรมขนส่งทางบก รวมทั้งควรศึกษาการลงทุน Park & Ride และศึกษาการบริหารจัดการข้ามจังหวัด

4.คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จ.ฉะเชิงเทรา มีข้อเสนอแนะให้มีการพัฒนารถไฟฟ้ารางเบา (แทรม) รวมทั้งมีปัญหาด้านการเดินทางของผู้ไปทำงานที่ BP Industrial Park ซึ่งมีรถขนส่งพนักงานวันละ 50 เที่ยว แต่ไม่มีระบบ

ขนส่งสาธารณะ

แนะเชื่อมระยอง-แปดริ้ว

5.ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จ.ระยองมีข้อเสนอแนะว่า การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจะสร้างโอกาสการพัฒนาจังหวัด โดยต้องการให้มองผังเมืองอีอีซีที่มีการเชื่อมโยงระหว่างเมืองใหม่และเมืองเดิม ส่วนการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก จะทำให้มีผู้เดินทางท่องเที่ยว 60 ล้านคน ที่ต้องวางระบบการเดินทางให้ครอบคลุม

6.เทศบาลนครระยอง มีข้อเสนอแนะว่า ที่ผ่านมาการศึกษาระบบขนส่งมวลชนที่ จ.ระยองแล้ว โดยการออกแบบเมืองและระบบขนส่งมวลชนต้องให้เข้าถึงสถานีได้สะดวก รวมทั้งวางระบบที่เชื่อมระหว่างระยอง-ฉะเชิงเทรา และให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของสังคม

7.หอการค้าจังหวัดชลบุรี มีข้อเสนอแนะว่า ต้องการให้มีการหารือระหว่างหอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัดและผู้ประกอบการขนส่ง เพราะ จ.ชลบุรีเป็นทางผ่านของอุตสาหกรรม รวมทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ควรเพิ่มความถี่ในการให้บริการ