

Smart Growth Thailand

7 พฤศจิกายน 2560

การพัฒนาการขนส่งทางรางใน EEC

ทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ EEC

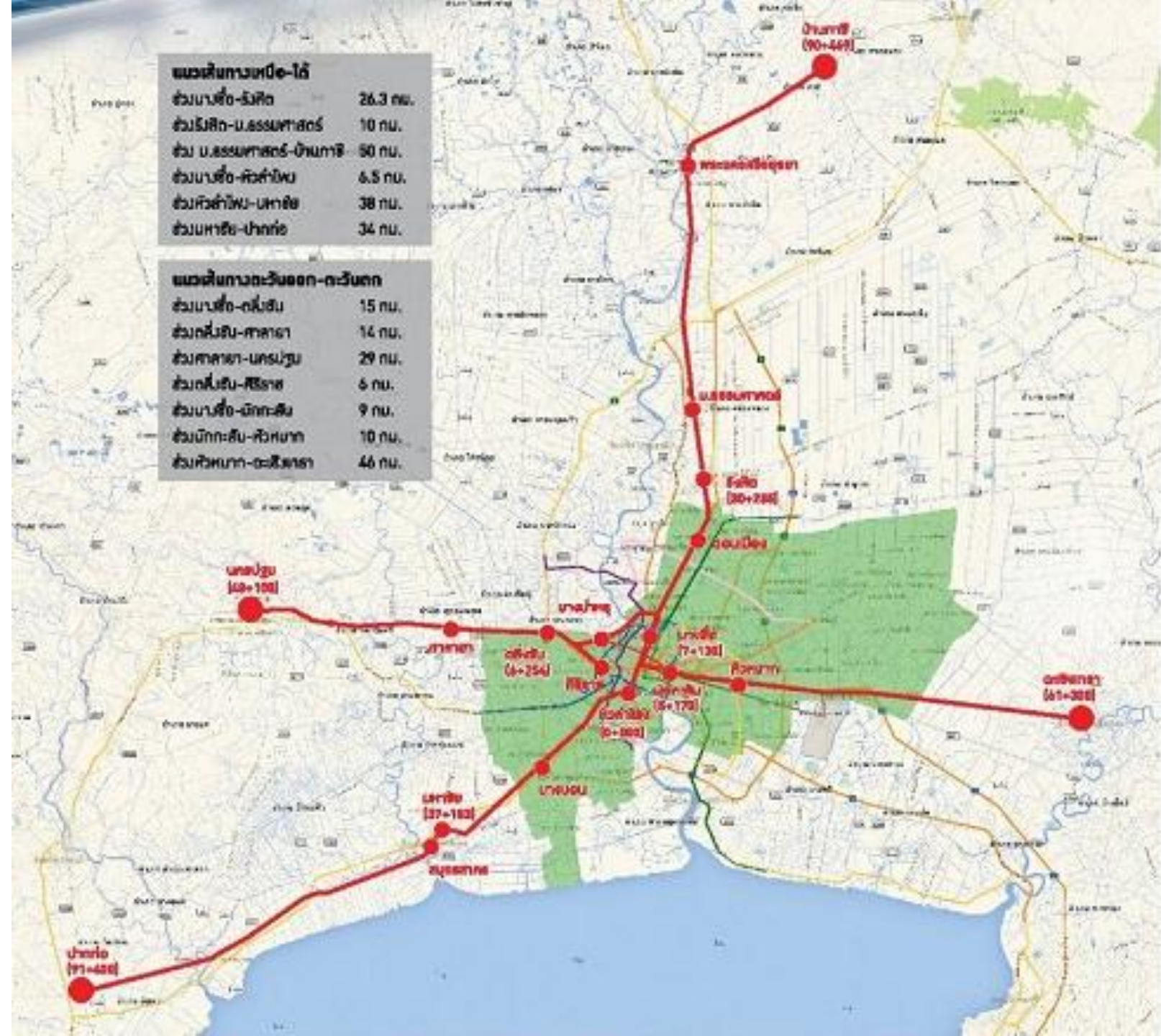
- สายสีแดง บางชื้อ-ตลิ่งชัน บางชื้อ-รังสิต และสถานีกลางบางชื้อ กำลังก่อสร้าง
- missing link บางชื้อ-หัวลำโพง/มักกะสัน ผ่าน EIA รอประมูล
- รถไฟฟ้าชานเมือง มักกะสัน/หัวหมาก-ฉะเชิงเทรา ผ่าน EIA รอประมูล
- โครงการ Airport link สุวรรณภูมิ-พญาไท เปิดเดินรถ
- โครงการ Airport link ส่วนขยาย พญาไท – ดอนเมือง รอ EIA
- โครงการ รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-ระยอง รอ EIA
- ทางคู่ หัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง เปิดเดินรถ
- รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน กำลังเตรียมการศึกษาความเหมาะสม
- รถไฟทางคู่อื่นๆใน ยังไม่มีรายงานการศึกษา

โครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง



แนวเส้นทางเหนือ-ใต้	
ส่วนบางซื่อ-รังสิต	26.3 กม.
ส่วนรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์	10 กม.
ส่วน ม.ธรรมศาสตร์-บ้านภาชี	50 กม.
ส่วนบางซื่อ-หัวลำโพง	6.5 กม.
ส่วนหัวลำโพง-มหาชัย	38 กม.
ส่วนมหาชัย-ปากท่อ	34 กม.

แนวเส้นทางตะวันออก-ตะวันตก	
ส่วนบางซื่อ-ตลิ่งชัน	15 กม.
ส่วนตลิ่งชัน-ศาลายา	14 กม.
ส่วนศาลายา-นครปฐม	29 กม.
ส่วนตลิ่งชัน-ศิริราช	6 กม.
ส่วนบางซื่อ-นิคมกะสิน	9 กม.
ส่วนนิคมกะสิน-หัวหมาก	10 กม.
ส่วนหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา	46 กม.





- - - - - การรถไฟแห่งประเทศไทย
 - - - - - การรถไฟแห่งประเทศไทย
 - - - - - การรถไฟแห่งประเทศไทย
 - - - - - การรถไฟแห่งประเทศไทย
 - - - - - การรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

- ช่วงที่หนึ่ง : สนามบินดอนเมือง -พญาไท
- ช่วงที่สอง : พญาไท – สุวรรณภูมิ
- ช่วงที่สาม : ลาดกระบัง - ระยอง





ความท้าทายสำหรับ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

- **Wide body vs. Narrow body**

Interoperability กรณีรถไฟความเร็วสูงสายอื่นเลือก Wide body

ความยาก/ง่ายในการก่อสร้าง

- **ผู้โดยสารขบวนรถ City train ใน Ultimate stage**

เลิกบริการ City line ผู้โดยสารลงมาอยู่รถไฟฟ้ามหานคร

- **Transition of operation**

การเดินทางช่วงกำลังก่อสร้าง

ผู้โดยสารขบวน City line ที่เคยเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ

แผนการก่อสร้างสายสีแดง missing link และ รถไฟฟ้ามหานคร

- **อื่นๆ** (ผู้ประกอบการเดินทาง เงินลงทุน เวลาการเดินทางเปรียบเทียบกับระบบขนส่งอื่น ฯลฯ)

ความท้าทายสำหรับ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

- ถือว่าเป็นรถไฟความเร็วสูงสายสั้น (ประมาณ 150 กม. จากกรุงเทพฯ ถึงพัทยา และ 200 กม. ถึงระยอง) เวลาที่ได้เปรียบในการวิ่งเร็วจะหักล้างไปหมดด้วยการเสียเวลาเชื่อมต่อการเดินทาง
- ถนนมอเตอร์เวย์หลายช่องจราจร ก่อสร้างคู่ขนานกับแนวทางรถไฟความเร็วสูง ระบบถนนมีข้อได้เปรียบมากในด้านการเชื่อมต่อ (ตามสภาพผังเมืองที่เป็นอยู่)
- สถานีรถไฟตามแนวทางที่คาดการณ์ไว้ อยู่ห่างจากตัวเมือง
เช่น สถานีพัทยาซึ่งอาจต้องใช้เวลา 20-30 นาที ในการเดินทางจากสถานีถึงใจกลางเมือง
- ระบบรางแข่งกันเอง รฟท. สามารถพัฒนารถไฟเดิมเป็นทางคู่ เพิ่มความเร็วเป็น 160 กม./ชม. ซึ่งระยะเวลาเดินทางระหว่างสถานีใหญ่อาจจะเสียเปรียบรถไฟความเร็วสูง แต่ด้วยการเชื่อมต่อที่ดีกว่า ก็อาจทำให้เวลาจากต้นทาง-ปลายทาง ไม่เสียเปรียบ

Wide body v.s. Narrow body

