



ระบบราง

ก้าวสำคัญของประเทศไทยเพื่อคุณภาพชีวิตที่ยั่งยืน

ภารกิจของกระทรวงคมนาคม ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อให้มีความทันสมัย เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ ขณะนี้มีหลายโครงการที่รัฐบาลได้ริเริ่ม และกระทรวงคมนาคมก็มีบทบาทในการสนับสนุนให้โครงการต่างๆ เกิดขึ้นได้ เพื่อสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม โดยในภารกิจของกระทรวงฯ ได้กำหนดไว้ 5 แผนงาน ประกอบด้วย การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ เพิ่มขีดความสามารถทางหลวงระหว่างเมือง พัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางอากาศและทางน้ำ ทั้งหมดนี้ เราใช้คำว่า "คมนาคมขนส่ง (Mobility) หรือการเคลื่อนย้าย จากจุดหนึ่งไปจุดหนึ่ง ทั้งการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้า ซึ่งการพัฒนาได้เน้นให้ความสำคัญกับการออกแบบเพื่อ "คนทั้งมวล" (Universal Design) และมองในภาพรวมเป็นระบบเดียว "1 Transport"

ระบบราง เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล ที่ต้องการจะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งให้เข้าสู่ระบบรางมากขึ้น โดยมีหลักการ "ขนมวลชน

ขนสินค้า คุ่มค่าใช้จ่าย กำหนดเวลาได้" แต่เดิมทางรถไฟทั่วประเทศเป็นขนาดราง 1 เมตร จำนวน 4,043 กม. เป็นรถไฟทางเดี่ยว 91% ทางคู่หรือทางสาม 9% ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ ต้องรอลับหลังทั้งขบวนสินค้า และขบวนผู้โดยสาร ทำให้การเดินทางล่าช้า ในอนาคตเมื่อทางคู่แล้วเสร็จทั้งหมดปัญหานี้จะหมดไป

ในแผนปฏิบัติการของกระทรวงฯ ทางรถไฟ 1 เมตรทั่วประเทศ จะเพิ่มเป็น 4,716 กม. โดยปรับปรุงทางเดี่ยวที่มีอยู่เดิมให้เป็นทางคู่ และก่อสร้างเส้นทางใหม่ ซึ่งคาดว่าจะเสนอให้กรมพิจารณาภายในปีนี้ เป้าหมายจะพัฒนาให้เป็นทางคู่ ภายในปี 2565 จำนวน 16 สายทาง ระยะทาง 3,172 กม. โดยในปี 2562 จะดำเนินการให้แล้วเสร็จ 5 สาย 713 กม. ปี 2563 จำนวน 3 สาย ระยะทาง 351 กม. ในปี 2564 อีก 6 สาย ระยะทาง 1,435 กม. ปี 2565-2566 อีก 2 สาย ระยะทาง 673 กม. จะเห็นได้ว่า ตั้งแต่ปี 2562-2566 จะสามารถสร้างและเปิดใช้ทางรถไฟทางคู่เพิ่มขึ้นทุกปี

ในปี 2560 มีทางรถไฟที่อยู่ระหว่างการพัฒนา ก่อสร้าง 2 โครงการ ได้แก่ จะเข็ทรา-คลอง 19

-แก่งคอย และชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น อยู่ระหว่างประกวดราคา 5 โครงการ ได้แก่ นครปฐม-หัวหิน, หัวหิน-ประจวบฯ, ประจวบฯ-ชุมพร, มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ และลพบุรี-ปากน้ำโพ ซึ่ง ครม. ได้อนุมัติโครงการแล้ว เมื่อปี 2559 ส่วนโครงการที่เตรียมเสนอ ครม. 9 โครงการ ได้แก่ ขอนแก่น-หนองคาย, หาดใหญ่-ปาดังเปซาร์, ปากน้ำโพ-เด่นชัย, เด่นชัย-เชียงใหม่, ชุมทางถนนจิระ-อุบลฯ, ชุมพร-สุราษฎร์, สุราษฎร์-สงขลา และจะก่อสร้างใหม่ 2 เส้นทาง บ้านไผ่-นครพนม และเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ นอกจากนี้ ยังมีโครงการรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเมืองและเชื่อมต่อระหว่างประเทศ จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทาง 1,039 กม. เป็นขนาดทางมาตรฐาน 1.435 ม. ความเร็วเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 250 กม./ชม. ได้แก่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 250 กม. เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2563 เส้นทาง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-ญี่ปุ่น คาดว่าจะเปิดได้ในปี 2565 เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง ระยะทางประมาณ 194 กม. และกรุงเทพฯ-หัวหิน ระยะทาง 211 กม. เป็นการลงทุนของภาคเอกชน ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมเสนอโครงการต่อคณะกรรมการ PPP คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2564



เมื่อโครงการต่างๆ เหล่านี้แล้วเสร็จ จะสามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเมืองให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และตรงต่อเวลามากขึ้น แต่สิ่งหนึ่งที่ต้องดำเนินการไปพร้อมกัน นั่นคือการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดรถไฟ ซึ่งขณะนี้รัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณสำหรับปรับปรุงบริเวณจุดตัดกับถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทที่มักเกิดอุบัติเหตุขึ้นเป็นประจำ โดยสร้างเป็นทางยกระดับ ทางลอด หรือติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณเพิ่มเติม

สำหรับการพัฒนาระบบรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้ว 4 เส้นทาง ระยะทาง 108 กม. ได้แก่ สายสีเขียว หมอชิต-บางศรีเมือง และสนามกีฬาแห่งชาติ-บางหว้า สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน และรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง-บางแค สายสีเขียว ช่วงบางซื่อ-หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต โครงการที่พร้อมจะดำเนินการก่อสร้าง 3 โครงการ ได้แก่ สายสีชมพู ช่วงปทุมธานี-ลาดพร้าว-บางเขน-รังสิต และสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี

โครงการอยู่ระหว่างประกวดราคา 2 โครงการ ได้แก่ สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก และบางซื่อ-หัวลำโพง ส่วนที่เตรียมเสนอ ครม. 8 โครงการ ได้แก่ สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ สายสีแดง ช่วงรังสิต-นครราชสีมา รังสิต-สายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4 สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-บางขุนนนท์ สายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ-บางปู และช่วงคูคต-ลำลูกกา แอร์พอร์ตเรลลิงค์ ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท ซึ่งจะทำให้การเดินทางเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานดอนเมืองกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความสมบูรณ์

ตามเป้าหมายในการดำเนินงานของกระทรวงฯ ตั้งแต่ปี 2561-2567 จะเร่งก่อสร้างและเปิดให้บริการเพิ่มขึ้นอีก 317 กม. รวมระยะทาง 425 กม. ซึ่งจะทำให้ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ระยะแรก 10 เส้นทางมีความสมบูรณ์ นับเป็นเป้าหมายที่ท้าทาย ที่จะต้องผลักดันให้เป็นไปตามแผนแม่บทการพัฒนาการรถไฟฟ้าที่กำหนดไว้

ซึ่งในระหว่างการก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อจราจรไม่มากนักน้อย แต่กระทรวงฯ ได้ให้นโยบายว่า ทุกโครงการที่ดำเนินการก่อสร้างต้องมีการทดลองเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เช่น การขยายผิวทางจราจร

การทำทางเบี่ยง ทางเลี้ยว เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องคืนพื้นผิวการจราจรทันที โดยจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อลดปัญหาการจราจรให้ประชาชนได้รับผลกระทบให้น้อยที่สุด

สำหรับจุดศูนย์กลางของการขนส่งทางราง ซึ่งปัจจุบันใช้สถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นหลัก แต่เนื่องจากปริมาณการจราจรใจกลางเมืองจะเพิ่มขึ้นทุกปี มีจุดตัดของรถไฟกับถนนอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจร โดยเฉพาะในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนเช้า-เย็น กระทรวงฯ จึงพัฒนา “สถานีกลางบางซื่อ” ให้เป็นจุดศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟที่เดินทางระหว่างเมืองกับรถไฟฟ้าที่ให้บริการในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลเข้าด้วยกัน ขณะนี้การก่อสร้างมีความก้าวหน้าไปแล้วกว่า 42%

เป้าหมายสำคัญที่กระทรวงฯ ให้ความสำคัญ ในการพัฒนาการขนส่งระบบรางให้มีประสิทธิภาพ ให้คนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นและต้องดำเนินการไปพร้อมกัน นั่นคือ การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับ การเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายและรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ผู้เดินทางทุกกลุ่ม รวมถึงผู้สูงอายุและผู้พิการ สามารถเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว