



คมนาคมโชว์ศักยภาพระบบรางและถนน ปลูกเชื่อมั่นผู้รับเหมา-วัสดุก่อสร้าง

รายงาน REPORT 5

บตั้งแต่เข้ามารับตำแหน่งแทนนายพิชิต อัคราทิตย์ เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2560 นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมก็ได้เร่งขับเคลื่อนโครงการเมกะโปรเจกต์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้อย่างต่อเนื่องทันที

ล่าสุดในการสัมมนาเรื่อง **“สัญญาเดือนเมกะโปรเจกต์ไทยและอุตสาหกรรมก่อสร้าง”** ที่จัดโดยสภาการเหมืองแร่ นายไพรินทร์ก็ได้ย้ำถึงแผนการพัฒนาโครงการต่างๆ ของกระทรวงคมนาคมให้ผู้เข้าร่วมการสัมมนาได้เห็นถึงความคืบหน้าไว้อย่างชัดเจนทั้งโครงการที่เกิดขึ้นแล้วและอยู่ระหว่างการก่อสร้างตลอดจนโครงการที่จะเร่งขับเคลื่อนในระยะต่อไป

ทั้งนี้ในการดำเนินการ

กระทรวงคมนาคมมียุทธศาสตร์หลายประการเกี่ยวกับเนื้อหาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และจัดให้เป็นแผนการพัฒนาระยะ 5 ปี แผนระยะกลางและแผนระยะยาว โดยเฉพาะแผนใหญ่อย่างแผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี โดยแยกย่อยออกมาเป็นแผนระยะ 5 ปี และแผนต่อเนื่องกันไปอีกด้วย

สำหรับปี 2560 ที่ผ่านมากกระทรวงคมนาคมได้มีแผนการลงทุนกว่า 2 แสนล้านบาทแล้ว ยังมีแผนการลงทุนในหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดอีกประมาณ 1 แสนล้านบาท ดังนั้นงบประมาณการลงทุนรวมทั้งหมดแล้วกว่า 4 แสนล้านบาท ซึ่งพบว่ามีประสิทธิภาพด้านการใช้งบของกระทรวงคมนาคมประมาณ 80-90% ที่มีการเบิกจ่ายจริง

สำหรับปีนี้มีหลายโครงการที่กำลังอนุมัติ และได้รับอนุมัติให้ไปเร่งดำเนินการ ไม่ว่าจะเป็น



▲ ไพรินทร์ ชูโชติถาวร

โครงการถนน รถไฟ ท่าเรือ สนามบิน ฯลฯ คิดเป็นวงเงินการลงทุนหลายแสนล้านบาท ไม่น้อยกว่าปีที่ผ่านมา

เร่งโอสปิดถนนเชื่อมอีอีซี
ในโหมดระบบราง อยากให้แยกส่วนออกเป็น 3 เรื่อง คือ 1. ระบบรถไฟพื้นฐานขนาด



โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)



มีเตอร์เกจ ราง 1 เมตร ซึ่งมีแนวเส้นทางอยู่ประมาณ 4,000 กิโลเมตรที่จะเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างสปป.ลาวและมาเลเซียได้อีกด้วย โดยใช้ระบบรถไฟทางคู่ 2. ระบบรถไฟความเร็วสูง ซึ่งแนวคิดการบริหารจัดการจะเป็นมาตรฐานสูงยิ่งขึ้น และ 3. ระบบรถไฟในเมืองและรถไฟชานเมือง ซึ่งการรถไฟฯ ฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) รับผิดชอบเป็นหลัก โดยโครงการรถไฟความเร็วสูงหากมองแนวเส้นทางในแผนที่ จะเห็นเป็นรูปตัวเอ็กซ์ (X) ใจกลางอยู่กรุงเทพมหานคร แนวเส้นทางขึ้นทางภาคเหนือ

จะปรับเปลี่ยนระบบรถไฟพื้นฐานที่ปัจจุบันใช้ระบบดีเซลรางไปเป็นระบบไฟฟ้าทั้งหมด

จังหวัดระยอง ระยะทางกว่า 200 กิโลเมตรคาดว่าจะสามารถเปิดประกวดราคาได้ภายในเดือนเมษายนนี้ กลางปีนี้จะทราบผู้ชนะการประมูล ก่อนที่ในปลายปี 2561 จะได้ลงนามสัญญาและเริ่มต้นก่อสร้างในปี 2562 ซึ่งเป็นเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก(EEC) ของรัฐบาล

เช่นเดียวกับรถไฟภายใต้ความร่วมมือไทย-ญี่ปุ่นเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ฝ่ายญี่ปุ่นให้การสนับสนุนการศึกษาความเป็นไปได้ โดยภายใน 1-2 เดือนนี้กระทรวงคมนาคมจะนำเสนอรัฐบาลพิจารณา และในส่วนเส้นทางสุดท้ายจะเป็นเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน เพื่อลงสู่ภาคใต้ซึ่งกำหนดแนวเส้นทางในอนาคตเชื่อมโยงมายังมาเลเซียซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลังจากนั้นจะเร่งเสนอสำนักงานคณะกรรมการ (ภายใต้ความร่วมมือไทย-ญี่ปุ่น) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ(ภายใต้ความร่วมมือไทย-จีน) อยู่ระหว่างการก่อสร้างช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ภาคใต้ เส้นทางกรุงเทพฯ-

หัวหิน และภาคตะวันออก เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง

ในส่วนโครงการรถไฟภายใต้ความร่วมมือไทย-จีน ฝ่ายไทยใช้งบประมาณเองทั้งหมด แต่เบื้องต้นการออกแบบรายละเอียดได้รับความช่วยเหลือจากฝ่ายจีน ส่วนฝ่ายไทยเป็นผู้ตรวจสอบในขั้นตอนสุดท้ายอีกครั้ง ซึ่งโครงการนี้ใช้วัสดุก่อสร้างในประเทศไทยเกือบทั้งหมด อีกทั้งในช่วงจากนครราชสีมา-หนองคายจะให้วิศวกรไทยออกแบบรายละเอียดและฝ่ายไทยเป็นผู้ก่อสร้างเองทั้งหมด โดยจะซื้อระบบรถไฟและอาณัติสัญญาณจากจีน

สำหรับรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง คณะรัฐมนตรี (ครม.) เพิ่งอนุมัติให้ดำเนินการไปเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ที่ผ่านมา เริ่มจากสนามบินดอนเมืองเชื่อมไปถึงสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินอู่ตะเภา นโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) พิจารณารูปแบบการร่วมลงทุนตามนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐต่อไป

เดินนำรถไฟทางคู่ระยะที่ 2

ในส่วนต่อไปจะเป็นแผนพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ โดยระยะแรกเริ่มก่อสร้างไปได้แล้ว 2 เส้นทางคือเส้นทางฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น และอีก 5 เส้นทางอยู่ระหว่างการเข้าพื้นที่ก่อสร้างของบริษัทรับเหมาที่ได้ลงนามสัญญาไปแล้วทั้ง 9 สัญญา และช่วงกลางปีนี้จะทยอยประมูลในส่วนที่เหลือต่อไป

นอกจากนี้ยังมีโครงการในระยะที่ 2 อีก 9 เส้นทางที่ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลังจากนั้นจะเร่งเสนอคณะกรรมการรถไฟและรัฐบาลเร่งผลักดันต่อเนื่องกันไป ซึ่งในการพัฒนาระยะที่ 2 จะมีเส้นทางสายใหม่เพิ่มมาอีก 2 เส้นทางคือเส้นทางเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และเส้นทางบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม โดยในอีกไม่นานนี้จะสามารถเร่งประกวดราคาหาผู้รับจ้างกันต่อไป รวมมูลค่ามากกว่า 6 แสนล้านบาท

เร่งโครงการรถไฟฟ้ามอเตอร์เวย์

ส่วนในอนาคตต่อไปนั้น



กระทรวงคมนาคมจะปรับเปลี่ยนระบบรถไฟพื้นฐานทั้งหมดที่ปัจจุบันใช้ระบบดีเซลรางไปเป็นระบบไฟฟ้าทั้งหมด โดยจะนำร่องในเส้นทางสู่ชายแดนประเทศมาเลเซียก่อนที่จะขยายให้โครงข่ายครอบคลุมทั่วประเทศในอนาคตต่อไป ขณะนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการเตรียมนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติให้ดำเนินการ

ทางด้านระบบรถไฟในเมือง ยังมีโครงการรถไฟฟ้าย่อยหลายเส้นทางที่การรถไฟฯ ขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย (รฟม.) รับผิดชอบ ซึ่งปัจจุบันสายสีเขียวส่วนต่อขยายและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย สายสีเหลือง สีชมพู และสายสีส้ม อยู่ระหว่างการก่อสร้าง อีกทั้งในระยะต่อไปนั้นยังมีส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน สายสีม่วง สายสีน้ำเงิน สายสีส้มจะได้เร่งนำเสนอ ครม. อนุมัติให้ดำเนินการต่อไป

สำหรับการพัฒนาโครงข่ายถนนปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการเร่งดำเนินการโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ 3 เส้นทางคือเส้นทางพญา-มาบตาพุด เส้นทางบางปะอิน-นครราชสีมา และเส้นทางบางใหญ่-กาญจนบุรี และปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียดเส้นทางนครปฐม-หัวหินเพื่อเชื่อมลงสู่ภาคใต้ต่อไป ■