



ก้าวสำคัญของระบบรางเดินตามยุทธศาสตร์ชาติ



ล่าสุด เว็บไซต์ราชกิจจานุเบกษาประกาศพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม จัดตั้ง “กรมการขนส่งทางราง” มีผลใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 15 เมษายน 2562 เป็นต้นไป

นี่คือก้าวสำคัญของการยกระดับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งระบบรางในประเทศไทย

เป็นก้าวที่ไม่ได้เกิดขึ้นลอยๆ แต่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานเป็นขั้นเป็นตอน สอดรับกันหมด ทั้งแผนปฏิรูปประเทศและยุทธศาสตร์ชาติ

ที่สำคัญกว่าก้าวนี้ คือก้าวต่อๆ ไป หากเดินทางตามแนวทางที่วางแผนกันไว้ และเป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ จะเดินไปสู่ไหน?

1. ภาพใหญ่ คือ จะเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการพัฒนาระบบราง ในขณะที่การรถไฟก็ทำกิจการเดินรถของตนเองไป (คล้ายๆ การบินพลเรือนก็กำกับดูแลระบบการบิน ไม่ได้ทำหน้าที่ที่สายการบิน) ในอนาคต ก็จะมีเอกชนทำกิจการเดินรถไฟฟ้าบนระบบรางของไทยแข่งกับการรถไฟฯ

ลองนึกภาพ เส้นทางสายอีสาน กรุงเทพฯ-โคราช หรือกรุงเทพฯหนองคาย ต่อไปเวียงจันทน์ ต่อไปจีน ฯลฯ อาจจะมีบริษัทเอกชนเข้ามาจัดขบวนรถไฟบริการ ผู้บริโภคแข่งขันกัน มีทางเลือกขบวนรถไฟหลายแบบ หลายบริษัท เป็นต้น

โดยจากนี้ไป ก็เท่ากับว่า “กรมการขนส่งทางราง” เป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม รับโอนหน้าที่และอำนาจ บุคลากร ฯลฯ เกี่ยวกับงานด้านระบบรางจากสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

เป็นการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง ที่มีการแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน ทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การลงทุน การบำรุงรักษาและการบริหารจัดการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาของระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ ช่วยเพิ่มระดับคุณภาพชีวิต ประหยัดพลังงาน มีความปลอดภัยสูง

2. การจัดตั้งกรมรางฯ เป็นไปตามลำดับขั้นตอนตามแผนการพัฒนา ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ

ถ้ากลับไปศึกษารายละเอียด จะเห็นว่า ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม กำหนดไว้ 5 ด้าน อาทิ

“ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ โดยบูรณาการแผนงาน/โครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ เป้าหมายสำคัญ ประกอบด้วย การเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัวในการจราจร (Mobility) โดยมีการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal transport) มุ่งเน้นให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ระบบการขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม (Feeder Systems) เพื่อขนส่งผู้โดยสารและสินค้า กำเนินถึงการเชื่อมต่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง พัฒนาศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เช่น Inland Container Depot (ICD) หรือ Container Yard (CY) เป็นต้น รวมทั้งการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (เช่น ท่าเรือสาทร ที่เป็นจุดเชื่อมต่อเรือด่วนเจ้าพระยา รถไฟฟ้า BTS และระบบขนส่งสาธารณะ) และการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง...

....ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

1) การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง เพื่อให้การดำเนินงานในแต่ละด้านมีความชัดเจน มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานด้านคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำและทางอากาศ (เช่น องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)) โดยแยกหน่วยงานด้านกำกับดูแลและหน่วยปฏิบัติงานด้านการขนส่งทางน้ำ และการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เป็นต้น...”

3. น่าสนใจว่า หากเดินตามแผนต่อเนื่อง เหมือนที่เดินมาแล้วในการจัดตั้งกรมรางฯ ภาพใหญ่จะเป็นอย่างไร?

“ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560 - 2564)

มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport

Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

1) แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งทางกายภาพและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยพิจารณาบังคับใช้มาตรการการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง เช่น การจำกัดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้าสู่ย่านธุรกิจ การลดจำนวนที่จอดรถยนต์ และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน เป็นต้น

2) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก 6 แห่ง ในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา

3) แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากกรอบปฏิญญาออสโล กำหนดให้ปี 2554-2563 เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2563 มาตรการติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็วและพฤติกรรมในการขับขี่รถสาธารณะ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ และการเข้มงวดในกฎระเบียบ เป็นต้น

4) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทั้งระบบรางที่มีอยู่เดิมขนาด 1 เมตร (Meter Gauge) และขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง

5) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

6) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

7) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบราง ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EV) การจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า เป็นต้น

8) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย

9) พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ ด้วยการฝึกอบรมผู้ให้บริการขนส่งและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ให้ความรู้ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐาน โดยเน้นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ...”

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/ความเห็น

วันที่: อังคาร 16 เมษายน 2562

ปีที่: 40

ฉบับที่: 13868

หน้า: 5(บน)

Col.Inch: 105.32 Ad Value: 131,650

PRValue (x3): 394,950

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: กวหน้าให้ใส: ก้าวสำคัญของระบบรางเดินตามยุทธศาสตร์ชาติ

4. จะเห็นได้ว่า การพัฒนาระบบรางที่เกิดขึ้น เป็นกรณีตัวอย่างการเปลี่ยนแปลง ที่ดำเนินการอย่างเป็นขั้นเป็นตอน และมีเป้าหมายต่อไปที่น่าสนใจ ภายใต้อุตสาหกรรมชาติ ซึ่งไม่ได้ล้าหลังเป็นไดโนเสาร์แต่ล้านปี เหมือนที่พรรคการเมืองบางพรรค บางกลุ่ม พยายามจะป้ายสีกล่าวหา และหาทางจะล้มล้างรัฐธรรมนูญ ตลอดจนแผนยุทธศาสตร์ชาติ

ที่สำคัญ ไม่ใช่แค่การพูดคุย แล้วเขียนไว้ในกระดาษ โดยไม่มีการลงมือทำจริงๆ เหมือนในอดีตที่ผ่านมาอีกแล้ว

สารส้ม