

รายงานพิเศษ

'กรมราง' ยาสำมัญแห่งความหวังแก้ปัญหาการรถไฟไทย แพลคันที่เกาถูกที่หรือลามที่ยากจะแก้ไข!



จัดตั้งกรมการขนส่งทางราง ซึ่งกรมราง จะกำหนดกติกา เป็นผู้กำกับดูแลมาตรฐาน

รวมถึงวางแผนงาน

ล่าสุดเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2562 คณะรัฐมนตรีมีมติแต่งตั้ง "สรยุทธ ทรงศิริ" ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดำรงตำแหน่ง "อธิบดีกรมการขนส่งทางราง" ซึ่งเป็นการเปิดตัวอธิบดีป้ายแดงของกรมราง อย่างเป็นทางการ ขณะที่ "ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ" ปลัดกระทรวงคมนาคม ส่ง "สรพงศ์ ไพฑูริย์พงษ์" ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม ไปนั่งเก้าอี้ "รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง"

ทั้งนี้ "อธิบดีกรมการขนส่งทางรางป้ายแดง" เผยว่า เป็นงานที่ท้าทาย เพราะต้องกำกับดูแลมาตรฐานต่างๆ เพื่อให้งานระบบรางของประเทศ ทั้งรถไฟ รถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีด) มีมาตรฐานเดียวกัน ประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกปลอดภัย และความพึงพอใจสูงสุด และถึงแม้ว่าหลายคนจะมองว่ากรมรางเป็นแค่เลือกกระดาด แต่ส่วนตัวมองว่า ไม่ใช่เพราะหลังจากร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง ซึ่งคาดว่าจะผ่านความเห็นชอบจากสภาผู้แทนราษฎร และมีผลบังคับใช้ปลายปีนี้ จะทำให้เป็นหน่วยงานที่มีกฎหมายรองรับ อำนาจหน้าที่ต่างๆ ชัดเจนมากขึ้น และที่สำคัญจะสามารถกำกับดูแลมาตรฐาน โดยเฉพาะความปลอดภัย และงานบริการต่างๆ ของระบบขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยผู้ประกอบการทุกรายต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด หากไม่ปฏิบัติตามก็ต้องถูกลงโทษ นอกจากนี้จะมีตัวชี้วัดต่างๆ คอยประเมินงานบริการทั้งความตรงต่อเวลา และความพึงพอใจของผู้โดยสารด้วย

อย่างไรก็ตามขณะนี้สิ่งแรกที่ต้องเร่งดำเนินการ คือ การกำหนดยุทธศาสตร์ และ

การแก้ไขปัญหาการจราจรที่มีรถติดมหาโตในเมืองหลวงใหญ่ทั่วโลก ไม่ได้แก้ด้วยการขยายถนน แต่จะแก้ไขด้วยการขยายระบบรางให้มากขึ้น ยิ่งครอบคลุมพื้นที่ได้มากเท่าไร ก็จะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดบนท้องถนนได้มากขึ้นเท่านั้น ซึ่งประเทศไทยก็เป็นหนึ่งในประเทศที่มีการจราจรติดขัดติดอันดับโลกเช่นเดียวกัน ซึ่งทุกรัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหการจราจรมาโดยตลอด แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขได้อย่างเบ็ดเสร็จโดยหนึ่งในวิธีการแก้ไขคือการขยายรูปแบบ "การขนส่งทางราง" ให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้นเห็นได้จากรัฐบาลไฟเขียวให้ขยายเส้นทางบริการรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมทั้งในกรุงเทพฯ ปริมณฑล และจังหวัดใหญ่ๆ ที่มีการจราจรติดขัดให้มีรถไฟฟ้าวบริการเป็นทางเลือกมากขึ้น

นอกจากรถไฟฟ้าแล้ว "รถไฟปกติ" ก็เป็นการขนส่งสาธารณะอย่างหนึ่งที่มีประชาชนใช้บริการเป็นจำนวนมากในการเดินทาง โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ จะมีประชาชนใช้บริการเกือบแสนคน/วัน จึงจำเป็นที่จะต้องดูแลความปลอดภัย โดยเฉพาะ "ราง" ที่

จุดหมายปลายทางต่างๆในปัจจุบันมีความยาวประมาณกว่า 7,000 กิโลเมตร โดยที่ผ่านมาการดูแลบำรุงรักษารางนั้น เป็นหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเห็นได้ว่าที่ผ่านมาการพัฒนาการเดินทางด้วยระบบรางยังไม่มีมากนัก เนื่องจากงบประมาณในการดูแลรักษามาจากงบประมาณก่อนเดียวกับการดูแลรักษาขบวนรถไฟ ทำให้ไม่เพียงพอต่อการพัฒนารางให้มีประสิทธิภาพการใช้งานได้ดีขึ้น

ดังนั้นเพื่อเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟมากยิ่งขึ้นจึงจำเป็นต้องมีการแยกการดูแล "ราง" ซึ่งเป็นเสมือนถนน ออกมาจากการดูแล "ราง" ซึ่งเป็นเสมือนถนน ออกมาจากการดูแล "ราง" เช่นเดียวกับ กรมทางหลวง หรือกรมทางหลวงชนบท ที่ดูแลถนน ส่วนรถยนต์ เป็นหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก จึงได้มีการตั้ง "กรมราง" ขึ้น เพื่อการพัฒนาการรถไฟไทยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ด้วยการพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 (จัดตั้งกรมการขนส่งทางราง) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 เม.ย. 2562 โดยแบ่งส่วนราชการของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และกรมการขนส่งทางรางให้สอดคล้องกับการ

แผนพัฒนาการขนส่งทางราง รวมถึงการวาง
โครงข่ายพัฒนาให้รถไฟไทยทุกระบบมีความ
เชื่อมโยงกันทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน ขณะเดียวกัน
ต้องทำให้เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ
โหมดการเดินทางอื่นๆ เพื่อให้เกิดความสะดวก
รวดเร็ว และปลอดภัยใน การเดินทางที่สำ
คัญในเรื่องค่าโดยสารก็ต้องมีราคาที่เหมาะสม
และมีความเป็นธรรม

สราวุธ กล่าวว่าส่วนเรื่องโครงสร้างและ
กรอบอัตรากำลัง โดยกรอบอัตรากำลังของ
กรมฯ อยู่ที่ 176 อัตรา โอนมาจาก สนช. แล้ว
44 อัตรา ที่ประชุมคณะอนุกรรมการข้าราชการ
พลเรือน (อ.ก.พ.) กระทรวงคมนาคมจัด
อัตรา จากตำแหน่งยุบเกษียณของหน่วยงาน
ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมาให้เพิ่มอีก 20
อัตรารวมเป็น 64 อัตรา ส่วนที่เหลืออีก112
อัตรา เพื่อให้ครบตามกรอบที่วางไว้ก็ต้อง
เสนอที่ประชุม อ.ก.พ. พิจารณาต่อไป เพื่อให้
งานของกรมฯ ทำงานได้อย่างสมบูรณ์ และมี
ประสิทธิภาพ

ขณะเดียวกันมีมุมมองที่น่าสนใจของ
“ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์” อดีตรองผู้ว่าราช
การกรุงเทพมหานคร ฝ่ายโยธาและจราจรได้
มีมุมมองที่น่าสนใจในการตั้ง “กรมการขนส่ง
ทางราง”ในครั้งนี่ว่า“จะสามารถพัฒนา “รถไฟ
ไทย” ได้จริงหรือ” เนื่องจากการจัดตั้งกรม
รางจะทำหน้าที่ลงทุนก่อสร้าง และบำรุงรักษา
ทางรถไฟ และสถานีรถไฟ รวมทั้งติดตั้งระบบ
อาณัติสัญญาณ ทั้งนี้เพื่อให้กรมรางเป็นหน่วย
ราชการแบกรับภาระหนี้สินแทนการรถไฟแห่ง
ประเทศไทย (รฟท.) โดยหลังจากการจัดตั้งกรม
รางแล้ว รฟท. จะทำหน้าที่ให้บริการเดินรถไฟ
เพียงอย่างเดียว ไม่มีหน้าที่ในการก่อสร้างและ
บำรุงรักษาอีกต่อไป โดย รฟท. มีรถไฟและที่ดิน
เป็นทรัพย์สิน

และจะความพยายามวิเคราะห์ว่าการ
ตั้งกรมรางจะช่วยพัฒนารถไฟไทยได้อย่างไร
ก็ได้คำตอบว่าถ้ารัฐบาลรับผิดชอบเงินลงทุน
และเงินบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานของรถไฟ
แทน รฟท. ก็จะทำให้ รฟท.มีขีดความสามารถ
ในการให้บริการเพิ่มขึ้น แต่การสนับสนุนโดย
รัฐบาลดังกล่าวมันไม่จำเป็นที่จะต้องจัดตั้งกรม
รางขึ้นมาใหม่ เพียงแค่ปรับโครงสร้างการ
บริหารเท่านั้นก็พอโดยแบ่งการดำเนินงานของ
รฟท. เป็น 3 ส่วน ดังนี้

1.ส่วนโครงสร้างพื้นฐาน : ให้รัฐบาล
เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบำรุงรักษาทางรถไฟ
สถานีรถไฟ และการติดตั้งอาณัติสัญญาณ เช่น
เดียวกับการที่รัฐบาลลงทุนก่อสร้างและบำรุง
รักษาดนของกรมทางหลวง

2.ส่วนการให้บริการเดินรถไฟ : เป็น
การให้บริการขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า
และสถานีขนถ่ายสินค้า

3. ส่วนการบริหารทรัพย์สิน : เป็นการ
พัฒนาที่ดินของ รฟท. ซึ่งมีอยู่ถึง 234,976.96
ไร่ รวมทั้งการให้เช่าบริเวณสถานีรถไฟ การ
ให้เช่าที่ดินตั้งเคเบิลไยแก้ว และธุรกรรมอื่นๆ
หากปรับโครงสร้างการบริหาร รฟท.
ได้เช่นนี้ ก็ไม่จำเป็นที่จะต้องจัดตั้งกรมรางขึ้น
มา เพราะการจัดตั้งกรมรางมีข้อเสียคือ จะทำ
ให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เนื่องจากต้องบรรจุข้าราชการ
เข้าทำงานในกรมราง ในขณะที่ไม่
สามารถลดจำนวนพนักงาน รฟท. ลงได้ หาก
ต้องการจะโอนพนักงาน รฟท. มาอยู่กรมราง
ก็คงไม่มีใครมา เพราะผลตอบแทนต่ำกว่า
รฟท. เนื่องจาก รฟท. เป็นรัฐวิสาหกิจ

การแก้ปัญหา รฟท. โดยการตั้งกรมราง
ขึ้นมานั้น ผมมีความเห็นว่าเป็นการหนีปัญหา
มากกว่าการแก้โดยอาจเห็นว่าเป็นการฟื้นฟู
รฟท.ได้ จึงตั้งหน่วยงานใหม่ขึ้นมา ซึ่งเป็นแนว
ทางไม่ถูกต้อง

อย่าลืมนะครับว่า ก่อนที่เราจะมี รฟท.
ในปี พ.ศ. 2494 นั้น เรามีกรมรถไฟหลวง ซึ่ง
เป็นหน่วยงานราชการ นั้นหมายความว่า ใน
อดีตเราเห็นว่าหน่วยงานราชการไม่เหมาะสม
ที่จะรับผิดชอบระบบราง จึงเปลี่ยนมาเป็น
รัฐวิสาหกิจ มาบัดนี้จะเปลี่ยนบางส่วนของรัฐ
วิสาหกิจกลับไปเป็นราชการอีก

แล้วอย่างนี้ รถไฟไทยจะเดินหน้าได้
อย่างไร ช่วยกันคิดด้วยครับ...

ดังนั้นคงต้องเป็นหน้าที่ของประชาชน
อย่างเราที่ต้องช่วยกันตรวจสอบและดูถึงการ
เปลี่ยนแปลงของการเดินทางด้วย “ระบบ
ราง” หลังจากที่มีการจัดตั้ง “กรมการขนส่ง
ทางราง” ขึ้นแล้วว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงใน
ทางที่ดีขึ้น หรือแย่ลง หรือไม่?!