

เปิดภารกิจ 'กรมราง' ชูมาตรฐานฉบับเดียวกัน

● วรรณิกา จิตติบุรณกร
กรุงเทพธุรกิจ

พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 ถูกประกาศ เมื่อ 15 เม.ย.2562 กำหนดให้มีการจัดตั้ง “กรมการขนส่งทางราง” สังกัดกระทรวงคมนาคม นับเป็นก้าวแรกที่บ่งชี้ว่าโครงสร้างพื้นฐานระบบรางไทยกำลังจะมีการผลักดันอย่างจริงจังให้เกิดเป็นมาตรฐานมากขึ้น เพราะหลังจากนี้ นอกจากจะมีหน่วยงานเจ้าของโครงการ ผู้ดูแลระบบราง โปรเจกต์ต่างๆ อย่างการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) บริษัทเอกชนผู้เดินรถ และพัฒนาระบบรางแล้ว ประเทศไทยจะมีหน่วยงานเป็น**ผู้กำกับดูแลมาตรฐาน**ของระบบขนส่งทางราง

โดยบทบาทหน้าที่ของกรมการขนส่งทางราง ถูกเขียนไว้ในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... ระบุไว้ว่า**ภารกิจสำคัญ** แบ่งออกเป็น 1.จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศ 2. กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง ในที่นี้คือการกำหนด มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ และมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่

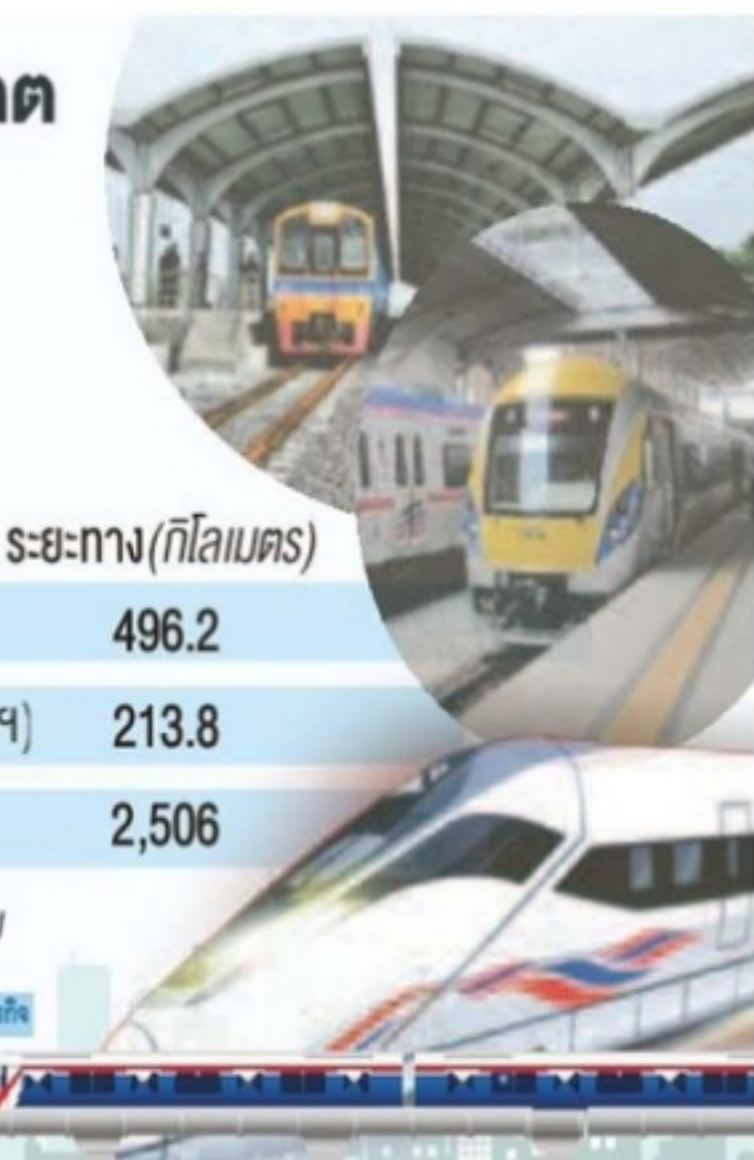
3. กรมการขนส่งทางราง ต้องกำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง 4. ศึกษาและการพัฒนานวัตกรรมขนส่งทางราง 5.ร่วมมือและประสานงานด้านการขนส่งทางรางกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ และ 6. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของกรม หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ระบบรางของไทยปัจจุบัน-อนาคต

รูปแบบ	ระยะทาง(กิโลเมตร)
1. รถไฟฟ้าชาน	4,783
▶ ทางเดี่ยว	1,187
▶ ทางคู่	3,596

	ระยะทาง(กิโลเมตร)
2. รถไฟฟ้าในเมือง(M-map)	496.2
3. การพัฒนาขนส่งในเมืองใหญ่(ภูเก็ต, เชียงใหม่ ฯลฯ)	213.8
4. รถไฟความเร็วสูง	2,506

ที่มา : กระทรวงคมนาคม



สรารัฐ ทรงศิริโล อธิบดีกรมการขนส่งทางรางคนแรกของประเทศไทย พูดถึงบทบาทของกรมการขนส่งทางราง ด้วยว่า กรมการขนส่งทางรางจะเป็นหน่วยงานกำกับดูแล (เลกกูเรเตอร์) มีกฎหมายที่ครอบคลุมดูแล และเอาผิดผู้ประกอบการ (โอเปอเรเตอร์) ทั้ง ร.ฟ.ท., รฟม. และเอกชนที่เกี่ยวข้องกับขนส่งทางรางทั้งหมด รวมทั้งเพื่อให้การบริการระบบรางของไทยมีมาตรฐานเดียวกัน โอเปอเรเตอร์ทุกราย จะต้องผ่านการสอบวัดมาตรฐานจากกรมการขนส่งทางราง

“การทำงานของกรมการขนส่งทางรางจะไม่ทับซ้อนกับหน่วยงานอื่น เพราะเราจะเป็นเลกกูเรเตอร์ เพื่อกำกับดูแล โอเปอเรเตอร์ระบบรางโดยเฉพาะ ส่วนของการรถไฟฯ ก็จะมีกฎระเบียบของตัวเองในการควบคุมมาตรฐานรถไฟ รฟม. ก็จะมีกฎของตัวเองเช่นกัน แต่กฎหมายตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางราง จะครอบคลุมกฎระเบียบเหล่านั้นอีก” สรารัฐ กล่าว

อย่างไรก็ดี ระหว่างที่รอพ.ร.บ.กรมการขนส่งทางรางมีผลบังคับใช้ ซึ่งคาดว่าจะประกาศไม่เกินปีนี้ กรมฯ อยู่ระหว่างเร่งร่างกฎหมายลูก เพื่อบรรจุเป็นรายละเอียดปลีกย่อยของ พ.ร.บ.ฉบับดังกล่าว ซึ่งจะ

มีประมาณ 40-50 ฉบับ เช่น รายละเอียด

“การทำงานจะไม่ทับซ้อนกับหน่วยงานอื่น เพราะจะเป็นเลกกูเรเตอร์ กำกับดูแลโอเปอเรเตอร์ระบบรางโดยเฉพาะ”

กฎระเบียบของการสอบใบขับขี่รถไฟ กฎระเบียบของการเก็บค่าใช้บริการทางรถไฟ โดยภายหลัง พ.ร.บ.มีผลบังคับใช้ ก็จะสามารถบังคับใช้กฎหมายลูกได้ทันทีภายใน 90-80 วัน

ภคพงษ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ฉายภาพว่า เมื่อ พ.ร.บ.กรมการขนส่งทางรางมีผลบังคับใช้ สิ่งที่จะเปลี่ยนแปลงไป คือประเทศไทยมีมาตรฐานควบคุมระบบขนส่งทางรางฉบับเดียวกัน เพราะทุกวันนี้โอเปอเรเตอร์ทุกรายไม่ว่าจะเป็น ร.ฟ.ท. หรือผู้รับสัมปทานเดินรถไฟฟ้าวางอย่างบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: First Section/การค้า-ลงทุน			
	วันที่: จันทร์ 24 มิถุนายน 2562			
	ปีที่: 32	ฉบับที่: 11232	หน้า: 7(บน)	
	Col.Inch: 65.26	Ad Value: 156,624	PRValue (x3): 469,872	คลิป: สีสี่
หัวข้อข่าว: เปิดภารกิจ 'กรมราง' ชูมาตรฐานฉบับเดียวกัน				

จำกัด (มหาชน) หรือ บีอีเอ็ม (BEM) และบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ก็ต่างมีมาตรฐาน กฎระเบียบควบคุมการทำงานของตนเอง

โดยหลังจากนี้ กรมการขนส่งทางรางจะเป็นเลคกูเรเตอร์สำคัญ ทำหน้าที่ออกใบอนุญาตขั้วชีรไฟฟ้า และรถไฟฟ้าต่างๆ ในไทย ซึ่งผู้ขั้วจะต้องมีการสอบมาตรฐานของกรมการขนส่งทางราง ทำให้โอเปอเรเตอร์ที่หลากหลายในปัจจุบัน แม้จะต่างคนต่างบริหารโครงการของตนเอง แต่ก็จะมีมาตรฐานการเดินรถเหมือนกัน รวมทั้งกรมการขนส่งทางราง ก็จะเป็นหน่วยงานสำคัญในการกำกับดูแลมาตรฐาน กฎระเบียบการทำงานของโอเปอเรเตอร์ระบบรางทุกราย ทั้งหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน

“ส่วนตัวมองว่าปัจจุบันที่มีเอกชนเดินรถ เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่แต่ละบริษัทกำหนด ก็น่าจะสามารถนำมาตรฐานไปรับรองเหล่านี้ไปยื่นขอใบขั้วชีใหม่จากกรมการขนส่งทางรางได้เลย โดยที่ไม่ต้องสอบ แต่ผู้ที่จะเข้ามาเดินรถในอนาคต จะต้องผ่านทรนนิ่งเซ็นเตอร์ของ รฟม. และไปยื่นขอใบขั้วชีใหม่” ภาคพงษ์ กล่าว

ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงของระบบขนส่งทางราง ยังมีประเด็นของการเปิดแชร์แทร์ก หรือการใช้ทางรถไฟร่วมกัน ซึ่งอนาคตอาจจะเปิดให้เอกชนเข้ามาใช้สิทธิเดินรถไฟขนส่งสินค้า หาก ร.ฟ.ท.มีความถึในการใช้ทางรถไฟในบางเส้นทางน้อยเป็นช่องทางดังรายได้จากเอกชนมาหนุน ร.ฟ.ท.ให้หลุดจากองค์กรขาดทุนและพัฒนาคุณภาพรถไฟไทยมากขึ้น