

ฉบับที่ ๒/๒๕๖๐
วันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๐

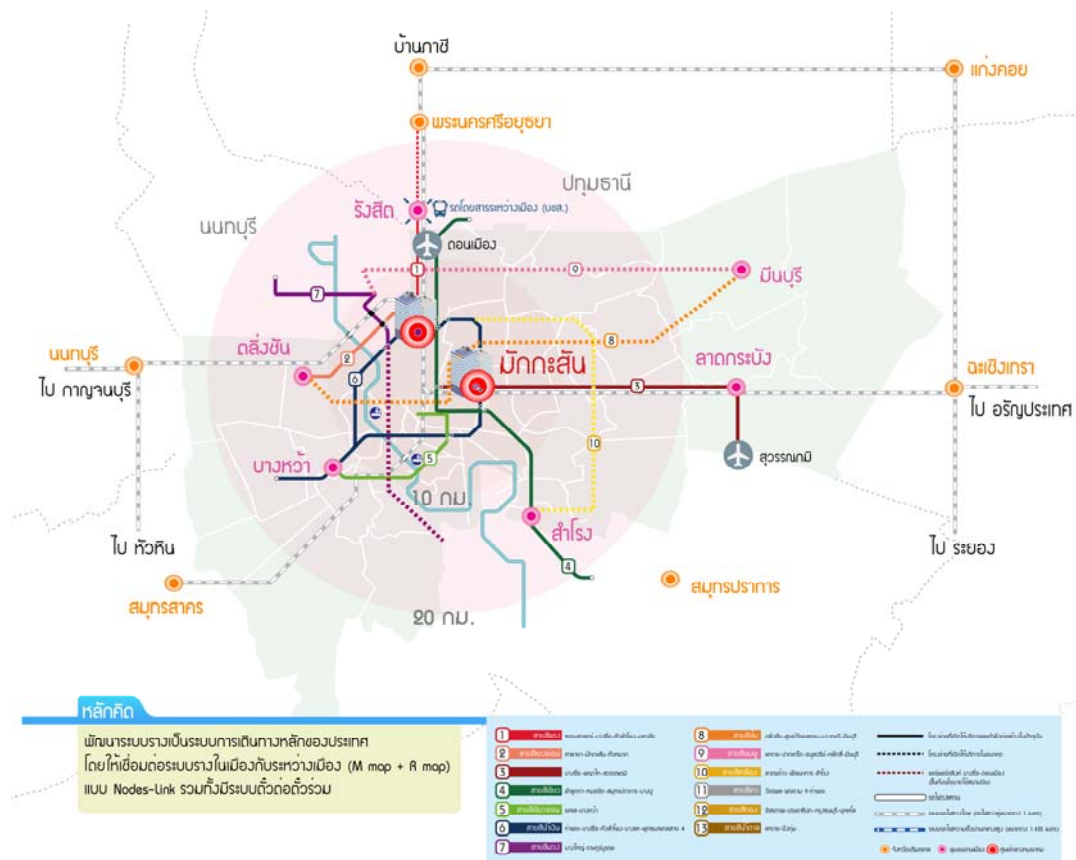
สนข. ร่วมมือ JICA จัดทำแผนแม่บทขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งมวลชนทางราง ที่ สนข. จะดำเนินการในปี ๒๕๖๐ เพื่อกำหนดระบบขนส่งมวลชนทางรางที่จำเป็นสำหรับกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องระยะเวลา ๒๐ ปี ซึ่งเป็นหนึ่งในนโยบายเร่งด่วนของกระทรวงคมนาคม และรัฐบาล ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕

นายชัยวัฒน์ฯ กล่าวว่า สนข. เริ่มจัดทำแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) ตั้งแต่ปี ๒๕๔๕ และในปี ๒๕๔๗ ได้มีการปรับปรุงแผนดังกล่าวให้สอดคล้องกับสถานการณ์และผังเมืองที่เปลี่ยนไป ตามโครงการแปลงแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (BMT) และต่อมาในปี ๒๕๕๓ ได้มีการปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (MMAP) ซึ่งกำหนดแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสายหลักและสายรองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๗๒) จำนวน ๑๒ เส้นทาง ระยะทางรวม ๕๐๙ กิโลเมตร ประกอบด้วย

๑. รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต – มหาชัย) ระยะทาง ๘๐.๘ กิโลเมตร
๒. รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน (ศาลายา-หัวหมาก) ระยะทาง ๕๘.๕ กิโลเมตร
๓. รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ (ดอนเมือง-พญาไท-สุวรรณภูมิ) ระยะทาง ๕๐.๓ กิโลเมตร
๔. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (ลำลูกกา-บางปู) ระยะทาง ๖๖.๕ กิโลเมตร
๕. รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (ยศเส-บางหว้า) ระยะทาง ๑๕.๕ กิโลเมตร
๖. รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-หัวลำโพง-ท่าพระ-พุทธมณฑลสาย ๔) ระยะทาง ๕๕ กิโลเมตร
๗. รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) ระยะทาง ๔๒.๘ กิโลเมตร
๘. รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตลิ่งชัน-มีนบุรี) ระยะทาง ๓๗.๕ กิโลเมตร
๙. รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) ระยะทาง ๓๖ กิโลเมตร
๑๐. รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) ระยะทาง ๓๐.๔ กิโลเมตร
๑๑. รถไฟฟ้าสายสีเทา (วัชรพล-สะพานพระราม ๙) ระยะทาง ๒๖ กิโลเมตร
๑๒. รถไฟฟ้าสายสีฟ้า (ดินแดง-สาทร) ระยะทาง ๙.๕ กิโลเมตร

สนข. ได้นำกรอบแนวคิดในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางตามนโยบายรัฐบาล และกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วยการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ และสนับสนุน เชื้อเพลิงระบบราง เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนได้อย่างสะดวก และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้ง สนับสนุนให้ใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Contents) ในงานระบบรางให้มากที่สุด เช่น อุปกรณ์ และวัสดุที่ใช้ในตัวรถ เป็นต้น เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ตลอดจนการใช้ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) และศูนย์จอด (Stabling yards) ของระบบรางร่วมกัน (มีเท่าที่จำเป็นและสร้างเพิ่มภายหลังเพื่อลดต้นทุน) รวมทั้งออกแบบสถานีรถไฟฟ้าให้มีรูปแบบและขนาดพอเหมาะกับการใช้งาน ทั้งนี้ คณะกรรมการจัดระบบ การจราจรทางบก (คจร.) มีมติเมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบให้ สนข. ดำเนินการศึกษาแผนแม่บท ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ เพื่อเป็นแนวทาง ในการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าให้สามารถรองรับการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ ต่อเนื่องในอนาคตได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับการพัฒนาเมือง



แนวคิดการบูรณาการแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง

นายชัยวัฒน์ฯ กล่าวต่อว่า ที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมของไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure Transport and Tourism, MLIT) ได้มีความร่วมมือด้านคมนาคมอย่างใกล้ชิดโดยให้มีการร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนาระบบราง (Memorandum of Cooperation, MOC) ร่วมกันหลายครั้ง ได้แก่ เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น และเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย โดยองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency, JICA) ได้รับมอบหมายจาก MLIT ให้ดำเนินการศึกษาโครงการต่างๆ ภายใต้บันทึกความร่วมมือฯ ดังกล่าว และเมื่อวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๕๙ ได้มีการหารือร่วมกันระหว่างนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของไทย กับ Mr. Hiroo Tanaka ผู้แทน JICA เรื่องการขอรับการสนับสนุนจาก JICA เพื่อศึกษาจัดทำแผนแม่บทขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (MMap๒) โดยมีแนวคิดในการดำเนินการศึกษา (MMap Concept) ดังนี้

๑. ทบทวนสถานะปัจจุบันของโครงการตามแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งประสานแผนงาน ความก้าวหน้าการดำเนินงานของแต่ละโครงการ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการโดยหน่วยงานต่างๆ
๒. ศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงข่ายการขนส่งมวลชนระบบราง รวมถึงแต่ละเส้นทาง และรูปแบบการพัฒนาโครงการที่ได้กำหนดไว้แล้ว แต่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง
๓. จัดลำดับความสำคัญของแต่ละเส้นทาง เพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน รวมทั้งแผนการเงินในการลงทุน กำหนดแนวทางและกลยุทธ์ในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนระบบรางให้เป็นไปตามแผนแม่บท และสอดคล้องกับการเติบโตและการพัฒนาเมือง
๔. ประชาสัมพันธ์เรื่องการขนส่งมวลชนระบบรางเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจและความร่วมมือจากประชาชน

นายชัยวัฒน์ฯ กล่าวตอนท้ายว่า ขณะนี้อยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูล ประเมินผลการดำเนินงานจากแผนแม่บทเดิมและกำหนดขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินงานศึกษาแผนแม่บทฯ ระยะที่ ๒ ร่วมกับคณะทำงานศึกษาของ JICA โดยจะมีการสัมมนาเพื่อวางกรอบแนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนฯ ในต้นปี ๒๕๖๐ นี้ ทั้งนี้ คาดว่าโครงการดังกล่าวจะดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒
