

# ทดสอบรถไฟทางไกลวงราง 'สายสีแดง' รังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชันแก่ 'รถดีดี'

**พ**านมาจะครึ่งเดือนหลัง พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี กดปุ่มทางออนไลน์ ในวันที่ 2 ส.ค. 2564 เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการเดินรถโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง (Soft Opening) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 กิโลเมตร (กม.) และบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. โดยให้บริการระหว่าง 06.00-20.00 น. ระยะเวลาเดินทางจากบางซื่อ-รังสิต ใช้เวลา 25 นาที และบางซื่อ-ตลิ่งชัน ใช้เวลา 15 นาที

ในภาวะที่สถานการณ์โควิด-19 ในกรุงเทพฯ ยังวิกฤติ รัฐบาลประกาศล็อกดาวน์ ทำให้จำนวนผู้ใช้บริการมีเพียงแค่หลักพัน (2 ส.ค. ผู้โดยสารมาใช้บริการประมาณ 2,200 คน) ทั้งนี้คาดว่าเมื่อสถานการณ์อยู่ในช่วงปกติ มีนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศเข้ามา สนามบินเปิดให้บริการจะมีผู้โดยสารในปีแรกเฉลี่ย 86,000 คนต่อวัน

ปลายเดือน พ.ย. รถไฟฟ้าสายสีแดงจะเริ่มเก็บค่าโดยสารเบื้องต้น อัตราค่าโดยสารอยู่ที่ 12-42 บาท และในเดือนเดียวกันถึงคิว "รถไฟทางไกล" วงล้อยฟ้าขึ้นทางยกระดับรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อ



ขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้นำขบวนรถไฟทางไกล (ดีเซลราง) วิ่งทดสอบเดินรถในเส้นทางเดียวกับรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-ตลิ่งชัน แล้ว เบื้องต้นไม่พบปัญหาใด ๆ แต่หลังจากนี้ยังต้องทดสอบให้

ครบทุกมิติตามขั้นตอนการปฏิบัติงานต่าง ๆ และซ่อมแผนฉุกเฉิน คาดว่าจะเริ่มให้รถไฟทางไกลสายเหนือ และสายตะวันออกเชิงเหนือ (อีสาน) เดินรถบนทางยกระดับเส้นทางเดียวกับรถไฟฟ้าสายสีแดงได้ ปลายปี 2564 หรืออย่างเร็วในช่วงปลายเดือน พ.ย. 2564 โดยจะเริ่มเส้นทางบางซื่อ-รังสิตก่อน เนื่องจากช่วงนี้มี 4 ทางวิ่ง (track) จึงใช้ทางวิ่งคนละรางกับรถไฟฟ้าสายสีแดงได้ซึ่งมีความปลอดภัย

ส่วนเส้นทางบางซื่อ-ตลิ่งชัน มี 2 ทางวิ่ง ดังนั้นรถไฟทางไกลสายใต้ ให้วิ่งทางเดิมของรถไฟทางไกลไปก่อน ยังไม่สามารถให้ใช้เส้นทางร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีแดงได้ ต้องรอให้ได้หัวรถจักรใหม่จำนวน 50 คัน ที่จะเข้ามาประมาณกลางปี 2565 เพราะหัวรถจักรใหม่นี้ จะติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณที่เป็นระบบควบคุมรถไฟของยุโรป (European Train Control System : ETCS) โดยเป็นระบบมาตรฐานในการป้องกัน และควบคุมความปลอดภัยอัตโนมัติของรถไฟ (ATP) มาให้เรียบร้อยเหมือนกับรถไฟฟ้าสายสีแดง ซึ่งจะทำให้การเดินรถมีความปลอดภัย



ตั้งแต่เราจะเห็นภาพของรถไฟดีเซลรางวิ่งขนานไปกับรถไฟฟ้าสายสีแดงในบางช่วง เหมือนกับในประเทศญี่ปุ่นที่มีทั้งรถไฟชานเมือง



และรถไฟความเร็วสูงวิ่งสลับไปมา เป็นปรากฏการณ์ของการเดินทางของรถไฟ

ในเมืองต้นรถไฟดีเซลรางจะหยุดที่สถานีบางซื่อ แล้วมีเส้นทางเดินทางเชื่อมเข้ากับสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งอนาคตสถานีกลางบางซื่อจะเป็น ฮับ หรือ "ศูนย์กลางรถไฟไทย" ที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน รองรับทั้งรถไฟชานเมือง รถไฟความเร็วสูงสายเหนือ สายอีสาน สายใต้ รวมทั้งรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน (อู่ตะเภา สุวรรณภูมิ ดอนเมือง) โดยก่อสร้างขานขาลาไว้รองรับแล้ว 12 ขานขาลา ซึ่งสถานีกลางบางซื่อสามารถรองรับผู้โดยสารมากถึง 624,000 คนต่อวัน

ขณะเดียวกันบทบาทของสถานีรถไฟกรุงเทพฯ หรือ หัวลำโพง จะยุติลงในฐานะที่เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางรถไฟมากกว่า 100 ปี เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ ชั้นใน โดยใช้สถานีกลางบางซื่อเชื่อมต่อการเดินทาง มีระบบฟีดเดอร์ขนส่งผู้คน

ในสัปดาห์นี้กระทรวงคมนาคม จะประชุมเรื่องการปรับลดจำนวนรถไฟเข้าสถานีหัวลำโพง คาดว่าจะได้ข้อสรุปที่ชัดเจน เบื้องต้นจะมีขบวนรถไฟที่สิ้นสุดการเดินทางที่สถานีหัวลำโพง 22 ขบวน จากทั้งหมด 118 ขบวน แบ่งเป็น รถไฟทางไกล สายเหนือ 4 ขบวน สายอีสาน 2 ขบวน สายใต้ 2 ขบวน และสายตะวันออก 14 ขบวน โดยรถไฟสายเหนือ สายอีสาน และสายใต้ จะวิ่งเส้นทางเดียวกับรถไฟฟ้าสายสีแดง แต่

ไม่เข้าสถานีกลางบางซื่อ จะลงวิ่งด้านล่างเข้าสู่เส้นทางเดิมบริเวณ จตุจักร และเลี้ยวขวาเข้าสู่สถานีรถไฟบางซื่อ เพื่อไปสิ้นสุดการเดินทางที่สถานีหัวลำโพง ส่วนสายตะวันออกจะเดินทางเข้าสถานีหัวลำโพงได้เลย ไม่ผ่านสถานีกลางบางซื่ออยู่แล้ว

สำหรับขบวนรถไฟทางไกลที่เหลืออีก 96 ขบวน จะสิ้นสุดการให้บริการที่สถานีรังสิต ยกเว้นรถโดยสารเชิงพาณิชย์รุ่นใหม่ ของ รฟท. 115 คัน ที่มีบริการวันละ 8 ขบวน จะสิ้นสุดการให้บริการที่สถานีกลางบางซื่อ ประกอบด้วย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่, กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี, กรุงเทพฯ-หนองคาย และกรุงเทพฯ-ชุมทางหาดใหญ่ เนื่องจากเป็นขบวนรถไฟที่มีตู้ไฟฟ้ากำลัง (Power Car) จึงไม่มีปัญหาเรื่องควันรถ ไม่ก่อให้เกิดมลพิษภายในสถานี

นอกจากนี้จะมีขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์ชั้น 1 ที่จะสิ้นสุดการให้บริการที่สถานีกลางบางซื่อ เพิ่มเติมด้วย โดยขณะนี้กำลังเร่ง

จัดทำ Power Car เพื่อไม่ให้มีปัญหาวงควัน ส่วนจะเป็นขบวนใดบ้างนั้น อยู่ระหว่างพิจารณา

เหล่านี้คือการเปลี่ยนแปลง ที่จะเห็นเมื่อบริการรถไฟฟ้าสายแดงเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ขณะเดียวกันจำเป็นต้องพัฒนาฟีดเดอร์ (Feeder) อื่น ๆ ที่เข้ามาในบริเวณของสถานีกลางบางซื่อ โดยรถไฟฟ้าสายสีม่วงเชื่อมที่สถานีบางซื่อ, รถไฟฟ้า MRT สายสีม่วงเชื่อมที่สถานีบางซื่อ นอกจากนี้มีทางเดินลอยฟ้า (สกายวอล์ก) ไปยังท่าอากาศยานดอนเมือง ที่สถานีดอนเมือง และในอนาคตจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีชมพูที่สถานีหลักสี่, รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลที่สถานีบางเขน มีสกายวอล์กเดินเชื่อมไปยังสถานีวิจิตรพิบูลย์ รวมทั้งสถานีขนส่งหมอชิต 2 ที่ไม่ได้ไกลกัน โดย ขสมก. จัดรถเมลิให้เข้าถึงสถานีกลางบางซื่อ เมื่อออกมาจากขานขาลาสถานีกลางบางซื่อต่อรถไฟฟ้หรือต่อรถเมลิได้สะดวก

นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เปิดเผยว่า เดือน พ.ย.นี้ จะปรับปรุงเส้นทางเดินรถ เปิดให้บริการประชาชนเดินทางเชื่อมต่ออีก 4 เส้นทาง ได้แก่ 1.สาย 3 สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) หรือหมอชิต 2-คลองสาน(เดิม) ปรับปรุงเป็นเส้นทางแยกวงกลม



สถานีกลางบางซื่อ-หมอชิต 2-สถานีรถไฟฟ้าหมอชิต 2.สาย 11  
อุเมกาบางนา-มาบุญครอง (เดิม) ปรับปรุงเป็นเส้นทางแยกช่วง  
แอร์พอร์ตเรลลิงก์สถานีมีกกะสัน-หัวลำโพง (ทางด่วน) 3.สาย 77  
สาทรประดิษฐ์-หมอชิตใหม่ (เดิม) ปรับปรุงเป็นเส้นทางแยกช่วง  
แอร์พอร์ตเรลลิงก์สถานีมีกกะสัน-สถานีกลางบางซื่อ 10 กม. และ  
4.สาย 93 หมูบ้านมักก็ฬาแหลมทอง-สี่พระยา (เดิม) ปรับปรุงเป็น  
เส้นทางแยกช่วงแอร์พอร์ตเรลลิงก์สถานีมีกกะสัน-หัวลำโพง

การเปิดให้บริการรถไฟสายสีแดงที่ใช้เวลาก่อสร้างยาวนานมากที่สุดกว่า 10 ปี แต่นับเป็นการเปลี่ยนการเดินทางของกรุงเทพฯ ในหลายมิติ ที่ชัดเจนจะเป็นขบวนรถไฟทางไกลวิ่งผ่านเข้ากรุงเทพฯ ชั้นในน้อยลง และจะหายไปมากที่สุด ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯลงได้

\*ขอบคุณภาพประกอบจาก "สุดหล่อ".

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง