



เรื่อง พัฒนาชุมชนทางหาดใหญ่

เรียน คุณเอก วิภาวดี แห่งคอลัมน์จดหมายถึงเดลินิวส์

“ชุมชนทางหาดใหญ่” นับเป็นชุมชนทางรถไฟในส่วนภูมิภาคที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย (แต่น่าแปลกใจมากที่น้อยคนนักที่จะทราบ หรือแม้แต่คนหาดใหญ่เองจำนวนไม่น้อยก็ไม่เคยรู้ถึงความจริงประการนี้เลย) และด้วยเหตุนี้เองสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่จึงเปรียบเสมือนเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางรางของภาคใต้ ทั้งยังเป็นชุมทางที่สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน อันได้แก่มาเลเซียและสิงคโปร์ได้อีกด้วย จากปัจจัยเหล่านี้จึงไม่แปลกเลยที่สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่จะเนืองแน่นไปด้วยขบวนรถไฟสายต่าง ๆ ทั้งขบวนสินค้าและขบวน

โดยสาร โดยปริมาณผู้โดยสารที่มีจำนวนมากมายังชาวไทยและชาวต่างชาติทำให้สถานีแห่งนี้ต้องเปิดให้บริการมากถึง 5 ขานขาลา

สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่เป็นชุมทางที่เป็น 4 แยกซึ่งประกอบไปด้วย:-

1. เส้นทางรถไฟสายใต้ที่เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร
2. เส้นทางสุดเขตแดนที่ อ.สุไหงโก-ลก จ.นราธิวาส
3. เส้นทางสุดเขตแดนที่ ต.ปาดังเบซาร์ อ.สะเตาะ จ.สงขลา และ
4. เส้นทางแยกไป อ.เมืองสงขลา(แม้จะเลิกเดินรถมาหลายปีแล้ว

แต่ปัจจุบันกำลังรื้อฟื้นเส้นทางนี้กลับขึ้นมาอีกครั้ง)

นอกจากนี้ในอนาคตสถานีชุมทางแห่งนี้ยังต้องรองรับโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ทั้งยังเป็นสถานีหลักในโครงข่ายทางรถไฟความเร็วสูงของเอเชีย (เส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพฯ-สิงคโปร์)

ที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ก็เพื่อให้ทุกท่านได้มองเห็นจากทัศนียภาพในปัจจุบันและอนาคตของสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่ ทั้งได้ประจักษ์ถึงความสำคัญอย่างยิ่งยวดของสถานีแห่งนี้ ทว่ากลับเป็นเรื่องที่น่าเศร้าที่รัฐบาลโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย และ สนข.(สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) กลับมิได้ให้ความสำคัญเท่าที่ควรเป็น ไม่เพียงขาดการพัฒนาในเชิงรุก แต่ยังไร้ทิศทางและแผนที่ชัดเจน ที่สำคัญแนวทางในการดำเนินการในปัจจุบันกลับกำลังสร้างปัญหาใหม่ให้เกิดขึ้นในภายภาคหน้า หลักฐานอ้างอิงประการหนึ่งซึ่งยืนยันได้ดีถึงภาวะพร่องวิสัยทัศน์ในระดับชั้นพื้น

ฐานของรัฐบาลนั้นเห็นได้จาก “โครงการออกแบบอาคารสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่” ที่หาได้สอดคล้องกับความเป็นจริงและความสำคัญของสถานีชุมทางแห่งนี้

โดยจำเพาะอย่างยิ่งปัญหาที่ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์อย่างกว้างขวางจากประชาชนในพื้นที่คือการดำเนินการที่รวมศูนย์ รวบอำนาจและเป็นเอกเทศขาดการบูรณาการร่วมกับท้องถิ่น ทั้งนี้ประเด็นที่ถูกหยิบยกขึ้นแสดงมากที่สุดคือ การออกแบบที่มีได้ให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของเมืองหาดใหญ่ ซึ่งทางจังหวัดโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกำลังพยายามผลักดันเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในเมืองหาดใหญ่และปริมณฑลที่เข้าขั้นวิกฤติมานานหลายปี

แม้จะเป็นได้เพียงกระบอกเสียงเล็ก ๆ ที่บอกเล่าปัญหาให้ประชาชนทั่วไปได้รับรับรู้แต่ข้าพเจ้าก็ยังคาดหวังว่าความทั้งหมดนี้จะเป็นมากกว่าจั่วร้องทุกข์ทั่วไป และหวังให้สารนี้ก่อสะทอนไปถึงรัฐบาล เพื่อให้ผู้มีอำนาจได้หันมามอง เห็นและเข้าใจปัญหา อันจะนำไปสู่การวางยุทธศาสตร์ใหม่เพื่อการก่อเกิดพัฒนสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่อย่างแท้จริง

ขอแสดงความนับถือ

Antonio

.....

แผนพัฒนารถไฟทางคู่ ที่ท่านผู้อ่านเปะลิกซ์ข่าวของเดลินิวส์มาให้นั้น เป็นการพัฒนารถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา มีระยะทาง 321 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 57,375 ล้านบาท ผ่านพื้นที่ 4 จังหวัด ได้แก่ จ.สุราษฎร์ธานี(จุดเริ่มต้น) ระยะทาง 65 กม. ผ่านพื้นที่ 4 อำเภอ 11 ตำบล, จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง 119 กม. ผ่านพื้นที่ 7 อำเภอ 30 ตำบล, จ.พัทลุง ระยะทาง 77 กม. ผ่านพื้นที่ 6 อำเภอ 23 ตำบล และจ.สงขลา (จุดสิ้นสุด) ระยะทาง 60 กม. ผ่านพื้นที่ 5 อำเภอ 16 ตำบล มีสถานีรวม 65 สถานี รูปแบบทาง มีทั้งยกระดับ ระดับดิน และอุโมงค์

ขณะที่ก่อนหน้านี้ ในโครงการรถไฟทางคู่สายใต้ใน 5 สัญญา ระยะทาง 420 กิโลเมตร งบประมาณ 33,982 ล้านบาท มีความคืบหน้าไปดังนี้ สัญญาที่ 1 นครปฐม-หนองปลาไหล ระยะทาง 93 กิโลเมตร งบประมาณ 8,198 ล้านบาท มีความก้าวหน้าในการก่อสร้างแล้ว 97.167% สัญญาที่ 2 หนองปลาไหล-หัวหิน ระยะทาง 76 กิโลเมตร งบประมาณ 7,520 ล้านบาท มีความก้าวหน้าในการก่อสร้างแล้ว 95.645% สัญญาที่ 3 หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร งบประมาณ 5,807 ล้านบาท งานก่อสร้างโยธาเสร็จสิ้นแล้ว 100% สัญญาที่ 4 ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย ระยะทาง 88 กิโลเมตร งบประมาณ 6,465 ล้านบาท มีความก้าวหน้าในการก่อสร้างแล้ว 91.547%

และสัญญาที่ 5 บางสะพานน้อย-ชุมพร ระยะทาง 79 กิโลเมตร งบประมาณ 5,992 ล้านบาท มีความก้าวหน้าในการก่อสร้างแล้ว 94.555%.