

การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่

โครงข่ายรถไฟในปัจจุบัน (สำนักงานนโยบายและแผนขนส่งและจราจร, 2553:3)

ทางสายเหนือ	ระยะทาง	781	กิโลเมตร
ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ	ระยะทาง	1,093	กิโลเมตร
ทางสายตะวันออก	ระยะทาง	527	กิโลเมตร
ทางสายใต้	ระยะทาง	1,569	กิโลเมตร
สายแม่กลอง	ระยะทาง	65	กิโลเมตร
	รวม	4,035	กิโลเมตร

จากการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ประจำวันที่ 21 ต.ค. 2557 ครม. มีการเสนอแผนการดำเนินงานรถไฟทางคู่ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 และ แผนการดำเนินงานโครงการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ. 2558 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ในเรื่อง แผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปีงบประมาณ พ.ศ.2558 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 ตามที่กระทรวงคมนาคม (กระทรวงคมนาคม) เสนอบประจำปี 2558 โดยมีโครงการที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางรถไฟระยะเร่งด่วน คือ สร้างรถไฟทางคู่ รวง 1 เมตร 6 สาย รวม 903 กม. ฯลฯ

สาระสำคัญของเรื่อง

1. กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการประเมินสถานการณ์ด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน แล้วพบว่าประเทศไทยมีความจำเป็นต้องพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชน การท่องเที่ยว การขนส่งสินค้าชายแดน และรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กระทรวงคมนาคม จึงได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 (ระยะ 8 ปี) ซึ่งมีเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ 4 เป้าหมาย ประกอบด้วย

- 1) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม
- 2) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
- 3) เสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัย และ
- 4) สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน



รูปแสดง เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (2557, 14 ตุลาคม)

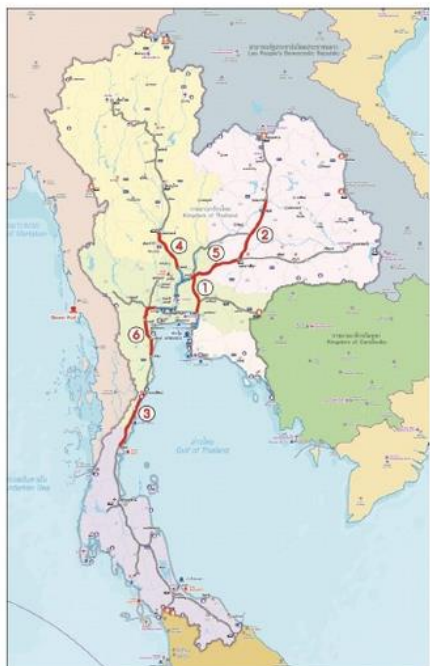
4. ลพบุรี-ปากน้ำโพ	148	กิโลเมตร
5. มาบะเปา-ชท.ถนนจิระ	132	กิโลเมตร
6. นครปฐม-หัวหิน	165	กิโลเมตร

ความพร้อมในการดำเนินงาน

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	วงเงิน (ล้านบาท)	ศึกษาและออกแบบ	EIA		พรม.การเวนคืน	
				คชก.	กก.วล.	ร่างพรม.	เห็นชอบ
1. ฉะเชิงเทรา-คลอง19-แก่งคอย	106	11,272	✓	✓	✓	✓	✓
2. ชท.ถนนจิระ-ขอนแก่น	185	26,007	✓	✓	-	✓	-
3. ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	167	17,292	✓	-	-	✓	-
4. นครปฐม-หัวหิน	165	20,038	✓	-	-	✓	-
5. มาบะเปา-ชท.ถนนจิระ	132	29,855	✓	-	-	✓	-
6. ลพบุรี-ปากน้ำโพ	148	24,842	✓	-	-	✓	-
รวม	903	129,308					

หมายเหตุ EIA = รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
 คชก. = คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ภายใต้ กก.วล.
 กก.วล. = คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
 การศึกษาและออกแบบ รวมถึง การศึกษาความเหมาะสม การออกแบบรายละเอียด และเอกสารประกวดราคา

โครงการทางคู่ : ระยะเร่งด่วน 6 เส้นทาง



โครงการ	57	58	59	60	61	วงเงิน(ลบ.)
พร้อมก่อสร้าง						
1. ฉะเชิงเทรา-คลอง19-แก่งคอย (106 กม.)	เวนคืน	ประกวดราคา	ก่อสร้าง			11,272
อยู่ระหว่างนำเสนอขออนุมัติโครงการ						
2. ชท.ถนนจิระ-ขอนแก่น (185 กม.)	ครม. เวนคืน	ประกวดราคา	ก่อสร้าง			26,007
3. ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (167 กม.)	EIA	ครม. เวนคืน	ประกวดราคา	ก่อสร้าง		17,292
อยู่ระหว่างนำเสนอขออนุมัติ EIA						
4. ลพบุรี-ปากน้ำโพ (148 กม.)	EIA	ครม. เวนคืน	ประกวดราคา	ก่อสร้าง		24,842
5. มาบะเปา-ชท.ถนนจิระ (132 กม.)	EIA	ครม. เวนคืน	ประกวดราคา	ก่อสร้าง		29,855
6. นครปฐม-หัวหิน (165 กม.)	EIA	ครม. เวนคืน	ประกวดราคา	ก่อสร้าง		20,038
รวม (903 กม.)						129,308

รูปแสดง โครงการรถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน 6 เส้นทาง

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (2557, 14 ตุลาคม)

โดยมีรายละเอียดลักษณะของโครงการการพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่ในภาคใต้ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ดังนี้

➤ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วง ประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร

- ลักษณะโครงการ

1. ก่อสร้างทางรถไฟความกว้างทาง 1.00 ม.(Meer Gauge) รวมระยะทาง 167 กม.
2. สร้างเป็นทางคู่ มีสถานี 21 สถานี (รวมสถานีประจวบฯ และ ชุมพร)
3. สร้างที่หยุดรถไฟเพิ่ม 5 จุด และรื้อย้ายอาคารสถานี 14 สถานี
4. ครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 6 อำเภอ

- งบประมาณ

17,452.53 ล้านบาท

- ประโยชน์

1. ภาคประชาชนในพื้นที่ที่โครงการผ่าน สามารถใช้บริการขนส่งได้สะดวกมากยิ่งขึ้น
2. ภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่โครงการผ่าน สามารถใช้บริการขนส่งสินค้าได้ ซึ่งจะช่วยลด ต้นทุนทางโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ และจะสามารถพัฒนาความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศได้
3. ส่งดีต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมคุ้มค่ากับต้นทุนของทรัพยากรที่นำมาลงทุน

- ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

FIRR = 3.21 %

EIRR = 23.53 %

- สถานะปัจจุบัน

อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA



รูปแสดง แนวเส้นทางรถไฟ

ที่มาภาพ <http://www.realist.co.th>

❖ แผนดำเนินงานพัฒนารถไฟทางคู่ : ระยะที่ 2 จำนวน 8 เส้นทาง ได้แก่

1. หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	90	กิโลเมตร
2. ปากน้ำโพ-เด่นชัย	285	กิโลเมตร
3. ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	309	กิโลเมตร
4. ขอนแก่น-หนองคาย	174	กิโลเมตร
5. ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	167	กิโลเมตร
6. สุราษฎร์ธานี-สงขลา	339	กิโลเมตร
7. หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	45	กิโลเมตร
8. เด่นชัย-เชียงใหม่	217	กิโลเมตร

โครงการรถไฟทางคู่ : ระยะที่ 2 (ศึกษาออกแบบรายละเอียดในปีงบประมาณ 2558 : จำนวน 8 เส้นทาง)



แผนพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ (MG)

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	58	59	60	61	62	63
1. หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	90	ออกแบบ EIA	กรรม. เวทีดิน	ประกวดราคา	ก่อสร้าง		
2. ปากน้ำโพ-เด่นชัย	285						
3. ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	309						
4. ขอนแก่น-หนองคาย	174	ออกแบบ	กรรม. เวทีดิน	ประกวดราคา	ก่อสร้าง		
5. ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	167	EIA	ประกวดราคา	ก่อสร้าง			
6. สุราษฎร์ธานี-สงขลา	339						
7. หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	45						
8. เด่นชัย-เชียงใหม่	217						
รวม	1,626						

รูปแสดง โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 (ขั้นการศึกษาออกแบบรายละเอียด ประจำปีงบประมาณ. 2558)
ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (2557, 14 ตุลาคม)

โดยเส้นทางทั้งหมดอยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม คาดว่าจะพิจารณาแล้วเสร็จประมาณปลายปี พ.ศ. 2558 ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการเพื่อการประกวดราคาต่อไป

ภาพรวมการพัฒนารถไฟทั้งระบบ

เมื่อดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 แล้วเสร็จ จะทำให้โครงข่ายทางรถไฟทางคู่ เพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีระยะทางเพียง 251 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นเป็นระยะทาง 3,589 กิโลเมตร

ภาพรวมการพัฒนาโครงข่ายรถไฟตามแผนยุทธศาสตร์



โครงข่าย	ระยะทาง (กม.)		
	ปัจจุบัน	ยุทธศาสตร์ฯ (8 ปี)	รวม
ขนาดทาง 1.00 เมตร			
ทางเดี่ยว	3,685	-	1,156
ทางคู่	251	2,529	2,780
ทางสาม	107	-	107
รวม	4,043	2,529	4,043
ขนาดทาง 1.435 เมตร			
ทางคู่	-	1,060	1,060
ทางคู่รวม	251	3,589	3,840

— ทางคู่ ระยะเร่งด่วน
— ทางคู่ ระยะที่ 2
— ทางคู่ ขนาดทาง 1.435 เมตร

รูปแสดง ภาพรวมการพัฒนาโครงข่ายรถไฟตามแผนยุทธศาสตร์

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (2557, 14 ตุลาคม)

ผลดีของการพัฒนาระบบรางคู่

การพัฒนาระบบรางคู่จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงกับระบบการขนส่งและการจัดการด้านลอจิสติกส์ในด้านต่างๆ

- การพัฒนาระบบรางคู่จะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจ และส่งผลในการเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า ผู้โดยสารได้มากขึ้น การขนส่งรถไฟใช้พลังงานประหยัดกว่าการขนส่งทางรถยนต์ ทำให้ลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านค่า
- การดำเนินการพัฒนาระบบรางคู่จะส่งเสริมภาพรวมของลอจิสติกส์ โดยจะใช้เวลาการขนส่งทางรางลดลง และมีความเร็วของรถไฟคงที่ไม่ต่อชะลอบริเวณจุดตัดของทางรถไฟกับทางรถยนต์ (เนื่องจากจะทำทางข้าม/ทางลอด)
- การพัฒนาระบบรางคู่จะช่วยส่งเสริมความน่าเชื่อถือในการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพิ่มมากขึ้นโดยจะทำให้การขนส่งรวดเร็ว และตรงต่อเวลา ธุรกิจการบริการการท่องเที่ยว พลังงาน และสิ่งแวดล้อม
- การพัฒนาระบบรางคู่จะกระตุ้นการท่องเที่ยว เพิ่มโอกาสในการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้สูง
- ด้านสิ่งแวดล้อมจะได้รับผลทางบวกจากการลดลงของการขนส่งทางรถบรรทุกมาเป็นการขนส่งทางรถไฟแทน
- ด้านพลังงานการขนส่งโดยรวมก็จะลดลงเนื่องจากการขนส่งทางรถไฟ จะประหยัดพลังงานมากกว่าการขนส่งทางรถยนต์ หากสามารถพัฒนาเส้นทางรางคู่ให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เพื่อช่วยเพิ่มทางเลือกและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนได้

ตารางแสดง ปริมาณการขนส่งในรูปแบบการคมนาคมต่างๆ

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ล้าน ตัน-กิโลเมตร)*					
	2548	2549	2550	2551	2552	2553
ทางถนน	176,751	184,006	186,174	181,452	183,429	185,883
ทางราง	3,002	2,904	2,688	2,857	2,533	2,585
ทางน้ำ	5,555	5,885	5,765	5,674	5,611	5,538
ทางอากาศ	34	31	31	31	33	33
รวม	185,342	192,826	194,658	190,014	191,606	194,039

ที่มา : “แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศด้านการขนส่ง” กระทรวงคมนาคม

ตารางแสดง ต้นทุนการขนส่งในรูปแบบการคมนาคมต่างๆ

ต้นทุนเฉลี่ยในการขนส่ง*	
ทางถนน	1.72 บาท/ตัน-กม.
ทางราง	0.93บาท/ตัน-กม.
ทางน้ำ	0.64 บาท/ตัน-กม.

ที่มา : “แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศด้านการขนส่ง” กระทรวงคมนาคม

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ได้ศึกษาและออกแบบโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน 5 เส้น โดยในขณะนี้ได้ออกแบบโครงการเรียบร้อยแล้ว อยู่ในระหว่างเสนอรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) เมื่อผ่านการพิจารณาจะนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ชุดใหม่อนุมัติเพื่อดำเนินการก่อสร้างทันที โดยมีสายที่เกี่ยวข้องกับภาคใต้ที่จะเร่งดำเนินการคือ สายประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร ในระยะที่ 1 (ไทยโพสต์, 2557:6)

ข้อดี - ข้อเสีย ของรถไฟทางคู่

ข้อดี	ข้อเสีย
<ol style="list-style-type: none"> 1. เหมาะสมสำหรับการขนส่งในระยะทางปานกลางหรือระยะทางไกลๆ เพราะในระยะทางไกลๆ ที่สามารถไปถึง ค่าส่งสินค้าต่อหน่วยจะต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางรถยนต์ที่คิดตามระยะทาง 2. สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ 3. สามารถเพิ่มหรือลดจำนวนตู้ได้ง่ายตามปริมาณการขนส่ง 4. มีความปลอดภัย 5. มีความรวดเร็วกว่าระบบรถไฟรางเดี่ยวแบบเดิม เพราะไม่ต้องรอสับราง 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ขนส่งสินค้าได้จำกัดเพียงสถานที่ที่มีสถานีรถไฟถึงเท่านั้น 2. การขนถ่ายสินค้าไม่สะดวกเพราะหากต้องการกระจายสินค้าไปยังสถานที่ที่ไม่มีสถานีรถไฟ ต้องทำการเปลี่ยนการเดินทาง 3. ปัญหาคอรัปชั่นในการดำเนินโครงการ 4. ความล่าช้าในการจัดสร้างทำให้เกิดความสูญเสียต่อระบบเศรษฐกิจ

6. สร้างภาพลักษณ์ที่ทันสมัยให้กับประเทศเหมาะสมกับการลงทุน 7. มีส่วนช่วยในการกระตุ้นเศรษฐกิจให้กับประเทศ	
--	--

ระบบรางคู่ในประเทศเพื่อนบ้าน

มาเลเซีย



มาเลเซียได้พัฒนาทางรถไฟทางคู่ได้ก้าวหน้ากว่าประเทศไทย เป็นระยะเวลาต่อเนื่องยาวนานเกือบ 20 ปี ทำให้ปัจจุบันมาเลเซียมีระบบขนส่งมวลชนทางรางที่ทันสมัย รวมถึงมีรถไฟฟ้าชานเมืองซึ่งได้มีการก่อสร้างสถานีกลางเมืองขึ้นใหม่ให้เป็นศูนย์กลางของระบบขนส่ง และเชื่อมต่อกับรถไฟทางไกลทั่วประเทศเพราะมาเลเซียไม่มุ่งเน้นกำไรจากการพัฒนาระบบขนส่ง ประเทศมาเลเซียประเมินการเดินทางรถไฟด้วยระบบไฟฟ้าส่งผลให้มีต้นทุนต่ำกว่าน้ำมันดีเซลถึง 30% และภายใต้การคำนวณราคาซื้อขายน้ำมันเพียงลิตรละ 15 บาท เนื่องจากประเทศมาเลเซียเป็นประเทศผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ของประเทศ

ประเด็นที่น่าสังเกต :

ประเทศมาเลเซียเป็นผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ของอาเซียน แต่มุ่งเลือกพัฒนาระบบการคมนาคมด้วยระบบรางเพื่อให้เป็นระบบขนส่งหลักของเมือง เพื่อลดต้นทุนจากน้ำมันเชื้อเพลิง โดยทางรถไฟในประเทศมาเลเซียมีระยะทางยาวประมาณ 1,658 กิโลเมตร ซึ่งได้มีการพัฒนาที่รวดเร็วกว่าประเทศไทยที่มีทางรถไฟระยะทางยาวประมาณ 4,000 กิโลเมตร

ประเทศมาเลเซียมีการเร่งพัฒนารถไฟทางคู่โดยในปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างระยะทาง 329 กิโลเมตร จากเมืองอิปโห้- ปาดังเบซาร์ ที่อยู่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ซึ่งมีความคืบหน้าแล้วเสร็จสมบูรณ์แล้ว และคาดว่าจะเปิดให้ใช้งานได้ในวันเดือนพฤษภาคม ปี 2558 นี้ ซึ่งการพัฒนาระบบรางของประเทศมาเลเซียมีแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟรางคู่สายใต้ของประเทศไทย เพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยประเทศไทยได้มีการพัฒนาเส้นทางในช่วงที่มีความจำเป็นมากที่สุดก่อน โดยเฉพาะโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั้งภาคใต้ คือ

ระยะแรก เส้นทางประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพรซึ่งมีปัญหาคอขวดจัดอยู่ในระยะเร่งด่วนที่ต้องเร่งดำเนินการ และช่วงนครปฐม - หัวหิน

ระยะที่สอง ในภาคใต้จะมีการดำเนินโครงการช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี สุราษฎร์ธานี-สงขลา และหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

ขณะที่การเชื่อมต่อบรรยากาศกับทางมาเลเซีย สามารถมองได้ว่าการพัฒนารถไฟทางคู่ของไทยเป็นระบบที่พร้อมใช้งานร่วมกับระบบของทางมาเลเซียอยู่แล้ว โดยเมื่อปี 2553 ที่ผ่านมามาเลเซียได้มีการ

เปิดใช้รถไฟระหว่างเมือง ETS (Electric Train Service) ที่สามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด 140 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งรถไฟ ETS แสดงให้เห็นถึงขีดความสามารถของระบบรางขนาดความกว้าง 1 เมตร ซึ่งมีขนาดเท่ากับขนาดของรางรถไฟของไทยในปัจจุบันและสามารถพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ และขีดความสามารถที่สูงได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนระบบใหม่

ดังนั้นหากการก่อสร้างแล้วเสร็จก็จะสามารถเชื่อมต่อระบบเดิมได้ทันที และพร้อมรองรับการพัฒนาในอนาคต อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าทางคู่อิโป้- ปาดังเบซาร์ ของประเทศมาเลเซียประสานโครงข่ายการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในฐานะสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ให้แก่ประเทศไทยได้ในอนาคต (สุภาวดี แถลงศรี, 2555)

ที่มาข้อมูล:

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม
- สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (2557, มิถุนายน)
- <http://www.prachatai.com/journal/2014/10/56132>. (2557, 22 ตุลาคม)
- <http://www.realist.co.th>
- สุภาวดี แถลงศรี (2555, 1 กรกฎาคม). “คอลัมน์รายงานพิเศษ : สนข.ดันสุดลิ้ม “รถไฟรางคู่” ไทย-มาเลย์ พร้อมรับมือเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคต.” สยามรัฐ.
- ไทยโพสต์. (2557, 19 มีนาคม)