



‘ชยธรรม์ พรหมศร’ ไขว่อนาคต มาสเตอร์แพลน ‘คมนาคมไทย’ พื้นเศรษฐกิจ สร้างชาติ สร้างงาน

การพัฒนาและยกระดับระบบการคมนาคม ถือเป็นอีกนโยบายใหญ่ที่รัฐบาลและกระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญบนความคาดหวังและเป้าหมายจะยกระดับประเทศไทยให้ก้าวผ่านปัญหาเรื่องการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ ควบคู่กับการเป็นเครื่องจักรสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจผ่านการเชื่อมโยงเมืองใหญ่สู่เมืองเล็กทั่วประเทศ

ทั้งนี้ นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบในหลักการและกำกับให้ทุกหน่วยงานเร่งดำเนินการขับเคลื่อนแผนนโยบายไปสู่รูปธรรมการปฏิบัติ เพื่อให้ปรากฏผลโดยเร็ว

ดังนั้น เรื่องนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รับหน้าที่สำคัญ โดย **ชยธรรม์ พรหมศร** ผู้อำนวยการ สนข. จึงเป็นหัวเรือใหญ่ในหน่วยงานที่เปรียบเสมือนคลังสมองของกระทรวงคมนาคม ต้องระดมสมองและรวบรวมแผนปฏิบัติการลงทุนอย่างแท้จริง ซึ่งเปิดโอกาสให้ “มติชน” สัมภาษณ์พิเศษ ตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายและความศรัทธา โดยเป็นเพียงส่วนหนึ่งก่อนที่จะร่วมเสวนา ในงานสัมมนา “การลงทุน 2020 พื้นฟูเศรษฐกิจ สร้างชาติ สร้างงาน” จัดโดยหนังสือพิมพ์มติชน วันที่ 23 กรกฎาคม 2563

● สนข. คือคลังสมองคมนาคม

สนข. เป็นหน่วยงานที่ถูกออกแบบให้เป็นหน่วยงานวิชาการที่คอยสนับสนุนข้อมูล หรือเปรียบเหมือนคลังสมองของกระทรวงคมนาคมที่เชื่อมระหว่างนโยบายกับการปฏิบัติ ฉะนั้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือการลงทุนต่างๆ ของกระทรวงคมนาคม ทั้งทางบก (ถนนและราง) ทางน้ำ และทางอากาศ โดย สนข. เป็นผู้เชื่อมแผนทั้งระบบให้มารวมกัน ตามหน้าที่และภารกิจของกระทรวงคมนาคม คือสร้างและอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งของประเทศ แยกเป็นการขนส่งคน การขนส่งสินค้า เพื่อที่จะขนส่งสินค้าจากต้นทางไปสู่ปลายทาง แต่จะไปได้อย่างไร ด้วยความสะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา และราคาต้องสมเหตุสมผล

ยกตัวอย่าง การขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิต ไปสู่ตลาดในประเทศ ทางเลือกการขนส่งที่มีประกอบด้วย ทางถนน ทางราง แต่หากต้องส่งออกไปต่างประเทศ จะต้องส่งไปที่ท่าเรือเพื่อส่งออก เป็นต้น ซึ่งการเชื่อมโยงทั้งหมดนี้ อยู่ในภารกิจของกระทรวงคมนาคมว่าจะเชื่อมโยงการคมนาคมทุกอย่างเข้าด้วยกัน เพื่อให้มีการเชื่อมโยงการขนส่งที่ตอบโจทย์การเดินทางและการขนส่งสินค้าของประชาชนและผู้ประกอบการ

ฉะนั้น กระทรวงคมนาคมต้องสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ต้องสร้างจุดเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกให้การเชื่อมโยงของสินค้าเป็นไปในลักษณะที่ไม่รื้อรอยต่อเพื่อทำอย่างไรไม่ให้เกิดค่าขนส่งสินค้าที่แพงกระทบต้นทุน ฉะนั้น จึงต้องมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานไม่ว่าจะเป็นระบบถนนทั่วไป ถนนมอเตอร์เวย์ ระบบราง ท่าเรือ ทั้งหมดนี้ต้องสร้างเพื่อให้ออกมาด้วยความต้องการของประชาชน

● 4 ประโยชน์ที่คนไทยต้องได้รับ

นอกจากนี้ สนข. ยังมีหน้าที่เข้ามาดูแลและศึกษาโครงการเพื่อไม่ให้เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน การเชื่อมโยงตั้งแต่เรื่องการพัฒนาระบบราง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ไปจนถึงกระบวนการการเชื่อมต่อในแต่ละจุด ถ้าจะเปลี่ยนนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่ต้องการให้ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า การที่จะให้เปลี่ยนจากการขนส่งทางถนนของรถบรรทุก ที่สร้างทั้งมลภาวะและอุบัติเหตุ สร้างต้นทุนที่แพงจากค่าน้ำมัน สินค้าที่ขนได้ปริมาณน้อยเมื่อเทียบกับทางรางและทางน้ำ ซึ่งนโยบายอยากให้นำมาทางระบบรางมากขึ้น ซึ่ง สนข. ต้องมาศึกษาว่าจะเชื่อมระบบต่างๆ ให้เข้ากันได้หรือไม่

ส่วนในเมืองต้องมาศึกษาว่าจะแก้ปัญหาการจราจรที่ติดขัดอย่างไร เพื่อเปลี่ยนให้คนมาเดินทางขนส่งสาธารณะ เพื่อลดความแออัดของรถบนถนน จากปัญหาดังกล่าวจึงทำให้เกิดการเชื่อมต่อเส้นทางของรถไฟฟ้า 10 เส้นทาง เพื่อตอบโจทย์ 4 เป้าหมายหลักที่กล่าวไว้คือ ต้องอำนวยความสะดวก ต้องปลอดภัย ต้องตรงต่อเวลา และต้องมีราคาที่เหมาะสม ผล อีกทั้งเป็นเครื่องจักร

มติชน

Matchon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/เศรษฐกิจ

วันที่: จันทร์ 13 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 15464

หน้า: 1 (ล่างขวา), 6

Col.Inch: 196.14 Ad Value: 304,017

PRValue (x3): 912,051

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'ชัชวราภรณ์ พรหมศิริ' ไขว้อินาคนต มาสเตอร์แพลน'คมนาคมไทย' พื้นเศรษฐกิจ สร้างชาติ สร้าง...



สำคัญต่อการฟื้นฟูเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการฟื้นฟูหลังการเกิดไวรัสโควิด-19 ระบาด ผ่านการลงทุนและจ้างงานที่กำลังจะเกิดขึ้นเร็วๆ นี้

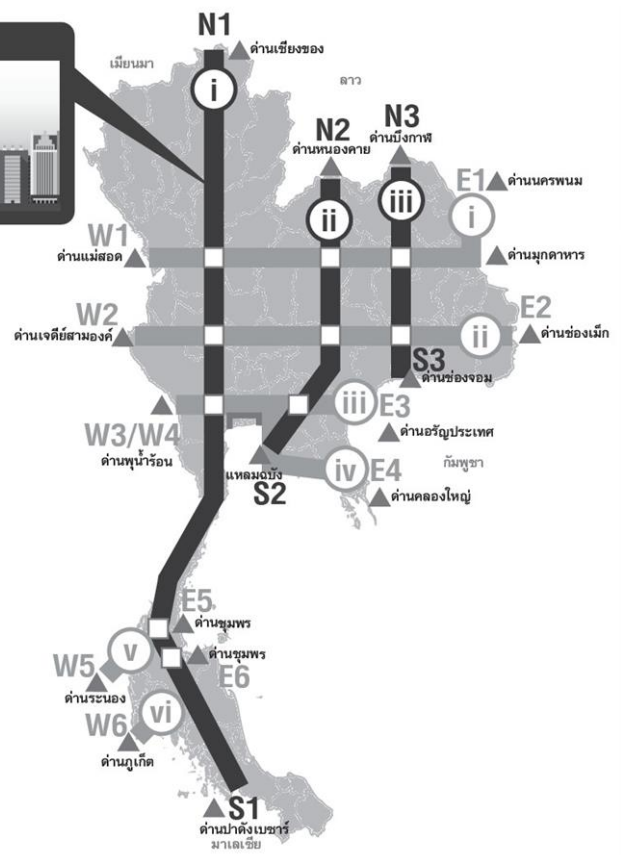
● 14 เส้นทางเชื่อมกรุงเทพฯ-ปริมณฑล

สำหรับการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑล

ทาง สนช.ได้จัดทำแผนการพัฒนา รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Urban Mass Transit) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบันมีทั้งหมด 14 เส้นทาง 557 กิโลเมตร ประกอบด้วย 1.สีเขียวอ่อน วัดพระศรีมหาธาตุ-หมอชิต-สมุทรปราการ 2.สีเขียวเข้ม สนามกีฬาแห่งชาติ-บางหว้า 3.สีน้ำเงิน บางซื่อ-หัวลำโพง-บางแค/บางซื่อ-ท่าพระ 4.สีม่วง บางใหญ่-เตาปูน 5.แอร์พอร์ต เรล ลิงค์ พญาไท-สุวรรณภูมิ 6.สีส้ม ศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี 7.สีทอง กรุงเทพมหานคร-คลองสาน 8.สีแดงเข้ม บางซื่อ-รังสิต 9.สีแดงอ่อน บางซื่อ-ตลิ่งชัน 10.สีชมพู แคราย-มีนบุรี/ศรีรัช-เมืองทองธานี 11.สีเหลือง ลาดพร้าว-ลำโพง/แยกรัชดา-ลาดพร้าว-แยกรัชโยธิน 12.สีน้ำตาล แคราย-ลำสาละ 13.สีฟ้า ดินแดง-สาทร และ 14.สีเทา วัชรพล-ท่าพระ

ขณะนี้ มีเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว 5 สาย รวม 159 กิโลเมตร สีเขียวอ่อน วัดพระศรีมหาธาตุ-คูคต ระยะทาง 10 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างเตรียมเปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2563 สีทอง กรุงเทพมหานคร-คลองสาน ระยะทาง 2 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างเตรียมเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2563 สีแดงเข้ม บางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างก่อสร้างจะเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2564 สีแดงอ่อน บางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างก่อสร้างจะเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2564 สีชมพู แคราย-มีนบุรี/ศรีรัช-เมืองทองธานี ระยะทาง 38 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างก่อสร้างจะเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2564 สีเหลือง ลาดพร้าว-ลำโพง/แยกรัชดา-ลาดพร้าว-แยกรัชโยธิน ระยะทาง 33 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างก่อสร้างจะเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2564 สีส้ม ศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี ระยะทาง 23 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างก่อสร้างจะเปิดให้บริการในเดือนมีนาคม 2567 และแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ พญาไท-ดอนเมือง (3 สนามบิน)

อยู่ระหว่างก่อสร้าง 8 สาย ระยะทาง 169 กิโลเมตร สีเขียวอ่อน วัดพระศรีมหาธาตุ-คูคต ระยะทาง 10 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างเตรียมเปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2563 สีทอง กรุงเทพมหานคร-คลองสาน ระยะทาง 2 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างเตรียมเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2563 สีแดงเข้ม บางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างก่อสร้างจะเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2564 สีแดงอ่อน บางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างก่อสร้างจะเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2564 สีชมพู แคราย-มีนบุรี/ศรีรัช-เมืองทองธานี ระยะทาง 38 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างก่อสร้างจะเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2564 สีเหลือง ลาดพร้าว-ลำโพง/แยกรัชดา-ลาดพร้าว-แยกรัชโยธิน ระยะทาง 33 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างก่อสร้างจะเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2564 สีส้ม ศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี ระยะทาง 23 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างก่อสร้างจะเปิดให้บริการในเดือนมีนาคม 2567 และแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ พญาไท-ดอนเมือง (3 สนามบิน)



ระยะทาง 22 กิโลเมตร สถานะอยู่ระหว่างก่อสร้างจะเปิดให้บริการในปี 2570

เส้นทางที่เร่งรัดประกวดราคาปี 4 สาย ระยะทาง 93 กิโลเมตร ประกอบด้วย สีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 24 กิโลเมตร สีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก/ตลิ่งชัน-ศาลายา/ตลิ่งชัน-ศรีรัช ระยะทาง 41 กิโลเมตร สีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง/รังสิต-มธ.ศูนย์รังสิต สีส้ม บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ ระยะทาง 13 กิโลเมตร

ส่วนการพัฒนาในระยะต่อไปมี 8 สาย ระยะทางรวม 136 กิโลเมตร สีเขียวอ่อน คูคต-ลำลูกกา ระยะทาง 7 กิโลเมตร สีเขียวเข้ม สมุทรปราการ-บางปู ระยะทาง 10 กิโลเมตร สีแดงเข้ม หัวลำโพง-วงเวียนใหญ่-มหาชัย ระยะทาง 38 กิโลเมตร สีน้ำตาล แคราย-ลำสาละ ระยะทาง 22 กิโลเมตร สีฟ้า ดินแดง-สาทร ระยะทาง 10 กิโลเมตร สีน้ำเงิน บางแค-พุทธมณฑลสาย 4 ระยะทาง 8 กิโลเมตร สีทอง คลองสาน-ถนนประชาธิปถ ระยะทาง 1 กิโลเมตร และสีเทา วัชรพล-ท่าพระ ระยะทาง 40 กิโลเมตร

● ก้าวสู่อันดับ 5 ของโลกในปี'72

คาดว่าในปี 2572 เรื่องระบบขนส่งของไทยจะไม่ค่อยหน้าเมืองใหญ่ๆ อย่าง ลอนดอน โตเกียว นิวยอร์ก ซิดนีย์ ปารีส และเชื่อว่าเมื่อโครงการทั้งหมดเดินทางได้ตามเป้าหมาย ระบบคมนาคมติดอันดับ 1 ใน 5 ของโลกได้แน่นอน จากจำนวนการเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯและปริมณฑล รวมระยะทางกว่า 557 กิโลเมตร ทิศทางข้างหน้าประชาชนในพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑล

ต้องมีระบบขนส่งสาธารณะที่ดี หากเป็นไปได้ในแต่ละพื้นที่ต้องมีรถไฟฟ้าหรือรถไฟฟ้าใต้ดินใกล้บ้านทุก 1 กิโลเมตร ตอนนี้นำเริ่มเปิดเส้นทางเดินรถระยะทางใหม่ๆ เพิ่มขึ้นถึงแม้ยังไม่เสร็จสมบูรณ์แต่สามารถทำให้ประชาชนเกิดความคุ้นชินและเปลี่ยนพฤติกรรมจากขับรถส่วนตัวมาใช้ระบบสาธารณะมากขึ้น อย่างคนในเมืองใหญ่ทั่วโลกที่เดินทางด้วยระบบสาธารณะในวันหยุด ช่วยลดปัญหาการจราจร กำหนดเวลาไปกลับได้อย่างแม่นยำ และลดมลภาวะทางอากาศอีกด้วย

●พัฒนาทางคู่ลดปัญหาจราจรในเมือง

ที่สำคัญอีกเรื่อง เมื่อพูดถึงการเชื่อมต่อระหว่างเมือง ในเรื่องของขนส่งสินค้า จะทำอย่างไรให้ขนส่งได้สะดวก ย่น

เวลาในอดีตไทยมีระบบรางเดียว ต้องมีทั้งรถไฟใช้ขนส่งคน และขนส่งสินค้าบนรางเดียวกัน ทำให้ไม่สะดวกและไม่สามารถควบคุมเวลาได้ จึงเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ต้องมีการพัฒนาระบบรางคู่เพื่อให้สามารถวิ่งสวนเลนกันได้ สามารถควบคุมเวลาได้ ฉะนั้น เราต้องมาพัฒนาทางคู่มากขึ้น เนื่องจากประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่าการใช้รถบรรทุก

ทำไมต้องมีถนนมอเตอร์เวย์ “ชัชวราภรณ์” อธิบายว่า ในอดีตที่ผ่านมา ไทยมีระบบถนน 2 ช่องจราจร เพื่อเอื้อให้ภาคธุรกิจเดินทางเข้าถึงแหล่งชุมชนได้สะดวกเพื่อการปกครอง แต่เมื่อหลังจากสงครามเย็นสงบ ในปี 2524 เป็นต้นมา ต่อมาสิ่งที่ไทยต้องเผชิญคือสงครามเศรษฐกิจการค้า ไทยจึงมีการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เพื่อเปลี่ยนจากสังคมเกษตรกรรมไปสู่อุตสาหกรรมการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเพื่อส่งออก

เมื่อรัฐบาลมีนโยบายนำแหล่งอุตสาหกรรมไปไว้ใกล้แหลมฉบัง โรงงานต้องการวัตถุดิบที่มาจากทุกที่ทั่วประเทศ เมื่อมีความต้องการมากขึ้นถนนที่เคยเป็นถนนสี่เลน 2 ช่องจราจรที่ผ่าเข้ากลางเมือง ก็เกิดการจราจรที่ติดขัด เกิดปัญหาอุบัติเหตุตามมา รัฐบาลในยุคนั้น มีทางเลือกกว่าจะทำถนนมอเตอร์เวย์ที่เป็นถนนควบคุมการเข้าออก ที่อยู่นอกเมือง เพื่อที่จะให้การจราจรทางไกลไม่ต้องไปปนกับการจราจรในเมือง มองว่าถ้าสร้างตั้งแต่ในอดีตปัญหาการจราจรก็คงไม่เกิดขึ้นแบบในปัจจุบันนี้

ในอดีตรัฐบาลชุดนั้นได้เลือกใช้วิธีการขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ซึ่งกระทบกับการนำถนน 2 ช่องที่ไว้สัญจรในชุมชนนำมาขยายด้วย ทำให้เกิดการปะปนของรถบนท้องถนน มีทั้งรถบรรทุก รถจักรยานยนต์ และจักรยาน ซึ่งเป้าหมายของรถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่คือต้องการเดินทางระยะไกล แต่ในอดีตต้องวิ่งรถผ่านชุมชนเท่านั้น เพราะไม่มีเส้นทางอื่นให้เลือกจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุ และการจราจรติดขัดอยู่บ่อยครั้ง



ชัชวราภรณ์ พรหมศิริ

●มอเตอร์เวย์แก้ปัญหาผ่าชุมชน

มองว่าไม่ว่าจะเพิ่มถนนอีกกี่ช่องจราจรก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ โดยในรัฐบาลชุดปัจจุบัน ได้มีคำสั่งให้กระทรวงคมนาคม มาดูว่าจะทำอย่างไรที่จะแก้ปัญหาแบบบูรณาการโดยที่ถนนควรเป็นถนนที่ตรงที่ไม่ผ่าเข้าชุมชน และสามารถแยกประเภทของรถที่จะเดินทางได้ ซึ่งแนวคิดนี้ตรงกับประโยชน์ของมอเตอร์เวย์ นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงได้สั่งการหน่วยงานในสังกัดโดยมอบให้ สนช.บูรณาการการทำงานร่วมกับทั้งกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เพื่อเข้ามาดูการแก้ไขปัญหาในส่วนนี้

อาจมองว่าเป็นการกำหนดแผนในระยะไกลเกินไป คนคิดอาจจะไม่ได้ใช้ เพราะกว่าจะแล้วเสร็จก็ต้องใช้เวลาอีกหลายสิบปี แต่อย่าลืมว่าเรื่องเหล่านี้สามารถวางแผนไว้ล่วงหน้าได้ และเพื่อเป็นการเตือนคนรุ่นใหม่ไม่ให้ผิดซ้ำรอยเดิมอย่างที่เคยผ่านมา ถ้าแผนนี้ไปได้ด้วยดีจะยังมีการพัฒนาต่อเนื่องขึ้นไปอีก มองว่าเรื่องระบบขนส่งต้องมีการวางแผนเผื่ออนาคต เพื่อไม่ให้เสียโอกาสในหลายๆ เรื่อง

●มาสเตอร์แพลนเชื่อมโยงเส้นทาง

เหตุดังกล่าวจึงเป็นที่มาของการกำหนดกรอบแผนแม่บท M&R-MAP (Motorways and Rails) เมืองต้นแบบเป็น N-S Corridors 3 เส้นทาง รวมระยะทาง 2,620 กิโลเมตร ประกอบด้วย เชียงราย-สงขลา ระยะทาง 1,660 กิโลเมตร หนองคาย-แหลมฉบัง ระยะทาง 490 กิโลเมตร และบึงกาฬ-สุรินทร์ ระยะทาง 470 กิโลเมตร ส่วน E-W Corridors 6 เส้นทาง รวมระยะทาง 2,380 กิโลเมตร ประกอบด้วย ตาก-นครพนม ระยะทาง 710 กิโลเมตร กาญจนบุรี-อุบลราชธานี ระยะทาง 830 กิโลเมตร กาญจนบุรี-สระแก้ว ระยะทาง 310 กิโลเมตร กาญจนบุรี-ตราด ระยะทาง 220 กิโลเมตร ชุมพร-ระนอง ระยะทาง 120 กิโลเมตร และภูเก็ต-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 190 กิโลเมตร

●M&R MAP เอื้อขนส่งเมือง-ประเทศ

จุดประสงค์ของ M&R MAP ต้องการเชื่อมโยงระบบขนส่งระหว่างเมืองและระหว่างประเทศ โดยปรับจากแผน M MAP อาทิ เส้นทางอรัญประเทศ-คลองใหญ่ ซึ่งเชื่อมโยงกับกัมพูชา และหนองคาย-ขอนแก่น-นครราชสีมา-แหลมฉบัง เป็นต้น อีกทั้งเพื่อสะดวกต่อการขนส่งสินค้าและช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง โดยทุกจุดที่ผ่านเมืองใหญ่จะมีการสร้างวงแหวนรอบนอกเพื่อลดความแออัดระหว่างเมืองด้วย ขณะนี้อยู่ระหว่างการกำหนดมาสเตอร์แพลนหรือการเชื่อมต่อแผนด้านการคมนาคมที่ชัดเจน โดยการจัดลำดับความสำคัญว่าจะต้องเริ่มสร้างสิ่งไหนก่อน โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนเป็นหลัก

แผนดังกล่าวมีการเสนอนายกรัฐมนตรีให้รับทราบแล้ว คาดว่า สนข.จะสามารถศึกษากรอบโครงการภาพใหญ่แล้วเสร็จภายในปี 2563 และคาดว่าจะใช้เวลาในการทำแผนแม่บทแล้วเสร็จภายในกลางปี 2564 โดยแผนนี้จะใช้เงินจากกองทุนมอเตอร์เวย์ที่มีประมาณ 10,000 ล้านบาท มาใช้แต่จะต้องมีการศึกษาว่าจะนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างไรบ้าง ไม่ได้นำมาใช้ทั้งหมด

●มุ่งพัฒนารถไฟทางคู่

งานคมนาคมหลายโครงการต้องพัฒนาอย่างเร่งด่วน เช่นเดียวกับแผนการพัฒนาทางรถไฟทางคู่ เพราะถ้าจะลงทุนสร้างสะพานเชื่อมระหว่างชุมชนทั้งหมดค่าใช้จ่ายจะสูงมาก กระทรวงคมนาคมจึงวางเป้าหมายขยายรถไฟทางคู่ เพิ่มเป็น 3,157 กิโลเมตร เพิ่มทางรถไฟสายใหม่อีก 12 เส้นทาง มีรถไฟให้บริการเพิ่มอีก 2,419 กิโลเมตร รวมระยะทาง 6,463 กิโลเมตร เพิ่มจังหวัดที่รถไฟผ่านเป็น 61 จังหวัด

แบ่งเป็นทางคู่ระยะเร่งด่วน ก่อสร้างระหว่างปี 2560-64 จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร 1.ชุมทางฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย 2.ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น 3.มาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ 4.ลพบุรี-ปากน้ำโพ 5.นครปฐม-หัวหิน 6.หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 7.ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

สำหรับทางคู่ระยะที่ 2 ก่อสร้างระหว่างปี 2565-69 จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,483 กิโลเมตร ประกอบด้วย 1.ปากน้ำโพ-เด่นชัย 2.เด่นชัย-เชียงใหม่ 3.ขอนแก่น-หนองคาย 4.ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี 5.ชุมพร-สุราษฎร์ธานี 6.สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา 7.หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ทั้งหมดอยู่ระหว่างปรับปรุงข้อมูลเตรียมนำเสนอคณะรัฐมนตรีในเร็วๆ นี้

ส่วนทางรถไฟสายใหม่ มี 2 เส้นทาง ระยะทาง 681 กิโลเมตร ประกอบด้วย 1.เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ 2.บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม ซึ่งทั้ง 2 เส้นทางคณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้วอยู่ระหว่างการเตรียมประกวดราคา ขณะนี้

ทางรถไฟสายใหม่ ระยะถัดไป ประกอบด้วยแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์, นครสวรรค์-บ้านไผ่, ศรีสะเกษ-ยโสธร-ร้อยเอ็ด, อุบลราชธานี-ช่องเม็ก, กาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี, ศรีราชา-ระยอง, มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด, ชุมพร-ระนอง, สุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าใหม่, สุราษฎร์ธานี-ดอนสัก และทับปุด-กระบี่

●จัดการระบบขนส่งในต่างจังหวัด

นอกจากพัฒนาระบบขนส่งระหว่างเมืองและในเมืองหลวงแล้ว เมืองใหญ่ตามต่างจังหวัด อาทิ เชียงใหม่ พิษณุโลก อุตรดิตถ์ และภูเก็ต สนข.ได้ไปวางระบบไว้แล้ว เมืองเหล่านี้ต้องถูกพัฒนาให้ระบบขนส่งเป็นระบบมากขึ้น บางอย่างไปเร่งเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมประชาชนไม่ได้ และด้วยนโยบายของรัฐมนตรีที่จะไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง ทำให้ สนข.ต้องมาดูแลทั้งระบบ แต่ยังคงอยู่บนพื้นฐานเรียงลำดับความสำคัญเป็นหลัก ส่วนในพื้นที่อื่นที่ สนข.ได้เข้าไปดูระบบการเดินทางในแนวตั้งโดยมีรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบินเป็นจุดหลัก โดยจะศึกษาหาวิธีการเดินทางออกจากรถไฟที่มีความหลากหลาย อาจเป็นอเล็กทริกบัส มาคอยรับ-ส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนต่อไป

●โควิด-19 ไม่กระทบแผนก่อสร้าง

ผลกระทบจากโควิด-19 นั้น "ชัชวราภรณ์" ยืนยันว่า โครงการคมนาคมเป็นโครงการระยะยาว อาจมีผลกระทบบ้าง แต่สัญญาเป็นสัญญาระยะยาว ยกตัวอย่างสัญญาการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน หรือพีพีพี การขยับเล็กน้อยภายในไม่กี่เดือนน่าจะไม่มีผลกระทบอะไรมากในระหว่างก่อสร้างก็สามารถบริหารจัดการได้เพราะยังอยู่ในสัญญา ในกรณีที่ไม่สามารถก่อสร้างได้ก็ยังมีพูดคุยหาทางยืดหยุ่นร่วมกันได้ในระยะนี้ซึ่งถ้ามองในผลกระทบภาพใหญ่มองว่ายังไม่เกิด

โควิด-19 ต่อปัญหาแรงงานนั้น แม้บางส่วนจ้างแรงงานต่างด้าว ก็ยังไม่มีผลกระทบ เนื่องจากช่วงโควิดแรงงานไม่สามารถเดินทางกลับประเทศแม้ช่วงหนึ่งกำหนดเวลาเข้าเคหสถานหรือเคอร์ฟิว แต่ช่วงกลางวันยังปฏิบัติงานได้ กระทั่งแค่บางโครงการที่ต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศและเดินทางมาไทยไม่ได้ แต่ทั้งหมดยืนยันว่ายังสามารถบริหารจัดการได้

นับถอยหลัง 9 ปีจากนี้กับมาสเตอร์แพลนรัฐบาล "บิ๊กตู่" จะช่วยพลิกโฉมการจราจรของไทยสู่ระดับหนึ่งมาตรฐานโลก ตามที่คาดหวังไว้!!

ทีมข่าวเศรษฐกิจ