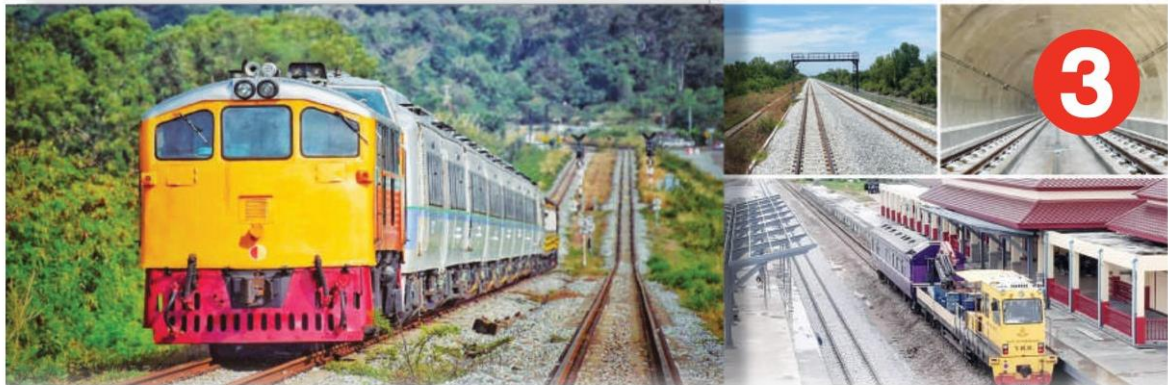
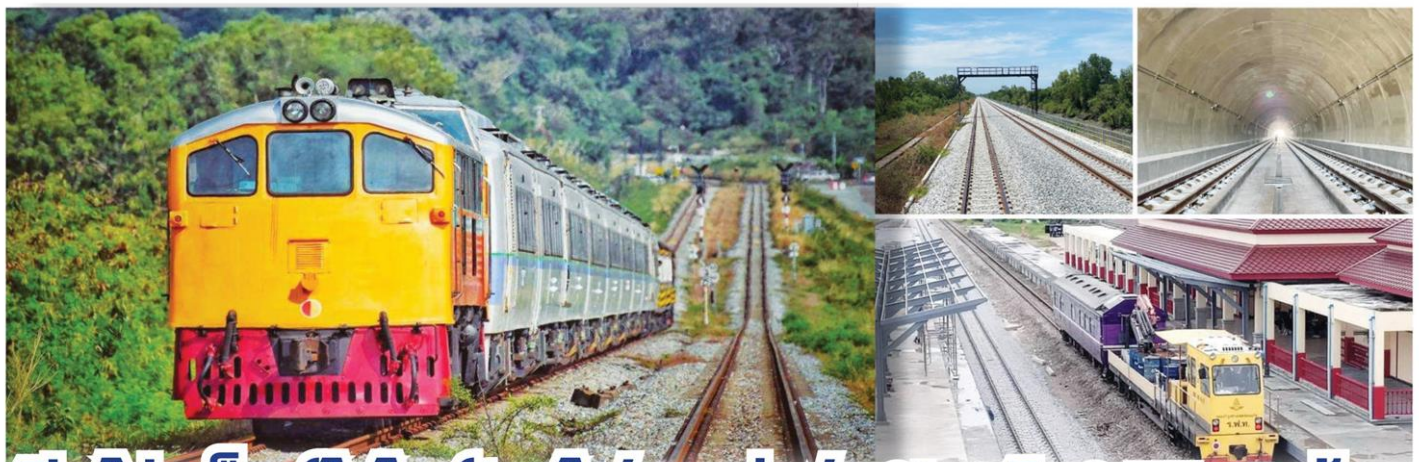




เปิดโปรเจกต์ไฮไลต์ 'รถไฟฟ้าทางคู่เฟส 2'วงเงิน2.75แสนล้าน 'สุริยะ'เร่งลงทุนบูมขนส่งทางรางลดต้นทุนโลจิสติกส์ประเทศ



เปิดโปรเจกต์ไฮไลต์'รถไฟฟ้าทางคู่เฟส 2'วงเงิน2.75แสนล้าน 'สุริยะ'เร่งลงทุนบูมขนส่งทางรางลดต้นทุนโลจิสติกส์ประเทศ

“รถไฟฟ้าทางคู่” เป็นโครงการที่ทุกรัฐบาลให้ความสำคัญ แต่เป็นเพียงนโยบายที่ไม่ได้ก่อสร้างได้ตามแผน จนถึงยุค คสช. ต่อเนื่องรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ ตลอด 9 ปี เป็นช่วงที่มีการผลักดันได้มากที่สุด มีการเริ่มก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ระยะเร่งด่วน 7 เส้นทาง และรถไฟฟ้าทางคู่สายใหม่ 2 เส้นทาง ซึ่งจะทยอยแล้วเสร็จและเปิดใช้ในปี 2566 นี้ เป็นต้นไป การมีระบบทางคู่ รถไฟไม่ต้องเสียเวลา รอหลีก ทำให้การเดินทาง การขนส่งสินค้าสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ที่สำคัญ รถไฟจะมีต้นทุนขนส่งต่อหน่วยที่ต่ำ จะเป็นฟันเฟืองหลักในการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

โดยรัฐบาลชุดใหม่ให้ความสำคัญกับการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ โดยนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง มีการลงพื้นที่จังหวัดอุดรธานีและหนองคายได้นั่งรถไฟจากสถานีอุดรธานีไปยังสถานีหนองคาย และประกาศว่าจะเร่งผลักดันรถไฟฟ้าทางคู่เฟส 2 ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เข้าที่ประชุม คณะรัฐมนตรี (ครม.) โดยเร็ว

“งบประมาณมีการกันไว้เรียบร้อยแล้ว ถือเป็นเรื่องเร่งด่วนอีกเรื่องหนึ่ง ใช้เงินไม่มากนักแต่ประโยชน์มหาศาล แต่ก็ต้องควบคู่กันไปกับจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า ทำให้ สะพานมิตรภาพไทย-ลาวรับน้ำหนักได้มากขึ้น การเจรจากับลาวจะต้องมีการทำวันสต็อปเซอร์วิสด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกให้ภาคเอกชนเพราะเป็นเส้นทางที่เชื่อมประตูการค้าระหว่างไทย-ลาว ไปยังประเทศจีน” นายเศรษฐา กล่าว

● “สุริยะ” ชูเร่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ ต้องเร่งลงทุนรถไฟฟ้าทางคู่

“สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่ากระทรวงคมนาคมจะผลักดันให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์คิดเป็น 15% ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สาเหตุเพราะใช้การขนส่งทางบกเป็นหลัก ส่วนทางรางและอากาศทางน้ำ มีการใช้งานเพียง 2% เท่านั้น ดังนั้นรัฐบาลจึงต้องเร่งลงทุนเพิ่มเติมในระบบรางโดยเฉพาะโครงการรถไฟฟ้าทางคู่จะต้องไปเร่งรัดผู้รับเหมาให้เร่งก่อสร้างให้ทันเวลา ส่วนโครง



การใหม่ๆ จะเร่งรัดนำเสนอเพื่อให้ครบรูป เช่น โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เพราะเป็นเส้นทางที่สำคัญ เพราะสามารถขนส่งสินค้าไปลาวและไปถึงจีนได้ ด้วยราคาต้นทุนที่ถูก

● ภาพรวมแผนพัฒนารถไฟทางคู่/ทางสายใหม่

ปัจจุบันโครงข่ายทางรถไฟมีระยะทาง 4,044 กิโลเมตร (กม.) ครอบคลุม 47 จังหวัด ประกอบด้วย สายเหนือ มีระยะทาง 781 กม. สายตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทาง 1,094 กม. สายตะวันออก ระยะทาง 534 กม. สายใต้ ระยะทาง 1,570 กม. และสายแม่กลอง ระยะทาง 65 กม. เป็นทางเดี่ยว ถึง 3,310 กม. (81.85%) เป็นระบบทางคู่ เพียง 627 กม. (15.50%) เป็นทางสาม 107 กม. (2.65%)

ตามแผนพัฒนารถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน หรือ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560-2564) จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กม. มีการก่อสร้างแล้วเสร็จ 3 เส้นทาง คือ ช่วงจะเข้-เขา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง 106 กม. , ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่นระยะทาง 187 กม. เสร็จเมื่อปี 2562 และล่าสุดช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กม. ก่อสร้างเสร็จปี 2565

● เฟส 1 เหลือคองวอด 69 กม. “คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ” เหตุชาวบ้านร้องปรับรูปแบบ

ทางคู่ระยะที่ 1 ยังอยู่ระหว่างก่อสร้าง อีก 4 เส้นทาง ระยะทางรวม 613 กม. คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2566-2567 โดยความคืบหน้า ณ เดือน ส.ค. 2566 มีดังนี้

สายอีสาน ช่วงมวกะเบ-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กม. มี 3 สัญญา อยู่ระหว่างก่อสร้าง สัญญา 1 มวกะเบ-คลองขนานจิตร ระยะทาง 58 กม. คืบหน้า 96.31 % ล่าช้า 3.69 % และสัญญา 3 อุโมงค์รถไฟ ระยะทาง 5 กม. คืบหน้า 98.19% ล่าช้า 1.81% คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2566

แม้จะสร้างสัญญา 1 เสร็จแต่จะยังเปิดใช้ไม่ได้ เพราะมีประเด็น

ที่ยังติดค้างค้างคาเวนคืนชาวบ้าน เนื่องจากกรอบค่าเวนคืนเดิมที่ 56 ล้านบาทไม่เพียงพอ ต้องขอเพิ่มเติมอีก 286.6 ล้านบาท ประกอบกับพรฎ.เวนคืนหมดอายุไปแล้ว แนวทางแก้ปัญหา รฟท.จะเสนอไปยังกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอ ครม. พิจารณาเพิ่มกรอบวงเงินค่าปรองดองการเวนคืนที่ดินบริเวณด้านหัว และด้านท้ายของอุโมงค์ โดยแบ่งเป็นใช้งบผูกพัน รฟท. วงเงิน 197.38 ล้านบาท และขอจัดสรรงบประมาณ 89.25 ล้านบาท

ส่วนสัญญา 2 “คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ” ระยะทาง 69 กม. ปัจจุบันยังไม่ก่อสร้าง เนื่องจากมีข้อร้องเรียนจากเทศบาลบ้านใหม่ จ.นครราชสีมาให้ปรับแบบก่อสร้างช่วงผ่าน อ.สีคิ้ว เป็นทางรถไฟยกระดับ (Elevated Structure) ทดแทนคันดินยกกระดืบ (Embankment Fill) ระยะทางประมาณ 8 กม.เพื่อลดปัญหาเรื่องการระบายน้ำและการจราจร

เดิมสัญญา 2 ออกแบบเสร็จแล้วค่าก่อสร้างอยู่ที่ 7,060.58 ล้านบาท กรณี ต้องการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบเป็นโครงสร้างยกระดับ (Elevated Structure) ตั้งแต่ทางเลี้ยวเมือง จนถึงสิ้นสุดที่สถานีชุมทางถนนจิระ ประมาณ 5 กม. กรอบวงเงินค่าก่อสร้าง ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 10,466.34 ล้านบาท และเตรียมเสนอ ครม.พิจารณา

สายเหนือ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 145 กม. มี 2 สัญญา กำลังก่อสร้างคือ สัญญา 1 บ้านกล้วย-โคกเกาะเทียม ระยะทาง32 กม. ผลงาน 86.80% ล่าช้า 13.20% สัญญา 2 ท่าแค-ปากน้ำโพ ระยะทาง 116 กม. ผลงาน 78.65 % ล่าช้า 21.35% คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2567

สายใต้ช่วง นครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กม. มี 2 สัญญา กำลังก่อสร้าง คือ สัญญา 1 นครปฐม-หนองปลาไหล ระยะทาง93 กม. ผลงาน 97.19 % ล่าช้า 2.81% สัญญา 2 หนองปลาไหล-หัวหิน ระยะทาง 76 กม. ผลงาน 98.00 % ล่าช้า 2.00% คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2566

สายใต้ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กม. มี 2 สัญญากำลังก่อสร้าง คือสัญญา 1 ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย

ระยะทาง 88 กม. ผลงาน 93.63% ค่าซ้ำ 6.37% สัญญา 2 บางสะพานน้อย-ชุมพร ระยะทาง 79 กม. ผลงาน 96.92% ค่าซ้ำ 3.08% คาดว่า จะแล้วเสร็จปี 2566

สำหรับทางรถไฟสายใหม่ จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 677 กม. ได้แก่ สายเหนือ เด่นชัย-เชียงใหม่ ระยะทาง 322 กม. เริ่มงานเมื่อ 15 ก.พ. 2565 (ระยะเวลา 71 เดือน) มี 3 สัญญา ดังนี้

สัญญา 1 ช่วงเด่นชัย-จาว ระยะทาง 103 กม. ผลงาน 1.16 % เร็วกว่าแผน 0.31% คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2571

สัญญา 2 ช่วงจาว-เชียงใหม่ ระยะทาง 132 กม. ผลงาน 2.59% เร็วกว่าแผน 0.03% คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2571

สัญญา 3 ช่วงเชียงใหม่-เชียงใหม่ ระยะทาง 87 กม. ผลงาน 1.76% เร็วกว่าแผน 0.22% คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2571

สายอีสาน บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทาง 355 กม. เริ่มงานเมื่อ 16 มี.ค.2565 (ระยะเวลา 48 เดือน) มี 2 สัญญา ดังนี้

สัญญา 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก ระยะทาง 180 กม. ผลงาน 0.21% ค่าซ้ำ 0.12% คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2570

สัญญา 2 ช่วงหนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3 ระยะทาง 175 กม. ผลงาน 0.01% ค่าซ้ำ 0.08% คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2570

● ทางคู่ระยะที่ 2 ออกแบบเสร็จแล้ว พร้อมขออนุมัติ

สำหรับรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,479 กิโลเมตร (กม.) วงเงินลงทุน 275,303.78 ล้านบาท ปัจจุบันออกแบบเสร็จแล้ว ทั้ง 7 เส้นทาง พร้อมเข้าสู่ขั้นตอนการเสนอขออนุมัติโครงการ ได้แก่

1.ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 167 กม. วงเงิน 29,748 ล้านบาท ถือเป็นเส้นทางในเฟส 2 ที่มีความสำคัญในลำดับแรก เนื่องจากเป็นเส้นทางตามยุทธศาสตร์ที่เชื่อมต่อกับ สปป.ลาว ที่มีเส้นทางรถไฟเชื่อมไปยังประเทศจีนตอนใต้

สถานะปัจจุบันพร้อมเสนอ ครม. โดยรายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ 3 ต.ค.2561 และได้รับความเห็นจาก กระทรวง

การคลัง สำนักงานประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) แล้ว จึงพร้อมเสนอ ครม.

2. ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กม. วงเงิน 37,527.10 ล้านบาท สถานะ รายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบแล้ว ตั้งแต่วันที่ 20 ก.ย. 2563

3. ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ระยะทาง 280.5 กม. วงเงิน 62,859.74 ล้านบาท สถานะ รายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 11 พ.ค. 2565

4. ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กม. วงเงิน 56,837.78 ล้านบาท อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูล รายงาน EIA

5. ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กม. วงเงิน 24,293.36 ล้านบาท รายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 15 มี.ค. 2566

6. ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กม. วงเงิน 57,375.43 ล้านบาท รายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 19 มิ.ย. 2566

7. ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กม. วงเงิน 6,661.37 ล้านบาท รายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 1 ส.ค. 2561

● ชาวอุดรฯ ค้านทางคู่ระดับดิน ร้องปรับแบบช่วงแยกบ้านจั่น

สำหรับรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย แม้จะมีความพร้อม สามารถนำเสนอขออนุมัติ ครม. ได้แล้ว แต่ในความเป็นจริงยังมีประเด็นที่ต้องเร่งหาทางออก กรณีชาวอุดรธานีคัดค้านแบบก่อสร้างรถไฟระดับดิน ที่แยกบ้านจั่น จุดตัดทางหลวงที่ 216 โดยเรียกร้องให้ รฟท.แก้ไขแบบเป็นรถไฟทางคู่ยกระดับ เพื่อขนส่งสินค้าผ่านเมืองอุดรธานี แบบยกระดับข้ามเมือง

ซึ่งบริเวณเมืองอุดรธานีนั้น รฟท.ได้ออกแบบทางรถไฟยกระดับ ตั้งแต่ทางรถไฟ กม. 565+225 ไปสิ้นสุด กม. 575+154 ส่วนบริเวณแยกบ้านจั่น จุดตัดทางหลวงที่ 216 ช่วง กม.564+369

แผนงาน “รถไฟทางคู่” ระยะที่ 2

จำนวน 7 เส้นทาง 1,479 กม. วงเงินลงทุน

275,303.78 ล้านบาท

เส้นทาง	ระยะทาง	วงเงิน (ล้านบาท)
1.ขอนแก่น - หนองคาย	167 กม.	29,748
2.ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	308 กม.	37,527.10
3.ปากน้ำโพ - เด่นชัย	281 กม.	62,859.74
4.เด่นชัย-เชียงใหม่	189 กม.	56,837.78
5.ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	168 กม.	24,294.36
6.สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา	321 กม.	57,375.43
7.ชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	45 กม.	6,661.37

ออกแบบเสร็จแล้ว	EIA อนุมัติเมื่อ 3 ต.ค.2561	พร้อมเสนอ ครม. แต่มีประเด็น ชาวอุดรธานีคัดค้านรถไฟระดับดิน"แยกบ้านจั่น"
ออกแบบเสร็จแล้ว	EIA เห็นชอบเมื่อ 20 ก.ย. 2563	เตรียมเสนอคมนาคม
ออกแบบเสร็จแล้ว	EIA เห็นชอบ เมื่อ 11 พ.ค. 2565	เตรียมเสนอคมนาคม
ออกแบบเสร็จแล้ว	อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูล รายงาน EIA	
ออกแบบเสร็จแล้ว	EIA เห็นชอบ เมื่อ 15 มี.ค. 2566	เตรียมเสนอคมนาคม
ออกแบบเสร็จแล้ว	EIA เห็นชอบเมื่อ 19 มิ.ย. 2566	เตรียมเสนอคมนาคม
ออกแบบเสร็จแล้ว	EIA เห็นชอบ เมื่อ 1 ส.ค.2561	เตรียมเสนอคมนาคม

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

ออกแบบเป็นระดับดิน ซึ่งชาวอุดรธานีเห็นว่าเป็นการเอื้อประโยชน์ในการส่งสินค้าให้กับโรงงานเพียงรายเดียว ขณะที่จุดตัดรถไฟทำให้รถติดประชาชนเดือดร้อนอย่างมาก

แม้กรมทางหลวงออกแบบสร้างสะพานยกระดับข้ามรถไฟทางคู่ความยาวถึง 980 เมตร ไว้แล้วก็ตาม ชาวอุดรต้องการให้รถไฟยกระดับข้าม ทล. 216 ซึ่งหากต้องปรับรูปแบบเป็นทางยกระดับตามข้อเรียกร้องของชาวอุดร จะต้องทำรายงานเปลี่ยนแปลงรายละเอียด EIA ใหม่ โครงการมีค่าก่อสร้างเพิ่มและโครงการต้องล่าช้าไม่สามารถเสนอขออนุมัติได้ตามแผน

รถไฟทางคู่เฟสแรก 7 เส้นทาง รัฐบาล “ประยุทธ์” ต้องใช้เวลาถึง 9 ปี ผลักดัน วันนี้เริ่มเห็นความสำเร็จแล้ว ส่วนเฟส 2 อีก 7 เส้นทาง รัฐบาล “เศรษฐา” ประกาศเดินหน้านั่นเอง ส่วนจะเริ่มสร้างเมื่อใด อีกปีเสร็จ ไม่มีใครตอบได้ แต่เมื่อรถไฟทางคู่เสร็จตามแผนจะส่งผลต่อการพัฒนาประเทศในระยะยาว ทั้งด้านเศรษฐกิจท่องเที่ยว และยกระดับคุณภาพชีวิตคนไทยไปอีกนาน!!!