

การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางรางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่



การเสวนา: ราชบุรีศึกษา ครั้งที่ 1

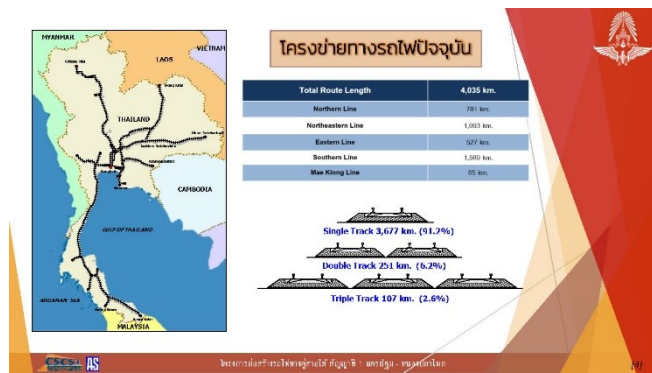
วันที่ 14 ก.ค. 2566 ณ มจร.ราชบุรี

คุณปัฐตพงษ์ บุญแก้ว

วิศวกรกำกับการกองปรับปรุงทางเขต 1

ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงข่ายทางรางของประเทศไทยในปัจจุบันมีประมาณ 4,000 กิโลเมตรจะแบ่งออกเป็น 3 แบบก็คือ ทางเดี่ยว Single Track มีสัดส่วน 91.2% ทางคู่ double track สัดส่วน 6.2% และ สามทาง Triple track สัดส่วน 2.6% สำหรับทางคู่ double track เป็นจุดที่ควรจะต้องมีเป็นทาง 2 ทางให้รถไฟมันวิ่งขึ้นหรือ วิ่งลงสวนทางกันได้ ส่วน Triple track คือ มี 3 ทางมีอยู่ที่ แถวเชียงรายน้อย ภาชีอันเป็นจุดที่รถไฟติดขัดมาก หรือใช้เลนร่วมกันตรงนั้นก่อนจะแยกออกเป็น 3 ทางมีอยู่ที่นี่



ในอดีตที่ผ่านมาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทุกฉบับไม่เคยพูดถึงระบบรางเลย จะเน้นแต่ไฮเวย์อย่างเดียว คือเน้นถนนเป็นหลักก่อนราง แต่ในต่างประเทศเช่น เยอรมัน อเมริกา ญี่ปุ่นเองจะเน้นรางเป็นหลักเป็นโครงข่ายใยแมงมุมหมดมีสถานีรถไฟเป็นชุมทางเชื่อมถนนไปจุดต่างๆ

การที่ประเทศไทยเป็น Single Track เป็นส่วนใหญ่ ตัวอย่างสายใต้มีอยู่ทางเดียวผ่านบ้านโป่ง เจ็ดเสมียนผ่านราชบุรีลงไป ชะอำ หัวหินผ่าน ปราณบุรีลงไปชุมพร ลงไปมีเส้นเดียววิ่งมาเป็นร้อยปีแล้ว ขบวนรถกลางวันกับกลางคืนจาก กรุงเทพฯ จากหาดใหญ่ขึ้นมา เวลาเจอกันเรียกว่าทางลี้กใครมาถึงก่อนในสถานีหนึ่งมีทางลี้กเพื่อหลบขบวน ในแต่ละขบวนก็จะถูกจัดลำดับความสำคัญ โดยมีคนจัดขบวนกำหนดให้อีกขบวนหลบในทางลี้ก ซึ่งเหตุการณ์อย่างนี้จะเกิดอยู่แถว ๆ ชุมพร ประจวบ เมื่อต้องหลบหรือลี้กทางและระยะเวลาสะสมเรื่อยๆ เกิดความล่าช้าจึงได้ฉายาว่า “หวานเย็น” เลยทำให้ระบบรางขาดความน่าเชื่อถือ ผู้ประกอบการทุกคนที่ทราบว่าระบบรางเป็นระบบที่มีต้นทุนที่ต่ำที่สุดในทางบกซึ่งถูกกว่าทางถนน 50 เปอร์เซ็นต์ แต่ทำ ความเชื่อมั่นเรื่องเวลาให้ไม่ได้ เพราะฉะนั้นวิธีที่ดีที่สุดของการทำรถไฟก็คือ ต้องทำทางคู่ให้เกิดขึ้นทั่วประเทศ



การพัฒนาาระบบทางคู่จึงแบ่ง 3 เฟส ในทางคู่ระยะที่ 1 มีที่ แก่งคอย-คลองสิบเก้า จิระ-ขอนแก่น ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-จิระและ นครปฐม-หัวหิน ซึ่งเส้นทางราชบุรีจะอยู่ในส่วนนี้ รวมระยะทางรวม 905 กิโลเมตร ทั้งหมดนี้มีมูลค่ากว่า 4 แสนล้านบาท และดำเนินการ

สร้างเกือบแล้วเสร็จ ซึ่งทางคู่ระยะที่ 1 เป็นเส้นทางที่มีความจำเป็นเร่งด่วนกว่าเพื่อลดการล้นหลามขบวนรถทางคู่ระยะที่ 2 อยู่ในระยะ implement สู่การขออนุมัติโครงการจากรัฐบาล โดยได้ออกแบบเสร็จผ่านการพิจารณาจาก EIA เรียบร้อยแล้ว

ทางคู่ระยะที่ 3 ก็คือเด่นชัย -เชียงใหม่ เชียงของ บ้านไผ่ -นครพนม จะเป็นทางคู่เคลื่อนไหวขึ้นไป เชื่อมเป็น connectivity เปิดโอกาสให้เราไปเชื่อมต่อชายแดนประเทศ กับเพื่อนบ้านเราก็คือลาวที่จะมีการหลั่งไหลของสินค้า ที่มาจากแผ่นดินใหญ่คือจีน

การสร้างเส้นทางเส้นรถไฟทางคู่ ก็จะต้องมีการแก้ปัญหาบริเวณจุดตัดในหลายรูปแบบเพื่อป้องกันอันตรายและรองรับการเดินรถให้มีประสิทธิภาพ วิธีการแก้จุดตัดทางผ่านมีหลายรูปแบบเช่นทางคู่ยกระดับ หรือ Box culvert

เมื่อก่อนเป็นการเดินรถทางเดียว แล้วก็อยู่กันมานานจนกลายเป็นวิฤตชุมชน แต่เมื่อมาเป็นทางคู่ขบวนรถที่จำนวนวิ่งจะมากขึ้น ระยะห่างระหว่างขบวนรถจะเยอะขึ้น การข้ามกับประชาชนที่ปกติก็สะดวกสบาย พระเดินบิณฑบาตร เด็กเดินไปโรงเรียนหรือประชาชน ก็จะอันตรายมากขึ้น เลยมีที่มาที่ไปของการต้องสร้างยูทีร์นและจุดข้ามมากขึ้น เช่นที่จุดสถานีเจ็ดเสมียนสร้างแบบยูทีร์น (U bridge) ก็



อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง พอมีความสะดวกกับความปลอดภัยที่มากู้กันมันก็จะเกิดผลตรงข้ามกันหากเกิดความสูญเสีย



เอกสารเพิ่มเติม <https://shorturl.asia/6HgSv>