

คอลัมน์ “เปิดมุมมอง”

ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เพิ่มคุณภาพชีวิตคนเมืองและเศรษฐกิจของประเทศ

โดย...สิทธิพงษ์ อินจง

จิรวุฒ จันทรสฐา

อัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพมหานครแต่ละปี ก่อให้เกิดความแออัด และส่งผลให้เกิดความคับคั่งของการจราจรการรถยนต์ส่วนบุคคลที่เพิ่มมากขึ้น สวนทางกับพื้นผิวจราจรที่มีอยู่อย่างจำกัด ระบบขนส่งสาธารณะทางรางจึงถูกผลักดันให้นำเข้ามาใช้ขนส่งผู้โดยสารในหลายๆ เส้นทาง เพื่อลดปัญหาการจราจร และตอบสนองความต้องการในการดำเนินชีวิตของคนเมืองที่มีความเร่งรีบ ซึ่งต้องการความสะดวกสบาย มีความรวดเร็ว และใช้ระยะเวลาที่แน่นอนในการเดินทาง

การนำรถไฟฟ้าเข้ามาใช้ขนส่งผู้โดยสารในเขตเมืองจะเป็นทางออกของปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่กระนั้นก็ยังคงมีจุดตัดทางรถไฟทางไกลที่วิ่งเสมอระดับคู่ไปกับถนน ทำให้รถยนต์ต้องหยุดรอเพื่อให้รถไฟวิ่งผ่าน ก่อให้เกิดปัญหาการติดในบริเวณเขตทางเดินรถไฟ

จากปัญหาการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากจุดตัดทางรถไฟ ทำให้รัฐบาลมีนโยบายในการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนทางรางที่จะเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางรถไฟทางไกลจากเดิมที่วิ่งเสมอระดับไปเป็นวิ่งยกระดับลอยฟ้า เพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟดังกล่าว และลดการเกิดอุบัติเหตุ จึงเกิดเป็นโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ขนส่งผู้โดยสารประชาชนจากด้านทิศเหนือเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร

นอกจากจะเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางรถไฟทางไกลในเขตเมืองแล้ว โครงการยังมีการนำรถไฟฟ้าเข้ามาวิ่งขนส่งผู้โดยสารจากเขตชานเมืองเข้ามาสู่ตัวเมืองหลวง ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางเข้าออกจังหวัดกรุงเทพฯ ได้ภายในระยะเวลาอันสั้น อีกทั้งยังช่วยลดมลภาวะ ลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิง เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนรถให้ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เหมาะกับสภาพพื้นที่ของตัวเมืองหลวงที่มีปริมาณการอยู่อาศัยอย่างหนาแน่น

และจากความต้องการขนส่งผู้โดยสารให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ โครงการจึงแบ่งการเดินทางออกเป็น 3 เส้นทาง ตามแนวทางวิ่งรถไฟสายเก่า **เป็นเส้นทางที่ 1** สายสีแดงเข้ม เดินทางจากทางทิศเหนือสู่ทางทิศใต้ ช่วงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-มหาชัย, **เส้นทางที่ 2** สายสีแดงอ่อน เดินทางจากทางทิศตะวันตกสู่ทิศตะวันออก ช่วงศาลายา-หัวหมาก, และเส้นทางสุดท้าย **เส้นทางที่ 3** แอร์พอร์ต เรล ลิงค์ รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง-สุวรรณภูมิ



โดยทุกๆ เส้นทางจะมาเชื่อมต่อกันที่สถานีกลางบางซื่อ บริเวณพื้นที่ย่านพลโยธิน ซึ่งทางรัฐบาลกำหนดเป้าหมายให้สถานีกลางบางซื่อ เป็นศูนย์กลางการคมนาคม และเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางรางจากทั่วทุกภูมิภาคของประเทศแทนสถานีหัวลำโพงรองรับการเดินทางทั้งรถไฟฟ้าชานเมือง(สายสีแดง) รถไฟทางไกล รถไฟเชื่อมท่าอากาศยานแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ และรถไฟความเร็วสูงในอนาคต เนื่องจากตั้งอยู่ใจกลางเขตเศรษฐกิจโดยรอบ ทั้งแหล่งสรรพสินค้า, สวนสาธารณะ รวมไปถึงระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นๆ

การดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ปัจจุบันมีเส้นทางดำเนินงานทางด้านโยธาแล้วเสร็จ 1 เส้นทาง ได้แก่เส้นทางเดินรถทางทิศตะวันตก ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และอยู่ระหว่างการดำเนินงานติดตั้งระบบเครื่องกลไฟฟ้า และจะเปิดให้บริการพร้อมเส้นทางเดินรถในทางทิศเหนือ ช่วงบางซื่อ-รังสิต ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง โดยจัดวางเส้นทางเดินรถทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร ระยะทางรวม 26.3 กิโลเมตร ซึ่งการรถไฟฯ ได้แบ่งขอบเขตการดำเนินงานการก่อสร้างออกเป็นทั้งสิ้น 3 สัญญา

ส่วนของสัญญาที่ 1 การก่อสร้างอาคารสถานีกลางบางซื่อ สถานีจตุจักร และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟ รับผิดชอบดำเนินการโดยกิจการร่วมค้าเอสยู (บมจ. ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น และ บมจ. ยูนิค เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น)

สัญญาที่ 2 การก่อสร้างสถานีปลายทาง 8 สถานี อันได้แก่ สถานีวัดเสมียนนารี, สถานีบางเขน, สถานีทุ่งสองห้อง, สถานีหลักสี่, สถานีการเคหะ, สถานีดอนเมือง, สถานีหลักหก และสถานีรังสิต รวมไปถึงทางวิ่งรถทั้งแบบยกระดับและเสมอระดับ รับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างโดย บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์

และสัญญาที่ 3 การดำเนินงานติดตั้งระบบเครื่องกลไฟฟ้า และงานติดตั้งรางในพื้นที่โครงการ รวมถึงออกแบบและจัดหาตู้รถไฟฟ้าชานเมือง รับผิดชอบดำเนินการโดยกลุ่มบริษัท Mitsubishi-Hitachi-Sumitomo Consortium (MHSC) เพื่อให้บริการประชาชนเมื่อเปิดดำเนินการ สำหรับในส่วนของการควบคุมคุณภาพงานก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต การรถไฟฯ ได้ว่าจ้าง บมจ. ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ ให้เป็นหัว

เรือใหญ่ของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาและควบคุมการก่อสร้างงานโยธาและเครื่องกลไฟฟ้า รวมไปถึงระบบรางและระบบการควบคุมรถไฟภายในโครงการ

ด้วยจุดมุ่งหมายสำคัญของโครงการในการลดจุดตัดทางรถไฟ เพื่อแก้ปัญหาการจราจร โดยการยกระดับทางวิ่งรถไฟทางไกล จากเดิมที่วิ่งเสมอรระดับ ซึ่งใช้โครงสร้างรองรับรางแบบใช้หินโรยทาง (Ballasted Track) ไปเป็นทางวิ่งยกระดับ ที่ใช้โครงสร้างรองรับรางแบบเทคโนโลยีคอนกรีตถาวร (Ballastless Track) และดำเนินการจัดทำทางวิ่งขนาด Meter-Gauge Track ความกว้างระหว่างราง 1.00 เมตร สำหรับการเดินรถไฟทางไกลและรถไฟชานเมือง

เพื่อให้สอดคล้องกับทางวิ่งเดิมและสามารถเชื่อมต่อกับทางวิ่งของประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวก โดยติดตั้งรางมาตรฐาน UIC60 สำหรับทางวิ่งหลัก โดยมีหมอนคอนกรีตอัดแรงรองรับทุก ๆ ระยะ 60 เซนติเมตร ตลอดแนวทางรถไฟ และยึดรางเข้ากับหมอนคอนกรีตด้วยเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบ DSR (Double Resilient Fastening System) ซึ่งจะช่วยลดมลภาวะทางเสียงที่เกิดขึ้นจากการเดินรถไฟในเขตตัวเมือง

และอีกหนึ่งจุดมุ่งหมายที่จะนำระบบรถไฟฟ้าเข้ามาให้บริการประชาชน เพื่อขนส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่บริเวณชานเมืองเข้ามายังพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยใช้ระบบจ่ายไฟแบบระบบสายส่งไฟฟ้าเหนือศีรษะ OCS (Overhead Catenary System) แรงดันไฟฟ้า 25 กิโลโวลต์ ทำให้รถไฟสามารถใช้ความเร็วได้สูงสุดถึง 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และใช้ระบบอัตโนมัติสัญญาณควบคุมการเดินรถไฟชานเมือง แบบ ETCS (European Train Control System) Level 1 ที่จะทำให้รถไฟชานเมืองสามารถเดินรถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าในเส้นทางอื่นได้

โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิตเมื่อแล้วเสร็จคาดว่าจะพร้อมให้บริการได้ในปี 2563 ก็นับว่าเป็นอีกหนึ่งจุดเปลี่ยนสำคัญสำหรับการคมนาคมทางรางที่ต้องการจะพัฒนาให้มีความทันสมัย ทัดเทียมนานาชาติ และเปิดให้บริการให้ผู้โดยสารได้รับด้วยความสะดวก และคล่องตัวมากขึ้น ที่สำคัญยังยกระดับเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนเมืองและเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างยั่งยืน

