# บทที่ 5

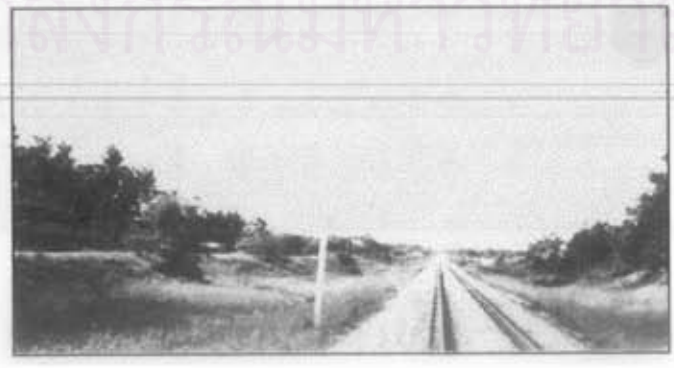
# รถไฟสายภาคตะวันออก

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลในบทที่ผ่านมา แสดงให้เห็นว่าการเดินทางเข้าและออกท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ควรจะมีระบบรถไฟมาเสริมกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆที่ต้องใช้ถนนในการเดินทาง โดยระบบดังกล่าวต้องมีความสะดวกสบายใกล้เคียงกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลและมีความรวดเร็วในการเดินทาง ดังนั้นในบทนี้จึงได้ทำการสำรวจความเป็นไปได้ของรถไฟสายภาคตะวันออก ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงให้เหมาะสมต่อไปโดยมีการแบ่งเป็นประเด็นในการสำรวจและศึกษาได้ดังนี้

## 5.1 เส้นทางรถไฟสายภาคตะวันออกในปัจจุบัน

เส้นทางรถไฟสายภาคตะวันออกมีจุดเริ่มต้นการเดินทางที่สถานีรถไฟหัวลำโพงแล้วแยกออกเป็น 2 เส้นทางที่บริเวณจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยเส้นทางแรกมุ่งไปอำเภออรัญประเทศ จังหวัดปราจีนบุรี ส่วนเส้นทางที่สองมุ่งไปนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง แต่การสำรวจเส้นทางในครั้งนี้จะทำการสำรวจเฉพาะเส้นทางจากสถานีรถไฟหัวลำโพงไปยังสถานีรถไฟหัวตะเข้ เนื่องจากท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ตั้งอยู่ระหว่างสถานีรถไฟหัวตะเข้กับสถานีรถไฟลาดกระบัง ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟหัวลำโพง 30 กิโลเมตร

## 5.2 สภาพรางในปัจจุบัน

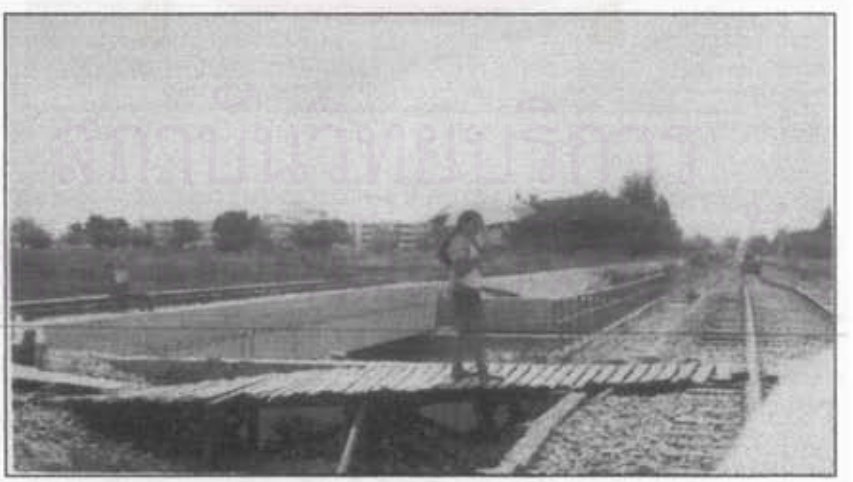


รูปที่ 5-1 เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเป็นระบบรางเดี่ยว

สภาพรางของรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบันยังเป็นรางรถไฟแบบรางเดี่ยว ดังแสดงในรูปที่ 5-1 ทำให้การจัดตารางเวลาของรถไฟต้องมีการจัดเวลาเพื่อการรอหลีกกันของรถไฟด้วย ซึ่งทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น อีกทั้งบริเวณพื้นที่ข้างรางโดยเฉพาะในช่วงจากสถานีหัวลำโพงไปยังสถานีหัวหมาก ได้มีการปลูกสร้างที่อยู่อาศัยกันเป็นจำนวนมาก ดังแสดงในรูปที่ 5-2

รูปที่ 5-2 สภาพบริเวณข้างรางรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร

ในขณะที่เส้นทางในช่วงต่อไปก็ไม่มีการกั้นเขตทางที่ชัดเจน ทำให้มีผู้คนใช้เป็นเส้นทางเดินผ่าน รวมทั้งมีการปล่อยให้สัตว์เลี้ยง เช่น วัว สุนัข เดินเข้ามาในบริเวณรางได้ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ดังแสดงในรูปที่ 5-3



รูปที่ 5-3 สภาพรางรถไฟสายตะวันออกที่ไม่มีการกั้นเขตทางชัดเจน

นอกจากนี้จากการสังเกตพบว่าสภาพรางส่วนใหญ่มีสภาพทรุดโทรมมาก สำหรับปัญหาของระบบรางรถไฟสายตะวันออกที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การตัดกันของรางกับถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ทำให้เกิดความล่าช้าของการเดินทางและความสามารถในการเร่งเครื่องของรถไฟลดลง ส่งผลให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางนานกว่ารถยนต์ส่วนบุคคลในระยะทางเท่ากัน ทั้งที่ระบบรถไฟไม่มีปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนเหมือนรถยนต์ส่วนบุคคลเนื่องจากมีรางเฉพาะ

## 5.3 ประเภทรถไฟที่ให้บริการ

รถไฟสายภาคตะวันออกประเภทรถโดยสารในปัจจุบันมีให้บริการ 3 แบบ คือ

1 **รถชานเมือง** เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะทางไม่เกิน 150 กม. เพื่อใช้เดินทางไปทำงาน ศึกษาเล่าเรียน และติดต่อค้าขาย หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ รถที่ให้บริการส่วนใหญ่จะเป็นรถนั่ง ชั้น 3 โดยจะมีรถนั่งชั้น 2 ปรับอากาศบ้างในบางขบวน มีลักษณะดังแสดงในรูปที่ 5-4 ส่วนรถพิเศษชานเมืองก็มีลักษณะคล้ายกันเพียงแต่จะหยุดรับส่งผู้โดยสารในสถานีที่สำคัญเท่านั้น

รูปที่ 5-4 รถไฟประเภทชานเมือง ที่ให้บริการสายภาคตะวันออก

2 **ขบวนรถธรรมดา** ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร จากกรุงเทพไปยังจังหวัดสำคัญๆในแต่ละภูมิภาค โดยมีระยะทางระหว่าง 150-300 กม. และหยุดทุกสถานี และป้ายหยุดรถ รถที่ให้บริการเป็นรถโบกี้ชั้นที่ 3 (บชส.) หรือรถโบกี้ชั้นที่ 2 (บชท.)

3 **ขบวนรถรวม** เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถรถพ่วงจะเป็นรถโดยสารนั่งชั้น 3 และมีรถสินค้าพ่วงไปด้วยเพื่อรับส่งสินค้าและสัตว์มีชีวิต รถที่ให้บริการ คือ รถโบกี้ชั้นที่ 3 (บชส.) สำหรับผู้โดยสาร และรถตู้สินค้า สำหรับบรรทุกสินค้า

## 5.4 สถานีรถไฟสายตะวันออก

จากการสำรวจสถานีรถไฟสายตะวันออกตั้งแต่สถานีรถไฟหัวลำโพงไปตามเส้นทางภาคตะวันออก พบว่าสภาพสถานีส่วนใหญ่มีความทรุดโทรมมาก ระบบการจัดการและรูปแบบการให้บริการยังไม่มีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ ทั้งยังมีปัญหาในเรื่องของความสะอาด ความแออัดและความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ในบางสถานีจากการสังเกตพบว่ามีที่นั่งสำหรับผู้มาใช้บริการไม่เพียงพอด้วย นอกจากนี้การจอดของรถไฟแต่ละสถานีจะใช้เวลาค่อนข้างนาน ซึ่งอาจมีสาเหตุจากความล่าช้าของผู้โดยสาร การขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดีของการรถไฟ เป็นต้น โดยรูปที่ 5-5 แสดงให้เห็นถึงสภาพสถานีของเส้นทางรถไฟสายตะวันออก

รูปที่ 5-5 สภาพเส้นทางรถไฟสายตะวันออก บริเวณจังหวัดชลบุรี

## 5.5 ตารางเวลาของการให้บริการรถไฟสายตะวันออก

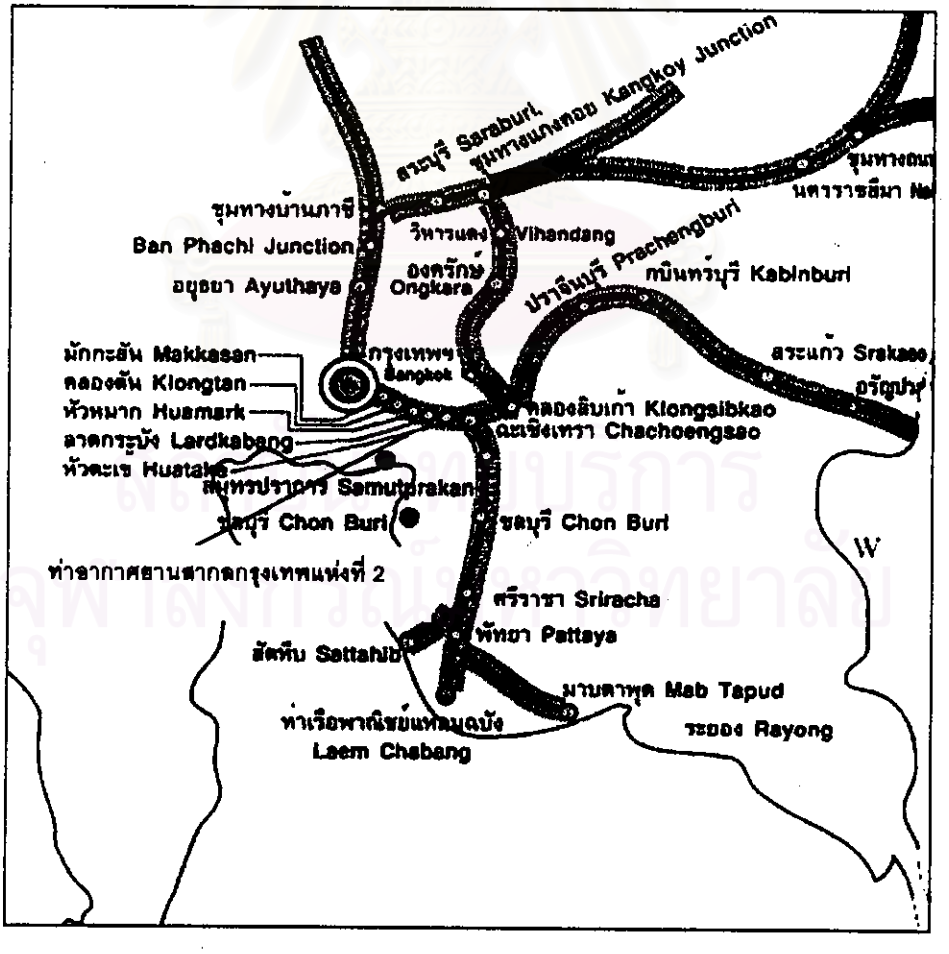
จากการศึกษาพบว่าโดยปกติแล้วตารางเวลาการเดินรถไฟจะเปลี่ยนทุกเดือน ทั้งนี้ขึ้นกับปัจจัยหลายประการ เช่น หน้าเทศกาลต่างๆ ก็จะมีการเพิ่มเที่ยวของการให้บริการมากกว่าปกติ เป็นต้น ในภาคผนวก ค จะแสดงตารางเวลาการเดินรถไฟสายตะวันออกของเดือนกันยายน พ.ศ. 2542 ซึ่งเมื่อพิจารณาจะพบว่า เส้นทางรถไฟภาคตะวันออกในแต่ละวันจะมีรถไฟให้บริการหลายขบวน โดยแต่ละขบวนก็มีจุดหมายปลายทางที่แตกต่างกัน แต่ส่วนใหญ่จะมีจุดเริ่มต้นเดียวกัน คือ สถานีหัวลำโพง โดยมีเส้นทางไกลที่สุดคือ กรุงเทพ-ปราจีนบุรี(อรัญประเทศ) มีระยะทางประมาณ 122 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางตามตารางประมาณ 3 ชั่วโมง แต่จากการทดลองนั่งพบว่าใช้เวลาในการเดินทางจริงเกือบ 4 ชั่วโมง ต่างจากตารางเวลาถึง 1 ชั่วโมง ขณะที่การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลจะใช้เวลาเพียงประมาณ 2 ชั่วโมงเท่านั้น

## 5.6 ราคาค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสารของรถไฟปรับอากาศจะมีราคาคงที่มาจากหัวลำโพงจนกระทั่งถึงสถานีลาดกระบัง และเมื่อถึงสถานีหัวตะเข้จะมีอัตราค่าโดยสาร 25 บาท ในขณะที่เมื่อทำการพิจารณาราคาของรถไฟชั้น 3 พบว่าราคาค่าโดยสารค่อนข้างต่ำ คือระยะทางจากสถานีหัวลำโพง ถึงสถานีหัวตะเข้จะมีราคาค่าโดยสารเพียง 7 บาทเท่านั้น หรือประมาณ 0.5 บาทต่อกิโลเมตร

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลดราคาค่าโดยสาร ในอัตราร้อยละ 50 ให้กับผู้ที่ทำประโยชน์ให้กับประเทศชาติ นักบวช และเด็กสำหรับสัมภาระทางการรถไฟแห่งประเทศไทยได้อนุญาตให้ผู้โดยสารนำสัมภาระติดตัวไปได้โดยไม่ต้องเสียค่าระวางน้ำหนักคิดตามชนิดของที่นั่ง คือ ที่นั่งชั้น 1 ไม่เกิน 50 กิโลกรัม ชั้นสองไม่เกิน 40 กิโลกรัม ส่วนที่นั่งชั้น 3 ไม่เกิน 30 กิโลกรัม ซึ่งหากสัมภาระที่นำไปมีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดไว้ก็ต้องเสียค่าระวางตามที่การรถไฟกำหนด

## 5.7 การสำรวจข้อมูลระยะเวลาการเดินทางโดยรถไฟสายตะวันออก




รูปที่ 5-6 แผนที่เส้นทางรถไฟที่ทำการสำรวจหาระยะเวลาการเดินทาง

จากการสำรวจข้อมูลระยะเวลาในการเดินทาง โดยมีจุดเริ่มต้นจากสถานีรถไฟหัวลำโพง ไปยังสถานีรถไฟหัวตะเข้ ซึ่งเป็นสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้สถานที่ที่จะทำการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 มากที่สุด ทำการสำรวจระหว่างวันที่ 29 -30 กันยายน พ.ศ. 2542 โดยการนั่งรถไฟหลายสายในช่วงเวลาที่ต่างกัน ใช้การวัดระยะเวลาในการเดินทางและระยะเวลาหยุดของรถไฟแต่ละขบวนในช่วงเวลาที่ทำการสำรวจ มีจำนวนข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทั้งสิ้น 6 ข้อมูล ซึ่งแสดงรายละเอียดในภาคผนวก ง

**ผลจากการเก็บข้อมูลในครั้งนี้มีประเด็นที่น่าสนใจพอสรุปได้ดังต่อไปนี้**

1 จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ระยะทางตามเส้นทางรถไฟจากสถานีรถไฟหัวลำโพงไปยังสถานีรถไฟหัวตะเข้มีระยะทางประมาณ 31 กิโลเมตร ซึ่งรถไฟใช้เวลาในการเดินทางขาไปจากกรุงเทพโดยเฉลี่ย 57 นาทีในขณะที่ขากลับเข้าสู่กรุงเทพจะใช้เวลาโดยเฉลี่ยมากกว่าขาไป คือ 62 นาที ในขณะที่เวลาหยุดโดยเฉลี่ยของขาไปเท่ากับ 13 นาที ในขณะที่ขากลับ 9 นาที ส่งผลให้ความเร็วของการเดินทางของทั้งขาไปและขากลับเท่ากับ 33 และ 31 กิโลเมตรต่อชั่วโมงตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 ระยะเวลาการเดินทางและความเร็วของการเดินทางโดยรถไฟ

| การเดินทาง | | ระยะเวลาเดินทาง (นาที) | ระยะเวลาหยุด (นาที) | ความเร็ว (กิโลเมตรต่อชั่วโมง) |
|---|---|---|---|---|
| • ขาไปจากกรุงเทพ | | | | |
| 281 | กรุงเทพ-กบินทร์บุรี | 51 | 12 | 37 |
| 497 | กรุงเทพ-กบินทร์บุรี | 62 | 22 | 30 |
| 277 | กรุงเทพ-กบินทร์บุรี | 57 | 6 | 33 |
| ค่าเฉลี่ย | | 57 | 13 | 33 |
| • ขากลับเข้าสู่กรุงเทพ | | | | |
| 278 | กบินทร์บุรี-กรุงเทพ | 50 | 9 | 37 |
| 368 | ฉะเชิงเทรา - กรุงเทพ | 56 | 9 | 33 |
| 284 | พลูตาหลวง-กรุงเทพ | 80 | 8 | 23 |
| ค่าเฉลี่ย | | 62 | 9 | 31 |

2 รถไฟที่ออกจากสถานีหัวลำโพงส่วนใหญ่จะมีการออกเดินทางตรงเวลา ทั้งนี้เนื่องมาจากรถไฟจะมาจอดรอที่สถานีก่อนจะถึงเวลาการเดินทาง ทำให้สามารถออกเดินทางได้ทันทีเมื่อถึงกำหนดเวลา ในขณะที่รถไฟขาเข้ากรุงเทพมหานครจะเสียเวลาในการรอคอยมาก เนื่องจากมีความล่าช้าสะสมของการเดินทาง โดยเฉพาะรถไฟที่มีระยะทางในการเดินทางไกล เช่น สายอรัญประเทศ-กรุงเทพ หรือ กบินทร์บุรี-กรุงเทพ มักจะมาถึงสถานีต่างๆไม่ตรงกับตารางเวลาการเดินรถ

3 จากการสำรวจข้อมูลพบว่า เมื่อเดินทางออกจากสถานีหัวลำโพงไปยังสถานีมักกะสัน จะต้องมีการหยุดหรือชะลอรถอยู่บ่อยครั้ง เนื่องจากบริเวณ 2 ข้างทางเป็นที่ตั้งของชุมชนแออัดหลายชุมชน เช่น ชุมชนคลองส้มป่อย ชุมชนมักกะสัน เป็นต้น นอกจากนี้การเดินรถขาออกจากเมืองในช่วงนี้ยังต้องมีการกั้นทางรถไฟหลายจุด เพราะมีจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟหลายแห่ง ส่งผลให้รถไฟต้องเสียเวลาในการรอเจ้าหน้าที่กั้นทางและทำให้การจราจรติดขัดด้วย นอกจากนี้ยังทำให้ความเร็วของการเดินทางมีค่าน้อยมากคือ 33 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับขาออก(กรุงเทพ-ท่าอากาศยาน) และ 31 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับขาเข้า(ท่าอากาศยาน - กรุงเทพ)

4 การหยุดรถแต่ละสถานีจะใช้เวลาประมาณ 1-2 นาที แต่ถ้ามีการรอหลีก หรือรอเสริมขบวนรถ จะทำให้เสียเวลานานมาก ส่งผลให้กำหนดเวลาในการเดินรถผิดไปจากตารางเวลาที่กำหนดไว้เป็นอย่างมาก แต่จากการคำนวณระยะเวลาในการเดินทางพบว่าเวลาในการเดินทางมักจะช้ากว่าระยะเวลาที่กำหนดไว้ไม่มาก คือใช้เวลาในการเดินทางจริงมากกว่าเวลาที่กำหนดไว้เฉลี่ยประมาณ 4 นาที ดังแสดงการเปรียบเทียบในตารางที่ 5-2

ตารางที่ 5-2 การเปรียบเทียบระยะเวลาในการเดินทางจริงกับระยะเวลาตามตารางการเดินรถ

| การเดินทาง | | ช่วงเวลาเดินทาง | | ระยะเวลาจริง(นาที) | ระยะเวลาตามตาราง (นาที) | ผลต่าง (นาที) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| • ขาไปจากกรุงเทพ | | ตามตาราง | เวลาจริง | | | |
| 281 | กรุงเทพ-กบินทร์บุรี | 08.00-08.58 | 08.02-09.05 | 63 | 58 | 5 |
| 497 | กรุงเทพ-กบินทร์บุรี | 11.20-12.40 | 11.21-12.45 | 84 | 80 | 4 |
| 277 | กรุงเทพ-กบินทร์บุรี | 15.05-16.03 | 15.05-16.08 | 63 | 58 | 5 |
| • ขากลับเข้าสู่กรุงเทพ | | | | | | |
| 278 | กบินทร์บุรี-กรุงเทพ | 09.45-10.40 | 09.57-10.56 | 59 | 55 | 4 |
| 368 | ฉะเชิงเทรา - กรุงเทพ | 13.01-14.05 | 13.23-14.28 | 65 | 64 | 1 |
| 284 | พญาตาหลวง-กรุงเทพ | 17.10-18.35 | 17.21-18.49 | 88 | 85 | 3 |
| เฉลี่ย | | | | | | 4 |

5 อย่างไรก็ตามเป็นที่น่าสังเกตว่าเมื่อเปรียบเทียบระยะเวลาในการเดินทางโดยรถไฟกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลพบว่ามีระยะเวลาการเดินทางโดยรถไฟในบางขบวนใช้เวลามากกว่าการเดินทางโดยรถยนต์มาก ทั้งที่ระยะทางในการเดินทางใกล้เคียงกันและการเดินทางโดยรถไฟมีเส้นทางเฉพาะไม่ต้องเผชิญกับการจราจรติดขัดหมือนรถยนต์ส่วนบุคคล

6 สำหรับรถไฟสายภาคตะวันออกที่ให้บริการในปัจจุบันมี 3 ชนิด คือ รถไฟชานเมือง รถไฟธรรมดา และรถไฟรวม ซึ่งทั้ง 3 ชนิดมีข้อบกพร่องหลายประการ เช่น

- เสียงเครื่องจักรดังมากขณะเดินทาง
- รถไฟส่วนใหญ่ที่ให้บริการในปัจจุบันเป็นรถไม่ปรับอากาศ ซึ่งไม่เหมาะกับสภาพอากาศเมืองไทยที่มีอากาศร้อนเกือบตลอดปี
- ที่วางสัมภาระยังมีการจัดตำแหน่งไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอ
- รถที่ให้บริการอยู่ในสภาพทรุดโทรมเนื่องจากใช้มานานและไม่มีการบำรุงรักษาที่ดีพอ

ผลจากการเก็บข้อมูลดังกล่าวสรุปได้ว่า รถไฟที่จะนำมาให้บริการแก่ผู้ที่ต้องการเดินทางเข้าออกท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 จะต้องมีลักษณะเฉพาะตัวและต้องทำการปรับปรุงรูปแบบการให้บริการจากที่การรถไฟแห่งประเทศไทยให้บริการอยู่ในปัจจุบันหลายประการ เช่น ควรเป็นรถไฟที่ให้บริการเฉพาะผู้โดยสารที่จะเดินทางเข้าออกท่าอากาศยานเท่านั้น มีความรวดเร็วและมีความแน่นอนในการเดินทาง รวมถึงสามารถอำนวยความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร ซึ่งจะกล่าวรายละเอียดของการให้บริการในบทที่ 6

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย