



สถานีเชื่อมต่อ-ตัวร่วม...ความฝันของคนกรุง



การที่เมืองไทยมีหน่วยงานที่พัฒนาโครงการรถไฟฟ้าหลายหน่วยงาน ก็เป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้ระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ไม่เชื่อมต่อกันอย่างแท้จริง การจะต่อรถไฟฟ้าต้องออกจากระบบหนึ่ง ออกจากตัวสถานี เพื่อเดินไปยังอีกระบบหนึ่ง แล้วจ่ายเงินเข้าระบบใหม่ ยังไม่ต้องพูดถึงเรื่องต้นทุนในการเดินทาง ถ้าพูดเฉพาะการสูญเสียเวลาก็ถือเป็นต้นทุนอย่างหนึ่ง

ในไม่กี่ความหวังของคนกรุงเทพฯ หลังจากที่ได้รับทราบข่าวสารว่ากรุงเทพฯ ในอีก 5-10 ปีจะมีรถไฟฟ้าให้บริการกว่า 10 เส้นทาง ครอบคลุมเส้นทางหลักๆ ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล นั่นคือการเชื่อมต่อกันของระบบรถไฟฟ้าคล้ายกับในต่างประเทศ ซึ่งคนในแวดวงอสังหาริมทรัพย์และขนส่งมวลชนระบบราง ต่างกล่าวไปในทิศทางเดียวกันว่าจะเกิดขึ้นได้ต้องมี การควมรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับรถไฟฟ้าให้เป็นหน่วยงานเดียว เพื่อบริหารจัดการให้การเดินรถไฟฟ้าทุกสายเป็นระบบเดียว

เพราะถ้าการพัฒนาโครงการ

รถไฟฟ้าเส้นทางใหม่ๆ ยังซ้ารอยเส้นทางปัจจุบันที่มีอยู่ ก็เป็นเรื่องน่าเสียดาย ขณะที่ “ตัวร่วม” ก็เป็นอีกหนึ่งในความหวังเช่นกันว่าจะได้เห็นเกิดขึ้นเป็นตัวโดยสารที่สามารถใช้ได้กับรถไฟฟ้าทุกระบบ หรืออาจจะใช้กับการเดินทางประเภทอื่น เช่น รถเมล์ เรือ ฯลฯ และใช้กับการซื้อสินค้าในร้านค้าต่างๆ เหมือนในต่างประเทศ ซึ่งหลังจากรอคอยมาหลายยุคหลายสมัย เปลี่ยนรัฐบาลไปหลายรอบ ทั้งรัฐบาลเลือกตั้ง รัฐบาลรัฐประหาร ก็ยังไม่มีแว้วว่าตัวร่วมจะเกิดได้จริง

จะเห็นว่าทุกครั้งที่มีข่าวเรื่องตัวร่วมได้ในระยะหนึ่ง ช่วนั้นก็เงียบหายไป ดังเช่นล่าสุด “บัตร์แมงมุม” ที่คนกรุงหวังว่าจะเป็นตัวร่วมที่กำลังจะเกิดขึ้นจริง ท้ายที่สุดก็ยังไม่ชัดเจนว่าจะออกมาใช้ได้จริงเมื่อไร และจะเป็นตัวร่วมที่ใช้ได้กับทุกระบบทั้งระบบปัจจุบัน และระบบรถไฟฟ้าเส้นทางใหม่ๆ หรือมีข้อจำกัดอื่นๆ อีก

คนกรุงเทพฯ คงได้แค่หวังว่ากรุงเทพฯ โฉมใหม่ 2565 ที่มีรถไฟฟ้าหลายเส้นทางเปิดให้บริการแล้ว จะมี

ตัวร่วมได้ใช้กัน

รถไฟฟ้าเส้นทางปัจจุบัน

- สายสีเขียว บางหว้า-สนามกีฬาแห่งชาติ และหมอชิต-แบริ่ง
- สายสีน้ำเงิน บางซื่อ-หัวลำโพง
- สายสีม่วง บางใหญ่-บางซื่อ
- แอร์พอร์ตลิงค์ พญาไท-สุวรรณภูมิ

แผนรถไฟฟ้าเส้นทางใหม่ๆ ที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ

- สายสีเขียวส่วนต่อขยาย แบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 13 กม. ปี 2561
- สายสีเขียวส่วนต่อขยาย หมอชิต-คูคต ระยะทาง 18.4 กม. ปี 2562
- สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย บางซื่อ-ท่าพระ ระยะทาง 13 กม. ปี 2562
- สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย หัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 13 กม. ปี 2562
- สายสีแดง รังสิต-บางซื่อ ระยะทาง 26 กม. ปี 2562
- สายสีแดง รังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (รังสิต) ระยะทาง 10 กม. ปี 2561



การจะต่อรถไฟฟ้าต้องออกจากระบบหนึ่ง
ออกจากตัวสถานี เพื่อเดินไปยังอีกระบบหนึ่ง
แล้วจ่ายเงินเข้าระบบใหม่ ยังไม่ต้องพูดถึง
เรื่องต้นทุนในการเดินทาง ถ้าพูดเฉพาะการ
สูญเสียเวลาก็ถือเป็นต้นทุนอย่างหนึ่ง

- สายสีแดง บางซื่อ-หัวหมาก
ระยะทาง 25.5 กม. ปี 2561
- เชื่อมแอร์พอร์ตลิงค์ ดอนเมือง-
พญาไท ระยะทาง 22 กม. ปี 2562
- สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี
ระยะทาง 21 กม. ปี 2563
- สายสีชมพู แคราย-มีนบุรี ระยะ
ทาง 36 กม. ปี 2564
- สายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง
30.4 กม. ปี 2564 ■