



# รถไฟฟ้าสาย(สีเขียว)ล่าสุด

## ทำไม?...มีเหตุต้องสะดุด

**เป็นอะไร**ที่คนกรุงเทพฯ เริ่มจะชินๆ ซาๆ กันแล้ว กับ ปัญหาความไม่ลงตัว ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ที่กว่าจะได้ นั่งได้ใช้บริการกันแต่ละที มีอันให้ต้องร้องเพลงรอ รอแล้วรอเล่า แทบทุกคราวที่เมื่อถึงกำหนดเปิดหัวรถ ก็ต้องเลื่อนออกไป ด้วย ข้ออ้าง “ขัดข้องทางเทคนิค”

ยุ่งยากกันถึงขนาด นายกษ ฤกษ์ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในฐานะหัวหน้าคสช. ต้องใช้อำนาจตามมาตรา 44 คลี่ปมมาแล้ว อย่างเช่น โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ล่าสุด มีข่าวปวดแปลบหัวใจคนกรุงเทพฯ และชานเมือง อีกแล้ว ตามที่แว่วมาว่า รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ใต้) ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ไม่สามารถออกวิ่งให้บริการได้ตามกำหนด(จริงๆ ก็เลยมานานแล้ว และอาจจะต้องตั้งตาคอยกันเหงือกแห้งต่อไปอีก)

เพราะติดปัญหาตรงที่ หน่วยงานที่จะรับโอนมาบริหารงาน ต่อคือกรุงเทพมหานคร

(กทม.) ไม่มีเงินจ่ายให้หน่วยงานที่ลงทุนสร้างอย่างรฟม. สิริรวมทั้งค่าโครงสร้าง และค่าติดตั้งระบบประมาณที่ ตัวเลขกลมๆ 21,000 ล้านบาท

โครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และชานเมือง มีเจ้าของโครงการหลายราย คือ กทม.(เจ้าของสัมปทานรถไฟฟ้าบีทีเอส) รฟม. (เจ้าของรถไฟฟ้าหลายสาย แต่ที่ให้บริการแล้วคือ รถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินบางซื่อ-หัวลำโพง และรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางซื่อ-บางใหญ่) รฟท.เป็นเจ้าของแอร์พอร์ตลิงค์ รถไฟฟ้าสายสีแดง ทั้งที่กำลังสร้าง และสร้างเสร็จมานานแล้วแต่ไม่มีขบวนรถมาวิ่ง(บางซื่อ-ตลิ่งชัน เกาะแนวรถไฟฟ้าใต้)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวมี 2 ช่วง คือส่วนเหนือ ขยาย

จากสถานีหมอชิตของบีทีเอส ไปยังสะพานใหม่ คูคต ส่วนได้ ต่อขยายจากสถานีแบริ่ง ไปสิ้นสุดที่สมุทรปราการ ซึ่งได้ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้วทั้งโครงสร้างงานโยธา ทางวิ่ง ระบบราง สถานีอาคารจอดแล้วจร และศูนย์ควบคุมการเดินทาง ทั้งสองโครงการนี้ เริ่มต้นงานโยธาโดยรฟม. แต่ก็เหมือนกับมาเดิมเดิมเพื่อให้บริการคนเมืองและปริมณฑลได้ใช้บริการกันแบบเต็มระบบ ระยะทางยาวกว่า 63 กิโลเมตร

แต่สุดท้าย โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนใต้ แบริ่ง-สมุทรปราการ กลับทำให้คนปากน้ำ คนกรุงเทพฯ ต้องรอแกล้วจากกำหนดเดิมที่จะเริ่มทดลองวิ่งนำร่องจากสถานีแบริ่งไปสำโรง ในวันที่ 1 มีนาคม 2560 มีอันต้องเลื่อนออกไป ย่อมกระทบถึงแผนวิ่งตลอดสายส่วนใต้อย่างไม่ต้องสงสัย

เพราะเกิดข้อพิพาทระหว่างรฟม.กับกทม. เนื่องจาก กทม. “บจี้” ไม่มีเงินกว่า 2 หมื่นล้านบาทมาจ่ายให้แบริ่ง. ขณะที่ รฟม.เองก็อึดๆ ว่าจะเข้ามาดำเนินการเอง โดยอาจจะให้บีทีเอสเข้ามาเดินรถต่อเลย

เรื่องนี้ จึงนับเป็นอีกหนึ่งมหากาพย์ ว่าด้วยความไม่ลงตัว ของรถไฟฟ้า

ในการที่ประชุมสภาทท.สมัยสามัญ สมัยที่ 1 ครั้งที่ 4 ประจำปี 2560 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ ฝ่ายบริการทท. จะเสนอญัตติ ขอความเห็นชอบในหลักการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ พร้อมขอจัดสรรงบประมาณกับทางสภาทท. เพื่อให้สำนักการจราจรและขนส่ง นำเงินสะสมทท. ไปใช้จ่ายในการรับโอนทรัพย์สินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ จาก รฟม.โดยเร็ว



กทม. เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถทั้ง 2 โครงการ รวมทั้งจัดการติดตั้งระบบเดินรถ

สำหรับภาระทางการเงินของกทม. หาก รับมอบ 2 โครงการ รวมทั้งสิ้น 84,517.72 ล้านบาท แบ่งเป็น ค่างานโครงสร้างพื้นฐาน 60,815.72 ล้านบาท ซึ่งกทม.ต้องชำระคืนให้ กระทรวงการคลังและค่างานติดตั้งระบบเดินรถ 23,702 ล้านบาท โดยกทม.เป็นผู้ดำเนินการเองเมื่อจำแนกในเส้นทางเบร็ง-สมุทรปราการ มีค่างานโครงสร้างพื้นฐาน 21,085.47 ล้านบาท และค่างานติดตั้งระบบเดินรถ 8,895 ล้านบาท ส่วนเส้นทางหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต มีมูลค่างานโครงสร้างพื้นฐาน 39,730.25 ล้านบาท มูลค่างานติดตั้งระบบเดินรถ 14,807 ล้านบาท

เมื่อสำรวจความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวใต้ ช่วง

เมื่อเปิด “โทมไลน์” การดำเนินการรถไฟฟ้าเส้นนี้ มีจุดเริ่มต้นจากคณะผู้บริหารกทม.ในยุค ม.ร.ว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร เป็นผู้ว่า กทม. ต้องการนำส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือและใต้ มาให้กทม.บริหารจัดการเองจากเดิมที่เคยเป็นสิทธิของรฟม. เนื่องจากเห็นว่า เป็นโครงการเชื่อมต่อกับเส้นทาง “สายสุขุมวิท” ที่มีอยู่เดิม (ตามสัญญาฉบับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี จะหมดสัญญากับกทม.ในปี 2572 ก็จะทำให้กทม.สามารถบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีเขียวใต้เต็มทั้งระบบ)

กทม.จึงขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) กระทั่งที่ประชุมคจร. มีมติเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 เห็นชอบให้กทม.เป็นผู้เดินรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และช่วงเบร็ง-สมุทรปราการ ภายหลังจากรฟม.ก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ระหว่างกทม. กระทรวงคมนาคม และรฟม. ไปเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2559 ต่อมาวันที่ 15 มิถุนายน 2559 “อมร กิจเชวงกุล” รองผู้ว่า กทม. ปฏิบัติราชการแทนผู้ว่า กทม.ในขณะนั้น ได้เห็นชอบและมอบหมายให้บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด วิสาหกิจ

เบร็ง-สมุทรปราการ ทั้งระบบ 13 สถานี ระยะทาง 13 กิโลเมตร “สุรเชษฐ์ เหล่าพลสุข” ผู้อำนวยการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวใต้ช่วงเบร็ง-สมุทรปราการ เปิดเผยว่า ขณะนี้การก่อสร้างงานโยธา ระบบราง รวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอดแล้วจรแล้วเสร็จตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2559 ถือว่าเร็วกว่าแผนที่กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 4 มกราคม 2560 หลังจากเริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี 2555 รฟม.จะรับมอบงานก่อสร้างอย่างเป็นทางการในวันที่ 6 กุมภาพันธ์นี้ และจะเปิดให้บริการเดินรถจากเบร็ง-สมุทรปราการตามแผนที่กำหนดไว้ คือเดือนธันวาคม 2561

สุรเชษฐ์บอกว่า รฟม.จะรอดิจจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เพื่อมอบให้รฟม.เป็นผู้ดำเนินการเองจากนั้นจะเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อเปิดเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐปี 2556 แต่คาดว่าจะเดินรถตลอดเส้นทางในเดือนธันวาคม 2561

“สุรณ อาณากุล” รองผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กทม. เปิดเผยว่า ในการประชุมสภากทม.วันที่ 8 กุมภาพันธ์ ฝ่ายบริหารจะเสนอหลักการและเหตุผลเพื่อขออนุมัติงบประมาณนำค่าใช้จ่ายให้ทางรฟม. เพื่อให้ทันในช่วงที่กำหนดไว้ไม่เกินเดือนมีนาคม ซึ่งกทม.อยากจะให้เปิดให้บริการให้เร็วที่สุด 1 สถานีแรกช่วงเบร็ง-สำโรง แต่หากยังไม่สามารถโอนได้ก็ต้องหารือกับรฟม.ว่า จะให้มีการเดินรถไปก่อนเพื่อประชาชนได้หรือไม่ แต่ทางรฟม.มีระเบียบว่าหากมีหน่วยงานอื่นมาใช้พื้นที่ของรฟม. ก็ต้องมีค่าเช่า ดังนั้นคงต้องพูดคุยเพื่อหาทางออกร่วมกัน เพราะเป็นเรื่องการบริหารประชาชน

“ทั้งหมดก็ต้องรอการอนุมัติจากสภากทม. เพราะการใช้จ่ายเงินต้องผ่านสภากทม. แต่ยังคงเชื่อว่า จะโอนแล้วเสร็จเพื่อจะเดินรถให้ทันในเดือนมีนาคม”

“นิรันดร์ ประดิษฐ์กุล” สมาชิกสภากทม. ในฐานะรองประธานสภากทม. ระบุว่า หากฝ่ายบริหารกทม.ต้องการดำเนินการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ก็ต้องนำข้อมูล หลักการและเหตุผลมาเสนอต่อที่ประชุมสภากทม.ให้รับทราบ เพื่อขอความเห็นชอบอนุมัติงบประมาณ ซึ่ง

## โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ลำลูกกา-สมุทรปราการ) รถไฟฟ้ายกระดับ ระยะทาง 66.5 กิโลเมตร

- ลำลูกกา-คูคต
- คูคต - สะพานใหม่
- สะพานใหม่ - หมอชิต
- หมอชิต - อ่อนนุช
- อ่อนนุช - เบร็ง
- อุดมสุข - สุวรรณภูมิ
- ธนาชิตี - วัดศรีวงษ์
- เบร็ง - สมุทรปราการ
- สมุทรปราการ - บางปู







ตั้งแต่ “สถานีเคหะสมุทรปราการ” ไปถึง “สถานีหมอชิต” และ  
อนาคตอีก 2-3 ปีก็จะนั่งรถเดียวต่อจากหมอชิตไปเยี่ยมญาติที่  
สะพานใหม่ คูคต ลำลูกกา ได้สบายใจเฉิบ

● รัชพงศ์ คงสาย ●

สำนักข่าวเนชั่น