



## ค่าโง่...รถไฟฟ้า

### ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

**ด**ำเนินการบริหารงานที่ผิดพลาด ทำให้รถไฟฟ้าหลายสายไม่มาตามนัด เพราะสร้างเสร็จแต่ไม่มีรถไฟฟ้าวิ่ง

ที่เห็นชัดสายสีแดงช่วง “บางซื่อ-ตลิ่งชัน” สร้างเสร็จตั้งแต่ 18 ก.ค. 2555 วันนี้ 5 ปีผ่านไป ก็ยังเป็นรถไฟฟ้าแม่สายบัวที่สร้างเกือบรอบรถไฟฟ้ามาหาแถมยังต้องเสียค่าดูแลปีละหลาย 10 ล้านบาท

เหตุเกิดเพราะ “ร.ฟ.ท.-การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย” นำการซื้อขบวนรถไปผูกไว้กับสายสีแดงช่วง “บางซื่อ-รังสิต” ซึ่งก็เป็นอีกสายที่ได้ชื่อว่าสุดอืด

โดยเฉพาะสัญญาซื้อรถ เปิดประมูลตั้งแต่ปี 2554 ใช้เวลา 4 ปีกว่าเคาะใช้รถญี่ปุ่นและเซ็นสัญญาปี 2559 ล่าสุดยังไม่เปิดไลน์ผลิต คาดว่าปี 2563-2564 ถึงจะพร้อมเปิดหวูด

จาก “สายสีแดง” ตอนนี้นำกำลังจะเกิด

กรณีเดียวกันกับสายสีน้ำเงินต่อขยาย “บางซื่อ-ท่าพระและหัวลำโพง-บางแค” ถึง 1 สถานีพื้นหลอ “บางซื่อ-เตาปูน” จะจนกันได้แล้ว เพื่อช่วยให้ผู้ใช้สายสีม่วงนั่งจากคลองบางโพง-เตาปูนเข้าเมืองได้สะดวกโยธิน แต่การเปิดบริการสายสีน้ำเงินต่อขยายก็ต้องรอ 2-3 ปี เมื่อการเดินทางยังไม่มาตามนัด

ปัจจุบันงานก่อสร้างคืบหน้ากว่า 90% ทั้งโครงการจะเสร็จเดือน ธ.ค.นี้ ขณะที่การวางรางจะเสร็จต้นปี 2561

ระหว่างช่วงรอรถไฟฟ้ามาวิ่ง “รฟม.-การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” ต้องควักกระเป๋าจ่ายค่าดูแลโครงสร้างเฉลี่ยเดือนละ 20 ล้านบาท หรือปีละ 240 ล้านบาท

กำลังพิจารณาโมเดลที่ดินช่วง “สนามชัย-ท่าพระ” ไซต์ของ ข.การช่าง ที่ส่งมอบงานแล้วเดือน มิ.ย.ที่ผ่านมา รฟม.ต้องจ้างให้ดูแลโครงสร้างต่ออีกเดือนละ 5 ล้านบาท

เช่นเดียวกับอุโมงค์ใต้ดิน “หัวลำโพง-สนามชัย” ของอิตาเลียนไทยฯ โครงสร้างยกระดับ “เตาปูน-ท่าพระ” ของยูนิคฯ และท่าพระ-หลักสอง ของซิโน-ไทยฯ จะ

เสร็จปลายปีนี้ รฟม.ต้องจ่ายสัญญาละ 5 ล้านบาท

ยังไม่รวมค่าชดเชย 800-1,000 ล้านบาท ที่ผู้รับเหมาขอเคลม รฟม.ที่ส่งมอบพื้นที่ช้า จนต้องต่อเวลาก่อสร้างออกไป

ค่าใช้จ่ายที่เพิ่ม เป็นเอฟเฟกต์จากสัญญาสัมปทานเดินรถล่าช้า ที่รัฐ-เอกชนชกเยอกันไปมากกว่า 2 ปีกว่าจะมีข้อยุติ ผลสุดท้ายก็หนีไม่พ้น ผู้รับสัมปทานรายเดิม “บีอีเอ็ม-บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ” ที่ได้เดินรถสายสีน้ำเงินทั้งโครงการช่วย 47 กม. เพื่อให้เดินรถต่อเนื่อง

ถึงจะสับเกียร์ห้าเร่งงานแค่ไหน แต่มีเสียงยืนยันจากบีอีเอ็ม “สมบัติกิจจาลักษณ์” ยังไงปีหน้าคนฝั่งธนฯก็ยังไม่ได้นั่งรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตามแผนจะเปิดช่วงหัวลำโพง-หลักสอง ก.ย. 2562 และเตาปูน-ท่าพระ มี.ค. 2563

จริง ๆ สายสีน้ำเงิน ต้องเสร็จพร้อมกันทั้งงานโยธา-เดินรถ แต่มาติดหล่มช่วงคัดเลือกเอกชน เพราะวิชั่นฝ่ายบริหารที่ไม่จูนกัน เลยทำให้การรันโครงการสูญทั้งเวลาและเงินทอง

ขณะที่สายสีเขียวช่วง “แบริ่ง-สมุทรปราการ” ตกอยู่ในสภาพไม่ต่างกัน ต้องเสียค่าดูแลโครงสร้างเดือนละ 7-8 ล้านบาท เพราะงานโยธาเสร็จตั้งแต่ ธ.ค. 2559

ปัจจุบัน “กทม.-กรุงเทพมหานคร” จ้างบีทีเอสเดือนละ 20 ล้านบาท เดินรถ 1 สถานีจากแบริ่ง-สำโรง ระหว่างรอติดตั้งระบบและเคลียร์หนี้ 6 หมื่นล้านกับ รฟม. พร้อมเปิดปลายปี 2561

ต้องรอดูสายต่อไปทั้งสีเขียวต่อขยายหมอชิต-คูคต สีส้มศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี สีชมพูแคราย-มีนบุรี และสีเหลืองลาดพร้าว-สำโรง ที่ผู้รับเหมากำลังตอกเข็มกันสนุกสนาน

อย่าให้เกิดบทเรียนซ้ำซาก **สร้างเสร็จ แต่ยังไม่ใช้งานไม่ได้**

รัฐก็ต้องปรับการทำงานให้สิ้นไหลและไปพร้อม ๆ กันทั้งโยธาและระบบให้คุ้มค่ากับภาษีที่ประชาชนจ่ายไป