



สามัญสำนึก

พัฒนพันธุ์ วงษ์พันธุ์

ระเบิดเวลา...รถไฟฟ้า

หลับรอมมา 1 ปีเต็ม ๆ จากที่เป็นพื้นหลออยู่ 1 สถานีที่สุดแล้วรถไฟฟ้าสายสีม่วง สามารถเชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงินเสียที

ไม่ต้องลงสายสีม่วงที่บางซื่อ และนั่งชัตเติลบัสเพื่อไปต่อสายสีน้ำเงิน เหมือนเมื่อก่อน

บันทึกไว้ด้วยว่า รัฐบาล คสช. คือ รัฐบาลที่เดินหน้าขับเคลื่อนระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล แบบเต็มสตรีม

ไล่มาตั้งแต่สี่แยกส่วนต่อขยาย ทั้งฝั่งปากน้ำ และฝั่งพหลโยธิน

สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี

สีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง

สีชมพู แคราย-มีนบุรี

และที่เพิ่งเห็นชอบไปหมด ๆ คือ สีม่วงใต้ บางซื่อ-สุขสวัสดิ์-พระประแดง

ที่ยังรอส่ง ครม. อาทิ สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-ตลิ่งชัน และสีน้ำเงินที่ลากยาว จากบางแคต่อเนื่องไปถึงพุทธมณฑลสาย 4 รวมถึงสายสีแดง บางซื่อ-หัวหมาก

หลังจากไฟเขียว ให้เดินหน้าก่อสร้างรถไฟฟ้าครบทั้ง 10 เส้น กระทั่งระดมทุนยังมีแผนเดินหน้ารถไฟฟ้าเฟสที่ 2 ซึ่งนอกจากจะเสริมเติมโครงข่ายในเฟสที่ 1 ในกรุงเทพฯ ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ยังลากยาวไปเชื่อมกับจังหวัดปริมณฑลใกล้เคียง รอบ ๆ กรุงเทพฯ

เหมือนโยแมงมุมดี ๆ นี้เอง

ล่าสุดคือ รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม) ซึ่งเพิ่งเปิดรับฟังความคิดเห็นครั้งแรก เพื่อสรุปภาพรวม การเชื่อมระหว่างโซนตะวันออกและตะวันตก

“จะสรุปภายในเดือนสิงหาคมนี้ว่า รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลจะเป็นระบบไหน เช่น โมโนเรล โลตัสเรล และจะเป็นโครงข่ายย่อยที่จะนำเข้าไปบรรจุในแผนรถไฟฟ้าระยะที่ 2 ซึ่งใจก้ากำลังศึกษา จะแล้วเสร็จปีหน้า” นายอาคม

เต็มพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม บอกกับผู้สื่อข่าว

นอกจากสายสีน้ำตาล ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาว่าจะเป็นทางด่วน, โมโนเรล หรือทางด่วน+โมโนเรล โดยนำเสาดมอบนถนนเกษตร-นวมินทร์ ที่สร้างทิ้งไว้นานแล้ว ยังมีสายสีอื่น ๆ ที่อยู่ระหว่างรอคิวศึกษาอีกหลายเส้นทางไหน ๆ รัฐบาล คสช. เป็นหัวขบวนในเรื่องนี้ ที่อยากฝากเอาไว้ก็คือ อย่าให้มีปัญหา “พื้นหลอ” เกิดขึ้นซ้ำอีก เพราะดูจากรถไฟฟ้าที่ประมูลไปแล้ว รวมทั้งที่เพิ่งอนุมัติโครงการไปสด ๆ ร้อน ๆ มีโอกาสเกิดเหตุการณ์คล้าย ๆ กัน และอาจกลายเป็นระเบิดเวลาในอนาคต

ตัวอย่างจากสายสีม่วงเก่า (บางใหญ่) กับสีม่วงใหม่ (ราษฎร์บูรณะ-พระประแดง) ซึ่งในอนาคตจะต้องต่อเชื่อมกัน กลายเป็นบางใหญ่-พระประแดง

หรือสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี ซึ่งต้องเชื่อมกับศูนย์วัฒนธรรม-ตลิ่งชัน

คงซำกันไม่ออก ถ้าหารถไฟฟ้าเส้นเดียวกัน จะมีผู้ให้บริการ 2 ราย

หากให้ต้องลงจากขบวนหนึ่ง เพื่อไปต่ออีกขบวนหนึ่ง ทั้ง ๆ ที่อยู่บนรางเดียวกัน คงแปลกพิลึก

แต่ที่น่าจะเป็นปัญหา และหนีไม่พ้นแน่นอน ก็คือ อัตราค่าบริการ เพราะสุดท้ายแล้ว ผู้รับหน้าที่เดินรถก็คือ “เอกชน” ซึ่งเป็นไปไม่ได้ที่ยอมเข้ามาเป็นผู้ประกอบการเดินรถ โดยไม่หวังผลกำไร

ดูง่าย ๆ จากรถไฟฟ้าสายสีเขียว วันนี้ถ้าต้องขึ้นจากหมอชิตไปสำโรง ต้องเสียค่าโดยสารถึง 46 บาท ถ้าไปบางหว้าก็ 52 บาท หรือสายสีม่วง จากบางใหญ่มาต่อสายสีน้ำเงินเพื่อไปหัวลำโพง แม้ รฟม.จะยกเว้นค่าเชื่อมต่อ 16 บาท แต่ต้องจ่ายค่าโดยสารตลอดเส้นทางถึง 70 บาท ซึ่งในชีวิตจริง แต่ละวันเราอาจต้องต่อรถไฟฟ้ามากกว่า 1 สาย

เพราะฉะนั้น ใครที่คิดว่ามีรถไฟฟ้าเป็น 10 สาย จะตอบโจทย์การใช้ชีวิต อาจเป็นความจริงแค่เสี้ยวเดียว เนื่องจากค่าโดยสารที่สูงลิ่ว

ทั้งหลายทั้งปวง ไม่ว่าจุดเชื่อมต่อ หรือค่าโดยสาร รวมถึงปัญหาอื่น ๆ สมควรเป็นสิ่งที่ภาครัฐต้องคิดหาคำตอบไว้ตั้งแต่วันนี้

อย่าให้กลายเป็นระเบิดเวลาในวันหน้า