



บุญช่วย กายาดี

ตัวร่วมรอไปก่อน

รถไฟกำลังเดินทางเร่งก่อสร้างหลายเส้นทาง อย่างเช่น รถไฟฟ้าโมโนเรลสายสีชมพูแคราย-มีนบุรี สายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง ซึ่งการก่อสร้างคืบหน้าไปอย่างมากแล้ว และล่าสุดเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2563 ที่ผ่านมา พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ได้เป็นประธานในพิธีรับรถไฟฟ้าโมโนเรลขบวนแรก โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และจะทยอยรับมอบขบวนรถจากผู้ผลิตมายังประเทศไทยอย่างต่อเนื่องไปจนครบจำนวน 42 ขบวน สำหรับสายสีชมพู และอีก 30 ขบวนสำหรับสายสีเหลือง ภายในปี 2564 ควบคู่กับขั้นตอนการติดตั้งและทดสอบระบบเพื่อสร้างความมั่นใจ และเตรียมความพร้อมสำหรับการเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในปี 2565 นอกจากนี้ยังมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต สะพานใหม่-คูคต และแบริ่ง-สมุทรปราการ ซึ่งได้เปิดทดลองวิ่งไปจนถึงสถานีวัดพระศรีมหาธาตุแล้ว และคาดว่าจะเปิดให้บริการตลอดเส้นทางถึงสถานีคูคตได้ภายในเดือน ธ.ค.นี้

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บึงกุ่ม) ยกระดับ 22.1 กม., โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) จะเปิดประมูลงานโยธาที่เตรียมเปิดประมูลในเร็วๆ นี้

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ทั้งสายสีส้มตะวันออกศูนย์วัฒนธรรม-สถานีสุวินทวงศ์ คาดจะเปิดบริการเดินรถได้ในปี 66 ซึ่งงานก่อสร้างเป็นไปตามแผน และสายสีส้มตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ก่อสร้างเสร็จในปี 68

ยังมีโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง บางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-ตลิ่งชัน ที่อยู่ภายใต้กำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย แม้ว่าไม่สามารถทำได้ตามกำหนดเวลา เนื่องจากมีความล่าช้าในการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ซึ่งผู้รับเหมาขอขยาย

เวลาก่อสร้างกว่า 500 วัน ในงานก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ ทำให้ไม่สามารถเดินรถได้ตามกำหนดเวลาในปี 64 แต่ภาครัฐพยายามที่จะเร่งรัดให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

โครงการทั้งหมดนี้เป็นเพียงบางส่วนที่รัฐเร่งเดินหน้าโครงการ และยังมีหลายโครงการที่รอคิวที่จะก่อสร้าง และภายใน 5 ปีน่าจะเปิดให้วิ่งครบแทบทุกเส้นทาง ดูเหมือนทุกอย่างเดินทางคืบไปอย่างต่อเนื่อง ต่างจากตัวร่วมที่กระทรวงคมนาคมผลักดันเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทาง โใบเดียวใช้ได้ทุกระบบ รถ เรือ ราง รถเมล์ แต่จนแล้วจนรอดก็ยังไม่มีความคืบหน้า ได้แต่คาดเดาว่าจะเริ่มใช้ได้มาโดยตลอด แต่แล้วก็แหวกกันทุกครั้งไป

และครั้งล่าสุด สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ได้ออกมาระบุอย่างชัดเจนว่า โครงการติดตั้งระบบตัวร่วม ว่า ขณะนี้อยู่ระหว่างการพัฒนาของทั้ง 2 บริษัท เบื้องต้นการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้พัฒนาการใช้บัตรโดยสารข้ามระบบของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง เพื่อรองรับการใช้บัตรแมงมุมและบัตรโดยสาร MRT

ส่วน บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือบีทีเอส เป็นผู้พัฒนาระบบในส่วนของสายสีเขียว เพื่อรองรับการใช้บัตรแรบบิท คาดจะเริ่มใช้ระบบตัวร่วมได้ภายในสิ้นปี 2563 นี้ หรือช้าสุดภายในต้นปี 2564 ด้านแอร์พอร์ตเรลลิงก์ก็อยู่ระหว่างการทดสอบระบบหัวอ่านเพื่อสามารถอ่านข้อมูลบัตรรถไฟฟ้าระบบอื่นๆ ได้

อย่างไรก็ตาม ก็คงต้องมารอลุ้นกันว่าตัวร่วมที่รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมพยายามผลักดันกันมาโดยตลอดนั้นจะเริ่มใช้กันได้จริงหรือไม่ เพราะล่าสุดนั้นยังติดปัญหาในเรื่องของการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (AFC) ของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วงนั้น ที่คณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. ยังไม่ได้มีการอนุมัติกรอบวงเงินค่าปรับปรุงระบบหัวอ่านรถไฟฟ้าทั้ง 2 สาย เนื่องจากสายสีน้ำเงิน บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ หรือ BEM ในฐานะผู้รับสัมปทานมีการแจ้งว่าแบกรับค่าใช้จ่ายไม่ไหว ประกอบกับยังมีความล่าช้าในการสั่งซื้ออุปกรณ์ที่เกิดขึ้นจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทำให้การพัฒนาตัวร่วมเพื่อรองรับบัตรโดยสารข้ามระบบทำได้ไม่เต็มที่

ดังนั้น มีความเป็นไปได้สูงว่าการใช้ตัวร่วมไม่ทันสิ้นปีนั้นแน่นอน และสิ่งที่ประชาชนผู้ใช้บริการจะทำได้คือรอแล้วกรอ 10 ปีก็ยังไม่คืบ.