

# 'ศักดิ์สยาม'แจงเหตุดับฝันรถไฟฟ้า4จว.

## ● ผู้โดยสารน้อยสร้างไม่คุ้มถึงสั่งรื้อ

## ● บัสอัจฉริยะก่อนค่อยทรานส์ฟอर्म

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม ให้สัมภาษณ์ถึงนโยบายการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนในต่างจังหวัด ที่สั่งให้ทบทวนรูปแบบจากรถไฟฟ้ามาเป็นรถเมล์ทำให้อุตสาหกรรมวิจัยจำนวนมากว่าเป็นการดับฝันความหวังผู้คนที่ต่างจังหวัดที่จะได้ใช้รถไฟฟ้าเหมือนคนกรุงเทพฯ ว่า อยากให้ทำความเข้าใจก่อนว่ารถไฟฟ้ามี 2 รูปแบบหลัก ๆ โดยวัดจากปริมาณผู้โดยสารคือ รถไฟฟ้าขนาดเล็ก (รางหนัก) หรือ เซฟวีเรล ที่บรรทุกผู้โดยสารตั้งแต่ 4 หมื่นไปถึงหลักแสนคน และ โมโนเรล หรือ รถไฟฟ้ารางเดี่ยว หรือรถไฟฟ้ารางเบา (แตรม) บรรทุกผู้โดยสาร 4 หมื่นคนลงมา ก่อสร้างง่ายกว่าลงทุนถูกกว่า หากปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นสามารถเพิ่มจำนวนตู้ขบวนผู้โดยสารได้มากขึ้น

หลักการก่อสร้างจะพิจารณาจากปริมาณผู้โดยสารเป็นสำคัญ

ใจกลางกรุงเทพฯ มีรถไฟฟ้าเซฟวีเรล 2 สาย คือ รถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียวและรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีสายสีน้ำเงินที่เชื่อมสายสีม่วง ส่วนชานเมืองจะเป็นส่วนต่อขยายคือโมโนเรลสายสีชมพู (แจ้งวัฒนะ-มีนบุรี) กับสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) หลายจังหวัดการจราจรยังไม่หนาแน่นเท่าชานเมืองของกรุงเทพฯ เมื่อผู้โดยสารไม่หนาแน่นหากก่อสร้างรถไฟฟ้าผลที่ตามมาคือให้เอกชนร่วมลงทุนจะเกิดปัญหาค่าโดยสารแพง ภาระจะตกอยู่กับประชาชน หากเก็บค่าโดยสารถูกเอกชนก็ไม่คุ้มทุน

นายศักดิ์สยาม กล่าวอีกว่า เรื่องนี้ได้ให้หลักคิดใหม่ว่า หากสายไหนปริมาณการจราจรไม่คุ้มทุนให้ทบทวนรูปแบบการก่อสร้าง เช่น โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วง

ท่าอากาศยานนานาชาติ ภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ระยะทาง 42 กม. ที่มีรูปแบบเป็นรถไฟฟ้ารางเบาเงินประมาณ 3.52 หมื่นล้านบาท การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) พบว่าผู้โดยสารมีเพียง 3 หมื่นคนต่อวัน อาจจะไม่คุ้มทุน จึงให้ทบทวนรูปแบบและนำโมเดลต่างประเทศมาใช้ นั่นคือใช้รถบัสที่พ่วงต่อกันและใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ที่เรียกว่ารถบัสอัจฉริยะที่ไร้คนขับ (Arterial Rapid Transit, Automated Rapid Transit) หรือ เออาร์ที (ART) มีรูปแบบคล้าย ๆ รถแตรมแต่ใช้ต้นทุนเพียง 1.77 หมื่นล้านบาท ลดต้นทุนเดิมได้เกือบ 2 หมื่นล้านบาท

นายศักดิ์สยาม กล่าวต่อว่า หากในอนาคตปริมาณผู้โดยสารเพิ่มสามารถปรับเป็นโมโนเรลได้ ดังนั้นในจังหวัดอื่น ๆ ก็เช่นกัน รฟม. ต้องไปทบทวนทั้งหมด ส่วนจังหวัดที่รัฐบาลมอบให้ท้องถิ่นดำเนินการก็ให้เป็นเรื่องของท้องถิ่นในส่วนที่คมนาคมดูแลขอให้ทบทวน ไม่ถือเป็นการรื้อและไม่ดับฝันประชาชน แต่ทำเป็นขั้นตอน พิจารณาจากหลักความเป็นจริง

ผู้สื่อข่าวสอบถามนายศักดิ์สยามว่า รฟม. มีแผนแม่บทก่อสร้างรถไฟฟ้า จ.ภูเก็ต เชียงใหม่ นครราชสีมา และพิษณุโลก เนื่องจากที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจร (จจร.) มอบหมาย ซึ่งขับเคลื่อนต่อจากนโยบายรัฐบาล คสช. และอ้างอิงผลการศึกษาจากสำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง (สนข.) ที่ศึกษาแผนแม่บทก่อนมอบให้ รฟม.ดำเนินการต่อ โดยผลการศึกษาของ สนข. วิเคราะห์ว่ารถรางภูเก็ตจะมีผู้โดยสารถึง 8 หมื่นคน หมายความว่าผลการศึกษาของ สนข. ไม่น่าเชื่อถือใช่หรือไม่ นายศักดิ์สยาม ตอบคำถามนี้สั้น ๆ ว่า เป็นเรื่องเก่าคนเข้มารับตำแหน่งได้แก้ปัญหาเก่า ๆ ในหลายเรื่องจนถูกประชาชนวิพากษ์วิจารณ์ว่าไม่มีผลงาน ทั้งที่ตนต้องใช้เวลาแก้ไขหลายเรื่อง อาทิ คลีโฉบเวสต์.

