



• ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์
อดีตรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

รถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน สีเขียว

กับการแก้ปัญหาที่ต่างกัน (1)



สามารถ ราชพลสิทธิ์ รองหัวหน้าพรรคประชาธิปัตย์ และอดีตรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

แสดงความคิดเห็นถึงปัญหาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสายสีเขียว ว่า รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน-สายสีเขียว ปัญหาเหมือนกัน รฟม. “แก้” แต่ กทม. “โยน”

หลายคนคงไม่รู้วารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีเขียวมีปัญหาทางการเงินในการต่อขยายเส้นทางเหมือนกัน รฟม. เจ้าของสายสีน้ำเงินแก้ปัญหาด้วยการขยายสัมปทานให้ผู้เดินรถไฟฟ้า แต่ กทม.เจ้าของสายสีเขียวแก้ปัญหาด้วยการ “โยน” ปัญหาให้รัฐบาล

รฟม.แก้ปัญหาารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายอย่างไร โดยรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินภายใต้

การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ประกอบด้วยเส้นทางหลักและส่วนต่อขยาย ดังนี้

1.1 รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนหลัก

ส่วนหลัก ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ระยะทาง 20 กิโลเมตร รฟม.ลงทุนงานโยธาเป็นเงินจำนวน 91,249 ล้านบาท และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทานลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า อาณัติสัญญาณ สื่อสาร และระบบตั๋ว เป็นเงินจำนวน 24,563 ล้านบาท และให้บริการเดินรถตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547-2572 มีอัตราค่าโดยสารในปัจจุบัน 17-42 บาท

1.2 รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

ส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทาง 11.08 กิโลเมตร

และช่วงหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 15.9 กิโลเมตร รฟม.ลงทุนงานโยธาเป็นเงินจำนวน 59,583.75 ล้านบาท และ BEM ลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า อาณัติสัญญาณ สื่อสาร และระบบตั๋ว เป็นเงินจำนวน 22,785.42 ล้านบาท และให้บริการเดินรถตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2592 มีอัตราค่าโดยสารในปัจจุบัน 17-42 บาท

1.3 ปัญหาของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และวิธีแก้ปัญหาของ รฟม.

ขณะเดียวกันปัญหาของสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายคือ หากผู้เดินรถไม่ใช่ BEM ผู้โดยสารจะต้องเปลี่ยนขบวนรถ ไม่สามารถเดินทางแบบต่อเนื่อง (Through Operation) ได้ และจะต้องเสียค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน รฟม. (โดยคณะกรรมการตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรือ คสช. ที่ 42/2559) จึงแก้