

รถไฟฟ้า'ชมพู่-เหลือง'

ยกคุณภาพชีวิตหนูนเศรษฐกิจฐานรากขยายตัว

การจราจรติดขัดเป็นปัญหาหลักที่เสี่ยงไม่ได้สำหรับคนเมืองกรุง ดังนั้นจึงต้องพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว จึงเป็นทางเลือกที่ช่วยบรรเทาปัญหาดังกล่าว และเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้สามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างทั่วถึง แผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง และหนึ่งในระบบที่มีการเร่งรัดลงทุนของภาครัฐมาโดยตลอด คือ **โครงการขนส่งทางราง** เพื่อสนับสนุนการเดินทางในเมือง โดยการก่อสร้างรถไฟฟ้า

ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว 11 สายทาง ได้แก่ สายสีเขียว (สุขุมวิท) ช่วงหมอชิต-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต, สายสีเขียว (สีลม) ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ-บางหว้า, สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง, ช่วงหัวลำโพง-บางแค (หลักสอง) และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ, รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน, สายสีทอง ช่วงกรุงธนบุรี-คลองสาน, สายสีแดง (เหนือ) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และสายสีแดง (ตะวันออก) ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวม 211 กิโลเมตร (กม.)

และล่าสุด ภายในปี 2566 จะเปิดให้บริการอีก 2 เส้นทาง ได้แก่ **รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร (กม.)** และ**สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 กม.** ซึ่งทั้งสองโครงการนั้นการก่อสร้างมีความคืบหน้าไปแล้วเกือบ 100% อย่างสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ทั้งด้านงานโยธา งานระบบ รวมทั้งแล้วมีความคืบหน้าถึง 98.73% ขณะที่สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี คืบหน้าไป 95.97%

ซึ่ง **สุพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอส** กล่าวว่า อยู่ระหว่างหารือกับกระทรวงคมนาคมและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อกำหนดการเปิดให้บริการ **รถไฟฟ้าสายสีเหลือง** โดยตั้งเป้าเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ พร้อมเก็บค่าโดยสารในเดือน มิ.ย.2566 ถือว่าเร็วกว่าแผน ซึ่งขณะนี้ได้เริ่มทดสอบระบบเดินรถ ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบความปลอดภัยทั้งหมดโดยไม่มีผู้โดยสาร จะมีแต่พนักงานให้บริการเดินรถ พนักงานประจำสถานีเข้าปฏิบัติการเหมือนเปิดบริการจริง

สำหรับ การทดสอบเดินรถเสมือนจริงนี้จะมีที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) เข้าตรวจสอบระบบความปลอดภัยตามมาตรฐาน หากผ่าน จะให้การรับรอง จากนั้นจะสามารถเปิดให้ผู้โดยสารเข้าใช้บริการได้ ซึ่งบริษัทคาดว่าในช่วงเดือน พ.ค.2566 จะเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการฟรีเป็นเวลา 2 สัปดาห์ ขณะที่กระทรวงคมนาคมเจรจาขอให้เพิ่มระยะเวลาให้ประชาชนทดลองใช้บริการฟรีเป็น 1 เดือน ซึ่งอยู่ระหว่างพิจารณาความพร้อมร่วมกัน

ด้าน **รถไฟฟ้าสายสีชมพู** มีแผนเปิดให้บริการช่วงไตรมาส 3/2566 หรือประมาณเดือน ส.ค.2566 โดยจะเริ่มทดสอบระบบเดินรถเสมือนจริงช่วงเดือน ก.ค.2566 ในรูปแบบเดียวกับสายสีเหลือง แต่เนื่องจากยังมีปัญหาจุดขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าบนถนนแจ้งวัฒนะ มีพื้นที่ก่อสร้างทับ



ซ้อนทับโครงการพลัดเวย์ของกรมทางหลวง กระทั่งต่อการก่อสร้าง เช่น สถานีพหลโยธิน (PK26) สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี (PK0) สถานีศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ (PK12) จึงต้องพิจารณาความพร้อมในการเปิดให้บริการตลอดสายหรือเปิดให้บริการบางส่วน (PARTIAL Operation)

อย่างไรก็ตาม เป้าหมายของรถไฟฟ้าสายสีชมพู เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเขตมีนบุรีและจังหวัดนนทบุรี มีทั้งหมด 30 สถานี จะเปิดให้บริการตลอดสายภายในปลายปี 2566 ส่วนสีชมพู ส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี มีความก้าวหน้างานโยธา 21.92% ความก้าวหน้าระบบรถไฟฟ้า 9.66% ความก้าวหน้าโดยรวม 17.81% นั้นจะก่อสร้างเสร็จปี 2567 ตั้งเป้าจะเปิดให้บริการในปลายปี 2567

ขณะที่ การจัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าทั้งสองสาย **การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)** จะเป็นผู้กำหนด ซึ่งตามสัญญาร่วมลงทุนปี 2559 กำหนดค่าโดยสารเริ่มต้นที่ 14 บาท สูงสุด 42 บาท และจะปรับตามดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ทั้งนี้ก่อนเปิดให้บริการจะมีการปรับอัตราค่าโดยสาร โดยใช้ CPI 3 เดือนก่อนวันที่เริ่มให้บริการ

อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมยังมีแผนที่จะก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมอีกหลายพื้นที่ โดยมีแผนที่จะเปิดให้บริการในปี 2569 เช่น โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีแดง (เหนือ) ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 8.84 กม., สายสีแดง (ตะวันออก) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 14.80 กม., สายสีแดง (ตะวันออก) ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 22.50 กม. ซึ่งทั้งสามโครงการอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมเสนอ ครม.เพื่อขออนุมัติโครงการ

ส่วนโครงการที่เปิดให้บริการปี 2570 ได้แก่ แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ช่วงพญาไท-ดอนเมือง ระยะทาง 21.80 กม. ซึ่งรวมอยู่ในโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมสามสนามบิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะทาง 23.60 กม. อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา ณ เดือน ก.พ.2566 คืบหน้า 7.73%

และ **เปิดให้บริการปี 2571** ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ใต้) ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 5.76 กม., โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก) ช่วงบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก ระยะทาง 20.15 กม. ทั้งสองโครงการอยู่ระหว่างการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-บางขุนนนท์ ระยะทาง 13.40 กม. ขณะนี้อยู่ระหว่างขึ้น

ตอนการดำเนินการประกวดราคา

ในอีกไม่กี่ปีโครงการการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าก็จะครอบคลุมมากขึ้น แต่สิ่งจำเป็นที่ต้องเร่งรีบดำเนินการคือ **ระบบตัวร่วม** ที่ปัจจุบันเปลี่ยนมาเป็นบัตร **EMV Contactless (Europay Mastercard and Visa)** ขณะนี้มีการใช้บัตร EMV Contactless ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าได้แล้ว เช่น รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน, รถไฟฟ้าสายสีม่วง, รถไฟสายสีแดง, รถโดยสารขสมก.-เรือไฟฟ้า Mine Smart Ferry ส่วนการใช้บัตร EMV Contactless เพื่อชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีชมพูและรถไฟฟ้าสายสีเหลืองอยู่ระหว่างดำเนินการปรับระบบซอฟต์แวร์ร่วมกัน

นายสุรพงษ์ กล่าวว่า เพื่อเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าสายสีเหลือง สายสีชมพู และรถไฟฟ้าสายอื่นๆ ของบีทีเอส ปัจจุบันบริษัทอยู่ระหว่างดำเนินการ หากเปิดให้บริการรถไฟฟ้าอย่างเต็มรูปแบบแล้ว ผู้โดยสารจะสามารถใช้บัตรเครดิต บัตรเดบิต และยังสามารถใช้บัตรแรบบิทเข้าสู่ระบบเพื่อใช้บริการได้

ซึ่งในเบื้องต้นได้ตกลงกับ **ธนาकरกรุงไทย** เร่งติดตั้งระบบรองรับบัตร EMV โดยช่วงแรกของสายสีเหลือง เนื่องจากมีเวลาน้อย จะติดตั้ง 1 ช่องทางเข้าพิเศษก่อน จากนั้นระยะ 2 จะขยายไปทุกช่องทางเข้า ส่วนสีชมพูจะมีการติดตั้งรองรับบัตร EMV ครบทุกช่องทางได้ทันก่อนเปิดให้บริการ

อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมการใช้บัตร EMV Contactless เพื่อชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าร่วมกันนั้นติดปัญหาที่ยังไม่สามารถให้บริการได้ เนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี ได้ตั้งบริษัทลูกคือ บริษัท อีสเทิร์นบางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM: Eastern Bangkok Monorail) และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM: Northern Bangkok Monorail)

โดยตีความในสัญญาที่ลงนามร่วมกันว่าการใช้ระบบตัวร่วม คือบัตรแมงมุม แต่เมื่อเปิดสัญญาสัมปทานพบว่าในสัญญาระบุว่าเป็นการใช้บัตรตัวร่วมเท่านั้น ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้กำหนดให้การใช้บัตร EMV Contactless คือการใช้ระบบตัวร่วม ทำให้กระทรวงคมนาคมได้ทำหนังสือบันทึกเพื่อชี้แจงต่อเอกชนและ รฟม.ถึงการตีความผิด

อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะในด้านการเดินทางให้มีความสะดวกสบายมากขึ้น ก็จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน และหนูนเศรษฐกิจฐานรากให้ขยายตัวเพิ่มสูงตามไปด้วย รวมไปถึงยังช่วยเพิ่มศักยภาพของที่ดินในพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งพื้นที่รอบๆ สถานีรถไฟฟ้าจะมีศักยภาพเพิ่มสูงขึ้น

ดังนั้น พื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและชมพู ที่แม้ว่าจะเป็นเส้นทางรถไฟฟ้ารางเบา เป็นระบบรถไฟฟ้าขนาดเล็ก ไม่มีเส้นทางผ่านเข้ากรุงเทพมหานครชั้นใน แต่ก็ช่วยอำนวยความสะดวกในเรื่องของการเดินทางและการเชื่อมต่อการเดินทางให้กับคนในพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง ยังมีการเปลี่ยนแปลงต่อเนื่องแน่นอนในอนาคต.