สจล./วศ.อ.'58

สยามธุรกิจ
Siam Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 950

Section: First Section/-
วันที่: เสาร์ 11 - ศุกร์ 17 กรกฎาคม 2558
ปีที่: 20 **ฉบับที่:** 1547 **หน้า:** 8(บนซ้าย)
Col.Inch: 77.16 **Ad Value:** 73,302 **PRValue (x3):** 219,906 **คลิป:** ขาว-ดำ
หัวข้อข่าว: สัมภาษณ์พิเศษ: ลุยสร้างรถไฟฟ้าหลากสี คิดให้รอบคอบเพื่อประโยชน์มวลรวม

ลุยสร้างรถไฟฟ้าหลากสี
คิดให้รอบคอบเพื่อประโยชน์มวลรวม

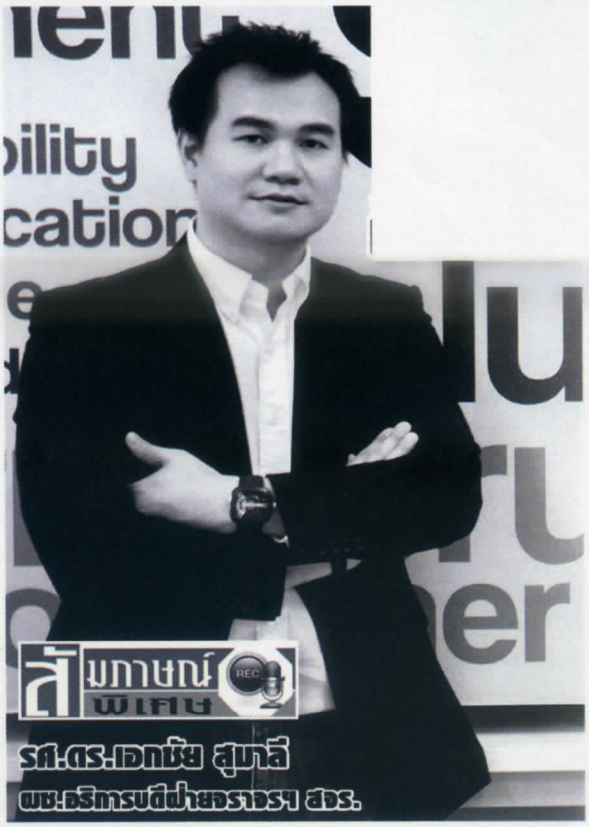
เป็นที่ชัดเจนมากขึ้น เมื่อรัฐบาลวางแผนลุยก่อสร้างรถไฟฟ้าหลากสี โดยกำหนดว่า นับตั้งแต่ปี 2558-2564 ไทยจะมีการลงทุนรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลอย่างน้อย 8 เส้นทาง ระยะทาง 170 กิโลเมตร วงเงินกว่า 7 แสนล้านบาท

สำหรับรถไฟฟ้า 8 สายที่กระทรวงคมนาคมกำหนดไว้ในแผนแล้ว ได้แก่ 1.สายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต 2.สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี 3.สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี 4.สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-บางกะปิ-สำโรง 5.แอร์พอร์ตลิงค์ ช่วงดอนเมือง-พญาไท 6.ส่วนต่อขยายสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง-หัวหมาก 7.ส่วนต่อขยายสายสีแดง ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยศูนย์ธรรมศาสตร์รังสิต และ 8.ส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4

อย่างไรก็ดี แผนแม่บทโครงข่ายรถไฟฟ้าหลากสีนี้ กระทรวงคมนาคมมีการศึกษามาตั้งแต่ 20 ปีที่ผ่านมา คำถามสังคมจึงตามมา ดังนั้น **"ทีมข่าวสยามธุรกิจ"** จึงขอจับเข่าคุย **"รศ.ดร.เอกชัย สุมาลี"** ผู้ช่วยอธิการบดีฝ่ายจราจรและขนส่งมวลชนและผู้อำนวยการศูนย์ Smart City Research Center (SCRC) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง นักวิชาการสู่นักพัฒนาผู้เชี่ยวชาญด้านไอที คมนาคม และการวางผังเมือง ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ร่วมวางแผนและพัฒนาระบบคมนาคมให้กับประเทศอังกฤษ เกาะฮ่องกงและญี่ปุ่น นอกจากนี้ ยังได้ริเริ่มพัฒนารูปแบบเมืองของกรุงเทพมหานครไปสู่รูปแบบ Smart Cities หรือการปรับใช้ระบบ IT เข้ามาช่วยในการบริหารจัดการเมือง ได้ตระหนักถึงความสำคัญโครงการพัฒนาสร้างรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร 10 สายควบคู่กับการพัฒนาสิ่งต่างๆ หรือพื้นที่รอบรถไฟฟ้าที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ เพื่อก่อให้เกิดผลดีต่อประชาชนและประเทศชาติสูงสุด

รศ.ดร.เอกชัย บอกว่า แผนแม่บทระบบรางมีการทำมากว่า 10 ปี 20 ปีแล้ว เมื่อมองสภาพบ้านเมืองในปัจจุบันอาจจะไม่ตรงกัน 100% แล้ว ซึ่งการออกแบบโครงข่ายรถไฟฟ้าของไทยถือว่าดีพอสมควร แต่ยังมีบางเส้นบางตอนไม่สอดคล้องกับการใช้พื้นที่ในปัจจุบัน เช่น สายสีเหลือง และสายสีชมพู ยังเหมาะสมหรือไม่ที่วางไว้เป็นฟีดเดอร์ จึงอยากให้คิดให้รอบคอบมากขึ้น ถ้าสามารถตอบได้อย่างชัดเจนและในมองอนาคตไปอีก 20 ปีข้างหน้าแล้วยังเหมาะสมก็จะเป็นเรื่องดี เพราะถ้าใช้เงินมหาศาลก่อสร้างไปแล้วไม่เกิดประโยชน์แล้วกลับมาแก้ปัญหาทีหลัง ทุกอย่างล้วนเป็นต้นทุนของประเทศทั้งสิ้น

เช่นเดียวกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ที่มีการก่อสร้างออกต่างจังหวัด ซึ่งนอกเหนือการดูแลของ กทม. จะให้ใครเป็นคนเดินรถ เพราะส่วนต่อขยายดังกล่าวอยู่ในความดูแลของ



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จึงเกิดคำถามขึ้นว่า ผู้ที่จะมาเดินรถไฟฟ้าถ้าจะเป็นเจ้าเดิม หรือคนละเจ้า และประชาชนจะสะดวกอย่างที่ควรจะเป็นหรือไม่ ถ้าเจ้าของเดินรถคนละเจ้า ประชาชนต้องคอยเปลี่ยนขบวนรถหรือไม่ ตรงนี้ต้องอย่าให้เกิดขึ้น เพราะประชาชนไม่รู้แน่ๆ ว่าเราต้องเปลี่ยนรถเพราะรถไฟฟ้าเส้นนี้ มี 2-3 เจ้าเป็นผู้เดินรถ ต้องเข้าใจและเปลี่ยนรถเอง ถ้าเป็นเช่นนี้จะเลวร้ายกว่าระบบรถเมล์เลยทีเดียว

อีกหนึ่งเรื่องที่เป็นห่วง คือ โมเดลการพัฒนารถไฟฟ้าของไทยแตกต่างจากฮ่องกงที่วางแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าไปพร้อมๆ กัน (TOD หรือ Transit-Oriented Development) ทำให้เกิดการสร้างเมืองและสร้างรายได้ให้กับองค์กรรถไฟฟ้าของฮ่องกง อย่างของไทยที่เห็นได้ชัดคือ รฟม.สูญเสียโอกาสในการพัฒนาที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า เช่นรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางใหญ่-บางซื่อ ทาง รฟม.ไม่ได้วางรากฐานศูนย์ซ่อมต่างๆ เพื่อรองรับการ

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทร 0-2253-5000, 0-2651-4700 แฟกซ์ 0-2253-5001, 0-2651-4701 อีเมล์: help@iqnewsclip.com

สยามธุรกิจ
Siam Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 950

Section: First Section/-
วันที่: เสาร์ 11 - ศุกร์ 17 กรกฎาคม 2558
ปีที่: 20 **ฉบับที่:** 1547 **หน้า:** 8(บนซ้าย)
Col.Inch: 77.16 **Ad Value:** 73,302 **PRValue (x3):** 219,906 **คลิป:** ขาว-ดำ
หัวข้อข่าว: สัมภาษณ์พิเศษ: ลุยสร้างรถไฟฟ้าหลากสี คิดให้รอบคอบเพื่อประโยชน์มวลรวม

พัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ ดังนั้น เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จก็ไม่มีกิจกรรมใดที่จะช่วยให้ รฟม.มีรายได้เพิ่มเติมเลย

ทั้งนี้ จุดอ่อนของการพัฒนารถไฟฟ้าของไทยอีกเรื่อง คือ ที่ผ่านมา รฟม.ต้องกู้เงินมาลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้มีหนี้สินสะสมมหาศาลจนถึงวันนี้ ในขณะที่เอกชนที่ได้รับว่าจ้างให้มาเดินรถไม่ต้องแบกรับภาระหนี้แต่อย่างใด นอกจากนี้ ผลประโยชน์จากการลงทุนรถไฟฟ้ากลับตกอยู่กับเอกชนที่ซื้อที่ดินตามแนวรถไฟฟ้ามาพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เช่น คอนโดมิเนียมราคาแพงตามแนวสายทางรถไฟฟ้าส่งผลให้คนมีรายได้สูงเข้าถึงการใช้บริการรถไฟฟ้ามากกว่าผู้มีรายได้น้อย

"ทุกวันนี้จะเห็นคอนโดฯ เกิดขึ้นตามแนวรถไฟฟ้าเป็นจำนวนมาก ซึ่งมีราคาที่แพงด้วย แต่เจ้าของไม่ได้มีการจ่ายภาษีพิเศษนอกเหนือจากคนอื่น คนที่เสียประโยชน์คือประชาชนที่ต้องมาซื้อคอนโดฯ แพง ดังนั้นทำอย่างไรคนทำงานมา 2-3 ปี จะเข้าถึงที่พักอาศัยในราคาที่สมเหตุสมผลได้ การบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงต้องมี เพื่อไม่ให้ประชาชนเสียประโยชน์"

อย่างไรก็ตาม หากต้องการให้การลงทุนรถไฟฟ้าไม่สร้างภาระให้ภาครัฐมากเกินไป รัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดแนวทางพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าในเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นโมเดลที่ใช้กันทั่วโลก คือ การพัฒนาพื้นที่ใจกลางเมืองเป็นลักษณะคอมเพล็กซ์ สำนักงานเช่า โรงแรม ที่พัก เช่นที่ก่อนหน้านี้ รฟม.มีแผนพัฒนาที่ดินบริเวณศูนย์ซ่อมห้วยขวาง หรือที่ตั้งสำนักงานใหญ่ รฟม.ส่วนตามแนวสายทางก็จะพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ปานกลาง เหมือนที่ผู้ได้รับสัมปทานรถไฟฟ้าบีทีเอสนำที่ดินตามแนวรถไฟฟ้ามาสร้างคอนโดฯ ตลอดจนการเปิดแนวรถไฟฟ้าใหม่ที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาเมืองใหม่ ซึ่งนอกจากจะทำให้หน่วยลงทุนมีรายได้จากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์แล้ว ยังเป็นการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าด้วย

iQNewsClip
www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทร 0-2253-5000, 0-2651-4700 แฟกซ์ 0-2253-5001, 0-2651-4701 อีเมล์: help@iqnewsclip.com