

มาตรการทางกฎหมายในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชน
ด้วยรถไฟฟ้าในเมือง*

LEGAL MEASURES REGARDING PROVIDING AND CONTROLLING MASS TRANSIT
BY ELECTRIC TRAIN IN THE CITY

ฐิติชญาณ์ คงชู

Thitichaya Khongchoo

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

National Institute of Development Administration

E-mail: thitichaya.k@nsru.ac.th

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี หลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองและศึกษามาตรการทางกฎหมายในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองของประเทศไทย การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ ใช้การศึกษาข้อมูลจากเอกสารเป็นหลัก

จากการศึกษาพบว่า ปัจจุบันประเทศไทยมีหน่วยงานที่ให้บริการเดินรถไฟฟ้าในเขตเมือง 3 หน่วยงาน ได้แก่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด, บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน), และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยแต่ละหน่วยงาน มีหลักเกณฑ์ในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่แตกต่างกัน ทั้งนี้เนื่องจากหน่วยงานดังกล่าวมีการดำเนินงานภายใต้ข้อบังคับและระเบียบที่แตกต่างกัน ทำให้เกิดปัญหาในการให้บริการ

คำสำคัญ: การขนส่งมวลชน; รถไฟฟ้า; มาตรการทางกฎหมาย

Abstract

Objectives of this research were to study concepts, theories, guidelines about providing and controlling mass transit by electric train in the city and study legal measures regarding providing and controlling mass transit by electric train in the city. This research was a Qualitative Research, mainly using documentary research.

*Received July 16, 2021; Revised May 5, 2021; Accepted June 2, 2021

The results of this research revealed that at present, there were three main agencies responsible for the operation of railways in the urban area: SRT Railway Company Limited, Bangkok Mass Transit System Public Company Limited and Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited. Each agency had different criteria for the preparation and control of mass transit by train. This is because such agencies operated under different regulations causing service problems.

Keywords: Mass Transit; Electric Train; Legal Measures

บทนำ

การเดินทางในเมืองใหญ่ๆ ซึ่งเป็นศูนย์กลางความเจริญทางด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนในแต่ละวันมีประชาชนเดินทางเข้าและออกเป็นจำนวนมาก และด้วยปริมาณรถยนต์ที่หนาแน่น ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ตัวเมืองใหญ่ การเดินทางต้องใช้ระยะเวลาค่อนข้างมาก บางครั้งอาจต้องเสียเวลา ในการเดินทางไปและกลับเกือบครึ่งวัน นอกจากจะเป็นการเสียเวลาแล้ว ยังสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการเดินทางอีกด้วย ทั้งนี้เคยมีคำกล่าวของกุสตาโว เปโตร (Gustavo Petro) อดีตนายกรัฐมนตรีของเมืองโบโกตา ประเทศโคลอมเบีย ได้กล่าวไว้ว่า “A developed country is not a place where the poor have cars. It’s where the rich use public transportation.” ประเทศที่พัฒนาแล้วไม่ใช่เป็นประเทศที่คนจนมีรถส่วนตัว แต่เป็นประเทศที่คนรวยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (ซัชชาติ สิทธิพันธุ์, 2560) และหากพิจารณาบรรดาตัวเมืองใหญ่ๆที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในหลายประเทศทั่วโลก เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ เป็นต้น ได้มีการพัฒนารูปแบบการขนส่งมวลชนภายในเมือง โดยจัดทำระบบขนส่งมวลชนระบบรางเป็นการขนส่งหลักของประเทศ มีการสร้างเส้นทางรถไฟให้ครอบคลุมพื้นที่สำคัญๆภายในประเทศและสามารถเชื่อมโยงกับการคมนาคมขนส่งประเภทอื่นได้อีกด้วย เนื่องจากการขนส่งระบบราง มีข้อได้เปรียบกว่าการขนส่งประเภทอื่น ทั้งในเรื่องของต้นทุนในการขนส่งที่ค่อนข้างต่ำ สามารถขนส่งผู้โดยสารได้คราวละมากๆ การขนส่งมีความเหมาะสมกับทุกสภาพดินฟ้าอากาศ มีความปลอดภัยค่อนข้างสูง และที่สำคัญยังก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศค่อนข้างน้อย เมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน (นระ คมนามูล, 2547)

สำหรับประเทศไทยการขนส่งด้วยระบบรางเกิดขึ้นครั้งแรกในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 โดยในสมัยนั้น ประเทศสยามถูกคุกคามจากการล่าอาณานิคมของลัทธิจักรวรรดินิยมตะวันตก โดยประเทศมหาอำนาจ อาทิ ประเทศอังกฤษ ประเทศฝรั่งเศส ส่งผลทำให้ประเทศสยามจำต้องปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ เพื่อให้ทัดเทียมกับนานาอารยประเทศ และเพื่อไม่ให้ประเทศตะวันตกใช้เป็น

ข้ออ้างในการยึดครองดินแดน ด้วยเหตุผลเพียงเพราะเป็นประเทศ ที่มีความล้าหลัง และไม่ทันสมัย โดยพระองค์ทรงเสด็จประพาส ไปยังประเทศต่างๆ และทรงนำเอาแนวความคิดการจัดการระบบการคมนาคมขนส่งแบบตะวันตก มาปรับปรุง การคมนาคมขนส่งทางบกในประเทศสยาม จวบจนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยมีรูปแบบในการขนส่งมวลชนด้วยระบบรางอยู่ 2 รูปแบบ คือ ระบบรางภายในเมืองและระบบรางระหว่างเมือง (นระ คมนามูล, 2547) โดยการดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางรางทั้งหมดจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม (Ministry of Transport) โดยมีสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข) เป็นผู้ออกแบบเส้นทางสำหรับเส้นทางรถไฟระหว่างเมืองและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ต่อมาในปีพ.ศ. 2562 ประเทศไทยจะได้มีการประกาศให้จัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 เพื่อทำหน้าที่ในการกำกับดูแลระบบขนส่งทางรางทั้งประเทศให้มีมาตรฐานเดียวกัน โดยกรมการขนส่งทางรางมีอำนาจ ในการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง ทั้งยังมีอำนาจในการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่ง ทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ กำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง (พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม ฉบับที่ 18 พ.ศ.2562, 2563)

อนึ่งโครงการรถไฟฟ้าในเขตเมืองแต่ละโครงการมีการดำเนินงานอย่างอิสระมีความเป็นเอกเทศ โดยปราศจากองค์กรหรือหน่วยงานกลางที่จะเข้ามาทำหน้าที่ในการจัดทำและควบคุมระบบการขนส่งมวลชน ด้วยรถไฟฟ้าในเมืองให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งระบบ และแม้ว่าในปัจจุบันจะมีประกาศจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้น ซึ่งมีพันธกิจ 3 ด้าน คือ 1) ยกย่องมาตรฐานและกำกับดูแลด้านการขนส่งทางรางของประเทศ, 2) พัฒนาศักยภาพการขนส่งทางรางให้เป็นที่ยอมรับและตอบสนองต่อความต้องการผู้ใช้บริการ, และ 3) พัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรและองค์ความรู้ระบบรางให้มีประสิทธิภาพตอบสนองต่อพลวัตในการเปลี่ยนแปลงแต่อย่างใดก็ตาม เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมือง พบว่า ยังขาดกฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการควบคุม การกำกับดูแล เช่น การกำกับดูแลและกำหนดมาตรฐานในการให้บริการ การควบคุมการให้บริการ เพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้รับบริการและผู้ประกอบการ การกำหนดอัตราค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นๆ ที่เป็นธรรมและมีมาตรฐานเหมือนกัน ทั้งระบบ การให้บริการบัตรโดยสารที่ผู้โดยสารสามารถใช้เดินทางสำหรับรถไฟฟ้าภายในเมืองกรณีในต่างจังหวัด การควบคุมและกำกับมาตรฐานในการส่งเสริมการแข่งขันของผู้ประกอบการ การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสำหรับโครงสร้างพื้นฐาน การก่อสร้าง การออกแบบ การเดินรถ การมีใบอนุญาตในการขับขี่รถไฟและใบอนุญาตในการประกอบกิจการเดินรถ ช่างเทคนิคและผู้ตรวจสอบสภาพของรถไฟก่อนให้บริการ รวมถึงการตรวจสอบหรือสอบสวนกรณีอุบัติเหตุเกิดขึ้น และบทกำหนดโทษต่างๆ

สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เป็นต้น เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า อีกทั้งเพื่อสร้างความเป็นธรรมในเรื่องอัตราค่าธรรมเนียมนการโดยรถไฟฟ้า ซึ่งการใช้รูปแบบของสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าที่แตกต่างกัน จะส่งผลต่อข้อกำหนดด้านการลงทุน การกำหนดอัตราค่าโดยสาร รวมทั้งเงื่อนไขในการปรับอัตราค่าโดยสาร และในกรณีที่ผู้โดยสารต้องการเปลี่ยนสายรถไฟฟ้า จากรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินไปเป็นรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ผู้โดยสารจะต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น ส่งผลให้เกิดความสับสนแก่ผู้ใช้บริการและความไม่เป็นธรรมในการได้รับบริการด้านขนส่งมวลชนสาธารณะระบบรางภายในเมือง

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องเร่งพัฒนาและปรับปรุงระบบกฎหมายเกี่ยวกับการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองและควร มีองค์กรหรือหน่วยงาน ที่เข้ามามีบทบาททำหน้าที่ในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองโดยเฉพาะ อีกทั้งควรมีกลไกทางกฎหมายในการจัดทำควบคุม ตรวจสอบและกำหนดอัตราค่าโดยสารที่ชัดเจน เพื่อสร้างความเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการและเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันครอบคลุมพื้นที่ในเขตภูมิภาค ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนผู้ใช้บริการและนักท่องเที่ยว สร้างความเจริญก้าวหน้าให้กับประเทศชาติ ทั้งนี้เพราะการขนส่งถือเป็นพื้นฐานของการพัฒนาประเทศอย่างหนึ่ง

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี หลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมือง
2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองของประเทศไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้วิธีการศึกษาข้อมูลจากการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยผู้วิจัยจะทำการศึกษาเอกสารชั้นปฐมภูมิและเอกสารชั้นทุติยภูมิ อันได้แก่ หนังสือ ตำรา บทความทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ งานวิจัย บทบัญญัติกฎหมายและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองของประเทศไทย จากนั้นผู้วิจัยจะทำการศึกษาเชิงวิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อให้ทราบมาตรการทางกฎหมายในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองของประเทศไทย

ผลการวิจัย

1. ผลการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี หลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมือง พบว่า ปัจจุบันประเทศไทยมีหน่วยงานที่ให้บริการ (Operator) เดินรถไฟฟ้าในเขตเมืองอยู่ 3 หน่วยงาน ได้แก่

1.1 บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ภายใต้กระทรวงคมนาคม เป็นบริษัทในเครือของการรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 9 ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในเชิงพาณิชย์ มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่น รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและรถไฟฟ้าชานเมืองสาย สีแดง 2 สาย ทั้งนี้เพื่อไม่ให้ขัดแย้งกับพระราชบัญญัติการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ซึ่งกำหนดให้บริษัทเดินรถไฟฟ้าจะต้องเป็นเอกชนอย่างเดียวนั้น (เนตรนภา วรศิลป์, 2556) โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือ แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษเดิมอยู่ในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ภายหลังรัฐบาลได้นำโครงการนี้มาเป็นโครงการเร่งด่วนและแยกการก่อสร้างต่างหาก จากระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ดำเนินการก่อสร้างโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ในปีพ.ศ. 2553 โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ก่อนเปลี่ยนผู้ดำเนินการเป็นบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ภายใต้สัญญาว่าจ้างดำเนินงานจากกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร อันประกอบด้วย บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) และ ไซน่า เรลเวย์ส์ คอนสตรัคชั่น คอร์ปอเรชั่น จากประเทศจีน ในปีพ.ศ. 2564 ซึ่งต่อมารัฐบาลได้มีการพิจารณารวมรถไฟฟ้าสายนี้เข้าเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ในการบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุง การรถไฟแห่งประเทศไทย จะมีกลุ่มงานด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะ ซึ่งทำหน้าที่รับผิดชอบบริหารจัดการงานด้านก่อสร้างบำรุงรักษาทางรถไฟ และสิ่งก่อสร้าง ที่เกี่ยวข้องในกิจการรถไฟ รวมถึงวางเป้าหมายเชิงกลยุทธ์สำหรับองค์กรในการปฏิบัติการก็จรร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล การพัฒนา และลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ภายใต้กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบหรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง และในกลุ่มงานโครงสร้างพื้นฐานจะมีหน่วยงานย่อยๆเพื่อดูแลรับผิดชอบโครงการพิเศษและก่อสร้างตลอดจนมีฝ่ายการช่างโยธาทำหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการวางแผน

บริหารจัดการ การดำเนินการโครงการขนส่งระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ก่อสร้างทางสายใหม่ โครงการก่อสร้างทางคู่ โครงการปรับปรุงโครงสร้างทาง และโครงการรถไฟความเร็วสูง (ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงสร้างและการจัดองค์การอำนาจหน้าที่และสถานที่ติดต่อเพื่อขอรับข้อมูลข่าวสารของการรถไฟ พ.ศ. 2542, 2542)

1.2 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited (BEM) เกิดขึ้นจากการควบรวมบริษัท ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ระหว่างบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตามมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งได้ให้ ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2558 โดยทางบริษัทได้ยื่นขอจดทะเบียนก่อตั้ง กับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ภายใต้วัตถุประสงค์ในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า นอกจากนี้ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ยังดำเนินการจัดทำโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่อันเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยบริษัทฯ ได้เป็นคู่สัมปทานกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) (วาริธร โปยมรัตน์, 2561) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครภายใต้สัญญาสัมปทานระหว่าง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยนั้น มีทั้งหมด 2 โครงการ ได้แก่

1.2.1 โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย โดยบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในการลงทุนในระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ภายใต้เงื่อนไขสัญญาและมีสิทธิ์ในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า โครงการนี้มีระยะทาง 20 กิโลเมตรเส้นทางช่วงหัวลำโพง-บางซื่อเปิดให้บริการเดินรถเมื่อปี 2547 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย มีระยะทางรวม 27 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งใต้ดินประมาณ 5 กิโลเมตร และทางวิ่งยกระดับประมาณ 22 กิโลเมตร มีสถานีรวมทั้งสิ้น 20 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 4 สถานี และสถานียกระดับ 16 สถานี มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลที่สถานีบางซื่อและสถานีหัวลำโพง และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่สถานีเตาปูน

1.2.2 โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วง บางใหญ่-บางซื่อ โดยบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับสัมปทานจาก

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญา โดยสัญญาสัมปทานดังกล่าวมีลักษณะเป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด รวมทั้งให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ ทั้งนี้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้แก่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ให้ทำการบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตลอดอายุสัมปทาน รวมระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ลงนามทำสัญญาในวันที่ 4 กันยายน 2556 โครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงบางใหญ่ถึง บางซื่อ มีระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับทั้งหมด มีสถานีทั้งหมด 16 สถานี มีเส้นทางเริ่มต้นจากสถานีคลองบางไผ่ และเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ไปจนถึงสถานีเตาปูน ซึ่งเป็นสถานีเปลี่ยนเส้นทาง (Interchange Station) ระหว่างสายสีม่วงและสายสีน้ำเงิน

1.3 บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ Bangkok Mass Transit System Public Company Limited (BTSC) จัดตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด เป็นบริษัทผู้รับสัมปทานเดินรถไฟฟ้าจากกรุงเทพมหานคร มีสิทธิในการดำเนินการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ครอบคลุมพื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ แยกต่างหากจากรถไฟฟ้ามหานคร ทั้งนี้ เนื่องจากในสมัยนั้น กรุงเทพมหานครยังไม่มีระบบขนส่งมวลชนทางรางพลตรีจำลอง ศรีเมือง ซึ่งเป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร จึงอนุมัติสัญญาสัมปทานการก่อสร้างและการจัดการเดินรถให้กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) อันเป็นกิจการร่วมระหว่าง บริษัท ธนาถ จำกัด ซึ่งในปัจจุบันได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) กับบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) นอกจากนี้ภายใต้การบริหารของกรุงเทพมหานคร จะมีสำนักการจราจรและขนส่ง ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการศึกษา สืบหาข้อมูล วิเคราะห์ วางแผน ออกแบบระบบการจราจรและขนส่ง การกำหนดมาตรการและดำเนินการด้านการจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและจัดการจราจร การพัฒนาระบบโครงข่ายถนน ระบบขนส่งมวลชน ทั้งนี้โดยประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินงานตามนโยบายและแผนในการปฏิบัติการ สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร (ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่องการแบ่งส่วนราชการภายในหน่วยงานและการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 102, 2561)

2. ผลการศึกษามาตรการทางกฎหมายในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองของประเทศไทย พบว่า หน่วยงานที่ให้บริการเดินรถไฟฟ้าในเขตเมืองทั้ง 3 หน่วยงาน อันได้แก่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด, บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการดำเนินงานภายใต้ข้อบังคับและระเบียบที่แตกต่างกัน ทั้งนี้เนื่องจากในการจัดทำและการควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองนั้น มีองค์กรที่มีอำนาจในการดำเนินการและการควบคุมที่แตกต่างกัน 3 หน่วยงาน ดังนี้

2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ในการจัดทำรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ โดยในช่วงแรกเริ่มนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำเทคโนโลยีระบบรางเข้ามาจากกลุ่มประเทศตะวันตก ทำให้มาตรฐานการจัดการรถไฟที่นำมาใช้นั้นอ้างอิงมาจากประเทศยุโรป ซึ่งต่อมาภายหลังประเทศไทยได้ออกกฎหมายคุ้มครองระบบรางขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถ โดยอ้างอิงตามกฎหมายสำคัญ ประกอบด้วย พระราชบัญญัติจัดการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ปีพ.ศ. 2494 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 63 และได้กำหนดใช้ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถปีพ.ศ. 2549 (ขตร. 2549) เป็นระเบียบอ้างอิงในการปฏิบัติงาน และสำหรับบริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่เป็นรัฐวิสาหกิจที่ขึ้นตรงต่อกระทรวงคมนาคม โดยเป็นหน่วยงานผู้บริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยาน (Airport Rail Link, ARL) ซึ่งได้รับการว่าจ้างจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการดำเนินการบริหารจัดการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้พัฒนาแนวทางการปฏิบัติในการดำเนินงานระบบรถไฟ (Operation Guidelines) โดยอ้างอิงมาตรฐานงานด้านการดำเนินงานระบบรถไฟจากกลุ่มประเทศยุโรปผู้นำเข้าเทคโนโลยีระบบราง โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้กำหนดใช้ระเบียบข้อบังคับ (Rules) และแนวทางปฏิบัติ (Guidelines) เป็นแผนงาน สำหรับอ้างอิงในการปฏิบัติงาน เช่น ระเบียบข้อบังคับการดำเนินงานระบบรถไฟ (Operations Rule Book) แผนความปลอดภัยในการเดินรถ (Operations Safety Plan) แผนการเดินรถปกติ (Normal Operation Plan) แผนการเดินรถในรูปแบบลดระดับการทำงาน (Degraded Operations Plan) และแผนการเดินรถในกรณีฉุกเฉิน (Emergency Operations Plan) เป็นต้น

2.2 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ในการจัดทำรถไฟฟ้ามหานคร โดยได้อนุมัติสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจัดทำโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งปัจจุบัน มี 2 โครงการ คือ รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลและรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม สำหรับการบริหารจัดการและดำเนินการ

เดินรถไฟฟ้ามหานครนั้น ได้กำหนดใช้ระเบียบข้อบังคับ (Rules) และแนวทางปฏิบัติ (Guidelines) เป็นแผนงาน สำหรับอ้างอิงในการปฏิบัติงาน โดยมีแนวคิดการพัฒนาระเบียบข้อบังคับและคู่มือการปฏิบัติงานมาจากประเทศกลุ่มยุโรปและประเทศญี่ปุ่น เช่น คู่มือการเดินรถ(Rule Book)แผนการเดินรถ(Systems Operation Plan) แผนความปลอดภัยในการเดินรถ (Operation Safety Plan) แผนการเดินรถปกติ(Normal Operation Plan) แผนงานการดำเนินการ(Operation RAM Plan) เป็นต้น

2.3 กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติจัดระเบียบบริหารราชการกรุงเทพฯ พ.ศ.2528 ประกอบกับประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ในการจัดทำรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา หรือรถไฟฟ้าสายสีเขียว หรือในชื่อที่เรียกกันทั่วไปว่า รถไฟฟ้าบีทีเอส โดยในการบริหารจัดการและการดำเนินการเดินรถของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS นั้น ได้มีแนวคิดการพัฒนาแนวทางการปฏิบัติ (Guidelines) โดยอ้างอิงมาตรฐานงานด้านการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าจากกลุ่มประเทศยุโรปผู้นำเข้าเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่ง BTS ได้กำหนดใช้ระเบียบข้อบังคับ (Rules) และแนวทางปฏิบัติ (Guidelines) เป็นแผนงานสำหรับอ้างอิงในการปฏิบัติงานสำหรับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสไว้โดยเฉพาะ

จะเห็นได้ว่า ภายใต้กรอบของกฎหมายที่แตกต่างกัน ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับรถไฟฟ้าในเมือง มีอำนาจในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า โดยสามารถบริหารจัดการและกำหนดข้อบังคับต่างๆได้อย่างอิสระ และเป็นเอกเทศ โดยในปัจจุบันพบว่ายังไม่มียกเว้นหรือมาตรการทางกฎหมายแต่ประการใดที่ใช้กำหนดหรือวางระเบียบแบบแผนเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติอันเกี่ยวกับการจัดทำบริการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมือง เพื่อให้การจัดทำการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองนั้นเป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งระบบ

อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยสามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

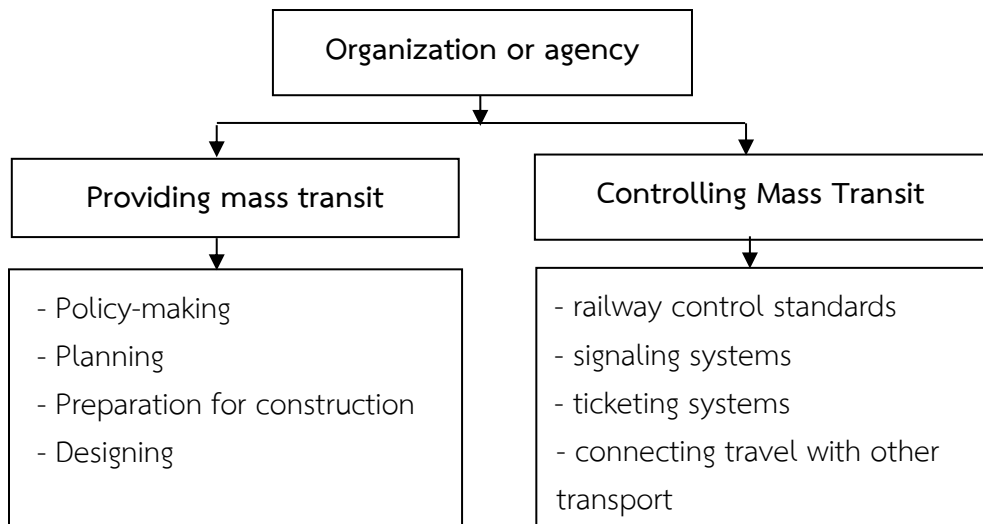
1. ผลจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี หลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมือง พบว่า ปัจจุบันประเทศไทยมีหน่วยงานที่ให้บริการเดินรถไฟฟ้าในเขตเมือง 3 หน่วยงาน ได้แก่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด, บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน), และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยแต่ละหน่วยงานมีหลักเกณฑ์ในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับ งานวิจัยของของศาสตราจารย์ ดร.สุรพล นิติไกรพจน์ (2557) เรื่อง “อำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร ในการจัดทำบริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายใต้ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58” ผลการวิจัยพบว่า กรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ในเรื่อง “การขนส่ง” ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ. ศ. 2528 และมีอำนาจหน้าที่ทั้งที่

บัญญัติไว้ว่าเป็นอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในรูปเทศบาลและในรูปองค์การบริหารส่วนตำบลในเรื่อง “การขนส่งมวลชนและการวิศวกรรมจราจร” และมีอำนาจหน้าที่ที่บัญญัติไว้ว่าเป็นขององค์การบริหารส่วนจังหวัดในเรื่องของ “สาธารณูปโภค” ตามบทบัญญัติมาตรา 18 ของพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2542 ดังนั้น กรุงเทพมหานครจึงย่อมมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตหรือขอรับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยก่อน ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 และตามแนวทางการตีความของคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ 532/2546 และสอดคล้องกับงานวิจัยของบูรณจิตร แก้วศรีมล (2562) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “รูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการของรัฐในกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ทีที่ส่งผลต่อสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการและผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ” ผลวิจัยพบว่า รถไฟฟ้าในเมืองมีรูปแบบของสัญญาร่วมลงทุนที่แตกต่างกัน กล่าวคือ รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) ใช้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบ BOT ซึ่งเป็นการลงทุนโดยเอกชน 100% ในขณะที่รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที (MRT) ใช้รูปแบบ BOOT ซึ่งรัฐบาลลงทุน 80% เอกชนลงทุน 20% ซึ่งการใช้รูปแบบการร่วมลงทุนที่ต่างกันของรถไฟฟ้าในเมืองทั้ง 2 เส้นทาง ทำให้เอกชนได้รับสิทธิสัมปทานจากรัฐต่างกันและภาครัฐต้องแบกรับภาระหนี้ที่ต่างกัน

2. ผลจากการศึกษามาตรการทางกฎหมายในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองของประเทศไทย พบว่า หน่วยงานที่ให้บริการเดินรถไฟฟ้าในเขตเมือง มีการดำเนินงานภายใต้ข้อบังคับและระเบียบที่แตกต่างกัน ทำให้เกิดปัญหาในการให้บริการ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของรินทร ภูจินดา (2562) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “สัมฤทธิ์ผลของการจัดการโครงการขนส่งสาธารณะระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร: ศึกษากรณีการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” ผลการวิจัยพบว่า การออกพระราชบัญญัติที่ไม่สนับสนุนกิจการรถไฟฟ้าก่อให้เกิดความไม่คล่องตัวต่อการดำเนินงานและเกิดข้อจำกัด ทำให้ไม่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการไม่เชื่อมต่อกันในระบบขนส่งสาธารณะระบบรางในแต่ละโครงข่าย ส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ให้บริการ และสอดคล้องกับงานวิจัยของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “โครงการศึกษาระบบกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางสำหรับประเทศไทย: ค่าโดยสารระบบขนส่งทางราง” พบว่า ปัจจุบันรูปแบบของสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครมี 2 แบบ คือ สัญญาสัมปทานที่เอกชนได้รับสิทธิในการจัดเก็บรายได้และจัดสรรผลตอบแทนบางส่วนให้แก่ภาครัฐตามข้อตกลง และสัญญาสัมปทานที่ภาครัฐจัดเก็บรายได้ทั้งหมด และชดเชยค่าตอบแทนให้บริษัทเอกชนตามค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงาน โดยสัญญาสัมปทานดังกล่าวส่งผลต่อข้อกำหนดด้านอัตราค่าโดยสาร รวมทั้งเงื่อนไขในการปรับอัตราค่าโดยสารที่ไม่เป็นธรรมแก่ผู้รับบริการ

องค์ความรู้จากการวิจัย

การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าในเมืองนั้น นอกจากจะต้องมีหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลอย่างกรมการขนส่งทางรางแล้ว ยังจะต้องมีการจัดทำกรอบโครงสร้างและกลไกทางกฎหมายที่ชัดเจน ซึ่งในปัจจุบันได้มีร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวยังอยู่ในขั้นตอนการจัดทำและยังไม่ได้มีการประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษา อีกทั้งเนื้อหา ในร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวยังมีได้มีบทบัญญัติหรือมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแล ควบคุม กำหนดมาตรฐานในการให้บริการ มาตรฐานด้านความปลอดภัย ตลอดจนกลไกในการตรวจสอบ ควบคุม และการกำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการสำหรับบริการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองโดยเฉพาะ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้จัดทำโครงสร้างโมเดลสำหรับการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมือง ดังนี้



ภาพที่ 1 องค์ความรู้จากการวิจัย

องค์กรหรือหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองโดยเฉพาะ โดยแบ่งโครงสร้างองค์กรเป็น 2 หน่วยงานหลัก ได้แก่

1. หน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการจัดการการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมือง โดยเริ่มตั้งแต่การกำหนดนโยบาย การวางแผน การจัดทำโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ การก่อสร้าง การออกแบบ และการดำเนินการเดินรถไฟฟ้าในเมืองให้ได้มาตรฐานเดียวกัน

2) หน่วยงานที่รับผิดชอบในการควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมือง มีการกำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบที่ชัดเจนในเรื่องต่างๆ เช่น มาตรฐานการควบคุมรางรถไฟ, มาตรฐานในการเดินรถ, ระบบอาณัติสัญญาณ, ระบบตั๋วโดยสาร และการเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งประเภทอื่น

ข้อเสนอแนะ

ประเทศไทยยังไม่มีองค์กรหรือหน่วยงานกลางที่จะเข้ามาทำหน้าที่ในการจัดทำและควบคุมระบบการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งระบบ ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าในเขตเมืองแต่ละโครงการมีการดำเนินงานอย่างอิสระมีความเป็นเอกเทศภายใต้การดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ และแนวทางปฏิบัติและมาตรฐานซึ่งมีความแตกต่างกัน ดังนั้น ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะแนวทางในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองของประเทศไทย ดังนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ควรมีการจัดตั้งองค์กรหรือหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและควบคุมการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมืองโดยเฉพาะ เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลและกำหนดมาตรฐานในการให้บริการ การควบคุมการให้บริการเพื่อสร้างเกิดความเป็นธรรมให้แก่ผู้รับบริการและผู้ประกอบการ

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

ควรมีการเพิ่มบทบัญญัติกฎหมายที่ให้อำนาจแก่องค์กรหรือหน่วยงานในการควบคุมและกำกับการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในเมือง เช่น การกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่เท่าเทียมกัน การกำหนดคุณสมบัติขั้นต่ำของผู้ประกอบการเดินรถ หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตสำหรับการประกอบกิจการเดินรถไฟฟ้า บทลงโทษทางปกครอง เป็นต้น

ข้อเสนอแนะในการทำงานวิจัยครั้งต่อไป

ควรศึกษารูปแบบและกลไกในการจัดทำและการควบคุมรถไฟฟ้าในเมืองของต่างประเทศ เพื่อวิเคราะห์และพัฒนากฎหมายไทย

เอกสารอ้างอิง

- ชัชชาติ สิทธิพันธุ์. (2560). ทำไมประเทศไทยถึงไม่เคยแก้ปัญหาติดได้เลย. *นิตยสาร A day bulletin*, 1, 13-15.
- นระ คมนามูล. (2547). *เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย.
- เนตรนภา วรศิลป์. (2556). *ความต้องการพัฒนาตนเองของเจ้าหน้าที่แผนกปฏิบัติการสถานีรถไฟฟ้า บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด* (สารนิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาพัฒนาแรงงานและสวัสดิการ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- บูรณจิตร แก้วศรีมล. (2562). *รูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการของรัฐในกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ทีที่ส่งผลต่อสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการและผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ* (ดุขุณิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

- ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง การแบ่งส่วนราชการภายในหน่วยงานและการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 102. (2561, 26 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 135 ตอนพิเศษ 179 ง. หน้า 11.
- ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงสร้างและการจัดองค์กรอำนาจหน้าที่และสถานที่ติดต่อเพื่อขอรับข้อมูลข่าวสารของการรถไฟ พ.ศ. 2542. (2542, 4 มีนาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 116 ตอนที่ 18ง. หน้า 136.
- พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562. (2562, 14 เมษายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 136 ตอนที่ 49ก. หน้า 9.
- รินทร ภูจินดา. (2562). *สัมฤทธิ์ผลของการจัดการโครงการขนส่งสาธารณะระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร: ศึกษากรณีการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย* (สารนิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น.
- วาริธร โปยมรัตน์. (2561). *การเปิดรับ ความคาดหวังและความพึงพอใจต่อสื่อออนไลน์ของรถไฟฟ้า MRT บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)* (สารนิพนธ์ปริญญาวารสารศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการสื่อสารองค์กร). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2562). *โครงการศึกษาระบบกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางสำหรับประเทศไทย: ค่าโดยสารระบบขนส่งทางราง* (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- สุรพล นิติไกรพจน์. (2557). *อำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานครในการจัดทำบริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายใต้ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58* (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.