

บอร์ดรฟม.ตีกกลับค่าปรับหัวอ่าน รับบัตรข้ามระบบช้ำาลงทุนช้ำ้าซ้อน

ผู้จัดการรายวัน360° – บอร์ด รฟม. ตีกกลับค่าปรับร่วมตัวร่วมเฟสแรก รับบัตรรถไฟฟ้าข้ามระบบตึงสูงเกินไป สั่งต่อรอง BEM ใหม่ แฉวางแผนพัฒนาสองขั้วก ทำลงทุนช้ำ้าซ้อน ประชาชนไม่ได้ประโยชน์นะระบบเปิด (Open Loop) ไม่จำกัดรูปแบบจ่ายค่าตัว

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ การรถไฟฟ้่าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ(AFC) ให้สามารถรองรับการใช้บัตรโดยสารข้ามระบบ (Interoperable Ticketing System) ว่า ที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. ที่มีนายสรวิศ ทรงศิริวิไล อธิบดีกรมทางหลวง(ทล.) เป็นประธาน เมื่อวันที่ 16 ก.ย.ยังไม่อนุมัติกรอบวงเงินค่าปรับระบบหัวอ่าน รถไฟฟ้า MRT สายสีม่วงและสายสีน้ำเงิน โดยให้ รฟม.ทบทวนปรับลดวงเงิน และให้เจรจาต่อรองค่าปรับร่วมกับ บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ให้ได้วงเงินที่ดีที่สุด

ทั้งนี้ ในส่วนของสายสีม่วง รฟม. จะลงทุนเอง ส่วนสายสีน้ำเงินทาง BEM ในฐานะผู้รับสัมปทาน แจ้งว่า รับผิดชอบค่าใช้จ่ายไม่ไหว ซึ่ง รฟม. จะต้องเจรจาให้ BEM ดำเนินการ ขณะที่ยอมรับว่า การสั่งซื้ออุปกรณ์

ยังมีความล่าช้าเนื่องจากติดปัญหาโรคโควิด-19 ส่งผลให้การทำงานเพื่อพัฒนาระบบตัวร่วมเพื่อรองรับบัตรข้ามระบบในระยะแรกยังทำได้ไม่เต็มที่

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม



ภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ

กล่าวว่า จากที่ รฟม.จะต้องเสนอบอร์ดเพื่อขออนุมัติ ดำเนินการจัดทำคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน (Variation Order: VO) เพิ่มงานปรับระบบหัวอ่านรถไฟฟ้าสายสีม่วง วงเงิน 140 ล้านบาท และสายสีน้ำเงิน วงเงินประมาณ 100 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้ถือว่าล่าช้า และทำให้การปรับปรุงเพื่อให้สามารถใช้บัตรแมงมุม บัตร MRT Plus ของ รฟม. และบัตร Rabbit ของ BTS สามารถใช้งานร่วมกันได้ ข้ามระบบไม่ทันภายในปีนี้แน่นอน

นอกจากนี้ การปรับปรุงหัวอ่าน

ให้รองรับบัตรข้ามระบบได้นั้น ยังมีประเด็นในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการใช้บัตรโดยสารข้ามระบบที่ยังไม่ได้ข้อสรุป อีกทั้งการใช้งานอาจทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวก และไม่เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น กรณีเงินไม่บัตรไม่เพียงพอ จะยังไม่สามารถเติมเงินข้ามระบบได้ ทำให้ผู้โดยสารจะต้องจ่ายเงินสดร่วมด้วย หรือกรณีบัตรโดยสารสำหรับเด็ก ซึ่ง MRT กำหนด 3 อัตรา คือเด็กที่มีความสูงไม่เกิน 90 ซม. และอายุไม่เกิน 14 ปี ใช้บริการฟรี เด็กที่มีความสูงตั้งแต่ 91-120 ซม. และอายุไม่เกิน 14 ปี ได้รับส่วนลดค่าโดยสาร 50% ส่วนรถไฟฟ้า BTS ไม่มีบัตรส่วนลดสำหรับเด็ก 50% เป็นต้น อย่างไรก็ตาม หลังจากปรับปรุงหัวอ่าน รองรับบัตรข้ามระบบ ซึ่ง รฟม.และBTS จะต้องลงทุนหลายร้อยล้านบาทแล้ว ในระยะต่อไปจะต้องลงทุน เพื่อปรับปรุงเป็นระบบเป็น Account Based Ticketing หรือ ABT ระบบเปิด (Open Loop) ซึ่งใช้งานผ่านบัตร EMV (Euro/Master/ Visa Card) และรองรับไปถึงระบบคิวอาร์โค้ด การสแกนใบหน้าอีก เท่ากับเป็นการลงทุนซ้ำซ้อนและสิ้นเปลืองโดยใช้เหตุหรือไม่ ซึ่งฝ่ายนโยบายควรต้องทบทวนในเรื่องนี้อีกครั้ง เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกและประโยชน์สูงสุด.