



บุญช่วย คำยาดี

ตัวเลือนไปเรื่อยๆ

วิ รัฐบาลเร่งเดินหน้าพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะในเรื่องของระบบขนส่งสาธารณะ น้ำ บก ราง ให้การเชื่อมต่อด้านการเดินทางของประชาชนมีความสะดวก รวดเร็ว และลดปัญหาการจราจรที่แออัด และสิ่งที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้ครั้งละมากๆ และใช้ต้นทุนน้อยก็คือระบบรางโดยรถไฟฟ้า ซึ่งรัฐบาลได้พยายามผลักดันให้เกิดขึ้นเป็นโครงข่ายแมงมุม

ปัจจุบันในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลก็มีรถไฟฟ้าเกิดขึ้นหลายสาย ไม่ว่าจะเป็นสายสีเขียว น้ำเงิน แดง ม่วง และที่กำลังก่อสร้างอีกหลายสาย ชมพู ส้ม เหลือง น้ำตาล ซึ่งหากแล้วเสร็จก็น่าจะช่วยให้การเดินทางของประชาชนในเขต กทม.และปริมณฑลมีความคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น เพื่อให้การให้บริการของประชาชนมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ทางรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมได้ผลักดันให้เกิดการใช้ตัวร่วม หรือไบโตะใช้ได้ทุกระบบ

ซึ่งนโยบายดังกล่าวนี้ทางรัฐบาลได้พยายามผลักดันให้เกิดการใช้ร่วม ระหว่างรถไฟฟ้าที่ให้บริการ คือ รถไฟฟ้าบีทีเอส กับรถไฟฟ้าใต้ดิน เอ็มอาร์ที และรถไฟฟ้าสายสีม่วง สายล่าสุดที่เพิ่งจะเปิดให้ใช้บริการมาประมาณ 2 ปีแล้ว แต่การนำตัวร่วมมาใช้นั้นก็ยังไม่มีความคืบหน้า เลื่อนแล้วเลื่อนอีก

แม้ว่าที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมในฐานะที่กำกับดูแลสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้พยายามผลักดันโครงการ เริ่มจากตัวร่วมหรือบัตรแมงมุม เมื่อประมาณปลายปี 2560 ที่ผ่านมานั้น โดยรัฐบาลได้เริ่มนำระบบตัวร่วมมาใช้ โดยแบ่งออกเป็น 3 แบบ ได้แก่ บัตรสำหรับบุคคลทั่วไป บัตรสำหรับนักเรียน/นักศึกษา และบัตรผู้สูงอายุ ซึ่งสามารถใช้ได้ระหว่างรถไฟฟ้าสายสีม่วงกับรถไฟฟ้าใต้ดิน และจะขยายไปยังรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ซึ่งตั้งเป้าจะเริ่มใช้ได้ภายในเดือน มี.ค.61 พร้อมกับบัตรแมงมุม 2,600 คัน และรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในเดือน มิ.ย.-ก.ค.61

โดยได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะเป็นผู้เจรจากับเอกชนในการปรับระบบของ

รับตัวร่วม และจัดตั้งบริษัทร่วมทุนกับเอกชนคู่ขนานกัน ส่วนการใช้ตัวแมงมุมกับมอเตอร์เวย์ และทางด่วนพิเศษ (ช่องจ่ายเงินสด) คาดว่าจะใช้ได้ปลายปี 2561

แต่จนแล้วจนรอดก็ยังไม่สามารถที่จะใช้บริการได้ ยังคงใช้แค่รถไฟฟ้าสายสีม่วง กับรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT เท่านั้น ซึ่งก็ไม่ได้ทำให้ราคาตัวถูกลง เพียงแต่ช่วยให้ที่ผู้โดยสารเมืองสามารถเดินทางเข้ากรุงเทพฯ ได้สะดวกเท่านั้น แต่ต้องยอมรับอย่างหนึ่งว่า แม้จะใช้ตัวไบโตะด้วยกัน ค่าโดยสารก็ยังจัดว่าอยู่ในเกณฑ์ที่สูงมาก

มาถึงที่สุด **เผด็จ ประดิษฐเพชร** ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ออกมากระบอกอย่างชัดเจนว่า ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ที่มีนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ได้ยืนยันว่าการเปิดให้บริการระบบตัวร่วม ได้ตามแผนคือเดือนพฤษภาคม 2562 แต่ก็ยังไม่เต็มรูปแบบ

โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ยืนยันว่าจะเปิดให้บริการระบบอี-ทิกเก็ตบนรถเมล์ไม่เกินเดือนเมษายน 2562, รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ และเรือด่วนเจ้าพระยาจะเปิดให้บริการระบบตัวร่วมได้ในเดือนพฤษภาคม 2562 ส่วนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) อยู่ระหว่างเจรจากับรถแท็กซี่บางกลุ่ม เช่น รถแท็กซี่ OK เพื่อนำร่องเปิดให้บริการตัวร่วมก่อนในเดือนพฤษภาคม 2562 เช่นกัน

ส่วนรถไฟฟ้าบีทีเอสนั้นจะเริ่มรับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐได้ในเดือนมีนาคม 2562 แต่ไม่สามารถรับตัวร่วมได้ เพราะบีทีเอสต้องลงทุนระบบตัวเวอร์ชัน 4.0 ซึ่งสามารถรองรับการจ่ายค่าโดยสารผ่านบัตรเครดิต บัตรเดบิต รวมถึงบัตรเติมเงิน (Europay, MasterCard, VISA : EMV) เพียงครั้งเดียวไม่ต้องการลงทุนซ้ำซ้อน ดังนั้นการใช้ตัวร่วมอย่างเต็มรูปแบบเวอร์ชัน 4.0 ก็คงเป็นไปตามเป้าที่ตั้งไว้คือเดือนธันวาคม 2562 ถ้าไม่ได้คงต้องเลื่อนออกไปอย่างไม่มีการกำหนด

อย่างไรก็ตาม หลังจากนี้คงได้แต่นั่งลุ้นกันว่า ระบบตัวร่วมที่ประชาชนคาดหวังว่าจะได้ใช้กันเร็วๆ นี้ จะเป็นจริงหรือไม่ เพราะดูๆ แล้วแค่ใช้ร่วมกันระหว่างรถไฟฟ้าที่มีส่วนกับรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ที ซึ่งมีรับสัมปทานผู้เดินรถเป็นบริษัทเดียวกันกว่าจะเริ่มใช้บัตรร่วมกันยังยากแสนยาก แถมอัตราค่าโดยสารก็ไม่ได้ถูก เช่นที่ทางรัฐบาลประกาศ เพราะเส้นทางหัวลำโพง-บางใหญ่ก็ถึง 70 บาทต่อเที่ยว ซึ่งถือว่าอยู่ในอัตราที่ค่อนข้างสูงสำหรับคนหาเช้ากินค่ำ

งานนี้มีแต่ลุ้นว่าจะเป็นตัวเลือน หรือตัวเลือน เลือนเลือนไปเรื่อยๆ.