



13 วาไรตี้



ไบเดี่ยวบ..ไปได้ทุกสาย‘ตัวร่วม’
อนาคตขนส่งมวลชนไทย



“A developed country is not a place where the poor have cars. It’s where the rich use public transportation. (ความเจริญของประเทศไม่ได้วัดกันที่คนยากจนสามารถครอบครองรถยนต์ส่วนตัว หากแต่เป็นการที่แม้แต่คนร่ำรวยก็ยังยินดีที่จะใช้ระบบขนส่งสาธารณะ)” - กุสตาโว เปโตร (Gustavo Petro)

อดีตนายกเทศมนตรีกรุงโบโกตา ประเทศโคลอมเบีย (Bogota, Colombia)

นี่คือวาทะที่ส่งผลสะท้อนไปทั่วโลกเกี่ยวกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในสังคมเมือง ซึ่งได้รับการพิสูจน์แล้วว่าเป็นความจริงอยู่ไม่น้อย เพราะประเทศที่พัฒนาแล้วไม่ว่าซึกโลกตะวันออกหรือตะวันตก สิ่งที่เหมือนกันอย่างหนึ่งคือ “ระบบ



ขนส่งมวลชนปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง” จนผู้คนไม่รู้ลึกลงว่าจำเป็นต้องซื้อรถส่วนตัวมาใช้ ตรงข้ามกับประเทศกำลังพัฒนาหรือด้อยพัฒนา ที่ระบบขนส่งมวลชนถึงมีก็เป็นแบบ “ตามมีตามเกิด” ทำให้แม้ต้อง “เป็นหนี้เป็นสิน” ก็ต้องขอยอม “กัดฟันผ่อน” ถอยรถยนต์ส่วนตัวมาขับ

สำหรับประเทศไทยโดยเฉพาะเมืองหลวงอย่าง กรุงเทพมหานคร เป็นที่เลื่องชื่อไปทั่วโลกมานานแล้วว่าเป็น “นครแห่งรถติด” จากการจัดอันดับของสื่อต่างประเทศ ชื่อของ Bangkok ติดอันดับ “1 ใน 5” เมืองที่ “การจราจรเลวร้าย” มากที่สุดในโลกทุกปี และบางปีถึงขั้น “ครองแชมป์” ขึ้นไปอยู่อันดับ 1 เลียดด้วยซ้ำไป และไม่เพียงแต่กทม. เท่านั้น ระยะเวลาหลังๆ ในหลายจังหวัดที่มีการพัฒนาจนใกล้เคียงกับ กทม. อาทิ เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา ฯลฯ ก็เริ่มมี “เสียงบ่น” ถึงปัญหาการจราจรระดับ “น้องๆ เมืองกรุง” แล้วเช่นกัน

ที่เป็นเช่นนั้นเพราะระบบขนส่งมวลชนของ กทม. และประเทศไทย ล้วนถูกวิพากษ์วิจารณ์ทั้งในแง่คุณภาพ เช่น “รถเมล์” ที่มีปัญหา “ขับชิง-จอดแช่ป้าย” เพื่อแย่งรับผู้โดยสาร “รถไฟ” กำหนดเวลาเดินทางไม่ได้จนมีล้อเลื่อนอย่าง “ถึงก็ช่างไม่ถึงก็ช่าง” หรือในแง่ความสะดวก เช่น “รถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดิน” ที่ราคาค่าโดยสารยังค่อนข้าง “แพง” คนรายได้น้อยยังเข้าไม่ถึง และที่สำคัญคือ “ยังไม่ครอบคลุมในปริมาณที่มากพอ” โดยเฉพาะในจังหวัดต่างๆ ที่ไม่ใช่ กทม. และปริมณฑล จึงเป็นแรงกระตุ้นให้ประชาชนคนไทยซื้อรถส่วนตัวอยู่ตลอดเวลา

แต่ใช่ว่าภาครัฐจะไม่พยายามหาทางแก้ไข อาทิ แนวคิด “ตัวร่วม” หรือในชื่อสุดเก๋กว่า “มังมูม” (MANGMOOM) โดยมีเจ้าภาพหลักอย่าง สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รับมอบหน้าที่ครั้งแรกตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) 3 พ.ค. 2554 ซึ่งได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล อาทิ มติ ครม. 2 เม.ย. 2555 ให้กระทรวงการคลังจัดสรรเงินกู้ วงเงินรวม 714.83 ล้านบาทให้กับ สนข. ดำเนินโครงการบริหารจัดการตัวร่วม และจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

จนถึงรัฐบาลปัจจุบัน ก็มีมติ ครม. เกี่ยวกับตัวร่วมอยู่อย่างน้อย 3 ครั้ง เช่น มติ ครม. 21 ต.ค.

2557 และ 28 มิ.ย. 2559 ซึ่งล่าสุด 1 ก.ย. 2560 สนข. จัดแถลงข่าวที่ จร.เบอร์เคลีย์ ประตูน้ำ กรุงเทพฯ ถึงความคืบหน้าของโครงการตัวร่วม โดยชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการ สนข. เปิดเผยว่า รัฐบาลมีความตั้งใจอย่างยิ่งที่จะส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนรถยนต์ส่วนตัว เพราะเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดที่ “ตรงจุด” มากที่สุด

“ท่านอาจจะพอทราบตัวเลขว่า รถในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 2 พันคันต่อวัน ปีๆ หนึ่งก็เยอะมาก แล้วถนนที่ไทม์มันจะรองรับได้ บริหารอย่างไรสุดท้ายก็เจอปัญหาอยู่ดี เพียงแต่ทำให้มันคิมน้อยลง แต่ไม่ติดเลยคงไม่ได้ ที่สำคัญคือเมืองใหญ่ขนาดนี้จำเป็นต้องมีระบบการเดินทางที่เหมาะสม กรุงเทพมหานครมีประชากรประมาณ 6 ล้านคน ประชากรแฝงที่ไม่ได้ลงทะเบียนอีก 4-5 ล้านคน ปริมณฑลต่างๆ อีก 4 ล้านคน รวมๆ ก็ 14-15 ล้านคนแล้ว จะทำยังไงให้คนเหล่านี้เดินทางไปถึงจุดหมายได้ตรงเวลา ปลอดภัย รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่าย” ชัยวัฒน์ ระบุ

ผอ.สนข. กล่าวต่อไปว่า สำหรับโครงการระยะแรก จะเริ่มจาก “รถไฟฟ้า-รถไฟใต้ดิน-แอร์พอร์ตลิงค์” สายต่างๆ ก่อน เพราะมีความพร้อมด้านระบบอยู่แล้ว โดย ครม. มอบหมายให้หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ คือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ทำหน้าที่บริหารจัดการและรักษาระบบตัวร่วม ซึ่งหัวใจสำคัญ 2 ส่วน ประกอบด้วย “Center Clearing House” ระบบรวบรวมเงินค่าโดยสารจากผู้โดยสารก่อนกระจายส่งไปยังผู้ประกอบการแต่ละรายอย่างแม่นยำระบบนี้จึงต้องมี “ความปลอดภัยระดับสูงสุด” เพราะทุกวินาทีเป็นเงินทั้งสิ้น

กับอีกข้อคือ “การเจรจากับผู้ประกอบการ” ไม่ว่าจะเป็น BTS MRT การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) รวมไปถึง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) โดยมี สนข. ทำหน้าที่สนับสนุน รฟม. ซึ่งขณะนี้ รฟม. ขอเวลานำเรื่องเข้าสู่ที่ประชุมผู้บริหารเพื่อขอคำรับรองก่อน เพื่อให้เกิดความมั่นใจแก่ภาคเอกชนว่ารัฐบาลตั้งใจทำเรื่องนี้จริงๆ แล้วจะได้เริ่มลงทุนปรับเปลี่ยนระบบให้ใช้บัตรโดยสารร่วมกันได้

ขณะที่ เติ๋น ประดิษฐ์เพชร ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม



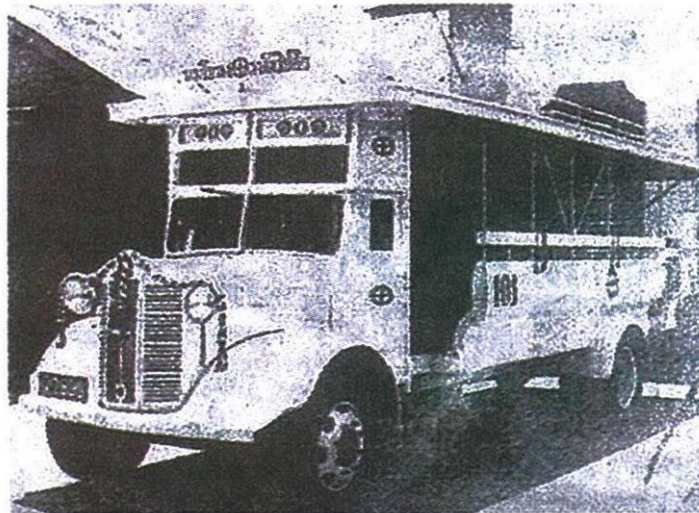
สนช. กล่าวว่า กลุ่มเป้าหมายหลักกลุ่มแรกของรถร่วมคือ รถไฟฟ้า 4 สายในปัจจุบัน คือ แอร์พอร์ตลิงค์ รถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-ลำโพง, สนามกีฬาแห่งชาติ-บางหว้า) รถไฟฟ้าสายสีม่วง และรถไฟใต้ดิน เพราะต่างก็มีระบบของตนเองมาก่อนที่ภาครัฐจะทำมาตรฐานกลางแจกจ่ายในเดือน ม.ค. 2559 ก็ต้องมาหารือร่วมกัน รวมไปถึงรถเมล์ ขสมก. เช่นกัน ที่จะเริ่มทดลองใช้กับ “บัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อย” ตั้งแต่วันที่ 1 ต.ค. 2560 ที่จะไม่มีบริการ “รถเมล์ฟรี” อีกต่อไป

“รถเมล์เวลาเติมเงินลงบัตรสวัสดิการ มันง่ายเพราะเติมอัตโนมัติโดยรัฐ คือ กรมบัญชีกลาง ใส่เงินให้ 500 บาททุกๆ สิ้นเดือน แต่ทาง ขสมก. กำลังหาทางออกบัตรของตัวเอง เป็นบัตรแม่แบบที่ใช้กับ ขสมก. ทางช่องทางให้คนออกบัตรจำหน่ายและเติมเงินบัตรได้ อันนี้รถ ขสมก. 2,600 คัน ส่วนรถร่วมเอกชนเขากำลังรวมตัวมุ่งไปสู่เส้นทางใหม่ที่กรมการขนส่งทางบกกำลังทำอยู่ เท่าที่ทราบ 1,500-2,000 คัน แต่ละราย

ก็ต้องไปทำตามสัญญาที่กรมการขนส่งทางบกกำกับดูแล เพราะเขาจะแยกกรรร่วมออกจาก ขสมก. ไปอยู่ใต้กรมการขนส่งทางบกแล้ว” เผด็จ กล่าว

ผอ.สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม สนช. ระบุว่า หลังจากนั้นจะมีการทยอยเปิดให้บริการตัวร่วมไปตามลำดับ เริ่มจากรถเมล์ ขสมก. วันที่ 1 ต.ค. 2560 ระยะแรก 800 คัน ระยะที่สองขยายเป็น 1,500 คัน ในเดือน ธ.ค. 2560 และระยะที่สามขยายเป็น 2,600 คัน ในเดือน มี.ค. 2561 ส่วนระบบรางเริ่มจากแอร์พอร์ตลิงค์ รถไฟฟ้าสายสีม่วง รถไฟฟ้า BTS สายสีเขียว และรถไฟใต้ดิน คาดว่าแอร์พอร์ตลิงค์กับรถไฟฟ้าสายสีม่วงจะใช้เวลาเตรียมการราว 6-7 เดือน ขณะที่รถไฟฟ้าสายสีเขียวกับรถไฟใต้ดินจะอยู่ที่ 10 เดือน หรือราวๆ กลางปี 2561 น่าจะพร้อมกันทั้งหมด

อดใจรอกันอีกนิด!!!



รถเมลล์นายเล็คยุคแรก

“รถเมลล์ขายนายเล็ค” คือผู้ประกอบการขนส่งมวลชนด้วยรถยนต์รายแรกของไทย เริ่มเดินรถในเส้นทางแรกเมื่อปี 2453 ระหว่างประตูน้ำ - สีพระยา กระทั่งยุติกิจการในปี 2520 เนื่องจากรัฐบาลต้องการให้รวมรถเมล์ทุกสายทั่ว กทม. เข้าด้วยกันเป็น ขสมก. ส่วน “รถไฟสายแรก” เส้นทางหัวลำโพง กรุงเทพฯ - อ.ปากน้ำ จ.สมุทรปราการ ระยะทาง 21.3 กม. เริ่มเดินรถปี 2436 และยุติการเดินรถในปี 2503 เนื่องจากรัฐบาลสมัยนั้นต้องการขยายแนวถนน เกิดเป็นถนนพระราม 4 และถนนทางรถไฟสายเก่า ขณะที่ “รถไฟฟ้า” เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อ 5 ธ.ค. 2542