

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/พรีพเพอร์ตี		
	วันที่: พุธที่ 8 - อาทิตย์ 11 สิงหาคม 2562		
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 5173	หน้า: 7(บน)
	Col.Inch: 55.62	Ad Value: 75,087	PRValue (x3): 225,261
หวัข้อข่าว: ดันนโยบายสายฟ้าแลบ ลดค่ารถไฟฟ้า สปัดรว้ง 120 กม./ชม.			
คลิป: สีสี่			

เข้ามาทำงานเต็มตัวเพียงไม่กี่วัน ก็มึนโยบายสายฟ้าแลบกลายเป็น ทอล์กออฟเดอะทาวน์กันเลยทีเดียว สำหรับ “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” เจ้ากระทรวงคมนาคมคนล่าสุด

กับนโยบายลดค่าครองชีพฉบับ คมนาคม ปรับลดค่าโดยสารขนส่ง สาธารณะทุกระบบ รถไฟ รถเมล์ รถไฟฟ้า ล่าสุดเพิ่มทางด่วน มอเตอร์เวย์ โทลล์เวย์ จ่อลด 5-10 บาท

โดยเฉพาะนโยบายสุดท้าทาย “ลดค่ารถไฟฟ้า” ที่มีทั้งเสียงฮือฮาและเสียงปรามาส...จะทำได้จริงหรือไม่

ล่าสุด “ศักดิ์สยาม” ออกมาย้ำค่าโดยสาร 15 บาทตลอดสาย ผมไม่ได้พูด แต่จะพยายามทำให้ได้ แต่ต้องไม่เป็นภาระงบประมาณ คอยดูฝีมือผม รัฐมนตรีช่วยและปลัดกระทรวงจะหาโมเดลทำให้ได้ไม่เกิน 3 เดือนนี้ ซึ่งให้การบ้านหน่วยงานไปแล้ว คิดว่านโยบายนี้เป็นไปได้

“จริง ๆ ผมไม่ได้พูดนะ จนเก็บไปนอนแล้วฝันเรื่องนี้ จะทำให้เป็นจริงขึ้นมาให้ได้ ซึ่ง 15 บาทคงไม่ใช่ตลอดสาย จะเป็นช่วงเส้นทางสั้น ๆ เช่น สายสีม่วงจากเตาปูน-บางใหญ่ แอร์พอร์ตลิงก์ ส่วนของเอกชนในเส้นทางสายสีน้ำเงินและบีทีเอส ต้องดูสัญญา ถ้าทำแล้วเขาอยู่ได้ไหม”

ยังไม่ว่า “รฟม.-การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” ที่บริหารสายสีม่วงกับสายสีน้ำเงินจะเนรมิตให้ได้อย่างที่หวังหรือไม่ ในเมื่อสายสีม่วงถึงจ้าง “BEM-บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ” เดินรถให้ 30 ปี โดยจ่ายค่าจ้างปีละ 1,500 ล้านบาท แต่ รฟม.ของบฯจากรัฐมาจ่ายปีละ 1,100 ล้านบาท เพราะสายสีม่วงมีผลประกอบการแค่ 400 ล้านบาทต่อปี ทั้งที่เก็บค่าโดยสาร 14-42 บาท ถ้าจะให้ลดราคาลงเหลือ 15 บาทตลอดสาย เท่ากับว่ารัฐต้องอุดหนุนงบประมาณเพิ่ม

ขณะที่สายสีน้ำเงินเป็นสัมปทาน

ดันนโยบายสายฟ้าแลบ ลดค่ารถไฟฟ้า สปัดรว้ง 120 กม./ชม.

ของ BEM ซึ่งในสัญญาระบุชัด “รฟม. จะไม่กระทำและจะต้องงดเว้นการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดที่อาจขัดขวางหรือกระทบกระเทือนต่องานหรือการดำเนินการหรือการไหลเวียนของผู้โดยสารเข้าสู่โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน หรือการจัดเก็บค่าโดยสารหรืออัตราค่าโดยสารตามสัญญานี้” เว้นแต่ BEM เติ้มใจให้การสนับสนุนรัฐ เช่น จัดทำบัตรแบบจำกัดเที่ยว เช่น 20 เที่ยว 300 บาท

เช่นเดียวกับสายสีเขียวที่บีทีเอสเดินรถให้ในเส้นทางหลัก ระยะทาง 23.5 กม. คงเข้าไปแตะได้ยาก ยกเว้นเสียแต่มีจัดโปรโมชัน ขณะที่ส่วนต่อขยายใหม่ทั้งแบริ่ง-สมุทรปราการ และหมอชิต-คูคต อาจจะมีลุ้นเพราะ กทม. เป็นเจ้าของโครงการ

“สุรพงษ์ เลหาอะอัณญา” กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) กล่าวว่า รัฐยังไม่มีนโยบายมาถึงบริษัท แต่พร้อมจะให้ความร่วมมือเสมอ ถ้าวิน-วิน ซึ่งรัฐอาจจะมีวิธีที่จะทำให้ค่าโดยสารถูกลงเพื่อลดภาระค่าครองชีพประชาชน รอดูนโยบายก่อน ทั้งนี้บริษัทกำลังเจรจากับกรุงเทพมหานคร (กทม.) จะเก็บค่าโดยสารบีทีเอสและส่วนต่อขยายใหม่เป็นตามระยะทางสูงสุดไม่เกิน 65 บาท

รายงานข่าววิเคราะห์ว่า ลดค่ารถไฟฟ้าจะ 15-20-25-30 บาทตลอดสาย ต้องอยู่บนหลักการรัฐต้องซัพพอร์ต เพราะการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าไม่ใช่คอมมูนิตี คนจะใช้บริการต่อเมื่อมีความจำเป็นและยอมจ่ายค่าโดยสารจะกี่บาทก็ตาม ซึ่งกลไกด้านราคาไม่ได้ทำให้ปริมาณ

ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นมากในระยะยาว แต่จะช่วยให้ช่วงระยะสั้น ๆ เพราะสุดท้ายคนที่ใช้บริการก็จะเป็นกลุ่มเดิม

ถัดจากลดค่าโดยสารไม่กี่วันก็มีนโยบายที่เรียกเสียงว้าว ! จากสังคมและชาชิ่ง กับการปรับสปีดเพิ่มความเร็วมากับปัญหาจราจร นำร่องถนน 4 เลนขึ้นไป อาทิ ถนนมิตรภาพ สุขุมวิท เพชรเกษม พหลโยธิน จะกำหนดความเร็ว เช่น ช้ายสุดไม่ต่ำกว่า 60 กม./ชม. เลนที่ 2 ความเร็ว 80 กม./ชม. เลนที่ 3 ความเร็ว 100 กม./ชม. และขวาสุด ความเร็ว 120 กม./ชม. ทำให้รถแต่ละเลนมีความเร็วในระดับเดียวกันวิ่งโดยไม่ติดขัด ไม่เปลี่ยนเลน

โดยใช้โมเดล “ฮอโตบาห์น” ถนนที่ไม่จำกัดความเร็วจากประเทศเยอรมนีเป็นต้นแบบดำเนินการ

“นโยบายนี้จะบังคับเฉพาะรถบุคคล รถสาธารณะและรถบรรทุกก็ทำตามกฎหมายเดิม นโยบายจะกลับข้างกันเมื่อก่อนจับรถเร็ว มาเป็นจับรถช้า จะมีการทำป้ายประชาสัมพันธ์แจ้งให้ประชาชนที่ใช้ทางได้รับทราบเป็นระยะ ๆ” นายศักดิ์สยามกล่าวและว่า

มอบให้ปลัดกระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร่วมกันศึกษารายละเอียดให้ได้ข้อสรุปในเดือน ส.ค.นี้ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) พิจารณานุมัติ ก่อนกำหนดเป็นมาตรการต่อไป

นับเป็นนโยบายที่สุดท้าทายยัณัก