

กทม.แจงขึ้นค่าตัวรถบีทีเอส ยึดเกณฑ์'ผู้โดยสาร'จ่ายได้

เฉพาะส่วนต่อขยาย“แบร็ง-สมุทรปราการ”15-21 บาท

กรุงเทพธุรกิจ ● “กทม.”ยืนยันค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายสายสีเขียว และ แบร็ง-สมุทรปราการ 15-21 บาท มีความจำเป็นและอยู่ในเกณฑ์ที่ผู้โดยสารจ่ายได้ ยอมรับอาจกระทบให้ผู้โดยสารลดลงบ้าง แต่ในอนาคตหากเอกชนร่วมลงทุน เชื่อว่าประชาชนรับภาระน้อยลง

นายพานุรักษ์ กัลยาณมิตร ผู้อำนวยการสำนักจราจร และขนส่ง กรุงเทพมหานคร (กทม.) เปิดเผยว่า การปรับโครงสร้างค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย อ่อนนุช-แบร็ง และ วงเวียนใหญ่-บางหว้า จาก15 บาทตลอดสาย เป็นตามระยะทาง 15 - 21 บาท หรือเพิ่มอีก 6 บาท และเริ่มเก็บค่าโดยสารช่วงแบร็ง-สมุทรปราการ วันที่ 16 เม.ย.นี้ จากเดิมให้บริการฟรีจากการทดสอบระบบเป็นไปตามการปรับโครงสร้างตามนโยบายของ พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ที่ให้นโยบายว่าการปรับค่าโดยสาร จะต้องเป็นราคาที่ประชาชนสามารถจ่ายได้หรือไม่ควรเกิน 65 บาท

สำหรับเกณฑ์การปรับขึ้น หลักๆ คือ เกณฑ์ที่ประชาชนสามารถจ่ายได้ เคยมีการศึกษาความเหมาะสมเอาไว้ คือ 60-65 บาท ส่วนอีกเกณฑ์หนึ่งคือความพึงพอใจที่จะจ่าย โดยประชาชนพึงพอใจที่จะจ่ายในระดับ 75 บาท แต่หากดูเรื่องการคุ้มทุนที่จะมีรายได้เพียงพอในการบริหารจัดการดูแลรักษาระบบต่างๆ และการเดินรถต้นทุนที่แท้จริงจะอยู่ที่ระดับ 150 บาท

ทำให้ขาดทุนมาตั้งแต่ปี 2556 หรือที่ผ่านมาจึงต้องแบกรับต้นทุน 400-500 ล้านบาทต่อปี ทั้งนี้แม้เป็นการอำนวยความสะดวกประชาชน ถึงไม่เอากำไรก็ต้องดูถึงต้นทุนไม่เงินสนับสนุนไม่เพียงพอ สายสีเขียวจึงต้องใช้เอกชนเข้ามาช่วย

การปรับโครงสร้างใหม่ เพื่อให้เป็นโครงสร้างเดียวกัน ในส่วนต่อขยายทั้งระบบ ในอนาคตหากให้เอกชนร่วมลงทุนรับสัมปทานทั้งโครงการ ก็ต้องคิดต้นทุนทั้งหมดเหมือนกัน โดยการบริหารกม.สามารถเองบริหารได้ แต่หากให้เอกชนลงทุน เอกชนจะทำได้คล่องตัวกว่าทางการเงิน

“แม้ว่าจะมีเสียงบ่นจากผู้ใช้บริการ แต่ยืนยันว่าถึงเวลา และมีความจำเป็นที่จะต้องปรับขึ้น แต่การปรับโครงสร้างครั้งนี้เป็นการปรับชั่วคราว แต่หากได้เอกชนร่วมทุนก็จะรวมเป็นสายเดียวกันเชื่อว่าประชาชนรับภาระลดน้อยลงแต่ในช่วงนี้บางกลุ่มอาจต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ถ้าเดินทางช่วงสั้นจาก 15บาทเป็น 15 + 1 แต่ถ้าเดินทางมากกว่า 6 สถานีช่วงส่วนต่อขยายถือว่าไม่แตกต่าง

ส่วนที่มีข่าวว่าทางบีทีเอสยังไม่อยากปรับขึ้นราคานั้น ไม่ทราบข้อเท็จจริง แต่เท่าที่คุยกันทำงานร่วมกันไม่มีปัญหาจากการเดินรถร่วมกัน ตั้งแต่อ่อนนุชถึงแบร็ง และ ปัจจุบันแบร็งถึงสมุทรปราการ หรือทำงานใกล้ชิดกันมาโดยตลอด”

สำหรับผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารนั้น ต้องแยกเป็นสองส่วน ส่วนแรกคือแบร็งสมุทรปราการ ปัจจุบันไม่คิดค่าโดยสาร ฉะนั้นเมื่อคิดค่าโดยสาร ประชาชนอาจจะลดลงส่วนหนึ่ง จากปัจจุบันอยู่ที่วันละ 6 หมื่นคน ถือว่าไม่สูงเมื่อเทียบกับที่

ประมาณการไว้ที่ 1 แสนคน ส่วนค่าโดยสารที่สูงจะมีโอกาสชั้รอยสายสีม่วงหรือไม่นั้น น่าจะมีปัจจัยที่แตกต่างกัน

ทั้งนี้การปรับขึ้นอัตราค่าบริการครั้งนี้ ไม่กระทบกับการเดินทางช่วงหมอชิต-อ่อนนุช และสนามกีฬาแห่งชาติ-วงเวียนใหญ่ เพราะยังจ่ายเท่าเดิม แต่อัตราค่าบริการของการใช้ส่วนต่อขยาย (อ่อนนุช-สำโรง-เคหะฯ และวงเวียนใหญ่-บางหว้า) จะจ่ายเพิ่มขึ้น จากเดิม 15 บาทตลอดสาย เปลี่ยนเป็นคำนวณตามระยะทาง คิดเพิ่มสถานีละ 1 บาท โดยช่วงอ่อนนุช-สำโรง-เคหะฯ จะปรับเป็น 15-21 บาท ส่วนวงเวียนใหญ่-บางหว้า จะปรับเป็น 15-18 บาท

อย่างไรก็ตามหากนั่งยาวตลอดสาย จะจ่ายรวมทั้งเส้นทาง สูงสุดไม่เกิน 65 บาท (เส้นทางเดิม 44 บาท + ส่วนต่อขยาย 21 บาท) ซึ่งพอเปิดส่วนต่อขยายช่วงหมอชิต-คูคต ก็ยังคิดค่าโดยสารเท่าเดิม นั่งยาวคุ้มตลอดระยะทาง 68 กิโลเมตร

ทั้งนี้รถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นโครงการที่กรุงเทพมหานครหรือ กทม.ให้สัมปทาน บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพหรือบีทีเอส เป็นผู้ดำเนินการ โดยสัมปทานรถไฟฟ้าบีทีเอสมี 2 เส้นทาง เริ่มต้นจากหมอชิต-อ่อนนุช และสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร

ขณะที่เส้นทางส่วนต่อขยายจากอ่อนนุช-แบร็ง ระยะทาง 5.2 กิโลเมตร และตากสิน-บางหว้า ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร กทม.เป็นผู้ดำเนินการ และว่าจ้างบีทีเอสเป็นผู้เดินรถ