

กรมราง...ผู้คุมกฎ “ระบบราง” อำนาจล้นมือ

4

สหภาพฯ ร.ฟ.ท.คัดนโยบายร่าง กม.ขนส่งทางราง...

“ประเมินสมบัติชาติให้นายทุน”



กรมราง...ผู้คุมกฎ “ระบบราง” อำนาจล้นมือ

สหภาพฯ ร.ฟ.ท.คัดนโยบายร่าง กม.ขนส่งทางราง...

“ประเมินสมบัติชาติให้นายทุน”

ปี 2494

มีทางรถไฟ 3,377 กม. (เป็นทางเดี่ยว)

ปี 2561

มีทางรถไฟ 4,044 กม. (เป็นทางคู่ 357 กม.)

ปี 2566

มีทางรถไฟ 4,370 กม.
(เป็นทางคู่ 2,464 กม. รถไฟความเร็วสูง 473 กม.)

ปี 2572

มีทางรถไฟ 5,367 กม.
(เป็นทางคู่ 4,326 กม. รถไฟความเร็วสูง 1,747 กม.)

การขนส่งผู้โดยสาร

เพิ่มความเร็วสูงสุดเป็น 100-120 กม./ชม.

เพิ่มการขนส่งผู้โดยสาร 35 ล้านคน/ปี และ 80 ล้านคน/ปี ตามลำดับ

การขนส่งสินค้า

เพิ่มความเร็วสูงสุดเป็น 60 /ชม. เพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้า

จาก 20 ล้านตัน/ปี เป็น 30 ล้านตัน/ปี

ที่มา : ผู้จัดการรายวัน 360°

คมนาคม

กรมการขนส่งทางราง (ขร.)

“กรมน้องใหม่...ป้ายแดง”

ที่เพิ่งก่อตั้ง เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2562 โดยยกฐานะ สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ในสังกัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ขึ้นเป็นกรมการขนส่งทางราง ตามพระราช

บัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่18) พ.ศ.2562 (จัดตั้งกรมการขนส่งทางราง)

ตามวัตถุประสงค์ การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง ให้ทำหน้าที่กำกับดูแลระบบขนส่งทางรางทั่วประเทศให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางให้เป็นมาตรฐาน อีกทั้งการพัฒนาโครงสร้าง

รหัสข่าว: C-190715040066(15 ก.ค. 62/05:56)

หน้า: 1/4

บริษัท อินโฟนิวส์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

☎ 02-253-5000, 02-651-4700 ☎ 02-253-5001, 02-651-4701 ✉ help@iqnewsclip.com

การพัฒนาสถานีรถไฟเชิงพาณิชย์ตามเส้นทางรถไฟทางคู่



ระยะที่ 1

พัฒนาพื้นที่ 13 ย่านสถานี

ระยะที่ 2

พัฒนาพื้นที่ 12 ย่านสถานี



ที่มา : ผู้จัดการรายวัน 360°

พื้นฐานการขนส่งทางรางของประเทศให้สามารถแข่งขันและเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้านได้

หากจะเปรียบเทียบ วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกรมฯ แบบง่ายๆ จะมีบทบาทหน้าที่ในลักษณะเดียวกับ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) คือ กำหนดเกณฑ์มาตรฐานรถประเภทต่างๆ มาตรฐานคนขับรถ กำหนดกติกาในการใช้รถ เป็นผู้ออกใบอนุญาตสำหรับรถ สำหรับคนขับ มีรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ และจัดส่งเข้าคลัง

แม้วันนี้ กรมรางฯ จะมีตัวตนแล้ว แต่ยังไม่มีความชัดเจน เนื่องจากต้องรอ พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ... ซึ่งเป็นกฎหมาย ที่จะเปลี่ยนเครื่องมือให้กรมฯ ไปกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัยการกำกับการประกอบกิจการทางราง

ซึ่งขณะนี้ร่าง พ.ร.บ. อยู่ในขั้นตอนการพิจารณา ของกฤษฎีกา หลังจากนั้นจะเข้าสู่การพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร โดยตั้งเป้าหมาย ร่าง กม.ให้เสร็จปลายปี 2562 เพื่อประกาศใช้ในปี 2563

● รถไฟ..ค่าน พ.ร.บ.การขนส่งทางราง ขัดนโยบายออก กม. ประเคนสมบัติชาติให้นายทุน

คนไทยมีความผูกพันกับรถไฟมายาวนาน วันนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ก่อตั้งครบ 122 ปีแล้ว การตั้งกรมรางขึ้นมาคุมระบบรางของประเทศแบบเบ็ดเสร็จ พร้อมให้อำนาจลงโทษ เพื่อจัดเกวระบบรางให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ในแง่ผู้โดยสารเรียกว่าได้ประโยชน์เต็มๆ แต่ผู้ให้บริการอย่างรถไฟฟ้ามหานครหรือรถไฟฟ้าบีทีเอส จะต้องเตรียมปรับตัวรับมือกับกฎเหล็กจาก “กรมราง”

แต่สำหรับ ร.ฟ.ท. หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ จะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก โดยเฉพาะ พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ.... ซึ่งจะเห็นได้จากการเคลื่อนไหวของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) ที่ได้เดินสาย เผยแพร่ข้อมูลเพื่อ สร้างการรับรู้ เกี่ยวกับข้อความที่แอบแฝง ในร่าง พ.ร.บ.การ

ขนส่งทางราง พ.ศ.... หลายมาตรา และอาจนำไปสู่การล่มสลายขององค์กรของรัฐอย่าง “รฟท.” ในที่สุด

จากข้อมูลของสหภาพ ร.ฟ.ท.ระบุว่ากิจการ ร.ฟ.ท.นั้นเป็นรากฐานของประเทศ ในยามเจียวิกฤต ร.ฟ.ท.เป็นเครื่องมือของภาครัฐ ในการดูแลประชาชน เช่น ปี 2526 ประเทศมีวิกฤตเศรษฐกิจ รัฐบาลมีนโยบายให้แปรรูปกิจการของรัฐให้เอกชน ส่วนบริการสาธารณะถูกบังคับให้บริการในราคาต่ำ สั่งให้ ร.ฟ.ท.เก็บค่าโดยสารต่ำกว่าค่าใช้จ่ายจริง ที่ 24 สต./กม. จนถึงปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายจริงพุ่งไปถึง 2.50 บาท/กม. แล้ว ก็ยังเก็บราคาเดิม ขณะที่รัฐจัดงบประมาณอุดหนุนบริการเชิงสังคม (PSO) แบบไม่เต็มเม็ดเต็มหน่วย

สุดท้ายขาดทุนย่อยยับ แบกหนี้... แบกดอกเบี้ยปีละกว่า 3,000 ล้านบาท ปัจจุบัน ร.ฟ.ท.มีหนี้สะสมรวมกว่า 1.41 แสนล้านบาท

วันนี้ ระบบรางกลายเป็นระบบขนส่งของประเทศ ที่คาดหวังจะเป็นพระเอก แก้ปัญหาวิกฤตพลังงาน ปัญหาสิ่งแวดล้อม รัฐบาลปรับนโยบาย หันเป้าเห็บ ลงทุนไปที่ระบบรางจำนวนมาก เพื่อปฏิวัติระบบขนส่งและโลจิสติกส์ จากถนน...สู่...ราง

แผนแม่บทโครงข่ายรถไฟทางคู่ รถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง จัดแถวลงทุนยาวเป็นทางยาว...รถไฟฟ้ามหานคร, ไฮสปีด สร้างผลประโยชน์ เกิดธุรกิจต่อเนื่อง เปิดหน้าดินตลอดสองข้างทาง ไม่ได้เป็นรถไฟ

ฉีกฉีก “ถึงก็ช่าง...ไม่ถึงก็ช่าง” เหมือนในอดีตอีกต่อไป

ซึ่งคนรถไฟเอง เตรียมแผนฟื้นฟู และปรับโครงสร้างองค์กร ปรับปรุงและยกระดับมาตรฐาน เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานไว้แล้ว แต่ในขณะเดียวกัน การร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ... ที่คลุมเครือ ไม่ชัดเจน จะกลายเป็นอุปสรรคในการฟื้นฟูรถไฟให้ไปไม่ถึงฝั่งฝันหรือไม่

● เจตนาดี..แต่...ประสงคร้าย?

คน ร.ฟ.ท.เห็นว่าปัญหาร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางรางเช่น



ค่าโดยสารรถไฟฟ้า เปิดให้บริการแล้ว



- สายสีน้ำเงิน** เส้นทาง หัวลำโพง-เตาปูน-ท่าพระ-บางแค
ค่าโดยสาร 16-42 บาท
- สายสีม่วง** เส้นทาง เตาปูน-คลองบางไผ่
ค่าโดยสาร 16-42 บาท
- สายสีเขียว** เส้นทาง หมอชิต-อ่อนนุช
ค่าโดยสาร 16-44 บาท
- สายสีเขียว** ต่อขยาย เส้นทาง อ่อนนุช-แบริ่ง
ค่าโดยสาร 15 บาท
- สายสีเขียว** เส้นทาง สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน
ค่าโดยสาร 16-44 บาท
- สายสีเขียว** ต่อขยาย เส้นทาง สะพานตากสิน-บางหว้า
ค่าโดยสาร 15 บาท
- แอร์พอร์ตเรลลิงก์** เส้นทาง พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ
ค่าโดยสาร 15-45 บาท

รถไฟฟ้า ที่เตรียมเปิดให้บริการ ในอนาคต

- สายสีแดง**
 เส้นทาง รังสิต-บางซื่อ-คลองชัน
ค่าโดยสาร 15-45 บาท
- สายสีชมพู**
 เส้นทาง แคราย-มีนบุรี
ค่าโดยสาร 14-42 บาท
- สายสีเหลือง**
 เส้นทาง ลาดพร้าว-ลำโพง
ค่าโดยสาร 14-42 บาท





ที่มา : ผู้จัดการรายวัน 360°

การที่เอกชนจะเข้ามาประกอบกิจการขนส่งทางรางทั้ง 3 ประเภท คือ สร้างทาง เดินรถ หรือทั้งสร้างทางและเดินรถ...เท่ากับแปรรูป...หรือไม่ ได้แก่

มาตรา 23 (1) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง ออกให้ในกรณีที่รัฐประสงค์ให้เอกชนลงทุนในการสร้างรางและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งเพื่อให้การคมนาคมของประเทศที่มีความเหมาะสม โดยให้ผลตอบแทนที่เอกชนควรได้รับจากการเก็บผลประโยชน์ตามระยะเวลาและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต

มาตรา 23 (2) ใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง ออกให้ในกรณีที่รัฐประสงค์ให้เอกชนลงทุนเพื่อดำเนินการกิจการเดินรถขนส่งทางราง โดยให้ผลตอบแทนที่เอกชนควรได้รับจากการเก็บผลประโยชน์ตามระยะเวลาและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต

มาตรา 23 (3) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง และกิจการเดินรถขนส่งทางรางออกให้ในกรณีที่รัฐประสงค์ให้เอกชนลงทุนในการสร้างรางและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง และดำเนินการกิจการเดินรถขนส่งทางรางของตนเอง

โดยให้ผลตอบแทนที่เอกชนควรได้รับจากการเก็บผลประโยชน์ตามระยะเวลาและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต

ส่วน **มาตรา 25** ให้กรรมสิทธิ์ในรางและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง ได้แก่ สถานี ทางเข้าสถานี รวมถึงพื้นที่เชื่อมต่อกับอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างของเอกชน ฯลฯ จะถูกโอนไปที่กรมราง ...เป็นการทำลาย ร.ฟ.ท.ให้ตกอยู่ในสภาพล้มละลาย

เพราะ...ทรัพย์สินที่ดินรถไฟ ตกเป็นของกรมราง ที่ดินไม่ได้ใช้เพื่อการเดินรถ (Non-Core) ที่จะนำมาพัฒนาหารายได้ ชดเชยการขาดทุนจากการเดินรถเพื่อบริการประชาชนผู้มีรายได้น้อย จะทำไม่ได้อีกต่อไป

“สาวไทย แก้วหวาน” ประธาน สหภาพฯ ร.ฟ.ท. และเลขาธิการสมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ (สรส.) กล่าวว่า ช่วงเริ่มต้นร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. ... ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจาก คณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อ 27 ธ.ค. 2559 มี 53 มาตรา แต่ปัจจุบันมีกว่า 133 มาตราแล้ว

ประเด็นสหภาพฯ ร.ฟ.ท.คัดค้าน กฎหมายฉบับนี้เนื่องจากมีการเขียนไว้ว่า กรมรางจะออกใบอนุญาตให้เอกชน 3 ใบ คือ 1. ให้เอกชนเข้ามารับอนุญาตในการสร้างทางได้ 2. สามารถเดินรถ

ได้ 3. สามารถก่อสร้างทางและเดินรถได้

หากกฎหมายเขียนถึงเรื่องกรรมสิทธิ์ในลักษณะนี้เท่ากับ รางและทางรถไฟจะถูกโอนไปอยู่ที่กรมรางทั้งหมด และจะเอาไป ให้สัมปทานกับเอกชน ต้องจินตนาการต่อไปว่า หากเป็นแบบนี้ อนาคตจะเกิดอะไรขึ้นบ้าง

พนักงานและสหภาพฯ ร.ฟ.ท. ไม่ได้ขัดขวางการตั้งกรมราง แต่...พยายามสะท้อนให้เห็นถึงปัญหาการตรากฎหมาย เพื่อให้เกิด ประโยชน์สูงสุดกับประชาชน โดยเฉพาะการขนส่งทางราง ที่ต่อ จากนี้ไป จะมีบทบาทสำคัญกับประเทศไทยอย่างมาก

● “อธิบดี” ยืนยัน กรมราง เป็น Regulator

“สรยุทธ ทองศิโร” อธิบดีกรมการขนส่งทางราง กล่าวว่า ขณะนี้ พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ.... ยังอยู่ในขั้นตอนการพิจารณา ไม่แล้วเสร็จ จึงยังออกความเห็นไม่ได้มากนัก แต่การที่มีมาตรา ในร่าง กม.เพิ่มขึ้น เป็นการขยายความเพื่อให้มีความเข้าใจในการ ปฏิบัติมากขึ้น

“กรณีที่สหภาพฯ ร.ฟ.ท. มีข้อกังวลนั้น ยืนยันได้ว่า กรมราง จะทำหน้าที่เป็น regulator ตามวัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง เรื่อง ที่ดิน ทรัพย์สิน กรมรางจะไม่ยุ่ง”

ทั้งนี้ กฎหมายขนส่งทางรางคาดว่าจะร่างเสร็จในปี นี้ เพื่อ ประกาศใช้ในปี 2563 ดังนั้น ในส่วนของกรมราง จะต้องเตรียม ความพร้อม ในหลายเรื่อง เช่น การเตรียมพร้อมในการออกกฎหมาย ลูก ประกอบบางมาตรา ซึ่งจะกำหนดระยะเวลาในการออกกฎหมาย ลูกไว้

● เปิดเอกชนร่วมใช้ราง...มาตรฐานปลอดภัยพร้อมหรือยัง?

“สิริมา หิรัญเจริญเวช” รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์ ร.ฟ.ท.กล่าวว่า ปัจจุบัน ร.ฟ.ท.ให้บริการขนส่ง โดยกำหนดอัตรา ค่าระวางสินค้าไว้ชัดเจน และให้เอกชนเข้ามาร่วมใช้ทางในการ ขนส่งสินค้าใน 2 รูปแบบ

1. เอกชนไม่มีการลงทุนใดๆ ใช้ของรถไฟทั้งหมด จะจัดเก็บ ค่าระวางตามกรอบที่กำหนด

2. เอกชนลงทุนจัดหาหัวรถจักร หรือ แครนสินค้า หรือรถพ่วง เพื่อใช้สำหรับการขนส่งสินค้าของตัวเอง โดยให้ ร.ฟ.ท.ดำเนินการ ด้านการเดินรถ โดย ร.ฟ.ท.จัดหาคนขับรถ น้ำมันเชื้อเพลิง และ วางแผนในการเดินรถขนส่งสินค้าร่วมกัน ซึ่ง ร.ฟ.ท.จะให้ส่วนลด ค่าลากจูง หรือค่าระวางสินค้าให้เอกชนเป็นเปอร์เซ็นต์

ในอนาคต หากให้มีเอกชนเข้ามาเดินรถเองได้บนทางรถไฟ เท่ากับจะมีเอกชนได้หลายราย สามารถให้บริการเดินรถในทาง รถไฟเดียวกันกับ ร.ฟ.ท. สิ่งสำคัญคือ เรื่องความปลอดภัย เมื่อ มีเอกชนเข้ามาร่วมใช้ทางหลายรายแล้ว จะวางมาตรฐานการเดินรถ การทำงานร่วมกันอย่างไร, กรณีเกิดเหตุ ใครจะรับผิดชอบ ใครจะ แก้ปัญหา ใครจะซ่อมบำรุง และใครจะตัดสินใจ และชี้ถูก/ผิด

“ขณะนี้ยังไม่มีมาตรการชัดเจน แต่ในอนาคตระบบรางจะมีการ ปรับเปลี่ยนอีกมาก ร.ฟ.ท.เองก็ต้องปรับตัว การเปิดให้เอกชนเข้า มาใช้ทางรถไฟได้ ทำได้แต่รูปแบบ และมาตรการต้องชัดเจน”

อย่างไรก็ตาม เชื่อว่าเรื่อง ทรัพย์สินต่างๆ ของรถไฟ ยังต้อง เป็นของรถไฟต่อไป

● บทพิสูจน์แรก..วัดกันงบรางแก้ค่าตั๋วรถไฟฟ้าแพง

ปัจจุบัน รถไฟฟ้าเปิดให้บริการแล้ว 4 โครงการ ได้แก่ รถไฟฟ้า สีเขียว (บีทีเอส), รถไฟฟ้าสีน้ำเงิน (MRT) รถไฟฟ้าสีม่วง (MRT) และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ แต่ละสายกำหนดอัตราค่าโดยสาร รถไฟฟ้าตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทาน ร่วมทุนเอกชน (PPP) โดยค่า เฉลี่ยอยู่ที่ 14-45 บาท และแต่ละสายต่างจัดเก็บค่าแรกเข้าเริ่มต้น ที่ 14 บาท

และในปี 2564 รถไฟฟ้าสายสีแดง, สายสีชมพู สายสีเหลือง จะทยอยเปิดให้บริการอีก ซึ่งทุกสายมีสัญญาผูกพันเงื่อนไขและ กำหนดอัตราค่าโดยสารไว้แล้ว

จากการศึกษา ของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ตอกย้ำว่า ค่าโดยสารรถไฟฟ้าของไทยแพงจริง เฉลี่ย อยู่ที่ 28.30 บาท/เที่ยว ขณะที่ค่าโดยสารรถไฟฟ้าสิงคโปร์ เฉลี่ยที่ 13.3 บาท/คน/เที่ยว ส่วนรถไฟฟ้าฮ่องกง ค่าโดยสารเฉลี่ยที่ 16.78 บาท/คน/เที่ยว เท่ากับคนไทยจ่ายค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงกว่าประเทศ ในเอเชียกว่า 50%

ประเมินวิถีชีวิตคนกรุง หากใช้บริการรถไฟฟ้าเดินทางไป ทำงานทุกวันอาจจะต้องควักค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ไม่ต่ำกว่า 3,000 บาท/เดือน ซึ่งนี่ ยังไม่รวมค่ารถเมล์ หรือค่ารถมอเตอร์ไซด์ หน้าปากซอย

นอกจากผู้ให้บริการรถไฟฟ้าแต่ละสายเป็นคนละรายกันแล้ว อีกสาเหตุหนึ่งคือต้นทุนการก่อสร้างรถไฟฟ้าที่สูง แต่ปริมาณ ผู้โดยสารยังต่ำกว่าคาดการณ์ ทำให้ผู้ให้บริการยังคงประสบกับ ผลขาดทุน ดังนั้นการระดมก่อสร้างรถไฟฟ้าเพิ่ม และทำให้สาย ทางเกิดการเชื่อมต่อกันแบบไร้รอยต่อ หรือ Connectivity หมายถึง มีทางเชื่อมให้เดินออกจากรถไฟฟ้าสายหนึ่ง เปลี่ยนไปต่อ รถไฟฟ้าอีกสายหนึ่งได้สะดวก... และไม่ต้องจ่ายค่าแรกเข้าเพิ่ม เป็นจุดเริ่มต้นในการสร้างมาตรฐานค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่เป็นธรรม กับผู้ใช้บริการ

● ตั้งกรรมการฯหารูปแบบ...อุดหนุน ค่าโดยสาร

“สรยุทธ ทองศิโร” อธิบดีกรมการขนส่งทางราง กล่าวว่า โครงสร้างค่าโดยสารรถไฟฟ้าของไทยสูงกว่าต่างประเทศ เนื่องจาก ต่างประเทศมีการอุดหนุนค่าโดยสารรถไฟฟ้า ให้ผู้ประกอบการ ซึ่งมีหลายรูปแบบ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งต้องพิจารณากัน อย่างรอบคอบในทุกด้าน เนื่องจากเป็นเรื่องละเอียดอ่อน และต้อง เป็นธรรมกับทุกคนที่เกี่ยวข้อง ไม่ใช่ดูแลเฉพาะผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า เท่านั้น

โดยขณะนี้ กรมรางฯ อยู่ระหว่างเสนอขอจัดตั้งคณะกรรมการ ร่วม เพื่อศึกษาการกำหนดโครงการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่ เหมาะสมและเป็นธรรม รวมถึงมาตรการที่ภาครัฐจะเข้าไปอุดหนุน ค่าโดยสาร โดยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคมแล้ว จะมีผู้แทนกระทรวง การคลัง กรมบัญชีกลาง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการ นโยบายรัฐวิสาหกิจ โดยจะเร่งให้มีความชัดเจนเร็วที่สุด

หากกรมรางฯ แก้อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าแพงได้จริง...ถือว่า สบผ่านด่านแรก และได้ใจประชาชน...แน่นอน .