

รถไฟฟ้า16สาย700กิโลต้องไม่แพง

● พิสูจน์บทบาทอำนาจกรมราง

เมื่อวันที่ 18 มิ.ย. นายสรวัช ทรงศิริไธ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ขร.) หรือกรมราง เปิดเผยว่า ภายในเดือน มิ.ย. นี้ จะเสนอ รว.คมนาคม แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาโครงสร้างอัตราค่าโดยสารการขนส่งทางราง ประกอบด้วยผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม กรมราง และกระทรวงการคลัง มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน เพื่อพิจารณามาตรการการสนับสนุนโครงสร้างอัตราค่าโดยสารของรัฐบาล อาทิ การลดหย่อนภาษีให้ประชาชนที่ใช้บริการระบบราง, การลดหย่อนภาษีให้บริษัทที่สนับสนุนให้พนักงานเดินทางด้วยระบบราง, การเก็บค่าผ่านทางรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้ามาวิ่งในเขตกรุงเทพฯ ชันใน และการจัดตั้งกองทุนเพื่อสนับสนุนค่าโดยสาร สิ่งเหล่านี้จะจูงใจการเดินทางด้วยระบบรางมากขึ้น รวมทั้งจะช่วยให้ประชาชนได้ใช้บริการขนส่งสาธารณะระบบรางในราคาถูกลง เหมาะสม และเป็นธรรม

นายสรวัช กล่าวต่อว่า เรื่องค่าโดยสารรถไฟฟ้าแพง กำลังเป็นประเด็นร้อนของสังคมที่ประชาชนมองว่าแพงมาก จึงเป็นโจทย์ที่กรมฯต้องดูแลเร่งด่วน อีกทั้งคณะกรรมการฯจะทำหน้าที่วิเคราะห์โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้าทุกประเภท เปรียบเทียบของประเทศอื่น ๆ ด้วยว่าของไทยแพงจริงหรือไม่ รวมทั้งต้องดูด้วยว่าประเทศอื่นรัฐบาลมีการสนับสนุนอย่างไร ต้องดูให้รอบด้านจะเร่งให้ได้ข้อสรุป และนำมาตราการต่าง ๆ มาใช้ โดยเฉพาะการลดหย่อนภาษีต้องเกิดขึ้นภายในปีนี้ เพื่อจูงใจประชาชนหันมาใช้รถไฟฟ้า

ส่วนเรื่องค่าแรกเข้ารถไฟฟ้า ที่หลายฝ่ายเสนอให้เก็บครั้งเดียวมัน ต้องดูกฎหมายไม่ให้กระทบกับสัญญาสัมปทานก่อนหน้าด้วย เช่นเดียวกับค่ารถไฟฟ้าสายเก่าหรือมีสัมปทานไว้กับเอกชน และที่อยู่ในการกำกับดูแลของกรุงเทพมหานคร (กทม.) และมหาไศยจะมีกฎหมายและสัญญาสัมปทานควบคุมไว้ แต่คณะกรรมการฯ จะดูโครงสร้างเพดานราคาในภาพรวมเพื่อประสานหน่วยงานต่างสังกัดควบคุมไม่ให้แพง สำหรับรถไฟฟ้าสายใหม่

โดยเฉพาะในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม จะสามารถควบคุมได้เต็มที่ ส่วนว่าจะคุมได้เหมือนกรณีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางคุมเพดานค่ารถโดยสาร เช่น ตลอดสายไม่ให้เกิน 40 บาท หรือไม่นั้นต้องดูรายละเอียดก่อน

นายสรวัช กล่าวด้วยว่า ประมาณปี 67-68 โครงข่ายรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑลตามแผนแม่บทระยะแรก 11 สายหลายสายจะสมบูรณ์ มีประมาณ 300 กว่าสถานี ระยะทางยาวกว่า 500 กม. เป็นมหานครแห่งระบบรถไฟฟ้า เชื่อว่าเมื่อถึงเวลา



นั้นรถไฟฟ้าจะเป็นการเดินทางหลักของคนกรุงเทพฯ และปริมณฑล จากปัจจุบันมีผู้โดยสารใช้รถไฟฟ้าประมาณ 1.2 ล้านคนเที่ยวต่อวัน หากโครงข่ายสมบูรณ์จะเพิ่มเป็น 5-6 ล้านคนเที่ยวต่อวัน และจะส่งผลให้การจราจรไม่ติดขัด คล่องตัวมากขึ้น ที่สำคัญจะส่งผลทางอ้อมทำให้มลพิษทางอากาศ ทั้งฝุ่นและควันจากท่อไอเสียรถยนต์ลดลง คุณภาพชีวิตของคนกรุงเทพฯ ก็จะดีขึ้น

นายสรวัช กล่าวอีกว่า องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (ไจก้า) และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) อยู่ระหว่างการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (พื้นที่ต่อ

เนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2) เบื้องต้นจะมีรถไฟฟ้าเกิดใหม่อีก 5 เส้นทาง ระยะทางประมาณ 130 กม.เมื่อรวมกับรถไฟฟ้าของเดิมก็จะมีสถานีรถไฟฟ้ากว่า 500 สถานี ระยะทางรวมกว่า 700 กม. ครอบคลุมกรุงเทพฯ และปริมณฑลทั้งหมด จะเริ่มดำเนินการตามแผนแม่บทภายใน 1-2 ปีข้างหน้า

นายสรวิศ กล่าวต่อว่า อำนาจของกรมราง ต้องรอ พ.ร.บ.การขนส่งทางราง และกฎหมายลูกต่าง ๆ มีผลบังคับใช้ก่อน คาดว่าน่าจะประกาศใช้ได้ภายในปีนี้ จะส่งผลให้กรมราง มีอำนาจ และบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนมากขึ้น ไม่เพียงแต่ดูแล เรื่องค่าโดยสารเท่านั้น แต่จะกำกับมาตรฐานบริการ และความปลอดภัย ตลอดจนการเปิดเส้นทางเดินรถใหม่ ๆ ของโฉมหน้า ยืนยันว่าการทำหน้าที่ของกรมรางจะไม่ซ้ำซ้อนกับหน้าที่ของหน่วยงานระบบราง เพราะกรมรางทำหน้าที่เป็นผู้กำกับที่ชัดเจนก่อนส่งต่อให้กระทรวงคมนาคม หรือรัฐบาลพิจารณาต่อไปนอกจากนี้ จะทำหน้าที่นำทรัพยากรของหน่วยงาน รางมาใช้ประโยชน์ให้คุ้มค่ามากขึ้นด้วย เช่น การนำรางรถไฟฟ้าที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์มาให้เอกชนได้เดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ก็จะได้รับค่าเช่ารางด้วย

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า กรมรางกำลังรอกฎหมายลูกบังคับใช้ และรอนโยบายรัฐบาลใหม่และรัฐมนตรีคมนาคมคนใหม่ที่จะให้อำนาจกรมราง เช่น การรื้อโครงสร้างค่าโดยสารมาพิจารณาทั้งหมด โดยเฉพาะในเส้นทางใหม่และในกำกับของคมนาคม เพื่อให้รถไฟฟ้ากว่า 500 สถานี กว่า 700 กม. รวมไปถึงรถไฟฟ้ารางคู่และรถไฟฟ้าความเร็วสูง (ไฮสปีด) ระยะทางกว่า 1 พันกม. และทางรถไฟฟ้าสายเดิม 4,500 กม. ให้ประชาชนได้รับบริการในอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรมสะดวกและปลอดภัย

อย่างไรก็ตามขณะนี้เริ่มมีกระแสตอบกลับจากผู้ประกอบการทั้งหน่วยงาน อาทิ รฟท. การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) กทม. และผู้รับสัมปทาน เช่น บีทีเอส รวมถึงบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีอีเอ็ม กำลังจับตาการทำงานของกรมราง ว่าจะมาล้าเส้นการทำงานของหน่วยงาน และกำลังจินตนาการ (มโน) บทบาทของตัวเองมากจนเกินไป.