

คัดอัตราค่ารถไฟฟ้าสายสีเขียวใหม่

เมื่อวันที่ 22 เม.ย. นายกิตติพันธ์ ปานจันทร์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ขร.) เปิดเผยถึงข้อเสนอแนะวิธีการคำนวณค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวว่า ขร. ตระหนักถึงการทำให้ค่าโดยสารที่ประชาชนต้องแบกรับ จึงต้องกำหนดราคาค่าโดยสาร ควรคำนึงถึงความเหมาะสมเป็นธรรม ไม่เกิดการต่อผู้ให้บริการ ดังนั้น 1. ไม่ควรนำภาระหนี้สินที่ กทม. แบกรับค่าก่อสร้างส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวในส่วนต่อขยายที่ 2 (ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต, ช่วงแครี่-สมุทรปราการ) และค่าระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) ค่าจ้างเดินรถรวมกว่าแสนล้านบาทก่อนปี 73 มาใช้ประกอบการคิดคำนวณอัตราค่าโดยสารตลอดสายสูงสุดไม่เกิน 65 บาท

นายกิตติพันธ์ กล่าวว่า ที่ผ่านมา กทม. ยืนยันว่ามีความพร้อมทางการเงิน ที่สามารถรับภาระหนี้ของโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนต่อขยายที่รับจากกระทรวงคมนาคมได้ ดังนั้นไม่ควรนำภาระหนี้สินมาพิจารณาเป็นปัจจัยสำคัญ ควรพิจารณารายได้ที่เกิดขึ้นจากการบริหารการเดินรถในพื้นที่ รวมทั้งปริมาณผู้โดยสารร่วมด้วย 2. การคิดรายได้จากการบริหารการเดินรถ ของรถไฟฟ้าสายสีเขียวควรพิจารณาแยกช่วงปี 64-72 และช่วงปี 2573-2602 เนื่องด้วยการขยายสัมปทานสายสีเขียว 30 ปี เป็นช่วงภายหลังจากปี 72 ดังนั้นรายได้ช่วงปี 64-72 จึงไม่ควรนำมาพิจารณา

นายกิตติพันธ์ ระบุอีกว่า 3. อมาคตเมื่อมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพิ่มเติมในโครงข่ายการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑลแล้ว การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม จะไม่ได้เป็นเพียงการกำหนดอัตราค่าโดยสารของสายใดสายหนึ่งแล้ว ขร. ได้ผลักดันนโยบายการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ในการเดินทางภายในโครงข่ายรถไฟฟ้าที่มีการเดินทางเชื่อมต่อกันไม่ว่าจะก็เส้นทางให้ผู้ให้บริการเสียค่าแรกเข้าเพียงครั้งเดียว.