

ชำแหละค่าโดยสาร สายสีเขียว ยุค 'ซัสซาดิ'

Q ปิดสูตรคิดค่าโดยสาร รถไฟฟ้าสายสีเขียว หลัง กทม.เตรียมเก็บค่าโดยสาร 59 บาท เหตุแบกหนี้ท่วมแสนล้าน คาด ก.ค.นี้ ได้ข้อสรุป แก้มต่อสัญญาสัมปทาน

นั่งฟรีมานานสำหรับรถไฟฟ้า ส่วนต่อขยายสายสีเขียว ล่าสุดถึงเวลาเรียกเก็บค่าโดยสารหลังนาย **ซัสซาดิ สิทธิพันธุ์** ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครหารือร่วมกับ ศาสตราจารย์พิเศษธงทอง จันทรางศุ ประธานกรรมการบริหารบริษัทกรุงเทพธนาคม เพื่อจัดเก็บค่าโดยสารตามข้อเสนอของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ในอัตราเมื่อรวมส่วนสัมปทานไม่เกิน 59 บาทตลอด

สาย และเป็นตัวเลข ที่คณะผู้บริหาร กรุงเทพมหานคร (กทม.) เห็นว่ามีความเหมาะสม ประชาชนน่าจะรับได้ เพราะเส้นทางส่วนต่อขยายมีระยะทางที่ไกล โดยช่วงหมอชิต-คูคต ระยะทาง 19 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 13 กิโลเมตร จำนวน 9 สถานี เดิมมีแผนเริ่มจัดเก็บวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 แต่สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) แจ้งว่าอาจไม่ทันเนื่องจากต้องหารือกับบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี ปรับระบบซอฟต์แวร์การคำนวณค่าโดยสารส่วนต่อขยาย

ย้อนไปก่อนหน้านั้น การเรียก

เก็บค่าโดยสาร หากเทียบอัตราค่าโดยสารของ ผู้ว่าราชการกทม.คนก่อน เพดานไม่เกิน 65 พ่วงขยายสัมปทานให้เอกชนเพื่อแลกหนี้กว่าแสนล้านบาท ซึ่งหลายฝ่ายมองว่า มีอัตราค่อนข้างสูงและมีการคัดค้านในวงกว้าง ในทางกลับกันอัตราที่มองว่าประชาชนรับได้ และไม่มีผลกระทบต่อค่าครองชีพ ควรไม่เกิน 25-30 บาทตลอดสาย

นายซัสซาดิ อธิบายว่า ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าสายสีเขียวมีหนี้ส่วนต่อขยายราว 100,000 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีหนี้โครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล แบ่งเป็นหนี้วางระบบขณะที่ยังของรัฐบาลเป็นหนี้วางระบบรถ ประมาณ 19,000

