



กทม.ยัน 5 พันล้าน

ไปค่าตั๋ว 65 บาท 'สายสีเขียว'

> 02

กทม.ยันเก็บค่าตั๋ว 65 บาท 'สายสีเขียว' 16 ม.ค.

กทม.ยันยันจัดเก็บค่าโดยสารสายสีเขียวไม่เกิน 65 บาท ตลอดสาย หลังครบกำหนดบริการฟรี 15 ม.ค. ล้มเหลวไทยฯ ครม.เคาะเดินทางเก็บค่าตั๋ว-เดลิเวอรี่ปมสัญญาสัมปทานฯ วอนรัฐหนุนงบจ่ายหนี้แทน ปีละ 5,000 ล้าน

พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (กทม.) เปิดเผยกับ "ฐานเศรษฐกิจ" ว่า เมื่อวันที่ 12 ม.ค.2564 กระทรวงมหาดไทยได้เสนอเรื่องอัตราค่าโดยสารตลอดจนขบวนขบวนรถไฟฟ้าสายสีเขียวต่อ คณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อพิจารณาเห็นชอบ โดยเฉพาะการจัดเก็บค่าโดยสารที่จะครบกำหนดภายในวันที่ 16 ม.ค.2564 เบื้องต้น กทม.

ต้องการให้จัดเก็บไม่เกิน 65 บาท เพื่อไม่ให้เป็นการต่อประชาชน

"ทั้งนี้ต้องรอฟังความคิดเห็นจากครม.ก่อนว่าเป็นอย่างไร ถ้าครม.ให้ดำเนินการเราก็ต้องมาคุยเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวว่าจะเก็บเท่าไร รวมถึงรัฐบาลต้องใช้หนี้ให้เราเท่าไร ยืนยันว่าหากครบกำหนดที่ต้องจัดเก็บอัตราค่าโดยสารในวันที่ 16 มกราคมนี้ เราจะจัดเก็บค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาท ขึ้นอยู่กับแต่ละสถานี เพื่อไม่ให้เป็นการต่อประชาชน เชื่อว่าเราเก็บอัตราค่าโดยสารถูกกว่ารถไฟฟ้าสายสีอื่น"

พล.ต.อ.อัศวิน อธิบายว่า หากยังไม่ได้ข้อสรุปถึงการต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวทางกทม.จะต้องหารือกับกระทรวงมหาดไทยว่าจะดำเนิน

การอย่างไร ซึ่งบีทีเอสที่ผู้รับจ้างเดินรถไฟฟ้า BTS สายสีเขียวส่วนต่อขยายช่วงบางใหญ่-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-คูคต ได้ทำหนังสือทวงถามค่าจ้างเดินรถไฟฟ้า ซึ่งเริ่มทยอยเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2561 จนถึงปัจจุบัน เป็นเงินกว่า 8,000 ล้านบาท โดยกทม.ต้องรายงานหนี้ต่อรัฐบาลและกระทรวงมหาดไทยให้ทราบด้วยเช่นกัน ขณะที่ค่าโดยสารส่วนต่างราว 93 บาท ซึ่งมาจากผลการศึกษาที่กำหนดให้เก็บอัตราค่าโดยสารอยู่ที่ 158 บาท นั้น กทม.ต้องการให้รัฐบาลรับผิดชอบและสนับสนุนงบประมาณในเรื่องนี้ด้วย เนื่องจากกทม.ไม่มีงบประมาณพอที่จะจ่ายค่าจ้างเดินรถไฟฟ้าให้กับเอกชน เพราะรัฐบาลมอบให้กทม.รับผิดชอบเดินรถ อีกทั้งการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายในช่วงที่ผ่าน

มา ก็ไม่ได้เก็บค่าโดยสาร

“สาเหตุช่วง 2 ปีที่ผ่านมา กทม.ไม่จัดเก็บค่าโดยสารสายสีเขียว เพราะอยู่ในช่วงทดลองเปิดให้บริการแต่ละสถานี ขณะเดียวกันกทม.ก็ยังไม่ทราบว่าที่ผ่านมามีการจัดเก็บอัตราค่าโดยสารอย่างไร เนื่องจากบางสถานีอยู่ระหว่างการก่อสร้าง”

ส่วนกรณีที่กระทรวงคมนาคมตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับการต่อสัญญาสัมปทานสายสีเขียวทั้ง 4 เรื่อง คือ 1.ความครบถ้วนตามพ.ร.บ.การร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน 2.ค่าโดยสารที่เหมาะสมเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการ 3.การใช้สินทรัพย์ของรัฐที่รับโอนจากเอกชนให้เกิดประโยชน์สูงสุด และ 4. ข้อพิพาททางกฎหมาย และการร้องเรียน นั้น

“กทม.ยืนยันว่า ได้ตอบทุกข้อสงสัยของคณะรัฐมนตรี (ครม.) ไปทั้งหมดแล้ว และไม่มีหน้าที่ตอบคำถามของกระทรวงคมนาคม เรามองว่าเราไม่มีสิทธิ์ที่จะมากวาดบ้านคนอื่น ถ้าเขายังกวาดบ้านของเขาไม่เสร็จ”

สำหรับสาเหตุการต่ออายุสัมปทานฯ นั้น มาจากกทม.

รับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคตจากฟม. ทำให้กทม.เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดเส้นทาง ส่งผลให้ กทม.ต้องแบกรับภาระหนักกว่าแสนล้านบาท จากการโอนโครงการรวมถึงค่าบริหารจัดการเดินรถด้วยเช่นกัน

ขณะเดียวกันกทม.มีการเจรจากับบีทีเอสโดยการต่ออายุสัญญาสัมปทาน 30 ปี เพื่อแลกกับบีทีเอสรับภาระหนี้มูลค่าแสนล้านบาทแทนกทม. และเงื่อนไขการเก็บอัตราค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาท ตลอดสายจนหมดอายุสัญญาจ้างเดินรถถึงปี 2585

แหล่งข่าวจากกทม.กล่าวเพิ่มเติมว่า กทม.ยืนยันจัดเก็บได้ในอัตรา 15-65 บาท ตลอดสายจากราคาเต็ม 158 บาท สำหรับส่วนต่างที่เหลือได้เสนอรัฐบาลรับภาระปีละ 5,000 ล้านบาท