

ค้านขึ้นค่ารถไฟฟ้าสีเขียว104บ. กมธ.คมนาคมเรียกแจง21ม.ค.

ค้านขึ้นค่ารถไฟฟ้าสีเขียว104บ.

ผู้จัดการรายวัน360° – ประธาน กมธ.คมนาคม ชี้ กทม.ขึ้นค่าโดยสารรถไฟฟ้าสีเขียว 104 บาท ขัดเคตประชาชนในช่วงวิกฤตโควิด เชื่อทำราคาได้ต่ำกว่า 65 บาท เตรียมเรียกผู้เกี่ยวข้องชี้แจง 21 ม.ค.นี้ พร้อมส่งเรื่องให้รัฐบาล คัดค้านถึงที่สุด

อ่านต่อหน้า 4

ผู้จัดการรายวัน360° – ประธาน กมธ.คมนาคม ชี้ กทม.ขึ้นค่าโดยสารรถไฟฟ้าสีเขียว 104 บาท ขัดเคตประชาชนในช่วงวิกฤตโควิด เชื่อทำราคาได้ต่ำกว่า 65 บาท เตรียมเรียกผู้เกี่ยวข้องชี้แจง 21 ม.ค.นี้ พร้อมส่งเรื่องให้รัฐบาล คัดค้านถึงที่สุด

จากกรณีที่ กรุงเทพมหานคร (กทม.) เตรียมปรับค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสใหม่ จากเดิมให้ขึ้นฟรีส่วนต่อขยาย ช่วงห้าแยกลาดพร้าว-คูคต และช่วงลำโพง-เคหะ ทำให้ปัจจุบันมีอัตราค่าโดยสารสูงสุด 59 บาท โดยจะปรับอัตราค่าโดยสารสูงสุดตลอดสายเป็น 104 บาท มีผลตั้งแต่วันที่ 16ก.พ.64

วานนี้ (17 ม.ค.) นายโสภณ ชาร์มย์ ประธาน กมธ.คมนาคม สภาผู้แทนราษฎร กล่าวถึงเรื่องนี้ว่า การปรับอัตราค่าโดยสารดังกล่าว เป็นการขึ้นค่าโดยสารในช่วงวิกฤตโควิด-19 ทางกมธ.คมนาคม ได้แสดงจุดยืนไม่เห็นด้วย ต่อการคิดอัตราค่าโดยสารสีเขียว ตลอดสาย 65 บาท พร้อมขอให้ กทม.ชี้แจงที่มาของการคำนวณราคา ตั้งแต่เดือนพ.ย.ปีที่แล้ว จนบัดนี้ยังไม่ได้รับข้อมูล แต่กลับข่มขู่ประชาชนว่าจะขึ้นราคาเป็น 104 บาทในเดือนหน้า

ที่ผ่านมา กมธ.ฯ ได้มีข้อเสนอแนะไว้อย่างชัดเจนว่า การคิดอัตราค่าโดยสารนั้นต้องเปิดเผยที่มา การคิดราคาอย่างโปร่งใส และเชื่อว่าสามารถคิดราคาได้ถูกกว่า 65 บาท ตลอดสาย และควรกำหนดอัตราค่าโดยสารที่ถูกที่สุด สำหรับประชาชนที่ใช้บริการ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนผู้มีรายได้น้อยมาใช้บริการ

1.การต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสาย

สีเขียว โดยคิดราคาค่าโดยสารสูงสุด 65 บาท กทม.ควรเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณะว่า มีฐานการคิดคำนวณอย่างไร เนื่องจากการสอบถามข้อมูลทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องแล้ว กระทรวงคมนาคมเห็นว่ายังสามารถลดค่าโดยสารลงได้ต่ำกว่า 65 บาท เนื่องจากปริมาณการเดินทางในอนาคตจะมีมากขึ้น ต้นทุนต่อการเดินรถควรจะถูกลงอีก

2. ประชาชนควรจะได้รับประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมมากกว่านี้ ในการต่อสัญญาสัมปทานครั้งนี้ เช่นการลดค่าแรกเข้าระบบที่ไม่ควรจะมีการคิดซ้ำซ้อน และไม่มีเงื่อนไขซึ่งจะเป็นภาระต่อผู้โดยสาร

3. หากยังไม่มีการต่อสัญญาสัมปทานซึ่งกำลังจะหมดลง ในปี 2572 และสิ้นทรัพย์ทั้งหมด จะตกกลับมาเป็นของรัฐ คือ กทม.จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนมากกว่า เนื่องจากรถไฟฟ้าสายสีเขียว มีกำไรหลังจากหักค่าจ้างเดินรถแล้ว จะมีกำไรไม่น้อยกว่า5,000 ล้านบาทต่อปี และจะเพิ่มขึ้นอีกในอนาคต ถ้าได้ดังกล่าวสามารถนำมาบริหารจัดการ ช่วยลดอุดหนุน เส้นทางรถไฟฟ้าอื่นๆ ที่อยู่นอกเมือง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประชาชนผู้มีรายได้น้อยกว่า ได้ใช้รถไฟฟ้าในอัตราที่ถูกกว่า คนในใจกลางเมือง

4. การดำเนินการของคณะกรรมการตามคำสั่ง หัวหน้าคสช. ที่ 3/2562 ควรเปิดเผยรายงานการประชุมต่อสาธารณะเพื่อให้เกิดความโปร่งใส และสร้างความเข้าใจให้กับประชาชน โดยทั่วไปได้

5. การต่อสัญญาสัมปทานดังกล่าว ยังดำเนินการไม่ครบถ้วน เช่น พ.ร.บ.วินัยการ

“คูคต”
ไป “เคหะฯ สมุทรปราการ”
ไปอย่างไรดี ?



รถไฟฟ้าสายสีเขียว
46 สถานี 2 ชั่วโมง

ค่าโดยสาร
104 บาท



รถเมล์
(543-522-536AC) 99 ปีาย
3.30 ชั่วโมง (ไม่รวมรถ)

ค่าโดยสาร
70 บาท



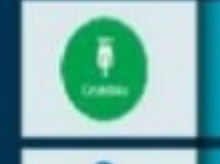
รถตู้
ฟิวเจอร์ริงส์ดีไปถึงเคหะฯ
1 ชั่วโมง (ไม่รวมคนเดินรถ)

ค่าโดยสาร
60 บาท



Taxi
2 ชั่วโมง

ค่าโดยสาร
421 บาท



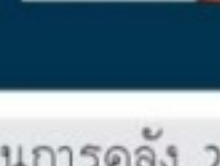
Grab Car
2 ชั่วโมง

ค่าโดยสาร
728 บาท



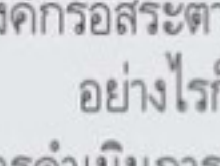
Grab Bike
1.30 ชั่วโมง

ค่าโดยสาร
699 บาท



วินมอเตอร์ไซด์
เกินกว่า 15 กม. 1.30 ชั่วโมง

ค่าโดยสาร
ตกลงราคาเอง



เดิน
48 กม. ใช้เวลา 10 ชั่วโมง

ค่าโดยสาร
0 บาท

mgronline.com

เงินการคลัง 2562 และการตรวจสอบจากองค์กรอิสระต่างๆ ยังไม่แล้วเสร็จ

อย่างไรก็ตาม หาก กทม. ยังคงยืนยันการดำเนินการเรื่องรถไฟฟ้าสายสีเขียวในยามวิกฤตความเดือดร้อนของประชาชน ถือว่าเป็นการขึ้นค่าโดยสารที่ไม่เป็นธรรม และแจ้งเรื่องการคัดค้านดังกล่าวไปยังรัฐบาล เพื่อสั่งให้ยุติการขึ้นค่าโดยสารและขอหักทวงจากส่วนราชการ และขอแนะนำจากภาคประชาชน

“กมธ.คมนาคม จะเชิญผู้เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ในวันพฤหัสบดี (21 ม.ค.)นี้ เพื่อคัดค้านการขึ้นราคาอย่างไม่เป็นธรรม และแจ้งเรื่องการคัดค้านดังกล่าวไปยังรัฐบาล เพื่อสั่งให้ยุติวิกฤตความเดือดร้อนของประชาชนโดยเร็วที่สุด” นายโสภณ กล่าว.