



เรื่องเด่น

การเมือง

รอบโลก

การเงิน-หุ้น

เศรษฐกิจ-ธุรกิจ

เศรษฐกิจ-ธุรกิจ > ข่าวเศรษฐกิจ-ธุรกิจ

อัดกทม.ขึ้นค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มประชาชน

วันที่ 17 ม.ค. 2564 เวลา 14:51 น.



กมธ.คมนาคม ชี้ กทม. ขึ้นค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็น 104 บาท ข้ำเดิมวิกฤตประชาชน เชื่อทำราคาได้ต่ำกว่า 65บาท เตรียมเรียกแจง 21 ม.ค.นี้

นายโสภณ ชาร์มย์ ประธานกรรมาธิการ การคมนาคม สมาชิกวุฒิสภา กรุงเทพมหานคร ได้ออกประกาศเพื่อปรับอัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดสายอยู่ที่ 104 บาท เป็นการขำเติมประชาชน ในช่วงวิกฤตโควิด-19

คณะกรรมการการคมนาคม สมาชิกวุฒิสภา ได้แสดงจุดยืน ไม่เห็นด้วยกับการคิดอัตราค่าโดยสาร สายสีเขียว ตลอดสาย 65 บาท พร้อมขอให้ กทม. ชี้แจงที่มาของการคำนวณราคา ตั้งแต่เดือน พฤศจิกายน ปีที่แล้ว จนบัดนี้ ยังไม่ได้รับข้อมูล แต่กลับข่มขู่ประชาชนว่าจะขึ้นราคา 104 บาท ในเดือนหน้า

โดยที่ผ่านมา กมธ.คมนาคม ได้มีข้อเสนอแนะในเรื่องนี้ไว้อย่างชัดเจนว่า การคิดอัตราค่าโดยสาร นั้นต้องเปิดเผยที่มา การคิดราคาอย่างโปร่งใส และเชื่อว่า สามารถคิดราคาได้ถูกกว่า 65 บาทตลอดสาย และควรกำหนดอัตราค่าโดยสารที่ถูกที่สุดสำหรับประชาชนที่ใช้บริการ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนผู้มีรายได้น้อยมาใช้บริการ

1.การต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยคิดราคาค่าโดยสารสูงสุด 65 บาท กทม. ควรเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณะ ว่ามีฐานการคิดคำนวณอย่างไร เนื่องจาก การสอบถามข้อมูลทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องแล้ว กระทรวงคมนาคม เห็นว่า ยังสามารถลดค่าโดยสารลงได้ต่ำกว่า 65 บาท

คณะกรรมการการคมนาคม จึงเห็นว่า ค่าโดยสารที่สามารถลดลงได้อีก เนื่องจากปริมาณการเดินทางในอนาคต จะมีมากขึ้น ต้นทุนต่อการเดินรถควรจะถูกลงอีก จะเป็นประโยชน์ ต่อประชาชน ทั่วไป โดยเฉพาะ ประชาชนผู้มีรายได้น้อย จะสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนได้มากขึ้น

- ตรวจพบค่าฝุ่น PM2.5 เกินมาตรฐาน 62 พื้นที่ทั่วกรุงมีผลต่อสุขภาพ
- คมนาคม เรียกร้อง กทม.ชะลอขึ้นค่ารถไฟฟ้าสีเขียว

2.ประชาชน ควรจะได้รับประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมมากกว่านี้ ในการต่อสัญญาสัมปทานครั้งนี้ เช่น การลดค่าแรกเข้าระบบ ที่ไม่ควรจะมีการคิดซ้ำซ้อน และไม่มีเงื่อนไขซึ่งจะเป็นภาระต่อผู้โดยสาร

3.หากยังไม่มี การต่อสัญญาสัมปทาน ซึ่งกำลังจะหมดลงในปี 2572 หรือในอีก 9 ปี ข้างหน้า และสินทรัพย์ทั้งหมด จะตกกลับมาเป็นของรัฐ คือ กทม. จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชน มากกว่า เนื่องจาก รถไฟฟ้าสายสีเขียว มีกำไร หลังจากหักค่าจ้างเดินรถแล้ว จะมีกำไร ไม่น้อยกว่าปีละ 5,000 ล้านบาทต่อปี และเพิ่มขึ้นอีกในอนาคต กำไรดังกล่าว สามารถนำมาบริหารจัดการ ช่วยลดอุดหนุน เส้นทางรถไฟฟ้า อื่น ๆ ที่อยู่นอกเมือง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประชาชนผู้มีรายได้น้อยกว่า ได้ใช้รถไฟฟ้าในอัตราที่ถูกลงกว่า คนในใจกลางเมือง

การที่อ้างว่า กทม. ไม่มีความสามารถทางการเงินในการชำระหนี้ และบริหารจัดการ ไม่เป็นความจริง เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งเส้นทาง มีศักยภาพทางธุรกิจที่ชัดเจน สามารถระดมเงินเพื่อบริหารจัดการ ได้จากแหล่งเงินต่าง ๆ เช่น ธนาคาร แหล่งทุน เนื่องจากมีรายได้มหาศาลที่ชัดเจน

4.การดำเนินการของคณะกรรมการฯ ตามคำสั่ง หัวหน้า คสช. ที่ 3/2562 ควรเปิดเผยรายงานการประชุมต่อสาธารณะ เพื่อให้เกิดความโปร่งใส และสร้างความเข้าใจให้กับประชาชน โดยทั่วไปได้ และ 5.การต่อสัญญาสัมปทานดังกล่าว ยังดำเนินการไม่ครบถ้วน เช่น พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลัง 2562 และการตรวจสอบจากองค์กรอิสระต่าง ๆ ยังไม่แล้วเสร็จ

ประธานคณะกรรมการสิทธิการคมนาคม กล่าวว่า หาก กทม. ยังคงยืนยันการดำเนินการเรื่องรถไฟฟ้าสายสีเขียวในยามวิกฤตความเดือดร้อนของประชาชนถือว่าการซ้ำเติมสถานการณ์ของบ้านเมือง และยังไม่ฟังเสียงประชาชนและข้อทักท้วงจากส่วนราชการ และข้อเสนอแนะจากภาคประชาชน

กรรมการจะเชิญผู้เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ในวันพฤหัสบดีที่จะถึงนี้เพื่อคัดค้านการขึ้นราคาอย่างไม่เป็นธรรม และแจ้งเรื่องการคัดค้านดังกล่าวไปยังรัฐบาล เพื่อสั่งให้ยุติวิกฤตความเดือดร้อน ของประชาชนโดยเร็วที่สุด" นายโสภณ กล่าว