

เบรก104บ. ค่าตัวสายสีเขียว

กทม.โยนให้รัฐทบทวน หวั่นเป็นภาระประชาชน

ค่าตัว 104 บาทชะงัก “อัสวิน” ทนแรงดันไม่ไหว ลงนามประกาศเลื่อนเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว อ่างรัฐบาลให้พิจารณาทบทวนให้เหมาะสม เพื่อไม่เป็นภาระประชาชนซ้ำ ♦ อ่านต่อหน้า 12

เบรก104บ. □ ต่อจากหน้า 1

จากพิษโควิดระบาด “กรม.” ไฟเขียว 2 โปรเจกต์ ทุ่มงบ 2.39 หมื่นล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย สถานีศรีรัช-เมืองทอง ระยะทาง 2.8 กม. วงเงิน 4,230 ล้านบาท และมอเตอร์เวย์ ช่วงบางขุนเทียน-เอกชัย-บ้านแพ้ว ระยะทาง 16.4 กม. วงเงิน 19,700 ล้านบาท “คมนาคม” เน้น กทม.บริหารหนี้ใช้โมเดล รฟม.

เมื่อวันที่ 9 ก.พ. ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เพจเฟซบุ๊กกรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานประชาสัมพันธ์ ได้เผยแพร่ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่ง พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าฯ กทม. ได้ลงนามในประกาศ มีเนื้อหาระบุว่า ตามที่รัฐบาลมีมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 1 มี.ค. 59 มอบหมายให้ กทม. บริหารจัดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต โดยได้สร้างเสร็จสมบูรณ์พร้อมเดินรถเมื่อปลายเดือน ธ.ค. 63 และ กทม. ได้มีประกาศเมื่อวันที่ 15 มี.ค. 64 จัดเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวในอัตราไม่เกิน 104 บาท ตลอดสายตั้งแต่วันที่ 16 ก.พ. 64 เป็นต้นไปนั้น

กทม. ได้รับนโยบายจากรัฐบาลให้พิจารณา ทบทวนอัตราค่าโดยสารตามประกาศ โดยให้คำนึงถึงการค่าใช้จ่ายของประชาชน และภาระของ กทม. ให้เกิดความเหมาะสม ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค

โควิด-19 โดยร่วมหารือแนวทางในการดำเนินการกับสภา กทม. เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว อาศัยอำนาจตามความในข้อ 4 แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องค่าบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2552 จึงให้เลื่อนการจัดเก็บค่าโดยสาร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตามประกาศ กทม. เรื่องการกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ 15 มี.ค. 64 ออกไปก่อนประกาศเมื่อวันที่ 8 ก.พ. ที่ผ่านมา

ด้าน นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม เปิดเผยว่า ที่ประชุม ครม. มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญา ร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูช่วงแคราย-มีนบุรี กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ขณะนี้มอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ไปจัดเตรียมลงนามในสัญญาร่วมลงทุนฯ ซึ่งมีบริษัทนอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด หรือเอ็นบีเอ็ม ของกลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (บีทีเอส-ซีโนไทยฯ-ราชกรุ๊ป) เป็นผู้รับสัมปทานคาดว่าจะสามารถลงนามในเร็ว ๆ นี้โดยจะเชิญ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายฯ มาเป็นประธานด้วย

รมว.คมนาคม กล่าวต่อว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี มีระยะทาง 2.8 กม. 2 สถานี วงเงิน 4,230 ล้านบาท ขณะนี้โครงการได้รับอนุมัติ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แวดล้อม (อีไอเอ) จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แล้วคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จเปิดให้บริการเดือน ก.ย. 67 โดยปีแรกของการเปิดให้บริการจะมีผู้โดยสาร 1.9 แสนคนต่อวัน จากนั้นอีก 30 ปีต่อมาจะมีผู้โดยสารใช้บริการกว่าล้านคนต่อวัน ทั้งนี้อัตราค่าโดยสารจะคำนวณจากมาตรฐานการคำนวณราคาของ รฟม. โดยมีสูตรคำนวณตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน 2562 และมีหลักปรับราคาค่าโดยสารอิงตามดัชนีราคาผู้บริโภค เมื่อใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีชมพูตลอดสาย รวมส่วนต่อขยายจะมีค่าโดยสารไม่เกิน 42 บาท

นายศักดิ์สยาม ระบุอีกว่า นอกจากนี้ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 82 สายบางขุนเทียน-เอกชัย-บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว ระยะทางรวม 16.4 กม. วงเงิน 19,700 ล้านบาท เพื่อแก้ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) เชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ-ปริมณฑล ลงสู่ภาคใต้ของประเทศ ซึ่งได้สั่งการให้กรมทางหลวง (ทล.) ไปจัดทำเอกสารกำหนดขอบข่ายงาน และเปิดประกวดราคาให้เสร็จเรียบร้อยภายในปีนี้ เพื่อให้ดำเนินการก่อสร้างและเปิดให้บริการได้ทันตามแผนที่กำหนดไว้ในปี 68 โดยในปีแรกที่เปิดให้บริการ คาดว่าจะมีปริมาณจราจร 56,000 คันต่อวัน

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม แจ้งถึงกรณีที่ กทม. ประกาศเลื่อนเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวออกไปก่อน ว่า ดูแล้วเป็นเรื่องดีไม่เป็นภาระให้ประชาชน สิ่งที่ต้องระวังคือจะยังเป็นการซ้ำเติมภาระหนี้ให้ กทม. มากขึ้นหรือไม่ เพราะต้องจ้างเอกชนเดินรถ โดยที่ กทม. ไม่ได้มีรายได้จากค่าโดยสาร อย่างไรก็ตามมองว่าวิธีการที่ดีที่สุด ควรจะใช้วิธีบริหารหนี้ตามแบบโมเดล รฟม. ที่กำหนดกรอบเวลาการใช้หนี้คืนที่ชัดเจน ไม่ใช่เหมือนกับ กทม. ที่อุ้มหนี้ไว้ทั้งที่มีเงินสดในมือกว่า 5 หมื่นล้านบาท ซึ่งเดิม กทม. เคยมีแผนจะทำแบบ รฟม. แต่ไม่รู้ว่าจะเหตุใดถึงเลือกใช้วิธีนำหนี้ งานก่อสร้างส่วนต่อขยายให้เอกชนรับไป

กระทรวงคมนาคมไม่มีนโยบายให้ รฟม. รับโอนรถไฟฟ้าสายสีเขียวคืนจาก กทม. เพราะตอนนี้เงินของ กทม. แล้วไม่มีอำนาจเรียกคืนกลับมา เมื่อครั้งที่ กทม. จะรับโอนจาก

