

● สนับสนุนโครงข่ายรถไฟฟ้าเจ้าของเดี่ยว "ซัซชาติ" ยกให้คมนาคมดูแล

คมนาคมส่งหนังสือเชิญ "ซัซชาติ" ถกปมสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว 13 มิ.ย. ขณะที่ซัซชาติเผยแพร่พร้อมโอนส่วนต่อขยายคืนให้ รฟม. ทำให้กทม. ไม่ต้องรับภาระหนี้กว่า 60,000 ล้านบาท สนับสนุนโมเดลโครงข่ายรถไฟฟ้าเจ้าของเดี่ยว "One Owner" ได้การกำกับกระทรวงคมนาคมผลักดันราคาเหมาะสม เดินทางเชื่อมต่อมีประสิทธิภาพ ด้านผู้ว่า รฟม. เผยนโยบายผู้ว่าฯ ใหม่ คัดปัญหาสุดขั้ว

ผู้สื่อข่าวรายงานจากกระทรวงคมนาคมว่า กระทรวงคมนาคมเตรียมทำหนังสือเชิญไปยังนายซัซชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และคณะผู้บริหารชุดใหม่ รวมทั้งปลัดกรุงเทพมหานคร เพื่อประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงาน ตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงบางรี-สมุทรปราการ ครั้งที่ 2/2565 ในวันที่ 13 มิ.ย. 2565 เพื่อหารือแนวทางดำเนินการร่วมกัน

ผู้สื่อข่าวรายงานว่ามูลเหตุแห่งเรื่องนี้เกิดจากกรณีที่กระทรวงมหาดไทยได้พยายามเสนอให้ที่ประชุม ครม. ที่ผ่านมามากกว่า 9 ครั้ง เพื่ออนุมัติขยายสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีทีเอส ออกไปอีก 30 ปี จากเดิมที่จะสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน

ในปี 2572 เป็นปี 2602 แลกกับการเก็บค่าโดยสาร 65 บาทตลอดสายแต่กระทรวงคมนาคมให้ความเห็นแย้งเนื่องจากมองว่ายังไม่มีการดำเนินการให้ถูกต้องตามระเบียบข้อกฎหมาย

หลายข้อ รวมถึงไม่มีข้อมูลที่มาของการจัดเก็บค่าโดยสาร 65 บาทตลอดสายและที่มาของสัญญาอื่นๆ ด้านนายซัซชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (กทม.) กล่าวว่า จากกรณีดังกล่าว ตนมีแนวนโยบายที่จะโอนโครงสร้างพื้นฐานส่วนต่อขยายสายสีเขียวทั้งด้านเหนือและด้านใต้คืนให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยหรือ รฟม. หลังจากรัฐบาลได้เคยมีนโยบายให้ รฟม. โอนโครงการส่วนต่อขยายนี้ให้ กทม. เมื่อปี 2562

ทั้งนี้ การโอนคืนส่วนต่อขยายแก่ รฟม. จะเกิดประโยชน์กับทุกฝ่ายมากกว่า ที่สำคัญการโอนโครงการส่วนต่อขยายกลับไปให้ รฟม. ซึ่งอยู่ภายใต้กำกับของกระทรวงคมนาคม ก็จะทำให้โครงข่ายรถไฟฟ้าทุกระบบ มีสถานะมีเจ้าของและผู้จัดการคนเดียว หรือ One Owner ซึ่งในอนาคตรัฐบาลสามารถผลักดันนโยบายทั้งในเรื่องของราคาค่าโดยสารหรือปรับลดค่าโดยสารให้ถูกลงเพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ โดยเมื่อ รฟม. นำโครงการกลับไปบริหารก็สามารถแบ่งส่วนแบ่งรายได้จากการบริหารการเดินรถคืนให้แก่ กทม. ปีละ 500-1,000 ล้านบาท เพื่อให้ กทม. นำเงินส่วนนี้ไปพัฒนาระบบรถเมล์โดยสารและระบบขนส่งต่อเชื่อม หรือ feeder เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนผู้เดินทางใน กทม.