

ปมสายสีเขียว ที่ยังไร้จุดจบ



มรณรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ปะทุขึ้นอีกครั้ง เมื่อนาย
ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่า
ราชการกรุงเทพมหานคร
คนใหม่ เรียกบริษัท

กรุงเทพมหานคร จำกัด (เคที) บริษัท
ลูกกรุงเทพมหานคร คู่สัญญาบริษัท
ระบบขนส่งกรุงเทพจำกัด (มหาชน) หรือ
บีทีเอสซึ่งร่วมตรวจสอบสัญญาสัมปทาน

และสัญญาจ้างเดินรถ ที่จะหมดอายุ
ลงปี 2572 และ ปี 2585 ตามลำดับ
การตรวจสอบ ได้พุ่งเป้าไปที่
สัญญาจ้างเดินรถ และค่าติดตั้งระบบ
ไฟฟ้าเครื่องกล ส่วนต่อขยาย ตัวการ



ปมสายสีเขียว

รัฐบาลคสช.ใช้คำสั่ง ม.44 (11 เม.ย. 62) แทนพ.ร.บ.ร่วมทุนฯ 62

โอนงานโยธาส่วนต่อขยายสายสีเขียว 2 ช่วง
(หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต/แบริ่ง-สมุทรปราการ)
ของ รฟม.ให้ กทม.ดูแล

- ➔ เงินค้ำ 55,704 ล้านบาท
- ➔ ดอกเบี้ย 13,401 ล้านบาท
- ➔ รวม 69,105 ล้านบาท



หนักม.กับบีทีเอส (ส่วนต่อขยายสายสีเขียว 2 ช่วง)

- ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล 20,760 ล้านบาท
กำหนดชำระตั้งแต่ มี.ค.64
- ค่าจ้างเดินรถและบำรุงรักษา 18,000 ล้านบาท
กำหนดชำระตั้งแต่เม.ย.60

ปัญหา

- กทม.ไม่มีเงินใช้หนี้ รฟม.-บีทีเอส รวม 107,860 ล้านบาท
- เสนอกรม.ผ่านกระทรวงมหาดไทย ขยายสัมปทานให้บีทีเอส
อีก 30 ปี ถึงปี 2602 แลหนักนี้ แสนล้าน/ค่าตัว 65 บาทตลอดสาย
(ผู้ว่าฯกทม. ยุคอัศวิน วรวิญเมือง)
- คมนาคมคิดค้ำ
- ผู้ว่ากทม.ใหม่ (ชัชชาติ สิทธิพันธุ์) แท้สัญญา /ค่าตัว8สถานี 30 บาท

ผลดี

- ประชาชนเดินทางไร้รอยต่อ
- บีทีเอสสัมปทานเดินรถก่อนกลาง
(สายสุขุมวิทอ่อนนุช-หมอชิต /
สายสีลมสนามกีฬาแห่งชาติ-
สะพานตากสิน) อยู่ก่อนแล้ว
หมดอายุสัมปทานปี 72
- สัญญาจ้างบีทีเอสเดินรถ
กลุ่มส่วนต่อขยายและ
ก่อนกลางหมดอายุปี 85



ฐาน INFO GRAPHIC