

# ชงคาร์ตสายสีเขียว15บ. บีบรัฐหนุนส่วนต่อขยาย

ดินแดง ● “ชัชชาติ” ชงสภา กทม.เก็บค่าโดยสารส่วนต่อขยายสายสีเขียว 15 บาท เป็นราคาทดลอง จ่อตอบกลับ มท. ไม่เห็นด้วยต่อสัมปทานโดยคำสั่ง คสช. ชี้ต้องใช้วิธีตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน พร้อมขออุดหนุนค่าก่อสร้าง 5.8 หมื่นล้าน ถ้าไม่ได้พร้อมโอนคืนรัฐบาล

ที่ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร กล่าวถึงวาระการพิจารณาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายที่ 2 หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และแบร็ง-สมุทรปราการ ที่จะเสนอเข้าที่ประชุมสภากรุงเทพมหานคร (สภา กทม.) ในวันที่ 26 ต.ค.ว่า เบื้องต้นเสนอให้เก็บค่าโดยสาร 15 บาท เป็นราคาทดลอง และอาจจะปรับอีกครั้งหนึ่งอย่างน้อยเพื่อให้สภา กทม.รับทราบก่อน เนื่องจากการเก็บค่าโดยสารอัตรา 15 บาท นั้น ไม่พอกับค่าจ้างการเดินรถที่บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด (เคที)

อ่านต่อหน้า 15

## ชงคาร์ต

มีต่อ บริษัท ขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด

(มหาชน) หรือบีทีเอสซี ที่มีมูลค่าอยู่ ซึ่งการเก็บ 15 บาท อย่างไรก็ไม่พอ ทางสภา กทม.จึงต้องรับรู้ว่ามีส่วนต่างที่ต้องนำเงินงบประมาณมาจ่าย

ส่วนขั้นตอนหลังจากนำเรื่องเข้าสภา กทม. หากเห็นชอบในเรื่องค่าโดยสารสายสีเขียว ส่วนต่อขยายที่ 2 นั้น นายชัชชาติ กล่าวว่า จะต้องประกาศเก็บค่าโดยสารภายใน 1 เดือน คาดว่าจะเก็บค่าโดยสารได้ในเดือน ธ.ค.2565 โดยจะสั่งการให้กรุงเทพมหานครดำเนินการเตรียมเก็บค่าโดยสาร และแจ้งต่อบีทีเอสซี ให้ประชาสัมพันธ์เรื่องอัตราค่าโดยสารให้กับประชาชน

ผู้ว่าฯ กทม.กล่าวว่า เรื่องการตอบกลับหนังสือขอความเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวของกระทรวงมหาดไทย เมื่อสภา กทม.ให้ความเห็นแล้ว จะมีการตอบกลับหนังสือต่อไป โดยฝ่ายบริหารมีความเห็น 2 ข้อ ได้แก่ 1.ไม่ควรมีการต่อสัมปทาน โดยคำสั่งคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (คำสั่ง คสช.) ที่ 3/2562 แต่ควรต่อสัมปทานโดยใช้วิธีการตามพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 เพราะมีตัวแทนจากหลายหน่วยงานมาร่วม

พิจารณา 2.ขอให้รัฐบาลกลางเป็นผู้อุดหนุนค่าก่อสร้างงานโยธา ส่วนต่อขยายที่ 2 ช่วงเนื่องจากรถไฟฟ้าสายอื่นๆ ก็ได้รับการอุดหนุนค่าก่อสร้างงานโยธาเช่นกัน ทั้งนี้ต้องหารือให้ได้ว่าตรงข้อมอบหมายงานของ กทม. จะปรับเปลี่ยนเป็นสัญญาได้อย่างไรบ้าง หรือจะอย่างไรได้บ้าง

ด้านนายวิศณุ ทรัพย์สมพล รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร กล่าวว่า การขออุดหนุนค่าโครงสร้างพื้นฐาน เป็นเรื่องปกติของการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งปัจจุบันค่าโครงสร้างงานโยธารถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย 2 กทม. รับโอนหนี้จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ประมาณ 5.8-5.9 หมื่นล้านบาท (รวมดอกเบี้ย)

“หากรัฐบาลไม่เห็นด้วยในการขออุดหนุน กทม.มีแนวทางที่จะเจรจา เพื่อที่จะขอโอนรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งสาย ได้แก่ ส่วนสัมปทานช่วงหมอชิต-อ่อนนุช และช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน ส่วนต่อขยายที่ 1 ช่วงอ่อนนุช-แบร็ง และช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า และส่วนต่อขยายที่ 2 ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบร็ง-สมุทรปราการ ให้กับรัฐบาล โดยมีเงื่อนไขบางประการ เช่น การของบประมาณชดเชย กำหนดเพดานค่าโดยสาร เป็นต้น” รองผู้ว่าฯ กทม.ระบุ.