



นางสาวรสนา โตสิตระกูล ยื่นหนังสือถึงประธานสภา กทม.และ ส.ก. 50 เขต เพื่อให้สภา กทม. คัดค้านการรับโอนทรัพย์สิน/หนี้สิน รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายที่ 2 มาเป็นหนี้ของ กทม. ที่เป็นภาระเกินตัว กทม. และอาจจะมีผิดมาตรา 157 ที่สภา กทม. อาคารไอราวัตพัฒนา ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร 2 ดินแดง วานนี้ (14 ก.ย.)

# “รสนา”ยื่นสภา กทม. ไม่รับโอนหนี้‘สี่เขียว’

## “รสนา”ยื่นสภา กทม. ไม่รับโอนหนี้‘สี่เขียว’

ผู้จัดการรายวัน360 - “รสนา” ยื่นสภา กทม. พิจารณาไม่รับโอนหนี้สิน รถไฟฟ้าสี่เขียว ส่วนต่อขยาย ระบุเป็นภาระเกินตัว ส่งผลถึงขั้นล้มละลายได้

อ่านต่อหน้า | 4

ผู้จัดการรายวัน360 - “รสนา” ยื่นสภา กทม. พิจารณาไม่รับโอนหนี้สิน รถไฟฟ้าสี่เขียว ส่วนต่อขยาย ระบุเป็นภาระเกินตัว ส่งผลถึงขั้นล้มละลายได้

วานนี้ (14 ก.ย.) ที่สภา กทม. อาคารไอราวัตพัฒนา ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร 2 ดินแดง นางรสนา โตสิตระกูล ได้ยื่นหนังสือถึงประธานสภา กทม.และ ส.ก. 50 เขต เพื่อให้สภา กทม. มีมติไม่เห็นชอบรับโอนทรัพย์สิน/หนี้สิน รถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย (2) มาเป็นหนี้ของ กทม. ที่เป็นภาระเกินตัว กทม. จนนำไปสู่การขยายสัมปทานรถไฟฟ้าส่วนหลักที่กำลังจะหมดสัมปทานในปี 2572 ไปอีก 30 ปี เพื่อแลกหนี้ที่ไม่ใช่ของ กทม. ซึ่งสภา กทม.ควรระวังจะมีผิดมาตรา 157 ถ้ารับโอนหนี้ส่วนต่อขยายที่ 2

ซึ่งในวันเดียวกันนี้ นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่า กทม. จะนำเรื่องแผนจัดการรถไฟฟ้าสี่เขียวส่วนต่อขยาย (2) และหนี้สินในส่วนต่อขยาย (1) และ (2) เข้าพิจารณาในที่ประชุมสภา กทม. เพื่อขอให้มติดำเนินการ

ปัญหาที่ค้างคาสะสมมาตั้งแต่สมัย อดีตผู้ว่า กทม.คนก่อนนั้น นางรสนาจึงขอเสนอให้สภา กทม. โปรดพิจารณา ไม่ให้ความเห็นชอบในการรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินส่วนต่อขยาย (2) มาเป็นของ กทม. เพราะจะทำให้ต้องแบกรับภาระเกินตัวจนถึงขั้นล้มละลายได้ และยังถูกบีบบังคับให้หนี้สินด้วยการขยายสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสี่เขียวส่วนหลักให้เอกชนออกไปอีก 30 ปี จนถึงปี 2602 ซึ่งจะกลายเป็นภาระให้กับประชาชนคนกรุงเทพฯ ที่ต้องจ่ายค่าโดยสารรถไฟฟ้าราคาแพงต่อไปอีก 30 ปี

ทั้งนี้ เมื่อถึงปี 2572 ระบบรถไฟฟ้าสายสี่เขียว จะสิ้นสุดสัมปทานและกลับคืนเป็นของ กทม. ซึ่งจะมีต้นทุนค่าโครงสร้างระบบรางอีก เหลือเพียงค่าจ้างเดินรถ และค่าบำรุงรักษาเท่านั้น ดังนั้น ค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสี่เขียว จึงควรถูกลงสำหรับประชาชนชาวกรุงเทพฯ ที่ได้ร่วมกันจ่ายค่าโครงสร้างระบบรางของรถไฟฟ้าสายสี่เขียวส่วนหลัก ผ่านค่าโดยสารมาตลอดระยะ

สัมปทาน 30 ปี (ตั้งแต่ปี 2542-2572) นอกจากนี้ กทม. ยังจะมีรายได้เชิงพาณิชย์อีก ปีละประมาณ 5,000 ล้านบาท และนี่คือประโยชน์ของชาวกรุงเทพฯ ที่จะได้ค่าโดยสารที่ถูกลง

ทั้งนี้ หากที่ประชุมสภา กทม. มีมติเห็นชอบการรับหนี้ส่วนต่อขยาย (2) ซึ่งยังไม่ใช่หนี้ของ กทม. และยังเป็นเส้นทางคาบเกี่ยวนอกเขตที่ไปถึง จ.ปทุมธานี และ จ.สมุทรปราการ ภาระหนี้ดังกล่าวจึงไม่ควรเป็นของ กทม. ในฐานะที่เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีหน้าที่ดูแลเฉพาะพื้นที่ขอบเขตกรุงเทพฯ เท่านั้น

การไปรับโอนหนี้ส่วนต่อขยาย (2) จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม.มาเป็นหนี้ของ กทม. เองนั้น นอกจากจะไม่ได้ก่อเกิดผลประโยชน์อันใดต่อประชาชนกรุงเทพฯ แล้ว ยังเป็นกลอุบายเพื่อต่อสัญญาสัมปทานสายสี่เขียวส่วนหลักไปอีก 30 ปี เพื่อแก้ปัญหาหนี้สินที่ไม่ใช่หนี้ของ กทม. ดังนั้น สภา กทม. ควรมิตัดส่งคืนรัฐบาล โดยไม่รับโอนส่วนต่อขยาย (2) ตามคำสั่งของรัฐบาล คสช.

ทั้งนี้ นางรสนา เห็นด้วยกับดำริของนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่า กทม. ที่เสนอจะยกรถไฟฟ้าสายสี่เขียวทั้งเส้น รวมทั้งเส้นทางหลัก (ที่ติดสัมปทานถึงปี 2572) คืนให้รัฐบาลบริหารจัดการแบบเจ้าของเดียว เพื่อเป็นการทำให้รถไฟฟ้าสายสี่เขียว ถูกบริหารเป็นระบบเดียวกับรถไฟฟ้าทั้ง 10 สาย ในระยะทางรวม 499 กม. ด้วยระบบตัวใบเดียว ราคาเดียว ในราคาถูกที่สุด ไม่มีค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน ซึ่งเกิดขึ้นได้ต้องไม่ขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสี่เขียวส่วนหลักไปอีก 30 ปี

หากสภา กทม. ให้ความเห็นชอบการรับโอนทรัพย์สิน/หนี้สิน รถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย (2) จนต้องแก้ไขปัญหานี้สินด้วยการขยายสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสี่เขียวส่วนหลัก จะทำให้ประชาชนชาวกรุงเทพฯ ต้องเสียประโยชน์ ต้องจ่ายค่าโดยสารแพงต่อไปอีก 30 ปี จากมูลเหตุอันไม่ใช่หนี้ของ กทม. ที่สำคัญหากสมาชิกสภา กทม. ท่านใดที่ลงมติเห็นชอบ อาจต้องระวังว่าจะเข้าข่ายเป็นการกระทำที่มีความรับผิดชอบตามมาตรา 157 ด้วยหรือไม่

จึงขอเสนอให้ที่ประชุมสภา กทม. โดยสมาชิกสภา กทม. ทั้ง 50 เขต มีมติไม่เห็นชอบรับรองการรับโอนทรัพย์สิน/หนี้สินรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย (2) เพื่อรักษาผลประโยชน์อันชอบธรรมของชาวกรุงเทพฯ ต่อไป.