

# กทม.รื้อแผนขนส่งสาธารณะ คืบ‘สายสีเงิน-เทา’ให้รัฐบาล

## เล็งขอเดินรถเมล์ เชื่อมเส้นทาง ขสมก.

กรุงเทพธุรกิจ ● “ซัชชาติ” แจง กทม. คมนาคม ปมรถไฟฟ้าสีเขียวขงสมก.กทม. ตัดสินใจ เนื่องจากเห็นจำนวนมาก น้ดถก ประธานบอร์ดกรุงเทพธนาคม 2 ก.ค.นี้ ปมราคา เล็งโอน “สายสีเทา-สายสีเงิน” ให้รัฐบาลลงทุน เหตุ กทม.ไม่มีผู้เชี่ยวชาญ เตรียมเพิ่มรถเมล์ เสริม ขสมก.

วานนี้ (30 มิ.ย.) ที่รัฐสภา มีการประชุมคณะกรรมการ (กมธ.) คมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ที่มีนายโสภณ ซารัมย์ ส.ส.บุรีรัมย์ พรรคภูมิใจไทย (ภท.) เป็นประธาน กมธ.เชิญนายซัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (กทม.) ซึ่งแจ้งระบบขนส่งและการจัดการคมนาคม

นายซัชชาติ ซึ่งแจ้งว่า กทม.มีหลายหน่วยงานที่ต้องดูแลเรื่องคมนาคม และการจราจรทางถนน โดย กทม.รับผิดชอบเพียงแค่ฟุตบาทเป็นหลัก ส่วนไฟจราจรเป็นหน้าที่ของตำรวจจราจร ส่วนถนนเส้นหลัก เป็นหน้าที่ของกรมทางหลวงดูแล ส่วนคลอง กรมเจ้าท่าดูแล ส่วนรถไฟฟ้า กทม.ดูแลแค่สายเดียว คือ สายสีเขียวเพราะเป็นสายหลัก ส่วนสายอื่น 7-8 สาย และแอร์พอร์ตลิงก์ กทม.ไม่ได้ดูแล ซึ่งนโยบายของ กทม.คือ เป็นผู้ประสานงาน เช่น การจราจรทางถนน และได้ไปหารือกับตำรวจ เพราะปัจจุบันตำรวจเป็นผู้ควบคุมไฟจราจรแต่ใช้ระบบแมนนวล ต่างคนต่างดูแลแต่ทรัพยากรเรามีจำกัดจึงต้องใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วย

นายซัชชาติ กล่าวว่า กทม.กำลังพิจารณาเดินรถเมล์บางจุดเสริมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เพราะขณะนี้ใบอนุญาตอยู่ที่กรมขนส่งทางบก ดังนั้น กทม.ขออนุญาตเดินรถในบางเส้นทางได้ ซึ่งเวลานี้ บางเส้นทาง ขสมก.ขาดระยะ

รถของ กทม.จะเข้าไปเสริม ซึ่งอาจจะเลือกเส้นทางที่มีความสอดคล้องกับรถไฟฟ้า รวมทั้งเสริมรถให้กับคนพิการที่มีการร้องเรียนว่ารถไม่พอด้วย

อย่างไรก็ตาม ปัญหาหนักอกที่สุดคือ รถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยเฉพาะที่ กทม. อยู่ในแผนคือสายสีเทา จากเลียบด่วนรามอินทราไปพระราม 3 และสายสีเงิน บางนา-สุวรรณภูมิ ซึ่งแนวคิดของตนที่ยังไม่ได้นำเข้าหารือในสภา กทม. เราคิดว่าในโครงการขนาดใหญ่ขนาดนี้ จะให้รัฐบาลเป็นผู้ลงทุน เพราะ กทม.ไม่มีผู้เชี่ยวชาญ

ส่วนเรื่องตัวร่วมเป็นตัวเดียว แต่ราคาเดียวกันโดยมีผู้รับผิดชอบคนเดียว ซึ่งเป็นผู้เคาะราคา โดยจะเจรจาให้ รัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบร่วมกัน

ส่วนสายสีเขียวที่ยังมีปัญหาดังอยู่ คงมีปัญหาคือเรื่องเยอะ เพราะสัญญาที่ทำผูกพันเยอะ เพราะสัมปทานจะหมดสัญญาปี 2572 และหลังจากนั้นจะมีการประมูลใหม่จะใช้ระบบอย่างไร จะเอาไปรวมแล้วคิดระบบตัวร่วมกัน แต่บังเอิญว่าปี 2572-2585 เขาเซ็นสัญญาล่วงหน้าไปแล้วในการจ้างเอกชนเดินรถ ซึ่งเป็นสัญญาผูกพันกับเอกชน ซึ่งต้องดูเงื่อนไขว่าเราจะทำอะไร ตามที่ควรจะเป็นไม่ได้ และเรามีภาระเรื่องหนี้ที่รัฐบาลลงทุนไปแล้ว โอนให้ กทม. รวมกับหนี้ที่ไปจ้างเดินรถแล้วยังไม่ได้จ่ายเขาอีก 1 แสนล้านบาท สุดท้ายต้องมาดูว่าจะจ่ายหนี้อย่างไร ซึ่งเรื่องเหล่านี้เป็นข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นมาแล้ว เราก็ต้องดูแลต่อไป

“หลายเรื่องที่เกิดขึ้นมาก่อนอย่าง รถไฟฟ้าสายสีเขียว เราตัดสินใจเองไม่ได้ เพราะเกิดภาวะหนี้จำนวนมาก เราจึงต้องเอาเข้าสู่สภา กทม. เพื่อให้ช่วยตัดสินใจ” นายซัชชาติ กล่าว

นายซัชชาติ ยังกล่าวถึงข้อเสนอขอให้

เก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าในเขตแดนไม่เกิน 59 บาทนั้น รถไฟฟ้าแบ่งเป็น 3 ส่วน ส่วนขยายที่ 1 เราเก็บค่าโดยสาร 15 บาท ส่วนไข่แดงเก็บค่าโดยสาร 44 บาท แต่ส่วนขยายที่ 2 ไม่เคยเก็บเลย แต่ไม่ได้ฟรีเนื่องจาก กทม.จ้างเอกชนเดินรถ ซึ่งสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) จึงเสนอให้ขยายเขตแดนเป็นไม่เกิน 59 บาท ในทั้ง 3 ส่วน

ขณะที่สภาองค์กรของผู้บริโภค ออกมาระบุมีประชาชนเพียง 3% ที่ใช้บริการรถไฟฟ้า หากเอาภาษีประชาชนไปใช้จ่ายส่วนนี้อาจไม่ค่อยแฟร์นั้น ยืนยันว่าแนวคิดการเก็บค่าโดยสารเขตแดนไม่เกิน 59 บาท

เป็นการแก้ปัญหาระยะสั้นของส่วนขยายที่ 2 เท่านั้น ดังนั้นข้อเสนอของสภาองค์กรของผู้บริโภคที่ให้เก็บค่าโดยสารเขตแดนไม่เกิน 44 บาท เป็นไปได้ยาก เพราะแค่ส่วนไข่แดงเก็บ 44 บาท ก็ขาดทุนแล้ว

นายซัชชาติ ระบุว่า ปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลับตาหัวหน้าจะมีความคืบหน้า โดยจะพบนายธงทอง จันทรวงศ์ ประธานบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด (เคที) วันที่ 2 ก.ค.นี้