สรุปผลงาน
คณะกรรมการการจราจรและการขนส่ง
ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ (เดือนสิงหาคม - ธันวาคม ๒๕๖๕)

สภากรุงเทพมหานครได้ตั้งคณะกรรมการการจราจรและการขนส่ง ในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมวิสามัญ สมัยที่สอง (ครั้งที่ ๑) ประจำปีพุทธศักราช ๒๕๖๕ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๕ ประกอบด้วยสมาชิกสภากรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๒ คน ดังนี้

๑. นายไสว	โชติกะสุภา	ประธานกรรมการ
๒. นางสาวรัตติกาล	แก้วเกิดมี	รองประธานกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. นายอนุรักษ์	เลิศวัฒนาไพบูลย์	รองประธานกรรมการ คนที่สอง
๔. นายจิรเสกข์	วัฒนมงคล	กรรมการ
๕. นายวิพุธ	ศรีวะอุไร	กรรมการ
๖. นางสาวศศิธร	ประสิทธิ์พรอุดม	กรรมการ
๗. นายศิริพงษ์	ลิมปิชัย	กรรมการ
๘. นายสัณห์สิทธิ์	เนาถาวร	กรรมการ
๙. นายสารัช	ม่วงศิริ	กรรมการ
๑๐. นางอนงค์	เพชรทัต	กรรมการ
๑๑. นายอภิวัฒน์	ด่านศรีชาญชัย	กรรมการ
๑๒. นายอานุภาพ	ธารทอง	กรรมการ

เลขานุการ

นางภรภัทร	โชติกะสุภา	เลขานุการ

ผู้ช่วยเลขานุการ

๑. นางสาวปิยนุช	สิทธิศร	นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ กลุ่มงานประชุมกรรมการสามัญ สำนักงานเลขานุการสภากรุงเทพมหานคร
๒. นายชัยวุฒิ	แจ้งจรัส	นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ กลุ่มงานประชุมกรรมการสามัญ สำนักงานเลขานุการสภากรุงเทพมหานคร

คณะกรรมการฯ ได้ตั้งคณะอนุกรรมการจำนวน ๑๒ คณะ ประกอบด้วย

๑. คณะอนุกรรมการการจราจรและการขนส่ง ชุดที่ ๑ เพื่อทำหน้าที่ศึกษา ติดตาม ตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครในด้านการคมนาคม การจราจร การขนส่งมวลชน การเสริมสร้างวินัยจราจร ศึกษาปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ในพื้นที่เขตราษฎร์บูรณะ เขตทุ่งครุ และเขตบางแค แล้วรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ โดยมี นายไสว โชติกะสุภา เป็นประธานอนุกรรมการ

๒. คณะอนุกรรมการการจราจรและการขนส่ง ชุดที่ ๒ เพื่อทำหน้าที่ศึกษา ติดตาม ตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครในด้านการคมนาคม

การจราจร การขนส่งมวลชน การเสริมสร้างวินัยจราจร ศึกษาปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ในพื้นที่เขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ และเขตราชเทวี แล้วรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ โดยมี นางสาวศศิธร ประสิทธิ์พรอุดม เป็นประธานอนุกรรมการ

๓. คณะอนุกรรมการการจราจรและการขนส่ง ชุดที่ ๓ เพื่อทำหน้าที่ศึกษา ติดตาม ตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครในด้านการคมนาคม การจราจร การขนส่งมวลชน การเสริมสร้างวินัยจราจร ศึกษาปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ในพื้นที่เขตบางรัก เขตปทุมวัน เขตบึงกุ่ม และเขตคันนายาว แล้วรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ โดยมี นายวิพุธ ศรีวะอุไร เป็นประธานอนุกรรมการ

๔. คณะอนุกรรมการการจราจรและการขนส่ง ชุดที่ ๔ เพื่อทำหน้าที่ศึกษา ติดตาม ตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครในด้านการคมนาคม การจราจร การขนส่งมวลชน การเสริมสร้างวินัยจราจร ศึกษาปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ในพื้นที่เขตวังทองหลาง เขตลาดพร้าว เขตบางกะปิ เขตลาดกระบัง เขตหนองจอก และเขตมีนบุรี แล้วรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ โดยมี นายอนุรักษ์ เลิศวัฒนาไพบูลย์ เป็นประธานอนุกรรมการ

๕. คณะอนุกรรมการการจราจรและการขนส่ง ชุดที่ ๕ เพื่อทำหน้าที่ศึกษา ติดตาม ตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครในด้านการคมนาคม การจราจร การขนส่งมวลชน การเสริมสร้างวินัยจราจร ศึกษาปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ในพื้นที่เขตธนบุรี เขตคลองสาน เขตบางกอกใหญ่ เขตบางกอกน้อย และเขตภาษีเจริญ แล้วรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ โดยมี นายจิรเสกข์ วัฒนมงคล เป็นประธานอนุกรรมการ

๖. คณะอนุกรรมการการจราจรและการขนส่ง ชุดที่ ๖ เพื่อทำหน้าที่ศึกษา ติดตาม ตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครในด้านการคมนาคม การจราจร การขนส่งมวลชน การเสริมสร้างวินัยจราจร ศึกษาปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ในพื้นที่เขตวัฒนา เขตคลองเตย เขตสวนหลวง และเขตพระโขนง แล้วรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ โดยมี นายสัณห์สิทธิ์ เนาถาวร เป็นประธานอนุกรรมการ

๗. คณะอนุกรรมการการจราจรและการขนส่ง ชุดที่ ๗ เพื่อทำหน้าที่ศึกษา ติดตาม ตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครในด้านการคมนาคม การจราจร การขนส่งมวลชน การเสริมสร้างวินัยจราจร ศึกษาปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ในพื้นที่เขตดินแดง เขตห้วยขวาง และเขตหลักสี่ แล้วรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ โดยมี นางอนงค์ เพชรทัต เป็นประธานอนุกรรมการ

๘. คณะอนุกรรมการการจราจรและการขนส่ง ชุดที่ ๘ เพื่อทำหน้าที่ศึกษา ติดตาม ตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครในด้านการคมนาคม การจราจร การขนส่งมวลชน การเสริมสร้างวินัยจราจร ศึกษาปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ในพื้นที่เขตบางขุนเทียน เขตบางบอน เขตจอมทอง และเขตหนองแขม แล้วรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ โดยมี นายสารัช ม่วงศิริ เป็นประธานอนุกรรมการ

๙. คณะอนุกรรมการการจราจรและการขนส่ง ชุดที่ ๙ เพื่อทำหน้าที่ศึกษา ติดตาม ตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครในด้านการคมนาคม การจราจร การขนส่งมวลชน การเสริมสร้างวินัยจราจร ศึกษาปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ในพื้นที่เขตสายไหม เขตบางเขน เขตดอนเมือง และเขตคลองสามวา แล้วรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ โดยมีนางสาวรัตติกาล แก้วเกิดมี เป็นประธานอนุกรรมการ

๑๐. คณะอนุกรรมการการจราจรและการขนส่ง ชุดที่ ๑๐ เพื่อทำหน้าที่ศึกษา ติดตาม ตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครในด้านการคมนาคม การจราจร การขนส่งมวลชน การเสริมสร้างวินัยจราจร ศึกษาปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ในพื้นที่เขตดุสิต เขตบางซื่อ เขตบางพลัด เขตตลิ่งชัน และเขตทวีวัฒนา แล้วรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ โดยมี นายศิริพงษ์ ลิมปิชัย เป็นประธานอนุกรรมการ

๑๑. คณะอนุกรรมการการจราจรและการขนส่ง ชุดที่ ๑๑ เพื่อทำหน้าที่ศึกษา ติดตาม ตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครในด้านการคมนาคม การจราจร การขนส่งมวลชน การเสริมสร้างวินัยจราจร ศึกษาปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ในพื้นที่เขตจตุจักร เขตพญาไท เขตประเวศ และเขตสะพานสูง แล้วรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ โดยมี นายอภิวัฒน์ ด่านศรีชาญชัย เป็นประธานอนุกรรมการ

๑๒. คณะอนุกรรมการการจราจรและการขนส่ง ชุดที่ ๑๒ เพื่อทำหน้าที่ศึกษา ติดตาม ตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครในด้านการคมนาคม การจราจร การขนส่งมวลชน การเสริมสร้างวินัยจราจร ศึกษาปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ในพื้นที่เขตสาทร เขตยานนาวา เขตบางคอแหลม และเขตบางนา แล้วรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ โดยมี นายอานุภาพ ธารทอง เป็นประธานอนุกรรมการ

ผลการดำเนินงาน

๑. รับทราบภารกิจ และอำนาจหน้าที่ของสำนักการจราจรและขนส่ง

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง เพื่อรับทราบภารกิจ และอำนาจหน้าที่ของสำนักการจราจรและขนส่ง โดยนายไวทยา นวเศรษฐกุล รองผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่งได้ให้ข้อมูลต่อที่ประชุมโดยสรุป ดังนี้

ขอบข่ายอำนาจหน้าที่ของสำนักการจราจรและขนส่งในด้านการจราจรและขนส่ง กฎหมายไม่ได้ให้อำนาจกับกรุงเทพมหานครในการดำเนินการควบคุมกำกับดูแลโดยตรง ส่วนใหญ่เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการควบคุมกำกับดูแลงานด้านการจราจรและการขนส่ง

ภารกิจของกรุงเทพมหานครในด้านการจราจรและขนส่ง แบ่งเป็น ๓ ส่วน ดังนี้

๑. ด้านระบบการขนส่ง อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานระบบขนส่ง ประกอบด้วย รถไฟฟ้าสายสีเขียว รถไฟฟ้าสายสีทอง รถไฟฟ้าสายสีเทา และระบบการขนส่งทางเรือที่อยู่ในความดูแลของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ การเดินเรือในคลองผดุงกรุงเกษม การเดินเรือในคลองแสนแสบส่วนต่อขยาย (บางกะปิ-มีนบุรี) และการเดินเรือในส่วนที่เอกชนดำเนินการ คือ บริษัท ครอบครัวขนส่ง จำกัด ซึ่งเดินเรือจากผ่านฟ้าถึงบางกะปิ

๒. ด้านการจราจร มีหน่วยงานรับผิดชอบ ๒ หน่วยงาน ประกอบด้วย

๒.๑ สำนักงานวิศวกรรมจราจร ดูแลรับผิดชอบงานด้านระบบจราจรทั้งหมด เช่น การทาสีตีเส้น การติดตั้งป้ายจราจรตามข้อบังคับการจราจรต่าง ๆ และการจัดการจราจร

๒.๒ กองเทคโนโลยีจราจร ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับกล้องวงจรปิดเป็นหลักที่เกี่ยวเนื่องกับการจราจร รวมถึงการเผยแพร่ข้อมูลสู่สาธารณชน

๓. ด้านความปลอดภัย ประกอบด้วย

๓.๑ ความปลอดภัยด้านตัวบุคคล เช่น ด้านอาชญากรรมต่างๆ หน่วยงานที่รับผิดชอบคือกองเทคโนโลยีจราจร ซึ่งดูแลระบบกล้องวงจรปิด CCTV ทั่วกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันมีกล้องวงจรปิดอยู่ประมาณ ๖๒,๐๐๐ กล้อง

๓.๒ ความปลอดภัยด้านการจราจรบนท้องถนน (Road Safety Audit) หน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ สำนักงานวิศวกรรมจราจร ร่วมกับกองนโยบายและแผน ซึ่งกองนโยบายและแผนจะดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ซึ่งในกรุงเทพมหานครมี ศปถ.อยู่ทุกเขตทั้ง ๕๐ เขต โดยมีท่านผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นประธาน และสำนักการจราจรและขนส่ง เป็นเลขานุการ ส่วนในระดับประเทศ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธาน ซึ่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีทุกจังหวัด และทุกอำเภอ

เนื่องจากกรุงเทพมหานครไม่มีองค์กรที่ทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง ดังนั้นในการขับเคลื่อนจะดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการเรื่องการลดความเร็ว ซึ่งเป็นที่มาของความสูญเสีย

๒. การจัดประชุมคณะกรรมการฯ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี กำหนดให้มีการประชุมเดือนละครั้ง

๓. การรณรงค์ โดยเฉพาะในช่วงการเดินทางในช่วงวันหยุดยาว ซึ่งมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก

๔. การอบรม ซึ่งดำเนินการต่อเนื่องมาแล้ว ๓ ปี โดยสำนักงานเขตมีทีมงานอบรมและสามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างสมบูรณ์แบบทั้ง ๕๐ เขตโดยมีฝ่ายเทศกิจเป็นหน่วยงานหลักในการหาข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล หรือทำการวิเคราะห์อุบัติเหตุ สืบสวนอุบัติเหตุในพื้นที่ต่าง ๆ

๕. การประเมินผล โดยทุกปีจะมีการประเมินผลให้สภาฯ ทราบ รวมทั้ง การจัดทำคู่มือให้กับชุมชน ประชาชน เด็ก และทำคู่มือการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เทศกิจ การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก

๖. การทำให้เกิดความยั่งยืนโดยการมีนโยบายที่ดี สร้างวินัยจราจรทั้งเยาวชน ชุมชน และองค์กร สร้างหลักสูตรให้กับเด็กเพื่อให้เกิดความยั่งยืนเช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่น และมุ่งไปสู่การสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัย

สำหรับภารกิจของผู้บริหารในการติดตามประเมินผลและกำหนดนโยบายต่าง ๆ เพื่อสร้างความร่วมมือในการขับขี่ปลอดภัยในกลุ่มจักรยานยนต์รับจ้าง และกลุ่มไรเดอร์ ประกอบด้วย

๑. การวางมาตรการ กำกับดูแลกลุ่มจักรยานยนต์รับจ้าง และกลุ่มไรเดอร์

๒. การสนับสนุนเพื่อจัดการความเสี่ยงอื่น ๆ เช่น การสวมหมวกนิรภัย

๓. ร่วมกำหนดแนวทางและนโยบายในการส่งเสริมแกนนำไปขยายเครือข่ายความปลอดภัยในกลุ่มจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์

๔. ร่วมกับภาคีเครือข่ายในการกำหนดแนวทาง/ระบบการติดตามประเมินผลการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้มีการขับขี่ปลอดภัยในกลุ่มจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์

อำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานครด้านขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางราง การจัดระเบียบรถโดยสารเอกชนหรือรถสองแถว และการจัดระเบียบกลุ่มไรเดอร์ มีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑. พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘

มาตรา ๘๙ บัญญัติว่าภายใต้บังคับแห่งกฎหมายอื่นให้กรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ดำเนินกิจการในเขตกรุงเทพมหานครในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) การรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน ทั้งนี้ ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร และตามกฎหมายอื่นที่กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร

(๖) การจัดให้มีและบำรุงรักษาทางบก ทางน้ำและทางระบายน้ำ

(๘) การขนส่ง

(๙) การจัดให้มีและควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ ท่าข้ามและที่จอดรถ

๒. พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๑

มาตรา ๔ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นกรรมการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)

มาตรา ๕ บัญญัติว่า คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) เสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรี

(๒) เสนอแนะแนวทางปฏิบัติและประสานงานกับส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรทางบกซึ่งรับนโยบายและแผนหลักที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้วไปดำเนินการ

(๓) กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

(๔) พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับงบประมาณซึ่งต้องใช้จ่ายสำหรับการดำเนินการตามนโยบายและแผนหลักที่เสนอต่อคณะรัฐมนตรีตาม (๑)

(๕) เสนอมาตรการเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรทางบก

(๖) พิจารณาเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรี หรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย

(๗) ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

(๘) เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์

(๙) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ

๓. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๑๖ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

มาตรา ๑๙ บัญญัติว่าให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดลักษณะของการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง

(๒) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ

(๓) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ

(๔) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก

(๕) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง

(๖) กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

(๗) กำหนดอัตราค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่ง

(๘) กำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้ง และระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง

(๙) กำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มิให้รับจดทะเบียน

(๑๐) กำหนดประเภทหรือชนิดของรถที่ต้องเข้าหยุดหรือจอดเพื่อการรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง

(๑๑) กำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร

(๑๒) วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาตและการควบคุมกิจการขนส่งทางบก

(๑๓) ปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และตามมติคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

๔. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๒๓/๑ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถจักรยานยนต์เพื่อรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร เว้นแต่รถจักรยานยนต์นั้นได้จดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ

ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนและให้นายทะเบียนรับจดทะเบียนได้เมื่อมีการปฏิบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงและระเบียบที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๑๐

กฎกระทรวงตามวรรคสองต้องกำหนดให้มีคณะกรรมการประจำจังหวัด ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ผู้แทนหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลรถยนต์ การจราจรหรือการขนส่ง และบุคคลอื่นตามจำนวนที่เหมาะสม เพื่อทำหน้าที่กำหนดสถานที่รอรับคนโดยสาร เส้นทางหรือท้องที่ในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร และหลักเกณฑ์การออกหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะให้กับผู้ประสงค์จะจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะเพื่อนำไปแสดงเป็นหลักฐานการขอจดทะเบียนต่อนายทะเบียนตามวรรคสอง ในการนี้อาจกำหนดให้มีคณะอนุกรรมการประจำท้องที่ด้วยก็ได้

การกำหนดอายุและการเพิกถอนทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

๕. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๕ (๓) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่น

มาตรา ๔ "ทางหลวง" หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นนอกจากทางรถไฟ และหมายความรวมถึง ที่ดิน พืช พันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อหรือรางระบายน้ำ อุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อน รั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หลักระยะ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณที่จอดรถ ที่พักคนโดยสาร ที่พักริมทาง เรือหรือพาหนะสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นหรือลงรถ และอาคารหรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์งานทางบรรดาที่มีอยู่หรือที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวงเพื่อประโยชน์แก่งานทางหรือผู้ใช้ทางหลวงนั้น

คณะกรรมการฯ มีความเห็นว่า ปัจจุบันมีรถโดยสารสี่ล้อเล็ก (รถสองแถว) ที่ไม่ได้รับอนุญาตออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมากส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกมีหน่วยงานที่ตรวจสอบการดำเนินการเรื่องการเดินรถนอกเส้นทางที่ได้รับอนุญาต เพราะมีการลักลอบเดินรถนอกเส้นทาง ทั้งนี้ หน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมกำกับดูแลคือ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ซึ่งจะมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบอยู่แล้ว กรณีรถที่ไม่ได้รับอนุญาตก็อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกที่จะเป็นผู้พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๒. รับทราบบทบาทอำนาจหน้าที่ด้านการจราจรและการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับกรุงเทพมหานคร จากกองบังคับการตำรวจจราจร และกรมการขนส่งทางบก

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมร่วมกับผู้แทนจากกองบังคับการตำรวจจราจรและผู้แทนจากกรมการขนส่งทางบกเพื่อรับทราบบทบาทอำนาจหน้าที่ด้านการจราจรและการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้รับการรายงานข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑. กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) เป็นหน่วยงานสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบงานด้านการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมด มีสถานีตำรวจนครบาลในสังกัด ๘๘ สถานี ในแต่ละสถานีมีงานจราจรและงานสืบสวนสอบสวนสังกัดอยู่

กองบังคับการตำรวจจราจร มีภารกิจหลัก คือ

๑. การถวายความปลอดภัยพระมหากษัตริย์ พระราชินี รัชทายาท และพระราชอาคันตุกะ

๒. การอำนวยความสะดวกและการบังใช้กฎหมายจราจร

๓. การสอบสวนคดีจราจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่เขตรับผิดชอบ โดยกองบังคับการตำรวจจราจร มีอำนาจสอบสวนคดีจราจร เช่น กรณีเกิดอุบัติเหตุรถชนบนทางด่วน ทั้งสน.ทางด่วนขั้นที่ ๑ (ดินแดง-บางนา) สน.ทางด่วนขั้นที่ ๒ (ประชาชื่น-พระราม ๙) และ สน.วิภาวดีรังสิต (ทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์) นอกจากนั้น ยังมีสน.คู่ขนาน เริ่มตั้งแต่ทางขึ้นสะพานพระราม ๘ จนถึงถนนบรมราชชนนี และถนนพุทธมณฑลสาย ๒ ซึ่งถ้าเกิดอุบัติเหตุบนทางด่วน บก.จร.จะรับผิดชอบในการสอบสวน

บทบาทและอำนาจหน้าที่ของกองบังคับการตำรวจจราจร นอกจากเรื่องการบังคับใช้กฎหมายแล้ว ยังให้บริการประชาชน อำนวยความสะดวกแก่ประชาชน รวมถึงการสนับสนุนตำรวจในพื้นที่ การตั้งจุดตรวจควันดำ รวมถึงภารกิจด้านอื่นๆ เช่น

๑. การอำนวยการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งมีการแบ่งพื้นที่รับผิดชอบระหว่างตำรวจจราจรกลาง และ สน.ในพื้นที่ แต่ทั้งนี้ โดยปกติผู้บังคับบัญชาจะกำชับให้ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร และห้ามตั้งด่านในชั่วโมงเร่งด่วน

๒. การบังคับล้อในที่ห้ามจอดเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายโดยดำเนินการเช่นเดียวกันในทุกพื้นที่ ทั้ง สน.พื้นที่ และตำรวจจราจรกลาง ปัจจุบันพบว่าไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างจริงจัง โดยเฉพาะเมื่อถูกจับแล้วไม่ไปชำระค่าปรับถึงแม้จะเป็นมาตรการกึ่งบังคับ อย่างไรก็ตาม ยังมีการบังคับใช้กฎหมายในกรณีอื่น ๆ เช่น การตัดแต้ม การออกหนังสือเตือน การออกหมายเรียก และการออกหมายจับ

๓. การกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบทั้งในถนนสายหลัก และถนนสายรองเป็นการกำหนดโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๔. การตั้งจุดตรวจควันดำ เป็นนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในการลดมลภาวะ หรือลดฝุ่น PM ๒.๕ ซึ่งการตั้งจุดตรวจควันดำเป็นการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่าง กรมควบคุมมลพิษ และเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่หากท้องที่ใดที่สภาพการจราจรติดขัดจะไม่อนุญาตให้มีการตั้งด่าน

ตาม พ.ร.บ.การจราจรทางบกฯ การกำหนดพื้นที่ห้ามจอดเป็นอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร โดยจะต้องออกข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจรเพื่อกำหนดว่าพื้นที่ใดเป็นพื้นที่ห้ามจอดรถ โดยประชาชนในกรุงเทพมหานครเป็นผู้เสนอและจะต้องประสานสำนักการจราจรและขนส่งเพื่อกำหนดให้เป็นพื้นที่ห้ามจอด ตำรวจจราจรไม่มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดจุดห้ามจอด เป็นเพียงผู้บังคับใช้กฎหมายเท่านั้น

การยกเลิกพื้นที่ห้ามจอดสามารถดำเนินการได้โดยการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อมีมติเห็นชอบด้วยกันทุกฝ่ายก็สามารถประกาศยกเลิกจุดห้ามจอดได้ นอกจากนั้น จะต้องตั้งคณะกรรมการฯ ขึ้นมาเพื่อพิจารณา รวมถึงต้องมีการสำรวจประชามติจากประชาชนในเขตพื้นที่ไม่ต่ำกว่า ๒๐๐-๒๕๐ เสียง โดยประชาชนต้องเห็นด้วยว่าควรยกเลิกจุดห้ามจอดไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๐ ส่วนจุดใดที่เห็นว่าควรกำหนดเป็นจุดผ่อนผันก็สามารถทำหนังสือแจ้ง สน.ในพื้นที่เพื่อแจ้งความประสงค์ขอยกเลิกจุดห้ามจอดในพื้นที่ได้ จากนั้น สน.จะทำประชาพิจารณ์และส่งเรื่องมายังฝ่ายอำนวยการ ๓ ของ บช.น. และส่งเรื่องต่อไปยัง บก.จร. เพื่อส่งเรื่องให้ฝ่ายวิศวกรรมจราจรตรวจพื้นที่และดำเนินการยกร่างข้อบังคับให้ ผบช.น. ซึ่งเป็นหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรในกรุงเทพมหานครเป็นผู้ลงนาม จากนั้นจะส่งเรื่องต่อไปยังสำนักราชเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งจะเห็นว่าต้องผ่านกระบวนการหลายขั้นตอนเพื่อความถูกต้องและรอบคอบ

ปัญหาการจราจรมีการร้องเรียนต่อ สน.พื้นที่และสายด่วน ๑๑๙๗ ของ บก.จร. ซึ่งจากการประชุมกวดขันวินัยจราจร พบว่า ในแต่ละเดือนมีผู้โทรศัพท์แจ้งเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการจราจรนับหมื่นเรื่อง ซึ่งเมื่อตำรวจจราจรกลางได้รับเรื่องร้องเรียนแล้วจะประสานไปยัง สน.พื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียน

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

ควรกำหนดช่วงเวลาห้ามจอดเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อให้ประชาชนสามารถค้าขายได้ เป็นมาตรการผ่อนปรนเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการในภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ

๒. กรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบกมีภารกิจ หรือบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับกรุงเทพมหานคร โดยสรุป ดังนี้

๑. การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครเป็นการออกใบอนุญาตภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยใบอนุญาตประกอบการขนส่ง มีอายุ ๗ ปี

๒. การประกอบการขนส่งประจำทางเป็นการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งมิใช่การให้สัมปทาน ซึ่งการอนุญาตเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๔ (พ.ศ. ๒๕๒๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ข้อ ๒ ทวิ และแก้ไขกฎกระทรวงฉบับที่ ๖๓ (พ.ศ. ๒๕๖๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ข้อ ๒/๒ โดยการประกาศรับคำขอเป็นการทั่วไป ให้ผู้ประสงค์จะประกอบการขนส่งประจำทางยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ ภายในเวลาที่กำหนด และกรมการขนส่งทางบกรวบรวมข้อมูลเพื่อนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเป็นผู้พิจารณาอนุญาตให้ผู้ยื่นคำขอที่มีความเหมาะสมเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

๓. การกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง เป็นเส้นทางรถโดยสารที่วิ่งให้บริการบนถนนสายหลัก ส่วนเส้นทางหมวด ๔ เป็นเส้นทางรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในซอย เช่น รถเมล์แดง เมื่อผู้ประกอบการขนส่งได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางแล้ว กรมการขนส่งทางบกจะทำหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแลให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เช่น การบรรจุรถตามมาตรฐานที่กำหนด การเดินรถครบตามจำนวนเที่ยวที่กำหนด และเพียงพอต่อความต้องการของประชาชน เป็นต้น

ก่อนกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทางจะต้องทำการสำรวจความเหมาะสมของเส้นทางก่อน เช่น ระยะทาง จำนวนผู้ใช้บริการ เพื่อกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานรถ จำนวนรถ จำนวนเที่ยวให้เหมาะสมเพียงพอต่อการให้บริการ และนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดเส้นทางตามมาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ หลังจากกำหนดเส้นทางแล้ว จึงจะประกาศรับคำขอตามข้อ ๒ เมื่อผู้ประกอบการขนส่งจัดการเดินรถแล้วพื้นที่บริการมีการเปลี่ยนแปลงไปผู้ใช้บริการอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลง ผู้ประกอบการขนส่งสามารถขอปรับปรุงเงื่อนไขได้ซึ่งกรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการตามข้อเท็จจริงต่อไป

๔. มติ ครม.ปี ๒๕๒๖ กำหนดว่ารถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมวด ๑ และหมวด ๔ กรมการขนส่งทางบกจะออกใบอนุญาตให้ ขส.มก.ทั้งหมด รวมถึงรถโดยสารขนาดเล็ก หรือรถสองแถวที่วิ่งในซอย ซึ่งจัดอยู่ในหมวด ๔ กรมการขนส่งทางบกจะออกใบอนุญาตให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก. เป็นผู้รับใบอนุญาต และ ขสมก.จะให้เอกชนรายอื่นมาทำสัญญาร่วม ซึ่งเรียกว่า รถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.เนื่องจาก ขสมก.มีจำนวนรถไม่เพียงพอ

๕. ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จะกำหนดเส้นทางการเดินรถไว้แต่ไม่ได้กำหนดจุดจอดรับ-ส่งรถประจำทางหรือรถบัสจะจอดตามป้ายหยุดรถที่กำหนด ซึ่งจุดปักป้ายหยุดรถประจำทางจะมีคณะกรรมการพิจารณากำหนดที่หยุดรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานครเป็นผู้กำหนดจุด โดยคณะกรรมการ ฯ ประกอบด้วย

กรมการขนส่งทางบก เป็นเลขานุการ สำนักการจราจรและขนส่ง และตำรวจ เป็นคณะกรรมการโดยมอบสำนักการจราจรและขนส่งเป็นผู้สร้าง

๖. ปัญหาควันดำ อัตราโทษไม่มากไม่ถึงขั้นการเพิกถอนใบอนุญาต และกรณีรถโดยสารประจำทางจะมีการตรวจสภาพรถอย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง

คณะกรรมการฯ ได้นำเสนอปัญหาผลกระทบจากรถโดยสารสี่ล้อเล็ก หรือรถกะป๊อ ซึ่งปัจจุบันมีรถกะป๊อวิ่งให้บริการทั่วกทม. ส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรอย่างมาก เนื่องจากมีการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารนอกป้าย การจอดรถซ้อนคัน การไม่เคารพกฎจราจร กรณีนี้ได้รับการชี้แจงว่า ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ รถกะป๊อจัดอยู่ในประเภทรถ ๔ ล้อเล็ก มีการจัดระเบียบโดยกรมการขนส่งทางบกร่วมกับตำรวจและออกกฎกระทรวงขึ้นมา สำหรับรถโดยสารสี่ล้อเล็กที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร กรมการขนส่งทางบกร่วมกับตำรวจได้ดำเนินการทำหนังสือแจ้งเตือนรวมทั้งการออกใบสั่งจับปรับ รถประเภทนี้เป็นรถควบคุม โดยจะไม่ให้มีการเพิ่มจำนวน และหากมีคันใดแจ้งยกเลิกการใช้งานจะไม่สามารถบรรจุคันใหม่ทดแทนได้ ดังนั้นจำนวนจะค่อยๆ ลดลง

การจัดระเบียบกลุ่มไรเดอร์ ปัจจุบันกลุ่มรถไรเดอร์มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น มีการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น การขับรถย้อนศร การใช้เครื่องมือสื่อสารขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจุบันยังไม่มีการจัดระเบียบ หรือออกกฎใด ๆ มาบังคับใช้ ในเบื้องต้นกรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างกำหนดรูปแบบกล่องบรรจุสินค้าให้มีขนาดเหมาะสมเพื่อไม่ให้เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการจราจร รวมถึงจะจัดอบรมพนักงานขับรถให้มีความรับผิดชอบต่อสังคม กลุ่มไรเดอร์จัดอยู่ในกลุ่มที่ต้องบังคับใช้กฎหมายจราจร มีการรวบรวมสถิติผู้กระทำผิดฝ่าฝืนการจราจรทุกเดือน รวมทั้งการประสานงานกับบริษัทที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบพฤติกรรมของพนักงานเพื่อให้บริษัทกำหนดมาตรการในการควบคุม ดูแลลูกจ้างเหล่านี้แม้ปัจจุบันจะยังไม่มีกฎหมายรองรับแต่หากฝ่าฝืนกฎจราจรก็ต้องดำเนินการจับปรับ ทั้งนี้ กองบังคับการตำรวจจราจรได้มีโอกาสร่วมแสดงความคิดเห็นกับกรมการขนส่งทางบกเกี่ยวกับการร่างระเบียบปฏิบัติสำหรับกลุ่มไรเดอร์ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการรับความคิดเห็นจากทุกฝ่าย

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ฯ

๑. การจัดระเบียบการจอดรถโดยการเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถในรูปแบบที่ทันสมัยเพื่อเป็นรายได้ของกรุงเทพมหานคร เป็นอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพเทพมหานครแต่ต้องพิจารณาถึงสังคมโดยรวมและไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจร

๒. รถเมล์แดงที่วิ่งตามเส้นทางในซอยย่อยมีจำนวนหลายคัน หน่วยงานผู้ให้สัมปทานการเดินรถควรแจ้งให้ผู้ประกอบการปรับปรุงคุณภาพโดยเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าเพื่อเป็นลดมลภาวะและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับกรุงเทพมหานคร

๓. ควรรณรงค์ห้ามใช้เครื่องมือสื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะและควรหาวิธีการในการนำเทคโนโลยีมาปรับใช้ให้เกิดประโยชน์ เน้นความปลอดภัยและเกิดความคล่องตัวมากขึ้น

๓. การโอนภารกิจการจัดทำ ติดตั้ง ซ่อมแซม และดูแลรักษาความสะอาดป้ายชื่อซอย ถนน คู คลอง สะพานข้ามคลอง และแผ่นสะท้อนภาพ (กระจกโค้ง) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง และสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการกรุงเทพมหานคร เพื่อให้ความเห็นเรื่องการโอนภารกิจการจัดทำ ติดตั้ง ซ่อมแซม และดูแลรักษาความสะอาดป้ายชื่อซอย ถนน คู คลอง สะพานข้ามคลอง และแผ่นสะท้อนภาพ (กระจกโค้ง) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร สืบเนื่องจากปลัดกรุงเทพมหานคร (นายชาตรี วัฒนเขจร รองปลัดกรุงเทพมหานครปฏิบัติราชการแทนปลัดกรุงเทพมหานคร) ได้สั่งการเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ให้สำนักงาน ก.ก. พิจารณาหนังสือสำนักการจราจรและขนส่ง ด่วนมากที่ กท ๑๖๐๓/๑๒๔ ลงวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ เรื่อง ขอความเห็นชอบในการโอนภารกิจการจัดทำ ติดตั้ง ซ่อมแซม และดูแลรักษาความสะอาดป้ายชื่อซอย ถนน คู คลอง

สะพานข้ามคลอง และแผ่นสะท้อนภาพ (กระจกโค้ง) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยสำนักการจราจรและขนส่ง ระบุว่าการดำเนินงานตามการแบ่งภารกิจ อำนาจหน้าที่ระหว่างสำนักการจราจรและขนส่ง และสำนักงานเขต ในภารกิจการจัดทำ ติดตั้ง ซ่อมแซม และดูแลรักษาความสะอาดป้ายชื่อซอย ถนน คู คลอง สะพานข้ามคลอง และแผ่นสะท้อนภาพ (กระจกโค้ง) พบว่า ไม่มีประสิทธิภาพ และไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างทันท่วงที เนื่องจาก สถิติและปริมาณงานด้านการจัดทำ ติดตั้ง ซ่อมแซม และดูแลรักษาความสะอาดป้ายชื่อซอย ถนน คู คลอง สะพานข้ามคลอง และแผ่นสะท้อนภาพ (กระจกโค้ง) ในแต่ละสำนักงานเขต มีปริมาณน้อย การจัดซื้อจัดจ้างเป็นรายสำนักงานเขตจึงประสบปัญหาราคาต่อหน่วยค่อนข้างสูง ประกอบกับเจ้าหน้าที่บางสำนักงานเขตคิดว่าภารกิจเรื่องป้าย เครื่องหมายทุกประเภท รวมถึงแผ่นสะท้อนภาพ (กระจกโค้ง) เป็นภารกิจที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักการจราจรและขนส่ง จึงไม่มีการวางแผนการขอจัดสรรงบประมาณในการแก้ไขปัญหาเรื่องดังกล่าวไว้ รวมทั้งเจ้าหน้าที่สังกัดสำนักงานเขตไม่มีความชำนาญและเชี่ยวชาญในการผลิต ติดตั้งป้าย ทั้งการดำเนินการชั่วคราว เพื่อบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน หรือดำเนินการถาวรตามมาตรฐาน จึงไม่สามารถซ่อมแซมหรือแก้ไขความเดือดร้อนของประชาชนได้อย่างทันท่วงที

นอกจากนั้น สำนักการจราจรและขนส่ง ได้เคยมีหนังสือที่ กท ๑๖๐๑/๑๑๓๘ ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๔ เพื่อจัดส่งข้อมูลที่ใช้ประกอบการพิจารณาทบทวนการแบ่งภารกิจ อำนาจหน้าที่ระหว่างหน่วยงาน ตามมติ ก.ก. ครั้งที่ ๗/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๔ โดยสำนักการจราจรและขนส่งมีภารกิจการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานเขต จำนวน ๒ ภารกิจ คือ

๑. ภารกิจด้านการจัดทำคันชะลอความเร็ว ได้เสนอโอนภารกิจการกำหนดจุดและการจัดทำคันชะลอความเร็วให้สำนักงานเขตรับผิดชอบ

๒. ภารกิจด้านการกำหนดจุดก่อสร้างสะพานคนเดินข้าม ได้เสนอโอนภารกิจการสำรวจความเหมาะสมทางด้านกายภาพพื้นที่ให้สำนักงานเขตรับผิดชอบ

และมีภารกิจที่จะขอโอนคืนจากสำนักงานเขต จำนวน ๑ ภารกิจ คือ ภารกิจด้านการจัดทำ ติดตั้ง ดูแลรักษาความสะอาดป้ายชื่อซอย ถนน คู คลอง สะพานข้ามคลอง และแผ่นสะท้อนภาพ (กระจกโค้ง)

กรณีนี้ สำนักงาน ก.ก. เคยให้ความเห็นว่า การกำหนดอำนาจหน้าที่ให้สำนักงานเขตดำเนินการเรื่องการจัดทำป้ายชื่อซอย ถนน คู คลอง สะพานข้ามคลอง และแผ่นสะท้อนภาพ (กระจกโค้ง) เป็นไปตามมติคณะกรรมการปรับปรุงโครงสร้างและอัตรากำลัง ๓ ปี ของหน่วยงานกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๓ โดยให้สำนักงานเขตเป็นหน่วยงานหลักในการส่งมอบบริการสาธารณะให้กับประชาชนในพื้นที่ และให้หน่วยงานระดับสำนักรับผิดชอบในการจัดทำแบบมาตรฐาน และให้มีการจัดทำบัญชีรายชื่อตรอก ซอย บัญชีรายชื่อคู คลอง ฯลฯ ไว้อย่างชัดเจนว่าพื้นที่ใดหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบ ประกอบกับมติ ก.ก. ครั้งที่ ๘/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ เห็นชอบหลักการการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการจัดทำบริการสาธารณะในระดับพื้นที่ ซึ่งเป็นแนวคิดเกี่ยวกับการกระจายภารกิจให้เป็นไปตามหลัก Subsidiarity Principle เพื่อให้หน่วยงานพื้นที่มีอำนาจตัดสินใจแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว การกำหนดอำนาจหน้าที่ทั้ง ๒ ประการไว้กับสำนักงานเขต จึงมีความเหมาะสมตามหลักการให้บริการสาธารณะดังกล่าว สำหรับกรณีปัญหาร้องเรียน พบว่า สถิติเฉลี่ย ๓ ปี มีจำนวนไม่มากนัก และมีแนวโน้มลดลงในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และบางสำนักงานเขตก็ไม่มีกรณีเรื่องร้องเรียนดังกล่าวเลย เนื่องจากผู้ปฏิบัติงานเริ่มมีความเข้าใจและวางแผนการบริหารจัดการงบประมาณตามแนวทางหนังสือสำนักงบประมาณกรุงเทพมหานคร ด่วนที่สุด ที่ กท ๑๙๐๒/๐๒๘๔๖ ลงวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๕๘ สำนักงาน ก.ก. พิจารณาแล้ว จึงเห็นควรกำหนดอำนาจหน้าที่การจัดทำ ติดตั้ง ซ่อมแซม และดูแลรักษาความสะอาดป้ายชื่อซอย ถนน คู คลอง สะพานข้ามคลอง และแผ่นสะท้อนภาพ (กระจกโค้ง) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ไว้กับสำนักงานเขตตามแนวทางและหลักการกระจาย อำนาจการบริการสาธารณะไว้ต่อไป

คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า การติดตั้งแผ่นสะท้อนภาพ (กระจกโค้ง) ในแต่ละสำนักงานเขต หากมีการจัดซื้อจัดจ้างเป็นรายสำนักงานเขตในปริมาณน้อย จะส่งผลให้การจัดซื้อจัดจ้างประสบกับปัญหาราคาต่อหน่วยค่อนข้างสูง ส่งผลให้สำนักงานเขตไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างทันท่วงที ดังนั้น เพื่อบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนเห็นควรให้โอนภารกิจการจัดทำ ติดตั้ง ซ่อมแซมและดูแลรักษาความสะอาดป้ายชื่อซอย ถนน คู คลอง สะพานข้ามคลอง และแผ่นสะท้อนภาพ (กระจกโค้ง) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครให้สำนักการจราจรและขนส่งเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ โดยให้สำนักงาน ก.ก. นำกลับไปพิจารณาทบทวนพร้อมแจ้งผลการพิจารณาให้คณะกรรมการฯ ทราบต่อไป

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

ควรโอนภารกิจการจัดทำ ติดตั้ง ซ่อมแซมและดูแลรักษาความสะอาดป้ายชื่อซอย ถนน คู คลอง สะพานข้ามคลอง และแผ่นสะท้อนภาพ (กระจกโค้ง) จากสำนักงานเขตไปให้สำนักการจราจรและขนส่งรับผิดชอบดำเนินการ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาให้กับประชาชนได้อย่างสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

๔. มาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยการสร้างประตูกั้นชานชาลา

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมร่วมกับสำนักการจรจรและขนส่ง เพื่อหารือมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยการสร้างประตูกั้นชานชาลา ได้รับการรายงานข้อมูลมีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้

ประตูกั้นชานชาลาเป็นประตูกระจกอัตโนมัติ มี ๒ แบบ คือ

๑. แบบความสูง หมายถึง ระดับความสูงจากพื้นดินถึงระดับฝ้า ซึ่งจะติดตั้งในสถานีที่มีระบบปรับอากาศ เช่น สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

๒. แบบครึ่งความสูง ซึ่งเป็นแบบที่กรุงเทพมหานครดูแล มีระดับความสูงจากพื้นดินถึงระดับศีรษะ

การจัดให้มีประตูกั้นชานชาลาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียวนั้นวัตถุประสงค์หลักคือ

๑. เพื่อป้องกันอันตรายจากการที่ผู้โดยสารหรือผู้พิการพลัดตกลงไปในรางรถไฟฟ้า

๒. เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ระบบขนส่งมวลชนที่มีความปลอดภัย ลดปัญหาจราจร ยกระดับคุณภาพชีวิต และสร้างเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนในอนาคต

สำหรับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ไม่มีประตูกั้นชานชาลา บริษัทฯ ได้จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลเช่นเดียวกันทุกสถานี และมีการตรวจสอบการปฏิบัติงาน และการจัดการบนสถานีเพื่อความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐาน ISO จากผู้ตรวจสอบภายนอกด้วย หากผู้ตรวจสอบรายใดมีความเห็นหรือข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัย บริษัทฯ จะมีการทบทวนและแก้ไขการปฏิบัติงานและการจัดการบนสถานีเพื่อความปลอดภัยโดยให้เป็นไปตามแผนการติดตั้งประตูกั้นชานชาลากรุงเทพมหานคร

แผนการดำเนินการติดตั้งประตูกั้นชานชาลาในส่วนต่อขยายที่ ๑ จำนวน ๑๑ สถานี กรุงเทพมหานครได้กำหนดเงื่อนไขอยู่ในร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่งเมื่อ ครม. เห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวแล้ว ผู้รับสัมปทานจะรับผิดชอบจัดทำประตูกั้นชานชาลา (Platform screen doors) เฉพาะประตูกั้นชานชาลาในส่วนต่อขยายที่ ๑

ปัจจุบันรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนสัมปทานและส่วนต่อขยาย ๑ และ ๒ มีสถานีรวมกันทั้งสิ้น ๖๐ สถานี ได้มีการติดตั้งประตูกั้นชานชาลาแล้ว จำนวน ๓๖ สถานี ประกอบด้วยส่วนสัมปทาน จำนวน ๑๑ สถานี ส่วนต่อขยาย ๒ จำนวน ๒๕ สถานี และยังไม่ได้ติดตั้งประตูกั้นชานชาลา จำนวน ๒๔ สถานี ส่วนสัมปทาน จำนวน ๑๓ สถานี ซึ่งส่วนที่ยังไม่ได้ติดตั้งประตูกั้นชานชาลาจะใช้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในการควบคุมดูแลด้านความปลอดภัยให้กับประชาชน และจะมีมาตรการด้านความปลอดภัยตามมาตรฐาน ISO ซึ่ง BTS จะเป็นผู้ดำเนินการ

ประตูกั้นชานชาลา มีขนาดความยาว ๑๕๐ เมตร/ด้าน ความสูง ๑.๕๐ เมตร รวมเป็น ๓๐๐ เมตร/สถานี คิดเป็นเงินงบประมาณ ๖๒,๒๖๘,๖๖๗ บาท/สถานี

๕. มาตรการรักษาความปลอดภัยบริเวณหน้าสถานศึกษาโดยการติดตั้งป้ายจราจรเตือนทางข้าม แบบกะพริบแสง ติดตั้งไฟสัญญาณจราจร และติดตั้งป้ายจราจรเตือนให้ลดความเร็ว

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่งเพื่อหารือมาตรการรักษาความปลอดภัยบริเวณหน้าสถานศึกษาโดยการติดตั้งป้ายจราจรเตือนทางข้ามแบบกะพริบแสง ติดตั้งไฟสัญญาณจราจร และติดตั้งป้ายจราจรเตือนให้ลดความเร็ว ซึ่งมีรายละเอียดโดยสรุป ดังนี้

สำนักการจราจรและขนส่ง ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อดำเนินโครงการ ดังนี้

๑. โครงการติดตั้งป้ายเตือนเขตโรงเรียนกระพริบแสงด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ ชนิดเหนือผิวจราจร (Mast Arm) บริเวณเขตปลอดภัยหน้าโรงเรียน ๑๐๐ จุดพื้นที่พระนครเหนือ
ระยะเวลาดำเนินการ ๑๒๐ วันงบประมาณ ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยมีเหตุผลและความจำเป็น ดังนี้

๑. เพื่อติดตั้งป้ายเครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยต่าง ๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน

๒. เพื่อให้ผู้ขับขี่ระมัดระวัง ให้เกิดความปลอดภัยในบริเวณทางข้ามหน้าโรงเรียน

๓. เพื่อลดอุบัติเหตุและปัญหาการจราจร

๔. เพื่อสร้างระเบียบวินัยด้านการจราจร

๕. เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถยนต์

๖. เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้ใช้ทางข้ามและทางเดินเท้าหน้าโรงเรียน

๗. เป็นการลดอุบัติเหตุจราจรอันเนื่องจากการขับรถในเขตเมืองเร็วเกินกฎหมายที่กำหนด

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพื่อจัดระบบจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนให้เป็นระเบียบเรียบร้อย

๒. เพื่อลดอุบัติเหตุ และปัญหาจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน

๓. เพื่อสร้างระเบียบวินัยด้านการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน

๔. เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน และผู้ใช้รถยนต์ยวดยานต่าง ๆ บริเวณหน้าโรงเรียน

๕. เพื่อรองรับการจัดการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนในอนาคต โดยไม่กระทบต่อสิทธิ์ของรถยนต์และจำนวนของรถร่วมทางสัญจรผู้อื่น

๒. รายการติดตั้งป้ายจราจรเตือนทางข้ามกะพริบแสงด้วยพลังงานแสงอาทิตย์บริเวณหน้าสถานศึกษา ๘๙๐ จุดพื้นที่ธนบุรี มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑. เพื่อทดแทนของเดิมที่หมดอายุการใช้งาน

๒. เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ลดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงหน้าโรงเรียน

๓. เพื่อเป็นการสร้างมาตรฐานความปลอดภัย ของผู้ใช้ทางข้ามบริเวณหน้าสถานศึกษา

๔. เพื่อเป็นจุดกวดขันด้านวินัยจราจรให้กับผู้ใช้ทางข้ามและผู้ขับขี่เมื่อถึงจุดเสี่ยงอันตรายต่าง ๆ โดยเฉพาะผ่านสถานศึกษา

๕. เพื่อเป็นผู้นำในการพัฒนางานป้ายจราจรให้มีประสิทธิภาพทัดเทียมมาตรฐานสากล
ระยะเวลาดำเนินการ ๑๘๐ วัน งบประมาณ ๒๐,๑๗๗,๐๐๐ บาท

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดกับเด็กจากการข้ามถนนที่ทางข้าม

๒. เพิ่มประสิทธิภาพในการเตือนทางข้ามโดยเฉพาะเวลาที่แสงสว่างไม่เพียงพอ

๓. ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถยนต์ให้ระมัดระวังและตระหนักถึงความปลอดภัยแก่เด็กในการใช้ทางข้ามที่ปลอดภัย

๔. พัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองที่มีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจร

๕. ทำให้ผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและลดการฝ่าฝืนข้อบังคับ

๖. ทำให้ประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้องเล็งเห็นถึงความสำคัญในการสร้างระเบียบ วินัย รู้จักรับผิดชอบต่อสังคม

๖. พิจารณาเรื่องร้องเรียนกรณีให้ปรับปรุงทางแยกถนนบางบอน ๔ บริเวณทางเข้าหมู่บ้านราชพฤกษ์

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมพิจารณาเรื่องร้องเรียน กรณีนายสุพรชัย อุทัยนฤมล ประธานคณะกรรมการนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรรราชพฤกษ์ บางบอน ๔ ได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๕ ร้องเรียนให้ปรับปรุงทางแยกถนนบางบอน ๔ บริเวณทางเข้าหมู่บ้านราชพฤกษ์ โดยสรุปความว่า หมู่บ้านราชพฤกษ์ บางบอน ๔ มีครัวเรือนที่พักอาศัย จำนวน ๑๔๖ ครัวเรือน สมาชิกในหมู่บ้านมากกว่า ๔๕๐ คน ทางเข้า-ออกหมู่บ้าน มีช่องทางเดียวโดยใช้ถนนบางบอน ๔ แยกเข้าหมู่บ้าน แต่ในปัจจุบันถนนบางบอน ๔ ได้ปรับปรุงถนนให้กว้างขึ้น สภาพดีขึ้น มีการยกระดับให้สูงขึ้นจากเดิมมากกว่า ๑ เมตร พร้อมทั้งปลูกต้นไม้ทั้ง ๒ ข้างทางเป็นแนวชิด มีระยะห่างประมาณต้นละ ๓ เมตร ตลอดแนวถนน มีรถใช้เส้นทางถนนบางบอน ๔ มากขึ้นและวิ่งโดยใช้ความเร็วสูง ด้วยเหตุนี้ทำให้บริเวณทางเข้า-ออกหมู่บ้านราชพฤกษ์ บางบอน ๔ ไม่ปลอดภัย มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับประชาชนที่ขับรถออกจากหมู่บ้าน ทางนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรรราชพฤกษ์ บางบอน ๔ ได้ติดต่อกับสำนักงานเขตหนองแขม ขอให้ติดตั้งสัญญาณและอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยบริเวณทางเข้าหมู่บ้านฯ ซึ่งสำนักงานเขตหนองแขมและสำนักการจราจรและขนส่งได้ร่วมลงพื้นที่ตรวจสอบพร้อมกับกรรมการนิติฯ เมื่อวันที่ ๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยมีข้อสรุปที่สำนักงานเขตหนองแขมจะดำเนินการให้ ดังนี้

๑. จะดำเนินการติดตั้งกระจกโค้งบริเวณทางเข้า-ออกหมู่บ้านให้ก่อนในทันที

๒. จะดำเนินการติดตั้งเส้นเตือนความเร็ว (Rumble Strip) โดยจะเสนออนุมัติตามขั้นตอน ซึ่งอาจต้องใช้เวลาระยะหนึ่ง

๓. จะดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟแจ้งเตือนทางแยก ป้ายเตือนทางแยก โดยจะเสนอของบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๔. เรื่องการตัดต้นไม้ ไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากถนนบางบอน ๔ อยู่ในโครงการถนนสวยงาม หากตัดต้นไม้อาจจะได้รับการร้องเรียนจากภาคประชาสังคม

๕. เรื่องการขอติดตั้งป้ายชื่อหมู่บ้าน ไม่อนุญาตให้ทำในพื้นที่เขตทางแต่สามารถทำในพื้นที่นอกเขตทางได้ โดยเจ้าหน้าที่แนะนำให้ยกป้ายชื่อหมู่บ้านเดิมขึ้นก็สามารถเห็นได้ทั้งสองฝั่ง

ทั้งนี้ คณะกรรมการ ฯ ได้มีการประชุมเพื่อติดตามความคืบหน้าในเรื่องดังกล่าวแล้ว ทราบว่าสำนักงานเขตหนองแขมได้ลงพื้นที่ตรวจสอบข้อเท็จจริงร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง และสำนักงานเขตหนองแขมรับจะดำเนินการทั้ง ๕ เรื่องข้างต้น และมีบางรายการที่ได้ดำเนินการไปบ้างแล้ว

๗. การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และแนวทางการเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ – คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ

คณะกรรมการ ฯ ได้ประชุมร่วมกับประธานสภากรุงเทพมหานคร ประธานคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงิน การคลังและการงบประมาณเพื่อให้ความเห็นเรื่องการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวและแนวทางการเก็บค่าโดยสารจากกรณีที่ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร มีหนังสือด่วนที่สุดที่ กท ๑๖๐๕/๓๕๕๙ ลงวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๕ เรียนประธานสภากรุงเทพมหานคร เพื่อขอทราบความเห็นในการดำเนินการโครงการ

รถไฟฟ้าสายสีเขียว และหนังสือด่วนที่สุดที่ กท ๑๖๐๕/๓๓๑๑ ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๕ เพื่อขอทราบแนวทางการเก็บค่าโดยสาร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวโดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่งในข้อที่ ๓ ของคำสั่งดังกล่าวระบุว่า “เพื่อให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โครงการส่วนต่อขยายที่ ๑ และโครงการส่วนต่อขยายที่ ๒ สามารถเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) รวมทั้งอัตราค่าโดยสารเป็นไปอย่างเหมาะสมให้กระทรวงมหาดไทยดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน ปลัดกระทรวงการคลัง ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อัยการสูงสุด ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจและผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงินและด้านระบบรถไฟฟ้า เป็นกรรมการ และปลัดกรุงเทพมหานคร เป็นกรรมการและเลขานุการ โดยคณะกรรมการชุดนี้มีหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสารรวมถึงหลักเกณฑ์อื่นเพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวโครงการส่วนต่อขยายที่ ๑ และโครงการส่วนต่อขยายที่ ๒ และดำเนินการเจรจาร่วมกับผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ ฯ เมื่อคณะกรรมการ ฯ ดำเนินการจนได้ข้อยุติแล้ว ให้ดำเนินการแก้ไขสัญญาสัมปทานกับผู้รับสัมปทานดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวัน ในกรณีที่มีการดำเนินการตามข้อ ๓ หรือข้อ ๕ ของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติฯ แล้วแต่กรณีจนได้ผลการเจรจาเป็นที่ยุติและร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขแล้วให้ถือว่าเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ในส่วนของการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนแล้วให้กรุงเทพมหานครเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนส่งสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาดังกล่าว และเมื่อสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาเสร็จแล้ว ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

ปัจจุบันรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขเป็นที่เรียบร้อยแล้วตามหนังสือกรุงเทพมหานครที่ กท ๑๖๐๕/๙๗ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๕ เหลือเพียงขั้นตอนสุดท้ายคือ การนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อให้ความเห็นชอบ ซึ่งขณะนี้ ครม. ยังไม่ได้เห็นชอบและต่อมากระทรวงมหาดไทยได้มีหนังสือ ด่วนที่สุดที่ มท ๐๒๑๑.๕/๙๖๔๑ ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๕ เรียนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เพื่อขอทราบแนวทางการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เนื่องจากกรุงเทพมหานครได้มีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและสภากรุงเทพมหานครชุดใหม่ ซึ่งตามหนังสือกรุงเทพมหานครที่ กท ๑๖๐๕/๙๗ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๕ มีประเด็นสำคัญอยู่ที่ข้อ ๘.๔ เรื่อง หลักเกณฑ์การปรับเพดานค่าโดยสาร โดยในข้อ ๘.๔.๓ ระบุว่า “โครงสร้างอัตราค่าโดยสารส่วนต่อขยาย ระหว่างปี ๒๕๖๒ - ๒๖๐๒ และเส้นทางหลัก ตั้งแต่วันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๗๒ – ๒๖๐๒ กำหนดเป็น ๑๕+๓X (X คือจำนวนสถานี) (ราคา ณ ปี ๒๕๖๒) กำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน ๖๕ บาท โดยจะปรับอัตราค่าโดยสารทุกๆ ๒๔ เดือน นับจากวันที่เริ่มใช้อัตราค่าโดยสารตารางเดียว” ซึ่งจะเห็นได้ว่า ในกระบวนการพิจารณาต่าง ๆ นั้น สมาชิกสภากรุงเทพมหานครไม่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการพิจารณาในเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสารแต่อย่างใด จึงเห็นควรส่งเรื่องดังกล่าวคืนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเพื่อพิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไป

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑. การจัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ ๒ ช่วง แบริ่ง-สมุทรปราการและช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ซึ่งบางช่วงเป็นการดำเนินการและตั้งสถานีนอกพื้นที่ของกทม. ควรใช้งบประมาณจากส่วนกลาง หรือรัฐบาล เนื่องจากเป็นการดำเนินการที่สร้างรายได้ให้กับรัฐทั้งทางตรง คือการ

จัดเก็บค่าโดยสาร และทางอ้อม คือทำให้ที่ดินตลอดแนวรถไฟฟ้ามีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และเมื่อมีการซื้อขาย รัฐจะได้รับค่าธรรมเนียมในการโอนและค่าภาษีที่ดิน ซึ่งไม่ได้เป็นรายได้ของกทม. หรือท้องถิ่นแต่อย่างใด

๒. การกำหนดอัตราค่าโดยสารในปัจจุบันไม่สามารถขอความเห็นชอบจากสภากรุงเทพมหานครได้ เนื่องจากขั้นตอนการดำเนินการของรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายที่ ๒ ไม่ได้ผ่านความเห็นชอบจากสภากรุงเทพมหานครมาก่อน ดังนั้นสภากรุงเทพมหานครจึงไม่ควรให้ความเห็นชอบในเรื่องที่ฝ่ายบริหารได้ดำเนินการไปแล้ว เนื่องจากจะทำให้มีผลผูกพันต่อการบริหารจัดการงบประมาณเพื่อดูแลโครงการรถไฟฟ้าในระยะยาว ซึ่งสมาชิกสภากรุงเทพมหานครได้รับการร้องเรียนจากประชาชนชาวกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับความไม่เป็นธรรมที่ต้องนำภาษีของคนกรุงเทพไปบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายที่ ๒ ซึ่งอยู่นอกพื้นที่กรุงเทพมหานคร

๓. การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยคณะกรรมการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้ดำเนินการ ดังนี้

๑) กำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร และหลักเกณฑ์อื่นเพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โครงการส่วนต่อขยายที่ ๑ และโครงการส่วนต่อขยายที่ ๒

๒) เจรจาร่วมกับผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่งรวมถึงหลักเกณฑ์การปรับเพดานค่าโดยสาร โครงสร้างอัตราค่าโดยสารเส้นทางหลัก โครงสร้างอัตราค่าโดยสารส่วนต่อขยาย

๓) แก้ไขสัญญาสัมปทานกับผู้รับสัมปทาน โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้เห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตามที่กรุงเทพมหานครเสนอ รวมทั้งอัยการสูงสุดได้พิจารณาตรวจร่างสัญญาข้างต้นเสร็จแล้ว

๔) ในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่ ๑ (ครั้งที่ ๔) ประจำปีพุทธศักราช ๒๕๖๐ เมื่อวันพุธที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เรื่อง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ที่ประชุมมีมติรับทราบและให้ส่งเรื่องดังกล่าวพร้อมข้อสังเกตคืนผู้ว่า-ราชการกรุงเทพมหานครเพื่อพิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไป ดังนั้น แนวทางการเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวและการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวจึงเป็นอำนาจหน้าที่ของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และเห็นควรส่งเรื่องดังกล่าวคืนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเพื่อพิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไป โดยขอให้คำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการและกรุงเทพมหานครเป็นสำคัญ

๘. ขอรับความเห็นในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และแนวทางการเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

คณะกรรมการ ฯ ได้ประชุมร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่งเพื่อพิจารณาความเห็นในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และแนวทางการเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ สืบเนื่องจากกรุงเทพมหานครมีหนังสือเรียนประธานสภากรุงเทพมหานครเพื่อขอรับความเห็นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เนื่องจากกระทรวงมหาดไทยพิจารณาเห็นว่า กรุงเทพมหานครได้มีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและสมาชิกสภากรุงเทพมหานครชุดใหม่ในการบริหารราชการ จึงขอทราบแนวทางการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป

สำนักการจราจรและขนส่งได้ให้ข้อมูลความเป็นมาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยสรุป ดังนี้

กรุงเทพมหานครมีการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว แบ่งเป็น ๓ ส่วน ประกอบด้วย

๑. ส่วนเส้นทางหลัก หรือที่เรียกว่า ส่วนสัมปทาน ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย โดย

อาศัยอำนาจตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๑๕ ได้ให้สัมปทานแก่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (หรือBTSC) เพื่อสร้างและจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนวิ่งบนทางยกระดับ ๒ สายในกรุงเทพมหานคร คือ สายสุขุมวิท ตั้งแต่สถานีหมอชิต - สถานีอ่อนนุช จำนวน ๑๗ สถานี และสายสีลม ตั้งแต่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ - สถานีสะพานตากสิน จำนวน ๗ สถานี รวม ๒๔ สถานี

๒. ส่วนต่อขยายที่ ๑ กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายจากโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเดิมอีก ๓ เส้นทาง ได้แก่ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตอนที่ ๑) จากสถานีสะพานตากสิน - สถานีวงเวียนใหญ่ และส่วนต่อขยายสายสีลม (ตอนที่ ๒) จากสถานีวงเวียนใหญ่ - สถานีบางหว้า ระยะทางรวมประมาณ ๗.๕ กิโลเมตร โดยเปิดให้บริการตลอดเส้นทางเมื่อวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๖ และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท จากสถานีอ่อนนุช - สถานีแบริ่ง ระยะทางรวมประมาณ ๕.๒๕ กิโลเมตร โดยกรุงเทพมหานครเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา ระบบราง ระบบไฟฟ้า ระบบเครื่องกล ระบบเดินรถ ระบบจัดเก็บค่าโดยสารด้วยเงินลงทุนของกรุงเทพมหานคร ๑๐๐% และได้ว่าจ้าง บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถโครงการระบบขนส่งมวลขนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช- แบริ่ง) และส่วนต่อขยายสายสีลม (วงเวียนใหญ่-บางหว้า) ภายใต้สัญญาจ้างโครงการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ ๑ ได้เปิดให้บริการตลอดเส้นทางเมื่อวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๔

๓. ส่วนต่อขยายที่ ๒ เป็นการก่อสร้างโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยก่อสร้างส่วนต่อขยายจากโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเดิมเพิ่มเติมอีก ๒ เส้นทาง ได้แก่ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ หรือเขียวใต้ ระยะทางประมาณ ๑๒.๘ กิโลเมตร จำนวน ๙ สถานี และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต หรือเขียวเหนือ ระยะทางประมาณ ๑๘.๔๐ กิโลเมตร จำนวน ๑๖ สถานี

ต่อมากรุงเทพมหานครได้รับมอบหมายให้เป็นผู้รับผิดชอบการบริหารจัดการเดินรถ ตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามมติ คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๙ และกรุงเทพมหานครได้มอบหมายให้บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด เป็นผู้บริหารจัดการโครงการและมีสิทธิในการดำเนินโครงการซึ่งรวมถึงการจัดให้มีระบบการเดินรถไฟฟ้าและเครื่องกล (Electrical & Mechanical Work) หรือ E&M และบริหารจัดการเดินรถ โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ได้เปิดให้บริการตลอดเส้นทางเมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เปิดให้บริการตลอดเส้นทางเมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๓ ปัจจุบันยังไม่มีการเก็บค่าโดยสารในส่วนต่อขยายดังกล่าว ทำให้กรุงเทพมหานครไม่มีรายได้ที่ใช้ในการบริหาร จัดการโครงการ ซึ่งปัจจุบันกรุงเทพมหานครต้องรับภาระหนี้ ประมาณ ๕๑,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งเป็นหนี้จากการกู้เงินที่ รฟม.กู้เงินลงทุน และกรุงเทพมหานครต้องรับช่วงเป็นลูกหนี้แทน ซึ่งสภากรุงเทพมหานครในสมัยที่ผ่านมาได้ให้ความเห็นชอบข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๖๑ และต่อมากรุงเทพมหานคร จึงได้ทำสัญญากู้ยืมเงินต่อและสัญญาชำระคืนเงินยืมกับกระทรวงการคลัง

ปัจจุบัน สายสุขุมวิท ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ หรือเขียวใต้ ดำเนินการเสร็จแล้วและได้มีการโอนโครงการแล้ว กรุงเทพมหานคร จึงจำเป็นต้องเป็นลูกหนี้กู้แทน รฟม.ต่อ ทั้งนี้ ที่ผ่านมา รฟม. ต้องจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ยแทนกรุงเทพมหานคร เนื่องจากไม่เป็นไปตามแผนการกู้เงิน ดังนั้น ทำให้จำนวนหนี้เพิ่มขึ้นอีก ๓,๐๐๐ ล้านบาท โดย รฟม.ต้องจ่ายเงินแทนกรุงเทพมหานคร เนื่องจากกรุงเทพมหานครไม่ได้กู้ต่อเนื่อง ปัจจุบันนี้มูลค่าหนี้จากเดิม ๕๑,๐๐๐ ล้านบาท เพิ่มเป็น ๕๔,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งจะต้องเสนอต่อสภากรุงเทพมหานครเพื่อขอขยายวงเงินตามข้อบัญญัติเงินกู้ฯ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายที่ ๒ ทั้งเขียวเหนือและเขียวใต้ที่เป็นปัญหาอยู่ในขณะนี้ เนื่องจากสภาชุดที่แล้วรับหลักการในการออกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๖๑ วงเงิน ๕๑,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งเป็นยอดรวมในขณะนั้น ทั้งเขียวเหนือ และเขียวใต้ แต่เมื่อการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้ว รฟม.แจ้งว่า ไม่ใช่ยอด ๕๑,๐๐๐ ล้านบาท แต่เป็นยอด ๕๔,๐๐๐ ล้านบาท แต่เนื่องจากสภา ฯ ชุดที่แล้วได้ออกข้อบัญญัติเงินกู้ฯ ไว้ ๕๑,๐๐๐ บาท จึงมีส่วนต่าง ๓,๐๐๐ ล้านบาท ดังนั้น หากมีการดำเนินการต่อจะต้องเสนอเข้าสภาใหม่เพื่อขอขยายวงเงินที่เคยดำเนินการที่จะนำทั้งเขียวเหนือและเขียวใต้เข้ามาอยู่ในความดูแลของกรุงเทพมหานคร

ส่วนเรื่องการเดินรถ ในขณะนั้นสภาฯ รับโอนโครงสร้างพื้นฐาน แต่ไม่รับ E&M เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐาน ครม. มีมติให้ กทม.ดำเนินการ สภาชุดนั้นก็รับทราบตามมติ ครม. จึงโอนโครงสร้างพื้นฐาน แต่ในเรื่องการเดินรถ กรุงเทพมหานครทำบันทึกมอบหมายให้ KT ทำการเดินรถและซื้อระบบ E&M ซึ่งกรณีนี้สภาฯ ไม่รับทราบเฉพาะเรื่องเดินรถ เนื่องจากว่า ตอนทำบันทึกมอบหมายยังไม่เคยนำเข้าสภาฯ แต่ขณะนี้หนี้เกิดขึ้นแล้ว จึงได้เสนอเข้าสภาชุดที่แล้วอีกครั้ง ซึ่งในเรื่องการชำระหนี้เดินรถ สภา ฯ ชุดที่แล้วมีความเห็น ๓ แนวทาง ดังนี้

๑. ควรให้รัฐบาลช่วยสนับสนุนงบประมาณในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานให้กับกรุงเทพมหานคร

๒. ให้เอกชนรับภาระและให้ประโยชน์ตอบแทนในรูปแบบสัมปทานเดินรถ หรือการดำเนินการตามคำสั่ง คสช.

๓. หากรัฐบาลไม่สามารถจัดสรรงบประมาณสนับสนุนให้กับกรุงเทพมหานครได้ เห็นควรโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่กรุงเทพมหานครกำกับดูแลรับผิดชอบทั้งหมดคืนให้กับรัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบ

ทั้งนี้ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในสมัยนั้น คือ พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ได้พิจารณาดำเนินการตามข้อ ๒ คือให้เอกชนร่วมทุน จึงเสนอโครงการเข้า ครม. ประกอบกับมีคำสั่ง คสช.ที่ ๓/๒๕๖๒ หรือมาตรา ๔๔ ให้กรุงเทพมหานครดำเนินการโดยให้เอกชนร่วมลงทุน จึงได้ดำเนินการตามกระบวนการร่วมลงทุนเพื่อจะให้เป็นภาระของเอกชน ปัจจุบันได้ดำเนินการตามกระบวนการตามมาตรา ๔๔ ครบถ้วนแล้ว จนถึงขั้นตอนรายงานกระทรวงมหาดไทย ตรวจร่างสัญญาเรียบร้อยแล้ว เหลือเพียงการนำเข้า ครม. เพื่อให้ความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญา ทั้งนี้ ได้เสนอ ครม.ไปแล้ว ๓ ครั้ง แต่ยังไม่ผ่านการเห็นชอบจึงส่งให้กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลังพิจารณา ซึ่งมีข้อซักถามต่างๆ และ กทม.ได้ชี้แจงและตอบข้อซักถามของกระทรวงการคลัง และกระทรวงคมนาคม จากนั้นส่งเรื่องเข้าไปที่กระทรวงมหาดไทย เพื่อนำเข้า ครม. ให้ความเห็นชอบ และหาก ครม.เห็นชอบภาระทั้งหมดจะตกเป็นของผู้ร่วมลงทุนทั้งหมด โดยกรุงเทพมหานครไม่ต้องชำระหนี้ทั้งในส่วนของหนี้โครงสร้างพื้นฐาน และระบบเดินรถทั้งหมด เพราะตามผลการเจรจาจะให้ผู้ร่วมลงทุน หรือเอกชนดำเนินการชำระหนี้แทนกรุงเทพมหานครทั้งหมด โดยที่กรุงเทพมหานครไม่ต้องรับภาระหนี้ แต่ขณะนี้เรื่องอยู่ที่กระทรวงมหาดไทย ซึ่งยังไม่ได้เสนอเข้า ครม. แต่กระทรวงมหาดไทยกลับทำหนังสือแจ้งมาที่กรุงเทพมหานคร เพื่อขอทราบความเห็นและแนวทางการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาเนื่องจากกรุงเทพมหานครได้มีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและสมาชิกสภากรุงเทพมหานครชุดใหม่ในการบริหารราชการ และเมื่อได้ทราบความเห็นจากผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และสมาชิกสภากรุงเทพมหานครแล้วจะได้เสนอเรื่องเข้า ครม. หรือดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง แต่ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครมีความเห็นว่าเรื่องนี้ควรนำเสนอสภา ฯ เพื่อพิจารณา รวมทั้งมีความเห็นว่า ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน รัฐควรจ่ายให้กับ กทม. และควรดำเนินการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ โดยผลักภาระให้เอกชน

ตามคำสั่ง คสช.กำหนดให้ตั้งคณะกรรมการ ฯ ขึ้นมาคณะหนึ่ง โดยมีหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร รวมถึงหลักเกณฑ์อื่นเพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

โครงการส่วนต่อขยายที่ ๑ และโครงการส่วนต่อขยายที่ ๒ และดำเนินการเจรจาร่วมกับผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ ได้มีการประชุมและสรุปผลการเจรจาเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยการผลักภาระทั้งหมดให้กับเอกชนและกำหนดค่าโดยสารไม่เกิน ๖๕ บาท ซึ่งเป็นการดำเนินการตามคำสั่ง คสช.ที่กำหนดให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน จากนั้นให้เสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเพื่อให้ความเห็นชอบ ซึ่งตามมาตรา ๔๔ กำหนดว่าเมื่อกระทรวงมหาดไทยให้ความเห็นชอบแล้ว ให้ส่งอัยการสูงสุดเพื่อตรวจร่างสัญญา จากนั้น จะต้องส่งเข้าครม.เพื่อให้ความเห็นชอบ หากครม.ให้ความเห็นชอบถือว่ากระบวนการพิจารณาเป็นอันยุติ แต่เนื่องจากปัจจุบันเรื่องยังอยู่ที่กระทรวงมหาดไทย ยังไม่ได้นำเข้า ครม. จึงไม่สามารถนำกลับมาเจรจาได้อีกเนื่องจากผ่านขั้นตอนการเจรจามาแล้ว รวมถึงไม่สามารถตรวจร่างสัญญาใหม่ได้เพราะผ่านขั้นตอนนั้นแล้ว

กรณีนี้หากครม.ไม่เห็นชอบ ก็ยกเลิก มาตรา ๔๔ และเริ่มกระบวนการดำเนินการใหม่ เช่น การหาตัวเอกชนร่วมลงทุนโดยวิธีการตามปกติ

แนวทางการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้มีการศึกษาและทำ TOR ขึ้นมาชุดหนึ่ง มีการประกาศ TOR ซึ่งคล้ายกับการประกวดราคา เพียงแต่การดำเนินงานต้องผ่านขั้นตอนอีกมาก เช่น การเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อให้ความเห็นชอบ และประกาศให้สื่อมวลชนเข้ามาประมูลรายการที่จะร่วมลงทุนซึ่งคล้ายกับลักษณะของการประกวดราคา เพียงแต่ให้เอกชนมายื่นเสนอ แต่กรณีมาตรา ๔๔ เป็นการระบุเฉพาะเจาะจงว่าให้เจราจากับผู้รับสัมปทานเดิม จึงอาจจะไม่เกิดการแข่งขันตามหลักเกณฑ์แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งจะต้องมีการแข่งขัน ประมูล และยื่นข้อเสนอ

ประเด็นเรื่องค่าโดยสาร หากครม.เห็นชอบก็ควรได้ข้อยุติแล้ว เนื่องจากในการหารือกันของคณะกรรมการ ฯ ได้มีการเจรจาต่อรองตามมาตรา ๔๔ และได้กำหนดอัตราค่าโดยสารไม่เกิน ๖๕ บาท หาก ครม. ให้ความเห็นชอบก็จะใช้อัตรานี้ หลังจากที่มีการเจรจาแล้วทางเอกชนจะเป็นผู้รับภาระทั้งหมด เรื่องนี้พิจารณาตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ และนำเข้า ครม. ๓ ครั้ง ผ่านระยะเวลามาเนิ่นนานแต่ยังไม่ได้มีการเก็บค่าโดยสาร

ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ เพื่อให้เอกชนดำเนินการต่อ ซึ่งปัจจุบันนี้กรุงเทพมหานครยังต้องรับภาระหนี้สินทั้งหมดอยู่ และไม่สามารถที่จะใช้เงินค่าโดยสารมาชำระค่าจ้างได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องดำเนินการตาม พรบ.ร่วมทุนฯ และการเก็บค่าโดยสารในอัตราปกติซึ่งเป็นเรื่องยากแม้ความจริงจะมีมาตรฐาน MRT Stadardization โดยจะเก็บในอัตรา ๑๔+๒x แต่ถ้าจะจัดเก็บในอัตรานี้ค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นเป็น ๑๐๔ บาท ทางฝ่ายบริหารก็คำนึงถึงในหลายเรื่อง ทั้งเรื่องเงินที่จะต้องชำระเป็นค่าจ้าง และเรื่องที่ประชาชนต้องรับภาระค่าโดยสาร ดังนั้น ปัจจุบันจึงต้องเก็บค่าโดยสาร ๑๕ บาท เพื่อเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ผ่านมาถูกกระแสต่อต้านในหลาย ๆ เรื่อง ทั้งกระทรวงคมนาคม มูลนิธิคุ้มครองผู้บริโภคและสื่อมวลชนต่างๆ ทำให้เก็บในอัตราที่สูงกว่านี้ไม่ได้ จึงกลายเป็นการแบกรับภาระที่จะต้องชดเชย เพราะค่าเดินรถ ๑๐๔ บาท ต่อกิโลเมตร ต่อปี ทำให้เกิดภาระอย่างมาก

จากการศึกษาพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และได้จัดทำรายงานผลการพิจารณา เดิมจะทำเฉพาะส่วนต่อขยายที่ ๒ แต่จากผลการศึกษาพบว่าจะไม่สามารถครอบคลุมค่าใช้จ่ายได้เลย จำเป็นต้องรวบส่วนต่อขยาย ๑ และส่วนสัมปทานมาเป็นส่วนเดียวกัน เพราะส่วนของกำไรอยู่ที่ส่วนสัมปทานส่วนต่อขยาย ๑ และส่วนต่อขยาย ๒ โดยเฉพาะส่วนต่อขยาย ๒ มีผู้ใช้บริการเฉพาะในช่วงเวลาเช้า-เย็น ดังนั้น โครงการจ้างที่ปรึกษาจึงทำการศึกษาว่าจะรวมโครงการสัมปทานส่วนต่อขยายที่ ๑ และส่วนต่อขยายที่ ๒ เข้าด้วยกัน และให้สัมปทานไปในครั้งเดียวเพื่อให้สามารถบริหารจัดการรายได้ทั้งหมดมาชดเชยกัน ซึ่งได้ศึกษาตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๕๖ เมื่อเสนอกระทรวงมหาดไทยแล้ว กระทรวงมหาดไทยก็นำเข้าคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) ซึ่งใช้เวลาเกือบปี เพราะมีการขอเอกสารข้อมูลเพิ่มเติมหลายครั้ง จากนั้นจึงมีคำสั่ง คสช.ที่ ๓/๒๕๖๒

เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ เพื่อที่จะลดขั้นตอนโดยไม่ต้องเข้าคณะกรรมการ PPP โดยให้มีการเจรจาโดยตรง ปรากฏว่าเมื่อมีคำสั่ง คสช.ที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒ จึงได้ตั้งคณะกรรมการเจรจาและมีการเจรจาตามกรอบของ มาตรา ๔๔ โดยดำเนินการภายใน ๖๐ วัน และเสนอกระทรวงมหาดไทยจนถึงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๒ จึงได้เสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ซึ่งกระทรวงมหาดไทยก็รับทราบผลการเจรจาตามมาตรา ๔๔ จากนั้นวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ อัยการสูงสุดได้ตรวจร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ แล้วเสร็จ และส่งให้กรุงเทพมหานครดำเนินการ ซึ่งเป็นไปตามขั้นตอนของมาตรา ๔๔ ต่อมาวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเสนอ ครม. เพื่อนำเข้าคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการเจรจาและร่างสัญญา ซึ่งจะมีการประชุมก่อน จากนั้นได้นำเข้า ครม.ครั้งที่ ๑ ในวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ ซึ่งตอนนั้น ครม.มีมติรับทราบ และให้กระทรวงการคลังพิจารณาในรายละเอียดเพิ่มเติม จากนั้นได้นำเข้า ครม.ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ซึ่งขณะนั้นกระทรวงคมนาคมมีข้อทักท้วง จึงให้ไปศึกษาเพิ่มเติม ต่อมา วันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๔ ได้นำเข้าสภาฯ เพื่อพิจารณาในเรื่องการดำเนินการโดยสภากรุงเทพมหานครได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาจัดสรรงบประมาณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ที่ประชุมได้มีข้อเสนอให้กรุงเทพมหานครขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลหรือใช้วิธีให้เอกชนรับภาระและให้ประโยชน์ตอบแทนในรูปแบบสัมปทานเดินรถ หากไม่สามารถดำเนินการตามข้อเสนอ ควรส่งโครงการคืนให้ รฟม. ซึ่งฝ่ายบริหารเลือกแนวทางที่ ๒ คือ การร่วมลงทุน หลังจากนั้นได้นำเข้า ครม.ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นครั้งสุดท้าย โดย ครม.มีมติมอบหมายให้กระทรวงมหาดไทย (กทม.) รับความเห็นของกระทรวงคมนาคมไปพิจารณาพร้อมจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อนำเรื่องเสนอเข้า ครม.อีกครั้ง พร้อมทั้งชี้แจงข้อเท็จจริง และเมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๕ กรุงเทพมหานครมีหนังสือเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเพิ่มเติมความเห็นของกระทรวงคมนาคม และขอให้นำเสนอผลการเจรจาและร่างสัญญาต่อ ครม. เพื่อให้ ครม.เห็นชอบสัญญาร่วมลงทุน ดังนั้น ขณะนี้เรื่องจึงอยู่ที่กระทรวงมหาดไทย และมีความเห็นว่าโดยหน้าที่ของกระทรวงมหาดไทยจะต้องนำเสนอ ครม. เพื่อเป็นการสิ้นสุดกระบวนการพิจารณา แต่กระทรวงมหาดไทยกลับมีหนังสือลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๕ เพื่อขอทราบความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการเนื่องจากกรุงเทพมหานครได้มีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและและสมาชิกสภากรุงเทพมหานครชุดใหม่ รวมถึงพิจารณาเห็นว่าเมื่อภาระหนี้เกิดขึ้นแล้วจำเป็นต้องเก็บค่าโดยสารมาจุนเจือเพราะในเมื่อยังไม่สามารถผลักภาระให้เอกชนได้ กรุงเทพมหานครจึงต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการเดินรถค่าจ้างเดินรถ ซึ่งปัจจุบันนี้กรุงเทพมหานครถูกฟ้องร้อง และศาลก็พิจารณาเห็นว่ากรุงเทพมหานครต้องรับผิดชอบ ดังนั้น ฝ่ายบริหารจึงต้องมีการพิจารณาเก็บค่าโดยสาร ซึ่งแบ่งเป็น ๓ ส่วน ดังนี้

๑. ส่วนเส้นทางหลัก (ส่วนสัมปทาน) ตั้งแต่สถานีหมอชิต - สถานีอ่อนนุช จำนวน ๑๗ สถานี และสายสีลม ตั้งแต่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ - สถานีสะพานตากสิน จำนวน ๗ สถานี (ช่วงหมอชิต-สะพานตากสิน) รวม ๒๔ สถานี เก็บค่าโดยสาร ๑๖-๔๔ บาท โดย BTS รับภาระทั้งหมด ทั้งในส่วนของค่าใช้จ่ายและรายได้

๒. ส่วนต่อขยายที่ ๑ หรือสายสุขุมวิท จากสถานีอ่อนนุช – สถานีแบริ่งและจากสะพานตากสิน-บางหว้า โดยกรุงเทพมหานครเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา ระบบราง ระบบไฟฟ้า ระบบเครื่องกล ระบบเดินรถ ระบบจัดเก็บค่าโดยสาร ด้วยเงินลงทุนของกรุงเทพมหานคร ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ และได้ว่าจ้างบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถ โดยเก็บค่าโดยสาร ๑๕ บาทตลอดเส้นทาง รายได้เป็นของกรุงเทพมหานคร โดยกรุงเทพมหานครจ้าง KT เดินรถ เดือนละประมาณ ๑๘๐ ล้านบาท

๓. ส่วนต่อขยายที่ ๒ หรือเขียวใต้ จากสำโรง-เคหะสมุทรปราการ และเขียวเหนือ จากหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ซึ่งปัจจุบันยังไม่เก็บค่าโดยสาร มีผู้ใช้บริการโดยเฉลี่ยวันละ ๓๐๐,๐๐๐ คน ทั้งนี้ หากมีการเก็บค่าโดยสารจะเป็นรายได้ของกรุงเทพมหานคร

คณะกรรมการ ฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นว่า กระบวนการพิจารณาของคณะกรรมการฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งจาก คสช. ไม่ว่าจะเป็นเงินค่าก่อสร้าง และการจัดเก็บค่าโดยสารทั้ง ๒ เส้นทาง ถือว่ามีการพิจารณาตาม

ขั้นตอนจนสิ้นเสร็จกระบวนการแล้วจึงไม่จำเป็นต้องขอทราบแนวทางหรือความเห็นในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว หรือแม้กระทั่งการยื่นญัตติต่อสภากรุงเทพมหานครเพื่อพิจารณาในเรื่องดังกล่าวอีก เพราะเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยที่จะดำเนินการต่อไป และเห็นควรส่งเรื่องดังกล่าวคืนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเพื่อพิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไป ทั้งนี้ ขอให้คำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการ และกรุงเทพมหานครเป็นสำคัญ

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ๑๕ บาท เป็นการเก็บเฉพาะส่วนต่อขยายไม่ใช่ตลอดเส้นทาง ดังนั้นจึงควรประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจกับประชาชน เพื่อไม่ให้ประชาชนเกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อนไปจากข้อเท็จจริง

๙. พิจารณาข้อเสนอของสภาองค์กรของผู้บริโภคกรณีการกำหนดราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวและแนวทางการแก้ไขปัญหาสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมเพื่อพิจารณาข้อเสนอของสภาองค์กรของผู้บริโภคต่อสภากรุงเทพมหานครกรณีการกำหนดราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวและแนวทางการแก้ไขปัญหาสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

สภาองค์กรของผู้บริโภค มีหนังสือที่ สอบ.นย. ๖๕๗/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๕ เรียนประธานสภากรุงเทพมหานคร เรื่อง ข้อเสนอต่อสภากรุงเทพมหานครกรณีการกำหนดราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวและแนวทางการแก้ไขปัญหาสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวโดยสภาองค์กรของผู้บริโภคมีข้อเสนอต่อการแก้ไขปัญหาสัมปทานและการกำหนดค่าบริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวดังนี้

๑. ขอให้สภากรุงเทพมหานครกำหนดค่าบริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ๑ และส่วนต่อขยาย ๒ ที่เป็นธรรมต่อผู้บริโภคในราคา ๑๕ บาท ตลอดสาย เมื่อรวมเส้นทางหลักจะเก็บค่าบริการสูงสุดไม่เกิน ๔๔ บาท ตามสิทธิสัญญาสัมปทานของ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (จำกัด) มหาชน

๒. ขอให้สภากรุงเทพมหานครสนับสนุนแนวทางการเจรจาพักชำระหนี้กับกระทรวงการคลังหรือคืนภาระหนี้ค่าก่อสร้างและกรรมสิทธิ์รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ๒ จำนวน ๖๙,๑๐๕ ล้านบาทให้กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยหรือกระทรวงคมนาคม เนื่องจากหากกรุงเทพมหานครรับภาระหนี้ดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทานหลักที่จะครบอายุสัญญาในปี ๒๕๗๒ และทำให้มีปัญหาได้ในอนาคต

๓. ขอให้สภากรุงเทพมหานครสนับสนุนแนวทางการออกซีเคียวริไทเซชัน (Securitization) ซึ่งเป็นกระบวนการแปลงสินทรัพย์ให้เป็นหลักทรัพย์ โดยการระดมทุนจากรายได้ในอนาคตมาใช้หนี้ค้างจ่าย เนื่องจากหมดสัญญารถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงเส้นทางสัมปทานหลักที่จะหมดสัญญาสัมปทานในปี ๒๕๗๒ จะมีผลให้กรุงเทพมหานครสามารถบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว จำนวน ๕๙ สถานีได้ ซึ่งกรุงเทพมหานครสามารถนำรายได้ดังกล่าวเพื่อชำระหนี้ค้างจ่ายได้

๔. ขอให้สภากรุงเทพมหานครตั้งคณะทำงาน โดยมีสภาองค์กรของผู้บริโภค และตัวแทนของผู้บริโภคเข้าร่วมเป็นคณะทำงาน เพื่อสนับสนุนให้ดำเนินการขนส่งมวลชนทุกคนขึ้นได้และมีส่วนร่วมในการกำหนดค่าโดยสาร การเชื่อมต่อระบบบริการ และกำกับคุณภาพบริการขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและเป็นธรรมในกรุงเทพมหานคร

คณะกรรมการการจราจรและการขนส่ง พิจารณาแล้วเห็นว่า เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และแนวทางการเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ – คูคต และช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ กท ๑๖๐๕/๓๕๕๙ ลงวันที่ ๘

กันยายน ๒๕๖๕ เรียนประธานสภากรุงเทพมหานคร เพื่อขอทราบความเห็นในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และหนังสือด่วนที่สุดที่ กท ๑๖๐๕/๓๓๑๑ ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๕ เพื่อขอทราบแนวทางการเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่งคณะกรรมการ ฯ มีความเห็นว่า สมาชิกสภากรุงเทพมหานครไม่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการพิจารณากำหนดอัตราค่าโดยสารแต่อย่างใดจึงเห็นควรส่งเรื่องดังกล่าวคืนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเพื่อพิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไป ดังนั้น กรณีข้อเสนอของสภาองค์กรของผู้บริโภคเกี่ยวกับการกำหนดราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวและแนวทางการแก้ไขปัญหาสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวจึงไม่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของสภากรุงเทพมหานครในการพิจารณาเรื่องดังกล่าวแต่อย่างใด

****