



ตะวันออกที่ท่าพระอาทิตย์

โดย นพ. นรนาถ

เมื่อ พล.อ.ประยุทธ์ไม่กล้าตัดสินใจ
ประชาชนจึงต้องจ่ายค่ารถไฟฟ้า 104 บาท

ประกาศ กรุงเทพมหานคร เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ 15 มกราคมที่ผ่านมา กำหนดอัตราค่าโดยสาร
ใหม่ โดยค่าโดยสารตลอดสาย ไม่เกิน 104 บาท

ทำให้ค่าโดยสารในส่วนต่อขยายเพิ่มขึ้นเฉลี่ยสถานีละ 3 บาท ตัวอย่าง เช่น จากสถานีบางจากไปถึงสุดสายที่สถานีเคหะสมุทรปราการมี 14 สถานี ต้องจ่ายค่าโดยสาร 42 บาทต่อคน

คนที่อยู่สมุทรปราการ ถ้าจะเดินทางต่อมาที่เพลินจิต สยาม หรือสีลม ซึ่งอยู่ในระบบสัมปทานของบีทีเอส ต้องบวกค่าโดยสารเพิ่มขึ้นอีก 22-44 บาท ตามระยะทาง รวมแล้วสูงถึง 64-86 บาทต่อคนต่อเที่ยว

คนที่อยู่แถวรังสิต ปทุมธานี ก็เช่นเดียวกัน หากจะมาทำแยกลาดพร้าว จะเสียค่าโดยสาร 45 บาท หากเดินทางเข้าเมืองต่อไป ต้องจ่ายเพิ่มอีก 22-44 บาท

อัตราค่าโดยสารใหม่นี้ จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 กุมภาพันธ์
เป็นต้นไป

รถไฟฟ้าสายสีเขียวที่เชื่อมกรุงเทพฯ สมุทรปราการ และปทุมธานี ทำให้การเดินทางสะดวก แต่ค่าโดยสารที่แพงมากเช่นนี้ เป็นการสร้างภาระให้ประชาชนโดยไม่จำเป็น เพราะ กทม.สามารถเก็บค่าโดยสารตลอดสายได้ไม่เกิน 65 บาท หาก คอแฉ่จุ่มนตรือนมิตัสสัญญาต่อสัมปทานให้กับบีทีเอส

รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายจากสถานีหมอชิตไปสิ้นสุดที่คูคต และจากสถานีอ่อนนุชไปสิ้นสุดสมุทรปราการให้บริการฟรีมา 2-3 ปีแล้ว เพราะยังอยู่ในช่วงทดลองให้บริการซึ่งสิ้นสุดไปเมื่อวันที่ 15 มกราคม ที่ผ่านมา และเป็นที่คาดกันว่า คณะรัฐมนตรี จะอนุมัติร่างสัญญาสัมปทาน รถไฟฟ้าสายสีเขียวระหว่าง กทม.กับบีทีเอสก่อนวันที่ 15 มกราคม ซึ่งตาม สัญญาค่าโดยสารคงตลอดสายไม่เกิน 65 บาท

ร่างสัญญาได้นำเสนอเข้าคณะรัฐมนตรีมาแล้ว 2 ครั้งๆ แรกเมื่อเดือนสิงหาคมปีที่แล้ว แต่ถูกถอนออกไปจากวาระ เพราะตอนนั้นมีการเปลี่ยนรัฐมนตรีกระทรวงการคลัง จากนายอุตตม สาวนายน เป็นนายมนตรี ดวนฉาย ต้องรอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นกลับเข้ามาใหม่

ครั้งต่อมาในเดือนพฤศจิกายน นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรี
คมนาคม ตั้งคำถาม 4 ข้อในเรื่องการต่อสัญญาสัมปทานให้บีทีเอสอีก 30 ปี
ว่า ทำถูกต้องตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนหรือไม่
การกำหนดค่าโดยสารตลอดสายไม่เกิน 65 บาทแพงไปหรือไม่ การใช้ทรัพย์สิน
ของรัฐ และข้อพิพาทระหว่าง กทม.กับบีทีเอสก่อนหน้านี้

ข้อสังเกตทั้ง 4 ข้อ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ คณะกรรมการกฤษฎีกา
กระทรวงการคลัง และ กทม. ได้ตอบมาหมดแล้ว ว่า ไม่มีปัญหา แต่ถูกนาย
คึกคักสยาม ยกขึ้นมาอ้าง เพื่อขัดขวางการอนุมัติร่างสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้
สายสีเขียว

ก่อนหน้าที่จะมีการนำร่างสัญญาเข้า ครม. นายศักดิ์สยาม เคยตอบหนังสือ เลขานุการคณะรัฐมนตรีที่ขอความเห็นต่อร่างสัญญาในวันที่ 24 ตุลาคม 2562 ว่า เห็นชอบ กับการเจรจา และร่างสัญญาสมควรให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

ต่อมาในวันที่ 30 มีนาคม 2563 นายศักดิ์สยาม มีหนังสือตอบกลับ
เลขาธิการคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่งว่า ยืนยันตามความเห็นเดิม และวันที่ 9
มิถุนายน 2563 นายศักดิ์สยาม ตอบกลับเป็นครั้งที่สามว่า ยืนยันตามความ
เห็นเดิม ไม่มีความเห็นเพิ่มเติม

สามครั้ง สามคราที่นายศักดิ์สยาม เห็นชอบกับร่างสัญญาสัมปทาน
รถไฟฟ้าสายสีเขียว แต่เมื่อกระทรวงมหาดไทยนำเรื่องนี้ให้ กรม.พิจารณาใน
วันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 นายศักดิ์สยามกลับขัดขวาง โดยยกเอาคำถาม
4 ข้อที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตอบกลับมาแล้วว่า ไม่มีปัญหาเป็นข้ออ้าง

การกลับลำ กลืนน้ำลายของนายศักดิ์สยาม เกิดขึ้นในช่วงที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม.ซึ่งอยู่ในสังกัดกระทรวงคมนาคม แก่ซีทีโออาร์ สัมปทานก่อสร้างและเดินรถรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ถึงศูนย์วัฒนธรรม ตามความต้องการของบริษัท อิตาลีเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) หลังจากที่ขายของประมูลไปแล้ว ซึ่งบริษัทบีทีเอสที่จะเข้าร่วมประมูลด้วย คัดค้าน และฟ้องศาลปกครองให้สั่ง รฟม.กลับไปใช้ซีโออาร์เดิม โดยศาลปกครองกลางมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราว ให้ รฟม.ใช้ซีโออาร์เดิม รฟม.จึงอุทธรณ์คำสั่งส่งผลให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก เดินหน้าไม่ได้

การขอร่างสัญญาไฟฟ้าสายสีเขียวของนายศักดิ์สยาม จึงเป็นการเอาคืน และต่อรองกับบีทีเอสในกรณีพิพาทรถไฟฟ้าสายสีส้ม แต่คนที่ต้องรับเคราะห์คือ ประชาชน ที่ต้องจ่ายค่าโดยสารรถไฟฟ้าสีเขียวสูงสุด 104 บาท แทนที่จะจ่ายในราคาเพียง 65 บาท ตามร่างสัญญาสัมปทานที่นายศักดิ์สยามขีดขวาง

ร่างสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว เกิดขึ้นตามแนวทางของ
คำสั่ง คสช.ที่ 3/2562 วันที่ 11 เมษายน 2562 ลงนามโดย พล.อ.ประยุทธ์
จันทร์โอชา หัวหน้า คสช.ในตอนนั้น ที่ต้องการให้ประชาชนใช้บริการรถไฟฟ้า
สายสีเขียวได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งระบบ เป็นโครงข่ายเดียวกัน โดยภาครัฐ
เอกชน และประชาชนไม่เสียประโยชน์ โดยให้ กทม. เปรียบกับบีทีเอสซึ่งเป็น
ผู้ให้บริการอยู่

ตามร่างสัญญาฯ บีทีเอสจะได้ต่ออายุสัมปทานซึ่งจะสิ้นสุดในปี 2572 ออกไปอีก 30 ปี พร้อมกับสัญญาสัมปทานเดินรถสีเขียวส่วนต่อขยายทั้งหมด ไปสิ้นสุดพร้อมกันในปี 2602 และจะเก็บค่าโดยสารตลอดสาย 68 กิโลเมตร สูงสุดไม่เกิน 65 บาท

นอกจากนั้น บัณฑิตเอสจะต้องรับการหนี้ และดอกเบี้ยมูลค่าประมาณ 1 แสนล้านบาทของ กทม.ที่ต้องชำระคืนให้ รฟม.เพราะส่วนต่อขยายช่วงหมอชิต-คูคต และเบิ่ง-สมุทรปราการ เดิมเป็นโครงการของ รฟม.ที่ลงทุนก่อสร้างไปแล้ว เมื่อโอนกลับมา กทม. จึงต้องใช้คืนค่าก่อสร้างพร้อมดอกเบี้ย

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นของ กทม.ซึ่งขึ้นอยู่กับกระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในการนำเสนอร่างสัญญาให้ ครม.อนุมัติเลย มีหน้าที่ให้ความเห็นเท่านั้น

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี มีอำนาจเต็มที่ที่จะอนุมัติร่างสัญญา เพราะ พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีมหาดไทย เห็นชอบแล้ว คณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นว่า ไม่ขัดต่อกฎหมาย กระทรวงการคลังเห็นชอบด้วย และสำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจร่างสัญญาแล้ว แต่ในความเป็นรัฐบาลผสมอาจทำให้พี่น้อง 3 ป. คือ พล.อ.ประยุทธ์ พล.อ.อนุพงษ์ และ พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ ไม่กล้ากับพรรคภูมิใจไทย

ที่ผ่านมา นโยบายโครงการของกระทรวงที่พรรคภูมิใจไทยดูแล กรม จะผ่านให้โดยไม่หักท้วง เช่น การที่บริษัท ทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ยกเว้นไม่เก็บค่าตอบแทนขั้นต่ำจากจิง เพาเวอร์ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2563- มีนาคม 2565 เป็นมูลค่ามาต่ำกว่า 3-4 หมื่นล้าน ทั้งๆ ที่ตอนประกาศนั้น ยังไม่มีใครรู้ว่า ไวรัสโควิดจะระบาดรุนแรง และนานแค่ไหน แต่อนุมัติยกค่าตอบแทนให้ล่วงหน้า 2 ปี

หรือการอนุมัติเงินอุดหนุนค่าลิขสิทธิ์การจัดแข่งขันรถจักรยานยนต์
ชิงแชมป์โลกโมโตจีพีประจำปี 2564-2568 เป็นเงิน 900 ล้านบาทที่กระทรวง
ท่องเที่ยวและกีฬาขอมา ทั้งๆ ที่คนที่ได้รับผลประโยชน์จากการแข่งขันนี้เต็มๆ
คือ เวนนิ ชิดชอบ ผู้มีอำนาจตัดสินใจของพรรคภูมิใจไทย

ตรงข้ามกับโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนจริงๆ อย่างสัมปทาน
รถไฟฟ้าสีเขียวที่เก็บค่าโดยสารตลอดสายไม่เกิน 65 บาท พล.อ.ประยุทธ์

ผู้จัดการรายวัน 360° Poo Jatkarn Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,500	Section: First Section/ในประเทศ			
	วันที่: จันทร์ 18 มกราคม 2564			
	ปีที่: 13	ฉบับที่: 3347	หน้า: 10(ซ้าย)	
	Col.Inch: 60.77	Ad Value: 91,155	PRValue (x3): 273,465	คลิป: สีสี่
คอลัมน์: ตะวันออกที่ท่าพระอาทิตย์: เมื่อ พล.อ.ประยุทธ์ไม่กล้าตัดสินใจประชาชนจึงต้องจ่าย...				

กลับไม่กล้าตัดสินใจ เพราะเกรงว่า จะกระทบความสัมพันธ์กับพรรคภูมิใจ-ไทย จนเป็นที่มาของเสียงร่ำลือว่า พรรคภูมิใจไทย “ซี้คอ” ฟันธง 3 ป.ได้

การประกาศอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวของ กทม.สูงสุดไม่เกิน 104 บาทตลอดสาย เป็นแรงกดดันต่อพล.อ.ประยุทธ์โดยตรง ที่จะต้องพิสูจน์ภาวะผู้นำว่า กล้าตัดสินใจ โดยยึดถือผลประโยชน์ของประชาชนมากกว่าความเกรงใจ ความเกรงกลัว พรรคภูมิใจไทย ปล่อยให้ประชาชนรับภาระค่าโดยสาร 104 บาท ทั้งๆ ที่สามารถจะจ่ายได้ไม่เกิน 65 บาท ถ้า พล.อ.ประยุทธ์ กล้าตัดสินใจไม่ลอยตัว เพราะไม่อยากขัดแย้งกับพรรคภูมิใจไทย.