

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

รถไฟฟ้าสายสีเหลืองถึงรัชโยธิน ต้องปิดเกมแบบวิน-วิน

ยงลั่นจะได้ไปต่อหรือสุดสายอยู่แค่ลาดพร้าว “รถไฟฟ้าสายสีเหลือง” ที่เจ้าพ่อบีทีเอส “ศิริ กาญจนพาสน์” ยื่นข้อเสนอพิเศษในช่องที่ 4 ควักอีก 4,100 ล้านบาททุ่มทุนสร้าง เวนคืนที่ดินให้รัฐ 100% ลากแนวสายสีเหลืองลาดพร้าว-สำโรงที่ได้รับสัมปทานออกไปอีก 2.6 กม. จาก “แยกราชดาฯ-ลาดพร้าว” เกาะถนนรัชดาภิเษกผ่านหน้าศาลอาญา มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษมไปชนแยกราชโยธิน เชื่อมสายสีเขียว “หมอชิต-คูคต” มีสถานีขบวนรถถึงสถานีพหลโยธิน 24 มี 2 สถานีอยู่หน้าศาลยุติธรรมและสน.พหลโยธิน จะมีผู้โดยสาร 12,000-15,000 เที่ยวคน/วัน

ปัจจุบันโครงการได้รับอนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว รอ “รฟม.-การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” เคลียร์ปมผลกระทบผู้โดยสารของสายสีน้ำเงิน

หลัง “BEM-บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ” ผู้รับสัมปทานกังวลว่าเมื่อสายสีเหลืองส่วนต่อขยายเปิดใช้จะทำให้คนที่นั่งสายสีเหลืองเทไปนั่งสายสีเขียว จนทำให้ผู้โดยสารสายสีน้ำเงินที่สถานีลาดพร้าวลดลง

แม้จะเป็นสิ่งที่ยังไม่เกิดขึ้น แต่เป็นจุดอ่อนไหวที่ BEM ต้องหาเกราะป้องกันไว้ก่อน

จึงทำหนังสือถึง “รฟม.” ทางสัญญาข้อ 21 ใน “ข้อ ข” ซึ่งระบุว่า รฟม.จะไม่กระทำและจะต้องดเว้นการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดที่อาจขัดขวาง หรือกระทบกระเทือนต่องาน หรือการดำเนินการ หรือการไหลเวียนของผู้โดยสารเข้าสู่โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน หรือการจัดเก็บค่าโดยสาร หรืออัตราค่าโดยสารตามสัญญานี้

ด้าน “รฟม.” หวั่นจะเกิดข้อพิพาทเหมือนกรณีทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด

ที่เอกชนฟ้องรัฐไปสร้างทางแข่งขัน จึงหาหรือคณะกรรมการ (บอร์ด) ซึ่งบอร์ดให้ รฟม.เจรจา BTS (บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์) และ BEM ให้ได้ข้อยุติ

ที่ผ่านมา รฟม.พยายามเจรจา BTS ให้ยอมรับเงื่อนไขเป็นปลายเปิดใส่ไว้ในสัญญา รับภาระการเยียวยาหาก BEM พิสูจน์ได้ว่าผู้โดยสารสายสีน้ำเงินลดลงมาจากสายสีเหลือง แต่ไม่ประสบความสำเร็จ BTS ยืนกรานไม่ชดเชยให้ไม่ว่ากรณีใด ๆ เพราะยังเป็นผลกระทบที่ยังไม่เกิดและอาจจะมาจากหลายปัจจัย

ทำให้การเดินทางโครงการแทนที่จะฉลุยกลายเป็นเดดล็อกอยู่ร่วม 2 ปีจากปมผูกพันกันเป็นทอด ๆ

BEM หวั่นใจ “สายสีเหลืองต่อขยาย” ที่ไม่ได้อยู่ในแผนแม่บทจะแย่งผู้โดยสารสายสีน้ำเงิน จึงใช้สิทธิตามสัญญาขอความมั่นใจจาก รฟม.

“รฟม.” กลัวจะเกิดข้อพิพาทกลายเป็นค่าโง่ซ้ำรอยทางด่วน จึงพยายามเจรจา BTS ให้เห็นยอมรับเงื่อนไขแบบบัวไม่ให้ช้ำน้ำไม่ให้ขุ่น

ฝั่ง BTS กลัวจะถูกจับมัดมือชกให้เซ็นการันตี ทั้งที่ไม่ใช่คู่สัญญา BEM กรณีนี้ “รฟม.” เคยหารือไปยังสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว แต่สำนักงานอัยการสูงสุดไม่สามารถให้ความเห็นได้ เพราะยังเป็นข้อมูลการคาดคะเนเบื้องต้น ยังไม่เกิดขึ้นจริง

ล่าสุดที่ประชุมบอร์ดนั่งถกกันอีกครั้งหลัง รฟม.รายงานการเจรจาเอกชน ทั้ง 2 ค่ายไม่ลงตัว พร้อมเสนอไอเดียแก้ปัญหา หากสุดท้ายสายสีเหลืองต่อขยายไม่ได้สร้าง จะจัดรถบัสโดยสารเป็นฟีดเดอร์รับส่งผู้โดยสารแทน

ขณะที่บอร์ดยังไม่ทันจะเปิดเวลา รฟม. 1 เดือน วิเคราะห์ผลกระทบต่อสายสีน้ำเงินกรณีสร้างกับไม่สร้างสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย อย่างไหนประชาชนได้ประโยชน์

เพื่อให้ได้ข้อยุติตรงนี้ก่อน ส่วนใครจะต้องรับผิดชอบกับภาระที่จะเกิดขึ้นค่อยไล่บี้กันตามสัญญาภายหลัง เพราะต่างฝ่ายต่างแสดงจุดยืนของตัวเอง

ตามสัญญา “รฟม.” มีเวลาเคลียร์ให้จบก่อนสายสีเหลืองลาดพร้าว-สำโรงที่กำลังสร้างเปิดบริการตลอดสายกลางปี 2565 หากไม่ยุติก็พับโครงการทันที

ถ้าหวยออกแบบนี้เท่ากับ BTS ไม่ต้องเสียเงินลงทุนเพิ่ม แต่อาจจะทำให้ประชาชนที่ใช้บริการรถไฟฟ้าไม่สะดวกสบาย ต้องนั่งหลายต่อ จากสายสีเหลืองเดินอีก 150 เมตร ลงใต้ดินนั่งสายสีน้ำเงินไปขึ้นสายสีเขียว

ถามว่าทางออกมีหรือไม่และอยู่ตรงไหนหลายคนบอกมี รฟม.ต้องยอมให้ BEM เคลมแล้วค่อยเจรจา BTS หลังเปิดสายสีเหลืองไปแล้ว เมื่อถึงเวลานั้นข้อมูลที่แบกกันบนโต๊ะจะเป็นข้อเท็จจริงที่สามารถพิสูจน์และตีเป็นมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นตามจริง

เพราะปฏิเสธไม่ได้ว่าการขยายสายสีเหลืองไปชนกับสายสีเขียว ย่อมกระทบต่อผู้โดยสารสายสีน้ำเงินแน่ แต่จะมากหรือน้อยเท่านั้น

“รฟม.” เคยศึกษาหากสร้างสายสีเหลืองต่อขยายจะทำให้คนเปลี่ยนใจจากสายสีน้ำเงินไปนั่งสายสีเขียว 9,000 เที่ยวคน/วัน หรือประมาณ 1% กว่า ๆ ของผู้โดยสาร 4 แสนเที่ยวคน/วัน

แต่ทั้งนี้ ทั้งนั้น ขึ้นอยู่กับ “ค่าโดยสาร” ของสายสีเขียว หากเก็บแพงคนจะเปลี่ยนใจน้อยลง เช่น เก็บสูงสุด 65 บาทคนจะหายไป 5,000 คน/วัน

ทุกอย่างยังเป็นเพียงการคาดการณ์ ยังไม่เกิดขึ้น ต้องรอการพิสูจน์

อยู่ที่ “รฟม.” คนกลางจะหาจุดบาลานซ์อย่างไรให้ทุกฝ่ายวินวิน