



เมืองไทย 360°

ค่ารถไฟฟ้าด้านหิน “ชัชชาติ” ฝ้ายาก!?



เมืองไทย 360°

ค่ารถไฟฟ้าด้านหิน “ชัชชาติ” ฝ้ายาก!?

หน้าที่นี้ต้องบอกว่าได้เวลาพิสูจน์วิสัยทัศน์ และภาวะผู้นำของนาย ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครอย่างจริงจังกันแล้ว จากปัญหาเรื่องสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว รวมไปถึงเรื่องอัตราค่าโดยสารจะมีทางออกหรือไม่ อย่างไร เพราะเหมือนกับเป็น “ไฟต์บังคับ” ให้เขาต้องตัดสินใจว่าจะเลือกแบบไหน

แน่นอนว่ามีบางคนพยายามจะบอกว่า “โยนปัญหา” โยนเผื่อร้อนมาให้ นายชัชชาติ รับผิดชอบคนเดียว ทั้งที่เป็นปัญหาเก่าที่ไม่ได้ก่อเอาไว้ อีกทั้งในฐานะผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ ก็ไม่ได้มีอำนาจจะไปตัดสินใจ กี่ว่ากันไป แม้ว่าจะถูกต้อง แต่รับรองว่าไม่ใช่ถูกต้องทั้งหมด เพราะมันต้องเกี่ยวข้องกับผู้ว่าด้วยอยู่แล้ว

ขณะเดียวกัน ก็ต้องยอมรับด้วยว่าปัญหาเรื่องรถไฟฟ้าสายนี้กำลังจะกลายเป็นเรื่อง “การเมือง” อย่างเต็มตัวแล้ว เพราะหลายฝ่ายกำลังลากปัญหาเข้ามาเพื่อหวังทำลาย และดิเสียดิตฝ่ายตรงข้ามอย่างชัดเจน และที่สำคัญกำลังใช้คนกรุงเทพฯ เป็นตัวประกันไปด้วย

หากพิจารณาจากจุดเริ่มต้นของปัญหาที่มีมายาวนาน น่าจะมาจากช่วงสัมปทานที่ 1 จากสถานีตากสิน วงเวียนใหญ่ ถึงบางหว้า และส่วนต่อขยายจากอ่อนนุช ถึงแบริ่ง ซึ่งส่วนนี้ทางกรุงเทพมหานคร เป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง (ซึ่งก็เป็นเรื่องการเมืองระหว่างพรรคที่ก่อนหน้านี้ ผู้ว่าฯ กทม.สังกัดพรรคประชาธิปัตย์ ขณะที่รัฐบาลเป็นพรรคเพื่อไทย มีการงัดข้อกัน) และต่อมาทาง กทม.ได้จ้างให้ บีทีเอส รับผิดชอบการเดินรถ และซ่อมบำรุงระยะเวลา 30 ปี เพื่อต้องการให้การเดินทางของประชาชนแบบไร้รอยต่อ ใช้บริการจากเจ้าเดียว คือบีทีเอส ที่รับสัมปทานในเส้นทางหลักคือช่วงอ่อนนุช-หมอชิต อยู่แล้ว โดยส่วนต่อขยายดังกล่าวคิดอัตราค่าโดยสาร 15 บาท



ชัชชาติ สิทธิพันธุ์



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

ในส่วนขยายที่สองนี้ ยังไม่ได้เก็บค่าโดยสารแต่อย่างใด

ขณะเดียวกัน เมื่อพิจารณาจากจำนวนหนี้สินที่กรุงเทพฯมีต่อบีทีเอสในเรื่องค่าจ้างเดินรถ ค่าจัดการรถไฟฟ้า รวมทั้งระบบไฟฟ้าในการเดินรถประมาณ 2 หมื่นล้านบาท รวมแล้วประมาณเกือบ 4 หมื่นล้านบาท และเมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้โอนโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายที่ 2 ที่ รฟม.เป็นผู้ก่อสร้างให้กับกทม. รวมภาระหนี้ในส่วนที่เป็นค่าก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอีกราว 6 หมื่นล้านบาท รวมแล้วทั้งสองส่วนประมาณ 1 แสนล้านบาทที่ กทม.ต้องจ่าย จนมีข้อเสนอให้มีการให้สัมปทานใหม่อีกสามสิบปี (ส่วนหลัก) เพื่อแลกหนี้ทั้งหมด และเก็บค่าโดยสารตลอดสายไม่เกิน 65 บาท ซึ่งกลายเป็นที่ถกเถียงกันคาราคาซังมาถึงตอนนี้

โดยที่ผ่านมามีเมื่อปี 2560 พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี

อย่างไรก็ดี ปัญหาที่เริ่มพอกพอง หนุม เมื่อมีโครงการส่วนต่อขยายส่วนที่ 2 จาก แบริ่ง-เคหะฯ และอีกด้านหนึ่ง จากหมอชิต-คูคต ซึ่งตอนนี้ทางรถไฟฟ้ามหานคร หรือ รฟม.หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ดำเนินการ แต่เมื่อเส้นทางเชื่อมสามจังหวัด คือ กรุงเทพฯ สมุทรปราการ และ ปทุมธานี ทางรัฐบาลจึงได้เห็นชอบให้กรุงเทพฯ เป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายที่ 2 นี้ โดยให้กระทรวงคมนาคม ไปเจรจากับกรุงเทพฯ ในเรื่องการบริหารจัดการ และเรื่องหนี้สินกับ รฟม.โดยมีกระทรวงการคลัง เข้ามาเกี่ยวข้องด้วยในเรื่องของเงินกู้

แต่เมื่อต้นปี 2560 มีการลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย 2 ระหว่าง กทม.และบีทีเอส ครอบคลุมระยะเวลา 25 ปี (ปี 2560-2585) ระยะทางรวม 32 กิโลเมตร ประกอบด้วย 2 เส้นทาง ได้แก่ ส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (แบริ่ง-เคหะฯ ระยะทาง 13 กิโลเมตร) และส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-คูคต ระยะทาง 19 กิโลเมตร) แต่