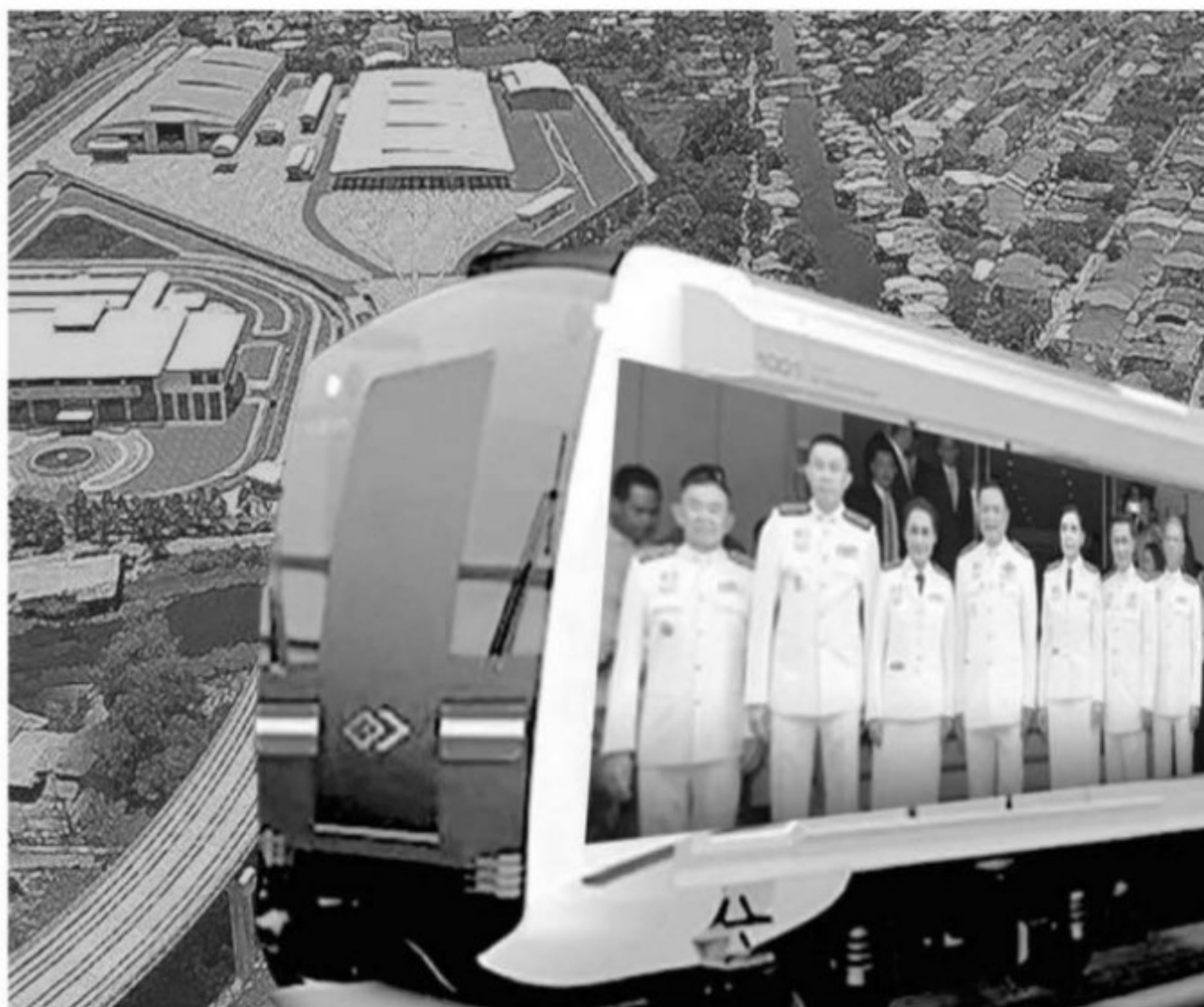




รายงานพิเศษ

ศัลยา ประชาชาติ

สายเขียว 'เขียว' ตลอดสาย 7 รัฐมนตรีภูมิใจไทย 'หัก' เหมร่วมขบวนรถไฟฟ้าสาย 'ป.ปอก'



“อะไรจะเกิด ก็ต้องเกิด” เป็นเสียงคำรามของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี จากหัวโต๊ะห้องประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) หลังจำใจ “ตีกลับ” วาระร้อน “ผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว” ส่วนต่อขยายที่ 2 ช่วงเบิ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต

เพื่อขยายสัญญาสัมปทานให้แก่บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTSC ในเครือบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ออกไปอีก 30 ปี เป็นสิ้นสุดปี 2602 จากเดิมสิ้นสุดปี 2572 แลกกับการเก็บค่าโดยสาร 65 บาทตลอดสาย

ท่ามกลางปมปัญหาใหญ่ไม่ถูกคลี่คลาย 4 ข้อสำคัญ คือ

1. ควรประกวดราคาหรือควรเจรจาต่อรองกับเอกชนรายเดิม
2. การคิดค่าโดยสารสูงสุดได้ต่ำกว่า 65 บาทหรือระบบตั๋วร่วม
3. การใช้สิทธิประโยชน์ของรัฐที่ได้รับโอนจากเอกชนให้เกิดประโยชน์สูงสุด
4. ข้อพิพาททางกฎหมาย กรณีกรุงเทพมหานครได้ทำสัญญาจ้าง บมจ.บีทีเอสซี เดินรถส่วนต่อขยายที่ 1 และ ส่วนต่อขยายที่ 2 ไปจนถึงปี 2585 และได้มีเรื่องคาอยู่ที่ยุทธการกรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ

โดยทั้ง 4 ข้อกังขานี้ คือสาเหตุหลักที่ทำให้

7 รัฐมนตรี “ดันเรื่อง” จากพรรคภูมิใจไทย ส่งจดหมาย “ด่วนที่สุด” ขอลาการประชุม ด้วยเหตุผลเดียวกันทั้งหมดคือ “ไม่เห็นด้วย” กับข้อเสนอของ “บิ๊กป๊อก” พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย “เจ้าของวาระ”

ขบวนรถคัดค้าน ทายทำอำนาจนายกรัฐมนตรี นำโดย นายอนุทิน ชาญวีรกูล หัวหน้าพรรคภูมิใจไทย รองนายกรัฐมนตรีและ รมว.สาธารณสุข, นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ เลขาธิการพรรค รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม, นายวีรศักดิ์ หวังศุภกิจโกศล รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม, นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, นายทรงศักดิ์ ทองศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย, น.ส.มนัญญา ไทยเศรษฐ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

และนางกนกวรรณ วิลาวัลย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ

จุดเปลี่ยน-จุดหัก สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว เริ่มต้นเมื่อ พล.ประยุทธ์ ออกคำสั่งหัวหน้า คสช. ที่ 3/2562 ลงวันที่ 11 เมษายน 2562 เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว จากนั้นกระบวนการขออนุมัติ ครม. จึงดำเนินขึ้นท่ามกลางข้อกังขาของพรรคร่วมรัฐบาลอย่างภูมิใจไทย

เป็นการสกัดโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ในวาระการประชุม ครม. ครั้งที่ 7 ในรอบวาระรัฐบาล 3 ปี นับตั้งแต่หน้าเรื่องเข้าสู่ ครม.ครั้งแรก 17 เมษายน 2562 จากนั้นมีการประชุมย่อย ระดับหน่วยงาน-กระทรวงอีก 10 ครั้ง แล้วนำเข้าสู่ ครม.ครั้งที่สอง 12 พฤศจิกายน 2562 หลังปรับเพดานค่าโดยสารมหาดไทยส่งเรื่องเข้า ครม.ใหม่เป็นครั้งที่สาม 30 มิถุนายน 2563

จากนั้นเข้า ครม.เป็นครั้งที่สี่ วันที่ 13 สิงหาคม 2563 ตามด้วยการประชุมระดับกระทรวงอีก 2 รอบ แล้วส่งเข้า ครม.ครั้งที่ห้า 17 พฤศจิกายน 2563 เรื่องราวหายไปช่วงประชุมระดับ กทม.กระทรวงการคลัง-คมนาคม จนวันที่ 19 ตุลาคม 2564 กลับเข้าสู่ ครม.ครั้งที่หก วันที่ 2 พฤศจิกายน 2564 และครั้งที่เจ็ด 8 กุมภาพันธ์ 2565

ก่อนจะถึงจุดแตกหัก 7 รัฐมนตรีไม่ร่วมสังฆกรรม “พล.อ.ประยุทธ์” รับผิดชอบฝ่ายค้าน ในวาระอภิปรายไม่ไว้วางใจ 17 กุมภาพันธ์ 2564 ในฐานะหนึ่งหน้าไฟ “พล.อ.ประยุทธ์” ตอบข้อ

มติชน สุดสัปดาห์ Matichon Weekend Circulation: 500,000 Ad Rate: 370	Section: First Section/-		
	วันที่: ศุกร์ 11 - พุธที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565		
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 2165	หน้า: 10(กลาง)
	Col.Inch: 96.86	Ad Value: 35,838.20	PRValue (x3): 107,514.60 คลิป: ขาว-ดำ
หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: สายเขียว 'เขียว' ตลอดสาย 7 รัฐมนตรีภูมิใจไทย 'หัก' เหมร่วมขบวน...			

ข้อใจของฝ่ายค้านว่า

“หลังจาก ครม. มีมติในปี 2561 เห็นชอบให้โอนส่วนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 2 ซึ่ง รฟม.เป็นผู้ก่อสร้าง ให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้จัดการแทน พร้อมกับรับภาระหนี้สินต่างๆ จาก รฟม. มีสัญญาดำเนินงานแตกต่างกันในแต่ละช่วง อาจทำให้มีปัญหาบริหารโครงการและสัญญาที่ไม่มีความเป็นเอกภาพ ถ้าต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 แก้ปัญหา อาจทำให้โครงการล่าช้าอีก 2-3 ปี ซึ่งรัฐบาลไม่อยากให้เกิดปัญหาการเดินรถที่ไม่มีความต่อเนื่อง”

ทันปี 2565 นายกรัฐมนตรี กับ พล.อ.อนุพงษ์ ประสานเสียง ประกาศการเลือกตั้งผู้ว่าฯ กทม. ในช่วงกลางปี 2565 ทุกพรรคเร่งเครื่อง พร้อมๆ บริษัทเอกชนยักษ์ใหญ่เตรียมเจรจาสัญญาสัมปทานแบบไร้รอยต่อ ในหลายโครงการ

เอกสารลับที่สุด ด่วนที่สุด วาระเพื่อพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ลำดับที่ 3 เรื่องรถไฟฟ้าสายสีเขียว ถูกส่งถึงมือรัฐมนตรีในปลายวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2565

เช้าวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2565 เลขานุการ ครม. ได้รับหนังสือ “ลาประชุม” ของรัฐมนตรีภูมิใจไทย ทั้ง 7 ราย ลงนามในจดหมาย “ด่วนที่สุด” ระบุข้อความแทบจะเหมือนกันทุกตัวอักษร คือไม่เห็นด้วยกับวาระรถไฟฟ้าสายสีเขียว ที่ขงโดยกระทรวงมหาดไทย

ล่าช้าด้วยข้อความในจดหมายด่วนที่สุดของนายศักดิ์สยาม ชิดชอบว่า “ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินการของ กทม. เนื่องจากข้อมูลที่ กทม.จัดทำเพิ่มเติมขึ้น ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในข้อเท็จจริงที่ทำให้การวิเคราะห์ของกระทรวงคมนาคมแตกต่างไปจากเดิม โดยเฉพาะในประเด็นของการคำนวณอัตราค่าโดยสาร การรองรับระบบตัวร่วม และความชัดเจนของประเด็นข้อกฎหมาย”

“ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ยังคงเป็นหน่วยงานเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างและที่ดินตลอดแนวโครงการรถไฟฟ้าทั้ง 2 ช่วง อันเป็นสาระสำคัญที่ไม่อาจเห็นด้วยต่อแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอของกระทรวงมหาดไทย”

ความเผ็ดร้อนเพิ่มเติกักร เมื่อ “ศักดิ์สยาม” หยิบยกประเด็นที่ยังไม่ได้คำตอบจาก กทม.และมหาดไทย อีกว่า “กรณีนี้ที่ กทม.รายงานว่าการโอนกรรมสิทธิ์ยังไม่สมบูรณ์เนื่องจาก รฟม.ยังไม่สรุปรายละเอียดด้านการเงินช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ทำให้ไม่สามารถรับโอนโครงการได้”

กระทรวงคมนาคมขอรายงานข้อเท็จจริงว่า กทม. รฟม. สำนักงานประมาณ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และคมนาคม ได้ประชุมเพื่อหารือสรุปรายละเอียดค่าใช้จ่ายโครงการช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ร่วมกันเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2563 แต่ยังมีประเด็นเงื่อนไขการอนุญาตให้เข้าพื้นที่ กทม. ในบางจุด ซึ่ง กทม.ยังไม่ได้แจ้งผลการพิจารณาให้กระทรวงคมนาคมทราบ

จังหวัดสุพรรณบุรีคาราคาซัง แต่ ครม.ก็เดินทางประชุมวาระร้อน 40 นาที ท่ามกลางความตึงเครียดของ พล.อ.ประยุทธ์ และ พล.อ.อนุพงษ์ ห้องประชุมเงียบสงัด มีเพียงความเห็นของ 2 รัฐมนตรีพรรคประชาธิปัตย์ ที่พูดผ่านไมโครโฟนทำลายความอึมครึม

โดยนายจุติ ไกรฤกษ์ รวบรวมการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ นายสาธิต ปิตุเตชะ รมช.สาธารณสุข ที่พูดในทิศทางเดียวกันว่า “ให้ ครม.ตัดสินใจเสียที แต่ต้องตอบคำถามของประชาชนให้ได้ ถ้าตอบคำถามได้ก็สามารถตัดสินใจมีมติได้”

มีรัฐมนตรีบางรายอภิปรายตามน้ำ ที่ พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี เคยจั่วหัวไว้ คือหากไม่พิจารณาอาจเข้าข่ายความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา

157 เพราะความเสียหายเกิดขึ้นกับรัฐแล้ว และมีดอกเบี้ยที่ต้องจ่ายให้แก่บริษัท บีทีเอส ที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

ในที่สุด พล.อ.ประยุทธ์จึงตัดบทแจ้งที่ประชุมว่า “อยากให้กลับเข้ามา ครม.พิจารณาอีกครั้งในสัปดาห์หน้า” แต่ พล.อ.อนุพงษ์ให้ความเห็นแบบไม่การันตีว่า “เสร็จเมื่อไหร่ก็สามารถนำกลับเข้ามาพิจารณาได้เมื่อนั้น”

ทันเพียงแต่ใน ครม.ที่มีมติคัดค้านอย่างเป็นทางการ แต่ในฝ่ายค้านก็ร่วมขบวนด้วย โดยนายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร ส.ส.มหาสารคาม และรองหัวหน้าพรรคเพื่อไทย ประกาศให้จับตาเรื่องนี้ ร่วมกับ ส.ส. พรรคก้าวไกล ร่วมวงคัดค้านการต่อสัมปทานอย่างเข้มข้น

นอกจากนี้ยังมี สมาองค์กรของผู้บริโภค (สอบ.) แสดงความเห็นคัดค้านต่อการต่ออายุสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว 30 เพราะเป็นราคาที่สูงเกินไปสำหรับประชาชนและอาจจะเป็นการสร้างวิกฤตใหม่ซ้ำเติมประชาชนในอีก 30 ปีข้างหน้า

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่มีเดิมพันสัมปทานอีก 30 ปี ถูกแขวนอยู่บนเส้นตาย ชิงชิง พร้อมแตกหักครั้งสุดท้ายระหว่าง 7 รัฐมนตรีพรรคภูมิใจไทย กับ 61 เสียงในสภาผู้แทนราษฎร และเครือข่ายอำนาจ 3 ป. ●