

ไทยโพสต์

อิสรภาพแห่งความคิด

รถไฟฟ้าสายสีเขียว ต้องยึดประชาชนเป็นหลัก

ประเด็นร้อนทางการเมืองที่อยู่ในความสนใจของประชาชนก็คือ กรณี กระทรวงมหาดไทยพยายามผลักดันนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เมื่อวันอังคารที่ผ่านมา แต่รัฐมนตรีจากพรรคภูมิใจไทยที่คุมกระทรวงคมนาคมไม่เห็นด้วย จึงบอยคอตไม่เข้าประชุม ครม. และยืนยันหากกระทรวงมหาดไทยเคลียร์ข้อโต้แย้งที่กระทรวงต้องการให้ชี้แจงไม่ได้ เช่น การลดค่าโดยสารจาก 65 บาทตลอดสายลงมา ถ้าไม่มีคำตอบที่ชัดเจนก็จะคัดค้านต่อไป จนกลายเป็นประเด็นร้อนทางการเมืองตามมาทันที

เรื่องดังกล่าวภาครัฐบางแห่งพยายามนำเสนอข้อมูลของตัวเอง เพื่อทำให้เห็นว่าสาเหตุที่คัดค้านมีเหตุผลอย่างไรบ้าง อย่างเช่น กระทรวงคมนาคม นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม พร้อมผู้บริหารกรมการขนส่งทางรางและผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ร่วมแถลงข่าวกรณีการเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขอความเห็นชอบผลการเจรจา และเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เมื่อวันพุธที่ผ่านมา ระบุตอนหนึ่งว่า กระทรวงคมนาคมเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยยึดหลักความถูกต้อง และประโยชน์สูงสุดที่ประชาชนพึงจะได้รับเป็นลำดับแรก ดังนั้นจะเห็นได้ว่าความเห็นของกระทรวงคมนาคมจึงให้ความสำคัญกับอัตราค่าโดยสาร ที่เป็นประโยชน์แก่ประชาชนอย่างยิ่งย่น จากปัจจุบันไปสู่นาคศถึงปี 2602 การกำหนดเงื่อนไขของการเข้าระบบตัวร่วม ที่ครอบคลุมทุกโครงข่าย และความถูกต้องครบถ้วนของขั้นตอนตาม

กฎหมายที่เกี่ยวข้องเป็นสำคัญ และจะทำให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยมีปริมาณผู้โดยสารมากขึ้นจากอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรม และบอกว่าโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ยังเป็นกรณีพิเศษของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งการรถไฟฟ้าได้อนุญาตให้กรุงเทพมหานครเข้าพื้นที่ เพื่อดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือที่ทำร่วมกันไว้ กำหนดไว้ชัดเจนว่า อนุญาตให้กรุงเทพมหานครเข้าพื้นที่ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเท่านั้น ซึ่งไม่ได้หมายรวมถึงกรณีที่กรุงเทพมหานครจะไปว่าจ้างเอกชนรายใดมาดำเนินการ ดังนั้นการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจึงไม่รับทราบหนี้สินของกรุงเทพมหานครในส่วนที่ไปว่าจ้างบริษัทเอกชนดำเนินการ และย้ำว่ากระทรวงคมนาคมหวังเป็นอย่างยิ่งว่า กรุงเทพมหานครจะพิจารณาทบทวนการดำเนินการโดยมุ่งเน้นที่ประโยชน์สูงสุดที่ประชาชนและภาครัฐพึงได้รับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งระบบ โดยดำเนินการให้ครบถ้วน และถูกต้องตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และหลักธรรมาภิบาลที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไป

ส่วนพรรคภูมิใจไทยที่ดูแลกระทรวงคมนาคมก็ออกแถลงการณ์ โดยมีเนื้อหาบางส่วนย้ำว่า การแปลงสัญญาสัมปทานเป็นสัญญาร่วมทุน ซึ่งมีประเด็นที่ต้องพิจารณาและยังมีมุมมองที่เห็นต่างกันอยู่ ระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกระทรวงมหาดไทย อย่างเรื่องค่าโดยสารเป็นอีกประเด็นสำคัญ ซึ่งกระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง ในฐานะที่เป็นผู้กำกับมาตรฐานการเดินรถ การประกอบกิจการของรถไฟฟ้า เห็นว่าสามารถจัดเก็บได้ต่ำกว่าที่ กทม.เสนอ และเป็นการลดค่าใช้จ่ายให้แก่ประชาชน จึงท้วงติงประเด็นนี้ พร้อมทั้งขอข้อมูลประกอบการพิจารณาเพิ่มเติมว่าทำไมจึงต้องเป็น 65 บาท ในขณะที่กระทรวงคมนาคมคำนวณได้ต่ำกว่า 65 บาท

สุดท้ายแล้ว ประชาชนมองว่าทางออกของเรื่องนี้ที่ดีที่สุดคือแต่ละฝ่ายต้องนำเสนอข้อมูลของโครงการอย่างรอบด้านและครบถ้วน โดยยึดถือผลประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนเป็นหลัก และที่สำคัญต้องไม่นำเรื่องนี้มาเป็นเกมการเมืองต่อรองกันโดยเด็ดขาด และประชาชนจะเป็นผู้ตัดสินเองว่าจะสนับสนุนฝ่ายใด.