



สัญญาปรีศนารถไฟฟ้าสีเขียว

เรื่อง การเร่งต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว (บีทีเอส) 30 ปี

ล่วงหน้า 7 ปี ของ พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีมหาดไทย

หนึ่งในพี่น้อง 3 ป. ที่ครองอำนาจรัฐ คงไม่ง่ายเหมือนอย่างที่เกิดขึ้น

เมื่อ 4 ว่าที่ผู้สมัครผู้ว่าฯ กทม. ที่กำลังจะลงเลือกตั้งในเดือนพฤษภาคมนี้

ทุกคนไม่เห็นด้วยกับการต่ออายุสัมปทานล่วงหน้าหลังจากที่ คุณอนุทิน

ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

คุณศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรี

คมนาคม นำรัฐมนตรีพรรคภูมิใจไทยถัดถัดด้วยการลาประชุมกรม.

จน พล.อ.อนุพงษ์ ต้องถอนวาระออกจาก กรม. เนื่องจากทุกฝ่าย

เห็นว่า การต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้บีทีเอสไปอีก 30 ปี

จะสร้างภาระค่าโดยสารให้ลูกหลานไทยไปอีกนานถึง 1 เจเนอเรชัน

เลยทีเดียว

ถ้าคิดกัน การลงจากอำนาจของ พี่น้อง 3 ป. ในอนาคต อาจจะ

ไม่สวยหรืออย่างที่คิด

ในเวทีเสวนาออนไลน์หัวข้อ “รถไฟฟ้าต้องถูกลง ทุกคนต้อง

ขึ้นได้ ผู้ว่าฯ กทม. ช่วยได้หรือไม่” จัดโดย สภาองค์กรของผู้บริโภค

วันก่อน มี ว่าที่ผู้สมัครผู้ว่าฯ กทม. เข้าร่วมเสวนาถึง 4 คน คือ

คุณชัชชาติ สิทธิพันธุ์, คุณรสนา โตสิตระกูล, คุณวิโรจน์ ลักขณา

อดิศร, ดร.สุชัยวีร์ สุวรรณสวัสดิ์ ซึ่งศึกษาเจาะลึกประเด็น

รถไฟฟ้าสายสีเขียว (บีทีเอส) มาเป็นอย่างดี มีความเห็นตรงกันว่า ไม่

เห็นด้วยอย่างยิ่งกับ กทม. และกระทรวงมหาดไทยที่จะให้ขยายสัมปทาน

ล่วงหน้าต่อไปอีก 30 ปี ซึ่งจะทำให้คนรุ่นลูกต้องรับภาระค่าโดยสารแพง

ไปอีกนานถึง 37 ปี

คุณชัชชาติว่าที่ผู้สมัครผู้ว่าฯ กทม. อีสระเห็นว่า สัมปทานรถไฟฟ้า

บีทีเอสส่วนต่อขยายเกิดปัญหาตั้งแต่มีการว่าจ้างให้เอกชนเดินรถส่วน

ต่อขยายไปจนถึงปี 2585 โดยใช้ “อำนาจพิเศษ” และ ไม่มีใครเคยเห็น

สัญญาจ้างเลย และ มีความพยายามที่จะขยายสัมปทานไปอีก 30 ปี

ถึงปี 2602 มีการกำหนดราคาค่าโดยสารสูงสุด 65 บาท โดยไม่ผ่านกระบวนการ

กฎหมาย พ.ร.บ.ร่วมทุน ทำให้มีปัญหาความไม่โปร่งใสตั้งแต่ต้น

(รถไฟฟ้าสายสีเขียว เส้นเดิม หหมดสัมปทานปี 2572 แต่ กทม.

กลับทำสัญญาจ้างบีทีเอสเดินรถส่วนต่อขยายไปถึงปี 2585 นานกว่า

สัมปทานเดิมที่จะหมดอายุในปี 2572 ถึง 13 ปี มีอะไรซ่อนเร้นในสัญญา

หรือไม่ คงต้องสืบกันต่อไป และ กระทรวงมหาดไทยได้เสนอ กรม.

ต่ออายุสัมปทานล่วงหน้าไปอีก 30 ปีหลายครั้ง แต่ต้องถอนวาระออก)

คุณชัชชาติ ได้เสนอแนวทางแก้ปัญหา 5 ประเด็น คือ 1.ต้องไม่มี

การขยายสัมปทานให้เอกชนไปอีก 30 ปี เพราะจะเป็นการทำให้คนรุ่น

ต่อไปอีก 1 เจเนอเรชัน และนำกลับไปสู่กระบวนการกฎหมายร่วมทุน

ที่ถูกต้อง 2.กทม.ต้องเร่งเจรจาแก้ปัญหาหนี้เดินรถและการะหนี้

จากการรับโอนโครงข่าย 1 แสนล้านบาท โดย กทม.ไม่ควรเข้าไป

รับภาระค่าก่อสร้างส่วนต่อขยายสีเขียว 3.เร่งสรุปค่าโดยสารส่วนต่อ

ขยายทางพิเศษเหนือและใต้ที่วิ่งมาแล้ว 3 ปี แต่ไม่มีความชัดเจนเรื่อง

เก็บค่าโดยสาร 4.ต้องเอาสัญญาค่าจ้างเดินรถถึงปี 2585 มาเปิดเผย

เพื่อให้รู้ต้นทุนที่แท้จริง และนำไปสู่การคำนวณค่าโดยสารที่ถูกต้อง

5.ต้องนำเส้นทางทั้งหมดมาจัดหารายได้ ค่าโดยสารรถไฟฟ้าสาย

สีเขียวในอนาคตสามารถเก็บได้ในราคา 25-30 บาทต่อคนเท่านั้น

(ไม่ถึง 65 บาท ต่างกัน 35-40 บาทเลยทีเดียว)

เช่นเดียวกับ ดร.สุชัยวีร์ สุวรรณสวัสดิ์ ว่าที่ผู้สมัครผู้ว่าฯ กทม.

พรรคประชาธิปัตย์ ก็เห็นว่า ค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว 20-25

บาทเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้จริง ที่ผ่านมามีปัญหาเกิดจากกระทรวงคมนาคม

ในอดีตไม่ได้คิดวางแผนพัฒนาเส้นทางเดินรถและจัดเก็บค่าโดยสาร

ว่าที่ผู้สมัครผู้ว่าฯ กทม. 4 คนยังมีความเห็นตรงกันว่า รัฐบาล

ไม่ควรเร่งรัดต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้บีทีเอสกว่าจะหมด

อายุสัมปทานยังมีเวลาอีก 7 ปี ควรรับฟังความเห็นจากทุกฝ่ายที่ไม่

เห็นด้วยกับแนวทางนี้ ก็หวังว่า นายฯ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา

ที่สอนให้คนไทย “รักษาดินแดนเมือง รักคนไทยด้วยกัน” ท่านจะ

“รักษาดินแดนเมืองรักคนไทยด้วยกัน” เหมือนอย่างที่ท่านบอกกับคนไทย

ทุกคนนะครับ.

“สม เปลี่ยนทิศ”