

เปิดนโยบาย'รถไฟฟ้าสายสีเขียว' ความท้าทาย'ผู้ว่าฯ กทม.คนใหม่'

นโยบายของผู้สมัครว่าที่ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (ผู้ว่าฯ กทม.) ซึ่งทุกคนต่างหวั่นวิตกประเด็นปัญหาใหญ่ของ กทม. ที่ยังไม่สามารถแก้ไขได้ตั้งแต่ ขณะ น้ำท่วม ผุ่นPM2.5 หนึ่งในปัญหาท้าทายที่ผู้ว่าฯ กทม.คนใหม่ต้องเข้ามาบริหาร คือ การพิจารณาต่อสัญญาสัมปทาน รถไฟฟ้าสายสีเขียวที่จะหมดสัญญา ในปี 2572 เป้าหมายสูงสุดราคาค่าโดยสาร ในราคาถูกและเป็นธรรมที่สุด

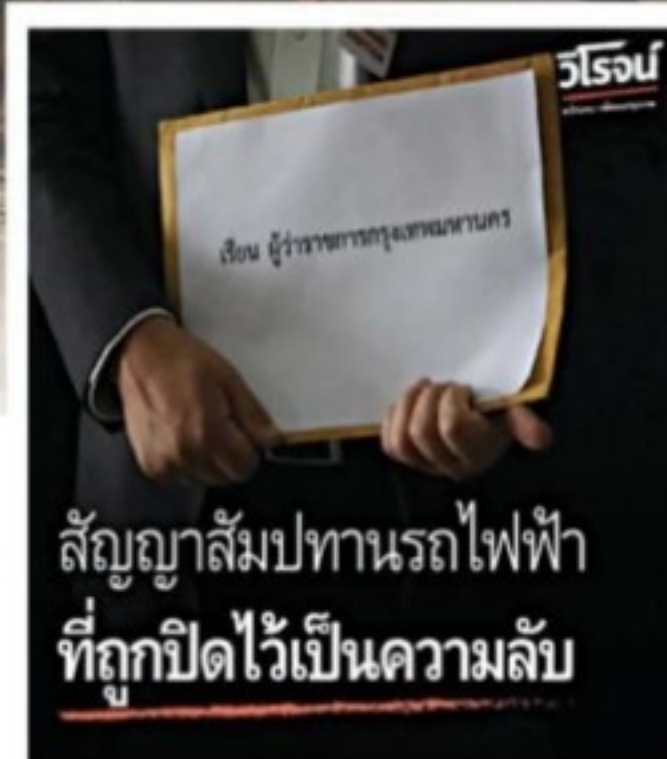
ที่ผ่านมาการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว กลายเป็นมหากาพย์ความขัดแย้ง ระหว่างกระทรวงคมนาคม และมหาดไทย ที่กำกับดูแล กทม. มานานกว่า 3 ปี นับ จากปี 2562 ที่นำเรื่องการ ต่อสัญญาสัมปทานเข้าสู่ ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) แม้ กทม. โดย กระทรวงมหาดไทยจะ เสนอ ครม. พิจารณา ต่อสัญญามาแล้วไม่ต่ำกว่า 4 ครั้ง โดยครั้ง ล่าสุดเมื่อวันที่ 8 ก.พ. 2565 แต่ 7 รัฐมนตรีสังกัดพรรคภูมิใจไทยพร้อมใจกันลาประชุม และตั้งข้อสังเกต 4 ประเด็น ให้กระทรวงมหาดไทยตอบคำถาม และให้นำกลับมาให้ ครม. พิจารณาใหม่อีกครั้ง

กระทั่งขณะนี้คณะรัฐมนตรียังไม่พิจารณาต่อสัญญา รถไฟฟ้าสายสีเขียว โดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ออกมาให้สัมภาษณ์ว่า “บางอย่างมันก็เกินเลยที่รัฐบาล จะลงไปยุ่งเกี่ยวข้างล่าง มีคณะกรรมการทำมากมาย ก็เป็นเรื่อง ของคณะกรรมการทำตามกฎหมาย มีการรับรองต่าง ๆ จาก ฝ่ายกฎหมายก็ว่าไป สิ่งสำคัญที่สุดที่เดือดร้อนคือประชาชน”

การให้สัมภาษณ์ของนายกรัฐมนตรี ทำให้ดีใจได้ว่า เป็นการส่งสัญญาณ การต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ต้องรอผู้ว่าฯ กทม. คนใหม่มาร่วมพิจารณา

ได้เรียงนโยบายของผู้สมัครรับเลือกตั้งผู้ว่าฯ กทม. ว่า แต่ละคนมีแนวทางในการเสนอแก้ปัญหาอย่างไรบ้าง...

เริ่มจาก ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้สมัครผู้ว่าฯ กทม. ในนาม อิสระ เบอร์ 8 บอกว่า จะไม่ขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสาย สีเขียวให้เอกชน แต่ใช้วิธีเจรจากับเอกชนต่อปัญหาภาระหนี้ ค่าจ้างเดินรถ และยังมีนโยบายโอนสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว



หรือรถไฟฟ้า BTS ที่เหมือน เส้นเลือดใหญ่

ให้กับกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบดูแลบริหารจัดการ โดยมีเงื่อนไขกระทรวงคมนาคมจะต้องทำให้ค่าโดยสาร รถไฟฟ้าต่ำกว่า 25-30 บาท ต้องเอาจริงเอาจังกับการทำระบบ ฟีดเดอร์ หรือระบบการเดินทางเชื่อมต่อจากรถไฟฟ้า ทั้งรถเมล์-วินมอเตอร์ไซด์-เรือโดยสาร

ขณะที่ วิโรจน์ ลักขณาอดิศร ผู้สมัครผู้ว่าฯ กทม. หมายเลข 1 พรรคก้าวไกล รับปากว่า จะนำสัญญาสัมปทาน รถไฟฟ้าสายสีเขียวออกมาตีแผ่ให้สาธารณะรับรู้ และค้านต่อ สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ผลักดัน “ตัวร่วม” 15-45 บาท ตลอดสาย นอกจากนี้จะเดินหน้าสร้าง “ตัวคนเมือง” ชื้อตั๋ว 70 บาท ใช้ได้ 100 บาท สนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้รถเมล์ใน

กรุงเทพฯ เพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ ตามเส้นทางเดินรถด้วย
ด้าน สุวัชรีย์ สุวรรณสวัสดิ์ ผู้สมัครผู้ว่าฯ กทม. เบอร์ 4
พรรคประชาธิปัตย์ ระบุว่า ไม่เห็น ด้วยการต่อ
สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว และ



เห็นว่าค่าโดยสารตลอดสายในอัตรา
20-25 บาท สามารถผลักดันนโยบายให้เกิดขึ้นจริงได้ โดยออก
พันธบัตรโครงสร้างพื้นฐานเพื่อระดมทุนมาแก้ภาระหนี้ รวมทั้ง
นำค่าโดยสารมาแก้ปัญหาหนี้ของ กทม. ตลอดจนค่าจ้างเดินรถ
ในอนาคต

ส่วน รสนา โตสิตระกูล ผู้สมัครผู้ว่าฯ กทม. หมายเลข 7
ประกาศชัดเจนตั้งแต่วันแรกคือไม่ต่อสัญญาสัมปทานให้บีทีเอส
และควรโอนรถไฟฟ้ากลับไปให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย (รฟม.) ดูแลเพื่อให้รัฐเป็นหน่วยงานกลาง
และสามารถกำหนดค่าโดยสารได้และมีระบบตั๋วใบเดียว ราคา
ไม่ควรเกิน 44 บาท เดินทางได้ทั่วกรุงเทพฯ

มาที่ สกลธี ภัททิยกุล ผู้สมัครผู้ว่าฯ กทม. หมายเลข 3
ห้ามการต่อสัญญาสัมปทาน ชู "กรุงเทพฯ ดีกว่านี้" ด้วย
นโยบาย 6 ด้าน ด้านแรกการจราจรดีกว่านี้ได้ เชื่อมต่อ ล้อ-
ราง-เรือ อาทิ รถไฟฟ้าสายสีเทา วัชรพล-ทองหล่อ รถไฟฟ้า

สายสีเงิน บางนา-สุวรรณภูมิ ระบบนำ
ส่งผู้โดยสารไปยังรถไฟฟ้าฟรีทั่วกรุง
(Feeder) ATC (Actual Traffic
Control) AI สัญญาณไฟจราจร
เดินรถไฟฟ้าEV อาทิ คลองแสนแสบ
ส่วนต่อขยายเข้าเมือง คลองลาดพร้าว
และคลองเปรมประชากร

สำหรับ พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญ
เมือง อดีตผู้ว่าฯ กทม. ผู้สมัครผู้ว่าฯ
กทม. หมายเลข 6 ยืนยันนโยบายเดิม

ขยายสัมปทานสายสีเขียวให้กับเอกชน โดยยกเว้นสัญญา
ร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวกับบีทีเอสในฐานะ
ผู้รับสัมปทาน แต่ปัจจุบันเรื่องยังยืดเยื้อเนื่องจากกระทรวง
คมนาคม และภาคสังคม ไม่เห็นด้วยโดยเฉพาะค่าโดยสารที่
ยังมองว่าสูงเกินไปที่อัตรา 65 บาทตลอดสาย

กล่าวโดยสรุป.....หัวใจสำคัญหากจะแก้ไขปัญหา
รถไฟฟ้าสายสีเขียวด้วยการต่อสัญญาสัมปทาน ต้องทำ
ให้การต่อสัมปทานโปร่งใสเป็นธรรม และไม่ผลักภาระ
ค่าโดยสารให้กับผู้บริโภค.

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง