

กทม.ดองสี่เขียว ขยายสัมปทาน รอผู้ว่าคนใหม่

“กทม.” แะแซ้งขยายสัมปทาน
รถไฟฟ้าสายสีเขียว แฉ้งด
เจรจากับกระทรวงคมนาคม
รอผู้ว่ากทม.คนใหม่ตัดสินใจ
ฟากกระทรวงคมนาคมเห็น
ด้วย เพราะผู้ว่าคนใหม่มาจาก
เลือกตั้งถือเป็นมติประชาชน
ขณะที่ล่าสุดพร้อมลุยรถไฟ
ทางคู่เฟส 2 แล้ว แยมปีนี
ได้เปิดประมูลสายขอนแก่น-
หนองคาย 2.97 หมื่นล้าน-
บาทแน่นอน

นายพิเชฐ คุณาธรรม-
รักษ์ รองอธิบดีกรมการ-
ขนส่งทางราง (ขร.) เปิดเผย
ถึงความคืบหน้าการต่อ
อายุสัมปทานรถไฟฟ้าสาย
สีเขียวระหว่าง
กรุงเทพมหานคร

อ่านต่อ
หน้า 28

กทม.

(กทม.) กับ บริษัท ระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS
บริษัทในเครือบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์
จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ว่า ในส่วนของ
กระทรวงคมนาคม ได้ส่งหนังสือถึง กทม.ไป
ประมาณ 2 เดือนที่ผ่านมา เพื่อเชิญ กทม.
มาเจรจาเรื่องการโอนโครงการรถไฟฟ้าสาย
สีเขียว 2 ช่วง คือ ช่วงเบริง-สมุทรปราการ
และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต จากการ
รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
ไปยัง กทม.ตามนโยบายของรัฐบาล

ทั้งนี้เนื่องจาก รฟม.ยังต้องสรุปราย
ละเอียดค่าใช้จ่ายที่ กทม.ต้องชำระหนี้ค่า
ก่อสร้างแก่ รฟม.เพื่อรับโอนโครงการไป แต่
ยังมีประเด็นเรื่องการอนุญาตให้เข้าพื้นที่เพื่อ
ติดตั้งสะพานหลักแยกห้วยราชบุรี และแยก

พุทธมณฑลสาย 2 ซึ่งต้องมีความชัดเจนใน
แนวทางการติดตั้งสะพานหลักทั้ง 2 แห่ง
ดังกล่าวจาก กทม.ก่อน จึงจะสามารถสรุ
บกรอบวงเงินได้ โดยกระทรวงคมนาคมมี
หนังสือถึง กทม.ช่วงปลายปี 2564 เพื่อขอ
ทราบผลการพิจารณาของ กทม. แต่ กทม.
ยังไม่ได้แจ้งกลับมาให้กระทรวงคมนาคม
ทราบ และเพื่อมิให้เกิดข้อครหาภายหลังได้
ว่าฝ่ายกระทรวงคมนาคมยื้อการโอนโครงการ

อย่างไรก็ตาม ทางรองปลัด กทม.ได้ตอบ
มาโดยวาทะว่า ขณะนี้ กทม.ยังไม่สะดวกมา
เจรจา โดยขอรอให้การเลือกตั้งผู้ว่าฯ กทม.
เสร็จเรียบร้อย และผู้ว่าฯ กทม.คนใหม่เข้า
ปฏิบัติหน้าที่ก่อน เพื่อให้มาเป็นผู้ตัดสินใจ
ในเรื่องสัมปทานสายสีเขียว ซึ่งเบื้องต้นทาง
ขร.เห็นว่ามีเหมาะสมเหมือนกัน เนื่องจาก
ผู้ว่าฯ กทม.คนใหม่รอบนี้ได้รับการเลือกตั้ง
มาจากประชาชนชาว กทม. ดังนั้นการตัดสินใจ
ในเรื่องสัญญาสายสีเขียวของผู้ว่าฯ กทม.
คนใหม่ จึงเสมือนเป็นมติของชาว กทม.ด้วย
และการเลือกตั้งผู้ว่าฯ กทม.จะเกิดขึ้นในวันที่
22 พฤษภาคมนี้แล้ว จึงคิดว่าคงรออีกไม่นาน

สำหรับข้อกั๊กขวางการต่อสัญญาสัมปทาน
รถไฟฟ้าสายสีเขียว 4 เรื่องที่กระทรวง
คมนาคมได้ขอให้ กทม.ชี้แจงนั้น ทราบว่า
กทม.ได้ชี้แจงกลับมาที่กระทรวงคมนาคม
แล้ว แต่ตนยังไม่เห็นรายละเอียด โดยทั้ง
4 ข้อที่กระทรวงคมนาคมกั๊กขวาง ประกอบ
ด้วย 1. ประเด็นความครบถ้วนตามหลักการ
ของ พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
พ.ศ. 2562, 2. ประเด็นการคิดค่าโดยสาร
ที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการเพื่อ
ส่งเสริมให้ผู้มีรายได้น้อยมาใช้บริการ รวม
ทั้งรถไฟฟ้าสายสีเขียวสามารถกำหนดอัตรา
ค่าโดยสารสูงสุดได้ต่ำกว่า 65 บาท

3. ประเด็นการใช้สินทรัพย์ของรัฐที่
ได้รับโอนจากเอกชนให้เกิดประโยชน์สูงสุด
ควรพิจารณาให้เกิดความถ่วงเท้ถึงการใช้
สินทรัพย์ว่ารัฐควรได้ประโยชน์จากการขยาย
สัญญาสัมปทานเป็นจำนวนเท่าไร อย่างไร
จนกว่าจะครบอายุสัญญา และ 4. ประเด็น
ข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งเกิดขึ้นจากกรณี
กทม. ได้ทำสัญญาจ้าง BTS เดินรถส่วน
ต่อขยายที่ 1 และ ส่วนต่อขยายที่ 2 ไป

จนถึงปี 2585 และได้มีการไต่สวนข้อเท็จ
จริงของสำนักงานคณะกรรมการป้องกัน
และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ดังนั้นจึง
สมควรรอผลการไต่สวนข้อเท็จจริงก่อนเพื่อ
ให้เกิดความชัดเจน

นายพิเชฐ กล่าวต่อว่า สิ่งที่กระทรวง
คมนาคม แสดงจุดยืนมากที่สุดในเรื่องนี้
คือ การต่อสัญญาสัมปทานระหว่าง กทม.
กับ BTS ควรมีประโยชน์กับประชาชนได้
มากกว่านี้ โดยเฉพาะเรื่องค่าแรกเข้า/การใช้
ระบบตัวร่วม/ตัวสำหรับการลดค่าครองชีพ ที่
ควรระบุให้ชัดเจนในสัญญา มิใช่ต้องมาเจรจา
ขอร้องเอกชนในภายหลัง เช่น กรณีที่ BTS
ยกเลิกตัวโดยสารประเภทเที่ยว 30 วัน (สิ้น
สุดเมื่อวันที่ 30 ก.ย. 2564) ซึ่งทราบว่ามิ
การร้องเรียนมายังสำนักงานคณะกรรมการ
คุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) เป็นจำนวนมาก
แต่ฝ่ายรัฐก็ไม่สามารถดำเนินการใด ๆ ได้
เพราะไม่มีสัญญากำกับไว้ เป็นต้น

ปีนี้สตาร์ทประมูลทางคู่เฟส 2

นายพิเชฐ กล่าวถึงความคืบหน้าแผน
การลงทุนรถไฟฟ้าทางคู่ เฟส 2 จำนวน 7
สายทางว่า ขณะนี้มี 3 สายทางที่มีความ
เป็นไปได้มากที่สุดในการดำเนินโครงการ คือ
1. สายขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 167
กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 29,748 ล้านบาท
2. ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ระยะทาง
308 กม. วงเงิน 37,527.10 ล้านบาท และ
3. ปากน้ำโพ-เด่นชัยระยะทาง 281 กม.
วงเงิน 62,859.74 ล้านบาท

สำหรับสายขอนแก่น-หนองคาย ปัจจุบัน
ได้รับการอนุมัติรายงานผลกระทบด้าน
สิ่งแวดล้อม (EIA) และผ่านความเห็นชอบ
จากคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย
(รฟท.) แล้ว ล่าสุดอยู่ระหว่างรอความเห็น
จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอคณะ
รัฐมนตรี (ครม.) ซึ่งมั่นใจว่าจะสามารถ
เสนอ ครม.และเปิดประกวดราคาได้ในปีนี้
โดยเส้นทางดังกล่าวมีความสำคัญที่ควรเร่ง
ลงทุน เพราะหลังจากรถไฟความเร็วสูงลาว-จีน
เปิดให้บริการเมื่อเดือน ธันวาคม 2564 พบ
ว่าสินค้าทางรางที่เข้ามาทางหนองคายเติบโต
ขึ้นอย่างมาก ขณะที่ทางรถไฟของไทยที่มี

ข่าวหุ้น Khao Hoon Circulation: 80,000 Ad Rate: 1,100	Section: First Section/หน้าแรก		
	วันที่: อังคาร 3 พฤษภาคม 2565		
	ปีที่: 28	ฉบับที่: 6930	หน้า: 1(กลาง), 28
	Col.Inch: 63.28	Ad Value: 69,608	PRValue (x3): 208,824
หวัข้อข่าว: กทม.ตองสีเขียว ขยายสัมปทาน รอผู้ว่าคนใหม่			
คลิป: สีสี่			

ปัจจุบันไม่พอรองรับ

ส่วนชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ได้รับการอนุมัติ EIA แล้วเช่นกัน เหลือรอการพิจารณาจากคณะกรรมการ รฟท.ซึ่งนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เร่งรัดให้ รฟท.นำเสนอคณะกรรมการฯ โดยเร็ว ด้านสายปากน้ำโพ-เด่นชัย ได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) พิจารณา EIA แล้ว เหลือรอนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และรอการพิจารณาของคณะกรรมการ รฟท. ซึ่งนายศักดิ์สยามได้เร่งรัดให้ รฟท.เสนอคณะกรรมการฯ โดยเร็วเช่นกัน

ด้านรถไฟทางคู่เฟส 2 อีก 4 สายทางที่เหลือ คือ เด่นชัย-เชียงใหม่ 189 กม. วงเงิน 56,837.78 ล้านบาท/ชุมพร-สุราษฎร์ธานี 168 กม. วงเงิน 24,294.36 ล้านบาท/สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา 321 กม. วงเงิน 57,375.43 ล้านบาท และ ชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ 45 กม. วงเงิน 6,661.37 ล้านบาทนั้น ยังไม่ผ่านการพิจารณา EIA จึงต้องรอดำเนินการในลำดับถัดไป ■