

“ระยะที่ ๒ (ปี พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๖๔)” เป็นระยะของการพัฒนาใหม่ที่ยั่งยืน เพื่อเปิดให้บริการเป็นเส้นรอบวง กระจายผู้โดยสารในเมืองอย่างทั่วถึง

“ระยะที่ ๓ (หลังปี พ.ศ.๒๕๖๔)” เป็นการพัฒนาระยะยาว เปิดเส้นทางสู่ย่านชานเมือง และรองรับผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่ในเมือง นั่นคือแผนแม่บท โดยคณะรัฐมนตรี ที่มีนายกรัฐมนตรีชื่อ “ชวน หลีกภัย”

มาเรื่องรถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสาย หลายพรรคการเมืองนำมาหาเสียง ผ่านไปกว่า ๑๐ ปีแล้ว ๒๐ บาทอย่างเง่งไปได้แค่ ๒ สถานี ที่เหลือเดินเอา

การหาเสียงเลือกตั้งปี ๒๕๕๔ “ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร” ไปขึ้นรถไฟฟ้า บีทีเอส จากสถานีอารีย์ลงสถานีโอโศก ไปต่อรถไฟฟ้าใต้ดิน เอ็มอาร์ที ไปลงสถานีศูนย์วัฒนธรรม

แล้วแถลงข่าวว่า

“นโยบายรถไฟฟ้า เอ็มอาร์ที ๒๐ บาทตลอดสาย มีความจำเป็นที่จะต้องเร่งดำเนินการเพื่อเป็นการแก้ปัญหาการจราจร เพราะปัจจุบันมีรถจำนวนมาก เพื่อลดค่าใช้จ่าย ลดมลภาวะ และนโยบายนี้เริ่มทำมาตั้งแต่สมัยรัฐบาลสมัคร สุนทรเวชแล้ว ทั้งหมดนี้เราจะเร่งทำให้เสร็จโดยเร็ว”

รัฐมนตรีคมนาคมยุครัฐบาลยิ่งลักษณ์มีอยู่ ๓ คนครับ

พลอากาศเอก สุกำพล สุวรรณทัต

จารุพงศ์ เรืองสุวรรณ

ชัชชาติ สิทธิพันธุ์

จบด้วย ๒๐ บาทได้ ๒ สถานีเหมือนเดิม ไม่มีอะไรขยับ ทั้งๆ ที่ตอนหาเสียงไปบอกชาวบ้านว่าจะเร่งทำให้เสร็จโดยเร็ว

วันนั้นคนมีหน้าที่เกี่ยวข้องให้คำตอบได้ระดับเทพมากครับ

พล.อ.อ.สุกำพล สุวรรณทัต ไม่รู้เรื่องรถไฟฟ้ามากหรอกครับ อาจเคยขึ้นไม่กี่ครั้งด้วยซ้ำ แต่ศิโยนเมื่อนั้นคือ ประภัสร์ จงสงวน มีตำแหน่งเป็นกรรมการผู้ช่วย รมว.คมนาคม บอกว่า

“...เรื่องการเก็บค่าโดยสาร ๒๐ บาทตลอดสายนั้น เป็นนโยบายของผม ต้องการผลักดันโครงการเกิดขึ้นได้ก่อนที่การก่อสร้างโครงข่ายจะครบทั้ง ๑๐ สาย แต่ก็ต้องไปดูว่าทำได้หรือไม่ หากทำไม่ได้ก็ไม่ผิดสัญญาที่ได้หาเสียงไว้ เพราะตอนหาเสียงบอกไว้ว่าจะเก็บ ๒๐ บาทเมื่อสร้างรถไฟฟ้าครบ ๑๐ สายทางแล้ว...”

สรุปคืออะไรครับ ตอนหาเสียงลืมนิดเรื่องนี้ไปหรือไร

มันเข้าข่ายต้มประชาชนหรือเปล่า ใครรู้ช่วยตอบที

หลังจากนั้น “ชัชชาติ สิทธิพันธุ์” เข้ามารัฐบาลยิ่งลักษณ์ ก็ไปเล่นเรื่องใหม่แล้วครับใหญ่กว่าเดิมมาก

รถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสายถูกกองทิ้งไว้ หันมาเสนอ อภิเมหาโปรเจกต์ ปฏิวัติโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งรถไฟความเร็วสูง มูลค่า ๒ ล้านล้าน

ตามให้ทันนะครับ จาก ๒๐ บาทตลอดสาย ไป ๒ ล้านล้าน

กองเชียร์ “ชัชชาติ” ตบเข้าฉาด ถ้าศาลรัฐธรรมนูญไม่ล้มเสียก่อน ตอนนี้ได้นั่งรถไฟความเร็วสูง ไม่ต้องอายลาวแล้ว

ถ้าไม่มีรัฐประหารผลงาน “ชัชชาติ” เพียบ

ก็น่าเสียดายจริงๆ ครับ รัฐบาลยิ่งลักษณ์ พรรคเพื่อไทย ไม่นำรวมหัวกันเสนอร่างกฎหมายนิรโทษโก่งให้ทักษิณเลย

ถ้าวันนั้น “ชัชชาติ” ช่วยค้ำไว้ ป่านนี้คงได้นั่งรถไฟความเร็วสูงไปกินข้าวเที่ยงที่เชียงใหม่แล้วกลับมานอนที่กรุงเทพฯ กันแล้ว

น่าเสียดายจริงๆ

ครับ...มาถึง สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย เห็นมีคนไปจับคู่ “ชัชชาติ” ชนกับ “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” ดูให้ดีๆ นะครับ ๒ คนนี้อาจคิดไปในทิศทางเดียวกันก็ได้ อย่าเพิ่งด่วนสรุปว่า ต้อง “ชัชชาติ” เท่านั้นถึงจะถูกต้อง

นี่ไม่ใช่ครั้งแรกที่มีปัญหา สมัยรัฐบาลทักษิณ มีผู้ว่าฯ กทม. ชื่อ อภิรักษ์ โกษะโยธิน ขอให้คณะรัฐมนตรี อนุมัติเงินลงทุน ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าบีทีเอสช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระยะทาง ๒.๒ กิโลเมตร

งานโยธาเสร็จมานานแล้ว แต่เปิดให้บริการไม่ได้ เพราะไม่มีราง ไม่มีสถานี และไม่มีระบบอาณัติสัญญาณ

แต่รัฐบาลไม่ยอม โสเภณีเอาเก็บเอกชนจะซื้อสัมปทานกลับมาเป็นของรัฐ

ดิ่งกันไปดิ่งกันมา สุดท้าย กทม. ตัดสินใจควักเงินลงทุนเอง คนที่เดินทางข้ามฝั่ง กทม.-ฝั่งธนฯ ได้นั่งรถไฟฟ้าสมใจ

มาที่ส่วนต่อขยาย ขยายแบริง-สมุทรปราการ อี๋มๆ กันในรัฐบาลลุงตู่ ระหว่างกระทรวงคมนาคม กับกระทรวงมหาดไทย เกี่ยวกับการขยายสัญญาสัมปทาน ออกไปอีก ๓๐ ปี

ทางภูมิใจไทยเขาคัดค้าน ตบเท้ากันไม่เข้าประชุม ครม.มาหลายรอบแล้ว

ฉะนั้นเมื่อ “ชัชชาติ” ไม่อยากต่อสัญญา ก็มี “ศักดิ์สยาม” นี่แหละเป็นแนวร่วม

ลำพังผู้ว่าฯ กทม.ทำอะไรไม่ได้หรอกครับ ส่วนรัฐบาลเขาก็ยังเกียจกันไม่จบ

เรื่องเงินๆ ทองๆ คุณกันให้ชัดเจนนะครับ ไม่งั้นพลาดขึ้นมา มีชื่อติดชาร์ต...

ผู้สร้างตำนานค่าโง่รอบใหม่.