

ส่องเมกะโปรเจกต์

คมนาคม : ที่สุดแห่งมหากาพย์

6

ที่สุดแห่ง...มหากาพย์ เมกะโปรเจกต์คมนาคม

ปีนการส่งท้ายปี 2563 แบบ
อกล้นขวัญหาย เมื่อเกิดปรากฏการณ์
การระบาดโควิด-19 กลับมาเขย่าโลก
และประเทศไทยระลอกใหม่ และน่าจะ
ลากยาวไปตลอดปี 2564

ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเป็นการระลอกใหม่
เก่า-ระลอกใหม่ รัฐบาลยังต้องเดินหน้า
ลงทุนเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยเฉพาะ
โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของ
กระทรวงคมนาคม ที่ยังเป็นที่คาดหวัง
จะเป็นพระเอกกอบกู้เศรษฐกิจ

แต่ดูเหมือนตลอดปี 2563 ที่
ผ่านมา การรันโครงการต่าง ๆ ของ
“กระทรวงคมนาคม” ภายใต้อุปสรรค
ของ “คมนาคมโยนเต็ด” มีรัฐมนตรี
จาก 3 พรรคการเมืองบริหาร นำโดย
“ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” พรรคภูมิใจไทย
ที่คุมอำนาจเบ็ดเสร็จ “ถาวร เสนเนียม”
พรรคประชาธิปัตย์ และ “อธิรัฐ
รัตนเศรษฐ” พรรคพลังประชารัฐ
ยังผลักดันงานประมูลโครงการใหญ่
ในมือออกมาได้ไม่มากนัก นอกจาก
ปิดจ็อบงานเก่า

ปิดฉากมหากาพย์ทางด่วน

หลังเจรจายืดเยื้อกว่า 1 ปี เมื่อวันที่
18 ก.พ. 2563 “รัฐบาลประยุทธ์” ได้
ปิดฉากข้อพิพาทสัมปทานทางด่วนระหว่าง
“กทพ.-การทางพิเศษแห่งประเทศไทย”
กับ “BEM-บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้า



ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: พุธ 30 ธันวาคม 2563 - อาทิตย์ 3 มกราคม 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5319

หน้า: 1(ซ้าย), 6, 7

Col.Inch: 224.24 Ad Value: 302,724

PRValue (x3): 908,172

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: ที่สุดแห่ง...มหากาพย์ เมกะโปรเจกต์คมนาคม

กรุงเทพ” ที่มีต่อกันมายาวนาน 25 ปี ได้จบบริบูรณ์

หลัง “กรม.-คณะรัฐมนตรี” ใช้เวลามากกว่า 2 ชั่วโมง ก่อนจะประทับตราอนุมัติตามที่คมนาคมเสนอ หลังเพียรพยายามเจรจาอยู่หลายครั้งจนมาถึงจุดลงตัว

โดยขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน 3 โครงการ อีก 15 ปี 8 เดือน ให้หมดสัญญาพร้อมกันในวันที่ 31 ต.ค. 2578 แลกกับระบับข้อพิพาท จำนวน 17 คดี วงเงิน 58,873 ล้านบาท ประกอบด้วยทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน A B C จะขยายเวลาสัมปทาน 15 ปี 8 เดือน จากวันที่ 29 ก.พ. 2563-วันที่ 31 ต.ค. 2578, ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน D ขยายระยะเวลาจากวันที่ 22 เม.ย. 2570-วันที่ 31 ต.ค. 2578 และทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด ขยายระยะเวลาจากวันที่ 27 ก.ย. 2569-วันที่ 31 ต.ค. 2578 และจะปรับค่าผ่านทางอัตรา 10 บาท ในทุก 10 ปี และยกเว้นเก็บค่าผ่านทางในวันหยุดนักขัตฤกษ์ตามประกาศของสำนักนายกรัฐมนตรีตลอดอายุสัมปทาน

แม้ BEM จะไม่ได้ตามที่ใญ่อยากจะได้ แต่นับว่าเป็นทางออกที่ดีที่สุดภายใต้สถานการณ์เช่นนี้

ริสตาร์ตมอเตอร์เวย์บางใหญ่

โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กม. มี “ทล.-กรมทางหลวง” ดำเนินการ หลังหยุดชะงักไปร่วม 2 ปี ดิดหล่มค่าเวนคืนที่ดินเพิ่มขึ้น 12,032 ล้านบาท กว่าจะฝ่าด่าน ครม.อนุมัติให้เมื่อวันที่ 12 พ.ย. 2562 ที่ผ่านมา ต้องใช้เวลาเคลียร์ที่มาที่ไปของปัญหาอยู่หลายรอบ จากค่าก่อสร้างที่พุ่ง ทำให้เงินลงทุนโครงการทะยานตามไปด้วย จากเดิม 49,120 ล้านบาท เป็น 67,652 ล้านบาท แยกเป็นค่าก่อสร้าง 50,200 ล้านบาท ค่าเวนคืนที่ดิน 17,452 ล้านบาท



ขณะที่กรมทางหลวงเร่งตีเช็คจ่ายค่าเวนคืนให้ชาวบ้าน ส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับเหมาจนสามารถเปิดไซต์ก่อสร้างได้อีกครั้งจนครบ 25 สัญญา เมื่อต้นปี 2563 ที่ผ่านมา

ล่าสุดสามารถสปีดงานก่อสร้างที่เริ่มตอกเข็มตั้งแต่ปี 2559 คืบหน้าอยู่แค่ 10.20% จนรูดหน้า 44% เร็วกว่าแผน 5% ปัจจุบันสร้างเสร็จแล้ว 4 สัญญาในพื้นที่ จ.กาญจนบุรี

ภายในต้นปี 2564 เตรียมเซ็นสัญญากลุ่มกิจการร่วมค้า BGSR ประกอบด้วย บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์, บมจ.กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์, บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น และ บมจ.ราชกรู๊ป ผู้ชนะประมูล PPP gross cost ติดตั้งและบริหารระบบเก็บเงิน (O&M) ระยะเวลา 30 ปี ด้วยวงเงิน 17,809 ล้านบาท เพื่อเดินหน้างานระบบ คาดว่าจะเปิดใช้ปลายปี 2566 จะช่วยให้การเดินทางจากบางใหญ่-กาญจนบุรี ใช้เวลาเพียง 48 นาที เปรียบเทียบกับการเดินทางโดยใช้ทางหลวงแผ่นดินซึ่งใช้เวลา 2 ชั่วโมง 30 นาที

บริบทใหม่ทางด่วนพื้นหลอ

ถึงจะประมูลได้ผู้รับเหมาไปตั้งแต่วันที่ 22 พ.ค. 2562 แต่ถึงขณะนี้โครงการ

ทางด่วนพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก 18.7 กม. วงเงิน 29,154.230 ล้านบาท ของ “กทพ.-การทางพิเศษแห่งประเทศไทย” ยังเปิดไซต์ได้แค่ 2 สัญญา ก่อสร้างแบบพื้นหลอ

นั่นคือสัญญาที่ 4 งานสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาคู่ขนานสะพานพระราม 9 เชื่อมทางด่วนปัจจุบันของ บมจ.ช.การช่าง และสัญญาที่ 2 งานสร้างทางยกระดับจากเซ็นทรัลพระราม 2-โรงพยาบาลบางปะกอก 9 ของกิจการร่วมค้าซีทีบี ประกอบด้วย ไชน่า ฮาร์เบอร์-ทิฟฟากร-บุรีรัมย์ซึ่งยกก่อสร้าง

สำหรับสัญญาที่ 1 งานก่อสร้างทางยกระดับจากแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เซ็นทรัลพระราม 2 ระยะทาง 6.4 กม. มีกิจการร่วมค้า CNA มี บจ.ไชน่า สตีล คอนสตรัคชั่น เอ็นจีเนียริ่ง, บมจ.เนวาร์ตัน พัฒนาการ และ บจ.เอ.เอส.แอลโซซิเอท เอ็นจีเนียริ่ง (1964) เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด

และสัญญาที่ 3 งานก่อสร้างทางยกระดับจากโรงพยาบาลบางปะกอก 9-ด่านดาวคะนอง ระยะทาง 5 กม. มีกิจการร่วมค้า ไชน่าเรลเวย์-ซีวิล-บุญชัย เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด

หลังติดปมร้องคุณสมบัตินี้ของผู้ชนะ

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีอเพอร์ตี

วันที่: พุธ 30 ธันวาคม 2563 - อาทิตย์ 3 มกราคม 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5319

หน้า: 1 (ซ้าย), 6, 7

Col.Inch: 224.24 Ad Value: 302,724

PRValue (x3): 908,172

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ที่สุดแห่ง...มหากาพย์ เมกะโปรเจกต์คมนาคม



ประมูลตลอดปี 2563 ที่ผ่านมา ล่าสุด คณะกรรมการ (บอร์ด) กทพ. เมื่อวันที่ 16 ธ.ค. 2563 มีมติให้ประมูลทั้ง 2 สัญญานี้ใหม่ในต้นปี 2564 ทำให้โหม่ไลน์การเปิดบริการขยับไปอย่างน้อย 1 ปี จากเดิมในปี 2565

กลายเป็นมหากาพย์บทใหม่ สนามประมูลงานภาครัฐ คนที่เสนอราคาต่ำสุดมาตกม้าตายในรอบสุดท้าย

ไม่ต่างจากทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ช่วง N1 (แยกเกษตร-ศรีวิชัย) N2 (แยกเกษตร-นวมินทร์) และส่วนต่อเชื่อมวงแหวนรอบนอกตะวันออก มีเงินพร้อมสร้าง แต่ กทพ.ก็ยังคงเคลียร์ปมมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ไม่จบ เพราะไม่รับทุกข้อเสนอ

รอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ปรับแผนโครงการใหม่ ตัดช่วง N1 ออก แล้วเร่งสร้างช่วง N2 และต่อขยายวงแหวนตะวันออก ระยะทาง 10.6 กม. วงเงิน 14,382 ล้านบาท ที่ กทพ.ระดมทุนจากกองทุนรวมไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ (TFFIF) ไว้แล้ว เพื่อปลดภาระดอกเบี้ยที่แบกไว้ปีละ 1,300 ล้านบาท

ไฮเวย์ล้งตามหลอนไม่เลิก

แม้ว่าโครงการจะล่มสลายไปแล้ว แต่คำโง่ “ไฮเวย์ล้ง” ยังตามหลอนกระทรวงคมนาคมไม่เลิก หลังเมื่อปี 2562 ศาลปกครองสูงสุดพิพากษากลับคำพิพากษาศาลปกครองกลาง ยกคำร้องของกระทรวงคมนาคมและ “ร.พ.ท.-การรถไฟแห่งประเทศไทย” และ

ให้บังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการตามข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 และข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 จ่ายค่าก่อสร้างโครงการ 11,888 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย 7.5% รวมประมาณ 24,798 ล้านบาท ให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับจากวันที่คดีถึงที่สุด รวมทั้งให้คืนค่าธรรมเนียมศาลในชั้นอุทธรณ์ให้กับ “บจ.ไฮเวย์ล้ง (ประเทศไทย)” ทั้งหมด

แต่ “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” เจ้ากระทรวงคมนาคม สั่งให้หาหลักฐานต่อสู้คดีใหม่ ตั้งแต่ก้าวแรกที่เข้ามารับตำแหน่ง โดยเดินทางต่อสู้ 2 ขา ขาหนึ่งยื่นศาลปกครองตรวจสอบการจดทะเบียนของบริษัทไฮเวย์ล้ง ยื่นฟ้องขอให้ศาลมีคำสั่งให้นายทะเบียน คือ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์เพิกถอนการจดทะเบียนย้อนหลังของไฮเวย์ล้ง โดยขอให้เพิกถอนตั้งแต่ปี 2533 ที่มีการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

อีกขาหนึ่งยื่นหนังสือถึงผู้ตรวจการแผ่นดินพร้อมด้วยความเห็นต่อศาลรัฐธรรมนูญ ให้พิจารณาวินิจฉัยกรณีศาลปกครองสูงสุดกลับคำพิพากษาศาลปกครองกลาง โดยให้นับอายุความตามมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 เมื่อวันที่ 27 พ.ย. 2545 ที่ให้นับอายุความฟ้องคดีปกครองตั้งแต่วันที่ศาลปกครองเปิดทำการ โดยมองว่ามติดังกล่าวไม่ได้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย เพราะไม่ได้ส่งให้สภาผู้แทนราษฎรตรวจสอบ และไม่มีการ

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา จึงไม่ชอบด้วยกฎหมายและไม่สามารถใช้บังคับได้ รอศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาเช่นกัน

ผ่านมา 30 ปี คดี “คำโง่ไฮเวย์ล้ง” ยังเป็นมรดกตกทอดจากรัฐบาลยุค รสช. มาถึงยุครัฐบาลประยุทธ์ในปัจจุบัน

รถไฟฟ้าสัมปทานช้าโครอยาแตะ
รถไฟฟ้าสารพัดสีที่สร้างเสร็จ กำลังสร้าง รอวันเปิดให้บริการ มี 2 กลุ่มทุนที่กุมสัมปทานเดินรถไว้ไม่มี “BTSC-บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ” ของเจ้าพ่อรถไฟฟ้าบีทีเอส “ศิริ กาญจนพานิช” ยึดหัวหาดกรุงเทพมหานคร (กทม.) คำว่าสัมปทานเส้นทางผ่าเมือง 23.5 กม. จากหมอชิต-อ่อนนุช และสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน ระยะเวลา 30 ปี ลื่นสุดวันที่ 4 ธ.ค. 2572

พ่วงสัญญาจ้างเดินรถระยะยาว 30 ปี ส่วนต่อขยาย “สะพานตากสิน-บางหว้า และอ่อนนุช-บางรี” และส่วนต่อขยายใหม่ “บางรี-สมุทรปราการ และหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต” ที่ กทม.รับโอนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หมดสัญญาพร้อมกันในปี 2585 รวมระยะทางทั้งสิ้น 68.25 กม.

ยังรุกคืบรับสัมปทานที่ “รฟม.-การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” ร่วมลงทุน PPP net cost ระยะเวลา 33 ปี ร่วมแสนล้าน ก่อสร้างรถไฟฟ้าโมโนเรล 2 สายแรก สายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) และสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) เตรียมทยอยเปิดในเดือน ต.ค. 2564

ล่าสุด ยื่นประมูลชิงสัมปทานสายสีส้ม “บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี” ที่ รฟม.ให้เอกชนร่วมลงทุน PPP net cost หาเงิน 1.28 แสนล้าน ก่อสร้างช่วงตะวันตก “บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม” จัดหาระบบและรับสัมปทานเดินรถทั้งโครงการ 30 ปี

สนามนี้มี 2 กลุ่มทุนเข้าชิง คือ กลุ่มบีทีเอสเฟอริก บมจ.ซีโน-ไทยฯ ธุรกิจรับเหมาของ “ตระกูลชาญวีร์กุล” แข่งกับกลุ่ม BEM (บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ) ธุรกิจเ็นเครือ ช.การช่างของ “ปลิว ตรีวิศวะเวทย์” ผู้กุมสัมปทาน

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/หรือฟเฟอรต์

วันที่: พุธ 30 ธันวาคม 2563 - อาทิตย์ 3 มกราคม 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5319

หน้า: 1(ซ้าย), 6, 7

Col.Inch: 224.24 Ad Value: 302,724

PRValue (x3): 908,172

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: ที่สุดแห่ง...มหากาพย์ เมกะโปรเจกต์คมนาคม

รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินหัวลำโพง-บางซื่อ และส่วนต่อขยายบางซื่อ-ท่าพระ และ หัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 48 กม. หมุดพร้อมกันในปี 2592

หลัง รฟม.รวมสัมปทานเดิมจะสิ้นสุดในปี 2572 และสัญญาใหม่เป็นสัญญาเดี่ยว และยังได้สัญญาจ้างเดินรถสายสีม่วง “เตาปูน-คลองบางไผ่” 30 ปี วงเงินกว่า 8.2 หมื่นล้านบาท

ขณะที่ “สายสีแดง” วิ่งจากตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) จ้างบริษัทลูก “บจ.รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.” ที่หมดภารกิจเดินรถแอร์พอร์ตลิงก์ จะเปลี่ยนผ่านให้ “กลุ่ม ซี.พี.” มารับช่วงต่อในเดือน ต.ค. 2564 ทำหน้าที่เดินรถสายสีแดงชั่วคราว ระหว่างรอสรุป PPP เดินรถ

สายสีแดงทั้งโครงการ ตามนโยบาย “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” เจ้ากระทรวงคมนาคม จะเปิดประมูลในปี 2565

สายสีแดงใครจะคว่ำสัมปทานไปครอง คงต้องลุ้นกันยาว ๆ

แต่ที่กำลังลุ้นกันหนักสัมปทานสายสีเขียวที่ยังปิดดีลไม่ลงสักที ทั้งที่กรมเศรษฐกิจจอนุมัติไปเมื่อเดือน พ.ย. 2562 ที่ผ่านมา และแม้จะมีคำสั่ง ม.44 ที่ทำให้ “กระทรวงมหาดไทย-กทม.” เจรจากันได้จบครบถ้วนก็ตาม

ล่าสุดยังติด 4 ประเด็นของคมนาคม ออกมาข่ม ปมความครบถ้วนตามหลักการ พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 2562 ค่าโดยสารสูงสุด 65 บาท ที่ยังแพงเทียบสายสีน้ำเงินเก็บ 42 บาท รัฐจะเสียโอกาสในการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ที่จะรับโอนจากเอกชน และการจ้าง BTSK วิ่งส่วนต่อขยายเมื่อปี 2555 ยังอยู่ในขั้นตอนไต่สวนของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ควรรอให้การพิจารณาดังกล่าวมีผลไปก่อน

เช่นเดียวกับ “สายสีส้ม” ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม ที่ติดปมฟ้องร้องเกณฑ์ประมูลใหม่ ยังเป็นที่จับตาข้อพิพาทระหว่างบีทีเอส-รฟม. ศาลจะมีคำสั่งออกมาให้เดินหน้าเกณฑ์เก่าที่ชี้ขาดผู้แพ้ผู้ชนะที่ “ราคา” หรือเกณฑ์ใหม่ที่ รฟม.ให้เปิดซองเทคนิคและราคาพร้อมกัน และใช้คะแนน “เทคนิค” 30 คะแนน พิจารณารวมกับ “การเงิน” 70 คะแนน

อีกปมคงจะไม่จบง่าย ๆ รถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยายช่วงรัชดา-ลาดพร้าว-แยกรัชโยธิน ระยะทาง 2.6 กม. ที่กลุ่มบีทีเอสเสนอลงทุนเพิ่ม 3,779 ล้านบาท จากสัมปทานสายหลัก “ลาดพร้าว-สำโรง” แต่ติดเงื่อนไขที่ รฟม.ให้เขียนเพิ่มเติมในสัญญาว่าจะเปิดโอกาสให้มีการเจรจาเมื่อ BEM ผู้รับสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน พิสูจน์ได้ว่าบริษัทได้รับผลกระทบจากการเปิดให้บริการสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย

ถึงขณะนี้ยังไม่มียุติ แต่เมื่อสายหลักเปิดบริการในปี 2565 บีทีเอสยังไม่ได้รับเงื่อนไข รฟม.ก็ถือว่าส่วนต่อขยายนี้ถูกพับไปโดยปริยาย

ปฏิรูป “ชสมก.” ดิดวงวนหนี

ยังคงเป็นที่จับตาแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ชสมก.) เพื่อปลดภาระหนี้กว่า 1.27 แสนล้านบาท ที่ตกมาอยู่ในมือของพรรคภูมิใจไทยอีกครั้ง หลังเคยเซ็นมาแล้วสมัย “โสภณ ชาร์มย์” นั่งเป็นเจ้ากระทรวงคมนาคม ครึ่งล่าสุดนี้ “อนุทิน-ศักดิ์สยาม” แท้ก็ทีมเตรียมดินแผนฟื้นฟูเข้าสู่ที่ประชุม ครม.ให้ได้ในเดือน ม.ค. 2564 หลังรอเกือบมาหลายนัด ขณะนี้รอ “อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ” ชุนคั้งคนใหม่ เจียรระโนเรื่องภาระหนี้ที่คมนาคมจะไล่ให้รัฐรับภาระแทนทั้งหมด จึงทำให้แผนฟื้นฟู ชสมก.ยังติดอยู่ที่คั้งและ

สภาพัฒน์ที่ขอสแกนข้อมูลอย่างถี่ถ้วน สำหรับแผนฟื้นฟูฉบับใหม่เวอร์ชันภูมิใจไทย จะปฏิรูปเส้นทางรถเมล์ 162 เส้นทาง มีกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้กำกับเส้นทางเอกชนและ ชสมก. กำหนดค่าโดยสารอัตราเดียว 30 บาท/คน/วัน นั่งได้ไม่จำกัดจำนวนเที่ยว

ให้ ชสมก.โละรถเก่าเช่ารถโดยสารไฟฟ้า (EV) ปรับอากาศ 2,511 คัน ระยะเวลาเช่า 7 ปี จ้างเอกชนวิ่งตามระยะทาง ทั้งในส่วนของเส้นทาง ชสมก. 108 เส้นทาง และรถร่วมเอกชนจะให้วิ่ง 54 เส้นทาง 1,500 คัน มีทั้งรถโดยสารไฟฟ้าและ NGV เพื่อปลดภาระการซ่อมบำรุง โดยรถใหม่จะทยอยออกวิ่งบริการในปี 2564-2565 เป็นต้นไป

ขอให้รัฐสนับสนุนเงิน 4,560 ล้านบาท เออร์ลิพนักงาน 5,301 คน เพื่อรีดไขมันองค์กร ยังมีแผนให้เอกชนเช่าที่ดินอยู่จอดรอยุติคนแวนรถไฟฟ้าได้แก่ อุบางเขน พื้นที่ 11 ไร่ มีราคาตลาดมูลค่า 1,148.25 ล้านบาท เหมาะสมพัฒนา ศูนย์การค้า โรงแรม และอู่มีนบุรี พื้นที่ 10 ไร่ มีราคาตลาดมูลค่า 347 ล้านบาท เหมาะสมพัฒนาเป็นอพาร์ทเมนต์และตลาด

หากเดินตามแผนนี้ “ศักดิ์สยาม” การันตีว่า ชสมก.จะพลิกผลประกอบการเป็นบวกใน 7 ปี แต่ในช่วงเปลี่ยนผ่านรัฐจะต้องสนับสนุนบริการสาธารณะ 7 ปี วงเงิน 9,674 ล้านบาท และรับภาระหนี้ 127,786.109 ล้านบาท เป็นหนี้จากพันธบัตร 64,339.160 ล้านบาท เงินกู้ระยะยาว 63,446.949 ล้านบาท