



วิเคราะห์ : ปริศนาการไฟฟ้าสายสีเขียว ทุกฝ่ายควรร่วมมือชัชชาติ คลื่นคลายปม

ไม่น่าเชื่อว่าเพียงแค่ นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ออกมาระบุว่า ค่าโดยสารควรจะอยู่ที่ 59 บาทตลอดสาย การเมืองสนามใหญ่ โดยเฉพาะพรรคภูมิใจไทย รั้งชัยกันสุดสุด เหมือนกับว่าอาการแลนดslideจากคะแนนเลือกตั้งของชัชชาติ และการทำงานจริงจังของชัชชาติ

อาจจะกลายเป็นภาพเปรียบเทียบที่ทำให้บรรดาพรรคการเมืองหัวรัฐบาล ยิ่งดูต้อยมากขึ้นไปเรื่อยๆ จนถึงระดับกลายเป็นพรรคเล็ก กลายเป็นพรรคตกอันดับ

หรือไม่เช่นนั้น หากไม่อยากจะตกลงมาเป็นพรรคต่ำลึบ ก็อาจจะต้องระดมทรัพยากรอัดกระสุนดินต้อยอย่างหนักหน่วง เพื่อแลกกับการรักษาเก้าอี้ไว้ให้คงเดิม

แต่ก็ยังงงกับพรรคภูมิใจไทย ที่ นายสิริพงศ์ อังคสกุลเกียรติ ส.ส. ศรีสะเกษ ใช้การจับประเด็นมาทวงถามราคารถไฟฟ้า 30 บาท อ้างว่านายชัชชาติเคยระบุเอาไว้ เลยเจอทั้งทัวร์ลง ทั้งเอาเทพคำพูดของนายชัชชาติมายืนยัน ว่าความจริงที่แท้เป็นอย่างไร

เพียงแต่คณะทัวร์ โดยเฉพาะที่เป็นแฟนคลับ เป็น FC ของชัชชาติ อาจจะแรงไป ที่ไล่ สิริพงศ์ ให้กลับไปทำ ศรีสะเกษให้ดีกว่าเดิมหรือไม่ ยังดีที่ สิริพงศ์ ไม่ถึงกับร้องไห้ แค่ออกมาบอกว่าถามไม่ได้หรือ ในเมื่อถามมาตั้งแต่สมัย อัศวิน ขวัญเมือง แล้ว

งานนี้ แม้แต่ชัชชาติ ยังต้องสะกิดเตือนว่า คณะทัวร์ ต้องใจกว้าง รับฟังคำติคำชี้แนะบ้าง อันไหนเป็นคำดีที่มี

เหตุผลก็พร้อมที่จะนำมาปรับปรุงแก้ไข

ยิ่งทำให้ภาพของคนทำงาน คนที่ทำเพื่อประชาชนของชัชชาติ ยิ่งดูดีมากขึ้นไปอีก

เพราะจริงๆ แล้ว สิ่งที่ สิริพงศ์ ถามนั้นสามารถถามได้ว่าเป็น 30 บาทได้หรือไม่ แต่ที่พลาดคือการถามในลักษณะทวงสัญญา อ้างว่าชัชชาติเคยหาเสียงไว้ จึงควรทำตามคำพูด ตรงนี้แหละที่พลาด เพราะชัชชาติไม่เคยพูดว่า ตลอดสายจะเป็น 30 บาท

และที่เข้าช่วยพลาดอีกอย่างก็คือ เรื่องรถไฟฟ้าสายสีเขียวนั้น ภูมิใจไทย ที่มีนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการที่ดูแลกระทรวงคมนาคม ได้ปะทะกับ กทม. ยุคอัศวินขวัญเมือง และกระทรวงมหาดไทย ที่มี อนุพงษ์ เผ่าจินดา เป็นรัฐมนตรีว่าการมาโดยตลอด

ถึงขั้นวอล์คเอาท์กันเลยทีเดียว ดั่งนั้นต้องถือว่า ส.ส. ภูมิใจไทยควรที่จะต้องมีข้อมูลเรื่องรถไฟฟ้าสายสีเขียวก่อนที่สุด การทวงถาม จึงควรจะเป็นการทวงถามไปที่ กระทรวงคมนาคม กับ กระทรวงมหาดไทย ว่าที่จริง กันอยู่นั้น ตกลงจบแล้วหรือยัง แล้วจะเดินหน้าต่อกันอย่างไร

ดังนั้น พอมาทวงถามกับชัชชาติ แคมป์พลัดในสาระ เพราะไปมุ่งว่าชัชชาติประกาศเป็นนโยบาย หรือให้คำมั่นสัญญาเอาไว้ ก็เลยกลายเป็นประเด็นร้อนลวกมือเสียเอง

จริงๆ ถ้าถาม ศักดิ์สยาม ชิดชอบ ก็จะได้ข้อมูลที่ชัด เพราะ ศักดิ์สยาม ก็ออกมาบอกเองเลยว่า กรณีการเจรจาสัญญา

รถไฟฟ้าสายสีเขียวที่นั่น คิดว่ารอดูให้ชัดเจนก่อนดีกว่า เพราะเรื่องรถไฟฟ้าสายสีเขียวต้องไปดูที่ต้นเรื่อง เหมือนกับเราสวมเสื้อถ้ากัลดกระดุมเม็ดแรกผิด ก็จะกัลดผิดทุกเม็ด อย่าดูปลายทาง ขอให้ดูที่ต้นทาง

ซึ่งก็ใช้อย่างที่ศักดิ์สยามพูด ว่าต้องไปดูต้นทาง และต้นทางที่ว่่านั้นเกิดขึ้นก่อนที่ ชัชชาติจะมาเป็นผู้ว่า กทม.

ยิ่งปมที่สัญญาสัมปทานจะหมดในปี 2572 แต่ปรากฏว่ามีสัญญาให้บริการเหลือไปอีก 13 ปี คือไปจนถึงปี 2585 นั้น เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นในยุคที่ สุขุมพันธุ์ บริพัตร ซึ่งตอนนั้นอยู่พรรคประชาธิปัตย์ เป็นคนทำเป็นคนเซ็นเอาไว้

ถือเป็นหนึ่งในการต่อสัญญาล่วงหน้าทีพิศดารและถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างมากในยุคนั้น

จึงเป็นด้วยกับที่ศักดิ์สยามบอกว่าให้ไปดูต้นเรื่องให้ดี

รวมทั้งประเด็นที่ ปลัดกระทรวงคมนาคมได้เชิญปลัด กทม.มาหารือแต่ยังไม่ได้อธิบาย เพราะหลายเรื่องที่เป็นเอกสารกระทรวงคมนาคมเคยขอไป ปัจจุบันก็ยังขอยังไม่ได้รับ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสัญญา หรือเรื่องอื่นๆ

ตรงนี้ก็ถือเป็นคำถามตัวโตในยุคอัศวิน ขวัญเมือง ซึ่งชัชชาติเอง ก็ต้องเข้ามาดูว่า เพราะอะไรสัญญาหรือเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว ถึงได้กลายเป็นเรื่องลึกลับ หรือขอดูยากเย็นเหลือเกิน

“ผมจึงบอกว่าทุกเรื่องถ้าดำเนินการตามระเบียบกฎหมายมติคณะรัฐมนตรี เราต้องมีหลักธรรมาภิบาล คือมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ มีส่วนร่วม และสุดท้ายต้องรับฟังความเห็นของพี่น้องประชาชน เรื่องรถไฟฟ้าสายสีเขียว อย่างที่ผมเคยบอกไป เรามีข้อท้วงติงให้ดำเนินการให้ครบตามนี้ ซึ่งก็ต้องรอทาง กทม.” ศักดิ์สยาม ระบุ

และยังบอกด้วยว่า เรื่องนี้เป็นเรื่องระดับฝ่ายข้าราชการประจำที่ปฏิบัติงาน เพราะความจริงสิ่งที่ตนดำเนินการไปนโยบายที่มอบไป ชัดเจนอยู่แล้ว

“ผมไม่เคยไปขัดขวางอะไรที่ดำเนินการถูกต้องตามกฎหมาย แต่ถ้าไม่ถูกต้องก็เป็นเรื่องที่เราจะต้องแสดงความเห็นว่ามันไม่ถูกต้อง และที่ผมบอกว่ากัลดกระดุมผิดนั้นขอให้ไปดูการเริ่มต้นของการก่อหนี้ ว่าได้ใช้ระเบียบกฎหมายหรือไม่” ศักดิ์สยามกล่าว

และว่า เพราะเหตุเองจึงต้องเตือนว่า ถ้าไม่ไปดู สุดท้ายแล้วถ้ากัลดกระดุมเม็ดแรกผิด แล้วเราไปต่อ ซึ่งไม่รู้ว่าจะ

ที่เท่าไรแล้วตอนนี้ คนที่มากัดต่อแล้วผิดก็จะผิดไปด้วย
ข้อนี้ชัชชาติ จำเป็นต้องฟัง และระวังการกัลดกระดุมผิด จากที่มีคนเริ่มต้นกัลดผิดเอาไว้ตั้งแต่แรก

รวมทั้งศักดิ์สยามเอง หากยึดมั่นในผลประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชน ก็ต้องโดดเข้ามาช่วยแก้ไขเรื่องนี้อย่างเต็มที่กำลังด้วย

จะรอแค่มาประท้วง มาวอล์คเอาท์ไม่ได้อีกแล้ว เพราะปัญหานี้หมักหมมมานานในยุครัฐบาลประยุทธ์ จันทร์โอชา ซึ่งศักดิ์สยามก็ร่วมรัฐบาลอยู่

ถึงได้บอกว่า ส.ส. ภูมิใจไทยนั้นทวงถามได้ แต่ก่อนทวงถามไปเรียนรู้ขอข้อมูลที่ชัดเจนจากผู้ใหญ่ภายในพรรคก่อน จะดีทีที่สุด

อย่างไรก็ตาม เรื่องนี้กลายเป็นประเด็นที่สังคมสนใจไปแล้ว การแก้ไขปัญหา จึงน่าที่จะรวดเร็วขึ้น

การวางแผนทีพิศดารต่างๆ เอาไว้ ให้ตรงกลางเป็นของ กทม. ส่วนหัวท้ายที่เป็นส่วนต่อขยาย กลายเป็นคนละส่วน แลเมื่อก่อนไปใช้อำนาจ คสช. มาตรา 44 มาผูกเป็นปมเข้าไว้ก็ไม่ได้แปลกหรอกที่จะยุ่งอีรุงตุงนังขนาดนี้

ล่าสุดในการประชุมคณะกรรมการกิจการ (กมธ.) คมนาคมสภาผู้แทนราษฎร ที่มีนายโสภณ ชาร์มย์ ส.ส. บุรีรัมย์ พรรคภูมิใจไทย (ภท.) เป็นประธาน กมธ. ได้เชิญ ชัชชาติ เข้าชี้แจงเกี่ยวกับระบบขนส่งและการจัดการคมนาคมทั้งระบบใน กทม. เพื่อฝ่ายนิติบัญญัติจะได้สนับสนุนให้งานของ กทม.เดินไปได้

ซึ่ง ชัชชาติชี้แจงว่า กทม. มีหลายหน่วยงานที่ต้องดูแลเรื่องคมนาคมและการจราจรทางถนน โดย กทม. รับผิดชอบเพียงแค่ฟุตบาทเป็นหลัก ส่วนไฟจราจรเป็นหน้าที่ของตำรวจจราจร ส่วนถนนเส้นหลักเป็นหน้าที่ของกรมทางหลวงดูแล ส่วนคลองกรมเจ้าท่าดูแล ส่วนรถไฟ กทม. ดูแลแค่สายเดียว คือสายสีเขียวเพราะเป็นสายหลัก ส่วนสายอื่นๆ 7-8 สายและแอร์พอร์ตลิงก์ กทม. ไม่ได้ดูแล ซึ่งนโยบายของ กทม. คือเป็นผู้ประสานงาน เช่น การจราจรทางถนนตนได้ไปหารือกับตำรวจ เพราะปัจจุบันตำรวจเป็นผู้ควบคุมไฟจราจร แต่ใช้ระบบแมนนวล ต่างคนต่างดูแล แต่ทรัพยากรเรามีจำกัดจึงต้องใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วย

โดย กทม. พร้อมทั้งจะตั้งงบประมาณ เพราะทางตำรวจคงไม่สามารถตั้งงบประมาณในส่วนนี้ได้ เพื่อที่จะสามารถดูแลระบบการจราจรที่ดีขึ้น รวมถึงเรื่องการจ่ายใบสั่งเพื่อเก็บ

ค่าปรับ ซึ่งค่าปรับครั้งนี้ช่วยชัฟเฟอร์ระบบการเงิน ซึ่ง กทม. เริ่มดำเนินการที่จะทำระบบอัจฉริยะแล้ว และหาก กทม. จะให้งบประมาณมาดำเนินการ กทม.ก็ไม่ต้องชั่ง เพราะถือว่าเป็นประโยชน์ของประชาชน นอกจากนั้น ยังต้องปรับปรุงถนนหลายจุดต่างๆ และให้เทศกิจมาช่วยจราจร ซึ่งอนาคตมีแนวคิดที่จะโอนตำรวจจราจรมาให้ กทม. ซึ่งเราต้องดูอีก ครั้ง เพราะตำรวจจราจรมีภารกิจหลายอย่างที่อาจจะมีเรื่องขัดข้องอยู่ และต้องดูว่าหากโอนมาเขามีความพร้อมแค่ไหน

ส่วนเรื่องระบบขนส่งมวลชน ทาง กทม. กำลังพิจารณาเดินรถเมล์บางจุดเสริมกับ ขสมก. เพราะขณะนี้ใบอนุญาตอยู่ที่กรมขนส่ง ไม่ได้อยู่ที่ ขสมก. ดังนั้น กทม.สามารถขออนุญาตเดินรถในบางเส้นทางได้ ซึ่งเวลานี้บางเส้นทาง ขสมก. ขาดระยะ รถของ กทม.ก็จะเข้าไปเสริม ซึ่งอาจจะเลือกเส้นทางที่มีความสอดคล้องกับรถไฟฟ้า รวมทั้งเสริมรถให้กับคนพิการที่มีการร้องเรียนว่ารถไม่พอด้วย อย่างไรก็ตาม ปัญหาหนักอกที่สุดคือ เรื่องรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยเฉพาะที่ กทม. อยู่ในแผนคือสายสีเทา จากเรียนส่วนรวมอินทราไป พระราม 3 และสายสีเงินบางนาสุวรรณภูมิ ซึ่งแนวคิดของคนที่ยังไม่ได้นำเข้าหารือในสภา กทม.เราคิดว่าในโครงการขนาดใหญ่ขนาดนี้จะให้รัฐบาลเป็นผู้ลงทุน เพราะ กทม. ไม่มีผู้เชี่ยวชาญ

สำหรับเรื่องตัวร่วมเป็นตัวเดียวแต่ราคาเดียวกัน โดยมีผู้รับผิดชอบคนเดียวซึ่งจะเป็นผู้เคาะราคา โดยจะมีการเจรจาให้รัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบร่วมกัน ส่วนสายสีเขียวที่ยังมีปัญหาค้างอยู่ยังมีปัญหาต่อเนื่องเยอะ เพราะสัญญาที่ทำผูกพันเยอะ เพราะสัมปทานจะหมดสัญญาปี 72 และหลังจากนั้นจะมีการประมูลใหม่จะใช้ระบบอย่างไร จะเอาไปรวมแล้วคิดระบบตัวร่วมกัน แต่บังเอิญว่าปี 72-85 เขาเซ็นสัญญาล่วงหน้าไปแล้วในการจ้างเอกชนเดินรถ ซึ่งเป็นสัญญาผูกพันกับเอกชน ซึ่งต้องดูเงื่อนไขว่าเราจะทำอะไรตามที่ควรจะเป็นไม่ได้ และเรามีภาระเรื่องหนี้ที่รัฐบาลลงทุนไปแล้วโอนให้ กทม. รวมกับหนี้ที่ไปจ้างเดินรถแล้วยังไม่ได้จ่ายเขาอีกประมาณ 1 แสนล้านบาท ซึ่งสุดท้ายก็ต้องมาดูอีกครั้งว่าจะจ่ายหนี้อย่างไร ซึ่งเรื่องเหล่านี้เป็นข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นมาแล้วเราก็ต้องดูแลต่อไป

“หลายเรื่องที่เกิดขึ้นมาก่อน อย่างรถไฟฟ้าสายสีเขียว เราตัดสินใจเองไม่ได้ เพราะเกิดภาระหนี้จำนวนมาก เราจึงต้องเอาเข้าสู่สภา กทม. เพื่อให้ช่วยตัดสินใจ”

ส่วนข้อเสนอของให้เก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าในเขตแดนไม่เกิน 59 บาทนั้น รถไฟฟ้าแบ่งเป็น 3 ส่วน ส่วนขยายที่ 1 เราเก็บค่าโดยสาร 15 บาท ส่วนสีแดงเก็บค่าโดยสาร 44 บาท แต่ส่วนขยายที่ 2 ไม่เคยเก็บเลย แต่ไม่ได้ฟรีเนื่องจาก กทม. จ้างเอกชนเดินรถ

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย TDRi จึงเสนอให้ขยายเขตแดนเป็นไม่เกิน 59 บาท ในทั้ง 3 ส่วน ขณะที่สภาองค์กรของผู้บริโภค ออกมาระบุ มีประชาชนเพียง 3 เปอร์เซ็นต์ที่ใช้บริการรถไฟฟ้า หากเอามาใช้ประชาชนไปใช้จ่ายในส่วนนี้อาจจะไม่ค่อยแพร่ นั่น

“ยืนยันว่าแนวคิดการเก็บค่าโดยสารเขตแดนไม่เกิน 59 บาท เป็นเพียงการแก้ปัญหาระยะสั้นในส่วนขยายที่ 2 เท่านั้น ดังนั้นข้อเสนอของสภาองค์กรของผู้บริโภค ที่ให้เก็บค่าโดยสารเขตแดนไม่เกิน 44 บาท จึงเป็นไปได้ยาก เพราะแค่ในส่วนสีแดงเก็บ 44 บาทก็ขาดทุนแล้ว นอกจากนี้ แนวคิดตัวร่วม อย่าเข้าใจผิดว่าจะเป็นวิธีแก้ไขปัญหาการขาดทุนได้ เพราะตัวร่วมเป็นเพียงการอำนวยความสะดวกในการชำระเงิน แต่ไม่ได้เปลี่ยนโครงสร้างราคา ปัจจุบันมีการใช้ระบบเทคโนโลยีต่างๆ เพียงใช้บัตรเครดิตก็สามารถใช้บริการได้ทุกที่” ชัชชาติ กล่าว

แน่นอนว่า แม้แต่ ชัชชาติ ก็ยอมรับว่า การทำงานของ กทม.ต้องประสานกับหลายหน่วยงานรวมทั้งรัฐบาลด้วย เพราะหลายอย่างไม่ได้อยู่ในอำนาจของเรา รวมทั้งกฎหมายต่างๆ บางครั้งอาจจะต้องมีการปรับแก้เพื่อให้กฎหมายที่ทันสมัย สามารถตอบโจทย์คน กทม.ได้ จึงถือเป็นนิมิตหมายที่ดีที่ กทม.เชิญมาเพราะสุดท้ายแล้วประชาชนจะได้ประโยชน์ และการตั้งอนุกรรมการเพื่อที่จะได้เห็นปัญหาและแก้ปัญหาได้เลย

ส่วนเรื่องปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว สัปดาห์หน้าน่าจะมีความคืบหน้า โดยจะไปพบนายรองทอง จันทรางศุ ประธานบริษัท กรุงเทพมหานครจำกัด (เคที) ในวันที่ 2 กรกฎาคมนี้

ก็ได้แต่หวังว่า ทุกฝ่ายจะร่วมกันแก้ไขปัญหารถไฟฟ้าสายสีเขียวให้กระจ่างและจบลงบนประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก

เห็นด้วยไหม “อนุพงษ์ เผ่าจินดา” ■

● กรศิริ ●