แนวหน้า
Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/วิเคราะห์
วันที่: จันทร์ 6 มกราคม 2563
ปีที่: 40 **ฉบับที่:** 14132 **หน้า:** 1(ซ้าย), 3
Col.Inch: 135.84 **Ad Value:** 203,760 **PRValue (x3):** 611,280 **คลิป:** สี่สี
คอลัมน์: เจิมศักดิ์ขอคิดด้วยคน: ทำไมคนจึงรังเกียจดอนเมืองโทลล์เวย์

3 ขอคิดด้วยคน

ทำไมคนจึงรังเกียจ ดอนเมืองโทลล์เวย์

ทำไมคนจึงรังเกียจ ดอนเมืองโทลล์เวย์

มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค แสดงความไม่เห็นด้วยที่ดอนเมืองโทลล์เวย์ (ทางยกระดับอุตราภิมุข) ขึ้นค่าทางด่วนซึ่งปัจจุบันราคาสูงมากอยู่แล้ว และรณรงค์ผ่านทางเว็บไซต์ *Change.Org* ให้รัฐบาลดูแลไม่ให้บริษัทเอกชนขึ้นค่าทางด่วนดังกล่าวตามอำเภอใจ

ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ เกิดขึ้นบนแนวคิดที่มุ่งเอาเปรียบสังคม ด้วยการรู้เห็นเป็นใจของรัฐบาลหลายยุคสมัย มีประวัติยาวนาน ครั้งนี้ก็เป็นอีกครั้งที่ดอนเมืองโทลล์เวย์ขึ้นค่าทางด่วนไปแล้วเมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๒

มหากาพย์ เบื้องลึก ปูมหลัง ดอนเมืองโทลล์เวย์

๑. ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ เกิดขึ้นมาในยุครัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ มีรมว.คมนาคม ชื่อ *"มนตรี พงษ์พานิช"* จอมโปรเจกต์ของการเมืองไทย ผู้เคยให้สัมปทานอภิมหาโครงการอย่างโฮปเวลล์ ซึ่งเสาตอม่อยังเป็นอนุสรณ์ถึงความเสียหาย

เดิมทีเดียว ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 คือ ถนนวิภาวดีรังสิต มีความกว้าง 10 เลน พื้นที่ 6 เลนตรงกลาง (ขาไป-ขามา ด้านละ 3 เลน) ได้กั้นเป็นทางด่วน เริ่มต้นที่ดินแดง สิ้นสุดที่สนามบินดอนเมือง ในลักษณะเป็นซุปเปอร์ไฮเวย์ เป็นทางหลวงสาธารณะที่ประชาชนใช้ฟรี ไม่ต้องเสียค่าผ่านทาง ส่วนด้านข้างอีกฝั่งละ 2 เลน ก็ให้เป็นทางคู่ขนานปกติในลักษณะ Local Road

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

แนวหน้า
Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,500
Section: First Section/วิเคราะห์
วันที่: จันทร์ 6 มกราคม 2563
ปีที่: 40 ฉบับที่: 14132 หน้า: 1(ซ้าย), 3
Col.Inch: 135.84 Ad Value: 203,760 PRValue (x3): 611,280 คลิป: สี่สี
คอลัมน์: เจิมศักดิ์ขอคิดด้วยคน: ทำไมคนจึงรังเกียจดอนเมืองโทลล์เวย์

ใครรีบ ไม่ต้องการแวะตามแยกตัดผ่าน ก็วิ่งซุปเปอร์ไฮเวย์ได้เลย ยาวๆ

สภาพซุปเปอร์ไฮเวย์เดิม มาจากดินแดงมุ่งไปดอนเมือง จะผ่านจุดตัด 4 จุด ได้แก่ *แยกสุทธิสาร แยกลาดพร้าว แยกเกษตร และแยกหลักสี่* ก็จะมีสะพานลอยข้ามแยกบริการทุกแยก ทำให้ไม่ต้องติดไฟแดง ผ่านตลอดทุกแยกไปจนถึงสนามบินดอนเมือง

๒. ปรากฏว่า เมื่อมีการทำสัญญาให้บริษัทดอนเมืองโทลล์เวย์ (หรือบริษัททางยกระดับดอนเมืองฯ ปัจจุบัน) ก็นำไปสู่การดำเนินการเพื่อทุบทิ้งสะพานลอยข้ามแยกทั้ง 4 แห่ง หวังผลเปลี่ยนแปลงทางด่วนเดิมที่เรียกซุปเปอร์ไฮเวย์ให้กลายเป็นถนนปกติที่มีรถมากติดขัด มุ่งจะให้ประชาชนหันไปใช้ทางยกระดับข้างบน ทั้งนี้เพื่อจะเพิ่มลูกค้า เพิ่มผู้ใช้บริการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์

มีการสร้างด่านเก็บเงินกลางถนน โดยเมื่อลงจากทางด่วนที่ดินแดง หากขับรถวิ่งตรงไปตามถนนหลวงวิภาวดี ก็จะเข้าช่องเสียเงินขึ้นทางด่วนโทลล์เวย์ กลายเป็นว่า หากประชาชนไม่ต้องการจะจ่ายค่าผ่านทางต้องเป็นฝ่ายหลบหลีก เบี่ยงซ้ายออกไปเอาเอง ทำให้ถูกประชาชนวิจารณ์กันขรมว่าเป็นพฤติกรรมส่อเจตนาเอาเปรียบประชาชน แปลงซุปเปอร์ไฮเวย์ที่เป็นทางด่วนให้เป็นถนนปกติ สร้างความไม่สะดวกจะได้ไปใช้ทางยกระดับด้านบนที่ต้องจ่ายเงิน แถมสร้างจุดเก็บเงินค่าผ่านทางเสมือนไซดักปลา ใครเผลอเข้าไปก็ต้องจ่ายเงินขึ้นทางยกระดับ

ในส่วนของการดำเนินการทุบสะพานลอยข้ามแยก บริษัททางด่วนนี้ได้ทุบสะพานลอยสำเร็จไป 2 จุด คือ ที่แยกหลักสี่และแยกเกษตร ส่วนสะพานลอยข้ามแยกที่ลาดพร้าวและสุทธิสาร ประชาชนไม่ยอมให้ทุบ มีการเอาป้ายผ้าขึ้นไปขึง แสดงการคัดค้านต่อต้าน มีคนขึ้นไปนั่งบนสะพานลอยข้ามแยก การทุบสะพานลอยสองแห่งนี้จึงไม่สำเร็จ ขณะเดียวกันการก่อสร้างทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ก็เดินหน้าไปเรื่อยๆ สร้างปัญหารถติด มีอุบัติเหตุคานหล่นทับรถยนต์จนทำให้มีผู้เสียชีวิต

๓. ถึงยุครัฐบาลชวน หลีกภัย รัฐมนตรีคมนาคมชื่อ นายสุเทพ เทือกสุบรรณ ได้พยายามคืนสภาพทางด่วนซุปเปอร์ไฮเวย์ มีการนำเอาอิฐบล็อกมากั้นตรงกลางบริเวณสะพานที่ทุบไปแล้ว เพื่อให้รถที่วิ่ง 6 เลนตรงกลาง มีสภาพเป็นซุปเปอร์ไฮเวย์เหมือนเดิม สามารถเดินทางได้ต่อเนื่องไม่มีจุดตัดข้ามแยก แล้วใช้วิธีก่อสร้างสะพานลอยกลับทิศทางบนถนนวิภาวดี 2 จุด อำนวยความสะดวกให้คนสามารถกลับรถบนถนนวิภาวดี ทั้งที่เกษตรและหลักสี่ ทั้งขาไป-กลับ 4 ตัว

หลังจากนั้น เมื่อมีการจัดกีฬาเอเชี่ยนเกมส์ ที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต กระทรวงคมนาคมยุคนั้น โดยนายสุเทพก็ให้สร้าง Local Road เลียบทางรถไฟ เพื่อให้การจราจรคล่องตัว

พอมาถึงรัฐบาลทักษิณ ก็มีนโยบายย้ายสนามบินดอนเมืองไปรวมอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ

กระทั่งก่อนการเลือกตั้ง สมัยที่ 2 ของทักษิณ นายกฯทักษิณสั่งให้ดอนเมืองโทลล์เวย์เก็บค่าผ่านทาง 20 บาท ตลอดสาย เพื่อหวังคะแนนนิยมจากประชาชน

ทำให้ดอนเมืองโทลล์เวย์อ้างเหตุว่า รัฐบาลได้ดำเนินการทำให้ตนเสียหาย ตั้งแต่เรื่องย้ายสนามบินดอนเมืองไปสุวรรณภูมิ ทำให้ผู้โดยสารมีจำนวนน้อยลง สร้างโลคัลโรดทำให้เส้นทางสะดวกมากขึ้น คนใช้โทลล์เวย์ลดลง ไม่ทุบสะพานลอยสุทธิสารและลาดพร้าว ทำให้วิภาวดีรังสิตยังเป็นทางด่วนซุปเปอร์ไฮเวย์เหมือนเดิม อ้างว่าการกระทำเหล่านี้เป็นการทำผิดเงื่อนไขสัญญาและนำไปฟ้องร้อง

๔. รัฐบาลทักษิณสมัยที่ 2 ปรากฏว่า มีมติ ครม. 11 เมษายน 2549 แก้ไขข้อตกลงขยายเวลาสัมปทานและการกำหนดอัตราค่าผ่านทางให้บริษัท ดังกล่าว และต่อมาถึงยุครัฐบาลพลเอกสุรยุทธ์ ได้มีมติ ครม. 10 เมษายน 2550 เห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานดังกล่าว

หลังจากนั้น เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2550 กรมทางหลวงและบริษัททางยกระดับดอนเมือง ได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ให้ทางหลวงสัมปทานเดิมและทางหลวงสัมปทานส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือมีอายุสัมปทานเป็นเวลา 27 ปี นับแต่วันที่ลงนามบันทึกข้อตกลง (12 กันยายน 2550 – 11 กันยายน 2577)

เท่ากับว่า ขยายอายุสัมปทานจากเดิมที่จะสิ้นสุดในปี 2557 ไปเป็นปี 2577

และกรมทางหลวงจะไม่เก็บเงินค่าผ่านทางบนทางด่วนยกระดับช่วงอนุสรณ์สถาน–รังสิต ทั้งขาเข้าและขาออกตลอดอายุสัมปทานนี้ อีกทั้งอัตราค่าผ่านทางที่เรียกเก็บจากยานพาหนะทุกประเภทให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ และมีผลบังคับใช้ได้ทันที โดยผู้รับสัมปทาน (บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง) ไม่ต้องขออนุญาตกรมทางหลวงอีก

พูดง่ายๆ ว่า มีผลให้ขึ้นค่าผ่านทางได้ทันที ไม่ต้องขออนุญาตรัฐ และขยายสัญญาไปจนถึงปี 2577

หากเทียบกับสัญญาแรกเดิม ค่าผ่านทางรถเก๋ง 20 บาท ขึ้นราคาได้สูงสุดในปี 2577 เป็นถึง 145 บาท

แถมอนุญาตต่อส่วนขยายจากดอนเมืองไปอนุสรณ์สถาน ของกองทัพอากาศ เชื่อมเข้าพหลโยธิน ให้สัมปทานต่อ และต่อระยะทางไปอีกด้วย โดยไม่เปิดประมูลแข่งขัน

๕. ยิ่งกว่านั้น การที่รัฐบาลนำเงินภาษีของประชาชนอีกมากกว่า 3 พันล้านบาท ไปสร้างส่วนต่อขยายของทางด่วนจากอนุสรณ์สถานไปจนถึงรังสิต โดยไม่เก็บส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจากเอกชน อ้างว่าสร้างให้ประชาชนใช้ฟรีโดยไม่เก็บค่าผ่านทาง จึงเป็นการ *“เตะหมูเข้าปากหมา”*

เพราะในความเข้าใจของประชาชนทั่วไป จะรับรู้ว่าเมื่อวิ่งออกจากดินแดง หากขึ้นทางยกระดับจะต้องจ่ายเงิน เมื่อถึงดอนเมืองจะต้องจ่ายอีกครั้งซึ่งวิ่งถึงอนุสรณ์สถานซึ่งแพงมาก แต่

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

แนวหน้า
Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/วิเคราะห์
วันที่: จันทร์ 6 มกราคม 2563
ปีที่: 40 **ฉบับที่:** 14132 **หน้า:** 1(ซ้าย), 3
Col.Inch: 135.84 **Ad Value:** 203,760 **PRValue (x3):** 611,280 **คลิป:** สี่สี
คอลัมน์: เจิมศักดิ์ขอคิดด้วยคน: ทำไมคนจึงรังเกียจดอนเมืองโทลล์เวย์

เมื่อรัฐบาลสร้างส่วนต่อจากอนุสรณ์สถานไปจนถึงรังสิตประชาชนทั่วไปจะเข้าใจไปว่า การจ่ายค่าผ่านทางครั้งที่ 2 ไม่แพงมาก เพราะสามารถวิ่งได้ถึงรังสิต ในความเป็นจริงส่วนที่ยาวต่อไปถึงรังสิตนั้น คือ เงินของแผ่นดินที่นำมาลงทุนก่อสร้าง

ในเส้นทางขาเข้า รถที่มาจากทางรังสิต เมื่อขึ้นทางด่วนจากส่วนต่อขยายของรัฐ ก็เป็นการช่วยป้อนคนเข้าสู่ระบบเก็บเงินของเอกชน ณ บริเวณดอนเมือง

๖. เรื่องนี้ หากมองในมุมของเอกชนถือได้ว่าเป็นลาภก้อนโต เพราะกิจการทางยกระดับเป็นการลงทุนใหญ่ครั้งแรกครั้งเดียว ที่เหลือก็เพียงบริหารจัดการ เอกชนย่อมคำนวณการลงทุนตามสัญญาที่ทำตอนต้น ตามราคาค่าผ่านทางที่สามารถคิดได้ตามสัญญาเดิม ในระยะเวลาสิ้นสุดเท่าเดิม การได้รับเวลาขยายสัมปทานก็เท่ากับว่าได้เก็บเงินเพิ่มต่อไปอีก จากปี 2557 ไปถึงปี 2577 แถมได้ขึ้นค่าผ่านทางและมีตัวช่วยป้อนผู้ใช้ทางเข้าสู่ระบบอีกต่างหาก

หากเป็นไปตามสัญญาเดิม เมื่อสิ้นสุดสัมปทาน เอกชนจะต้องมอบทางยกระดับทั้งหมดให้แก่รัฐทันที กรมทางหลวงสามารถบริหารจัดการโดยอาจจะจัดเก็บค่าผ่านทางในอัตราต่ำเพื่อบำรุงรักษาเส้นทาง หรือจะไม่เก็บค่าผ่านทางเลย เหมือนทางยกระดับถนนบรมราชชนนี ฝั่งธนบุรี ที่ไม่มีการเก็บค่าผ่านทาง อำนวยความสะดวกแก่ประชาชน เพราะรัฐเป็นเจ้าของก็ย่อมจะทำได้

สิ่งที่เกิดขึ้น กรณีดอนเมืองโทลล์เวย์ จึงเป็นการเอาเปรียบประเทศชาติอย่างชัดเจนที่สุด

๗. ทั้งหมดนี้ ดำเนินการโดยอ้างว่า จะแลกกับการที่ดอนเมืองโทลล์เวย์จะไม่ฟ้องร้องรัฐ ทั้งทางแพ่งและอาญา

ปรากฏว่า บริษัทเอกชนคู่สัญญาไม่ฟ้อง แต่บริษัทสัญชาติเยอรมัน "บริษัท วอเตอร์บาวน์ เอจี จำกัด" จากประเทศเยอรมนี หนึ่งในผู้ถือหุ้นบริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ยื่นฟ้องรัฐบาลไทยทำผิดสัญญากับอนุญาโตตุลาการ แล้วเหิมเกริมถึงขนาดเคยยึดเครื่องบินพระที่นั่งที่เยอรมนี จนรัฐบาลอภิสิทธิ์ (ขณะนั้น) ต้องไปดำเนินการแก้ปัญหาเรื่องนี้

๘. มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค เคยฟ้องคดีเรื่องการขึ้นค่าผ่านทางของดอนเมืองโทลล์เวย์ โดยไม่ชอบกับศาลปกครองมาแล้วในอดีต และศาลปกครองกลางเคยพิพากษาว่า มติที่ประชุมคณะรัฐมนตรี วันที่ 11 เมษายน 2549 (ยุคทักษิณ) เฉพาะส่วนของข้อตกลงในการแก้ไขปัญหาการขาดทุนของบริษัททางยกระดับดอนเมือง และมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 10 เมษายน 2550 (ยุคพลเอกสุรยุทธ์) เฉพาะส่วนที่ให้ความเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ไม่ชอบด้วยกฎหมาย

คำพิพากษาของศาลปกครองกลางครั้งนี้ ได้ยืนยันรับรองหลักการสำคัญว่า ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต แม้จะมีการสร้างทางยกระดับข้างบน ก็ยังมีสถานะเป็นทางสาธารณะที่ให้ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน เพียงแต่ให้เอกชนเก็บค่าผ่านทางได้ มิใช่ทางที่ยกให้เอกชนเด็ดขาด รัฐจึงไม่สามารถจะไปเอื้อประโยชน์แก่เอกชนหรือสร้างภาระแก่ประชาชนอย่างไรก็ได้

น่าสนใจว่า ทำไมดอนเมืองโทลล์เวย์สามารถเพิ่มค่าทางด่วน เมื่อ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๒ ได้อีก โดยไม่เห็นการปฏิบัติหน้าที่ของรัฐบาลปัจจุบัน ที่จะต้องคุ้มครองประชาชน และดำเนินการให้เป็นไปตามคำพิพากษาของศาลปกครอง

๙. รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคม จะต้องทันเกมไม่สมยอมให้กับเอกชนอย่างง่ายดาย เพราะปัจจุบันสนามบินดอนเมืองก็ได้กลับมาใช้สนามบินที่คึกคักผู้โดยสารมากมาย น่าจะเป็นข้อต่อรองกับบริษัทดอนเมืองโทลล์เวย์ได้

หากรัฐบาลอ่อนแอเช่นนี้ ในอนาคตหากมีรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ที่ผ่านมักกะสัน ดอนเมืองโทลล์เวย์ก็จะอ้างว่าการมีรถไฟความเร็วสูงเป็นการแย่งผู้โดยสารทำให้ขาดรายได้ รัฐอาจถูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายอีก

๑๐. ในความเป็นจริง หากดอนเมืองโทลล์เวย์จะไม่คิดเพียงแต่จะหารายได้ด้วยการขึ้นค่าทางด่วนเท่านั้น แต่คำนึงถึงความจริงว่า ทางด่วนได้ลงทุนสร้างไปนานแล้ว ต้นทุนส่วนมาก (เกือบทั้งหมด) ก็คือต้นทุนคงที่ ที่ได้จ่ายไปกับการก่อสร้างหมดแล้ว ขณะนี้ก็ได้ขยายอายุเก็บเงินหารายได้เพิ่มขึ้น ทั้งๆ ที่ไม่ควรจะได้อีก ๒๐ ปีเศษแล้ว

หากจะแบ่งเบาภาระจราจร ความหนาแน่นของรถยนต์บนถนนวิภาวดีรังสิต นอกจากจะไม่ขึ้นราคาค่าทางด่วน แต่พิจารณาลดราคาในบางช่วงเวลา เพื่อดึงให้รถยนต์ได้ขึ้นมาใช้ทางด่วนดอนเมืองโทลล์เวย์มากขึ้น เช่น ในช่วงสายๆ และบ่ายๆ ตลอดจนช่วงดึกของทุกวัน รายได้รวมของดอนเมืองโทลล์เวย์ก็จะเพิ่มมากขึ้นด้วย รถยนต์บนถนนวิภาวดีรังสิตก็จะติดน้อยลง เป็นประโยชน์แก่คนใช้รถทั่วไป บริษัท ก็จะได้ทั้งรายได้และชื่อเสียงเพิ่มขึ้น

หากบริษัท ไม่เปลี่ยนพฤติกรรมและแนวคิดดับแคบเช่นนี้ ประชาชนจำนวนมากเขาจึงรู้สึกรังเกียจที่จะใช้บริการดอนเมืองโทลล์เวย์ และตั้งใจว่าหากไม่รีบด่วน ไม่จำเป็นจริงๆ ก็จะไม่ใช้ดอนเมืองโทลล์เวย์

ดร.เจิมศักดิ์ ปิ่นทอง
ศาสตราภิชาน มหาวิทยาลัยรังสิต

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com