

ประเด็นโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ทำไมออกมาตรา 44 เรื่องนี้ ทำไมไม่ดำเนินการตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนภาครัฐและเอกชน

- การออกมาตรา 44 กับโครงการรถไฟฟ้าไม่ได้ทำกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นเส้นแรก
- ถ้าพอจะจำกันได้ หัวหน้า คสช. เคยออกมาตรา 44 เพื่อแก้ปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วงที่ดำเนินการตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนภาครัฐและเอกชนมาโดยตลอด แต่สุดท้ายก็เกิดปัญหาที่แก้ไม่ตก
- การเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าทั้ง 2 ดังกล่าว เกิดฟันหลอ ระยะทาง 1.2 กม. ประชาชนที่ต้องการเดินทางจากบางใหญ่ไปบางซื่อ ผู้โดยสารต้องลงรถไฟฟ้าที่สถานีเตาปูน (สถานีสุดท้ายของสายสีม่วง) ก่อน และต้องนั่งรถโดยสารสาธารณะอีกหนึ่งต่อ ระยะทาง 1.2 กม. เพื่อไปขึ้นรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีบางซื่อ ทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง เสียเวลาเดินทางเพิ่มขึ้นกว่าครึ่ง ชม.
- รัฐบาลในขณะนั้นพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยดำเนินการตาม กม. ร่วมทุนภาครัฐและเอกชน แต่ก็ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้
- ในปี 2559 จึงต้องออกคำสั่ง คสช. เพื่อให้ยุติการดำเนินการตาม กม. ร่วมทุนภาครัฐและเอกชน และให้หน่วยงานเจรจากับผู้รับสัมปทานรายเดิมให้ดำเนินการเพื่อให้การเดินทางสามารถดำเนินการได้ต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน จนสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนสิงหาคม 2560 จะเห็นได้ว่าการออกคำสั่ง คสช. ดังกล่าวสุดท้ายคนได้รับประโยชน์คือประชาชน
- สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ที่มีการดำเนินงาน 3 ช่วง ช่วงแรกเป็นเส้นทางสายหลัก สายสุขุมวิทและสายสีลม ซึ่งเป็นช่วงที่ทำสัญญาสัมปทานกับเอกชนไว้ ตั้งแต่ปี 2535 สัญญามีระยะเวลา 30 ปี สิ้นสุดสัญญาเมื่อปี 2572

- ช่วงที่ 3 เป็นเส้นทางส่วนต่อขยายที่ 2 เดิม รฟม. เป็นผู้ก่อสร้าง ต่อมามติ ครม. ปี 2561 ได้เห็นชอบให้โอนช่วงดังกล่าวให้ กทม. รับมาบริหารจัดการแทน รวมถึงรับภาระหนี้ต่าง ๆ มาจาก รฟม. ด้วย
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่มีสัญญาดำเนินงานแตกต่างกันในแต่ละช่วง อาจจะทำให้เกิดปัญหาการบูรณาการการบริหารจัดการโครงการและการบริหารจัดการสัญญาที่ไม่มีความเป็นเอกภาพ หากต้องดำเนินการตามขั้นตอนของ กม. ร่วมลงทุนภาครัฐและเอกชนในการแก้ปัญหาดังกล่าว อาจทำให้การดำเนินงานล่าช้าออกไปอีก 2-3 ปี รัฐบาลไม่ยากให้เกิดปัญหาการเดินรถที่อาจจะเกิดความไม่ต่อเนื่องดังเช่นบางโครงการในอดีต
- ดังนั้น จึงได้ออกคำสั่ง คสช. มาเพื่อให้เกิดการบูรณาการการบริหารจัดการโครงการ และสัญญาที่เกี่ยวข้องโครงการสายสีเขียวทั้ง 3 ช่วง ให้เกิดเอกภาพสามารถเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน อำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางของประชาชนผู้โดยสาร และให้กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เหมาะสมและเป็นธรรม ไม่เป็นภาระประชาชน
- ในการดำเนินงาน ให้ตั้งคณะกรรมการมาดูแลเรื่องนี้ และมีองค์ประกอบของคณะกรรมการมากกว่าองค์ประกอบคณะกรรมการตาม กม. ร่วมลงทุนภาครัฐและเอกชน ทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร รวมถึงหลักเกณฑ์อื่นเพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายที่ 1 และส่วนต่อขยายที่ 2 และให้ดำเนินการเจรจากับผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เพื่อให้เกิดการบูรณาการการบริหารจัดการโครงการ สามารถเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน อำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางของประชาชนผู้โดยสาร และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ไม่เป็นภาระประชาชน และหากมีผลการเจรจาจนได้ข้อยุติและได้ร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขแล้ว ก็ให้ถือว่าเป็นการดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนภาครัฐและเอกชน ในส่วน

ของการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนแล้ว สำหรับขั้นตอนอื่น ๆ หลังจากนั้น ก็ให้หน่วยงาน
ดำเนินการตามขั้นตอนของ กม. ร่วมลงทุนภาครัฐและเอกชนต่อไป

- ในคำสั่ง คสช. ดังกล่าว ไม่ได้ระบุหรือบังคับให้มีการขยายสัมปทานกับเอกชน
รายเดิมออกไปอีก 40 ปี อย่างที่กล่าวหากัน แล้วที่กล่าวหาว่ารัฐเอื้อเอกชนรายเดิม
ทำไมจึงเจรจากับเอกชนรายเดิม ขอเรียนให้ทราบข้อเท็จจริงว่า เราต้องกลับไปดู
สัญญาสัมปทานเดิม โครงการสายหลักที่ทำกันไว้ในปี 2535
- สัญญาสัมปทานที่ทำในปี 2535 กำหนดว่า หาก กทม. จะให้มีการดำเนินการ
สายทางเพิ่มเติมในระหว่างอายุของสัญญาหรือขยายเส้นทางของระบบ บริษัท
มีสิทธิเป็นรายแรกที่จะเจรจากับ กทม. ก่อน ดังนั้น หากไม่เจรจากับเอกชน
รายเดิมก่อน รัฐอาจถูกเอกชนฟ้องร้องในภายหลังว่าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาได้
- เพื่อให้เกิดความโปร่งใสมากยิ่งขึ้น ในคำสั่ง คสช. ให้นำประกาศคณะกรรมการ
ความร่วมมือป้องกันการทุจริต เรื่องแนวทางและวิธีการในการดำเนินโครงการ
ความร่วมมือป้องกันการทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ แบบของข้อตกลงคุณธรรม
การคัดเลือกผู้สังเกตการณ์ มาใช้กับการดำเนินงานตามคำสั่ง คสช. ฉบับนี้ด้วย