



เมื่อ “เวลามีค่า” ทำให้ตลอด 45 วัน ของ 6 “ซัซชาติ สิทธิพันธุ์” หลังนั่งเป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (กทม.) นับจากวันที่ 1 มิถุนายน 2565 ทุกจังหวะก้าว จึงมีแต่ทำงาน ทำงาน ทำงาน แบบเรียลไทม์ รายวัน รั้งงานน้อยใหญ่ อย่างไม่กลัวแดด กลัวฝน จนได้ใจคนกรุงเทพฯ

หนึ่งในภารกิจสำคัญของ “ซัซชาติ” คือ การสะสางปัญหาโครงการขนาดใหญ่ ภายใต้การกำกับดูแลของบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด (เคที) วิสาหกิจของ กทม. ด้วยการสร้างปรากฏการณ์เปลี่ยนคณะกรรมการบริหารหรือบอร์ดยกแผง ดึงคนหลากหลายการร่วมทีมบอร์ดชุดใหม่ มี “ธทอง จันทรางศุ” อดีตปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีและผู้เชี่ยวชาญด้านประวัติศาสตร์ เป็นประธานบอร์ดคุมการบริหารเบ็ดเสร็จ

งานแรกประเดิมสะสางปม “สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว” มีบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี เป็นคู่สัญญาที่ยังคาราคาซังมานานแรมปี งานนี้ “ซัซชาติ” คลี่ปัญหาที่ละลาย เพราะเป็นปัญหาใหญ่ มีความซับซ้อน ระหว่างสัมปทานเดิมเป็นเส้นทางไขแดงจะสิ้นสุดในปี 2572 และส่วนต่อขยายที่จ้างบีทีเอสเดินรถล่วงหน้าถึงปี 2585

เมื่อไล่เรียงปัญหา “ซัซชาติ” เริ่มแก้โจทย์จาก “หนี้ก้อนโต” กว่า 1 แสนล้านบาท กทม. ต้องแบก

ก้อนแรกเป็นค่าก่อสร้างส่วนต่อขยายช่วง แบริ่ง-สมุทรปราการและหมอชิต-คูคต กว่า 6 หมื่นล้านบาท ที่รับโอนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ก่อนที่สองค่าติดตั้งระบบไฟฟ้าและ

45 วัน 'ซัซชาติ' ทั้งสะสาง-เริ่มใหม่ เมกะโปรเจกต์



เครื่องกลกว่า 2.3 หมื่นล้านบาท และก้อนที่สามค่าจ้างบีทีเอสเดินรถส่วนต่อขยาย 1.2 หมื่นล้านบาท

“ซัซชาติ” เปิดแนวทางบริหารจัดการเห็นว่า กทม.จะจ่ายหนี้ให้ รฟม.ทั้งค่าก่อสร้างพร้อมดอกเบี้ย ส่วนค่าจ้างเดินรถกับบีทีเอสต้องดูว่าการรับโอนหนี้ทำถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ และจะแก้ไขสัญญาให้สิ้นสุดพร้อมสัมปทานในปี 2572 ส่วนสัญญาสัมปทานเดิม

ยังมีเวลาพิจารณาเพราะเหลืออีก 7 ปี

พร้อมกับย้ำว่าไม่ต้องการให้นำเรื่องภาระหนี้มาเป็นเงื่อนไขในการตัดสินใจในระยะยาวหรือเร่งรัดการต่อสัญญา ต้องดูอย่างรอบคอบและทำตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ให้เกิดการแข่งขันซึ่งเรื่องขยายสัมปทานยังค้างอยู่คณะรัฐมนตรีเป็นการเจรจาภายใต้คำสั่ง ม.44 เกินอำนาจหน้าที่ของ กทม.

ในทางคู่ขนาน “ซัซชาติ” ระบุว่าจะเพื่อ

เป็นการแก้ปัญหาระยะสั้น ก่อนหมดสัญญาสัมปทาน กทม.จะเก็บค่าโดยสารส่วนต่อขยายช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการและช่วงหมอชิต-คูคตที่เปิดใช้ฟรีในเดือนสิงหาคมนี้

โดยคิดค่าโดยสารสูงสุดทั้งสายหลักและส่วนต่อขยายไม่เกิน 59 บาท เท่ากับราคาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

จากนโยบายกำลังนำไปสู่การปฏิบัติ ล่าสุด "ธงทอง" ประธานบอร์ดเคที จะประชุมกับบีทีเอสวันที่ 18 กรกฎาคมนี้ เพื่อนำสัญญามาตรฐานละเอียดว่ามีสมมุติฐานอะไรที่เปลี่ยนแปลงไปบ้างในปัจจุบัน เช่น ปริมาณผู้โดยสารที่หลังโควิด-19 ระบาด มีคนใช้บริการลดลงระบบเทคโนโลยี

โดยทั้งหมดอาจทำให้ต้องทบทวนรายละเอียดค่าจ้างเดินรถกันใหม่ แม้ว่านัดแรกจะยังไม่มีการสรุปเสียทีเดียว

แต่ "ธงทอง" มั่นใจจะเห็นแนวทางว่าจะทำยังไงต่อไป

ไม่ใช่แค่รถไฟฟ้า "ชัชชาติ" ยังมีไอเดียแก้ปัญหารถเมล์ไม่พอสำหรับคนกรุง โดยมีแผนนำ "รถเมล์ไฟฟ้า" วิ่งบริการเสริมรถเมล์ ขสมก. ในบางเส้นทาง และเป็นพีดีเคอร์ป้อนคนให้เข้าถึงรถไฟฟ้าได้ง่าย

ล่าสุดอยู่ระหว่างกำหนดเส้นทางและระยะทางที่จะวิ่ง คาดว่าจะมีข้อสรุปออกอย่างเป็นทางการในเร็วๆ นี้ ซึ่งก่อนหน้านี้ "ชัชชาติ" เคยเปรยจะมีรถเมล์ฟรีสำหรับกลุ่มเปราะบางส่วนประชาชนทั่วไปอาจคิดราคาไม่เกิน 10 บาทตลอดสาย

นอกจากนี้ "ชัชชาติ" กำลังเดินหน้าจัดระเบียบสายไฟฟ้าและสายสื่อสารลงใต้ดินทั่วกรุง เพื่อปรับภูมิทัศน์เมือง และบรรเทาปัญหาไฟไหม้ที่เริ่มลุกลามหลายจุด จาก "ลำเพ็ญ" ล่าสุด "ลาดพร้าว 111" โดยตั้งเป้าปีแรก 800 กิโลเมตร

จะว่าไปแล้วโครงการดึงสายสื่อสารลงใต้ดิน ทาง "เคที" เคยดึงเอกชนร่วมลงทุนเมื่อปี 2562 ระยะเวลา 30 ปี วงเงินลงทุน 2.5 หมื่นล้านบาท ระยะทางรวม 2,450 กิโลเมตร ซึ่งขณะนั้นได้เอกชนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่เพราะมีเสียงค้านมากกว่าเสียงหนุนเลยทำให้โครงการต้องล้มกลางคัน

มาถึงยุค "ชัชชาติ" ด้วยโครงการใช้เงินลงทุนสูง จึงต้องดึงแนวร่วมมาช่วยผลักดันรับงานให้สะดวกโยธิน

ล่าสุดผนึก "ชัชวฤดี ธนาคนานุสรณ์" รมว.ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เขตแผนจัดระเบียบสายสื่อสาร แบ่งเป็น 2 เฟส

เฟสแรกหรือสายที่ไม่ได้ใช้งานออก ในปีนี้ตั้งเป้า 800 กิโลเมตร ส่วนเฟสสองเป็นการนำสายสื่อสารลงดิน มีค่าใช้จ่ายประมาณ 1.9 หมื่นล้านบาท

โดยสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) จะช่วยงบประมาณ 1 หมื่นล้านบาท

อีกโครงการที่คงถึงเวลาต้องทบทวนแล้วเช่นกัน สำหรับ "รถโดยสารด่วนพิเศษ" หรือรถเมล์บีอาร์ที สายชองนนทบุรี-ราชพฤกษ์ ระยะทาง 15.9 กิโลเมตร สายแรกของประเทศไทยที่ กทม.ใช้เงินลงทุนกว่า 2,000 ล้านบาท หลังเปิดให้บริการมา 11 ปี มีแต่ขาดทุน

สอดคล้องกับ "ธงทอง" ประธานบอร์ดเคทีที่บอกว่า หลังสาบสูญหารถไฟฟ้าสายสีเขียวแล้ว มีโครงการที่ต้องนำมาพิจารณารายละเอียดอีกหลายโครงการ เช่น โครงการขนและจัดเก็บขยะมูลฝอย รถเมล์บีอาร์ที

เมื่อพลิกดูโครงการ "รถเมล์บีอาร์ที" มีบีทีเอสเป็นผู้รับสัมปทานเดินรถ เก็บค่าโดยสาร 15 บาท ตลอดสาย โดยสัญญาจะสิ้นสุดวันที่ 31 สิงหาคม 2566 หลังเกิดการระบาด

โควิด-19 มีผู้โดยสารใช้บริการน้อยลงจากกว่า 1 หมื่นเที่ยวคนต่อวัน เหลือไม่ถึง 1 หมื่นเที่ยวคนต่อวัน

จากสารพัดปัญหา ไม่ว่าด้านกายภาพของถนนแนวเส้นทาง มีปัญหาการจราจรติดขัดและยังมีช่วงสะพานเป็นคอขวดไม่สามารถจะแยกช่องจราจรเป็นการเฉพาะได้

อีกทั้งไม่สามารถปล่อยสัญญาถนนไฟจราจรเพื่อให้บีอาร์ทีวิ่งได้ตลอด รวมถึงความคุ้มค่าของโครงการยังหวั่นไหว ก่อนหน้านั้น "กทม." ถอดใจจะเลิกโครงการ และเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าสายสีเทาช่วงพระราม 3-ท่าพระแทน ซึ่งโครงการบีอาร์ทีนี้ ทาง "ชัชชาติ" ก็กำลังตั้งใจจะเดินหน้าต่อหรือพอแค่นี้

ขณะที่โครงข่ายถนน-อุโมงค์-ทางลอดที่ กทม.ทุ่มเม็ดเงินก่อสร้างไปจำนวนมาก "ชัชชาติ" ลงโซตต์ก่อสร้างเอกซเรย์แผนงานสัญญาแต่ละโครงการให้เสร็จตามแผน เพื่อคืนผิวการจราจรและแก้รถติด

ล่าสุดเตรียมปิดมหากาพย์ "อุโมงค์ทางลอดแยกไฟฉาย" หลังใช้เวลาก่อสร้างมารชาอนถึง 13 ปี สั่งตัดริบบิ้นเปิดใช้ในวันที่ 1 สิงหาคมนี้ เช่นเดียวกับ "ถนนเลียบบคลองบางเขน" มีกำหนดจะเปิดใช้ในเดือนเดียวกัน

จากนั้นวันที่ 1 กันยายน เป็นคิวของ "อุโมงค์รัชดา-ราชพฤกษ์" ส่วนสะพานข้ามแยกบริเวณห้าแยก ณ ระนอง จะเริ่มเปิดการจราจรบางส่วนตั้งแต่เดือนสิงหาคมและเปิดใช้ทั้งโครงการในเดือนธันวาคม 2565 นี้

เป็น 45 วันของ "ชัชชาติ" ที่ผลงานเริ่มผลิดอกออกผล หลังผู้ต่อทนกร่างงานมาอย่างหนัก ส่วนในวันพรุ่งนี้หรือวันต่อๆ ไป จะมีเซอร์ไพรส์ออกมาอีกหรือไม่ จึงนำติดตามเป็นอย่างยิ่ง!!