



ด้านหลังสถานีขนส่งหมอชิต (เก่า) ตาม พ.ร.ฎ.เวนคืนท้องที่แขวงจอมพล เขตจตุจักร กทม. นับแต่ครบ 120 วัน ในประกาศบังคับใช้วันที่ 22 ส.ค.2563 ตามเป้าหมายที่ราชพัสดุ "บนที่ดินหมอชิตเก่า" ถนนพหลโยธิน ตรงข้ามสวนจตุจักร ให้เป็นสถานีขนส่งกลาง (Inter-Model Terminal) การพัฒนาพื้นที่นี้ก็ได้มีการออกแบบทางเป็นทางยกระดับเชื่อมต่อระหว่าง บขส.กลาง กับถนนวิภาวดีรังสิต ที่มอบหมายให้กทม.ดำเนินการเวนคืนที่ดิน และก่อสร้างทางยกระดับฯนี้

แม้ว่า "กทม." ไม่ได้เป็นเจ้าของโครงการพัฒนาที่ราชพัสดุนี้ ก็ต้องมาตกอยู่ในสถานะ "กลิ่นไม่เข้าคายไม่ออก" ในฐานะ "เจ้าบ้าน" จำต้องปฏิบัติตามระเบียบราชการที่รับมอบหมายจากหน่วยงานระดับที่สูงกว่า และไม่นานนี้ "สม.จัดกรรมสิทธิ์สำนักการโยธา" ลงพื้นที่แจ้งสำรวจรังวัดที่ดิน "ชาวบ้าน" เขตที่ดินจะเวนคืนแล้ว

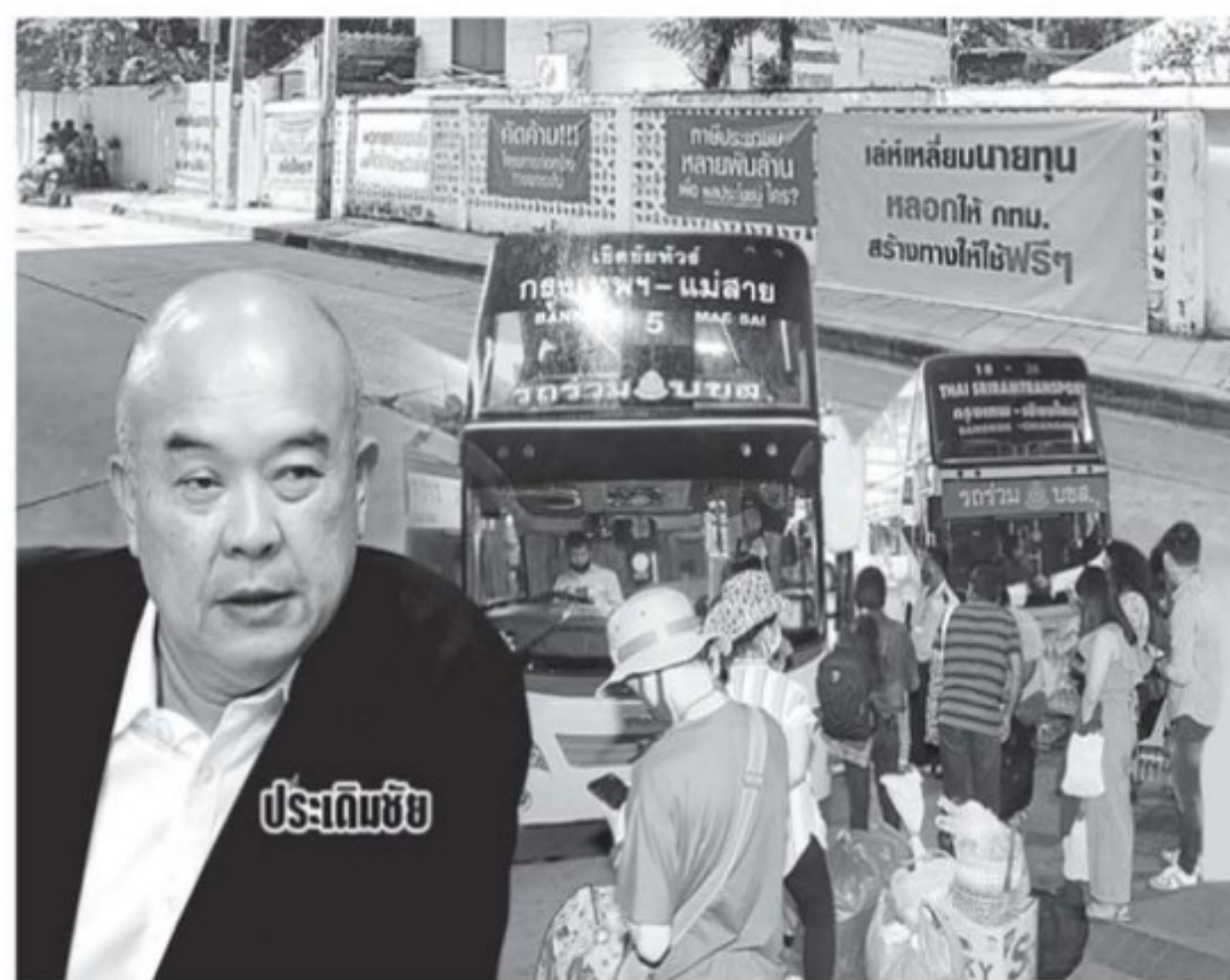
หากย้อนโครงการเริ่มในปี 2534 "กรมธนารักษ์" ทำสัญญาก่อสร้างและบริหารโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานกับบริษัทเอกชน คราวนั้นมีปัญหาข้อกฎหมาย "โครงการหยุดชะงัก" ในปี 2555 กรมมีมติให้ดำเนินการต่อไป กระทรวงการคลังให้อำนาจตาม ม.72 พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯ 2556 ตั้งคณะกรรมการพิจารณาฯ

เห็นชอบตาม "บริษัทเอกชน" เสนอสร้างโรงแรมเซอร์วิสอพาร์ทเมนต์สำนักงานให้เช่า ศูนย์การค้า มูลค่า 2.6 หมื่นล้านบาท ในปี 2557 เปิดประมูล "บริษัทเจ้าเดิมผู้เสนอโครงการฯ" เสนอผลประโยชน์สูงสุดได้ไป

ท่ามกลาง "ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบคัดค้านมานานกว่า 20 ปี" มองว่าไม่จำเป็นต้องย้ายหมอชิต 2 กลับมาใช้พื้นที่หมอชิตเก่าที่ให้สัมปทานกับบริษัทเอกชนพัฒนาเป็นโครงการคอมเพล็กซ์ที่มีสัดส่วนการใช้ประโยชน์จากพื้นที่เป็นบขส.เพียง 15% อีก 85% ศูนย์การค้า โรงแรม และเซอร์วิสอพาร์ทเมนต์นั้น

อีกทั้งยังจะก่อให้เกิด "ความแออัดและปัญหาการจราจร" ให้กับพื้นที่โดยรอบเพิ่มขึ้น เพราะปัจจุบันนี้เจอปัญหาการจราจรติดขัดอย่างแสนสาหัสอยู่แล้ว ดังนั้น การย้ายบขส. มาอยู่ในโครงการสัมปทานนี้อาจถูกใช้เป็นข้ออ้างสร้างถนนลอยฟ้าเข้า-ออกโครงการคอมเพล็กซ์สู่ถนนวิภาวดีรังสิต และเชื่อมถนนเมืองโทลล์เวย์

พูดง่าย ๆ... ในมุมมอง "คณะกรรมการติดตามงบประมาณฯ" ตั้งข้อสงสัยว่า "โครงการนี้มีวาระซ่อนเร้นหลายเรื่องอยู่ขณะนี้ที่นำประชาชนมาเป็นตัวประกัน หรือข้ออ้างในการอำนวยความสะดวกทั้งที่จริงแล้ว "โครงการนี้ประชาชนได้รับผลประโยชน์น้อยมาก" ทำให้ไม่คุ้มค่ากับการลงทุนไปด้วยซ้ำ



เจื่อนง้ายาย บขส. ใครได้..ใครเสีย?

ด้วยเหตุนี้... "คณะกรรมการศึกษาการจัดทำและติดตามการบริการงบประมาณสภาผู้แทนราษฎร" มีการประชุมพิจารณาศึกษาการจัดทำและการบริการงบประมาณเกี่ยวกับแผนการย้าย บขส.หมอชิต 2 และแผนการก่อสร้าง บขส.แห่งใหม่ (หมอชิตเก่า) มีการเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมครั้งนี้ทั้งหมดแล้ว

ประเดิมชัย บุญช่วยเหลือ เลขานุการคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตประพฤติมิชอบสภาผู้แทนราษฎรบอกว่า การหยิบยก "แผนการก่อสร้าง บขส.แห่งใหม่" ขึ้นมาพิจารณาในคณะกรรมการศึกษาและติดตามงบประมาณฯ นี้เกิดจากประชาชนได้ยื่นหนังสือร้องเรียนความเดือดร้อนมา

ตามที่ประชุมเบื้องต้น... "บขส." ยืนยันว่า "ไม่ย้าย" กลับมาอยู่ "บนที่ราชพัสดุบริเวณหมอชิตเก่า" เพราะเกรงเกิดปัญหาหลายด้าน โดยเฉพาะการจราจรและความแออัดหนาแน่น "ผู้คน" เข้ามาใช้บริการเพราะพื้นที่แห่งนี้ค่อนข้างจำกัด ถ้านำระบบการขนส่งสายอีสานและภาคเหนือมาอยู่ร่วมกัน อาจมีผลกระทบมหาศาล

ส่วน "กรมธนารักษ์" ก็ต้องการให้ "บริษัทเอกชน" มาพัฒนาพื้นที่และดึง บขส.เป็นตัวนำ "คน" เข้าไปโอนให้กับ "ตัวอาคาร" ที่มีแผนพัฒนาเป็นอาคารเชิงพาณิชย์อยู่แล้ว อีกทั้งยังมี "การเวนคืนที่ดินด้านหลังหมอชิตเก่า" เพื่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อถนนวิภาวดีรังสิตและทางยกระดับถนนเมืองโทลล์เวย์ แก้ปัญหาการจราจรบริเวณนี้

ทำให้ “ชาวบ้านวิภาวดีชอว์เดือดร้อนไม่ต่ำกว่า 2 ปี” ที่พัฒนาที่ดินตั้งในเขตเวนคืนไม่ได้ แม้ประกาศขายถูกๆ ก็ยังขายไม่ออก เพราะติดข้อกฎหมายถูกจำกัดโอกาสการพัฒนาพื้นที่ที่มีการขึ้นป้ายคัดค้านตามมา

หน้าข่าว... “การเวนคืนที่ดินและก่อสร้างทางยกระดับ” กลับมอบหมายให้ “กทม.” รับผิดชอบออกเงินทั้งหมด ทั้งที่ไม่ใช่เจ้าของโครงการ รับภาระจ่ายเงินมหาศาล เพื่อนำ บขส.กลับมาโดยไม่มีภาระจำป็นด้วยซ้ำ

ดังนั้น “ประธานคณะกรรมการการศึกษาฯ” มอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาโครงสร้างขนาดใหญ่ของคณะกรรมการชุดนี้รับเรื่องไปศึกษาพิจารณา ที่มีแผนการประชุมความลับหน้าในวันที่ 4 ม.ค.2564

แต่...ด้วยมีการระบาดโควิด-19 ระลอกใหม่ ทำให้ต้องมีการเลื่อนการประชุมออกไปก่อน

ในส่วนข้อสงสัยที่ว่า... “การใช้งบประมาณเอื้อประโยชน์ให้เอกชนหรือไม่” ถ้ามองในข้อกฎหมายสามารถกล่าวอ้างได้ ในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของประเทศ แต่ถามว่า...การนำงบประมาณที่มีจำกัดอยู่แล้วในขณะนี้ไปใช้ในการย้าย บขส.กลับมาลักษณะเช่นนี้ก็ยังไม่มีความจำเป็นอยู่เช่นเดิม

เพราะ “บขส.หมอชิต 2” ตั้งอยู่จุดเดิมมีเซ็นเตอร์เชื่อมใกล้ “สถานีกลางบางซื่อ” อยู่แล้ว ที่ไม่จำเป็นนำกลับมา “บนพื้นที่หมอชิตเก่า” ให้เชื่อมต่อ “รถไฟฟ้าบีทีเอส” อีกทั้ง “บขส.” ก็อยากอยู่จุดเดิม เพราะการย้ายมาที่ใหม่ก็ไม่ได้มีความสะดวกสบายใดๆ แต่ต้องใช้งบประมาณมหาศาลทั้งค่าเวนคืนที่ดิน และก่อสร้างทางยกระดับฯ

เหตุนี้ก็น่าจะนำงบประมาณไปพัฒนาส่วนอื่น ที่มีคุณประโยชน์มากกว่านี้ ทำให้คณะกรรมการติดตามงบประมาณฯ มีความเห็นทำนองเดียวกันว่า “ไม่มีความจำเป็นที่ต้องนำงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัดมาลงทุน” โดยเฉพาะเรื่องนี้ “สนช.” ไม่สามารถชี้แจงข้อสงสัยอะไรได้เลย

พูดง่ายๆ...ในมุมมอง “คณะกรรมการติดตามงบประมาณฯ” ตั้งข้อสงสัยว่า “โครงการนี้มีวาระซ่อนเร้นหลายเรื่องอยู่ขณะนี้ที่น่าประชาชนมาเป็นตัวประกันหรือข้ออ้างในการอำนวยความสะดวกสบาย ทั้งที่จริงแล้ว “โครงการนี้ประชาชนได้รับผลประโยชน์น้อยมาก” ทำให้ไม่คุ้มค่ากับการลงทุนไปด้วยซ้ำ

แต่กลับตอกย้ำ “ปัญหาการจราจรติดขัดหนาแน่น” มากกว่าเดิม ทั้งถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน มักมากจะจุกจุกกัน “บริเวณห้าแยกลาดพร้าว” เชื่อว่า “ผู้ใช้นั่น” เส้นทางนี้จะเข้าใจปัญหาที่มีอยู่เดิมดี นั่นหมายความว่า “ถ้าย้าย บขส.มาอยู่บนพื้นที่หมอชิตเก่า” ยังทำให้ “การจราจรอัมพาตสาหัส” มากกว่าเดิม

และส่งผลต่อการเผาผลาญเรื่องย่นต์ก่อให้เกิด “มลพิษพีเอ็ม 2.5” กระทบต่อสุขภาพประชาชนตามมาอีก ลักษณะเช่นนี้จะเกิดความเสียหายมากกว่าผลประโยชน์ที่ควรได้รับแน่นอน

แม้ว่ามีความพยายามแก้ปัญหาด้วย “การเวนคืนที่ดินและก่อสร้างทางยกระดับฯเชื่อมทางดอนเมืองโทลล์เวย์ก็ตาม” แต่ “คนต่างจังหวัด” นิยมให้ญาติไปรับ หรือใช้บริการรถแท็กซี่ที่จะเลือกใช้ทางยกระดับโทลล์เวย์คงมีจำนวนน้อยมากๆ เพราะมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง ที่กลายเป็นภาระให้ประชาชนด้วยซ้ำ

จริงๆแล้ว...ต้นสายปลายเหตุเรื่องนี้มี “นายกฯได้บริบท” มาตั้งแต่ “กรรมนารักษ์” ยอมให้ “กทม.” ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า “บริเวณหมอชิตเก่า” ทำให้มีความผูกพันกันมา เหตุนี้คงตั้งคณะชุดทำงานเพิ่มเพื่อสาวต่อว่า “ผู้ถือหุ้นบริษัทเอกชน” ที่ได้รับพัฒนามีบุคคลใดบ้าง เพื่อตรวจสอบเบื้องหลังทั้งหมดเพิ่มเติมอีก

เพราะโครงการนี้ “เอกชน” มีผลประโยชน์ต้องเป็นผู้ลงทุนก็ไม่มีปัญหาใดๆ แต่กลายเป็นว่า “เอกชน” ผลักภาระให้ “หน่วยงานรัฐ” เป็นผู้ดำเนินการสนับสนุนให้เอกชนหาประโยชน์โครงการฯ เหตุนี้ “ภาครัฐ” ต้องคิดทบทวนใหม่แม้โครงการนี้มีมาตั้งแต่ในปี 2534 ที่มีจุดเริ่มต้นแนวคิดเฝ้าการพัฒนาเชิงพาณิชย์เป็นหลัก

และอาจไม่คำนึงถึง “รัฐบาล” ต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบด้วย เมื่อวันนี้ “สภาวะเศรษฐกิจแย่” ถ้ายังฝืนลงทุน “คนไทย” ย่อมคู่ออกว่า “เอื้อประโยชน์ให้ประชาชน หรือเอื้อให้กับบุคคลใด” กันแน่?

สำหรับทางออก “ต้องมีผู้ตัดสินใจร่วมกัน” เพราะ กทม.ต้องแบกรับภาระค่าเวนคืน และการก่อสร้างทางยกระดับมหาศาล ที่กำลัง “ขาดงบดุล” จากปี 2563 ตั้งเป้าเก็บภาษี 8 หมื่นล้านบาท กลับได้ราว 6.5 หมื่นล้านบาท ที่ต้องนำเงินเก็บสะสมมาใช้จ่ายอยู่แล้ว ถ้าจะดำเนินการต่อ “รัฐบาล” ต้องสนับสนุนเหตุจาก กทม.ไม่มีเงิน

สภาวะเช่นนี้เชื่อว่า “รัฐบาล” ก็ไม่มีงบประมาณสนับสนุนดำเนินโครงการต่อได้สุดท้าย “นายกรัฐมนตรี” ต้องเป็นผู้ตัดสินใจด้วยการประเมินความคุ้มค่าการลงทุนครั้งนี้ที่จะฝืนไปต่อ หรือยกเลิกโครงการนี้

เมื่อเรื่องนี้ถึงมือ “คณะกรรมการฯ” สภาพัฒนารัฐแล้ว” ต้องฝากความหวังไว้ให้พิจารณาใช้งบประมาณลงทุนว่ามีความคุ้มค่า หรือใครได้ประโยชน์ ทั้งช่วยเหลือชาวบ้านให้พ้นทุกข์มานานกว่า 20 ปีด้วยอีกทาง

แม้เคยยื่นหนังสือถึง “นายกฯ” ไปแล้ว ก็ไม่มาช่วยชาวบ้านสักที แต่ครั้งนี้ต้อง “ฝากผีฝากไข้” ไว้กับท่าน ส.ส.ผู้ทรงเกียรติทั้งหลายนี้แล้ว.