



สายสีส้มโกล้ง

เมื่อเร็ว ๆ นี้ สื่อเสนอข่าวว่า ที่ประชุม ศาลปกครองสูงสุดมีมติ 27 ต่อ 23 เห็นว่า การประกาศหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาการประกวดราคารถไฟฟ้าสายสีส้ม (ฝั่งตะวันตก) หรือ TOR ชอบด้วยกฎหมาย ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องรวมทั้งสื่อและประชาชนที่สนใจ

ต่างเจียหูฟังชนิดใจจดใจจ่อ จริงหรือไม่จริง

เนื่องเพราะการเปิดประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก เป็น “มหากาพย์” หลายปี มีการฟ้องร้องไปมา ทั้งที่รถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันออกศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) 17 สถานี (ได้ดิน 10 สถานี ยกระดับ 7 สถานี) สร้างเสร็จ 100% แล้ว ก็ยังเปิดเดินรถไม่ได้ เดิมคาดเปิดปี 2566 ก็ต้องเลื่อนไป แต่กลับต้องเสียเงินดูแลรักษาระบบกว่า 100 ล้านบาททุกเดือน นับเป็นความสูญเปล่าอย่างยิ่ง

อย่างที่รู้ โครงการ 1.2 แสนด้านนี้เป็นการเชื่อมกม.ฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตกโดยผ่านเกาะรัตนโกสินทร์ ทั้งหมด 35.9 กม. ฝั่งตะวันออก 22.5 กม. ฝั่งตะวันตก 13.4 กม. (เป็นได้ดินทั้งหมด) ผู้ชนะประมูลจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนฯ หรือ รฟม. คือ กลุ่มที่นำโดย บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพจำกัด หรือ BEM ที่มีเจ้าสัว ปลิว ตรีวิศวะเวทย์ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ แต่อย่างที่รู้อีก กลุ่มบริษัทยักษ์ขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ BTS ที่มีเจ้าสัว คีรี กาญจนพาสน์ เป็นหัวหน้า แปะประมูล และมีการยื่นฟ้อง รฟม. อย่างน้อย 3 คดี

1. คดีฟ้อง รฟม. ออก TOR ไม่ชอบคือหนึ่งในนั้น ซึ่งข่าวว่าศาลปกครองสูงสุดมีคำตัดสินแล้ว คดีที่ 2 ฟ้องยกเลิกการประกวดราคา เพราะคำสั่ง รฟม.ไม่ชอบ ซึ่งศาลเห็นว่า รฟม. มีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์ประมูลได้ และ 3.ฟ้องคดี เปลี่ยนหลักเกณฑ์ TOR คดีนี้ศาลชี้แล้วว่า ขันตอน (ชี้แจงได้) ไม่ชอบ รฟม.จึงเปิดประมูลใหม่ เป็นครั้งที่ 2 แต่มีการฟ้องอีก

ว่า การเปิดประมูลครั้งที่ 2 ไม่ชอบอีก

ต้องชื่นชมว่า เจ้าสัว คีรี กาญจนพาสน์ วิ่งสู้ฟัดไม่เลิก จริง ๆ เพราะเดิมพันสูงมากนั่นเอง ใครชนะประมูลก็จะได้สัญญาเดินรถยาวนานถึง 30 ปีอีกด้วย จึงไม่มีใครยอมใคร นี่เป็นเรื่องที่เข้าใจได้อยู่แล้ว

คนที่ไม่ได้ตามข่าวมากมาย ก็งง ๆ แต่หากย้อนไปดูการเปิดประมูลใหม่ครั้งที่ 2 ที่ รฟม.แก้หลักเกณฑ์จากเดิมให้เสนอผลประโยชน์รัฐสูงสุดเป็นหลัก มาเน้นด้าน “เทคนิค” ด้วย ในสัดส่วนผลตอบแทนรัฐ 70% และเทคนิค 30% เนื่องจากเป็นรถไฟฟ้าได้ดินทั้งหมด (11 สถานี บางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ต้องมีการขุดอุโมงค์ลอดแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นเทคนิคขั้นสูง พร้อมเลื่อนเวลายื่นซองไปอีก 45 วัน

ครั้งที่ 2 BTSC ของเจ้าสัว คีรี แม้ซื้อซองประมูล แต่ไม่เข้าร่วม เหลือกลุ่ม BEM กับ ITD หรือกลุ่มอิตัลไทย ของตระกูล กรรณสูต เข้าชิงเค้ก ผลคือ รฟม. ให้ BEM ชนะประมูล (มีรายงานข่าว BEM เสนอเทคนิคจากยุโรปและญี่ปุ่นที่เป็นมาตรฐานโลก) และเสนอค่าก่อสร้าง 78,287 ล้านบาท ขณะที่ ITD เสนอ 102,635 ล้านบาท นำเสียค่ายสุด ๆ ที่เจ้าสัว คีรี เลือกการฟ้องร้องแทน ไม่ได้ร่วมชิงเค้กด้วย จะได้ว่า เจ้าสัว จะเสนอค่าก่อสร้างเท่าไร และเอาเทคนิคของใครมาสู้ จะได้ว่า คำรู้แดงสิ้นสงสัยกันเลย

มหากาพย์รถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตกที่จบไม่ลง ส่วนหนึ่งเพราะการฟ้องร้อง อีกส่วนก็เพราะชื่อ ศักดิ์สยาม ชิดชอบ เจ้ากระทรวงคมนาคมที่ดูเมกะโปรเจกต์เป็นหมื่นล้านแสนล้าน และพรรคภูมิใจไทยก็มีข่าว “กระสุนมากสุด” ในการเลือกตั้งใหญ่อีก วงจรอุบาทว์ของเมกะโปรเจกต์ที่เป็นแบบนี้มาเรื่อย มีแต่ “ทศวรรษที่สูญเปล่า” ซ้ำซาก

แต่ที่สุดเรื่องก็ต้องไปจบลงที่ “ศาล” ไม่ใช่หรือ

การหวังลากยาวไปถึงรัฐบาลหน้าเพื่ออะไรก็ตามที่ คนที่ “รับกรรม” สุด คือประชาชนที่ทุกข์ระทมกับสุขภาพจิตที่เสื่อมทรุดเพราะจรรยาที่เป็นอัมพาตทุกวัน แทนที่จะได้ใช้รถไฟฟ้าเพื่อประหยัดเวลาในการเดินทาง...นานแล้ว.

ดาวประกายพรึก