

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

Uอเตอร์เวย์ “บางใหญ่-กาญจนบุรี” หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สร้างเชื่อม 4 จังหวัด คือ นนทบุรี นครปฐม ราชบุรี และกาญจนบุรี

หลังติดหล่มบมที่ดินแพงกว่า 2 ปี มีผลให้โครงการสร้างช้ากว่าแผน 30 เดือน หรือ 56%

ก็ได้เวลาเปิดโชตก่อสร้างที่ใกล้จะร้าง ให้ได้ไปต่อ หลัง “กรม.ลุงตู่” อนุมัติค่าเวนคืน 12,032 ล้านบาท ให้กรมทางหลวงจ่ายผู้ถูกเวนคืนที่ยังเหลือกว่า 4,000 ราย หลังไฟต์มานานนับปี

ปิดมหากาพย์โปรเจกต์ที่ส่อแววจะกลายเป็นหนังชีวิต ให้จบแบบแฮปปี้ดีเดย์ 5 ธ. 2562 นี้ ผู้ที่ถูกเวนคืนจะได้รับเงินชดเชยจาก “ลุงตู่” เป็นของขวัญปีใหม่ไปหาซื้อที่อยู่ใหม่

เป็นการปิดเกม “ค่าเวนคืนแพง” ในเวลาอันรวดเร็ว โดยรัฐบาลมาจากการเลือกตั้ง มีพรรคการเมืองสโลตใจกล้า อย่าง “ภูมิใจไทย” จัดให้สร้างสตอรี่ลดค่าเวนคืน เลิกใช้ราคาที่ดินเสนอขาย หรือประกาศขายที่ดิน มาใช้เป็นดุลพินิจกำหนดราคา ตีเช็คจ่ายตามมาตรา 21 แห่ง พ.ร.บ.การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ 2530

แม้จะลดไม่กี่ 100 ล้านบาท แต่ทำให้ผู้มีอำนาจใน ครม. กล้าตัดสินใจให้ผ่าน

เหตุผลหนึ่งที่ “กรม.ลุงตู่” ยอมจำนวน อาจจะเป็นเพราะโครงการเดินหน้าแล้ว จะยกเลิกอาจจะมีฟ้องร้องตามมา เพราะเซ็นสัญญากับผู้รับเหมา และจ่ายค่าเวนคืนไปแล้ว 5,420 ล้านบาท แต่เงินไม่พอ เลยต้องขอจาก ครม.เพิ่ม

ทำให้รัฐต้องจัดสรรงบประมาณซึ่งก็คือ ภาษีประชาชน จ่ายค่าเวนคืนมอเตอร์เวย์สายนี้ 17,452 ล้านบาท รวมค่าก่อสร้าง 38,475 ล้านบาท เท่ากับใช้เงินลงทุนทั้งหมด 55,927 ล้านบาท เพื่อก่อสร้างทางไม่ถึง 100 กิโลเมตร



แพงแค่ไหน...ก็ต้องสร้าง

หากย้อนเวลาได้ หากกรมทางหลวงไม่หวังพึ่งน้ำบ่อหน้า สสำรวจพื้นที่อย่างละเอียดก่อนเสนอ ครม. และค่าเวนคืนออกมาเท่ากับที่ ครม.อนุมัติในวันนี้ ที่เพิ่มถึง 264%

ก็อดคิดไม่ได้ว่า “รัฐบาล คสช.” ในวันนี้ จะยังอนุมัติโครงการนี้หรือไม่ เพราะรัฐต้องควัก 17,452 ล้านบาท จ่ายเวนคืนให้โครงการเดียว ถึงจะโยกงบค่าก่อสร้างมาโปะ

แต่ด้วยจำนวนเงินขนาดนี้ น่าจะนำไปลงทุนได้อีกหลายโครงการ ซึ่งคนในรัฐบาลชุดที่แล้ว ก็ส่งสัยประเด็นนี้เช่นกัน สักรมทางหลวงตรวจสอบข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นจากการสำรวจทรัพย์สิน จนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อภาครัฐอย่างมีนัยสำคัญ ตั้งแต่กระบวนการสำรวจ รูปแบบก่อสร้าง ทบทวนผลศึกษาโครงการเทียบวงเงินเดิมกับวงเงินใหม่

ตลอด 2 ปี จึงเป็นห้วงเวลาที่ “กรมทางหลวง” รีเช็คข้อมูล จนพิสูจน์ได้ว่าความผิดพลาดที่เกิดขึ้น ไม่มีการกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย เป็นการประเมินราคาอ้างอิงของกรมธนารักษ์ปี 2551-2554 โดยไม่ได้เข้าสำรวจอย่างละเอียดเพราะขาดบุคลากร รวมถึงไม่ได้นำคู่มือกำหนดค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคม 2556 มาพิจารณา นอกจากนี้ สภาพพื้นที่เปลี่ยนไป

มาก มีรถไฟฟ้า ทางด่วน ศูนย์การค้าหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นมาก ทำให้ราคาที่ดินสูงกว่าราคาประเมินหลายเท่าตัว

ซึ่งกรมทางหลวงยืนยันโครงการยังมีความคุ้มค่าเพราะมีรายได้จากการเก็บค่าผ่านทาง และจากการทบทวนความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการ ลงลึกไปถึงกรณี มีหรือไม่มีท่าเรือน้ำลึกทวาย ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ หรือ EIRR ผลลัพธ์ไม่ต่างกัน ไม่มี อยู่ที่ 15% มี อยู่ที่ 16%

ส่วน “สภาพัฒน์” หน่วยงาน think tank หรือคลังสมองของประเทศ ผู้ซึ่งนำการพัฒนาแล้วโครงการยังงักก็คุ้ม เพราะเป็นยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แต่ถ้าจะให้ดี อยากให้ “กระทรวงคมนาคม” ปรับปรุงคู่มือกำหนดเงินค่าทดแทน และถอดบทเรียนโครงการนี้ ใช้เป็นข้อมูลประกอบการประเมินความเสี่ยงด้านต้นทุนค่าเวนคืนที่ดินในโครงการอื่น ๆ อย่าให้เกิดบทเรียนซ้ำซาก !