

ฤกษ์ 'รถไฟไทย-จีน' ตอกเข็มเมื่อพร้อม

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

นว่า 2 ปีที่รัฐบาล คสช.ใช้ความพยายามอย่างยิ่งยวดจะให้รถไฟไทย-จีน “กรุงเทพฯ-นครราชสีมา” เป็นรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทย

จึงทุ่มเม็ดเงินลงทุน 179,412 ล้านบาท เดินหน้าผลักดัน

แต่ดูเหมือนความปรารถนาจะถูกทอดเวลาออกไป หลังเจอโรคเลื่อนตอกเข็มซ้ำซาก

ทั้งที่ตัดแบ่งสร้างเป็น 4 เฟส และเลือกคิกออฟช่วงสั้น ๆ 3.5 กม. ที่ไม่มีปัญหาเวนคืนที่ดิน จาก “สถานีกลางดง-ปางอโศก” หวังให้เป็นจุดเริ่มต้นโครงการ

ล่าสุดกำหนดการลงเข็มต้นแรกเลื่อน 1 เดือน จาก ต.ค.เป็น พ.ย. นี้

ต้องรอการอบรมทดสอบวิศวกรจีน 77 คน ให้เสร็จปลายปีนี้

ต้องรอจีนส่งแบบเฟสแรก 3.5 กม.

ต้องรอรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ผ่านการอนุมัติ

ต้องรอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้กรมทางหลวงเป็นผู้ก่อสร้างเฟสแรก

จะว่าไปแล้วแผนการปักธงสร้างไฮสปีดเทรนสัญชาติมังกรสายนี้ มีการขยับไทม์ไลน์มาหลายครั้ง

นับจากทั้งสองรัฐบาลเซ็น MOC ร่วมกันตั้งแต่วันที่ 19 ธ.ค. 2557

แต่เป็นเพราะผลการเจรจาไม่สะเด็ดน้ำ จึงทำให้ฤกษ์ตอกเข็มเลื่อนอยู่หลายรอบ ครั้งแรกจากธ.ค. 2558 เป็นธ.ค.2559

แต่เพราะผลเจรจาไม่ลงตัว เลื่อนมาเป็น มี.ค. 2560 จากนั้นขยับเรื่อยมา ชาวเลื่อนสร้างรถไฟไทย-จีน ได้ยืนกันจนชิน เพราะเลื่อนแล้วเลื่อนอีก จากเดือนเป็นปี และยาวข้ามปี

แม้ “คสช.” จะจัด ม. 44 มาเคลือบข้อกฎหมายที่ยังจูนไม่ตรงกัน เพื่อรันโครงการที่ติด ๆ ขัด ๆ ให้สะดวก

รวมถึงจ้างตรง “กรมทางหลวง” มาเนรมิตเฟสแรกจุดเริ่มต้นโครงการ เพื่อให้สองประเทศปักธงแสดงสัญลักษณ์ความสำเร็จของโครงการทันปีนี้

แต่ถึงขณะนี้การเดินทางของรถไฟสายนี้ ยังฝ่าอุปสรรคไม่ได้สักที

ดังนั้นฤกษ์สร้างในเวลานี้ จึงมีคำตอบเดียว ...เมื่อพร้อม

จะเป็นเมื่อไหร่ ? ยังไม่มีใครตอบได้

เพราะยังต้องฝ่าด่านหินคณะกรรมการผู้ชำนาญการ(คชก.)ไฟเขียวรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ที่ไม่สามารถควบคุมเวลาได้

ที่ผ่านมาก็ปรับแก้รายงานกันมาถึง 6 ครั้ง กำลังจะยื่นครั้งที่ 7 ที่ยังติดปัญหาพื้นที่ช่วงมาบกะเบา จะต้อง

เจาะภูเขาสร้างเป็นอุโมงค์

ซึ่งแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ประทามบัตรทำเหมืองของ 4ผู้ประกอบการผลิตปูนซีเมนต์ อาทิ ปูนซีเมนต์ไทย ปูนทิพีโอ ปูนนครหลวง คิดเป็นพื้นที่รวม 320 ไร่

ในผลศึกษาเดิม “กระทรวงอุตสาหกรรม” ต้องจัดหาพื้นที่ใหม่ รัศมีแนวรถไฟทางคู่ให้เป็นการทดแทน

ซึ่ง “คชก.” ต้องการคำตอบที่แน่ชัดก่อนจะลงมติ

เรื่องนี้สำนักงานนโยบายและแผนการ

ขนส่งและจราจร (สนข.) ผู้รับผิดชอบการทำรายงานอีไอเอ

ได้สอบถาม 4 โรงปูนไปแล้วเมื่อหลายปีที่ผ่านมา ช่วงทำผลศึกษารถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ก่อนที่จะกลายร่างมาเป็นรถไฟไทย-จีน

แต่ด้วยเวลาที่ผ่านไปหลายปี “คชก.” จึงต้องการคำตอบที่ชัวร์ไม่ได้มั่วนี้ม

น่าจับตา “สนข.” จะเคลียร์ปมนี้จบภายในต.ค. เพื่อนำไปสู่การเริ่มต้นก่อสร้างภายในพ.ย.นี้

อย่างที่ “อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ” เจ้ากระทรวงคมนาคมเดดไลน์ได้หรือไม่

เพราะโครงการใหญ่ ใช้เงินลงทุนมหาศาล จึงต้องใช้เวลาจรรยาบรรณเป็นพิเศษ

ที่สำคัญรถไฟความเร็วสูงเป็นเรื่องใหม่ ไม่เคยมีมาก่อนในประเทศไทย

รอฟังคำตอบอีกครั้ง จากที่ประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-จีนครั้งที่ 22 วันที่ 22-24 พ.ย.นี้

ฤกษ์ตอกเข็มจะยังเป็นปีนี้หรือปีหน้า