

มองรอบทิศ

'กรรม'ของคนไทย!

พวก "วิศวกรที่ปรึกษา" ผ่ากระทุ้ง! งามรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกฯ ถึงความคืบหน้ารถไฟความเร็วสูงไทย-จีน สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. งบประมาณ 179,000 ล้านบาท ยังไม่เปิดประมูล อีก 12 สัญญา จะเดินหน้าเมื่อไหร่? หรือว่ายังไม่มีความ!

รถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีทั้งหมด 14 สัญญา ดำเนินงานไปแล้ว 2 สัญญา โดยสัญญาที่ 1 ลงนามกันตั้งแต่ปลายปี 60 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. เห็นว่างานโยธาคืบหน้าไป 45% (เมื่อ มี.ค. 62)

สัญญาที่ 2 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. ลงนามก่อสร้างงานโยธาเมื่อเดือน มี.ค. 62 แต่หลังจากเลือกตั้งได้ รวม.คมฯคนใหม่เข้ามา อีก 12 สัญญาก่อสร้างยังเงียบสงบ แล้วประชาชนจะได้นั่งรถไฟสายนี้กันเมื่อไหร่?

ขณะที่อีก 1 โครงการ "ยักแหย่ ยักยัน" กันอยู่ คือ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) งบประมาณ 224,544.36 ล้านบาท โดยรัฐบาลมีงบประมาณสนับสนุนให้ไม่เกิน 119,425.75 ล้านบาท

ต้องเลื่อนการเซ็นสัญญาจากวันที่ 15 ต.ค. 62 ออกไปเป็นวันที่ 25 ต.ค. 62 เนื่องจาก

คณะกรรมการ(บอร์ด) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ขึ้นหนังสือลาออกทั้งชุดไปเมื่อวันที่ 1 ต.ค.ที่ผ่านมา เพราะคงไม่ต้องการรับเผือกร้อน!

"พยัคฆ์น้อย" เปิดคลิปที่นายประภัสร์ จงสงวน อดีต ผอ.องค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) และอดีตผู้ว่าการ รฟท. ในสมัยรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร พูดเกี่ยวกับรถไฟที่ความเร็วสูง ไว้เมื่อวันที่ 19 ก.ค. 62

นายประภัสร์พูดว่า โครงการรถไฟความเร็วสูง ซึ่งถูกบรรจุอยู่ในโครงการ 2 ล้านล้านบาท ในสมัยรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ไม่ได้เป็นรถไฟที่เชื่อมแก่จังหวัด แต่ทุกเส้นทางมุ่งเชื่อมต่อระหว่างประเทศ



เนื่องจากประเทศไทยมีพื้นที่ไม่กว้างใหญ่นัก ถ้าทำรถไฟความเร็วสูงเชื่อมจังหวัด ไปไม่รอดแน่นอน แต่ต้องทำรถไฟเข้ามาแข่งขันกับเครื่องบิน เพื่อขนคน ขนนักท่องเที่ยวทั้งคนไทย และชาวต่างชาติเข้ามา

นายประภัสร์ตั้งคำถามไปยังรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ว่า ทำไปทำไม? รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เพราะกรมทางหลวงกำลังสร้างทางด่วน(บางปะอิน-นครราชสีมา) คุณทำเพื่ออะไร แล้วถูกค้ำกลุ่มเดียวกันหรือเปล่า?

ส่วนรถไฟที่เชื่อม 3 สนามบิน เอื้อประโยชน์ให้กลุ่มทุนมากขนาดนี้ คุณให้รฟท.ทำ

ก็ได้! รัฐบาลบอกไม่คุ้มค่าการเงินไม่เป็นไร แต่ได้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคืออะไร? เพราะเห็นมีแต่กลุ่มทุนได้ประโยชน์

ใครจะนั่งรถไฟจากอู่ตะเภา มาที่สุวรรณภูมิและดอนเมือง เพื่อขึ้นเครื่องบินไปต่างประเทศ หรือนั่งรถไฟจากดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ไปขึ้นเครื่องบินที่อู่ตะเภาเพื่อไปต่างประเทศ ก็คงมีเฉพาะคนในรัฐบาลเท่านั้น!

เนื่องจากในทางเทคนิคไม่เหมาะสม แต่ถ้าจะทำ ควรทำต่อเชื่อมไปจาก "แอร์พอร์ตลิงก์" ที่ รฟท.บริหารงานอยู่ และบริหารงานได้ไม่แพ้รถไฟบีทีเอส ทั้งที่แอร์พอร์ตลิงก์มีรถ

แค่ 9 ขบวน ช่วงแรก ๆ เป็นขบวนรถที่ไม่ค่อยสมบูรณ์ เพราะต้องใช้เวลาในการศึกษาเรียนรู้ แต่วันนี้ รฟท.มีความพร้อม จะขอซื้อขบวนรถไฟเพิ่มเติม แต่รัฐบาลไม่อนุญาต ที่สำคัญ คือ ความพยายามดันรถไฟที่เชื่อม 3 สนามบิน เข้าโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ยิ่งพยายามดัน ก็ยิ่งลัดชั้นตอน เพราะรถไฟที่วิ่ง 250 กม./ชม. ได้ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือยัง และทำจริงหรือเปล่า? แล้วจำนวนมากถึง 15 สถานี ความเร็ว 250 กม./ชม. ไม่จำเป็นเลย เพราะความเร็วขนาดนี้รถเบรกไม่ทัน จอดไม่ได้แน่ ๆ

"พยัคฆ์น้อย" เห็นสภาพรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และรถไฟที่เชื่อม 3 สนามบิน ทั้งแพงกว่าในอดีต แล้วยังล่าช้า ไม่รู้เมื่อไหร่จะเสร็จ แล้วต้องเสียค่าไถ่กันอีกหรือเปล่า? จึงสรุปว่ามันเป็น "กรรม" ของคนไทย!!

พยัคฆ์น้อย