

บทเรียนราคาแพง

คมนาคม

กับนโยบายที่ไปต่อไม่ได้



• อนุญาต จันทาลิ



ภายหลังนายกดีสยาม จิตชอบ เข้ามารับตำแหน่ง เป็นรัฐมนตรีคนใหม่ ประจำกระทรวงคมนาคม ในช่วงปี 2562 ได้ผุดนโยบายต่างๆ มากมาย ซึ่งมีนโยบายที่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง แต่บางนโยบายก็ต้องหยุดชะงักไม่สามารถดำเนินการต่อได้

GPS บนรถยนต์ส่วนบุคคล

เริ่มที่โปรเจกต์แรก อย่าง การออกกฎหมายติดตั้ง GPS บนรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งให้เหตุผลว่า การออกกฎหมายในครั้งนี้เป็นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการ ซึ่งจะช่วยให้ความปลอดภัยในการเดินทางและการเกิดอุบัติเหตุ โดยให้กรมการขนส่งทางบก หรือ ขบ.ประสานกับกระทรวงอุตสาหกรรม และผู้เกี่ยวข้อง เพื่อเปิดรับฟังความคิดเห็น อีกทั้งจะดำเนินการบังคับกับรถใหม่ที่สามารถให้ติดตั้งอุปกรณ์ GPS ออกมาจากโรงงานได้ ส่วนรถเก่าจะทยอยบังคับใช้ในลำดับต่อไป

ไม่เพียงเท่านั้นยังระบุอีกว่า ต้นทุนอุปกรณ์ GPS จากเดิมมีราคา อยู่ที่ 10,000 บาทต่ออุปกรณ์ ค่าบริการ 500-700 บาทต่อเดือน ปัจจุบันลดเหลือ 3,000 บาท ค่าบริการประมาณ 300 บาท กรณีที่มีการใช้จำนวนมากราคาจะลดลงอีก ซึ่งเทียบไม่ได้กับความสูญเสียจากอุบัติเหตุต่อชีวิตและทรัพย์สิน

เมื่อโปรเจกต์นี้แพร่กระจายออกไปกลับมีกระแสตำหนิ เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่กลับไม่เห็นด้วย เพราะเป็นการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล อีกทั้งค่าบริการใช้จ่ายต่อเดือนที่แพง ซึ่งเป็นกรรเอื้อธุรกิจนายทุนผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง เมื่อสถานการณ์กลายเป็นแบบนี้ เจ้าตัวผู้ผุดโปรเจกต์นี้ ตอบเพียงแต่จะให้ ขบ.ศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้อง หากไม่

ส่องโปรเจกต์สายฝัน คมนาคม

GPS ติดรถยนต์

1 หมื่นบาท/อุปกรณ์

ค่าบริการ 500-700 บาท/เดือน

ลดเหลือ 3,000 บาท/ค่าบริการ 300 บาท

เครื่องฟอกอากาศลด PM 2.5 บนรถโดยสาร

120 กม./ชม. กรองอากาศได้

2 หมื่น ลบ.ม./ชม.



แบรีเออร์ยางพารา

ช่วยชาวสวนยางมีรายได้

ฐาน INFO GRAPHIC

ได้รับกระหน่ำและมีประโยชน์ต่อส่วนรวมน่าจะดำเนินการได้ โดยให้ ขบ.ดูเรื่องค่าอุปกรณ์ GPS และค่าบริการที่มีราคาถูก และขอไม่พูดถึงแนวคิดนี้ โดยโยนงานมาให้ “กรมขนส่ง” เป็นผู้ดูแลสานต่อทันที

ถัดเครื่องฟอกอากาศรถยนต์

ส่วนอีกโปรเจกต์กลายเป็นกระแสร้อนแรงไม่แพ้กัน อย่าง โครงการทดลองติดตั้งเครื่องฟอกอากาศบนรถโดยสารประจำทาง ของ ขสมก. โดยระบุว่า เมื่อมีการติดตั้งเครื่องฟอกอากาศบนหลังคารถสูง 25 เซนติเมตร (ชม.) โดยมีไส้กรองฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 หากใช้ความเร็วเฉลี่ย 120 กิโลเมตร (กม.) ต่อชั่วโมง สามารถกรองอากาศได้ 20,000 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง ซึ่งยืนยันว่าเมื่อพบฝุ่น PM 2.5 ในกรณีที่ผ่านมาอยู่ที่ 1-2 ไมครอน ถือว่าต่ำมาก หากสำเร็จจะนำมาใช้กับรถเมล์กว่า 3,000 คัน

ทั้งนี้พบว่าต้นทุนการใช้เครื่องกรองอากาศนั้น มีราคาสูงถึง 2,000 บาทต่อกล่อง ขณะที่ไส้กรอง ราคา 500 บาท สามารถใช้ได้ 400 ชั่วโมง หรือ 2 สัปดาห์ ซึ่งรวมต้นทุนราว 3,000 บาท โดยจะใช้งบจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) หากมีการใช้กับรถเมล์ทั้ง 3,000 คัน เท่ากับต้องใช้งบประมาณในการติดตั้งอุปกรณ์ถึง 9 ล้านบาท ยังไม่นับรวมกับไส้กรองที่จะหมดอายุการใช้งานทุก 2 สัปดาห์ อีกด้วย งานนี้ กรมขนส่งคงได้รับตึกหนัก เร่งปั๊มเงินเพื่อหามาใช้จ่ายกับโครงการนี้เป็นแน่

ขณะที่นักวิชาการได้ออกมาโพสต์ข้อความผ่านเฟซบุ๊ก อีกว่า “ติดกล่องกรองอากาศบนหลังคารถเมล์ มันก็เรื่องลวงโลก แบบเดียวกับเครื่อง GT200 หวังว่าประชาชนคงไม่โดนหลอกกันง่ายๆ อีกนะ” ซึ่งคำนวณว่า “กล่องกรองอากาศด้วยแผ่นฟิลเตอร์” ของ ขสมก. ถ้าทำงานได้ตามที่อ้างไว้ และติดบนรถเมล์จำนวน 500 คัน ไปกรองอากาศเสียในกรุงเทพฯ จะได้ผลเป็นอย่างไร คำตอบคือ ได้แค่จุดฟักเซลล์เดียว

แบรื่อรยางพารา

ปิดท้ายที่โปรเจกต์ยักษ์ใหญ่แห่งปี อย่าง โครงการก่อสร้างกำแพงคอนกรีตหุ้มด้วยแผ่นยางธรรมชาติ (Rubber Fender Barrier: RFB) และโครงการติดตั้งหลักนำทางยางธรรมชาติ (Rubber Guide Post: RFP) หรือแบรื่อรยางพาราต้นเหตุที่ทำให้ นายปฐม เฉลยวาเรศ โดนดึงออกจากการเป็นอธิบดีกรมทางหลวงชนบท (ทช.) เพราะชะงักแผนดังกล่าวกลางคัน ซึ่งเป็นนโยบายที่พยายามผลักดันช่วยเหลือเกษตรกรชาวสวนยางให้มีรายได้ แต่กลับโดนกระแสต่อต้านจากฝ่ายนักการเมืองหลายรายที่แสดงความไม่เห็นด้วย เพราะถือเป็นการสร้างดีมานด์เทียม เพียงเพราะหาทางปั่นราคายางพาราให้สูงขึ้น และไม่มีผลการทดสอบที่น่าเชื่อถือเหมาะสมแก่ความคุ้มค่าของการใช้งบประมาณ รวมทั้งผลการทดสอบการใช้ยางพาราในโครงการฯ ไม่มากพอที่จะสรุปและไม่สามารถบอกความแตกต่างระหว่างการใช้ยางหรือไม่ใช้ยางพารา

โดยที่ผ่านมามีข่าวว่าทางกระทรวงคมนาคมขอรับจัดสรรงบประมาณปี 2564 และงบปี 2565 ดำเนินโครงการก่อสร้างกำแพงคอนกรีตหุ้มด้วยแผ่นยางพารา และโครงการติดตั้ง

หากโปรเจกต์แบรื่อรยางพารายังคงเดินหน้าต่อ คาดว่าโครงการอื่นๆ คงไม่ไปไหนสักที

หลักนำทางยางพาราถึง 8.3 หมื่นล้านบาท อีกทั้งมีการขอรับการจัดสรรงบเงินกู้ วงเงิน 40,179 ล้านบาท

แต่คณะกรรมการกลั่นกรองการใช้เงินกู้ฯ มีมติไม่อนุมัติ จัดสรรเงินกู้ให้กับทั้ง 2 โครงการ โดยให้เหตุผลว่าการขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี ตามความเหมาะสมและจำเป็น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างเหมาะสม เกิดความคุ้มค่าอย่างแท้จริงควรให้ดำเนินโครงการหรือกิจกรรมที่จะช่วยสนับสนุนการใช้ยางพาราเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม และเพิ่มปริมาณการใช้ยางพาราอย่างต่อเนื่องในระยะยาวมากกว่า

หากโปรเจกต์แบรื่อรยางพารายังคงเดินหน้าต่อ คาดว่าโครงการอื่นๆ คงไม่ไปไหนสักที เพราะงบประมาณที่ขอรับจัดสรรนั้นถือเป็นการผลาญงบประมาณโดยเปล่าประโยชน์ หากขอรับจัดสรรงบประมาณไปช่วยเหลือประชาชนในการพัฒนาหรือซ่อมแซมถนนประชาชนคงดีใจไม่น้อย แถมสร้างมอเตอร์เวย์ได้อีกหลายเส้นทางเลยทีเดียว ●