

## ชาวใต้เดือดร้อนรถไฟวิ่งแค่'ทุ่งสง'ตกค้างเพียบ ชีรฟท.ทอดทิ้งไร้วิสัยทัศน์สนองการเมือง

ผู้จัดการรายวัน360 - ชาวใต้สุดทน รถไฟทอดทิ้ง ไม่เหลียวแลความเดือดร้อน สายใต้วิ่งแค่ทุ่งสง ส่วนสายเหนือ อีสานวิ่งถึงปลายทางได้ ล่าสุดเปิด 7 ขบวนไปบุรีรัมย์ อี๊ดอ๊อดวิสัยทัศน์ผู้บริหาร รฟท.สนองการเมืองมากกว่าบริการประชาชน สุดซ้ำเสียเวลา-ค่าใช้จ่ายเพิ่ม เหตุตกค้างทุ่งสงก่อนต่อไปพัทลุง หาดใหญ่ ยะลา ปัตตานี นราธิวาส

รายงานข่าวเปิดเผยว่า จากที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้มีประกาศงดให้บริการขบวนรถเชิงพาณิชย์ (รถทางไกล) ขบวนรถเชิงสังคม (รถระยะสั้น) จำนวน 121 ขบวน ตั้งแต่เดือน พ.ค. 2564 โดยอ้างจาก ศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) มีนโยบายขอความร่วมมือให้ประชาชนหลีกเลี่ยง หรือชะลอการเดินทางเพื่อยับยั้งการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 นั้นแม้ล่าสุดจะมีการทยอยเปิดเดินรถในเส้นทางต่างๆ หลังมีมาตรการผ่อนปรนการเดินทางให้กับประชาชนภายใต้มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) แล้ว โดยเฉพาะรถไฟทางไกลสายหลักที่ รฟท. กลับมาเปิดให้บริการคือ สายเหนือ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่, สายอีสาน กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี, กรุงเทพฯ-หนองคาย และสายใต้ กรุงเทพฯ-ชุมทางทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช ซึ่งจะเห็นได้ว่า สายอื่น รถไฟเปิดให้บริการไปถึงปลายทาง ยกเว้นสายใต้เพียงเส้นทางเดียวที่วิ่งแค่สถานีทุ่งสง

ส่งผลทำให้ที่ผ่านมา ประชาชนในพื้นที่ภาคใต้ ได้รับความเดือดร้อนอย่างมาก โดยเฉพาะประชาชนที่ต้องการเดินทางไปจังหวัด ตรัง พัทลุง สงขลา สตูล

ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส เนื่องจากขบวนรถสายใต้จากสถานีกรุงเทพ ไปสิ้นสุดที่สถานีชุมทางทุ่งสง นั้นจะออกจากสถานีกรุงเทพ เวลา 05.00 น. Desof ถึงสถานีชุมทางทุ่งสง 16.04 น. แต่ในความเป็นจริง ขบวนรถจะล่าช้าและไปถึงทุ่งสงหลัง 18.00 น.

ปัญหาที่ตามมาคือ ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางต่อไปยังพัทลุง หาดใหญ่ ยะลา ปัตตานี นราธิวาส จะต้องพักค้างอยู่ที่ทุ่งสงเพื่อรอขบวนรถท้องถิ่น ในตอนเช้าของอีกวัน ซึ่งเท่ากับต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มทั้งค่าที่พัก ค่าอาหาร ทำให้มีประชาชนจำนวนมาก ต้องใช้พื้นที่สถานีรถไฟ เป็นที่พักรอ ซึ่งแต่ละคืนมีจำนวนนับร้อยคน ซึ่งเจ้าหน้าที่สถานีทุ่งสงได้ให้การดูแลประชาชนมาโดยตลอด

แหล่งข่าวกล่าวว่า เรื่องนี้ประชาชนไม่ควรเดือดร้อนและลำบาก ขนาดนี้ หากผู้บริหาร รฟท.หรือผู้มีอำนาจตัดสินใจเรื่องการเดินรถ มีวิสัยทัศน์ มีความรู้ความเข้าใจในบริการของรถไฟอย่างแท้จริง ที่ผ่านมารถไฟสายใต้ ถือเป็นเส้นทางหลักเชิงพาณิชย์ของ รฟท. เพราะประชาชนนิยมใช้บริการรถไฟกันมาก ที่ผ่านมามต้องหยุดวิ่งเพราะล็อกดาวน์จากโควิด-19 แต่เมื่อมีการผ่อนปรน และพบว่ารถ บขส. วิ่งสายใต้ทุกเส้นทางแล้ว แต่เหตุใด รฟท.ไม่ยอมวิ่งประชาชนสอบถามร้องเรียน ไปยังฝ่ายการโดยสาร ซึ่งมีอำนาจในกำหนดเดินรถหลายครั้งแต่ไม่ได้รับการพิจารณาใดๆ โดยอ้างเรื่องเคอร์ฟิวเพื่อตัดปัญหา

ล่าสุด รฟท.เปิดเดินรถ 7 ขบวนไปยังจังหวัดบุรีรัมย์ ยิ่งทำให้คนใต้รู้สึกอึดอัด และเห็นว่า รฟท.ให้บริการเพื่อตอบสนองการเมือง มากกว่าให้บริการประชาชน

และไม่เหลียวแลประชาชนในพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งเป็นฐานลูกค้าที่สำคัญของ รฟท.มาโดยตลอด

แหล่งข่าวกล่าวว่า พื้นที่ภาคใต้ เป็นส่วนหนึ่งของประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยว มีสินค้าทางการเกษตร และเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ การหยุดเดินรถโดยไม่พิจารณาถึงความจำเป็นข้อเท็จจริงเหมือน รฟท.ทอดทิ้งประชาชนในภาคใต้ และการที่ผู้บริหาร รฟท. ระบุว่า การกำหนดว่าจะเดินรถเส้นทางใด จะมองค่าการตลาดไม่ วิ่งหากขาดทุน จึงเลือกที่จะหยุดวิ่งสายใต้ ก็ยิ่งทำให้รฟท.ไม่มีรายได้ และขาดทุนเพิ่มขึ้นไปอีก เพราะหากผู้โดยสารน้อย แต่ยังมีสินค้าทางการเกษตร ผลไม้ภาคใต้อีกจำนวนมาก เมื่อรถไฟไม่มี ชาวสวนจึงต้องหันไปใช้รถยนต์แทนทำให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มมากขึ้นอีก

นอกจากนี้ หลายจังหวัดภาคใต้ที่มีเส้นทางรถไฟผ่านเป็นพื้นที่ท่องเที่ยว ที่ผ่านมาก การให้บริการเดินรถไฟ เป็นส่วนหนึ่งในการบริหารจัดการด้านความมั่นคง ขณะที่การหยุดเดินรถนานๆ จะมีผลตามมาอย่างมาก เช่น เขตทางอาจถูกบุกรุกพื้นที่ สภาพทางขาดการดูแลอย่างสม่ำเสมอ อาจจะเป็นช่องโหว่ให้กับบุคคลไม่หวังดี รวมถึงขบวนรถที่จอดนิ่งเป็นเวลานาน มีสภาพเสื่อมโทรม เสียค่าซ่อมบำรุงเพิ่ม แต่หากมีการเดินรถไฟสม่ำเสมอ จะมีผลดีกว่า เพราะทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องร่วมมือกัน เกิดความมั่นคงและปลอดภัย ประชาชนเดินทางไปมาได้สะดวก เศรษฐกิจเกิดการขับเคลื่อน.