

## สารพันปัญหา?

สารระนำรัฐ

ชัย เสดเดอร์ chai.n@thairath.co.th

### ■ แก้วกฤติเจ้าจำปีอย่าลงแค่ระดับปฏิบัติงาน

เรียนสารพันปัญหาไทยรัฐ ช่วยเผยแพร่

บริษัทการบินไทยในยุคเปลี่ยนผ่าน กับสถานการณ์ซ้ำเติมด้วยวิกฤติไวรัสโควิด วันนี้คุณจักรกฤตภู ฑาราพันธุกร รองปลัดกระทรวงการคลัง เข้ามารักษาการกรมการผู้อำนวยการใหญ่ และประกาศแผนฟื้นการบินไทย

เป็นนิมิตหมายที่ดี คุณจักรกฤตภู ฑาราประกาศจะไม่ขอรับเงินเดือนค่าตอบแทนเห็นความตั้งใจว่าจะมาทำงาน ปลุกขวัญพนักงานในองค์กร ถึงแม้ต้องระงับแผนและมาตรการต่างๆ ที่ทำเป็น ทั้งรักษากระแสเงินสดลดต้นทุนบริษัททุก ลดประเภทเครื่องบิน เพิ่มการหารายได้ ลดขนาดองค์กร หรือคว้านไส้ลดพนักงาน ลดเงินเดือน

โดยเฉพาะกับพนักงานระดับปฏิบัติการที่ผ่านมามีไม่ได้รับการเหลียวแล ตั้งแต่ปลายปีก่อน ตัดลูกเรือ งบค่าใช้จ่าย นอนโรงแรมที่ไม่ได้มาตรฐาน ตัดสวัสดิการต่างๆ แต่ค่าใช้จ่ายไปทำงานสูง ส่งผลต่อคุณภาพบริการ

จนวันนี้ทุกคนเข้าใจสถานการณ์การบินไทย กำลังเข้าแย่งชิงตำแหน่งใหญ่แต่อยากให้คุณเห็นเหตุสำคัญอย่างที่มีอดีตการบินไทย ที่อยู่กับสายการบินแห่งนี้มาเกือบ 30 ปี โปสโรว์ ถึงโรคมะเร็งที่กีดกันการบินไทยที่หมอลหลายคนเข้ามาไม่เคยผ่าตัดรักษาให้หายขาดได้

เพราะมีโรคเก่าตั้งเดิมมาก่อนที่จะคิดเชื้อโควิด-19 อย่างที่แอร์ฯ ท่านนี้บรรยายเห็นภาพคือ “บริษัทนี้ไม่มีเก้าอี้แก้มือใครยาวสาวได้สาวเอาเส้นใครตีเบียดได้เบียดเลย” บริษัทนี้ถึงมีผู้บริหารเต็มไปหมด

ส่วนระดับปฏิบัติงาน มรดกงานเงินเดือนน้อย



จักรกฤตภู ฑาราพันธุกร

□□ มะเร็งกีดกัน ดัดเชื้อโควิดซ้ำ “การบินไทย” โรครุม ต้องผ่าตัดถูกจุด □□ กรมทางหลวงชี้แจงกรณีก่อสร้าง ถนนเชียงใหม่-เชียงรายล่าช้า □□

อยู่ได้เพราะเบียดเลี้ยง แต่ถูกตัดมาเรื่อยๆ เมื่อลดพนักงานลดคนที่วิ่งขายชีวิตน้องปูดเทียบกับเงินเดือนผู้บริหารแต่ละคนไม่น้อยเดินทางเพื่อสัปดาห์ละสิบ-เนสคลาส กับสิทธิ์ท่องเที่ยววันหยุด อับเกรดที่นั่งให้ลูกเมีย ครอบครัว เพื่อนฝูง แต่ไม่เคยเห็นบินไปเป็นขวัญและกำลังใจให้ลูกเรือในไฟลท์ต่างๆ

ยังไม่รวมนักบินการบินไทยเป็นสายการบินเดียวในโลกที่ใช้นักบิน 4 คนบินไปยุโรป สาย

การบินอื่นใช้นักบิน 3 คน บิน 2 คน พัก 1 คน ก็เพียงพอ แต่เราบินเป็บ จากนั้นก็พักยาว แต่รับเงินเต็มทุกคน

ปัญหาข้อนี้ไว้ได้พรมเหล่านี้ยังมีขยับอยู่อีกมาก ผู้บริหาร ผู้ที่จะเข้ามาทบทวนรู้หรือไม่ใช่แค่เอาแต่ระดับปฏิบัติงาน ลูกเรือแอร์ สจ๊วตตัวเล็กๆ ที่แทบจะไม่พออยู่พอกินกันแล้ว.

### ลูกเรือเจ้าจำปี ที่ยังเหลืออยู่

### ตอบ คุณลูกเรือ

เป็นเสียงจากลูกเรือการบินไทย “คนใน” ระดับมรดกงานแต่รู้ถึงปัญหาที่ถูกได้พรมขององค์กรแห่งนี้ฝากต่อให้จักรกฤตภู ฑาราพันธุกรดีการบินไทยนำไปพิจารณา

หมอลคนใหม่ที่เป็นความหวังรักษาใช้การบินไทยให้หายเสียที่ไม่ใช่ “อมโรค” เพราะแก้ไม่ถูกจุดเช่นที่ผ่านมา!

ชัย เสดเดอร์

### ■ กรมทางหลวงชี้แจงโครงการก่อสร้างถนน

เรียนบรรณาธิการข่าวหนังสือพิมพ์ไทยรัฐ

ตามที่คอลัมน์สารพันปัญหาสารระนำรัฐ? ได้นำเสนอข่าวว่าได้มีประชาชนร้องเรียนการก่อสร้างถนนสายเชียงใหม่-ดอยสะเก็ด-เชียงราย มีความล่าช้าในการก่อสร้างและต้องการเร่งรัดให้แล้วเสร็จโดยเร็วนั้น กรมทางหลวงขอเรียนชี้แจงว่า โครงการ

ดังกล่าวเป็นโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 118 สายเชียงใหม่-เชียงราย รูปแบบการก่อสร้างเป็นมาตรฐาน 4 ช่องจราจร ดำเนินการเป็น 5 ช่วง สำหรับสาเหตุที่โครงการก่อสร้างล่าช้าเนื่องจากแนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ในเขตป่าไม้และอุทยานแห่งชาติ ซึ่งขณะนี้ได้กำชับให้เอกชนผู้รับจ้างเร่งให้แล้วเสร็จตามสัญญา โดยปรับแผนงาน ระดมเครื่องจักรเข้าพื้นที่

นอกจากนั้น กรมทางหลวงมีแผนดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 118 ช่วงสุดท้าย ตำบลบ้านโป่ง-บรรจบทางหลวงหมายเลข 1 ระยะทาง 67.478 กิโลเมตร มาตรฐาน 4 ช่องจราจร ขณะนี้อยู่ระหว่างสำรวจ ออกแบบ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2565 มีกำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2567

อย่างไรก็ตามก่อนหน้านี้ทางหลวงหมายเลข 118 สายเชียงใหม่-เชียงราย ได้ขยายถนนเป็นมาตรฐาน 4 ช่องจราจร 2 ช่วง คือ ช่วงจังหวัดเชียงใหม่-อำเภอดอยสะเก็ด ระยะทาง 20.2 กิโลเมตร



ถนนสายเชียงใหม่-เชียงราย

แล้วเสร็จตั้งแต่เดือนตุลาคม 2551 และช่วงบ้านโป่งป่าตอง-ตำบลบ้านโป่ง ระยะทาง 28.0 กิโลเมตร แล้วเสร็จเมื่อเดือน ต.ค.2562

ดังนั้น เมื่อรวมกับโครงการในปัจจุบันมี 5 ช่วง ระยะทาง 42.8 กิโลเมตร และโครงการก่อสร้างใหม่ 67.478 กิโลเมตร จะทำให้ทางหลวงหมายเลข 118 เชียงใหม่-เชียงราย เป็นมาตรฐาน 4 ช่องจราจร รวมระยะทาง 158.478 กม.

โดยในช่วงปี 2562 ที่ผ่านมา โครงการก่อสร้างสายเชียงใหม่-เชียงราย ได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเป็นจำนวนมากได้รับความเดือดร้อนจากการก่อสร้างที่ล่าช้าส่งผลให้การเดินทางสัญจรลำบากและไม่ปลอดภัย

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ลงพื้นที่เมื่อปลายปี 2562 สั่งการให้กรมทางหลวง

เร่งรัดผู้รับจ้างให้ระดมเครื่องจักรทำงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยต้องเป็นไปตามมาตรฐานและความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง หากก่อสร้างล่าช้าให้ดำเนินการขึ้นเด็คขาด ทั้งการปรับเงินและตัดสิทธิ์การซื้อแบบการประกวดงานก่อสร้าง

ทำให้ผู้รับเหมาระดมเครื่องจักรและเร่งรัดงานเต็มที่ โดยเฉพาะช่วงที่ 3 ตำบลป่าเมี่ยง-บ้านปางน้ำฤ ระยะทาง 9.25 กิโลเมตรที่มีการร้องเรียน ก่อสร้างแล้วเสร็จปลายเดือน มี.ค.2563 สำหรับตอนอื่นๆจะแล้วเสร็จตามแผน

ทั้งนี้ เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเสริมโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้สมบูรณ์ การเดินทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังเชียงรายสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย รองรับปริมาณรถยนต์ที่สูงขึ้นถึง 30,000 คันต่อวัน จากปัจจุบันอยู่ที่ 10,000-18,000 คันต่อวัน ลดอุบัติเหตุจากการเดินทางผ่านพื้นที่ภูเขาและทางคดเคี้ยว

อีกทั้งการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ส่งเสริมการขยายตัวเศรษฐกิจภูมิภาคและเศรษฐกิจไทย และจะเป็นเส้นทางสำคัญของการขนส่งสินค้าไปทางอำเภอ เชียงแสน-เชียงของ จ.เชียงราย เชื่อมต่อไปประเทศเพื่อนบ้าน สปป.ลาว-เมียนมา.

**นายสรารุท ทรงศิริไฉ**

อธิบดีกรมทางหลวง