



เร่งแก้วิกฤตรถไฟ“ไทย-จีน”ต้นปีปิดจ็อบงานโยธาปี70 หวั่น‘ปมมรดกโลก-ทับซ้อน3สนามบิ...’ยึดเยื่อทำหลุดเป้า

ในขณะที่ประเทศไทยกำลังจะมี “นายกรัฐมนตรี” คนที่ 30 และเป็นช่วงปลายทางของนายภคพงศ์ 29 อย่าง “พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา” ที่ใช้โอกาสเดินสายตรวจความคืบหน้าการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมหลายโครงการ รวมถึงบีทีไอโปรเจกต์อย่างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. วงเงินลงทุน 179,413 ล้านบาท ซึ่งต้องให้เครดิต“บีทีไอ”ในฐานะผู้ตัดสายสะตือ...แจ้งเกิด “ไฮสปีดเทรน” สายแรกของไทย โดยผลักดันจนทำให้ “ไทย-จีน” มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจ หรือ MOU เมื่อวันที่ 19 ธ.ค. 2557 และเจรจารายละเอียด จนได้มีพิธีเริ่มต้นก่อสร้างเมื่อ 21 ธ.ค. 2560 ล่าสุด ณ เดือน ก.ค. 2566 ภาพรวมการก่อสร้าง คืบหน้า 23.953% พ่วงปัญหาอีกหลายเรื่อง เตรียมส่งไม้ต่อรัฐบาลชุดใหม่

● ผ่าน 5 ปี งานโยธา 3 สัญญา ยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง

ช่วง 4 ปีแรก งานก่อสร้างแทบไม่เห็นความคืบหน้า เนื่องจากรถไฟความเร็วสูงมีเทคโนโลยีและมาตรฐานสูง โดยไทยต้องเรียนรู้จากจีนในฐานะเจ้าของเทคโนโลยี ประกอบกับ ต้องจัดการเรื่องพื้นที่ก่อสร้าง และการออกแบบ ตลอดจนการจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) จึงมีปัญหายุ่งยากมากมาย กระทั่งเข้าสู่ปีที่ 5 งานโยธา 14 สัญญา มีการประกวดราคา เหลือเพียงสัญญาเดียวคือ สัญญาที่ 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กม. ที่ยังไม่ได้ประกวดราคา เนื่องจากเป็นช่วงที่มีโครงสร้างทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ที่ขณะนี้ยังไม่ได้ออกแบบหรือการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เอกชนคู่สัญญาโดยคาดว่าต้องรอรัฐบาลชุดใหม่พิจารณา

ปัจจุบันภาพรวมงานโยธา 14 สัญญา ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จไปเพียง 1 สัญญา อยู่ระหว่างก่อสร้าง 10 สัญญา และล่าสุดวันที่ 19 ก.ค. 2566 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ลงนามสัญญาที่ 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโคก-บันไดม้า ระยะทาง 30.21 กม. วงเงิน 9,348.99 ล้านบาทกับกิจการร่วมค้า ITD และ

อยู่ระหว่างรอเข้าพื้นที่ มีระยะเวลาก่อสร้าง 1,080 วัน

และยังอยู่ระหว่างรองลงนามในสัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้วระยะทาง 13.3 กม. ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุด ยังอยู่ระหว่างตรวจร่างสัญญา หากแล้วเสร็จจะสามารถลงนามสัญญาจ้างกับ บริษัท บุญชัยพาณิชย์(1979) จำกัด ผู้รับจ้าง วงเงิน 10,325 ล้านบาท เพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป

● เร่งงานอัด ตั้งเป้า ต.ค.66 เชินสัญญา 4-5 ลุยสร้างทางวิ่ง เว้นสถานีอยุธยา HIA มรดกโลก

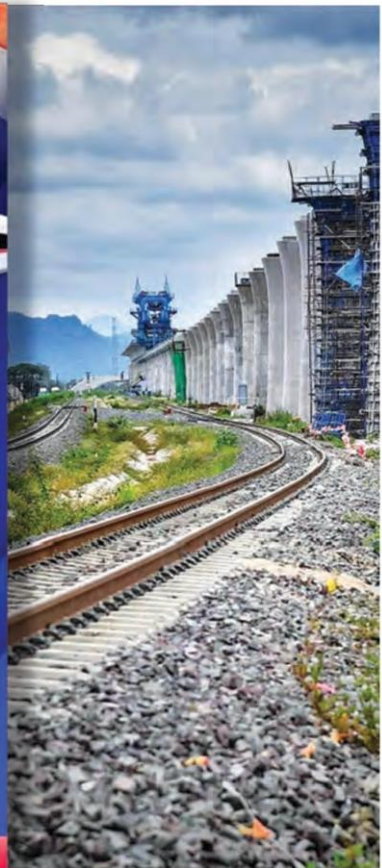
“นิรุฒ มณีพันธ์” ผู้ว่า รฟท. กล่าวว่า ขณะนี้เหลือ 2 สัญญาที่ต้องเร่งแก้ไขเพื่อให้สามารถเดินหน้าก่อสร้างได้เร็วที่สุด โดยสัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว มีกรณีผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลก รฟท.อยู่ระหว่างศึกษารายงาน HIA ของสถานีอยุธยา ขณะที่ บอร์ด รฟท.ได้อนุมัติการจัดจ้างผู้รับเหมา แบบมีเงื่อนไข คือให้ก่อสร้างในส่วนของงานทางวิ่งก่อน ส่วนสถานีหาก HIA ได้ข้อสรุปก็ก่อสร้างภายหลังตั้งนั้นหากสำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจร่างสัญญาแล้วเสร็จ รฟท.พร้อมลงนามทันที ซึ่งกระทรวงคมนาคมผลักดันให้มีการก่อสร้างงานทางวิ่งภายในเดือน ต.ค. 2566

“กรณีมรดกโลกสถานีอยุธยา ที่ทำให้ต้องศึกษา HIA นั้น ประเมินหากสถานการณ์แย่มากสุดคือไม่สามารถก่อสร้างสถานีได้ตามที่ออกแบบไว้ จะไม่กระทบต่อรถไฟความเร็วสูง เพราะมีการก่อสร้างทางวิ่ง แต่รถจะวิ่งผ่านอยุธยาไป เพราะไม่มีสถานีหยุดจอด ความจริงคนอยุธยาอยากได้สถานีและไม่ได้คัดค้านใด ๆ ดังนั้นหากอยุธยาไม่มีสถานีรถไฟความเร็วสูงก็เป็นเรื่องน่าเสียดายอย่างยิ่ง”

● รั้ว! ไซต์ก่อสร้าง ล่าช้า 44%

การก่อสร้าง ณ เดือนก.ค. 2566 ภาพรวมมีความคืบหน้า 23.953% ล่าช้า 44.291% (แผนงาน 68.244%) โดยจะพยายามเร่งรัดงานก่อสร้าง และตั้งเป้าหมาย เปิดบริการ ภายในปี 2570 โดยมีความคืบหน้าของแต่ละสัญญาดังนี้

สัญญา 1-1 สถานีกลางดง-ปางอโคก ระยะทาง 3.5 กม. วงเงิน



362 ล้านบาท ก่อสร้างโดยกรมทางหลวง แล้วเสร็จ 100% สัญญา 2-1 ช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. วงเงิน 3,114 ล้านบาท มี บจ.ซีวิลเอ็นจิเนียริง เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 98.67% (ล่าช้า 1.33%) จะแล้วเสร็จสิ้นเดือน ส.ค.2566

สัญญา 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บ้านไผ่ ระยะทาง 30.21 กม. วงเงิน 9,348.99 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า ITD เป็นผู้รับจ้าง อยู่ระหว่างรอเข้าพื้นที่

สัญญา 3-2 งานอุโมงค์มวกเหล็ก และลำตะคอง ระยะทาง 12.23 กม. วงเงิน 4,279 ล้านบาท มี บมจ.เนวาร์ตน์ พัฒนาการผู้รับจ้าง คืบหน้า 31.53% (ล่าช้า 50.44%)

สัญญา 3-3 ช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง ระยะทาง 26.10 กม. วงเงิน 9,838 ล้านบาท มี บจ.ไทย เอ็นจิเนียริ่งและอุตสาหกรรมเป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 29.09% (ล่าช้า 68.01%)

สัญญา 3-4 ช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กม. วงเงิน 9,848 ล้านบาท มี บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 61.23% (ล่าช้า 31.42%)

สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 12.38 กม. วงเงิน 7,750 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า SPTK จำกัด เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 4.63% (ล่าช้า 84.99%)

สัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.2 กม. เป็นช่วงที่มีโครงสร้างทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) อยู่ระหว่างแก้ไขสัญญา

สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กม. วงเงิน 10,570 ล้านบาท มี บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น เป็นผู้รับจ้างคืบหน้า 0.20% (ล่าช้า 16.82%)

สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ ระยะทาง 23 กม. วงเงิน 11,525 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า CAN (บจ.โซน่า สเตท คอน

สตรัคชั่น, บจ.เอ.เอส.แอส โซซิเอท เอนยีเนียริง (1964) และ บมจ.เนวาร์ตน์พัฒนาการ เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 16.07% (ล่าช้า 66.66%)

สัญญา 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย วงเงิน 6,573 ล้านบาท มีบมจ.อิตาเลียนไทย เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 0.12% (ล่าช้า 21.02%)

สัญญา 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.3 กม. วงเงิน 10,325 ล้านบาท สำนักงานอัยการสูงสุด ยังอยู่ระหว่างตรวจร่างสัญญา หากแล้วเสร็จจะสามารถลงนามสัญญาจ้างกับ บริษัท นูญชัยพาณิชย์ (1979) จำกัด ต่อไป

สัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.6 กม. วงเงิน 8,560 ล้านบาท มี บจ.ซีวิลเอ็นจิเนียริง เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 0.32% (ล่าช้า 30.82%)

สัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย ระยะทาง 12.99 กม. วงเงิน 8,560 ล้านบาท มี บจ.ซีวิลเอ็นจิเนียริง เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 42.96% (ล่าช้า 45.81%)

● **โควิด-19 ุดกก่อสร้างอีดขยายสัญญา 500 วัน**

"อนันต์ เจนงามสกุล" วิศวกรใหญ่ ฝ่ายก่อสร้าง รฟท. กล่าว ว่าจากสถานการณ์โควิด-19 ที่เกิดขึ้นตั้งแต่ 26 มี.ค. 2563 จนถึง 30 มิ.ย. 2565 เป็นเวลา 27 เดือน ส่งผลกระทบต่อการทำงานอย่างมาก โดยมีการขยายเวลาออกไปอีก 500 วัน ขณะที่ภาพรวมงานคืบหน้าเพียง 24% เหลืองานอีก 76% ที่ต้องเร่ง โดยในเดือน ส.ค.2566 คาดว่าสัญญา 2-1 ช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. จะก่อสร้างเสร็จ 100% ทำให้มีงานที่แล้วเสร็จรวม 2 สัญญาจาก 14 สัญญา

● **วิกฤต "มรดกโลกอยุธยา-ทับซ้อน 3 สนามบิน" หนุน ลากยาว**

ตอนนี้มี 2 สัญญาที่ยังน่ากังวลคือสัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโพ-

พระแก้วมณีปัญหากรณีมรดกโลก ซึ่ง รฟท.ได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบต่อโบราณสถาน หรือมรดกโลก (HIA) ไปได้แล้วประมาณ 90% โดยเมื่อสรุปการศึกษา HIA ตามขั้นตอน จะเสนอไปยังคณะกรรมการมรดกโลกที่มีพลเอกประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน จากนั้นจึงจะส่งไปที่ ยูเนสโก ปารีส ประเด็นคือไทยมีรัฐบาลใหม่ ทำให้ต้องตั้งคณะกรรมการมรดกโลกชุดใหม่ก่อน และหากส่งไปยูเนสโกแล้ว ต้องลุ้นว่าจะมีการคัดค้านหรือไม่อีกด้วย

ทางออกของ รฟท.คือเร่งทำสัญญาจ้างผู้รับเหมา ให้ก่อสร้างทางวิ่งไปก่อน ส่วนสถานีอยุธยา เมื่อผ่าน HIA จึงจะสร้างตามไป ซึ่ง รฟท.ยังเชื่อมั่นว่า HIA จะได้รับอนุมัติ แต่หากสุดท้ายไม่ผ่าน ก็ต้องศึกษากันสถานีกันใหม่

อีกสัญญาคือ 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ช่วงที่มีโครงสร้างทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ที่อยู่ระหว่างแก้ไขสัญญา ประเด็นคือหากทางรถไฟเชื่อม 3 สนามบินรับออกแบบ ปัญหาจะยุติภายในปีนี้ เดินหน้าก่อสร้างได้ แต่หากไม่ตกลง รฟท.ต้องออกแบบเองซึ่งอาจจะต้องเวลาประมาณ 6 เดือน จากนั้นจึงจะประกวดราคา ใช้เวลาอีก 1-1.5 ปี จึงจะเริ่มก่อสร้าง ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี รวมๆ รวมแล้วต้องใช้เวลากว่า 5 ปี จึงค่อนข้างเสี่ยงที่จะไม่ทันปี 2570 และการเปิดให้บริการต้องมีเวลาทดสอบระบบประมาณ 6 เดือน อาจจะถูกขยับไปเป็นปี 2572-2573 ได้ ซึ่ง รฟท.ไม่ต้องการให้เป็นแบบนี้

● งานออกแบบระบบซ้ำ เร่งปรับแผนทยอยส่งมอบพื้นที่

ส่วนสัญญา 2.3 งานระบบวาง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร วงเงินประมาณ 50,633 ล้านบาท คู่สัญญาฝ่ายจีน ประกอบด้วย บริษัท ไชน่า เรลเวย์ อินเตอร์เนชันแนล (CHINA RAILWAY INTERNATIONAL CO., LTD.) และบริษัท ไชน่า เรลเวย์ ดีไซน์ คอร์ปอเรชั่น (CHINA RAILWAY DESIGN CORPORATION) เริ่มสัญญาเมื่อ 28 ต.ค. 2563 มีระยะเวลาดำเนินงาน 64 เดือน ตามสัญญาสิ้นสุด ก.พ. 2569 ได้มีการออก NTP ให้เริ่มงานออกแบบเมื่อ 22 ต.ค. 2563 (ระยะเวลาออกแบบ 8 เดือน)

แต่เนื่องจากเกิดการแพร่ระบาดโควิด-19 เดินทางไม่ได้ ทำให้งานหยุดชะงัก ล่าสุดทางจีนได้ส่งแบบเบื้องต้น งานระบบไฟฟ้า อาณัติสัญญาณมาแล้ว อยู่ระหว่างตรวจสอบร่วมกัน นอกจากนี้ รฟท.และที่ปรึกษาอยู่ระหว่างปรับแผน ในการส่งมอบพื้นที่ให้งานระบบเข้าดำเนินการ เพื่อให้สอดคล้องกับงานโยธา ที่บางช่วงมีความล่าช้า

● เจาะสเปก “ฟู้ซิงเฮ่า” รุ่น CR300

ส่วนขบวนรถจะอยู่ในขั้นตอนสุดท้ายโดยไทยตกลงใช้ “ฟู้ซิงเฮ่า” (Fuxing Hao) รุ่น (ซีรีส์) CR300 ที่มีความเร็วสูงสุด 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้ความเร็วบริการที่ 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยและประหยัดค่าไฟฟ้า

“ฟู้ซิงเฮ่า” รุ่น CR300 ของรัฐวิสาหกิจจีน มีโรงงานผลิต 2 แห่ง โดยรหัส AF ผลิตที่ CRRC ชิงเต่า ชื่อฟาง ส่วนรหัส BF ผลิตโดย CRRC ฉางชุน โดยรถออกแบบรูปทรงโมเดิร์นโค้งและกลม มีคุณสมบัติสมรรถนะมาตรฐานเดียวกัน จะต่างกันที่หน้าตาต่างด้านหน้ารถ รวมถึงสี โดย AF หน้ากากลายสีเหลือง ส่วน BF หน้ากากลายสีแดง

เจ้าหน้าที่ รฟท.ที่ทำงานร่วมกับฝ่ายจีนให้ข้อมูลว่า จีนจะประมูลเลือกโรงงานไหนก่อน จากนั้น ฝ่ายไทยจะเลือกสีและออกแบบภายใน

พวกล้างอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น รูปแบบห้องน้ำ แก้ว จุดวางสิ่งของเพื่อให้เหมาะกับการใช้งานของคนไทย และทางกระทรวงคมนาคม จะให้มีการออกแบบลวดลายและสี ที่เป็นเอกลักษณ์ของไทยด้วย

“ในประเทศจีนใช้รุ่น CR300 วิ่งบริการทางตันได้ เพราะระยะห่างสถานีใกล้เคียงกันเหมือนไทย ส่วนรุ่น CR400 ความเร็วสูงสุด 400 กิโลเมตร/ชั่วโมง ตอนนั้นจีนมีใช้มากที่สุดจะวิ่งทางด้านเหนือ ที่เป็นเมืองใหญ่ ระยะห่างสถานีไกลใช้ความเร็ว 350 กม./ชม.จะคุ้มกว่า”

เดิมไทยตกลงใช้รถ CRG2G (Hexie Hao) รุ่น “เหอเสี่ยว” แต่พอ CRCC เปิดตัว “ฟู้ซิงเฮ่า” รุ่น CR300 เมื่อ 5 ปีก่อน ซึ่งฝ่ายจีนการันตีว่าเป็นระบบเทคโนโลยีทันสมัยและมีสมรรถนะที่ดีกว่า และมีระยะซ่อมบำรุงที่ทนกว่า ไทยจึงเจรจาเปลี่ยนเป็นรุ่น “ฟู้ซิงเฮ่า” ซึ่งแม้ว่าไฮสปีดไทย-จีน จะเปิดอีก 4-5 ปีข้างหน้า CR300 ก็จะไม่ตกรุ่น

สเปกคร่าวๆ ของรถไฟความเร็วสูง “ฟู้ซิงเฮ่า” ผลิตโดย CRCC ออกแบบมีอายุใช้งาน 30 ปี ใน 1 ขบวนมี 8 ตู้ มีจำนวน 8 ขบวน (64 ตู้) วิ่งบริการ 6 ขบวน สำรอง 2 ขบวน

แบ่งเป็นตู้ Business Class 2 ตู้, Standard Class 4 ตู้, ตู้ธรรมดาที่ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก 1 ตู้ และตู้สำหรับรับประทานอาหาร 1 ตู้ โดยมีจำนวนที่นั่งรวม 594 ที่นั่ง แยกเป็น First Class 96 ที่นั่ง และ Standard Class 498 ที่นั่ง

จีนพัฒนารถไฟความเร็วสูงในเวลาอันรวดเร็ว ปี 2547 เริ่มสายแรก “ปักกิ่ง-เทียนจิน” ระยะทาง 113.58 กม.เปิดบริการปี 2551 ใช้เวลาเพียง 4 ปี เท่านั้น ก่อนเป็นเจ้าภาพโอลิมปิก “ปักกิ่งเกมส์ 2008” แต่ 20 ปี จีนมีรถไฟความเร็วสูงทั่วประเทศถึง 42,000 กม.แล้ว ด้วยบริการที่สะดวก ทันสมัย ค่าโดยสารถูก และไม่เคยปรับราคา ตั้งแต่เปิด ทำให้คนจีนนิยมใช้บริการเดินทางจำนวนมาก

เส้นทาง “ปักกิ่ง-เทียนจิน” 113.58 กม.จีนใช้รถ รุ่น CR400 ใช้เวลาเดินทาง 30 นาที รถออกทุกๆ 15 นาที ระบบจองตั๋วออนไลน์ มี 3 ชั้นโดยสาร คือ Second class ตั๋วราคา 55 หยวน (275 บาท), First class ตั๋วราคา 94 หยวน (470 บาท), Business class ตั๋วราคา 190 หยวน (950 บาท)

เทียบไฮสปีดไทย-จีน กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 253 กม.ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1.30 ชั่วโมง ออกทุกๆ 90 นาที มี 6 สถานี ค่าโดยสารกรุงเทพฯ-ดอนเมือง 105 บาท, กรุงเทพฯ-อยุธยา 195 บาท, กรุงเทพฯ-สระบุรี 278 บาท, กรุงเทพฯ-ปากช่อง 393 บาท, กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 535 บาท

ไฮมัลไลน์รถไฟไทย-จีน ระยะที่ 1 จะก่อสร้างเสร็จปี 2570 และจะเปิดบริการปี 2571-2572 ได้หรือไม่ ตอนนี้มีเวลาอีกเพียง 4 ปีกว่าสำหรับก่อสร้างงานโยธาที่เหลือ อีก 76% และยังมีปัญหาเรื่องปรับแบบช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว-โคกกรวด ที่ต้องออกแบบใหม่ ส่วนสัญญาที่ยังไม่ได้เริ่ม ทั้ง HIA อยุธยา และโครงสร้างร่วมรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน คาดใช้เวลาก่อสร้าง 3-4 ปี ต้องได้ข้อยุติในปี 2566 และเริ่มก่อสร้างปี 2567 จึงมีความเป็นไปได้ ที่จะเสร็จตามกำหนด

เดิมทีหลังพิธีเริ่มต้นก่อสร้างเมื่อ ๕.ค.2560 กำหนดหมุดหมายเปิดบริการในปี 2566 ต่อมาได้ขยับไปเป็นปี 2569 ล่าสุดหากเร่งงานโยธาปิดจ็อบได้จริงในปี 2570 ยังต้องทดสอบระบบอีก 6 เดือน รฟท.มั่นใจว่าจะเร่งรัดก่อสร้างงานที่เหลือได้ทันเวลา แต่ยังมีปัจจัยภายนอกที่ควบคุมไม่ได้ ดังนั้นยังมีโรคเลื่อนซ้ำซากอีก.... คนไทยยังต้องลุ้นต่อไปว่า จะได้นั่งรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายแรกกันปีไหน? .