



รายงานพิเศษ

อิสระชัย จงกัทรนิชพันธ์

สทนทคมนาคมไทย

กับ 'สุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ' แห่งพรรคอนาคตใหม่ เปลี่ยนระบบจาก 'มือใครยาวสาวได้สาวเอา' สู่ 'กระจายอำนาจและเม็ดเงินสู่ท้องถิ่น'



ประเทศไทยแก้ปัญหาการคมนาคมถูกทางแล้วรึยัง?
ยังมีความหวังอยู่มั๊ย?

สุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ มือหนึ่งด้านคมนาคมแห่งพรรคอนาคตใหม่ อดีตนักวิชาการด้านวิศวกรรมคมนาคมโดยตรงจากสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (เอไอที) ปัจจุบันเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อ จมกอธิบายภาพรวมของการคมนาคมไทยเพื่อให้เข้าใจปัญหาที่เกิดขึ้นว่า การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทยมีลักษณะ "มือใครยาวสาวได้สาวเอา" มาอย่างยาวนานและต่อเนื่อง ควรต้องเปลี่ยน!

ในยุคก่อน คสช. ส.ส. ต่างพยายามดึงงบประมาณมาสร้างถนน ซ่อมแซมผิวจราจร ติดไฟส่องสว่าง ขยายถนนเป็นสี่เลน ทำถนนไร้ฝุ่น ต่อมาก็มีการลากรถไฟฟ้าไปเรื่อยเรื่อย ซึ่งใหญ่เกินจำเป็นในหลายเส้นทาง ใครโชคดีได้คุมกระทรวงคมนาคม ก็จะดึงงบประมาณไปพัฒนาบ้านเกิดตัวเองหรือฐานเสียง

วิธีเช่นนี้ เป็นการสูบเลือดคนทั้งแผ่นดิน จังหวัดนั้นได้งบประมาณไป แล้วที่อื่นล่ะ? มือใครยาวสาวได้สาวเอาใช่มั๊ย?

เมื่อ คสช.เข้ามาบริหารประเทศ ได้รวบอำนาจมาสู่ศูนย์กลางแบบเบ็ดเสร็จ วางแผนโครงการขนาดใหญ่มากมายแต่ซ้ำซ้อนเพียบ ที่แปลกใหม่ก็คือ บังคับให้ทุกคนเดินตามแผนนี้ ผ่านกลไกยุทธศาสตร์ชาติ

และเขียนบังคับไว้ในรัฐธรรมนูญว่าทุกคนต้องเดินตามแผนนี้อีก 20 ปี ถ้าแผนนี้ดี ก็คงไม่ต่างกัน

แต่ที่ทำมานี้ อาจารย์สุรเชษฐ์ทำให้พิสูจน์ว่า แผนไม่ดี ถ้าหากรัฐบาล

กลับไปกลับไปตาม ประเทศจะเสียหายมาก

นอกจากแผนที่ไม่ดีแล้ว ยังไม่โปร่งใส เอื้อประโยชน์ใหญ่ เช่นสัมปทานทางด่วน หรือโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินสมัย คสช. ขาดกลไกการตรวจสอบ แต่ชอบอนุมัติโครงการใหญ่ จึงเรียกได้ว่าคมนาคมไทยยุค คสช. เป็นยุคกินรวบซึ่งยังอยู่ในระบบ "มือใครยาวสาวได้สาวเอา" แต่ใครอยากทำโครงการก็ต้องวิ่งไปหาท่านผู้นำ

สิ่งที่ ดร.สุรเชษฐ์และพรรคอนาคตใหม่อยากเห็นคือการ "กระจายอำนาจและเม็ดเงินสู่ท้องถิ่น" อย่างจริงจัง ไม่ใช่แค่กระจายอำนาจลอยๆ แต่ไม่มีเงิน ไม่มีบุคลากรไปให้ มีแต่โครงสร้างอำนาจท้องถิ่นที่ทับซ้อนกับส่วนกลาง

อาจารย์อยากเห็นการเปลี่ยนแปลง จาก "กรุงเทพฯ คือประเทศไทย" ไปเน้น "การพัฒนาหัวเมือง" สร้างระบบขนส่งสาธารณะในเมือง สร้างเมืองให้น่าอยู่น่าเดิน

ไม่ใช่เอาแต่สร้างถนนเพิ่ม แล้วปล่อยให้เมืองโตตามยถากรรมแล้วร้อยเมตรสองข้างทาง

ในส่วนโครงการด้านคมนาคมในรอบงบประมาณปี 2563 ที่รัฐบาลจะเสนอนี้ สุรเชษฐ์มองว่า มีโครงการที่น่าสนับสนุนอย่างรถไฟฟ้าทางคู่ เพราะประเทศไทยยังมีรางรถไฟที่เป็นทางเดี่ยวอยู่มาก รถไฟฟ้าทางคู่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ควรมีตามแกนหลักของประเทศ การซ่อมแซม



ถนนที่มีอยู่แล้วก็ยังเป็นอีกเรื่องให้เห็นด้วย

แต่ที่เห็นต่างมากคือ รถไฟความเร็วสูงและมอเตอร์เวย์ในบางเส้นทางที่แยงลูกค้ากันเอง จริงๆ ไม่ได้จริงเกี่ยวกับความเร็วสูงและมอเตอร์เวย์ แต่ไม่เห็นด้วยคือโครงการที่เส้นทางซ้ำซ้อน จะทำมาแยงลูกค้ากันเองทำไม?

การที่รัฐบาลจะทำทั้งรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง และมอเตอร์เวย์ในเส้นทางเดียวกัน เพื่อตอบโจทย์เดียวกันคือการขนคนหรือขนของ มันซ้ำซ้อน ชัดกับหลักพอเพียงในการพัฒนาอย่างสิ้นเชิง ไม่ใช่แค่ไม่คุ้มค่า แต่ขาดตรรกะด้วยซ้ำ

เรื่องต่อมาคือความไม่โปร่งใสในการดำเนินงาน มีการ "ประเคน" ไม่ใช่ประมูล ให้เงิน ฎู๋ปูน และทุนใหญ่ ซึ่งเกิดในยุค คสช. และต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

ทั้งนี้ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมย่อมมองแค่นี้เดียวที่นำกลัวกว่ามากคือแผนแม่บท 20 ปี เฉพาะแค่รถไฟความเร็วสูงใน 4 เส้นทางหลักก็ใช้เงินกว่า 1.6 ล้านล้านบาท แผนมอเตอร์เวย์ทั่วประเทศอีก 2 ล้านล้านบาท

ถ้าเราตั้งโครงการที่ซ้ำซ้อนกับรถไฟทางคู่ที่จะมาเป็นแกนหลัก ออก แล้วเอาเม็ดเงินที่ประหยัดได้ไปขยายโครงข่ายมาเสริมหรือสร้างเมืองให้เป็นเมือง ไม่ได้กว่าหรือ?

อย่างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน สุรเชษฐ์มีมุมมองว่าซ้ำซ้อนกับรถไฟทางคู่ไปะยะอย่างชัดเจน แถมมีมอเตอร์เวย์มาแยงตีมาตรฐานกันเองอีก คนที่จะใช้บริการก็มีแต่คนรวยซึ่งได้ใช้นานๆ ที่แตกต่างกับการทำรถเมล์ซึ่งพรรคอนาคตใหม่สนับสนุนและประเทศไทยขาดแคลนมาก ซึ่งคนจนได้ใช้ทุกวัน

แต่รัฐบาลที่ผ่านมามันไปขึ้นค่าโดยสารรถเมล์ แล้วเอาเงินรัฐไปอุดหนุนโครงการที่คนรวยใช้นานๆ ที่แบบนี้ถูกต้องหรือไม่?

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ผิดมาตั้งแต่ชื่อ! จริงๆ ควรใช้ชื่อว่า "โครงการเชื่อมที่ดินให้ผู้มีด้วยภาษีประชาชน" ขอแนะนำให้ไปฟังการอภิปรายเมื่อวันที่ 5 กันยายนที่ผ่านมา แล้วจะเข้าใจว่าทำไม

นอกจากนั้น รัฐบาลนี้ก็พยายามให้ฝ่ายค้านตั้งคณะกรรมการวิสามัญไปตรวจสอบ ก็เลยอยากให้ทุกคนจับตาวา พรรคไหนอภิปรายอย่าง ลงมติอีกอย่าง

อันนี้ อ.สุรเชษฐ์มีข้อเสนอถึงรัฐบาลในการพัฒนาระบบคมนาคมให้คุ้มค่าเงินทุกบาทว่า "ต้องปรับแผนแม่บท" โครงการไหนซ้ำซ้อนก็ต้องถอดออก และให้ความสำคัญกับลำดับการพัฒนา อะไรควรทำก่อนทำหลัง

"รัฐมนตรีต้องเข้าใจเรื่องความคุ้มค่าของการใช้เงินภาษี หากมั่นใจว่าแผนงานปัจจุบันมันคุ้มค่าก็ควรกล้าออกมาถกเถียงกันด้วยเหตุด้วยผล"

อ.สุรเชษฐ์ จากพรรคอนาคตใหม่สรุป ●