

## บทที่ 4

### ความล่าช้าของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร

โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่กำลังดำเนินการอยู่ในช่วงปี พ.ศ.2537 - 2538 นั้น หากศึกษาจุดเริ่มต้นและการดำเนินงานของโครงการแล้ว จะพบว่าโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ทั้ง 3 โครงการ; โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร(ธนายง) ,โครงการทางรถไฟและถนนยกระดับ (Hopewell), และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ควรดำเนินงาน /ก่อสร้างไปแล้วอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 30 % ของโครงการทั้งหมด หรือบางโครงการควรเปิดบริการให้กับประชาชน ได้บางเส้นทางแล้ว

### ความล่าช้าของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และ แนวทางแก้ไขของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

#### 1. โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ธนายง)

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หรือโครงการรถไฟฟ้าธนายง เป็นโครงการที่เกิดขึ้นหลังโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนโครงการอื่น และเป็นโครงการเดียวที่มีที่ท่าว่าจะดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว แต่ในขณะที่จะเริ่มต้นดำเนินงานก่อสร้าง ก็จำเป็นต้องพบอุปสรรคหลายประการ จนส่งผลให้ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ต้องเปิดบริการช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้ครั้งแรก (พ.ศ.2539)

#### 1.1 ความล่าช้าจาก กรณีการหาสถานที่ก่อสร้างโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

ตามสัญญาสัมปทานที่ทางบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ที่ได้ลงนามกับกรุงเทพมหานครเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 (สำนักงานจัดระบบการจราจรทางบก 2536, 58) ได้กำหนดให้ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประกอบด้วย 2 แนวเส้นทาง คือ 1) สายอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ จากถนนสุรศักดิ์ - ถนนสีลม - ถนนราชปรารภ - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ (ระยะทางประมาณ 6.0 กิโลเมตร) 2) สายสุขุมวิท จากสุขุมวิท 71 - ถนนสุขุมวิท - ถนนเพลินจิต - ถนนพระรามที่ 1 - สีแยกปทุมวัน (ระยะทาง 8.5 กิโลเมตร) โดยใช้ขบวนรถไฟฟ้าขนาดเบา (Light Rail) ที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้อย่างน้อย 25,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทางและมีโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า บริเวณสวนลุมพินี โดยใช้พื้นที่ประมาณ 38 ไร่ และสามารถเปิดบริการได้ภายในปี พ.ศ.2539

(การประชุมคณะกรรมการกำกับโครงการระบบการขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2536 (สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร 2538, 3) ซึ่งมีนาย อำนาจ วีรวรรณ รองนายกฯในสมัยรัฐบาล นายชวน หลีกภัย เป็นประธาน ได้เห็นชอบในการปรับเปลี่ยน ความจุของระบบ ตำแหน่งสถานี และแนวเส้นทางของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการก่อสร้างในถนนราช-ปรารภและเสริมระบบการขนส่ง ทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งรายละเอียดในการปรับเปลี่ยนได้กล่าวไว้ในบทที่แล้ว)

จากการที่ทางกรุงเทพมหานคร จะให้ทางบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ใช้พื้นที่บริเวณด้านเหนือของสวนลุมพินี ติดกับถนนสารสิน จำนวน 38 ไร่นั้น ได้ก่อให้เกิดกระแสคัดค้าน จากกลุ่มที่ใช้สวนลุมพินีเป็นสถานที่ ออกกำลังกายเป็นประจำ รวมทั้ง กลุ่มอนุรักษ์ธรรมชาติและประชาชนทั่วไป เมื่อ วันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ.2536 (สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร 2538, 3) และแม้ว่า ทางผู้ว่าราชการ จังหวัดกรุงเทพมหานคร (ร.อ.กฤษฎา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา) พร้อมทั้ง พลตรี จำลอง ศรีเมือง อดีตผู้ว่าราชการจังหวัด

กรุงเทพมหานคร ได้พยายามชี้แจงให้กลุ่มผู้คัดค้านเหล่านั้นก็ตาม แต่ก็ยังคงมี กระแสคัดค้าน อยู่เช่น เดิม โดยประเด็นสำคัญในการคัดค้านของกลุ่มผู้คัดค้าน คือ “การต่อต้านการใช้พื้นที่ สวนลุมพินีมิดวัตตูประสงค์ โดย มีหลักฐานยืนยันว่าสวนลุมพินีเป็นที่ดินพระราชทานจาก พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 ที่ทรงพระราชทานให้ เป็นที่สาธารณณะแก่ประชาชน การเชื่อนที่ดินสวนลุมพินี แม้จะเพียงบางส่วน ของจำนวนทั้งหมด กว่า 300 ไร่ ก็คือ ว่า “มิดพระราชประสงค์” กรุงเทพมหานครก็ไม่มีสิทธิที่จะทำเช่นนั้น” (รถไฟฟ้าธนายง 2537, 38 - 39)

ดังนั้น ทางกรุงเทพมหานคร จึงได้หาสถานที่ใหม่ในการก่อสร้าง โรงจอด และ ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า อีกหลายแห่ง และในที่สุด ทางกรุงเทพมหานคร ก็ได้แจ้งให้ ทางบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ได้พิจารณา 3 แห่ง คือ 1) พื้นที่ของสถานีขนส่งสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ (ตลาดหมอชิต) 2) พื้นที่ปลายด้านทิศเหนือของ สวนจตุจักร 3) พื้นที่เดียวกับโรงจอดรถไฟฟ้ามหานคร ใกล้กับสี่แยก อ.ส.ม.ท. ซึ่งทางบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ก็ได้คัดเลือก เอาพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งสายเหนือ เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม พ.ศ.2536 ((สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร 2538, 3)

กรุงเทพมหานคร ก็ได้ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ กรมธนารักษ์ กรมการขนส่งทางบก บริษัท ขนส่ง จำกัด เพื่อขอร่วมใช้พื้นที่บริเวณ สถานีขนส่งสายเหนือ ซึ่งเป็นที่ราชพัสดุ และได้ร่วมกันตั้งคณะทำงานพิจารณา การใช้ที่ดินราชพัสดุ บริเวณสถานีขนส่งสายเหนือ และสามารถหาข้อสรุปในแนวทางการใช้พื้นที่สถานีขนส่ง สายเหนือร่วมกัน โดยคณะรัฐมนตรี (สมัย นายกฯ ชวน หลีกภัย) ได้รับทราบในการประชุมเมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2537 ( การใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุบริเวณสถานีขนส่งหมอชิต 2537, 627-629)

แนวทางการใช้พื้นที่บริเวณสถานีขนส่งสายเหนือฯ ก็ได้มีการจัดสรร พื้นที่ออกเป็น 2 ส่วน ส่วนหนึ่งใช้เป็นที่ตั้งโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าของ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งสถานีขนส่งสายเหนือฯ รวมกัน โดยจะก่อสร้างเป็น อาคารสูง 7 ชั้น อยู่บนเนื้อที่ 40 ไร่ บริเวณพื้นที่ด้านหลัง สถานีขนส่งสายเหนือฯ อาคาร 7 ชั้น จะประกอบไปด้วย (การใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุ บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต 2537, 627-629)

- 1) ชั้นล่าง ก่อสร้างเป็นโรงจอดรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า
- 2) ชั้นที่ 1-3 ใช้ประโยชน์เป็นสถานีขนส่งของบริษัท ขนส่งจำกัด
- 3) ชั้นที่ 4-7 เป็นอาคารจอดรถสำหรับประชาชนทั่วไป 4 ชั้น

พื้นที่อีกส่วนหนึ่ง จำนวน 23 ไร่ ด้านหน้าสถานีขนส่งสายเหนือฯ ทางกรมธนารักษ์ จะเป็นฝ่ายพิจารณาที่จะนำไปใช้ประโยชน์ทางราชการ หรือนำไปจัดหาประโยชน์ ต่อไป

แนวทางในการดำเนินงาน เพื่อปรับปรุงและใช้ประโยชน์บริเวณ สถานีขนส่งสายเหนือฯ ใช้เงินลงทุนประมาณ 3,135 ล้านบาท โดยเป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง สถานีขนส่งชั่วคราวที่ถนนกำแพงเพชร และก่อสร้างฐานรากโรงจอด และซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ทางเชื่อม และอื่นๆ ประมาณ 1,410 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างอาคารสถานีขนส่ง 3 ชั้น บนโรงจอดรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า และรื้อย้ายอาคารสถานีขนส่งสายเหนือฯ ทั้ง หมด ขึ้นไปอยู่บน อาคารสถานีแห่งใหม่ ประมาณ 1,505 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ทางยกระดับจาก สถานีขนส่งสายเหนือฯ ไปสู่นถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งเป็นโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ในอนาคตจากการสร้างอาคารสถานี อีกประมาณ 400 - 450 ล้านบาท ทางกรุงเทพมหานคร สามารถรับภาระได้ 520 ล้านบาท บริษัท ขนส่ง จำกัด สามารถรับภาระได้ 110 ล้านบาท ส่วนที่เหลือ 2,505 ล้านบาท ทางกระทรวงการ

คลัง ซึ่งเป็นผู้ดูแล ที่ดินราชพัสดุ ก็ได้เห็นชอบใน แนวทางของคณะทำงาน พิจารณาการใช้ที่ดินราชพัสดุ ที่เสนอ ในการจัดสรรหาเงินลงทุนในการดำเนินงาน คือ การพัฒนาจัดประโยชน์ที่ดินราชพัสดุด้านหน้าประมาณ 23 ไร่ เพื่อหารายได้ มาชดเชยการสร้าง ส่วนที่เป็นอาคารสถานีขนส่ง และทางยกระดับ โดยผู้ลงทุนจะต้องรับ ภาระค่าก่อสร้างในวงเงินงบประมาณ 2,505 ล้านบาทก่อน ทั้งนี้เพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณ และลดภาระของรัฐบาล แต่ถ้าหากดำเนินงานดังกล่าวไม่สำเร็จ กระทรวงการคลัง ก็จะขอตั้งงบประมาณอุดหนุนจากรัฐบาล พร้อมทั้งให้บริษัท ขนส่ง จำกัด กู้เงินประมาณ 1,505 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลัง เป็นผู้ค้ำประกัน ( การใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุบริเวณสถานีขนส่งหมอชิต 2537, 627-629)

ในการหาพื้นที่สำหรับ โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ สามารถหาข้อสรุปในการใช้พื้นที่บริเวณสถานีขนส่งสายเหนือฯ ได้นั้น ใช้เวลาเกือบ 1 ปีเต็ม นับตั้งแต่ เกิดกระแสต่อต้าน การใช้สวนลุมพินีเป็นโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ในขณะเดียวกัน แนวเส้นทางก็ได้มีการขยายจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไปสู่สถานีขนส่งสายเหนือฯ ด้วยเช่นกัน

## 1.2 ความล่าช้าจาก กรณีการทดสอบการทดสอบการก่อสร้าง

การทดสอบการก่อสร้างของ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินงานขั้นต้น ตามสัญญาสัมปทาน เพื่อทดสอบผลกระทบ ด้านการจราจร ด้านสิ่งแวดล้อม และอื่นๆ ที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง เพื่อหาแนวทางปรับปรุง แก้ไขต่อไป

ในครั้งแรกนั้น การทดสอบการก่อสร้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพนั้น กรุงเทพมหานครได้กำหนดให้ทำการทดสอบ บริเวณ ถนน

พหลโยธิน ตั้งแต่ ช่วงหน้า สถานีโทรทัศน์กองทัพบก ช่อง 5 ถึง สถานีขนส่งสายเหนือฯ เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ.2537 แต่หลังจาก คณะรัฐมนตรี(สมัย นายเกษม นาย ชวน หลีกภัย) ได้มีมติ เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ.2537 ให้ประกาศใช้แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร (สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร 2538, 4) โดยมีสาระสำคัญให้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตพื้นที่ชั้นใน (25 ตารางกิโลเมตร) เป็นระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน และให้ หน่วยงานเจ้าของโครงการรับไปดำเนินการเจรจากับผู้รับสัมปทานโครงการ (รายละเอียดของแผนแม่บทฯ จะกล่าว ในบทต่อไป) ดังนั้น ทางกรุงเทพมหานคร จึงได้แจ้งให้ทางบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ชล่อการทดสอบการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพไว้ก่อน แต่ทาง บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ก็ได้ปฏิเสธที่จะปฏิบัติตาม มติคณะ รัฐมนตรีดังกล่าว ทั้งนี้ด้วยเหตุผล ด้านค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงขึ้น จากเดิม ประมาณ 28,111 ล้านบาท เป็น 57,828 - 65,335 ล้านบาท และด้านผลการดำเนินงานที่ต้องล่าช้าออกไป 3 - 4 ปี ซึ่งทางคณะรัฐมนตรีได้รับทราบ และอนุมัติให้ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินงานตามสัมปทานเดิม เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2537 (พื้นที่ที่ควรกำหนดให้ ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน 2537, 713 -714)

หลังจากคณะรัฐมนตรี ได้มีมติให้ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินการก่อสร้างตามสัญญาสัมปทานเดิมแล้ว การทดสอบการก่อสร้าง จำต้องชลอออกไปอีกครั้ง อันเนื่องมาจาก นักวิชาการบางกลุ่ม ไม่เห็นด้วยกับการใช้ถนนพหลโยธิน เป็นจุดทดสอบ การก่อสร้าง ด้วยเหตุผลที่ว่า ถนนพหลโยธิน เป็นถนนที่มีการจราจรหนาแน่น และคับคั่งเกือบตลอดเวลา ถ้าหากมีการทดสอบ การก่อสร้างบริเวณดังกล่าว โดยไม่มีการวางแผนให้รัดกุมแล้ว การจราจร บริเวณ ถนนพหลโยธิน ย่อมได้รับผลกระทบเพิ่มมากขึ้น อันเป็นผลมาจาก ต้องมีการลดผิวจราจรจราจร อย่างน้อย 2 ช่องจราจร ในขณะที่ทำการก่อสร้าง (จักรกริศน์ กนกกันทพงษ์ 2537, 1) นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีต้องการให้

คณะกรรมการกฤษฎีกา ดีความว่า การขยายเส้นทาง (จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไปสู่ สถานีขนส่งสายเหนือฯ) นั้น จะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการสาธารณูปโภคของรัฐ พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือไม่ คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติ เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2537 ให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ชล่อการทดสอบการก่อสร้างออกไปอีก ( การระงับการทดสอบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร 2537, 818 - 818)

จากปัญหาการใช้ถนนพหลโยธิน เป็นจุดทดสอบดังกล่าว ทาง กรุงเทพมหานคร ได้ให้ทาง บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด เปลี่ยนจุดทดสอบการก่อสร้างไปอยู่ บริเวณถนนราชดำริ ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางเดิมอยู่แล้ว และมีผลกระทบต่อการจราจรน้อย อันเนื่องมาจาก ถนนราชดำริมีเกาะกลางถนนใหญ่ และมีการจราจรคับคั่งน้อย

คณะรัฐมนตรี ก็ได้มีมติ เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ.2537 ( การอนุมัติให้ ทำการทดสอบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร 2537, 1291 - 1292) ให้โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินการไป ตามสัญญาที่ได้ทำไว้ โดยปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการกฤษฎีกา ดีความไว้ว่า (1) เรื่องการขยายเส้นทางที่ว่าจะ ต้องอยู่ได้พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการสาธารณูปโภคของรัฐ พ.ศ.2535 หรือไม่นั้น ประเด็นนี้ถือว่าเป็นไปตามสัญญาเดิม โครงการรถไฟฟ้าสามารถ ดำเนินการต่อไปได้ทันที โดยไม่ต้องศึกษาโครงการ หรือให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอนุมัติ (2) เรื่องการทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดีความว่า เส้นทางต่อขยายจะต้องอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และ (3) เรื่องการทดสอบการก่อสร้างเนื่องจากได้มีการเปลี่ยนแปลงการทดสอบไปอยู่ในจุดที่ระบุในสัญญาเดิมอยู่แล้ว จึงไม่ต้องทำราย

## งานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การทดสอบการก่อสร้าง ได้เริ่มต้นขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2537 และได้เริ่มทำการก่อสร้างจริง ตามแนวเส้นทางสัมปทาน ตั้งแต่ วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2538 และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการแก่ประชาชน ได้ภายในปี พ.ศ.2541 ดังนั้น จะเห็นได้ว่า หากนับระยะเวลาแล้ว โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีความล่าช้าในการดำเนินโครงการ กว่าที่คาดการณ์ไว้ ครั้งแรก ถึง 2 ปี

### 2. โครงการทางรถไฟ และถนนยกระดับ (Hopewell)

โครงการทางรถไฟ และถนนยกระดับ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) เป็นผู้รับสัมปทานนั้น นับว่า เป็นโครงการที่มีความล่าช้ามากที่สุด โครงการหนึ่ง

หากนับระยะเวลาที่ทาง บริษัท โฮปเวลล์ ได้รับสัมปทานจากภาครัฐ เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ.2533 จนกระทั่งถึงปัจจุบัน (พ.ศ.2538) ได้ใช้เวลา ไปนานกว่า 4 ปี แต่ความคืบหน้าของโครงการ ซึ่งมีมูลค่าโครงการสูงกว่า 80,000 ล้านบาท ได้แค่ 2 % ทั้งที่ตามสัญญาสัมปทานควรเสร็จไปแล้วไม่ต่ำกว่า 40 % (“โฮปเวลล์ สุดอึด คืบหน้า 2 % มีสิทธิล้มครืนแน่” 2538, 1, 2.) หรือ ได้แค่ การตอกเสาเข็มไปเรื่อยๆ โดยไม่มีโครงสร้าง หรือรูปแบบของโครงการแต่ อย่างใด ตามกำหนดการใน สัญญาสัมปทาน โครงการระยะที่ 1 (ยมราช - ดอนเมือง) จะต้องแล้วเสร็จภายใน เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2538 และระยะที่ 2 (ยมราช - หัวลำโพง, ยมราช - หัวหมาก, มักกะสัน - แม่น้ำ) จะต้องแล้วเสร็จภายในเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2539 นั้น ก็แทบจะไม่มี แนวทางที่จะทำให้ โครงการทางรถไฟ และถนนยกระดับ โฮปเวลล์ โดยเฉพาะ โครงการระยะที่ 1 เสร็จได้ทันเวลา



ในการดำเนินงานของโครงการทางรถไฟ และถนนยกระดับ ไฮโปเวลล์ เกิดความล่าช้า นั้น อาจกล่าวได้ว่า เกิดจากหลายปัจจัย มาประกอบกัน ไม่ว่าจะเป็นปัญหาทางการเมืองของไทย ไปจนถึง ปัญหาการก่อสร้างของโครงการ หลังจากที่ การรถไฟฯ และ บริษัท ไฮโปเวลล์ ได้ลงนามทำสัญญากัน เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ.2533 แต่ยังไม่ทันที่สัญญาจะมี ผลบังคับใช้ (ภายใน 1 ปี / 9 พฤศจิกายน พ.ศ.2535) ก็ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองไทย คือ เกิดการปฏิวัติรัฐประหาร จากคณะทหารที่เรียกตัวเองว่า สภารักษาความสงบแห่งชาติ(รตช.) (23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2534) พร้อมทั้งได้มีการเปลี่ยนแปลง รัฐบาลมาเป็นชุด ของ นายอานันท์ ปันยารชุน ซึ่งก็ได้ให้มีการทบทวนแก้ไขร่างสัญญาใหม่

## 2.1 ความล่าช้าจาก กรณีการอนุมัติแบบก่อสร้างขั้นต้น

หลังจากที่สัญญามีผลบังคับใช้ ทางบริษัท ไฮโปเวลล์ ก็ได้ส่งแบบ โครงการขั้นต้น เป็นแผนแม่บท ที่จัดทำขึ้นในลักษณะที่สามารถเร่งรัดโครงการก่อสร้าง พร้อมกับการพิจารณาตัวโครงการเป็นระยะๆ (fast track) แก่การรถไฟฯ เมื่อเดือน มิถุนายน พ.ศ.2535 โดยให้เหตุผลว่า การออกแบบให้มีรายละเอียด ทั้ง โครงการตั้งแต่แผนเบื้องต้น จนสุดท้าย จะต้องใช้เวลาเป็นปี และในขณะเดียวกัน พื้นที่สัมปทานโครงการจริง ก็ยังไม่ได้ ดำเนินการสำรวจ จึงเป็นไปได้ที่จะรู้ล่วงหน้า ว่าพื้นที่สัมปทาน การรถไฟฯที่จะส่งมอบมี ปัญหาหรือไม่ ซึ่งการรถไฟฯ ก็ได้ปฏิเสธ และให้ดำเนินการส่งแบบก่อสร้างโครงการทั้งหมด มาให้พิจารณาใหม่ (สัมภาษณ์ไฮโปเวลล์ฯ 80,000 ล้าน เชื้อดมังกรข้ามถิ่น การ์ดออน ๑ 2538, 20 -23)

ในช่วงปี พ.ศ.2534 - พ.ศ.2535 หลังจาก ได้เกิดการปฏิวัติรัฐประหาร แล้ว ทำให้ สภาพเศรษฐกิจของประเทศไทย ตกต่ำลง นักลงทุนต่างชาติ ต่างก็ระงับการลงทุนในไทย รัฐบาลในสมัยของ นาย อานันท์ ปันยารชุน จึงได้ร้อง

ขอให้ ทางบริษัท ไฮปเวลล์ ให้ความร่วมมือกับรัฐบาล ด้วยการจัดพิธีวางศิลา  
ฤกษ์โครงการที่บริเวณ สถานีรถไฟ บางซื่อ ท่ามกลาง ชุม ต่างประเทศ และสื่อ  
มวลชนทั่วโลก นับหลายร้อยคน โดยมี นาย อานันท์ ปันยารชุน นายกรัฐมนตรี  
เป็นประธาน เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2535 (ล้มไฮปเวลล์ฯ 80,000 ล้าน เชือด  
มังกรข้ามถิ่น การ์ดอน วู 2538, 20 - 23) เพื่อแสดงให้เห็นนักลงทุนชาวต่างประเทศ  
ได้รับรู้ว่า สถานะ ทางการเมืองของไทย ยังคงมั่นคง แม้กระทั่ง นักลงทุนต่างชาติ  
อย่าง บริษัท ไฮปเวลล์ ที่มีการลงทุนสูงกว่า 80,000 ล้านบาท ยิ่งกล้าที่จะลงทุน  
ถึงแม้ว่า ทางบริษัท ไฮปเวลล์ ยังไม่ได้ข้อสรุปในการเจรจากับการรถไฟฯ ในเรื่อง  
เกี่ยวกับ fast track ก็ตาม

แต่ต่อมา หลังจาก การวางศิลาฤกษ์แล้ว ทางการรถไฟฯ ก็ได้  
แจ้งให้ทาง บริษัท ไฮปเวลล์ จำกัด ระวังการดำเนินการใดๆ ในเขตพื้นที่สัมปทาน  
ทั้งนี้เนื่องจาก แบบแผน รายละเอียดโครงการยังไม่ผ่านการอนุมัติ จากทางการ  
รถไฟฯ และทางการรถไฟฯ ยังคงยืนยันที่จะให้ทาง บริษัท ไฮปเวลล์ จำกัด ส่ง  
แบบแผนรายละเอียดการก่อสร้าง อย่างสมบูรณ์มาให้พิจารณา ดังนั้น ทาง  
บริษัท ไฮปเวลล์ จำกัด จึงได้ส่งมอบแผนงานหลัก (แบบก่อสร้างขั้นต้น) เป็นแผน  
การดำเนินงานระยะที่ 1 และระยะที่ 2 พร้อมทั้งแบบก่อสร้าง ขั้นสุดท้ายของงาน  
เจาะเสาเข็มชุดแรก เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ.2535 (ล้มไฮปเวลล์ฯ 80,000 ล้าน  
เชือดมังกรข้ามถิ่น การ์ดอน วู 2538, 20 - 23) โดยคาดหวังว่า จะสามารถดำเนินการ  
ได้ ภายในระยะเวลา 60 วัน นับจากที่ได้รับอนุมัติตามที่กำหนดไว้ในสัญญา  
แต่ถึงอย่างไรก็ตาม ทางการ รถไฟฯ ก็ยังคงไม่อนุมัติ และยังคงให้ทาง บริษัท  
ไฮปเวลล์ จำกัด กลับมาแก้ไขแบบ ก่อสร้างอยู่บ่อยครั้ง จนกระทั่งประมาณเดือน  
กุมภาพันธ์ พ.ศ.2538 ทางการรถไฟฯ ก็ได้พิจารณาและอนุมัติอย่างสมบูรณ์  
หากนับระยะเวลาแล้ว ใช้เวลาไปไม่ต่ำกว่า 28 เดือน ในการอนุมัติแบบก่อสร้าง  
ขั้นต้น

## 2.2 ความล่าช้าจาก กรณีการส่งมอบที่ดินสัมปทาน

ตามสัญญาสัมปทาน ได้ระบุไว้ว่า การรถไฟฯ จะต้องดำเนินการส่งมอบที่ดินของโครงการ ระยะที่ 1 ภายในเดือนมีนาคม พ.ศ.2535 แต่กลับส่งมอบที่ดินได้ในเดือน กันยายน พ.ศ.2536 และ ที่ดินสัมปทานที่ทางการรถไฟฯ ได้ส่งมอบให้ นั้น ยังคงมี บุคคลที่ 3 ครอบครองอยู่ อาทิ สำนักงานบริษัท ปูนซิเมนต์ไทย คลองตัน (มหาชน) (พื้นที่ บริเวณนี้ สามารถตกลงกันได้ในช่วงปลายเดือนธันวาคม พ.ศ.2537) (ล้มโฮปเวลล์ฯ 80,000 ล้าน เชือดมังกรข้ามถิ่น การโดนดู 2538, 20 - 23) ทำให้การสำรวจเส้นทาง การอนุมัติแนวเส้นทาง และการก่อสร้างโครงการเหนือพื้นดิน (Super structure) ต้องเกิดความล่าช้าออกไป

## 2.3 ความล่าช้าจาก กรณีอื่นๆ

กรณีอื่นๆ ที่ส่งผลต่อความล่าช้าของโครงการ ทางรถไฟ และ ถนนยกระดับ โฮปเวลล์นั้น ประกอบด้วย ปัญหาเรื่องจุดตัดกับโครงการดอนเมือง โทรเวลล์ และ ปัญหาสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ที่อยู่ตามแนวเส้นทางสัมปทานของบริษัท โฮปเวลล์ ที่ยังหาข้อสรุป ในการเจรจาไม่ได้

จากแผนแม่บทโครงการระยะที่ 1 (ดอนเมือง - ยมราช) ซึ่งกำหนดเวลา ตามสัญญาสัมปทานไว้ 48 เดือน โดยแบ่งเป็นการออกแบบก่อสร้างขั้นต้น 10 เดือน แบบขั้นสุดท้าย และการดำเนินการก่อสร้าง 38 เดือน แต่ความเป็นจริงแล้ว ขั้นตอนการอนุมัติ แบบก่อสร้างขั้นต้น กลับใช้เวลาไปประมาณ 28 เดือน นับตั้งแต่ วันส่งแบบขั้นสุดท้าย เมื่อ เดือน ตุลาคม พ.ศ.2535 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ.2538 (ล้มโฮปเวลล์ฯ 80,000 ล้าน เชือดมังกร ข้ามถิ่น การโดนดู 2538, 20 - 23)

ดังนั้น จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น บริษัท ไฮโวลต์ คาดการณ์ว่า โครงการทางรถไฟ และถนนยกระดับ ระยะแรก นี้ สามารถเสร็จได้ภายใน ปี พ.ศ.2541 ไม่ใช่ปี พ.ศ.2538 ตามสัญญาสัมปทานที่ลงนามไว้ครั้งแรก

### 3. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร นับได้ว่าเป็นโครงการแรกของระบบรถไฟ ฟ้ายานส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร และเป็นโครงการที่มีความล่าช้าในการ ดำเนินงานมากที่สุด โครงการรถไฟฟ้ามหานคร ได้มีการศึกษา และดำเนินการมา ไม่ต่ำกว่า 15 ปี (พ.ศ. 2517) แต่ก็ยังคงไม่มีการก่อสร้างใดๆ ตามแผนงานโครงการ เกิดขึ้นเลย ทั้งนี้ เป็นเพราะอุปสรรค หลายๆ ประการ

#### 3.1 ความล่าช้าจากกรณีการหาเอกชนมารับสัมปทานโครงการ

นับตั้งแต่ รัฐบาลในช่วงปี พ.ศ.2517 ได้มอบหมายให้ การทาง พิเศษแห่งประเทศไทย ดำเนินการศึกษาโครงการรถไฟฟ้ายานส่งมวลชน การทาง พิเศษฯ ก็ได้ ศึกษารูปแบบการดำเนินงานโครงการ พร้อมทั้งเชิญชวนให้ เอกชน เข้าร่วมลงทุนบริหาร โครงการระบบรถไฟฟ้ายานส่งมวลชน เมื่อปี พ.ศ.2529 และได้มีเอกชนหลายรายแสดงความจำนงค์เข้ามาร่วมลงทุน ซึ่งคณะรัฐมนตรีก็ได้มีมติ อนุมัติให้กลุ่มบริษัทลาวาลินเป็นผู้ลงทุนโครงการ เมื่อวันที่ 25 กันยายน พ.ศ. 2533 โดยการทางพิเศษฯ ได้ลงนามสัญญากับ กลุ่มบริษัทลาวาลิน เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 (องค์การรถไฟฟ้ามหานคร 2537) แต่ในที่สุด สัญญาดัง กล่าว ก็จำเป็นต้องเป็นโมฆะไป เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2535 อันเนื่องมาจาก กลุ่มบริษัท บอมบาร์ดิเอร์ เข้าซื้อกิจการ (เทคโอเวอร์) บริษัท ยู ที ดี ซี ซึ่ง เป็น บริษัทแม่ของ ลาวาลิน หลังจากที่ลาวาลินได้สัมปทานโครงการรถไฟฟ้ายาน ทำให้ การทางพิเศษฯ เห็นว่าควรมี การแก้ไขสัญญาโดยให้กลุ่มบริษัท บอมบาร์ดิเอร์

เซ็นสัญญาเป็นผู้ร่วมลงทุน แต่บอมบาร์ดิเอร์ปฏิเสธ และยืนยันว่าต้องการขายอุป-  
-กรณ์ระบบรถไฟฟ้ายาวเพียงอย่างเดียว โดยผ่าน ยู ที ดี ซี ซึ่งเป็นคู่สัญญา ประกอบ  
กับเป็นช่วงเวลาที่มีการ ทางพิเศษ ยื่นคำขาดให้ลาวาลิน จัดหาผู้ร่วมทุนมาลงนาม  
ในสัญญาอย่างเป็นทางการ ภายใน 22 มิถุนายน พ.ศ.2535 จนในที่สุด ก้าวทาง  
พิเศษฯ ได้ยืดเวลาถึงภายใน 30 มิถุนายน 2535 จึงได้มีการลงนาม (รถไฟฟ้ายาว  
บนดิน ใต้ดิน อีกก็ปีจะได้ใช้ 2536, 42)

หากแต่ในการลงนามครั้งนั้น ทางกลุ่มลาวาลิน ได้ขอเสนอแก่  
เงื่อนไขสำคัญ 2 ประการ คือ 1) ลาวาลินต้องการให้รัฐบาลไทยค้ำประกันเงินกู้  
อัตราดอกเบี้ยต่ำ จำนวน 800 ล้านดอลลาร์แคนาดา ทั้งที่รัฐบาลไทยก็ได้แสดง  
ท่าที ไม่ต้องการค้ำประกันเงินกู้นี้ มาตั้งแต่ต้น แต่ขอให้ธนาคารพาณิชย์ที่มี  
ความน่าเชื่อถือในระดับ 3 เอ เป็นผู้ค้ำประกัน แทน รวมทั้งรัฐบาลไทยก็ไม่เคยค้ำ  
ประกันเงินกู้ให้กับโครงการใดมาก่อน และ 2) กลุ่มบอมบาร์ดิเอร์ ซึ่งเข้ามาผนวกกิจ  
การของ ยู ที ดี ซี ต้องการขอเงินชดเชยคืน กรณีที่โครงการล้มกลางคัน ในที่สุด  
คณะรัฐบาลภายใต้ การนำของ นายอานันท์ ปันยารชุน ก็ได้มีมติให้ยกเลิก  
สัญญา กับ กลุ่มบริษัท ลาวาลิน เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2535 ภายหลังจากที่  
พิจารณาแล้วว่า เงื่อนไขเพิ่มเติมนี้รัฐบาลไม่สามารถรับได้ (รถไฟฟ้ายาว บนดิน  
ใต้ดิน อีกก็ปีจะได้ใช้ 2536, 42)

ในการยกเลิกสัญญากับกลุ่มบริษัท ลาวาลิน ดังกล่าว ทำให้  
รัฐบาล ได้พิจารณาจัดตั้ง องค์การรถไฟฟ้ามหานคร หรือ รฟม. ขึ้นมาเพื่อดูแล  
และ บริหารโครงการ ระบบรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนของรัฐแทน โดยออกเป็นพระราช  
กฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535 และได้ประกาศในราชกิจจา  
นุเบกษา เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2535 (องค์การรถไฟฟ้ามหานคร 2537)

### 3.2 ความล่าช้าจาก การปรับเปลี่ยนรูปแบบ จากระบบลอยฟ้าไปสู่

## ระบบใต้ดิน

จากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ.2537 ที่ประกาศใช้แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร โดยให้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตพื้นที่ ชั้นใน (25 ตารางกิโลเมตร) เป็นระบบรถไฟฟ้าใต้ดินนั้น ทางบริษัท บางกอกแลนด์ ซึ่งเป็นผู้ได้รับสัมปทาน ในช่วงปี พ.ศ.2537 - พ.ศ.2538 นั้น มีความพร้อมที่จะปรับเปลี่ยน โครงการจาก ระบบลอยฟ้า ไปสู่ ระบบใต้ดิน ในระยะทาง 11.3 กิโลเมตร (จากบริเวณถนน อโศก - หัวลำโพง) โดยคาดว่าจะสามารถสร้างเสร็จได้ภายใน 5 ปี นับตั้งแต่สัญญาจะมีผลบังคับใช้ หรือ 5 ปี 6 เดือน นับตั้งแต่ วันที่ลงนามในสัญญา แต่มีเงื่อนไขว่า องค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จะต้องจ่ายเงินชดเชยให้กับทางบริษัท บางกอกแลนด์ ในวงเงิน 16,500 ล้านบาท อันเป็นผลมาจาก ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในการปรับเปลี่ยนการก่อสร้างจาก ระบบลอยฟ้า เป็น ระบบใต้ดิน โดยจะต้องจ่ายให้กับ บริษัท บางกอกแลนด์ ในช่วงระยะเวลาที่ดำเนินการ ก่อสร้างในส่วนที่เป็นใต้ดิน (พื้นที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน(รถไฟฟ้า) เป็นระบบ ใต้ดิน 2537, 713 - 714.)

จากการที่ ทางบริษัท บางกอกแลนด์ ได้ขอเงินชดเชย ในวงเงิน 16,500 ล้านบาท ใน การปรับเปลี่ยนระบบรถไฟฟ้า จาก ลอยฟ้า เป็น ใต้ดินนั้น ทางรัฐบาล ไม่อาจรับเงื่อนไขดังกล่าวได้ เพราะจะขัดกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการ สาธารณูปโภคของรัฐ พ.ศ.2535 ได้ทางรัฐบาล ก็ได้พยายามเจรจากับ บริษัท บางกอกแลนด์ อยู่หลายครั้ง และท้ายที่สุด มติคณะ รัฐมนตรี ในรัฐบาล นาย ชวน หลีกภัย เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ให้ยกเลิกสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับบริษัท บางกอกแลนด์ และได้กำหนดแนว ทางในการดำเนินโครงการใหม่ โดยให้รัฐ (องค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน) เป็นผู้ลงทุน 80 % ซึ่งจะเป็นการลงทุนเกี่ยวกับ โครงสร้างพื้นฐานรถไฟฟ้า อันประกอบไปด้วย อุโมงค์ ราง สถานีใต้ดิน ศูนย์ซ่อมบำรุง

โครงสร้างยกระดับ และสถานีลอยฟ้า พร้อม ทั้งให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุนด้วย 20 % โดยจะอยู่ในรูปของ การจัดหาตัวรถมาวิ่งในเส้นทางและบริการต่างๆ (“รฟม. ขอกรม.4 หมื่น ล.สร้าง รถไฟฟ้าระยะที่ 1” 2538 , 1,17)

จากปัญหาดังกล่าว ทำให้โครงการรถไฟฟ้ามหานคร จากที่ กำหนดไว้เดิม ที่จะเปิดบริการให้กับประชาชน ประมาณปี พ.ศ. 2541 จำต้องล่าช้าออกไปอีก โดยคาดว่า หลังจากเปลี่ยนแนวทางการดำเนินโครงการนี้แล้ว และไม่มีอุปสรรคอื่นใดอีก ก็จะสามารถเปิด บริการให้กับประชาชนได้ ภายในปี พ.ศ. 2544 (“รฟม.ขอกรม.4 หมื่น ล.สร้าง รถไฟฟ้าระยะที่ 1” 2538, 1,17)

#### แนวทางแก้ไขปัญหาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของรัฐบาล

จากปัญหาความล่าช้าต่างๆ ที่ได้เกิดขึ้นกับโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ดังกล่าวข้างต้น ประกอบกับความซับซ้อนและไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ของแนวเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ดังนั้น รัฐบาล โดยการนำ ของ นายกรัฐมนตรี ชวน หลีกภัย จึงได้หาแนวทางในการแก้ปัญหา เหล่านั้น โดยการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2536 (พื้นที่ควร กำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน 2537, 544 - 546) ได้มีมติ ให้ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) จัดทำแผนแม่บท (Master Plan) ของระบบขนส่งมวลชนเพื่อเป็นกรอบ และ แนวทางการดำเนินงาน ของหน่วย งานต่างๆ ในการจัดทำ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อให้เชื่อมโยงกับศูนย์ บริการการเดินทางหลักๆ เช่น สถานีรถโดยสารต่างจังหวัด สถานีรถไฟ และ สนามบิน รวมทั้ง เชื่อมโยงกับสถานที่ตั้งจุดจอดรถของผู้ใช้บริการขนส่งมวลชน

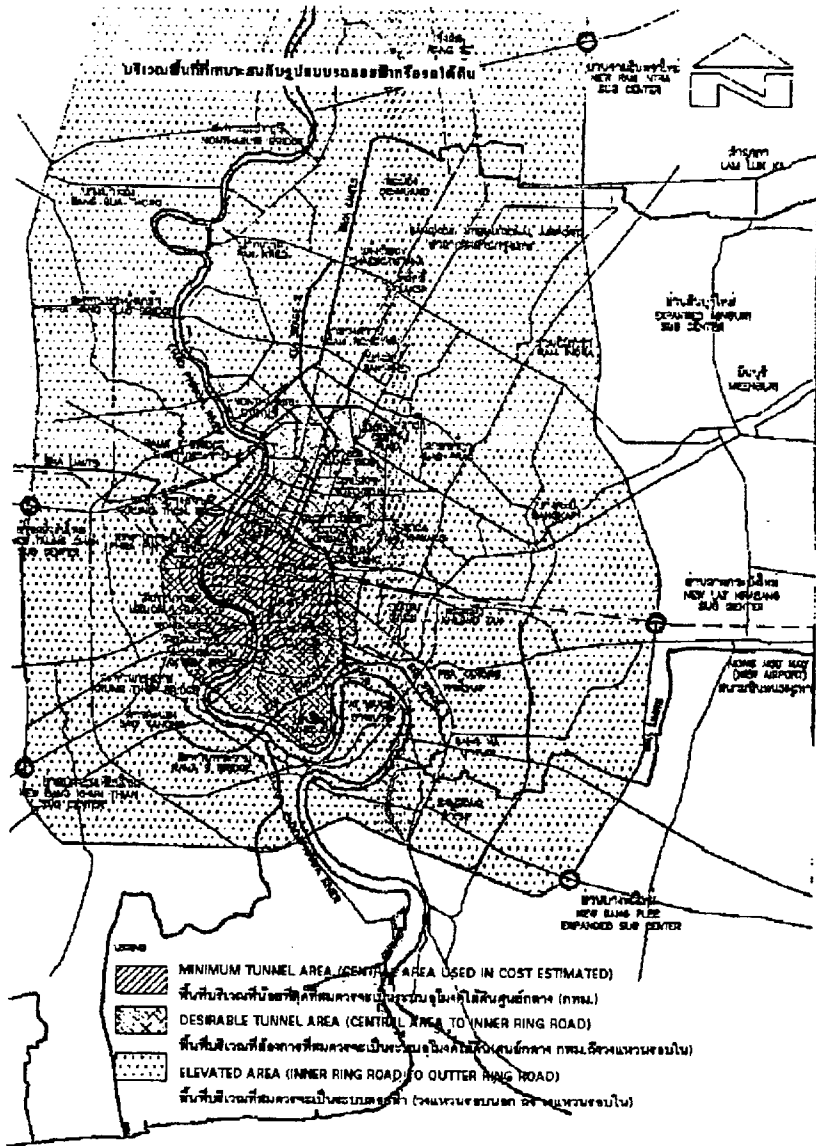
ที่จะมีขึ้นตาม แนวถนนวงแหวนรอบนอก และจุดที่ตั้งหลักๆ บางแห่ง โดยระบบ  
ขนส่งมวลชน ตามแผนแม่บทนี้จะหมายถึงระบบรถไฟฟ้าที่วิ่งบน เส้นทาง ซึ่งอาจ  
สร้างไว้บนดิน ลอยฟ้า หรือ ใต้ดิน ตามความเหมาะสมของเส้นทาง

ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน นั้น ได้กำหนดให้โครงการรถไฟฟ้าขนส่ง  
มวลชน จะต้องสร้างเป็นระบบใต้ดิน ในบริเวณพื้นที่ส่วนกลางกรุงเทพมหานคร  
ภายในบริเวณ 25 ตารางกิโลเมตร โดยทิศเหนือจาก สะพานกรุงธน เลียบถนน  
ราชวิถีถึงอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ทิศตะวันออก จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถึงสาม  
แยก ดินแดง เลียบทางด่วนมหานคร ถึงถนนวิฑู ทิศใต้ จากถนนวิฑูไปถนน  
สาทร สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนกรุงธนบุรี วงเวียนใหญ่ ถึงสะพานกรุง  
ธนบุรี

พื้นที่ 25 ตารางกิโลเมตรดังกล่าวนี้ ประกอบไปด้วย เกาะรัตนโก  
สินทร์ พื้นที่ล้อมรอบพระราชวังสวงจิตระลดาโรฐาน และพื้นที่ฝั่งธนบุรีเลียบแม่  
น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ สะพานสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าถึง สะพานพระปิ่นเกล้า ซึ่ง  
พื้นที่เหล่านี้ ล้วนเป็นสถานที่ตั้งสำคัญทางประวัติศาสตร์วัฒนธรรมและศิลปะ  
กรรม นอกจากนี้ ยังเป็นที่ตั้งของ สวนสาธารณะ มหาวิทยาลัย โรงเรียน เป็นส่วน  
ใหญ่

จากแนวทางของแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน ที่ได้กำหนดให้ พื้นที่  
ส่วนกลาง กรุงเทพมหานคร 25 ตารางกิโลเมตร จะต้องเป็นระบบใต้ดินแล้ว นอก  
จากนั้น ก็ยังได้เสนอให้ โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่กำลังดำเนินงานอยู่ใน  
ปัจจุบัน ควรเป็นระบบใต้ดิน ด้วยเช่นกัน (ความยาวประมาณ 28 กิโลเมตร) (พื้นที่  
ควรกำหนดให้ ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน 2537, 544 - 546)  
อันประกอบไปด้วย;





ภาพที่ 8 บริเวณพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ที่เหมาะสมกับรูปแบบรถไฟลอยฟ้า หรือ ได้ดิน

1) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร(ธนาายง) จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอโศกและถนนสีลมทั้งสาย รวมระยะทางประมาณ 10.8 กิโลเมตร จำนวนสถานี 14 สถานี

2) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร จากหัวลำโพงถึงถนนพระราม 9 ระยะทาง 10 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี

3) โครงการทางรถไฟ และถนนยกระดับ (Hopewell) ในเขตกรุงเทพมหานคร พื้นที่ในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ เส้นทางสายตะวันตกและสายใต้ ระยะทางประมาณ 7.2 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี

แต่ข้อเสนอดังกล่าว ได้รับการปฏิเสธ จาก โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ด้วยเหตุผลด้านความล่าช้าในการก่อสร้าง พร้อมทั้ง งบประมาณของโครงการที่จะต้องเพิ่มมากขึ้น และ จากโครงการทางรถไฟ และถนนยกระดับ (Hopewell) ด้วยเหตุผล ทางด้านรูปแบบโครงการที่มีลักษณะเป็นทั้งถนน และทางรถไฟยกระดับ ที่ไม่สามารถลงใต้ดินได้ พร้อมทั้งได้ก่อสร้างไปบางส่วนแล้ว

ดังนั้น การประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน พ.ศ. 2537 (พื้นที่ ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน 2537, 713 - 714) ก็ให้เห็นชอบให้ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และโครงการทางรถไฟ และถนนยกระดับ (Hopewell) สามารถดำเนินการได้ตามสัญญาสัมปทานเดิม คือ เป็นระบบยกยกระดับ/ลอยฟ้า ยกเว้น โครงการรถไฟฟ้ามหานคร ที่จะต้องเป็นระบบใต้ดิน ทั้งนี้เนื่องจาก ยังไม่ได้มีการลง นามในสัญญากับบริษัทผู้รับสัมปทาน

## 1. โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนตามแม่บทระบบขนส่งมวลชนฯ

แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนฯ ได้วางโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน (เส้นทางในโครงการระบบขนส่งมวลชนหลัก และแผนการขยายเส้นทางในอนาคต) ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบ เมื่อวันที่ 27 กันยายน พ.ศ.2537 ให้เป็นแนวทางในการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนในอนาคต รวมระยะทางทั้งหมด 242.6 กิโลเมตร อันประกอบไปด้วย; ( การศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน 2537, 544 - 546)

1.1 เส้นทางสีน้ำเงิน เป็นแนวเส้นทางของ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) ประกอบด้วย โครงการระยะแรกของสัมปทานขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร เริ่มต้นจาก บางซื่อและหมอชิตไปทางทิศใต้ถึงหัวลำโพง

นอกจากนั้น ยังมีส่วนต่อเติมเส้นทาง อันประกอบไปด้วย การขยายต่อเติมไป ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือจากบางซื่อไปนทบุรี และสะพานพระนั่งเกล้า และการขยายต่อเติมไปทางทิศตะวันตกเชื่อมหัวลำโพงเข้ากับพื้นที่ชั้นใน ช้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไปบางกอกใหญ่ แล้วไปตามเขตทางถนนเพชรเกษม ถึง ถนนวงแหวนรอบนอก (รวม ระยะทางประมาณ 42.4 กิโลเมตร)

1.2 เส้นทางสีเขียว เป็นแนวเส้นทางของ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยโครงการระยะแรกของสัมปทานของ กรุงเทพมหานคร เริ่มต้นจาก หมอชิต ไปทางทิศใต้ถึงเพลินจิตแล้วไปตามแนวถนนสุขุมวิท ถึง สุขุมวิท 77 (ถนนอ่อนนุช) รวมถึงเส้นทางที่วางไปยังทางด่วนชั้นที่ 2 (ส่วน B) ที่จะก่อสร้างใกล้สี่ลมซอย 21

นอกจากนั้น ยังมีส่วนต่อเติมเส้นทาง อันประกอบไปด้วย การ



ขยายต่อเติม เส้นทางจากถนนสีลม ซ้ำมแม่น้ำเจ้าพระยา ตามแนวสะพานตากสิน ไปยังถนนตากสิน ใกล้กับวงเวียนใหญ่ และ การขยายต่อเติมเส้นทาง จากถนน สุขุมวิทเริ่มต้นที่บริเวณสุขุมวิท ซอย 77 (ถนนอ่อนนุช) และจากทางด่วนราม อินทรา - เอกมัย - อาจนรงค์ไปถึงบางนา แล้วไปตาม แนวเขตทางถนนบางนา - บางปะกง ถึงบริเวณส่วนทางทิศใต้ของสนามบิน นานาชาติแห่งใหม่ ที่หนองงูเห่า (รวมระยะทางประมาณ 44.7 กิโลเมตร)

1.3 เส้นทางสายสีแดง เป็นแนวเส้นทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยเส้นทางระยะแรก ตามแนวเหนือใต้ที่มีอยู่แล้วจากรังสิตถึง หัวลำโพง และเส้นทางทิศ ตะวันออกจากยมราชไปหัวหมาก

นอกจากนั้น ยังมีส่วนต่อเติมเส้นทาง อันประกอบไปด้วย การขยายต่อเติมไป ทางด้านทิศตะวันออก ไปยังศูนย์เมืองใหม่ที่ลาดกระบัง ตามแนวถนนวงแหวนรอบนอกไปยังสนามบินนานาชาติแห่งใหม่ ทิศตะวันตก ไปยังศูนย์ เมืองใหม่ตลิ่งชัน ตามถนนวงแหวนรอบนอก (รวมระยะทางประมาณ 78.6 กิโลเมตร)

1.4 เส้นทางสายสีส้ม เป็นแนวเส้นทางผ่านเมืองที่เพิ่มเติมขึ้นมา ทิศเหนือ จาก ศูนย์ซ่อมบำรุงที่ห้วยขวาง ไปอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยผ่าน และทิศ ตะวันออกจากศูนย์ซ่อมบำรุงที่ห้วยขวาง ไปบางกะปิและอาจจะขยายไปถึงมีนบุรี (รวมระยะทางประมาณ 27.6 กิโลเมตร)

1.5 เส้นทางสายสีม่วง เป็นแนวเส้นทางผ่านเมืองที่เพิ่มเติมขึ้นมา อีกเส้น จากปากเกร็ดในทางทิศเหนือบริเวณถนนติวานนท์ เข้าสู่ใจกลางเมือง โดย ผ่าน แยกประชานุกูล - ถนนราชดำเนินนอก - ถนนมไหสวรรค์ - สะพานพระราม 9 (ตามเส้นทางเดิมของ โครงการรถลอยฟ้าลาวาลิน) ซ้ำมแม่น้ำเจ้าพระยา

ไปวงเวียนใหญ่ ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ตามแนวถนนสุขสวัสดิ์ต่อไปตามเขตทางถนนวงแหวน รอบนอกข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา อีกครั้งหนึ่งเพื่อเชื่อมไปยังถนนสุขุมวิท แล้วสิ้นสุด ทางที่บางนาเชื่อมเข้ากับเส้นทางสายสีเขียว (รวมระยะทางประมาณ 49.3 กิโลเมตร)

## 2. ระยะเวลาในการดำเนินงานตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนฯ

ในการดำเนินงานตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนฯ นั้น จะแบ่งออกเป็น 2 ระยะ (บริษัท วิลเบอร์ สมิต แอสโซซิเอตส์ 2537, 36 - 43) คือ

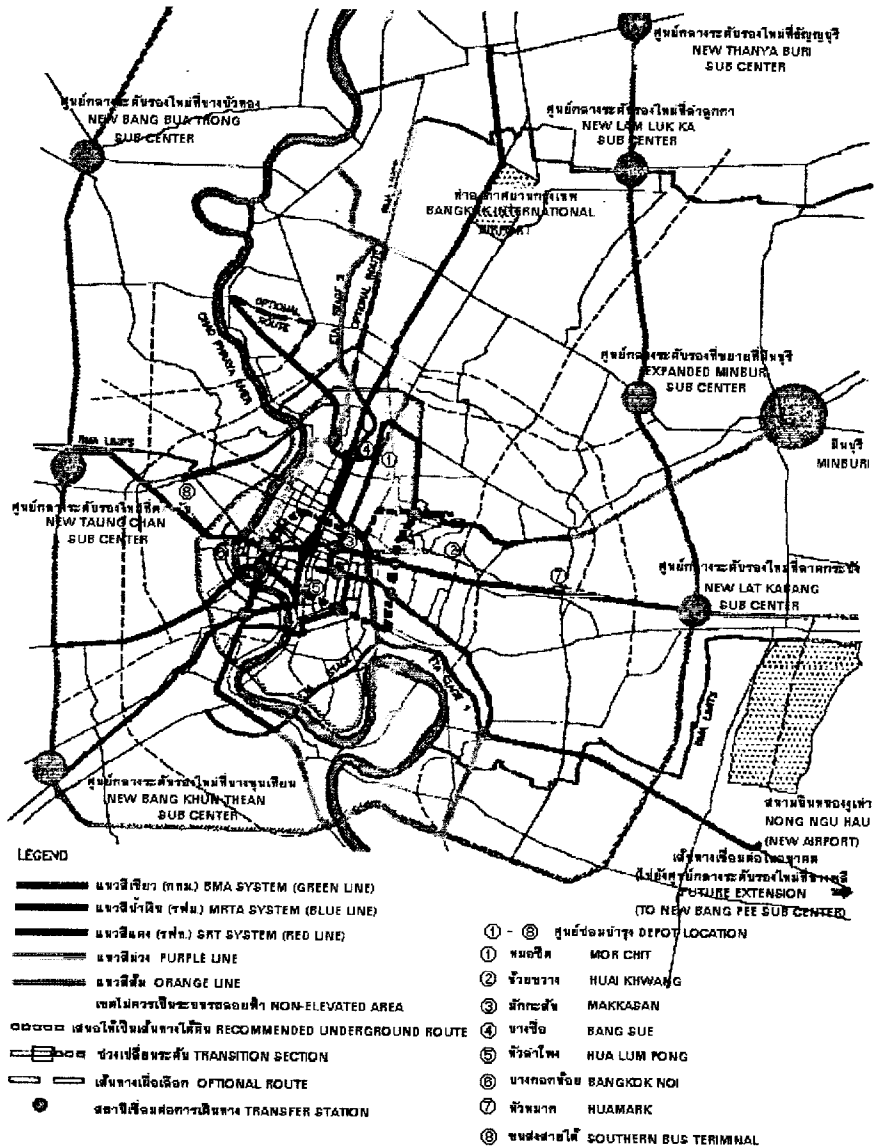
2.1 โครงการขนส่งขนาดใหญ่เริ่มแรก และโครงการลำดับที่ 1: พ.ศ. 2538 - พ.ศ. 2544

จะเป็นระยะแรกของการก่อสร้างแนวเส้นทาง โครงระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ทั้ง 3 โครงการ(สายสีน้ำเงิน,สายสีเขียว,สายสีแดง) ตามสัญญาสัมปทานที่ได้ลงนามกันไปแล้ว พร้อมทั้งเส้นทางในส่วนที่ได้มีการขยายต่อเติมของ สายสีน้ำเงิน และสายสีเขียว

นอกจากนั้น ก็จะมีการก่อสร้าง เส้นทางตามโครงการที่ได้พัฒนา มาจากการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนฯ ซึ่งจะมีทั้งส่วนที่เป็นทางยกระดับ และ ส่วนที่เป็นทางใต้ดิน อันประกอบไปด้วย เส้นทางสายสีส้ม จากห้วยขวาง ไปทางตะวันออก สู่บางกะปิ และจากห้วยขวางไปทางตะวันตก สู่อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย เส้นทางสายสีม่วง จากดาวคะนองไป สะพาน 9 และจากดาวคะนอง ไปอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ซึ่งจะไปตัดกับเส้นทางสายสีส้ม

2.2 โครงการลำดับที่ 2: พ.ศ.2544 - พ.ศ. 2554





ภาพที่ 11 โครงการที่ต้องดำเนินการเป็นอันดับที่สอง ( ปี พ.ศ.2544 - 2554)

PRIORITY 2 PROJECTS (YEAR 2001 - 2011)



เป็นการก่อสร้างเส้นทางส่วนที่เหลือตามแผนแม่บทฯ เพื่อให้โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเกิดความสมบูรณ์มากที่สุด อันประกอบไปด้วย เส้นทางสายสีส้ม จากบางกะปิ ไปมีนบุรี เส้นทางสายสีม่วง ด้านทิศเหนือไปถึงสะพานนนทบุรี ด้านทิศตะวันออกข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปบางนา และส่วนต่อเติมของเส้นทางสายสีแดงทั้งหมด

### 3. งบประมาณโครงการตามแผนแม่บทฯ

ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนฯ คาดว่าจะเงินทุนทั้งสิ้นประมาณ 467.451 พันล้านบาท โดยจะเป็นส่วนหนึ่ง จะเป็นของโครงการระยะแรกที่รับผิดชอบ โดย กรุงเทพมหานคร (โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ/ธนายง), การรถไฟแห่งประเทศไทย (โครงการทางรถไฟและถนนยกระดับ/ไฮโปเวลล์), องค์การรถไฟฟ้ามหานคร (โครงการรถไฟฟ้ามหานคร/ รฟม.) ประมาณ 172.732 พันล้านบาท ส่วนที่เหลือ อีกประมาณ 294.719 พันล้านบาท จะเป็นส่วนของการขยายต่อเติมโครงการ และ แนวเส้นทางที่กำหนดขึ้นมาใหม่ ตามโครงการแผนแม่บทฯ (บริษัท วิลเบอร์ สมิธ แอสโซซิเอทส์ 2537,23 - 27)

งบลงทุนส่วนที่เหลือ ในแผนแม่บทฯ ได้มีแนวทางที่จะให้รัฐลงทุนใน อัตราส่วนร้อยละ 80 ส่วนที่เหลือ อีกร้อยละ 20 จะให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุน

### 4. การบริหารงานโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนฯ

จากปัญหาที่มีหลายหน่วยงาน เข้ามาดำเนินงานด้านระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จนก่อให้เกิดปัญหาด้านความซ้ำซ้อนในเส้นทาง และปัญหาโครงข่าย ระบบขนส่งมวลชนที่ไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่กรุงเทพมหานคร ดังนั้น ใน

## ตารางที่ 7

ประมาณการค่าใช้จ่ายก่อสร้างรวมตามแนวความคิดของแผนแม่บทฯ

รายละเอียดเส้นทางขนส่งมวลชน	ระยะทาง (กิโลเมตร)	เงินลงทุน (พันล้านบาท)
<u>ระยะเริ่มแรกของโครงการระบบขนส่งมวลชน</u>		
ทั้ง 3 โครงการ		
เส้นทาง - ยกระดับ	91.8	126.381
- ได้ดิน		
(อุโมงค์ลึก)	9.7	39.091
(ขุด-กลบ)	0.0	0.000
- ปรับเปลี่ยนระดับ	1.6	5.760
ค่าใช้จ่ายพิเศษ (6 จุด)	-	1.500
รวม ระยะเริ่มแรกของโครงการ	103.1	172.732
<u>ส่วนขยายต่อเติมและเส้นทางใหม่</u>		
เส้นทาง - ยกระดับ	111.6	181.908
- ได้ดิน		
(อุโมงค์ลึก)	24.7	99.541
(ขุด-กลบ)	0.0	0.000
- ปรับเปลี่ยนระดับ	3.2	11.520
ค่าใช้จ่ายพิเศษ (6 จุด)	-	1.750
รวม ส่วนขยายต่อเติมและเส้นทางใหม่	139.5	294.719
รวมทั้งระบบ	242.6	467.451

หมายเหตุ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการตามแผนแม่บทฯ นี้ เป็นเพียงการประมาณการณค่าใช้จ่ายที่คำนวณมาจาก ราคาต่อหน่วย ดังนี้

1) อุโมงค์ลึกใต้ดิน (โดยเครื่องขุดเจาะ)	4.03	พันล้านบาท/กิโลเมตร
2) อุโมงค์ขุด - กลบ	4.5	พันล้านบาท/กิโลเมตร
3) ยกกระดาน (บนโครงสร้างสายทาง)	1.63	พันล้านบาท/กิโลเมตร
4) บริเวณปรับเปลี่ยนระดับ 800 เมตร	2.88	พันล้านบาท/กิโลเมตร
จากอุโมงค์ขึ้นสู่โครงสร้างสายทางยกกระดาน		
5) ค่าใช้จ่ายเพิ่มพิเศษต่อจุดตัดของแต่ละเส้นทาง	0.25	พันล้านบาท/กิโลเมตร

ค่าใช้จ่ายรวมถึง

- 1) อุปกรณ์ติดตั้งถาวร, ลานจอดเก็บและซ่อมบำรุง
- 2) ระบบล้อเลื่อน
- 3) ระบบสัญญาณและการสื่อสาร
- 4) ระบบพลังงาน
- 5) ระบบการจัดเก็บค่าโดยสาร
- 6) ระบบการจัดการและวิศวกรรม
- 7) ค่าปรับเงินเพื่อและสำรองราคา

ค่าใช้จ่ายไม่รวมถึง

- 1) การจัดหาพื้นที่ไหล่ทาง
- 2) การจัดการทางการเงินและการฝึกอบรม

แผนแม่บท ก็ได้เสนอแนวทาง โดยให้จัดตั้งคณะกรรมการเพียงคณะเดียว ขึ้นมากำกับ ดูแล เร่งรัดและประสานงาน ตลอดจนกำหนดแนวทางปฏิบัติอย่างมีเอกภาพ โดยได้เสนอให้มีคณะกรรมการ ซึ่งสามารถมีอำนาจจัดการระบบขนส่งสาธารณะ ในภาพรวมในระดับชาติ มีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน รัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องเป็น กรรมการ และมีเลขาธิการ สำนักงานจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) เป็น เลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดแนวนโยบายทั่วไป และข้อกำหนดและ มาตรฐานต่างๆ สำหรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และ

ให้หน่วยปฏิบัติที่มีอยู่รับผิดชอบ ในการดำเนินโครงการ ซึ่งควรเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ บุคคลากร จนสามารถนำไปสู่การออกแบบ ประมูล การเวนคืน การระดมทุน และการให้บริการ

แต่ในปัจจุบันนี้ (พ.ศ.2538) (ในรัฐบาล สมัยนายกฯ นายบรรหาร ศิลปอาชา) ก็ยังคงหาข้อสรุปที่เด่นชัด ไม่ได้ว่า จะให้หน่วยงานใดเป็นผู้ดูแลโครงการ ในอนาคต อันเป็นผลมาจาก การแบ่งสรรโครงการให้กับหน่วยงานใด หน่วยงานหนึ่ง อาจจะเป็นการสร้างภาระให้หน่วยงานนั้นในอนาคต

จากที่กล่าวมาข้างต้นนั้น เป็นหนึ่งในแนวทางที่รัฐบาลได้จัดทำขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาโดยภาพรวมของ โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของเมือง ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งถ้าหากมองดูอย่างผิวเผินแล้ว แนวทาง ตามแม่บทระบบขนส่งมวลชน ที่ทางรัฐบาล โดยการนำ ของ นาย ชวน หลีกภัย ได้จัดทำขึ้น และ ต่อเนื่องมาถึง รัฐบาลยุคปัจจุบัน (โดยการนำของ นาย บรรหาร ศิลปอาชา) นั้น สามารถแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และ ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร ได้เป็นอย่างดี

แต่ถ้าหากพิจารณาขีดความสามารถของ โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยรวมทั้งหมด มาประกอบกับอุปนิสัยของคนไทยโดยส่วนใหญ่ที่ชอบทำอะไรตามความสบายของตนเองแล้ว อาจจะเป็นไปได้ว่า โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนนี้ จะไม่ได้ช่วยแก้ไขปัญหารถติดได้อย่างแท้จริง ทั้งนี้ ประชาชนที่จะหันมาใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนนั้น อาจเป็นเพียงแค่งุ่มบุคคล ที่เคยใช้ระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ ไม่ใช่กลุ่มบุคคลที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวในปัจจุบัน ซึ่งจะขอก้าวในบทต่อไป