

มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend
Circulation: 500,000
Ad Rate: 480

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 13 - พุธสัปดาห์ 19 มีนาคม 2563

ปีที่: 40

ฉบับที่: 2065

หน้า: 51 (ล่าง)

Col.Inch: 56.85

Ad Value: 27,288

PRValue (x3): 81,864

ศิลปิน: สีสี่

คอลัมน์: มองบ้านมองเมือง: โครงสร้างคตา เรื่องราวคาใจ

มองบ้านมองเมือง

ปรัชญา ตรีน้อยใส



โครงสร้างคตา เรื่องราวคาใจ

คันที่สัญจรผ่านถนนวิภาวดีรังสิต คงเห็นว่ามีการก่อสร้างเกิดขึ้นต่อเนื่องมาช้านาน ไม่ว่าจะผ่านทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ที่สร้างเสร็จและเปิดใช้งานมานาน แต่คตความดูเหมือนยังไม่สิ้นสุด

ระบบรถไฟลอยฟ้าที่เห็นรางและสถานี แม้แต่บันไดเลื่อน ก็ติดตั้งแล้ว แต่ยังไม่เริ่มใช้ที่วิ่งสักที

ส่วนข้างล่างระดับดิน ก็มีการปรับเปลี่ยนทางจราจรบนถนนกำแพงเพชร ที่คนขับรถผ่านต้องวิ่งหลบเสาตอม่อไป-มา เป็นที่สับสนมาก

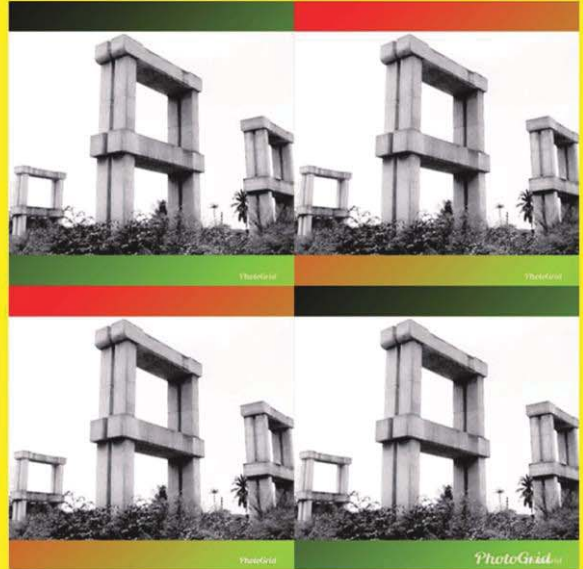
แต่ที่ค้างคาใจของทุกคนคือเสาตอม่อคอนกรีตคางคตา ส่วนใหญ่รู้กันแล้วว่าเป็นมรดกบาปของโครงการ ที่ไม่เป็นไปตามชื่อภาษาอังกฤษ ที่ชื่อว่าไฮโวลต์ แต่ดูเหมือนไม่มีใครแจ้งเรื่องราวใด นอกจากคำบอกเล่าเรื่องคอรัปชั่นเท่านั้น

คงเป็นหนึ่งในเรื่องดี ที่ไม่เป็นจริง ไม่มีใครรู้ในบ้านเรา

ย้อนหลังไปเมื่อสามสี่สิบปีก่อน เพื่อแก้ปัญหาจราจรที่วุ่นวายในตอนนั้น (ซึ่งเทียบไม่ได้กับปัจจุบัน) คือปัญหาที่มาจากความคับคั่งของรถยนต์ ที่ต้องจอดรอบถนน บริเวณจุดตัดกับทางรถไฟ

ตัววางรถไฟที่ก่อสร้างมาตั้งแต่รัชสมัยพระพุทธเจ้าหลวงนั้น นอกจากสะพานกษัตริย์ศึก ที่มาจากการยกระดับถนนพระรามหนึ่ง ข้ามทางรถไฟแล้ว ตลอดเส้นทางยังมีจุดตัดกับถนนศรีอยุธยา ถนนราชวิถี ถนนนครไชยศรี ถนนเศรษฐศิริ ถนนระนองหนึ่ง ถนนประดิพัทธ์ ถนนพระรามหก ถนนเทศบาลสงเคราะห์ วัดเสมียนนารี ถนนงามวงศ์วาน ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนเขตจตุจักร

ยังมีความต้องการลดปริมาณจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิต ที่จะไปท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ด้วยเป็นทางหลวงสายสำคัญไปอีสาน ภาคกลาง และภาคเหนือ และการเพิ่มถนนคู่ขนานทางด้านตะวันตกของทางรถไฟ รวมทั้งการเตรียมขยายกิจการขนส่งระบบรางคู่ รางรถไฟทางคู่ และรถไฟ



ข้ามเมืองสายต่างๆ

จึงเกิดแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ที่บูรณาการหลายระบบเข้าด้วยกันอย่างสมบูรณ์แบบคือ **โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟยกระดับ Bangkok Elevated Road and Train System BERTS** ที่มีภาพรวมรวม ถนน ทางยกระดับ รางรถไฟ และรางรถไฟฟ้ายกระดับ และก่อสร้างพร้อมกันในเขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

จึงเป็นหนึ่งในกิมมิกโครงการ ที่นอกจากจะยกระดับรางรถไฟขึ้นไปเหนือดิน จากยมนาจนถึงรังสิต รวมระยะทางกว่าสี่สิบกิโลเมตรแล้ว

ใต้รางรถไฟยกระดับ หรือระดับดินที่เป็นรางรถไฟเดิม จะปรับเปลี่ยนเป็นถนนกว้าง และมีอาคารพาณิชย์และบริการอยู่ข้างทาง

เหนือรางรถไฟที่ยกระดับแล้วนั้น สูงขึ้นไปก็จะเป็นทางด่วนสำหรับรถยนต์โดยเฉพาะ

อีกทั้งมีแผนขยายไปเส้นทางอื่นๆ ของการรถไฟฯ อย่างเช่น ยมนาจนถึงหัวหมากและบางกอกน้อย หัวลำโพงถึงวงเวียนใหญ่และโพธิ์นิมิต ระยะทางรวมทั้งหมดกว่าหกสิบกิโลเมตร

เฉพาะส่วนแรกนั้น บริษัท ไฮโวลต์ (ประเทศไทย) ในเครือไฮโวลต์โฮลดิ้งส์ บริษัทสัญชาติฮ่องกง ของนายกวอร์ตอน วู เป็นผู้ได้รับสัมปทาน

โดยมีอายุของสัมปทาน 30 ปี พ.ศ.2534-2564

มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend
Circulation: 500,000
Ad Rate: 480

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 13 - พุธสัปดาห์ 19 มีนาคม 2563

ปีที่: 40

ฉบับที่: 2065

หน้า: 51 (ล่าง)

Col.Inch: 56.85

Ad Value: 27,288

PRValue (x3): 81,864

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: มองบ้านมองเมือง: โครงสร้างคาตา เรื่องราวคาใจ

ปีหนึ่งน่าเสียดายว่า เกิดปัญหาต่างๆ มากมาย นับตั้งแต่เริ่ม เมื่อการรถไฟฟ้า ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้ได้ (ฟังก้อนๆ) เกิดมีโครงการทางหลวงยกระดับ เหนือถนนวิภาวดีรังสิต คือโครงการดอนเมืองโทลล์เวย์ ซึ่งเป็นคู่แข่ง เริ่มก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ในเขตของกรมทางหลวง

และที่สำคัญคือ วิกฤตทางเศรษฐกิจและความไม่แน่นอนทางการเมือง (ฟังก้อนอีกเช่นกัน) เริ่มตั้งแต่หลังรัฐประหารในปี พ.ศ.2534 รัฐบาลนาย **อานันท์ ปันยารชุน** เข้าตรวจสอบสัญญาสัมปทาน ส่งผลให้ **นายบุญลือ ประจวบเหมาะ** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในขณะนั้น ประกาศล้มโครงการ พร้อมกับเสนอโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร รฟม. ขึ้นมาในปี พ.ศ.2535

รัฐบาลต่อมาของ **นายชวน หลีกภัย** จะพยายามผลักดันอีกครั้ง โดย พ.อ.วินัย สมพงษ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่บริษัทผู้รับสัมปทาน ประสบปัญหาเรื่องเงินทุนและปัญหาทางด้านเทคนิค รวมทั้งประเด็นหลัก ที่ไม่มีการระบุไว้ในสัญญาว่าโครงการจะต้องก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อใด

จนกระทั่งรัฐบาลของ **พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ** ได้มีมติคณะรัฐมนตรีในปี พ.ศ.2540 บอกล้มสัญญา ด้วยเหตุผลที่ว่า บริษัทโฮปเวลล์ได้หยุดการก่อสร้าง

แต่โครงการโฮปเวลล์มาถึงที่สุดจริงๆ ในสมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย สมัยที่ 2 รวมเวลาหลังจากเริ่มสัญญาไปแล้ว 7 ปี ผลงานก่อสร้างคิดเป็นเพียง 13.77% รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม **นายสุเทพ เทือกสุบรรณ** จึงบอกล้มสัญญาสัมปทานอย่างเป็นทางการ

จึงเป็นที่มาของสิ่งก่อสร้างที่ค้างคามจนถึงปัจจุบัน

ดูเหมือนว่าทุกวันนี้คดีความยังไม่สิ้นสุด ทั้งกรณีของบริษัทโฮปเวลล์ โฮลดิ้ง ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายในการยกเลิกสัญญาจากกระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้า และการรถไฟฯ ก็เรียกร้องค่าเสียหายโอกาสในการใช้ประโยชน์จากโครงการ ซึ่งเป็นเรื่องปวดหัวของรัฐมนตรีคมนาคมทุกคน จนถึงปัจจุบัน

จึงสรุปได้ว่า นอกจากจะเป็นอภิมหาโครงการที่บูรณาการระบบต่างๆ ไว้ด้วยกัน ทั้งการออกแบบ ก่อสร้าง และจัดการ แม้ว่าเลิกโครงการไปแล้ว ก็ยังซับซ้อนซ่อนเงื่อน (แต่คงไม่มีเพื่อนใครทรยศใคร) แต่ที่แน่ๆ นอกจากจะมีโครงสร้างส่วนที่ก่อแล้วคาตา ดูเหมือนว่าคดีความยังคงคาตา

ผู้เขียนอยากเป็นวัยรุ่น จะได้มีริฟ ประเภท **คูมี ดังกู บ้าง** ●