



## ย้อนเรื่องราว "ไฮปเวลล์"

โครงการก่อสร้าง "ไฮปเวลล์" เริ่มต้นในปี 2533 สมัย พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ขณะที่รมว.คมนาคม นายมนตรี พงษ์พานิช เป็น รมว.คมนาคม เป็นการเปิดประมูลโครงการถนนและทางรถไฟยกระดับในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อแก้ปัญหาจราจร บริษัท ไฮปเวลล์โฮลดิ้ง จากฮ่องกง เป็นผู้ชนะการประมูล มี "นาย กอร์ดอน วู" เป็นประธานบริษัท มีอายุสัมปทาน 30 ปี โดยบริษัท ไฮปเวลล์ฯ เป็นผู้ลงทุนออกแบบเองทั้งหมด ในวงเงินลงทุนโครงการ 8 หมื่นล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้างทั้งสิ้น 8 ปี โดยก่อสร้างทางรถไฟระยะทาง 60.1 กม. และทางรถยนต์ 56.8 กม. ระบบถนนยกระดับเก็บค่าผ่านทางขนาด 2-3 ช่องทาง ลักษณะเดียวกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ไฮปเวลล์ฯ จะได้ประโยชน์ต่าง ๆ อาทิ อัตราค่าโดยสารรถไฟ

ชุมชน และค่าธรรมเนียมผ่านทางด่วนยกระดับ การใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของการรถไฟฯ 2,093.5 ไร่ ตลอดอายุสัมปทาน

แต่ปรากฏว่าการก่อสร้างล่าช้าเพราะรถไฟฯ ไม่ส่งมอบที่ดินตามข้อตกลง เนื่องจากติดขัดเรื่องเวนคืน ประกอบกับ บริษัทไฮปเวลล์ฯ ขาดสภาพคล่องทางการเงิน รัฐบาลจึงประกาศยกเลิกสัญญา ในเดือน ม.ค. 41 ทำให้บริษัทไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) ยื่นฟ้องกระทรวงคมนาคม และ รถฟท. เป็นเงิน 5.6 หมื่นล้านบาท ขณะที่ รถฟท. ฟ้องค่าเสียหายจาก บริษัทไฮปเวลล์ฯ เป็นเงิน 2 แสนล้านบาท จากการเสียโอกาสการใช้ประโยชน์จากโครงการฯ ทำให้ทั้ง 2 ฝ่ายต่อสู้คดีกันตั้งแต่ปี 2547 กระทั่ง ศาลปกครองสูงสุด มีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลปกครองกลาง เป็นชกฟ้อง มีผลให้ กระทรวงคมนาคม โดย รถฟท. ต้องปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ต้องคืนเงินชดเชยให้กับบริษัท ไฮปเวลล์ฯ ขณะที่ปัจจุบันในแนวเส้นทางดอม่่อของไฮปเวลล์ รถฟท. ได้ก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีแดง บางซื่อ-รังสิต ที่จะเปิดให้บริการในปี 2564.