

บูรณาการหรือไม่บูรณาการ



มองบ้านมองเมือง

ปริญญา ตรีน้อยใส

คนที่สัญจรผ่านถนนวิภาวดีรังสิตเป็นประจำ คงจะเห็นว่ามีการก่อสร้างเกิดขึ้นต่อเนื่อง

ไม่ว่าจะเป็นทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ที่สร้างเสร็จและเปิดใช้งานมานาน แต่ความตึงเครียดยังไม่สิ้นสุด

ระบบรถไฟฟ้าที่เห็นรางสถานี และมีรถไฟวิ่งนานๆ ที่

ส่วนข้างล่างระดับดิน ก็มีการกำหนดทางจราจร บนถนนกำแพงเพชร ให้วิ่งหลบเสาตอม่อไปมา เหมือนอยู่ในสวนสนุก

แต่ที่ค้างคาใจของทุกคน คือเสาตอม่อคอนกรีตค้ำคางคาตา

ส่วนใหญ่รู้กันแล้วว่า เป็นมรดกบาปของโครงการที่ไม่เป็นไปตาม

ชื่อภาษาอังกฤษ ที่ชื่อว่าไฮปาลล์ แต่ดูเหมือนไม่มีใครแจ้งเรื่อง

ราวใด นอกจากคำบอกเล่าเรื่องคอร์รัปชันเท่านั้น

มองบ้านมองเมือง จึงขอพาไปมองในฐานะ เรื่องดีที่ไม่เคยเกิดขึ้นจริง

ยอนหลังไปเมื่อสามสี่สิบปีก่อน มีปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ ที่ว่าเลวร้ายอย่างยิ่งในตอนนั้น (ซึ่งเทียบไม่ได้กับปัจจุบัน)

มาจากความคับคั่งของรถยนต์ ที่ต้องจอดรอบริเวณจุดติดกับทางรถไฟ

ด้วยรางรถไฟ ที่ก่อสร้างมาตั้งแต่รัชสมัยพระพุทธเจ้าหลวง

นั้น มีเพียงสะพานกษัตริย์ศึก ที่ยกระดับถนนพระรามหนึ่ง ข้าม

ทางรถไฟและคลองผดุงกรุงเกษมเท่านั้น ส่วนอื่น ตั้งแต่ถนน

ศรีอยุธยา ถนนราชวิถี ถนนนครไชยศรี ถนนเศรษฐศิริ ถนน

ระนองหนึ่ง ถนนประดิพัทธ์ ถนนพระรามหก ถนนเทศบาล

สงเคราะห์ และถนนวัดเสมียนนารี

ถนนงามวงศ์วาน ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนเชิดวุฒากาศ ล้วน

เป็นจุดติดมหาภาพ

ขณะเดียวกัน ปริมาณจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิต ที่จะไปท่า

อากาศยานนานาชาติดอนเมืองคับคั่งมาก ด้วยเส้นทางหลวงสาย

สำคัญไปภาคกลาง อีสาน และภาคเหนือ

จึงมีแนวคิดจะเพิ่มถนนคู่ขนาน ทางด้านตะวันตกของทาง

รถไฟ โครงการขนส่งมวลชนระบบราง ทางรถไฟรางคู่ และ

รถไฟชานเมือง

จึงเป็นที่มาของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ที่บูรณาการ



หลายระบบเข้าด้วยกันอย่างครบถ้วน คือ โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟยกระดับ Bangkok Elevated Road and Train System (BERTS) ออกแบบถนน ทางยกระดับ รางรถไฟ และรางรถไฟฟ้ โดยก่อสร้างพร้อมกัน ในเขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

นอกจากจะยกระดับรางรถไฟขึ้นไปเหนือดิน จากยมราชถึงรังสิต รวมระยะทางกว่ายี่สิบห้ากิโลเมตรแล้ว ได้สร้างรถไฟยกระดับ หรือระดับดินที่เป็นรางรถไฟเดิม จะปรับเปลี่ยนเป็นถนนกว้าง และมีอาคารพาณิชย์และบริการอยู่ข้างทาง เหนือรางรถไฟที่ยกระดับแล้วนั้น ระดับสูงขึ้นไปก็จะเป็นทางด่วนสำหรับรถยนต์โดยเฉพาะ

อีกทั้งมีแผนขยายไปเส้นทางอื่นๆ ของการรถไฟฯ อย่างเช่น

จากยมราช ถึงหัวหมากและบางกอกน้อย จากหัวลำโพง ถึงวงเวียนใหญ่และโพธิ์นิมิต ระยะทางรวมทั้งหมดกว่าหกสิบกิโลเมตร

เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ จึงแบ่งออก

มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend
Circulation: 500,000
Ad Rate: 370

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 6 - พุธสัปดาห์ 12 มกราคม 2566

ปีที่: 43

ฉบับที่: 2212

หน้า: 37(กลาง)

Col.Inch: 58.33

Ad Value: 21,582.10

PRValue (x3): 64,746.30

คลิป: ขาว-ดำ

คอลัมน์: มองบ้านมองเมือง: บูรณาการหรือไม่บูรณาการ

เป็นส่วนๆ เฉพาะส่วนแรกนั้น บริษัท หวังดี หรือไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ในเครือไฮโปเวลล์ไฮลด์ิงส์ บริษัทสัญชาติฮ่องกง ของนายกอร์ดอนวู เป็นผู้ได้รับสัมปทาน โดยมีอายุของสัมปทาน 30 ปี พ.ศ.2534-2564

เสียดายว่าเกิดปัญหาต่างๆ มากมาย เมื่อการรถไฟฟ้า ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้ได้ ฟังแล้วคุ้นๆ กรมทางหลวงเกิดขึ้นรับสร้างทางยกระดับ เหนือถนนวิภาวดีรังสิตซ้อนขึ้นมาคือโครงการดอนเมืองโทลล์เวย์

๖ ละที่สำคัญคือ วิกฤตทางเศรษฐกิจและความไม่แน่นอนทางการเมือง ซึ่งที่จริงคือความแน่นอน เริ่มตั้งแต่หลังรัฐประหารในปี พ.ศ.2534 รัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน เข้าตรวจสอบสัญญาสัมปทาน ประกาศล้มโครงการ พร้อมจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) มาดูแลรถไฟฟ้าแทน รัฐบาลต่อมา แม้พยายามผลักดัน แต่บริษัทผู้รับสัมปทานก็ประสบปัญหาเรื่องเงินทุน และปัญหาด้านเทคนิค

จนกระทั่งรัฐบาลของ พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ มีมติคณะรัฐมนตรี ในปี พ.ศ.2540 บอกเลิกสัญญา แต่มาสิ้นสุดจริงๆ ในสมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย สมัยที่ 2 ด้วยเวลาผ่านไป 7 ปี ผลงานคืบหน้าเพียง 13.77% จึงเป็นที่มาของสิ่งก่อสร้างที่ค้างคามานานถึงปัจจุบัน

ทุกวันนี้คิดความยังไม่สิ้นสุด แต่ที่แน่ๆ คือ อกิมทาโครงการ ที่บูรณาการระบบต่างๆ ไว้ด้วยกันอย่างดี ทั้งการออกแบบ ก่อสร้าง และจัดการนั้น ล้วนสุดไปแล้ว

และเป็นเครื่องยืนยันว่า บ้านเมืองเราไม่รู้จักการบูรณาการ ●