

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กฤษฎา อรุณวงษ์ ณ อยุธยา. โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินในอนาคต. ในรายงานการสัมมนาปัญหาถดถืดต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้. ครั้งที่ 2 หน้า 113. 1-2 พฤศจิกายน 2536 ณ โรงแรมดุสิตธานี กรุงเทพมหานคร.
- กรองแก้ว อยู่สุข. พฤติกรรมองค์กร. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.
- กิติมา ปรีดีดิถ. ทฤษฎีบริหารองค์กร. กรุงเทพฯ : ธนะการพิมพ์, 2529.
- กุลธน ธนาพงศธร. หลักการกำหนดนโยบายของรัฐ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2520.
- การุณ จันทรางศุ. ยืมให้กว้างภาษากรุง. ในรายงานการสัมมนาปัญหาถดถืดต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้. หน้า 66. 9-10 พฤศจิกายน 2535 ณ โรงแรมรอยัลออกคิด เซอรادتน์ กรุงเทพมหานคร.
- จรัสศรี ทีปรีช. 20 นาทีกับสำนักผังเมือง. ในรายงานการสัมมนาปัญหาถดถืดต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้. หน้า 57-58, 62. 9-10 พฤศจิกายน 2535 ณ โรงแรมรอยัลออกคิด เซอรادتน์ กรุงเทพมหานคร.
- จิราภรณ์ นิกรดา. มติชน (23 สิงหาคม 2538) : 23.
- ชัยอนันต์ สมุทวณิช. การเมืองการบริหาร. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : วัชรินทร์การพิมพ์, 2532.
- ปัญหาการพัฒนาทางการเมืองไทย กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530).
- เชิงชาย ชมธวัช. จับเข้าคุยกับตำรวจ. ในรายงานการสัมมนาปัญหาถดถืดต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้. หน้า 37, 39-45. 9-10 พฤศจิกายน 2535 ณ โรงแรมรอยัลออกคิด เซอรادتน์ กรุงเทพมหานคร.
- ต่อพงศ์ วัจนะสวัสดิ์. นโยบายแผนหลักและมาตรการต่าง ๆ ด้านการจัดระบบการจราจรปี 2540/2541. สจร.สาร ฉบับประจำเดือนธันวาคม (2540) : หน้า 7-11.
- บุญรงค์ นิลวงศ์. หัวข้อหลักการบริหารทั่วไป. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สี่ไทย 2537.

- ประกอบ คุปรัตน์. การแก้ปัญหาความขัดแย้ง. กรุงเทพมหานคร : คณะครุศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, (อัดสำเนา)
- ประหยัด หงษ์ทองคำ. การเมืองเรื่องน้ำรั้ว. กรุงเทพฯ : หจก.พาพาส, 2539.
- ปิยนาด บุนนาค. การเมืองระหว่างองค์การของรัฐ : ลักษณะเฉพาะกรณีความขัดแย้งที่สำคัญระหว่างกระทรวงต่าง ๆ ในสมัยปฏิรูป (พ.ศ.2435-2453).
วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิต-
วิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- ปราโมทย์ สถาปนิก. ปัญหาจรรยาของกรุงเทพฯ. สยามรัฐสัปดาห์วิจารณ์ 42(33),
14-20 มกราคม 2539.
- พฤทธิสาม ชุมพล. ระบบการเมือง ความรู้เบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ :
สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530.
- พรรณี ประเสริฐวงษ์ และคณะ. การจัดองค์การและการบริหาร. พระนคร :
โรงพิมพ์คุรุสภา, 2515.
- พรศักดิ์ ผ่องแผ้ว. รัฐศาสตร์เชิงประจักษ์. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2531.
- พลาริป เสรีพิทักษ์. จันทรวิพากษ์ทัศนะต่อนานาปัญหาวิกฤติการตัดสินใจของ
รัฐบาลเลือกตั้ง. สยามโพสต์ 18 กรกฎาคม 2537.
- ขงยุทธ สารสมบัติ. นโยบายและแผนงานการจัดระบบการจราจรในปัจจุบัน.
ในรายงานการสัมมนาปัญหาการติดขัดต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้. ครั้งที่ 2
หน้า 171, 179. 1-2 พฤศจิกายน 2536 ณ โรงแรมดุสิตธานี กรุงเทพ-
มหานคร.
- วิญญู อังคนารักษ์. วิธีทำงานให้ได้ดี. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2515.
- วิทยา ศิริพงษ์. บางแง่มุมกับกาคมนาคมขนส่ง. ในรายงานการสัมมนาปัญหาการ
ติดขัดต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้. หน้า 5. 9-10 พฤศจิกายน 2535 ณ โรงแรม
รอยัลออคิด เซอร่าตัน กรุงเทพมหานคร.
- วิลเบอร์ สมิธ แอสโซซิเอทส์ และคณะ. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนใน
กรุงเทพมหานคร ส่วนที่ 1 บทสรุปสำหรับผู้บริหาร. กุมภาพันธ์ 2538.
- ศุภชัย ขวาระประภาส. นโยบายสาธารณะ. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2538.

- สฤต สันติเมทนีดล. การแก้ไขปัญหารถจักรยานและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร. ในรายงานการสัมมนาเรื่องวิสัยทัศน์ด้านการจราจรและขนส่งของประเทศไทย. หน้า 5. 23 สิงหาคม 2538 ณ โรงแรมเซ็นทรัลพลาซ่า กรุงเทพมหานคร.
- สล้าง บุนนาค. วิฤติการจราจรและแนวทางการดำเนินงานของกรมตำรวจ. ในรายงานการสัมมนาปัญหารถติดต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้. ครั้งที่ 2, หน้า 13-14, 16. 1-2 พฤศจิกายน 2536 ณ โรงแรมดุสิตธานี กรุงเทพมหานคร.
- สังข์ พัทธินทัย. ปทานุกรมศัพท์การเมือง อังกฤษ - ไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แพรวพิทยา, 2511.
- สุทธิ สุทธิสมบูรณ์, สมาน รังสิโยภยภู. การแบ่งส่วนราชการและการจัดอัตรา กำลังข้าราชการ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : โทรทัศน์ - ร.พ.อัมพรสารการพิมพ์, 2526).
- สุภาวดี มิตรสมหวัง. สรุปผลการวิจัยทัศนคติของผู้ใช้รถใช้ถนนต่อมาตรการ แก้ไขปัญหารถจักรยานในกรุงเทพมหานคร. ในเอกสารประกอบการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ : กลยุทธ์ในการนำมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานไปบังคับใช้ให้ได้ผลเชิงปฏิบัติ. หน้า 1-2, 50, 53. 2536 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรุงเทพมหานคร.
- สุรศักดิ์ ญาณประสาท. สยามโพสต์ (5 มีนาคม 2537) : 8.
- เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์. ความขัดแย้งการบริหารเพื่อการสร้างสรรค์. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ตะเกียง, 2533.
- วิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, สถาบัน. รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาเพื่อกำหนดกรอบการวางแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4. กรุงเทพมหานคร : สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2534.
- คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, สำนักงาน. การแก้ไขปัญหารถจักรยาน กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2536.

ประมวลแผนแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปี 2536. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2536.

แผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร (มิถุนายน-ธันวาคม 2537). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2537.

ภารกิจ บทบาท และหน้าที่. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2535.

คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, สำนักงาน. การวิเคราะห์ปัญหาการจราจร. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.

ผู้ช่วยอธิบดีกรมตำรวจ (ฝ่ายจราจร), สำนักงาน. การดำเนินงานแก้ไขปัญห
จราจรในกรุงเทพมหานครของกรมตำรวจ : สภาพปัญหาการจราจรใน
พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล. กรุงเทพมหานคร : สำนักงาน
ผู้ช่วยอธิบดีกรมตำรวจ (ฝ่ายจราจร), 2537.

ปลัดกรุงเทพมหานคร กองผังเมือง, สำนักงาน. การศึกษาเบื้องต้นโครงการร
ไฟฟ้าใต้ดินในเขตกรุงเทพมหานคร. ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร :
สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร กองผังเมือง, 2537.

อรุณ รักรธรรม. ความขัดแย้งในระบบราชการ. กรุงเทพฯ : สถาบันพัฒนบริหาร
ศาสตร์, 2526.

อุทัย เลาหวิเชียร. ระบบราชการไทยในทศวรรษ 1980. กรุงเทพมหานคร.

ภาษาอังกฤษ

- Gilles, C. Wijk, V. Organization Theory. New York : Factson File, 1984.
- Heady, F. Public Administration . A Comparative Perspective. New Jersey : prentice Hall, 1966.
- Lasswell Harold, D. The Future of Political Science. New York : Prentice-Hall, 1963.
- Leavitt Harold, J. Managerial Psychology. Chicago : University of Chicago Press, 1964.
- Hick Herbert, G. The Management of Organization : A Systems and Human Resources Approach. 2 ed. New York : Grow-Hill co., 1972.
- Simon Herbert, A. The New Science of Management. New York : Herper & Row, 1960)
- Sharkansky, I. Public Administration : Policy-Making in Government Agencies 1978.
- Chung Kac, K., Megginson Leon, C. Organization Behavior : Developing Managerial Skills. New York : Harper and Row, 1981.
- Coser, L. Continuities in The Study. New York : the Free Press, 1967.
- The Functions of Social Conflict. New York : Free Press, 1956.
- Crozier, M. The bureacratic Phenomenon. Chicago : The University of Chicago, 1955).
- Deutsch, M. "Conflicts : Productive and Destructive", Journal of Social Issues. January, 1969.
- Morton, R. "Bureaucratic Structure and Personality," Social Force. 1940.
- Cobb Roger, W. PP. 83-85, Charles E.Elder, Porticipation in American Politics.
- Hilsman, R. The Politics of Policy making in Defense and Foreign Affair. New York : Harper of Row, 1971.
- Simmel. The Sociology of George Simmel. Trans, Kart H.Wolff III. New York : Free Press, 1950.

Victor A.Thompson, Bureaucracy and Innovation (Alabama : University of Alabama Press, 1969), Bureaucracy and the Modern World. (New Jersey : General Learning Press, 1976.

William W.Boyer, " Policy Making by Government Agencies," The National Administrative System. ed. Dean L.Yarwood. New York : John Wiley & Son, 1971.

W.H.Schmidt, ed al, Management of Conflict. Cal : Xicom Inc., 1974.

Yehezkel Dror. Public Policy making Reexamined (Scranton, Penn : Chandler, 1968).

แผนงาน/โครงการแก้ไขปัญหารถจร
ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539)

1. แผนงาน/โครงการ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานด้านการจราจรได้กำหนดให้มีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหารถจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) โดยมุ่งเน้นให้การจราจรชนส่งเกิดความคล่องตัว สะดวก และรวดเร็ว สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะงบประมาณด้านการลงทุนดำเนินงาน ซึ่งประมวลสรุปแผนงาน/โครงการของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 212 แผนงาน/โครงการรวมเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 412,078.31 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1 กรมตำรวจ ดำเนินการจำนวน 4 โครงการ เป็นเงินประมาณ 797.865 ล้านบาท ในด้านการปรับปรุงกองบังคับการตำรวจจราจรเพื่อพัฒนาทางด้านการจราจร การติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดและการจัดหาเครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์และเครื่องมือตรวจหาแอมเฟตามีน (ยาบ้า)

1.2 กรมโยธาธิการ ดำเนินการจำนวน 16 โครงการ เป็นเงินประมาณ 37,023.5 ล้านบาท เช่น การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานกรุงเทพ บริเวณวัดนครอินทร์ บริเวณห้าแยกปากเกร็ด รวมทั้งการก่อสร้างถนนสายหลักสายรองและก่อสร้างปรับปรุงสถานีเรือโดยสารเป็นต้น

1.3 สำนักผังเมืองไม่ได้จัดทำประมวลแผนแก้ไขปัญหารถจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลเพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานเพียงแต่ได้ดำเนินการวางและจัดทำแผนผังระบบคมนาคมและขนส่งของผังเมืองรวมตามที่ปรากฏในกฎกระทรวงผังเมืองรวมทุกฉบับ โดยมีหลักการในการกำหนดรูปแบบของถนนให้ทำหน้าที่อย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับนโยบายการใช้ที่ดินในอนาคต ประกอบด้วยถนนสายประธานถนนสายหลักและถนนสายรอง ซึ่งจะมีทั้งถนนเดิมที่จะขยายและถนนสายรอง ซึ่งจะมีทั้งถนนเดิมที่จะขยายและถนนโครงการที่จะให้ก่อสร้างใหม่

1.4 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดำเนินการจำนวน 11 โครงการเป็นเงินประมาณ 122,089.44 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินโครงการระบบทางด่วนในกรุงเทพ-

มหานคร เช่น โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 โครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ และการศึกษาเกี่ยวกับการปรับปรุงระบบทางด่วนในด้านทางขึ้นลง และอื่น ๆ ตลอดจนมลภาวะและสภาพสิ่งแวดล้อมก่อนและหลังเปิดบริการทางด่วน เป็นต้น

1.5 กรมการขนส่งทางบก ดำเนินการจำนวน 1 โครงการ เป็นเงินประมาณ 2,600 ล้านบาท ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าชายเมืองกรุงเทพมหานคร รวม 3 แห่ง บริเวณด้านเหนือ ด้านตะวันออก และด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

1.6 กรมทางหลวง ดำเนินการจำนวน 96 โครงการ เป็นเงินประมาณ 79,113.66 ล้านบาท ดำเนินการในด้านการก่อสร้างถนนสายใหม่ ก่อสร้างทางต่างระดับบริเวณทางแยกและการปรับปรุงถนน ขยายผิวจราจร ซึ่งมีโครงการสำคัญที่จะรองรับในด้านการจราจรและขนส่งได้เป็นอย่างดี เช่น โครงการก่อสร้างถนนกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) โครงการก่อสร้างถนนทางหลวงวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายมีนบุรี-ฉะเชิงเทรา และโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายลาดบัวหลวง-สุพรรณบุรี เป็นต้น

1.7 การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการ 1 โครงการเป็นเงินงบประมาณ 81,823 ล้านบาท เป็นโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ รถไฟชุมชนและถนนรดยนต์ยกระดับเป็นเส้นทางแนวเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก

1.8 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินการ 2 โครงการเป็นเงินประมาณ 600 ล้านบาท ได้แก่ โครงการเดินรถโดยสารขนาดเล็กปรับอากาศจำนวน 10 เส้นทาง ใช้รถประมาณ 400 คัน วิ่งในเขตกรุงเทพมหานคร และโครงการเดินรถโดยสารปรับอากาศโดยใช้แก๊ส

1.9 สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ดำเนินการจำนวน 9 โครงการเป็นเงินประมาณ 420.75 ล้านบาท ได้แก่ โครงการพัฒนาระบบวางแผนและบุคลากรด้านจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร (BPTU) โครงการรณรงค์วินัยจราจร และโครงการปรับแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจร ฯลฯ

1.10. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดำเนินการจำนวน 1 โครงการ เป็นเงินประมาณ 6 ล้านบาท ได้แก่ โครงการศึกษาภาคมหานคร โดยกำหนดแนวทางการใช้ที่ดิน กำหนดโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐานและกำหนดแผนปฏิบัติการ

1.11 องค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) ดำเนินการจำนวน 1 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร (ระยะแรก) เป็นเงินประมาณ 43,603 ล้านบาท โดยการก่อสร้างทางยกระดับหรืออุโมงค์ใต้ดิน

1.12 กรุงเทพมหานคร ดำเนินการจำนวน 70 โครงการ เป็นเงินประมาณ 44,001.10 ล้านบาท โดยแบ่งกลุ่มงาน/โครงการออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

1.12.1 โครงการก่อสร้างถนนใหม่ (ขนาด 2-4-6-8 ช่องทางจราจร) เช่น โครงการก่อสร้างถนนรัชดาภิเษก จากแนววิภาวดีรังสิต-คลองเปรมประชากร โครงการก่อสร้างถนนกรุงเทพกรีฑาเริ่มเกล้าจากถนนศรีนครินทร์-ถนนร่มเกล้า โครงการก่อสร้างถนนเลียบบคลองเปรมประชากรฝั่งตะวันตกจากสถานีรถไฟบางซื่อ-สุดเขตกรุงเทพ โครงการก่อสร้างถนนพรานนก-ถนนพุทธมณฑลสาย 4 โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในถนนรามคำแหง ถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์ (ผ่านซอยรามคำแหง 24 ถาวรวิรัช 1) ถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์ (ผ่านซอยรามคำแหง 24) โครงการก่อสร้างถนนเอกมัย-รามอินทรา โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในถนนอโศก (ผ่านสุขุมวิท 19) โครงการก่อสร้างถนนพหลโยธิน-ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ฯลฯ

1.12.2 โครงการปรับปรุงถนนเดิม (ผิวจราจรจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร) เช่น โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนพระรามที่ 3 จากถนนเจริญกรุง-ถนนสุนทรโกษา โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสุขุมวิท 77 จากถนนศรีนครินทร์-ถนนสุขาภิบาล 1 โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสุขาภิบาล 3 จากถนนสุขาภิบาล 1 ถึงหน้าโรงเรียนเตรียมอุดม และโรงเรียนเตรียมอุดม-ถนนสุวินทวงศ์ โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสุขาภิบาล (บางกะปิ) จากถนนโชคชัย 4 ถนนลาดปลาเค้า โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนต่อเชื่อมถนนรามคำแหงซอยรามคำแหง 21, 26, 32 และซอยเสรี ฯลฯ

1.12.3 โครงการต่อเชื่อมถนน ตรอก ซอย เช่น โครงการต่อขยายถนนพัฒนาการไปสวนหลวง ร.9 โครงการเชื่อมถนนสุขุมวิท 55 (ทองหล่อ-ถนนเพชรบุรี) โครงการเชื่อมซอยในพื้นที่ระหว่างถนนลาดพร้าว-ถนนรามอินทรา ฯลฯ

1.12.4 โครงการปรับปรุงทางทางแยก เช่น โครงการปรับปรุงทางแยกถนนพระรามที่ 4 จากถนนสีลม-สุรวงศ์-สี่พระยา โครงการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกเชิงสะพานพระปิ่นเกล้าหน้ากรมประชาสัมพันธ์โครงการปรับปรุงทางแยกถนนสุขุมวิท-ถนนพระราม 4 โครงการปรับปรุงทางแยกถนนศรีอยุธยา-ถนนราชปรารภ ฯลฯ

1.12.5 โครงการอื่น ๆ ได้แก่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ รถไฟฟ้าบนรางยกระดับสูงจากพื้นดิน และเขตต่าง ๆ 36 เขตของกรุงเทพมหานครได้มีแผนพัฒนาเมืองในด้านสาธารณูปโภคต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร

2. แผนการลงทุนด้านการจราจรและขนส่ง

2.1 ด้านระบบขนส่งสาธารณะวงเงินลงทุนรวมประมาณ 144,026 ล้านบาท ได้แก่

2.1.1 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพ-

มหานคร ระยะเวลาดำเนินการทั้งโครงการ 8 ปี (2535-2542) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 81,823 ล้านบาท

2.1.2 โครงการรถไฟฟ้ามหานคร (ระยะแรก) ระยะเวลาโครงการ 5 ปี (2536-2540) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 43,603 ล้านบาท

2.1.3 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 5 ปี (2535-2539) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 18,000 ล้านบาท

2.1.4 โครงการเดินรถโดยสารขนาดเล็กปรับอากาศ ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 1 ปี (2536) งบประมาณทั้งโครงการ 200 ล้านบาท

2.1.5 โครงการเดินรถโดยสารปรับอากาศโดยใช้แก๊สระยะเวลาดำเนินการทั้งโครงการ 1 ปี (2536) งบประมาณทั้งโครงการ 400 ล้านบาท

2.2 ด้านระบบทางด่วน วงเงินลงทุนรวมประมาณ 122,083.59 ล้านบาท

2.2.1 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 7 ปี (2531-2538) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 50,000 ล้านบาท

2.2.2 โครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 5 ปี (2534-2539) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 27,000 ล้านบาท

2.2.3 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 10 ปี (2534-2544) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 42,300 ล้านบาท

2.2.4 โครงการปรับปรุงแก้ไขทางขึ้น-ลง เพิ่มเติมสำหรับทางด่วนเฉลิมมหานคร ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 4 ปี (2535-2539) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 2,602 ล้านบาท

2.2.5 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4 ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 8 ปี (2533-2540) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 70 ล้านบาท (เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาวงเงิน 30 ล้านบาท) ค่าใช้จ่ายในการออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมประมาณ 40 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายในเรื่องอื่น ๆ ยังไม่สามารถประมาณการได้แน่ชัด

2.2.6 โครงการก่อสร้างทางด่วนเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดชลบุรี(โครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น) ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการประมาณ 1 ปี (ม.ย. 35 - เม.ย. 36) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 1.03 ล้านบาท

2.2.7 โครงการซ่อมแซมพื้นผิวจราจรบนสะพานพระราม 9 ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 18 เดือน (ก.ย. 34 - มี.ค. 36) งบประมาณทั้งโครงการ 92.56 ล้านบาท

2.3 ด้านระบบถนนสายหลัก สายรองและสะพาน วงเงินลงทุนรวมประมาณ

138,383.26 ล้านบาท รวมโครงการทั้งสิ้น 182 โครงการล้วนเป็นโครงการที่สำคัญเพื่อพัฒนาทางด้านการจราจรเป็นระบบโครงข่ายถนน เพื่อเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับปริมณฑลได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาพร้อมถนนต่อเชื่อม ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของการจราจรบริเวณทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และการก่อสร้างถนนสายใหม่ หรือทางเลี่ยงเมือง การก่อสร้างปรับปรุงถนน การต่อเชื่อมถนน ตรอก ซอย ซึ่งเป็นการกระจายปริมาณการจราจรและเพื่อมิให้เพิ่มปริมาณจราจรในเขตเมืองโดยไม่จำเป็น หน่วยงานที่ดำเนินงาน ได้แก่

2.3.1 กรมโยธาธิการ จำนวน 16 โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น ประมาณ 37,023.50 ล้านบาท

2.3.2 กรมทางหลวง จำนวน 96 โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น ประมาณ 79,113.66 ล้านบาท

2.3.3 กรุงเทพมหานคร จำนวน 66 โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น ประมาณ 22,246.10 ล้านบาท

2.4 ด้านสิ่งแวดล้อม การจัดการจราจรและการควบคุมปริมาณการจราจร และอื่น ๆ วงเงินลงทุนประมาณ 7,585.466 ล้านบาท

2.4.1 โครงการศึกษาแนวโน้มของมลพิษ อันเกิดจากโครงการระบบทางด่วน ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 11 เดือน (ส.ค. 35 - มิ.ย. 36) งบประมาณทั้งโครงการ ประมาณ 0.85 ล้านบาท

2.4.2 โครงการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบทางด่วน ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 11 เดือน (ก.พ. 35 - ธ.ค. 36) งบประมาณทั้งโครงการ ประมาณ 2.5 ล้านบาท

2.4.3 โครงการศึกษาสำรวจ วิเคราะห์ปริมาณการจราจรและลักษณะการเดินทางบนระบบทางด่วนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 5 เดือน (เม.ย. 35 - ส.ค. 36) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 2 ล้านบาท

2.4.4 โครงการประเมินค่าใช้จ่ายในการเดินทางและความสูญเสียในทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากปัญหาของการจราจรในกรุงเทพมหานคร ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 7 เดือน (พ.ย. 35 - พ.ค. 36) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 0.5 ล้านบาท

2.4.5 โครงการพัฒนาระบบวางแผนและบุคลากรด้านการจราจร และขนส่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (BPTU) ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 4 ปี (2536-2539) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 252.37 ล้านบาท

2.4.6 โครงการรณรงค์วินัยจราจร ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 5 ปี (2536-2540) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 74.416 ล้านบาท

2.4.7 โครงการปรับแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 1 ปี (2536) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 15 ล้านบาท

2.4.8 โครงการศึกษาภาคมหานคร ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 10 เดือน (ม.ค. - ต.ค. 36) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 6 ล้านบาท

2.4.9 โครงการควบคุมสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ใน กรุงเทพมหานคร (ATC) 260 ทางแยก ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 3 ปี (2537-2539) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 500 ล้านบาท

2.4.10 โครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน สืบเนื่องจากการปรับปรุง ส่วนราชการกองบังคับการตำรวจจราจร ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 1 ปี (2536) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 348.995 ล้านบาท

2.4.11 โครงการติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด จำนวน 60 จุด ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 1 ปี (2536) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 193.29 ล้านบาท

2.4.12 โครงการจัดซื้อเครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์ประเภทพกพา จำนวน 24 เครื่อง ประเภทประจำที่ 2 เครื่อง และเครื่องมือตรวจหาแอมเฟ-ตามีน (ยาบ้า) ประจำที่ 2 เครื่อง ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 1 ปี (2536) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 5.58 ล้านบาท

2.4.13 โครงการศูนย์ควบคุมใบขับขี่ ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการประมาณ 250 ล้านบาท

2.4.14 โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองกรุงเทพ 3 แห่ง ได้แก่ ด้านเหนือ ด้านตะวันออก และด้านตะวันตกของกรุงเทพฯ ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 2 ปี (2537-2538) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 2,600 ล้านบาท

2.4.15 โครงการด้านวางแผนถนนสายใหม่ตามผังเมือง ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 5 ปี (2535-2539) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 5 ล้านบาท

2.4.16 แผนพัฒนาเมืองของเขตต่าง ๆ 36 เขตของกรุงเทพมหานครใน ด้านการก่อสร้างปรับปรุงสาธารณูปโภคใน ตรอก ซอย ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 5 ปี (2535-2539) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 3,250 ล้านบาท

2.4.17 โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลและข้อสนเทศ ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 1 ปี (2537) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 2.076 ล้านบาท

2.4.18 โครงการสำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการประสานโครงการ
ขนส่งขนาดใหญ่ ระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 2 ปี (2537-2538) งบประมาณทั้งโครงการ
ประมาณ 4.924 ล้านบาท

2.4.19 แผนงานรักษาความปลอดภัยสาธารณะ ระยะเวลาดำเนินงานทั้ง
โครงการ 4 ปี (2536-2539) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 70.565 ล้านบาท

2.4.20 โครงการศึกษาเพื่อปรับและประสานแผนเกี่ยวกับการจราจร ระยะเวลา
ดำเนินงานทั้งโครงการ 1 ปี (2536) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 0.5 ล้านบาท

2.4.21 โครงการศึกษาเพื่อจัดทำสื่อรณรงค์การรักษาวินัยจราจร ระยะเวลา
ดำเนินงาน 1 ปี (2536) งบประมาณทั้งโครงการประมาณ 0.5 ล้านบาท

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก, “ประมวลแผนแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล,” ประจำปี 2536.

ภาคผนวก ข.

รายงานความก้าวหน้า โครงการระบบขนส่งมวลชน

ก.โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

1. ลักษณะทั่วไป

หน่วยงานที่รับผิดชอบ	- กรุงเทพมหานคร
ผู้รับสัมปทาน	- บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด
ลักษณะโครงการ	- รถไฟฟ้าวิ่งบนทางยกระดับ ชนิด Metro Type ขนส่งผู้โดยสารได้ 50,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง
โรงซ่อมบำรุง	- บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต
แนวเส้นทาง	1) สายสุขุมวิท เริ่มจากบริเวณซอยสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) ตามแนวถนนสุขุมวิท-ถนนเพลินจิต-ถนนพระรามที่ 1-ถนนพญาไท-ถนนพหลโยธิน ไปสิ้นสุดหน้าสถานีขนส่งหมอชิต รวมระยะทางประมาณ 16.8 กิโลเมตร) 2) สายสีลม เริ่มจากเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (สะพานสาทร) ฝั่งกรุงเทพฯ ผ่านแนวทางด่วนชั้นที่ 2-ถนนสาทร-ถนนราชดำริ-ถนนพระรามที่ 1 ไปสิ้นสุดบริเวณสนามกีฬาแห่งชาติรวมระยะทางประมาณ 6.9 กิโลเมตร
ระยะเวลาดำเนินการ	- กำหนดระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 3 1/2 ปี (พ.ศ.2537-2540) จะเปิดให้บริการใน พ.ศ.2540
มูลค่าโครงการ	- 28,111 ล้านบาท
ลงนามในสัญญา	- 9 เมษายน 2535
สัญญาสัมปทานมีผลบังคับใช้	- 7 เมษายน 2536

2. ความเป็นมา

2.1 ก่อนลงนามในสัญญา

- 1 มีนาคม 2534 กรุงเทพมหานครแต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการและคณะกรรมการที่ปรึกษาโครงการให้เอกชนดำเนินกิจการในหน้าที่ของ กรุงเทพมหานคร ซึ่งพิจารณาให้โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สมควรให้เอกชนมาดำเนินกิจการแทน กรุงเทพมหานคร
- 28 มีนาคม 2534 แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการลงทุน ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง
- 11 เมษายน 2534 คณะกรรมการพิจารณาเงื่อนไขยื่นข้อเสนอโครงการ โดยกำหนดระยะเวลาให้สัมปทาน 30 ปี และก่อสร้างแล้วเสร็จภายใน 3 ปีครึ่ง
- 31 กรกฎาคม 2534 มี 3 บริษัท ยื่นข้อเสนอลงทุน
- 10 กันยายน 2534 คณะกรรมการได้พิจารณาข้อเสนอทั้งหมด และสรุปได้ว่าผู้ยื่นข้อเสนอที่เหมาะสมที่สุด คือ กลุ่มธนายง
- 17 มกราคม 2535 คณะกรรมการฯ เห็นชอบกลุ่มธนายง เนื่องจากโครงการระบบขนส่งมวลชนต้องถือปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ กระทรวงมหาดไทยจึงได้ส่งเรื่อง ให้ สศช. พิจารณาให้ความเห็นก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบ และอนุมัติต่อไป
- 17 มีนาคม 2535 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการ และโครงการระบบขนส่งกรุงเทพมหานคร
- 25 มีนาคม 2535 กระทรวงมหาดไทยแจ้งกรุงเทพมหานครว่ากระทรวงมหาดไทยได้อนุมัติให้ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด เป็นผู้รับสัมปทาน
- 9 เมษายน 2535 กรุงเทพมหานคร ได้ลงนามสัญญาสัมปทานกับ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด โดยกำหนดระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปีครึ่ง และระยะสัมปทาน 30 ปี

2.2 หลังลงนามสัญญา

- 6 พฤษภาคม 2535 บริษัทได้เริ่มทำแผนที่รายละเอียดของเส้นทางทั้งหมด รวมทั้ง
การสำรวจสิ่งสาธารณูปโภคบนดิน ใต้ดิน และแผนงาน
โครงการต่าง ๆ
- 10 มิถุนายน 2535 บริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร บริษัท ระบบขนส่งมวลชน
ชนกรุงเทพฯ จำกัด
- 12 มิถุนายน 2535 บริษัทเริ่มเจาะสำรวจสภาพทางธรณีวิทยาในแนวเส้นทาง
- 1 กรกฎาคม 2535 บริษัทได้แต่งตั้ง Salomon Brother International Ltd. แห่ง
นิวยอร์ก เป็นที่ปรึกษาทางการเงินระหว่างประเทศ (สำหรับ
ที่ปรึกษาด้านการเงินในประเทศได้แต่งตั้งธนาคารกรุงเทพ จำกัด
เป็นที่ปรึกษาเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2535)
- 24 สิงหาคม 2535 บริษัทได้แต่งตั้งกลุ่มเมโทรทรานซิส คอนซัลแทนท์ เป็นที่
ปรึกษาให้ดำเนินงานด้านการออกแบบรายละเอียดระบบโครง
สร้างของตัวรถ สถานี การวางแผนงานโยกย้ายสิ่งสาธารณูปโภค
การก่อสร้างและจัดหาระบบ
- 26 สิงหาคม 2536 ได้รับอนุมัติการส่งเสริมการลงทุน จากคณะกรรมการส่งเสริม
การลงทุน (BOI)
- 9 ธันวาคม 2536 รับมอบที่ดินตามสัญญาสัมปทานจากกรุงเทพมหานคร
- 1 มกราคม 2536 BTS ได้ออกประกาศเชิญชวนผู้สนใจทั้งในและต่างประเทศ
ประมูลงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครให้
แสดงความจำนงมา
- 5 มีนาคม 2536 คณะกรรมการกำกับโครงการระบบขนส่งมวลชนมหานคร
(กขม.) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายอานวย วีรรณ) เป็น
ประธานให้ความเห็นชอบในการปรับปรุงเส้นทาง ตำแหน่ง
สถานี และความจุของระบบ
- 7 เมษายน 2536 บริษัท มีหนังสือแจ้งกรุงเทพมหานครว่า ได้ลงนามสัญญา
สนับสนุนทางการเงินแล้ว (สัญญามีผลบังคับใช้)
- 23 เมษายน 2536 บริษัทได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน จากคณะกรรมการส่งเสริม
การลงทุน

- 15 มิถุนายน 2536 ผู้ใช้สวนลุมพินี กัดค้ำนแนวคิดที่จะก่อสร้างโรงงานและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าในสวนลุมพินี
- 7 กรกฎาคม 2536 กรุงเทพมหานครส่งผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม พิจารณา เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนเส้นทาง สถานี และความจุของระบบ
- 22 กรกฎาคม 2536 ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ชี้แจงประชาชนที่สวนลุมพินี
- 26 กรกฎาคม 2536 กรุงเทพมหานครและบริษัทฯ ตรวจสอบเบื้องต้นการใช้พื้นที่ บริเวณโรงเรียนเตรียมทหาร ตามที่การประสานงานจาก กองบัญชาการทหารสูงสุด และพบว่าไม่มีความเหมาะสม
- 13 สิงหาคม 2536 สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม มีหนังสือแจ้งให้กรุงเทพมหานคร ชี้แจงรายละเอียดของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ ของโครงการฯ เพิ่มเติม
- 17 สิงหาคม 2536 บริษัทฯ ส่งรายงานผลการศึกษาเปรียบเทียบพื้นที่ก่อสร้าง โรงจอดและซ่อมบำรุงใหม่อีก 3 แห่ง คือ บริเวณตลาดหมอชิต บริเวณสวนจตุจักร และบริเวณหลัง อสมท. พบว่าบริเวณตลาด หมอชิตมีความเหมาะสมที่สุด
- 28 กันยายน 2536 บริษัทฯ มีหนังสือแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างบันทึกข้อตกลง หลักการอนุมัติให้เข้าสถานีขนส่งตลาดหมอชิต
- 29 กันยายน 2536 กรุงเทพมหานคร ได้ทำความตกลงและได้รับอนุมัติจาก กรมธนารักษ์ให้ กทม.เข้าใช้เพื่อสร้าง โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า
- 6 ตุลาคม 2536 กรุงเทพมหานคร มีหนังสือแจ้งบริษัทฯ ทราบถึงการให้พื้นที่ สถานีขนส่งหมอชิตแทนสวนลุมพินี
- 8 ตุลาคม 2536 บริษัทฯ ออกเอกสารประมวลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า และการปรับขยายเส้นทางอีก 4 กม.
- 13 ตุลาคม 2536 กรุงเทพมหานคร แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาการใช้ที่ราชพัสดุ บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต
- 28 ตุลาคม 2536 กรุงเทพมหานคร มีหนังสือขอผ่อนปรนเงื่อนไข ไปยังกรม ธนารักษ์

9 พฤศจิกายน 2536	บริษัทฯ มีหนังสือยืนยันเจตนา ในการใช้พื้นที่สถานีขนส่ง หมอชิตและขอให้ กรุงเทพมหานคร เร่งรัดการส่งมอบที่ดิน
19 พฤศจิกายน 2536	กทม. เห็นชอบให้สร้างโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าบริเวณ สถานีขนส่งหมอชิตแทนสวนลุมพินี
9 ธันวาคม 2536	กระทรวงการคลัง แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาการพัฒนาที่ ราชพัสดุบริเวณสถานีขนส่งหมอชิต
28 ธันวาคม 2536	กรุงเทพมหานคร แต่งตั้งคณะผู้ปฏิบัติงานในคณะทำงาน พิจารณาการพัฒนาที่ราชพัสดุบริเวณสถานีขนส่งหมอชิต

3. สรุปความก้าวหน้า

3.1 การคัดเลือกผู้ก่อสร้าง

BTSC ได้ออกประกาศเชิญชวนผู้สนใจประมูลงานก่อสร้าง โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ให้แสดงความจำนงมา เมื่อเดือนมกราคม 2536 ปรากฏว่ามีผู้สนใจแสดง ความจำนงทั้งสิ้น 120 ราย หลังจากนั้นได้มีการยืนยันที่จะเข้าร่วมประมูลงานก่อสร้าง จำนวน 70 กว่า ราย และได้ทำ Short List บริษัทผู้รับเหมาที่แสดงความจำนงเข้าร่วมประมูล งานแล้วเหลือ 5 กลุ่ม ซึ่งในการยื่นข้อเสนอเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2536 มีผู้ยื่นข้อเสนอ 4 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มของ Siemens AG - Christiani & Nielson (Thai)
2. กลุ่มของ GEC Alsthom-Italian Thai - bouygues S.A. (Franco - Thai Mass Transit)
3. กลุ่มของ Mitsui-Sumitomo-GTM International-Siam Syntech - Deita
4. กลุ่มของ Itochu - AEG - Sumitomo construction - Nishimatsu - Meada

โดยกลุ่มของ ABB-Costain-Kier-Thai Konoike ได้ขอลอนตัวจากการยื่นข้อเสนอหลังจาก มีการขยายเส้นทางเนื่องจากการย้ายโรงจอดและซ่อมบำรุงไปยังสถานีขนส่งหมอชิต บริษัทฯ ได้ ออกประกาศเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2536 และผู้รับเหมาก่อสร้างทั้ง 4 กลุ่ม ได้ยื่นข้อเสนอ พร้อมราคาใหม่มายังบริษัทฯ แล้วเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2536

บริษัทฯ ได้ทำการประเมินผลข้อเสนอของผู้รับเหมาทั้ง 4 กลุ่มแล้ว จึงได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2537 ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเป็น เอกฉันท์ให้เชิญกลุ่มฟรังโก-ไทยแมสทรานสิท (Franco-Thai Mass Transit) มาเจรจาต่อรองเพื่อก่อสร้างโครงการฯ เนื่องจากมีข้อเสนอที่ดีที่สุด อนึ่งเพื่อเป็นการเตรียมการในการก่อสร้างให้สามารถแล้วเสร็จได้ตามกำหนด จึงได้เริ่มงานเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคก่อน โดยทำการเคลื่อนย้ายท่อประปาในถนนพหลโยธิน ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2537 ที่ผ่านมา

3.2 การจัดหาแหล่งเงินทุน

ในการจัดหาแหล่งเงินทุน ขณะนี้บริษัทนาย (มหาชน) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นบริษัทฯ ได้จัดจำหน่ายหุ้นแปลงสภาพในยุโรปเพื่อนำมาใช้เป็นเงินลงทุนในโครงการเรียบร้อยแล้ว โดยสามารถจำหน่ายได้ทั้งสิ้น 130 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ นอกจากนั้นบริษัทฯ กำลังอยู่ระหว่างเตรียมการเพื่อจัดจำหน่ายพันธบัตรหุ้นกู้ในประเทศ

3.3 การใช้พื้นที่บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต

กระทรวงการคลังได้มีคำสั่งที่ 162/2536 ลงวันที่ 9 ธันวาคม 2536 แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาดำเนินการใช้ที่ราชพัสดุบริเวณสถานีขนส่งตลาดหมอชิต โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง (นายบุญชู ตรีทอง) เป็นประธานคณะทำงาน โดยได้พิจารณาแนวทางการดำเนินการ 3 แนวทาง คือ

3.3.1 ขอบประมาณอุดหนุนจากรัฐบาล

3.3.2 ให้บริษัทขนส่ง จำกัด กู้เงินโดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน

3.3.3 พัฒนาที่ดิน 23 ไร่ ด้านหน้า เพื่อนำรายได้มาชดเชยการก่อสร้าง

การดำเนินการจะทำตามแนวที่ 3 ก่อนเนื่องจากสามารถดำเนินการได้เร็วที่สุดและเป็นการประหยัดงบประมาณแผ่นดิน ซึ่งได้มีการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อรับทราบแล้ว เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2537 ขณะนี้กำลังเตรียมเอกสารข้อตกลงในการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุบริเวณสถานีขนส่งหมอชิตระหว่างกรมธนารักษ์ กรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร และบริษัทขนส่ง จำกัด

3.4 ความก้าวหน้าตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 (พื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน)

กรุงเทพมหานคร ได้เจรจากับผู้รับสัมปทาน ได้ผลสรุปดังนี้

- ความลึกของอุโมงค์ประมาณ 5 -12 เมตร
- การก่อสร้างในวิธีขุดและกลบ (Cut and Cover) การก่อสร้างใน Diaphragm Wall

ระบบ Top down Construction

- ค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นประมาณ 30,000 ล้านบาท
- ระยะเวลาเพิ่มขึ้นประมาณ 3 ปี
- มีการแก้ไขสัญญาสัมปทานใหม่

และเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2537 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินการตามสัญญาสัมปทานเดิม

ข.โครงการทางรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร

1. ลักษณะทั่วไป

หน่วยงานรับผิดชอบ	- การรถไฟแห่งประเทศไทย
ผู้รับสัมปทาน	- บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด
ลักษณะโครงการ	- เป็นระบบทางด่วนทางรถไฟยกระดับและรถไฟชุมชน - ชั้นล่างเป็นร้านค้ามีถนนขนานทางรถไฟข้างละ 4 ช่องจราจร - ชั้นที่ 2 เป็นทางรถไฟ 3 รางและรถไฟชุมชน 2 ราง - ชั้นที่ 3 เป็นทางด่วนทิศทางละ 3 ช่องจราจร โดยรถไฟชุมชนมีขีดความสามารถขนส่งผู้โดยสาร 60,000 คน ชั่วโมง/ทิศทาง
เส้นทาง	- ระยะทางของโครงการ 60.1 กิโลเมตร แบ่งเป็น 1. สายเหนือ-ใต้ จากวิภาวดีรังสิต-ดอนเมือง-หัวลำโพง-วงเวียนใหญ่ ถึงโพธิ์นิมิตร ระยะทาง 34.2 กิโลเมตร 2. สายตะวันออก-ตก จากหัวหมาก-มักกะสัน-ยมราช-ธนบุรี ถึงตลิ่งชัน และมีเฉพาะทางรถไฟจากมักกะสันถึงเลียบแม่น้ำ ระยะทางรวม 25.9 กิโลเมตร
ระยะเวลาดำเนินการ	- 8 ปี นับจากลงนามในสัญญา 9 พฤศจิกายน 2533 (สัญญามีผลบังคับใช้ 6 ธันวาคม 2534)
มูลค่าโครงการ	- 80,000 ล้านบาท
อัตราค่าโดยสาร	- 0.60 บาท/กิโลเมตร (ใน 6 ปีแรก)

2. ความเป็นมาของโครงการ

2527	JICA ศึกษาและเสนอให้ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดและเพิ่มบริการขนส่งทางรถไฟ ค่าก่อสร้าง 3,800 ล้านบาท
25 สิงหาคม 2530	ผลตอบแทน 16 - 20% ใช้เวลาออกแบบและก่อสร้าง 5 ปี กรม. มีมติให้บรรจุโครงการทางรถไฟยกระดับไว้ในแผนการลงทุนเรื่องแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่ง

- 18 เมษายน 2532 ครม. เปลี่ยนมาใช้ประกาศเชิญชวนเอกชนลงทุนครั้งที่ 1 ยกทาง
รถไฟอย่างเดียวไม่มีผู้สนใจ
- 20 กันยายน 2532 ประกาศเชิญชวนเป็นครั้งที่ 2 ยกทางรถไฟอย่างเดียวไม่มีผู้สนใจ
- 16 ตุลาคม 2533 ประกาศเป็นครั้งที่ 3 มีทั้งทางรถไฟ รถไฟฟ้า และทางด่วน
ปรากฏว่ามีผู้รับเอกสารไป 4 ราย แต่ยื่นมารายเดียว คือ บริษัท
โฮปเวลล์ฯ ประเทศไทย จำกัด
- 9 พฤศจิกายน 2533 ลงนามในสัญญาสัมปทานกับบริษัท โฮปเวลล์ฯ (แต่ยังไม่มีผล
บังคับ)
- 6 ธันวาคม 2534 สัญญาสัมปทานมีผลบังคับ และบริษัทฯ ชำระเงินผลตอบแทน
ปีที่ 1 จำนวน 300 ล้านบาท
- 3. ความก้าวหน้าของโครงการนับจากวันที่สัญญาสัมปทานมีผลบังคับ**
- 9 กรกฎาคม 2535 ตั้งสำนักงาน โครงการพัฒนา
- 7 สิงหาคม 2535 พิธีเทคอนกรีตเสาเอกที่สถานีบางซื่อ
- 9 ตุลาคม 2535 บริษัทส่งมอบแบบขั้วต้น จำนวน 126 แผ่นให้อนุมัติ
- 3 ธันวาคม 2535 แจ้งผลการพิจารณาแบบ 126 แผ่น ที่บริษัท โฮปเวลล์ฯ เสนอ
ขอความเห็นชอบมาเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2535
- 8 ธันวาคม 2535 บริษัทฯ ชำระเงินผลตอบแทนปีที่ 2 จำนวน 350 ล้านบาท
- 9 และ 14 ธันวาคม 2535 คณะกรรมการรถไฟอนุมัติให้ว่าจ้างที่ปรึกษากฎหมายและ
ที่ปรึกษาเทคนิค

1. ที่ปรึกษากฎหมาย

International Legal Counsellors Thailand Ltd.

Kaplan Russin & Vecchi (บริษัท ที่ปรึกษากฎหมายสากล
จำกัด)

2. ที่ปรึกษาเทคนิค

A Joint Venture of

- DeLeuw, Cather International Limited

- Parsons Brinckerhoff Asia

- Asian Engineering Consultants, Corp. Ltd.

- 10 กุมภาพันธ์ 2536 มีการประชุมที่การรถไฟแห่งประเทศไทย และได้มีมติเห็นชอบกับข้อเสนอของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ให้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินงานแบบ FAST TRACK
- 26 มีนาคม 2536 มีการประชุมคณะกรรมการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินงานแบบ FAST TRACK สำหรับโครงการสัมปทานระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร และการใช้ประโยชน์ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งแรก โดยที่ประชุมได้พิจารณารูปตัดของระบบทางยกระดับเรื่องความปลอดภัยของโครงสร้างทางยกระดับ การขออนุญาตก่อสร้าง และการทดสอบเสาเข็มของบริษัท
- 8 ธันวาคม 2536 บริษัทฯ ชำระเงินผลตอบแทนปีที่ 3 จำนวน 400 ล้านบาท
- 3.1 การส่งมอบพื้นที่สัมปทาน ระหว่างการรถไฟฯ กับบริษัทโฮปเวลล์ฯ ได้ดำเนินการส่งมอบพื้นที่โดยมีรายละเอียด ดังนี้
- 3.1.1 พื้นที่ในเส้นทางสัมปทาน
- พื้นที่ในเส้นทางสายเหนือ ช่วงยมราช-ดอนเมือง ตั้งแต่ กม.2+200 ถึง กม.22+207
- พื้นที่ในเส้นทางสายตะวันออก ช่วงยมราช-หัวหมาก ตั้งแต่ กม.2+200 ถึง กม.16+000
- คิดเป็นร้อยละ 84 ของพื้นที่เส้นทางสัมปทานทั้งหมดที่จะต้องส่งมอบให้ตามแผนในสัญญา
- 3.1.2 พื้นที่เพื่อการพัฒนา
- บริเวณตึกแดง บางซื่อ จำนวน 120 ไร่
- บริเวณนิคมชุมชนมักกะสันส่วนหนึ่ง 19.7 ไร่
- 3.2 การออกแบบ
- 3.2.1 บริษัทฯ เสนอ Design statement โดยขอใช้ BS 5400 เป็น standard เสริมเพิ่มจาก AASHTO เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2537 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของการรถไฟฯ
- 3.2.2 Free Width ของ tollway การรถไฟฯ ได้ตกลงกับบริษัทเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2537 ใช้ความกว้าง 14.93 เมตร
- 3.2.3 การรถไฟฯ เห็นชอบแบบตำแหน่งเสาเข็มแบบมีเงื่อนไข รวมประมาณ 10 กิโลเมตร
- 3.2.4 การรถไฟฯ เห็นชอบแบบ Pile Caps แบบมีเงื่อนไข 3.6 กิโลเมตร

3.3 สถานีจิตรลดา

บริษัท โฮปเวลล์ฯ ได้ส่งแบบจำลองสถานีให้การรถไฟฟ้า พิจารณา 3 แบบ ซึ่งไม่ตรงกับผลการประชุมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นการรถไฟฟ้า จึงได้เสนอแบบที่ 4 ซึ่งบริษัท โฮปเวลล์ เห็นชอบในหลักการแล้ว ขณะนี้บริษัทฯ และการรถไฟฟ้า กำลังพิจารณาร่วมกัน เพื่อให้ได้ข้อยุติ ก่อนนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา เพื่อจะได้ข้อสรุปก่อนนำขึ้นกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวพระราชทานคำวินิจฉัยต่อไป

3.4 การก่อสร้าง

- ส่งมอบพื้นที่สัมปทานแล้วร้อยละ 84 ที่ต้องส่งมอบตามแผนในสัญญา
- ส่งมอบพื้นที่เพื่อการพัฒนาแล้ว 139.7 ไร่
- การก่อสร้างเสาเข็มเจาะจนถึง 21 มิถุนายน 2537 จำนวน 1,820 ต้น

3.5 การศึกษา

- Transport study บริษัทฯ ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา AEC ศึกษาการขนส่ง (Transport study) เพื่อใช้ในการออกแบบระบบ
- Environment Impact บริษัทฯ ได้ว่าจ้างบริษัท ธรณีเทคนิค จำกัด ศึกษา จัดทำรายงานและ ส่งมอบผลการศึกษาให้การรถไฟฟ้า แล้ว เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2536 ซึ่งการรถไฟฟ้า ได้จัดส่งรายงานดังกล่าวให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา และการรถไฟฟ้า ได้แจ้งความเห็นให้กับบริษัทฯ ได้ทราบแล้ว ขณะนี้กำลังรอผลการพิจารณาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2537 ตัวแทนการรถไฟฟ้า และบริษัทโฮปเวลล์ฯ ได้ไปชี้แจงเกี่ยวกับโครงการฯ ต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ที่สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

3.6 การรื้อย้ายสาธารณูปโภค

- เสาโทรเลขของการรถไฟฟ้า
- สายเหนือ กม.5+300 ถึง กม.6+300 และ กม.9+500 ถึง กม.25+000
- สายตะวันออก กม.5+700 ถึง กม.10+500

3.7 ความก้าวหน้าตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 เรื่อง พื้นที่ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) ควรเป็นระบบใต้ดิน ขณะนี้การรถไฟฟ้า กำลังเจรจากับบริษัท โฮปเวลล์ฯ เพื่อหาข้อสรุปนำเสนอ ครม. โดยได้ผลสรุปดังนี้

- 3.7.1 การเจรจาระหว่างบริษัทโฮปเวลล์ฯ และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยปรากฏผลว่าบริษัท ไม่สามารถดำเนินโครงการตามมติดังกล่าวได้ เนื่องจากมีปัญหาทางด้านเทคนิค

3.7.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2537 ให้บริษัทฯ ดำเนินโครงการตามสัญญาสัมปทานเดิม

ค. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร

1. ลักษณะทั่วไป

หน่วยงานที่รับผิดชอบ	- องค์การรถไฟฟ้ามหานคร (การเวนคืนที่ดิน โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย)
ลักษณะโครงการ	- รถไฟฟ้าลอยฟ้า ล้อเหล็กบนรางเหล็ก ขับเคลื่อนด้วยพลังไฟฟ้า ความจุ 40,000 คนต่อชั่วโมง ต่อทิศทาง
เส้นทาง	- สายบางซื่อ - ลาดพร้าว - หัวลำโพง (ผ่านหัวลำโพง-ถนนพระราม 4-ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์-ถนนรัชดาภิเษก-ถนนลาดพร้าว-สถานีขนส่งสายเหนือ-สถานีรถไฟบางซื่อ)
ระยะทาง	- 20.5 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับ 9.2 ก.ม. และทางวิ่งใต้ดิน 11.3 ก.ม.
โรงซ่อมบำรุง	- บริเวณห้วยขวาง พื้นที่ประมาณ 300 ไร่ สำหรับโครงการระยะแรก และ 1,000 ไร่ สำหรับโครงการทั้งหมด
ระยะเวลาดำเนินงาน	- 5 ปี (2537 - 2541)
มูลค่าโครงการ	- 45,128 ล้านบาท
ความเร็วเฉลี่ย	- 35 กิโลเมตร/ชั่วโมง
การให้บริการ	- 2 - 4 นาที/ขบวนในชั่วโมงเร่งด่วน และ 4 - 6 นาที/ขบวน ในชั่วโมงปกติโดยวิ่งระหว่างเวลา 05.00 น. - 24.00 น.

2. ความเป็นมา

2.1 คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2535 อนุมัติให้องค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) ว่าจ้างบริษัท Halcrow Asia จำกัด เพื่อออกแบบเบื้องต้นและจัดทำเอกสารประกวดราคาสำหรับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ระยะแรก

2.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติในการประชุมเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2536 เกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้ามหานครระยะแรก สรุปความได้ว่า

2.2.1 โดยที่รัฐบาลปัจจุบันมีนโยบายที่จะให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการนี้เพื่อลดภาระด้านการเงินของรัฐบาล จึงมอบให้คณะกรรมการกำกับโครงการระบบขนส่งมวลชนมหานคร ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายอำนาจ วิรวรธรรม) เป็นประธาน รับผิดชอบไปพิจารณาหลักเกณฑ์วิธีการที่จะเชิญชวนเอกชนที่มีศักยภาพเข้าร่วมลงทุนในโครงการฯ

2.2.2 ในกรณีที่ไม่สามารถเชิญชวนเอกชนที่มีศักยภาพเข้าร่วมลงทุนในโครงการฯ ได้ รัฐบาลโดยองค์การรถไฟฟ้ามหานครก็พร้อมจะดำเนินงานตามโครงการฯ ต่อไป

3. ความก้าวหน้าของโครงการ

3.1 งานออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคา

บริษัทที่ปรึกษา Halcrow Asia Ltd. ได้ทำงานแล้วเสร็จตามกำหนดเวลาและส่งมอบงานทั้งหมดให้ รฟม. เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2536 ซึ่งได้ออกแบบเบื้องต้นและจัดทำเอกสารประกวดราคา โดยแบ่งงานออกเป็น 11 สัญญา ประกอบด้วย งานโยธา 5 สัญญา งานไฟฟ้าเครื่องกล 5 สัญญา งานป้ายบอกทิศทาง 1 สัญญา สำหรับงานเอกสารประกวดราคา/สัญญา นั้น บริษัทฯ ได้จัดทำแล้วเสร็จ ส่งให้ รฟม. พิจารณาแล้ว

3.2 งานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจความเป็นไปได้ทางการเงิน และการให้เอกชนร่วมลงทุน

กลุ่มบริษัท De Leuw Cather International Ltd. ได้วิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินเบื้องต้นว่าควรให้รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนในเส้นทางสายหัวลำโพง-บางซื่อ ของ รฟม. ไปก่อนขั้นแรก แล้วจึงประกาศหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนในระยะเวลาที่เหมาะสมต่อไป

สำหรับรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนนั้น ควรให้ รฟม. เชิญเอกชนที่แสดงความสนใจเบื้องต้นในการร่วมลงทุนในเส้นทางสายหัวลำโพง-บางซื่อ มาหารือในรายละเอียดแล้วให้ รฟม. นำผลการหารือเสนอตามขั้นตอนต่อไป

3.3 งานประกาศเชิญชวนเอกชนยื่นหนังสือแสดงความสนใจร่วมลงทุนโครงการ

-รฟม. ได้ประกาศเชิญชวนเอกชนยื่นหนังสือแสดงความสนใจร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ระยะแรก เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2536 ถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2536 ปรากฏว่ามีบริษัทเอกชนสนใจมาขอรับเอกสารรายละเอียดการประกาศ จำนวน 50 ราย และมีบริษัทยื่นหนังสือแสดง

ความสนใจ 18 ราย โดยเป็นผู้สนใจการลงทุน 10 ราย สนใจจะรับเหมาก่อสร้างและขายอุปกรณ์ 6 ราย และอีก 2 ราย มิได้ระบุเจตนาไว้

- รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ) ได้สั่งการให้เชิญ คณะอนุกรรมการกลั่นกรองและติดตามผลการปฏิบัติงาน เข้าร่วมหารือกับบริษัทที่แสดงความสนใจที่จะติดตามเงื่อนไขในการเชิญชวนให้เอกชนลงทุน/พิจารณายื่นข้อเสนอการลงทุน จำนวน 10 ราย เมื่อวันที่ 13-14 กรกฎาคม 2536 และได้มีหนังสือแจ้งบริษัททั้ง 10 ราย ให้ยืนยันความสนใจในการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครระยะแรก เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาต่อไป

- องค์การรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร ได้รับเอกสารของเอกชนผู้สนใจยื่นข้อเสนอ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2536 จำนวนทั้งสิ้น 3 ราย คือ บริษัทธนายง จำกัด บริษัทบางกอกแลนด์ จำกัด และ บริษัทธนชาติโฮลดิ้ง จำกัด โดย รฟม. ได้จัดประชุมเพื่อตอบข้อซักถามในรายละเอียดโครงการฯ เพิ่มเติม (Pre-Bid Conference) แก่บริษัทเอกชนทั้ง 3 ราย เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2535 และ รฟม. ได้ดำเนินการว่าจ้างกลุ่มบริษัท De Leuw Cather International, Ltd. เพื่อประเมินผลข้อเสนอฯ ดำเนินการโครงการ

- คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการโครงการฯ ได้พิจารณารายละเอียดข้อเสนอของบริษัททั้ง 3 ราย และการประเมินผลข้อเสนอของบริษัทที่ปรึกษาแล้ว และได้มีมติเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2536 ว่าทุกบริษัทมีข้อเสนอผ่านเกณฑ์การคัดเลือก และให้จัดลำดับข้อเสนอที่ดีที่สุดเรียงตามลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 บริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด

ลำดับที่ 2 บริษัท ธนายง จำกัด (มหาชน)

ลำดับที่ 3 บริษัท ธนชาติ โฮลดิ้ง จำกัด

- คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้เจรจาต่อรองในรายละเอียดกับบริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด (มหาชน) แล้ว ผลการเจรจาต่อรองเป็นที่ตกลงและยอมรับได้ และเห็นควรให้บริษัท Muang Thong Mass Transit (MTMT) ซึ่งจะจัดตั้งโดยบริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับสัมปทานโครงการฯ ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้มีหนังสือลงวันที่ 24 ธันวาคม 2536 เสนอผลการคัดเลือกข้อเสนอการลงทุนโครงการฯ เรียนรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ) เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

- คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 1 ก.พ. 37 มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ลงนามสัญญาสัมปทานกับบริษัท Muang Thong Mass Transit (MTMT) ได้โดยให้ดำเนินการโครงการฯ ตามมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในเรื่องการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

3.4 การดำเนินงานการจัดการมลพิษที่ดินโครงการรถไฟฟ้ามหานครระยะแรก

รฟม. ได้รับมอบพื้นที่ส่วนแรกเพื่อใช้ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานครฯ จากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย บริเวณโรงซ่อมบำรุง ในท้องที่เขตห้วยขวาง จำนวน 13 แปลง รวมเนื้อที่ 75 ไร่ 0.20 ตารางวา เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2537

3.5 การศึกษาเส้นทางและงานออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน ช่วงหัวลำโพง-โอโศก-ศูนย์ซ่อมบำรุง ห้วยขวาง

คณะกรรมการ รฟม. ในการประชุมเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2537 ได้มีมติอนุมัติตามที่คณะกรรมการดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาฯ เห็นชอบผลการเจรจาต่อราคากับกลุ่มบริษัท Halcrow Asia Ltd. ในวงเงินประมาณ 35 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาทำงานประมาณ 4 เดือน ในการศึกษาเส้นทางและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน ช่วงหัวลำโพง-ถนนพระรามที่ 4-ถนนโอโศก-ศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง สำหรับขอบเขตงานการศึกษาตามข้อกำหนดการว่าจ้างเพิ่มเติมนั้นให้ นายบำเพ็ญฯ นายสุวัฒน์ฯ และผู้อำนวยการ รฟม. ร่วมกันพิจารณาทบทวนเท่าที่จำเป็นอีกครั้งหนึ่ง หากผลการพิจารณาเป็นประการใด ให้ถือเป็นมติของคณะกรรมการฯ และดำเนินการต่อไปแล้วรายงานให้คณะกรรมการฯ ทราบ

4. ความก้าวหน้าตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537

รฟม. ได้เชิญบริษัท บางกอกแลนด์ มาสอบถามและหารือในเรื่องการก่อสร้างระบบไฟฟ้าใต้ดินอีก 2 ครั้ง ได้แก่วันที่ 2 มิถุนายน และวันที่ 14 มิถุนายน 2537 และบริษัทฯ ได้มีหนังสือลงวันที่ 7 และ 15 มิถุนายน 2537 ยืนยันผลการหารือกับ รฟม. สรุปความได้ ดังต่อไปนี้

1) ระยะเวลาในการก่อสร้าง

บริษัทบางกอกแลนด์ฯ ได้ประมาณการระยะเวลาในการก่อสร้างเป็นระบบใต้ดินระยะทาง 11.3 กิโลเมตรว่าจะแล้วเสร็จภายใน 5 ปี นับแต่วันที่สัญญาเริ่มผลบังคับใช้หรือ 5 ปี 6 เดือน นับแต่วันที่ลงนามในสัญญา

2) ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นสูงสุดที่รัฐต้องจ่ายชดเชย

บริษัทบางกอกแลนด์ฯ พร้อมทั้งจะเพิ่มเติมรายละเอียดในสัญญาสัมปทานในเรื่องเกี่ยวกับการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าใต้ดินดังกล่าว โดยมีเงื่อนไขว่า รฟม. จะต้องจ่ายเงินค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นซึ่งบริษัทฯ ยินดียอมรับตัวเลขเพดานค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นสูงสุด (Ceiling Figure) ไม่เกิน 16,500 ล้านบาท ทั้งนี้ จำนวนเงินที่ต้องจ่ายจริงและแผนการจ่ายเงินค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ให้แก่ บริษัทผู้รับสัมปทาน (MTMT) จะต้องมีการเจรจาและตกลงร่วมกันระหว่าง รฟม. และบริษัท

บางกอกแลนด์ฯ ภายหลังจากที่บริษัทที่ปรึกษาของ รฟม. ได้ส่งรายงานการออกแบบเบื้องต้นการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน ฉบับสมบูรณ์แล้ว โดยการเจรจาจะอยู่บนพื้นฐานของรายงาน ผลการศึกษาและข้อเสนอแนะของบริษัทที่ปรึกษาของ รฟม. ดังกล่าว

3) ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอื่น ๆ

บริษัทบางกอกแลนด์ฯ พร้อมทั้งจะรับภาระค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น จำนวน 3 รายการ ได้แก่

3.1 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในการจัดหาเงินลงทุน (1,500 ล้านบาท)

3.2 รายได้ที่สูญเสียอันเนื่องมาจากระยะเวลาการก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น (8,000 ล้านบาท)

3.3 ค่าใช้จ่ายการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น (8% ของค่าใช้จ่ายการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด) หากได้มีการแก้ไขข้อสัญญา โดยให้บริษัทผู้รับสัมปทาน (MTMT) เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 6,000 ล้านบาท ภายใน 180 วัน หลังมีการตกลงจ่ายเงินชดเชยให้แก่บริษัทฯ และเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 15,000 ล้านบาท เมื่อเปิดดำเนินการเดินรถ (ตาม TOR. บริษัทฯ จะต้องเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 6,000 ล้านบาท ก่อนเปิดดำเนินการเดินรถ และตามผลการเจรจาตกลงเดิมบริษัทฯ จะเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 15,000 ล้านบาท ภายใน 6 เดือน นับจากลงนามในสัญญา)

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, “รายงานความก้าวหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ,” กรกฎาคม 2537.

ประวัติผู้เขียน

อนันต์ โตสงวน (พันตำรวจเอก) เกิดวันที่ 31 กรกฎาคม 2497 ที่อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม สำเร็จการศึกษา ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์ (ตำรวจ) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ ในปีการศึกษา พ.ศ.2521 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตร รัฐศาสตรมหาบัณฑิต ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ พ.ศ.2537 ปัจจุบันรับราชการในตำแหน่ง ผู้กำกับการ กองบังคับการกองการสอบ สำนักงานกำลังพล กรมตำรวจ

