

การก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

การดำเนินงานโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชได้ใช้เวลา
ดำเนินการกว่า ๑๐ ปี มีกิจกรรมต่าง ๆ มากมายและมีหลายหน่วยงานรับผิดชอบ ดังนั้นการบริ-
หารงานจึงมีลักษณะการบริหารงานแบบโครงการและแบบงานประจำปะปนกันไป เพื่อความสะดวก
ในการศึกษาจะได้อธิบายโดยเรียงลำดับตามขั้นตอนการบริหารโครงการ ดังนี้

การเตรียมโครงการและการศึกษาความเป็นไปได้

ก่อนที่ประเทศไทยจะเริ่มมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปัญหาต่าง ๆ ที่มีผล
กระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนได้สะสมเพิ่มพูนและทวีความรุนแรงขึ้น
ตลอดเวลา ปัญหาที่นับว่าสำคัญมากก็คือ การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของประชากรและความไม่
สะดวกในการคมนาคมโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี ซึ่งเป็นบริเวณ
เมืองหลวงของประเทศ รัฐบาลในขณะนั้นจึงได้ดำเนินการจัดทำโครงการขยายนครหลวงกรุง-
เทพ (Greater Bangkok Plan 2533) ขึ้น คณะผู้วางแผนขยายนครหลวงดังกล่าวประกอบด้วย
ด้วยคณะผู้เชี่ยวชาญของ Litchfield Whiting Bowne and Associates และเจ้าหน้าที่
ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องฝ่ายไทยจากกระทรวงมหาดไทย เทศบาลนครกรุงเทพและเทศบาลนครธนบุรี
ซึ่งต่อมาในปีพ.ศ. ๒๕๐๘ รัฐบาลได้ปรับปรุงแก้ไขโครงการดังกล่าวให้เหมาะสมกับสภาพข้อ
เท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงไปแล้วเรียกชื่อใหม่ว่า "โครงการถนน ๑๐ ปีสำหรับพระนคร-ธนบุรี" ซึ่ง
ในโครงการนี้ได้ครอบคลุมบริเวณพื้นที่ทั้งจังหวัดพระนครและธนบุรี ลักษณะงานในโครงการ
ประกอบไปด้วยการก่อสร้างและปรับปรุงถนนสายสำคัญ ๆ การจัดระบบการใช้พื้นที่ดินให้เหมาะสม
ยิ่งขึ้น การอนุรักษ์และปฏิรูปพื้นที่เมืองเก่าและการก่อสร้างชุมชนขึ้นใหม่ นอกจากนี้ยังรวมถึง
การจัดหาน้ำสะอาดเพื่อการอุปโภคบริโภคและการจัดสภาพแวดล้อมให้ถูกสุขลักษณะอีกด้วย

สำหรับปัญหาด้านการจราจรซึ่งในโครงการถนน ๑๐ ปีสำหรับพระนคร-ธนบุรีได้ให้
ความสำคัญมาก เนื่องจากในขณะนั้นสภาพถนนยังคับแคบและมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพียง
๔ สะพาน ไม่เพียงพอกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้การจราจรบนสะพาน

พระพุทธยอดฟ้ากับกิ่งและติดขัดมาก ดังนั้นในโครงการถนน ๑๐ ปีสำหรับพระนคร-ธนบุรีจึงได้กำหนดให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มขึ้นอีก ๒ แห่ง คือ

๑. สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ๑ เลือกสร้างที่ทำข้าง (ปัจจุบันคือสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า)

๒. สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ๒ (ปัจจุบันคือสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช)^๑

สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและทำพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๔๑๖ ในระหว่างที่งานก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ กรมโยธาเทศบาล (ชื่อในขณะนั้น) ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบการก่อสร้างเห็นว่าควรจะขอความร่วมมือจากรัฐบาลญี่ปุ่นให้จัดส่งคณะสำรวจที่เคยมาสำรวจในโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าให้มาดำเนินการศึกษาสำรวจเบื้องต้น ในโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งที่ ๒ ด้วย จึงได้ร่วมหารือกับสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ (ชื่อในขณะนั้น) โดยได้ติดต่อเป็นการภายในกับสถานทูตญี่ปุ่นไว้แล้ว และได้ให้กรมวิเทศสหการเป็นผู้ดำเนินการติดต่อรัฐบาลญี่ปุ่นขอความช่วยเหลือส่งผู้เชี่ยวชาญมาทำการศึกษเกี่ยวกับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งที่ ๒ และให้ศึกษาปัญหาการจราจรทั่ว ๆ ไปของพระนครและธนบุรีด้วย

คณะผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่นจำนวน ๔ คนได้เริ่มเข้ามาดำเนินการสำรวจตั้งแต่วันที่ ๓ เมษายน ๒๔๑๑ ถึงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๔๑๑ และได้จัดทำรายงานผลการสำรวจขั้นต้นเสนอกรมโยธาเทศบาลเมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๔๑๑ ซึ่งคณะผู้เชี่ยวชาญได้เสนอให้ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งที่ ๒ ที่ปลายถนนสาทรโดยให้เหตุผลว่า

๑. ปลายถนนสาทรมีถนนอยู่ ๒ สายมีคลองสาทรอยู่ตรงกลาง การก่อสร้างหรือขยายถนนในอนาคตจะทำได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก หากจำเป็นอาจจัดสร้างถนนค้อมคลองได้โดยไม่ต้องซื้อที่ดินเพิ่มเติม
๒. ตัวสะพานช่วงที่ติดกับถนนเจริญกรุงควรทำเป็นทางต่างระดับ ไม่มีสี่แยกบริเวณเชิงสะพานจะช่วยแก้ไขการจราจรได้มาก^๒

¹ จุฑา ฐาปนวงศ์, "โครงการถนน ๑๐ ปีสำหรับพระนครและธนบุรี," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, ๒๔๑๑), หน้า ๔๓.

² OVERSEAS TECHNICAL COOPERATION AGENCY, "Report on the Preliminary Study of Bangkok-Thonburi Bridge No. 2 Project," (October, 1968), pp, 2-3.

กรมโยธาเทศบาลได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย สำนักผังเมือง กรมทางหลวง กองตำรวจจราจร กรมเจ้าท่า กองทัพเรือ เทศบาลนครกรุงเทพฯ เทศบาลนครธนบุรี และสภาพนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ เพื่อประชุมพิจารณาข้อเสนอของผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่นดังกล่าว ซึ่งในที่สุดที่ประชุมเห็นชอบด้วยและมอบให้กระทรวงมหาดไทยเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๑๒ เห็นชอบด้วยกับการสร้างสะพานแห่งที่ ๒ ที่ปลายถนนสาทรและอนุมัติให้ดำเนินการต่อไปได้^๑

ในขณะที่กรมโยธาเทศบาลได้ดำเนินงานตามโครงการจนกระทั่งเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๑๔ ได้ติดต่อเพื่อขอกู้เงินจากธนาคารพัฒนาเอเชียซึ่งเป็นช่วงที่สำนักผังเมืองได้จัดส่งรายงานปรับปรุงผังนครหลวงให้สำนักงานสภาพนาการเศรษฐกิจแห่งชาติพิจารณา ในเอกสารดังกล่าวได้กำหนดให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสีลม แทนที่จะเป็นปลายถนนสาทร ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบไว้แล้ว^๒ โดยสำนักผังเมืองได้ให้เหตุผลว่าหากก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสีลมจะทำให้เกิดถนนวงรอบสายในได้ ซึ่งถนนวงรอบสายในนี้สำนักงานสภาพนาการเศรษฐกิจแห่งชาติเห็นว่า เป็นเรื่องที่ควรสนับสนุน ดังนั้นเมื่อธนาคารเอเชียได้ส่งคณะเจ้าหน้าที่มาศึกษาโครงการดังกล่าวและได้พบกับเจ้าหน้าที่สำนักผังเมืองจึงรู้ว่าสำนักผังเมืองไม่เห็นด้วยกับการที่จะสร้างสะพานที่ถนนสาทร ทางธนาคารพัฒนาเอเชียจึงขอให้รัฐบาลไทยแจ้งยืนยันสถานที่ก่อสร้างให้แน่นอนเสียก่อนจึงจะพิจารณาโครงการที่ขอกู้เงินได้

คณะกรรมการพิจารณาผังนครหลวง โดยข้อเสนอของคณะอนุกรรมการวางแผนจราจร นครหลวงได้พิจารณาเลือกสถานที่ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาระหว่างถนนสาทรกับถนนสีลมเมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๑๔ แล้วตัดสินใจว่าจะให้ดำเนินการก่อสร้างที่ปลายถนนสาทร โดยให้เหตุผลว่า

๑. ถนนวงรอบสายในน่าจะใช้ถนนสาทรได้ จึงให้สำนักผังเมืองพิจารณาว่าถ้าสร้างสะพานที่ปลายถนนสาทรแล้วควรปรับปรุงถนนวงรอบสายในอย่างไรบ้างจึงจะเหมาะสม
๒. ถนนสีลมมีความคับคั่งอยู่มากแล้ว ถ้าจะสร้างสะพานที่ปลายถนนสีลมจะเพิ่มจำนวนรถผ่านถนนสีลมมากขึ้น จะเกิดปัญหาการจราจรแต่ถ้าสร้างสะพานที่ปลายถนนสาทรยังมีความสะดวกที่จะขยายให้สามารถรับปริมาณรถได้มากขึ้นในอนาคต

^๑กรมโยธาธิการ, "โครงการก่อสร้างสะพานที่ปลายถนนสาทร" ในแฟ้มเอกสารโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา, (พ.ศ. ๒๕๑๔), หน้า ๔.

^๒กรมโยธาธิการ, "โครงการสาทร" บันทึกสรุปเมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๑๔ (พิมพ์ติด)

๓. ที่ปลายถนนสีลมมีปัญหาเรื่องที่ดินทางฝั่งพระนครอยู่มาก เพราะจะต้องผ่านโบสถ์ของโรงเรียนอัสสัมชัญและผ่านวัด ซึ่งจะมีปัญหาเรื่องการจัดหาที่ดินมากกว่าที่ปลายถนนสาทร

๔. การสร้างสะพานที่ปลายถนนสาทรจะได้ใช้ผลงานการสำรวจและออกแบบเบื้องต้นซึ่งกรมโยธาเทศบาลได้ดำเนินการไปมากแล้ว และยังสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีด้วย ถ้าจะสร้างสะพานที่ถนนสีลมจะต้องเริ่มงานเกี่ยวกับการสำรวจและออกแบบเบื้องต้นใหม่อีกครั้งหนึ่ง^๑

เมื่อกรมโยธาเทศบาลได้ทราบผลการพิจารณาของคณะกรรมการพิจารณาผังนครหลวงดังกล่าว จึงได้ติดต่อประสานงานกับสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง เพื่อแจ้งให้ธนาคารพัฒนาเอเชียทราบเกี่ยวกับตำแหน่งที่แน่นอนที่จะสร้างสะพาน ธนาคารพัฒนาเอเชียได้ส่ง Pre-Appraisal Mission จำนวน ๕ นายมาพบกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยที่เกี่ยวข้องคือ กรมโยธาเทศบาล สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง และสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ระหว่างวันที่ ๑๖-๒๕ สิงหาคม ๒๕๑๔ และในวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๑๔ ได้มีการหารือและทำความเข้าใจในความตกลงในเรื่องการดำเนินงานเพื่อกู้เงินมาก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสาทร^๒ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

๑. ความเห็นของเจ้าหน้าที่ธนาคารพัฒนาเอเชีย

๑.๑ ชนิดของสะพาน เจ้าหน้าที่ธนาคารพัฒนาเอเชียมีความเห็นว่าการลงทุนก่อสร้างสะพานแบบเปิดปิดเพื่อที่จะให้เรือผ่านเข้าออกสปีดท่าละ ๔ เทียนั้น ไม่เหมาะสม หากกรมอุทกหารเรือไม่ต้องซ่อมแซมเรือรบขนาดใหญ่อีก ในระยะต่อไปสะพานก็ไม่จำเป็นต้องมีการเปิดปิดจะทำให้การลงทุนก่อสร้างสะพานช่วงเปิดปิดนั้นสูญเปล่า ไม่คุ้มกับการลงทุน

๑.๒ แนวถนนที่จะก่อสร้างต่อจากสะพานทางด้านฝั่งธนบุรี ถนนที่ต่อจากสะพานทางด้านฝั่งธนบุรีไม่ควรตัดถนนเข้าสู่วงเวียนใหญ่ ควรจะแยกออกไปตามข้อเสนอของผู้เชี่ยวชาญที่ได้ทำการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นไว้ ทั้งนี้จะต้องให้วิศวกรที่ปรึกษาที่จะได้ว่าจ้างมาทำการสำรวจและออกแบบพิจารณาแนะนำในเรื่องรายละเอียดเกี่ยวกับเรื่องนี้อีกครั้งหนึ่ง ส่วนถนนสาทรทางด้านฝั่งพระนครควรจะได้ขยายผิวจราจรออกทั้งสองฝั่งเพื่อให้เหมาะสมกับการจราจรต่อไป

^๑กรมโยธาธิการ, "รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการวางแผนจราจรนครหลวง เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๑๔" ในแฟ้มเอกสารโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา, (พ.ศ. ๒๕๑๔), หน้า ๒๕.

^๒สัมภาษณ์ ทองจูล สิงห์กุล, กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา, ๑๑ ธันวาคม ๒๕๒๖.

๑.๓ ขอบเขตของงานตามโครงการ ควรรวมการก่อสร้างงานต่อไปนี้เป็นโครงการเดียวกัน คือ

- ก. การก่อสร้างและขยายถนนสาทรจาก เชิงสะพานจนถึงวงเวียนวิบูล
- ข. การก่อสร้างสะพานที่ปลายถนนสาทร
- ค. การก่อสร้างถนนต่อจากสะพานทางด้านฝั่งธนบุรีจนจรดวงเวียนใหญ่

๑.๔ การจัดซื้อที่ดิน ควรเร่งดำเนินการในเรื่องนี้ เพราะการจัดซื้อที่ดินอาจจะทำให้โครงการล่าช้า

๒. กรมโยธาเทศบาลรับจะไปหาหรือกับกองทัพเรือ เกี่ยวกับชนิดของสะพานและการจำกัดขนาดของเรือเข้าออก โดยให้สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติเรียนถามนโยบายการย้ายกรมอุทการเรือในระดับคณะรัฐมนตรี ซึ่งต่อมาประมาณเดือนพฤศจิกายน ๒๕๑๔ สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติได้ปรึกษาหาหรือกับกองทัพเรือ เกี่ยวกับนโยบายของกรมอุทการเรือซึ่งเห็นด้วยในหลักการที่ควรจะสร้างสะพานแบบปิดตายโดยกองทัพเรือก็มีโครงการที่จะสร้างอุโมงค์ใหม่ที่บริเวณป้อมพระจุล^๑

ฉะนั้น เมื่อประธานที่ปรึกษาฝ่ายนโยบายและแผนมหาดไทยเสนอต่อผู้อำนวยการรักษาความมั่นคงแห่งชาติเมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๑๔ ว่า

การลงทุนเพื่อย้ายงานซ่อมเรือใหญ่ของกรมอุทการเรือตามโครงการที่กองทัพเรือได้จัดทำขึ้นเป็นเรื่องควรสนับสนุน และได้เสนอในหลักการว่าควรสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแบบโครงสร้างตายตัวโดยให้ย้ายงานซ่อมเรือใหญ่ของกรมอุทการเรือให้สอดคล้องกับงานสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่จะสร้างต่อไป สภาพบริหารคณะปฏิวัติจึงได้มีมติเห็นชอบด้วยเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๔ และให้ฝ่ายรักษาความมั่นคงแห่งชาติตั้งคณะทำงานขึ้นเพื่อดำเนินการต่อไป^๒

ผู้อำนวยการรักษาความมั่นคงแห่งชาติได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๔ แต่งตั้งคณะทำงานขึ้นโดยมีศาสตราจารย์อรุณ สรเทศน์ เป็นประธานเพื่อดำเนินงานในเรื่องนี้ คณะทำงานได้ประชุมพิจารณาหลายครั้ง และได้เสนอผลของการพิจารณาต่อผู้อำนวยการรักษาความมั่นคงแห่งชาติเมื่อวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๑๔ ว่า เห็นสมควรให้ผู้อำนวยการรักษาความมั่นคงแห่งชาติ

^๑กรมโยธาธิการ, "รายงานการประชุมปรึกษาข้าราชการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการสะพานสาทร เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๑๔" ในแฟ้มเอกสารโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา, (พ.ศ. ๒๕๑๔), หน้า ๓๐.

^๒กรมโยธาธิการ, "บันทึกสรุปโครงการสะพานสาทร เสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๑๔" ในแฟ้มเอกสารโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา, (พ.ศ. ๒๕๑๔), หน้า ๗. (พิมพ์คัด)

พิจารณาสั่งการดังต่อไปนี้

๑. ให้กรมโยธาเทศบาลดำเนินการในเรื่องสะพานสาธิตและกม่อทหารเรือดำเนินการในเรื่องการสร้างอุโมงเรือใหม่ที่บ่อมพระจุล โดยเริ่มดำเนินการในเดือนมิถุนายน ๒๔๑๔
๒. การดำเนินงานของกม่อทหารเรือให้แบ่งเป็น ๒ ระยะ รายละเอียดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานให้ทำความตกลงกับสำนักงบประมาณ
๓. ให้สำนักงบประมาณสนับสนุนตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการในเรื่องนี้ ในปีงบประมาณ ๒๔๑๖ ให้แก่กรมอุทกทหารเรือและกรมโยธาเทศบาลและในปีต่อ ๆ ไปจนสิ้นโครงการ
๔. วิธีการดำเนินงานให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการเสนอคือ ให้มีวิศวกรที่ปรึกษาทำการสำรวจออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง สำหรับการก่อสร้างให้มีการเปิดประมูล
๕. ให้มีคณะกรรมการขึ้นประกอบด้วยบุคคลต่าง ๆ เพื่อติดตามผลการดำเนินงานและรายงาน^๑

ในระยะเตรียมโครงการและการศึกษาความเป็นไปได้ดังกล่าวแล้วนี้มีผู้เกี่ยวข้องในการดำเนินงานโครงการหลายฝ่าย ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ต่างฝ่ายต่างก็วางแผนดำเนินการภายในขอบเขตที่ตนเองรับผิดชอบ มิได้มีการวางแผนรวมทั้งโครงการจึงทำให้การดำเนินงานในระยะนี้ต้องเสียเวลาไปมาก

การกำหนดรายละเอียดและความต้องการของโครงการ

หลังจากที่ได้มีการศึกษาความเป็นไปได้และสำรวจข้อมูลเบื้องต้นจนถึงขั้นที่คณะกรรมการบริหารสภาพนาการ เศรษฐกิจแห่งชาติได้เสนอให้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่งเพื่อบริหารโครงการแล้ว คณะกรรมการชุดนี้เองที่เป็นองค์การสำคัญในการกำหนดรายละเอียดและความต้องการของโครงการ กล่าวคือ คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๔๑๖ แต่งตั้งคณะกรรมการก่อสร้างสะพานที่ปลายถนนสาธิตประกอบด้วย ดร.สิริลักษณ์ จันทรางศุ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน อธิบดีกรมโยธาธิการ ผู้แทนสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนกองทัพเรือ ผู้แทนกรมอัยการ ผู้แทนกรมทางหลวง ศจ.ชัย มุกตพันธ์ เป็นกรรมการและผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ๒ นาย เป็นกรรมการและเลขานุการ และกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

คณะกรรมการคณะนี้มีหน้าที่พิจารณากำหนดเงื่อนไขและขอบเขตของงานตามโครงการ

^๑กรมโยธาธิการ, "ความเป็นมาของโครงการสาธิต" ในแฟ้มเอกสารโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา, (พ.ศ. ๒๔๑๖), หน้า ๗.

ก่อสร้างสะพาน ทำการคัดเลือกและว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานตามโครงการก่อสร้างสะพานที่ปลายถนนสาทร พิจารณาการประกวดราคาก่อสร้างสะพานและทำหน้าที่ประสานโครงการและควบคุมการดำเนินงานโครงการจนแล้วเสร็จ และมีอำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวกับงานในหน้าที่ของคณะกรรมการ^๑

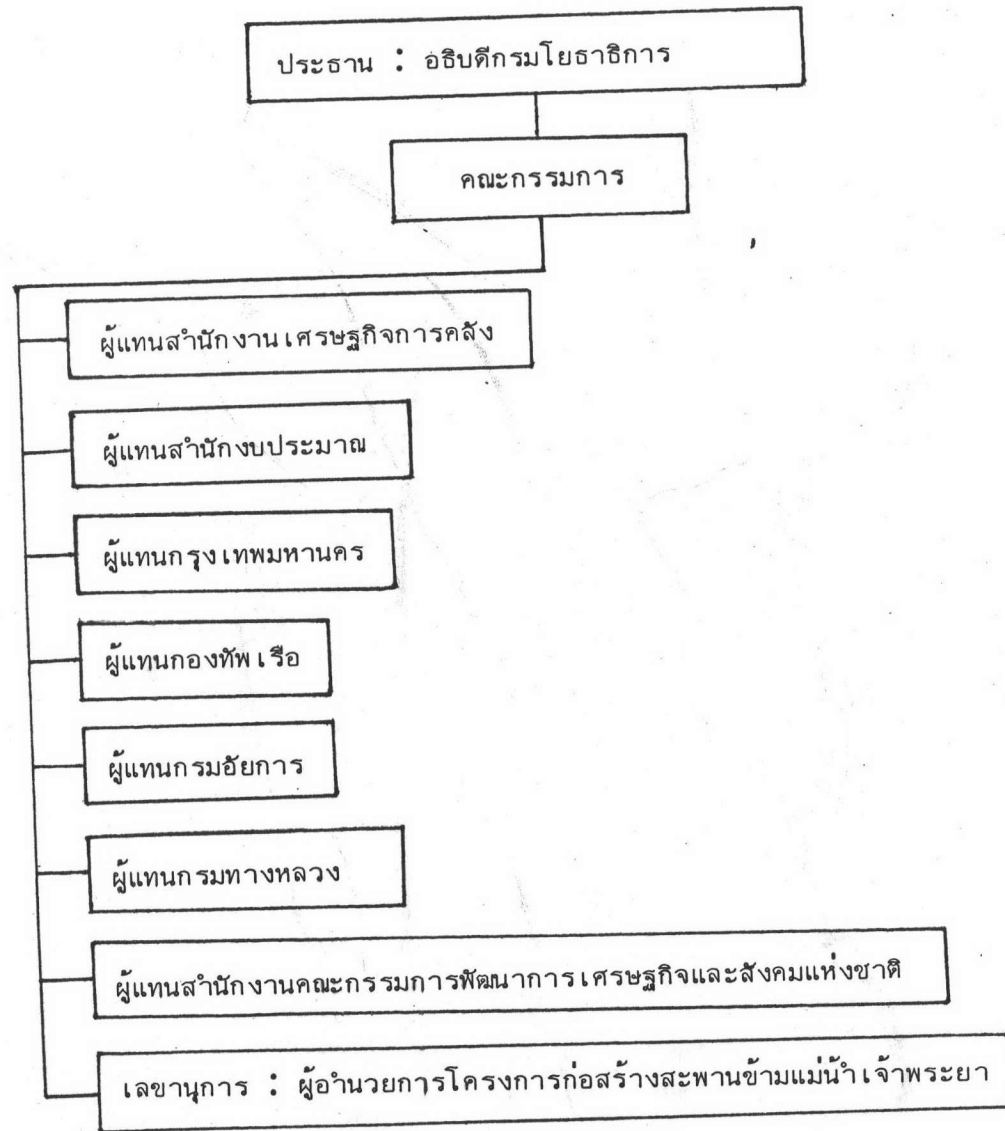
จะเห็นว่าในระยะเริ่มต้นนี้ ผู้แทนของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จำนวน ๒ นาย ทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการและผู้ช่วยเลขานุการของคณะกรรมการฯ จึงกล่าวได้ว่าคณะกรรมการดำเนินงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสาทรทำหน้าที่บริหารโครงการในระดับอำนวยการ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยเจ้าหน้าที่ผู้เป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการฯ เป็นผู้บริหารโครงการระดับปฏิบัติการ

ระหว่างนั้นได้มีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐบาลทำให้คณะกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งต้องสิ้นสภาพไปตามการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐบาลด้วย กรมโยธาธิการได้เสนอขอให้ตั้งคณะกรรมการขึ้นใหม่ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้การสนับสนุน จึงได้นำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๓ ซึ่งคณะกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ประกอบด้วย อธิบดีกรมโยธาธิการ เป็นประธาน และกรรมการจากส่วนราชการอื่นๆ ชุดเดิม และมีหน้าที่อย่างเดิม แต่ได้เปลี่ยนกรรมการและเลขานุการเป็นกรรมการ และแต่งตั้งให้นายทองจุล สิงหกุล นายช่างพิเศษ กองแบบแผน กรมโยธาธิการ เป็นกรรมการและเลขานุการ ส่วนกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการให้ตัดออก ดังนั้นการบริหารโครงการระดับปฏิบัติงานจึงย้ายมาเป็นหน้าที่ของนายช่างพิเศษ กรมโยธาธิการ คณะกรรมการชุดนี้จึงมีองค์ประกอบตามแผนภูมิหมายเลข ๑๑

คณะกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งได้ดำเนินการตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายตลอดมาจนถึงขั้นการคัดเลือกบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาและกำลังจะดำเนินการขอกู้เงินจากธนาคารพัฒนาเอเชีย แต่ภายหลังรัฐบาลญี่ปุ่นได้เสนอให้กู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำกว่า ระยะปลอดชำระหนี้และกำหนดเวลาชำระคืนยาวกว่า คณะกรรมการฯจึงเห็นควรเปลี่ยนแปลงแหล่งเงินกู้เป็นขอกู้เงินจากรัฐบาลญี่ปุ่น ซึ่งรัฐบาลญี่ปุ่นได้ขอให้หยุดดำเนินการคัดเลือกบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาไว้ชั่วคราวจนกว่าคณะ

^๑กรมโยธาธิการ, "คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารโครงการ" ในแฟ้มเอกสารโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา, (พ.ศ. ๒๕๑๖), หน้า ๑.

แผนภูมิหมายเลข ๑๑ แสดงองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช



สำรวจญี่ปุ่นจะได้มาทำการสำรวจหาข้อมูลเบื้องต้นอีกครั้งก่อน^๑

คณะกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งได้ประชุมพิจารณา กำหนดเงื่อนไขและขอบเขตของงาน โดยได้แบ่งงานตามโครงการออกเป็น ๒ ระยะคือ ระยะที่ ๑ เป็นงานสำรวจและออกแบบทางวิศวกรรม ระยะที่ ๒ เป็นงานคัดเลือกบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและควบคุมงานก่อสร้างตามคำแนะนำของกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้ให้กู้เงินตามโครงการนี้ นอกจากนั้นคณะกรรมการยังได้ร่างสัญญาเพื่อเตรียมว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสาทรด้วย

ในการพิจารณาคัดเลือกบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อสำรวจและออกแบบ คณะกรรมการฯ ได้มอบให้กรมโยธาธิการรวบรวมไว้ทั้งสิ้น ๑๒๔ บริษัท จากนั้นจึงได้พิจารณาคัดเลือกบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเฉพาะที่มีประสบการณ์ เคยปฏิบัติงานซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับงานโครงการก่อสร้างสะพานที่ปลายถนนสาทรไว้ได้ ๑๒ บริษัท และได้แจ้งให้บริษัทที่ได้รับการคัดเลือกทำหนังสือแสดงความจำนองที่ยื่นข้อเสนอมายังคณะกรรมการโดยคณะกรรมการได้เสนอแนะว่า ควรจะมีบริษัทวิศวกรไทยเข้าร่วมดำเนินการด้วย ตั้งแต่วันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๑๗ ถึงวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๑๗ เป็นเวลา ๓๐ วัน ปรากฏว่ามีบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาได้ยื่นหนังสือแสดงความจำนองมารวม ๑๐ บริษัท OECF ซึ่งเป็นผู้ให้กู้เงินตามโครงการนี้ได้เสนอขอเพิ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาของญี่ปุ่นอย่างเป็นทางการอีก ๒ บริษัท แต่หนึ่งในสองบริษัทนี้ได้ไปร่วมเป็น joint venture กับบริษัทญี่ปุ่นที่คณะกรรมการคัดเลือกไว้แล้ว จึงมีบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาที่จะได้รับเชิญให้ยื่นข้อเสนอรวมทั้งสิ้น ๑๑ บริษัท คือ^๒

๑. บริษัท ดร. รชฎ กาญจนวิชัย และคณะร่วมกับบริษัท EROPE ETUDES (ฝรั่งเศส)

๒. บริษัท PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL (ญี่ปุ่น) ร่วมกับบริษัท CHIYODA ENGINEERING CONSULTANTS CO., LTD. (ญี่ปุ่น และบริษัทไทยเอนยีเนียร์ริง คอนซัลแตนท์ (ไทย)

^๑สัมภาษณ์ ทองจุล สิงห์กุล, กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการบริหารโครงการ, ๑๑ ธันวาคม ๒๕๒๖.

^๒กรมโยธาธิการ, "รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการโครงการก่อสร้างสะพานที่ปลายถนนสาทร เสนอขออนุมัติว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๑๘" ในแฟ้มเอกสารโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา, (พ.ศ. ๒๕๑๘), หน้า ๓.

๓. บริษัท JAPAN OVERSEA CONSULTANTS CO., LTD. (ญี่ปุ่น) ร่วมกับบริษัทซีเทค (ไทย)

๔. บริษัท COWICONSULT CONSULTING ENGINEERS AND PLANNERS A/S (เดนมาร์ก) ร่วมกับบริษัทเซเว่นแอสโซซิเอตและบริษัทกรุงเทพเอนจิเนียริงคอนซัลแตนท์ (ไทย)

๕. บริษัท KAMSAX (เดนมาร์ก) ร่วมกับบริษัทลินดุมวอลแชลคอนซัลแตนท์ (ไทย)

๖. บริษัท GOLIWITZER INGENIEURPLANUNG & CO. (เยอรมัน) ร่วมกับบริษัท เมโทรโพลิแตนท์เอนจิเนียริงคอนซัลแตนท์ (ไทย)

๗. บริษัท SEP SWISS INTERNATIONAL CONSULTANTS (สวิสเซอร์แลนด์) ร่วมกับบริษัท F.H. KOCKS.KG CONS.ENG./RHEIN-RUHR ING-GEH (เยอรมัน) และบริษัท ยูนิเวอร์แซลเอนจิเนียริงคอนซัลแตนท์ (ไทย)

๘. บริษัท COMSEPI ANSTALT (อิตาลี) ร่วมกับบริษัทสยามอินดัสเตรียลโพรโมชั่น (ไทย)

๙. บริษัท WALLAGE EVANS & PARTNERS (อังกฤษ) ร่วมกับบริษัทกลุ่มที่ปรึกษาไทย

๑๐. บริษัท NORCONSULT A.S. (นอร์เวย์) ร่วมกับบริษัทกลุ่มที่ปรึกษาไทยและบริษัท ไทยเอนจิเนียริงคอนซัลแตนท์ (ไทย)

๑๑. บริษัท VALIANTINE, LAURIE & DAVIES (ออสเตรเลีย) ร่วมกับบริษัท HOWARD, NEEDLES, TAMMEN & BERGENDOFF (สหรัฐอเมริกา)

คณะกรรมการได้ส่งหนังสือเชิญให้บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาทั้ง ๑๑ รายส่งข้อเสนอมาให้ คณะกรรมการพิจารณาตั้งแต่วันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๘ ถึงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๑๘ รวมเป็นเวลา ๙๓ วัน โดยให้แยกข้อเสนอออกเป็น ๒ ของคือ

ก. ข้อเสนอทางเทคนิค (technical proposal) ๑ ของ

ข. ข้อเสนอราคาค่าจ้าง (fee proposal) ๑ ของ

ทั้งนี้คณะกรรมการได้กำหนดเงื่อนไขว่าจะได้พิจารณาข้อเสนอทางเทคนิคก่อนเป็น ลำดับแรกและจะได้จัดลำดับความเหมาะสมของบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาที่ได้ให้ข้อเสนอทางเทคนิค เหมาะสมที่สุดเรียงไว้โดยลำดับสูงสุดลงมา จากนั้นจึงจะได้เชิญบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาซึ่งเสนอ ข้อเสนอทางเทคนิคที่ได้รับการพิจารณาให้อยู่ในลำดับสูงสุดมาเจรจาต่อรองและตกลงราคากัน หาก การเจรจาต่อรองไม่เป็นที่ตกลงกันจึงจะเชิญบริษัทที่มีข้อเสนอที่ได้รับการคัดเลือกให้อยู่ในลำดับ รองลงมาเจรจาต่อรองและตกลงราคากัน เมื่อได้ตกลงราคากับรายใดแล้ว คณะกรรมการจะคืน

ข้อเสนอราคาค่าจ้างให้กับบริษัทอื่น ๆ โดยจะไม่มี การเปิดซองข้อเสนอราคาค่าจ้างนั้น ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้บริษัทวิศวกรที่ปรึกษารายอื่น ๆ ที่มีข้อเสนอทางเทคนิคอยู่ในลำดับรอง ๆ ลงมาตั้งข้อครหาหรือข้อโต้แย้งเกี่ยวกับราคาค่าจ้างซึ่งอาจเกิดขึ้นได้

คณะกรรมการได้รับซองข้อเสนอทางเทคนิคและข้อเสนอราคาค่าจ้างจากบริษัทวิศวกรที่ปรึกษารวมทั้งสิ้น ๑๑ ราย เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๑๔ และได้พิจารณาคัดเลือกบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาโดยวางหลักเกณฑ์การพิจารณาซึ่งสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การคัดเลือกบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาตามที่ปรากฏใน guidelines for procurement under the loan ของ OECF รวม ๓ ข้อใหญ่พร้อมทั้งได้กำหนดคะแนนกำกับดังนี้คือ

ก. สมรรถภาพและประสบการณ์	๒๐ คะแนน
ข. งานที่วิศวกรจะต้องปฏิบัติ	๗๕ คะแนน
ค. แผนดำเนินงาน	๕ คะแนน
รวม	๑๐๐ คะแนน

ผลจากการพิจารณาข้อเสนอทางเทคนิคของบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาปรากฏว่าบริษัท COWI CONSULT CONSULTING ENGINEERS AND PLANNERS A/S ร่วมกับบริษัทเซเว่น แอสโซซิเอทและบริษัทกรุงเทพเอนจิเนียริงคอนซัลแตนท์ ได้รับคะแนนสูงสุด คณะกรรมการจึงได้เชิญมาเจรจาต่อรองและตกลงราคาค่าจ้าง ซึ่งปรากฏว่าบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาได้เสนอราคาค่าจ้างสำรวจและออกแบบงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสาทร เป็นจำนวนเงินประมาณ ๒๑,๐๖๐,๐๐๐ บาท หลังจากได้เจรจาต่อรองราคาจนเป็นที่ตกลงกันได้ ในราคาประมาณ ๑๔,๑๐๓,๐๐๐ บาท ลดลงจากที่เสนอไว้เดิม ๒,๔๕๗,๐๐๐ บาท แยกเป็น

ก. เงินตราต่างประเทศ	๑๑๓,๔๐๐,๐๐๐ บาท
ข. เงินบาทจำนวน	๘,๒๕๐,๐๐๐ บาท

งบประมาณที่ใช้จ่ายในการสำรวจและออกแบบซึ่งเป็นงานระยะที่ ๑ ของโครงการนี้ ส่วนหนึ่งจ่ายจากเงินกู้ของ OECF ซึ่งรัฐบาลไทยได้ลงนามในสัญญาไว้แล้วในวงเงิน ๓๔๘,๐๐๐,๐๐๐ เยนหรือประมาณ ๒๔ ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ ๒.๗๕ ต่อปี มีกำหนดระยะเวลาปลอดชำระหนี้ ๗ ปีกำหนดชำระคืนภายใน ๒๕ ปี ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้กรมโยธาธิการว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาดังกล่าวได้และมีการลงนามในสัญญาว่าจ้างเมื่อวันที่

๑๔ มกราคม ๒๕๑๔

คณะกรรมการได้กำหนดความต้องการของโครงการไว้ดังนี้

๑. เวเนคืนที่ดินเพื่อสร้างถนนรับกับตัวสะพานทั้งสองฝั่ง
๒. ว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบและควบคุมงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา พร้อมด้วยถนนทั้งสองฝั่ง กับทำการสำรวจความเหมาะสมทาง เศรษฐกิจและวิศวกรรมของถนนที่จะสร้างต่อไปในอนาคตจากถนนพระเจ้าตากสินถึงถนน เพชรเกษม
๓. ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสาทรโดยมี เขิงลาดฝั่งพระนครข้ามถนน เจริญกรุง เขิงลาดฝั่งธนบุรีข้ามถนน เจริญนครพร้อมด้วยทางลาดขึ้นลงสู่ถนน เจริญนคร
๔. ก่อสร้างถนนต่อจากเขิงลาดสะพานฝั่งธนบุรีไปเชื่อมกับถนนพระเจ้าตากสิน
๕. ปรับปรุงและขยายถนนสาทรเหนือ-สาทรใต้ ตั้งแต่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งพระนครจนถึงถนนพระราม ๔ ใ้รับกับตัวสะพาน^๑

คณะกรรมการได้แบ่งขอบเขตของงานและหน้าที่ของวิศวกรที่ปรึกษาออกเป็น ๒ ระยะ คือ

ระยะที่ ๑ งานสำรวจและออกแบบทางวิศวกรรม

ระยะที่ ๒ งานคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้างและงานควบคุมการก่อสร้าง

งานสำคัญอีกงานหนึ่งที่ได้เริ่มดำเนินงานในระยะเตรียมการก่อสร้างก็คือ การเวนคืนที่ดิน ซึ่งได้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินบริเวณที่จะเวนคืนใช้บังคับ โดยประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ ๑๖๔ ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๑๕ มีกำหนดอายุ ๕ ปีและได้ออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๒๐ มีที่ดินที่ต้องทำการเวนคืนทั้งหมด ๓๖๔ แปลงและมีอาคารสิ่งปลูกสร้างอีกจำนวน ๗๔๗ หลัง

นายกรัฐมนตรีได้มีประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี^๒ ตั้งกรรมการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างและขยายทางหลวงในท้องที่แขวงบางยี่เรือ เขตธนบุรี แขวงคลองตันโทและแขวงบางลำพูล่าง เขตคลองสาน แขวงบางรัก แขวงยานนาวา กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๐ เมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๒๐ โดยคณะกรรมการชุดนี้ประกอบด้วย

๑. ผู้อำนวยการกองแบบแผน กรมโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย พนักงานเจ้า-

^๑กรมโยธาธิการ, "รายการข้อกำหนดและเงื่อนไขของงาน" สัญญาว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทำการสำรวจและออกแบบตามโครงการก่อสร้างสะพานที่ปลายถนนสาทร, (พ.ศ. ๒๕๑๔), หน้า ๑๘.

^๒"ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี," ราชกิจจานุเบกษา ๔๔ (๔ ตุลาคม ๒๕๒๐): ๔๓.

หน้าที่

๒. ผู้อำนวยการกองรักษาที่หลวง กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง พนักงาน
กระทรวงการคลัง

๓. นายทองจุล สิงห์กุล วิศวกรโยธา ๗ กองแบบแผน กรมโยธาธิการ พนักงาน
กระทรวงมหาดไทย

๔. เจ้าพนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร กรมที่ดิน กระทรวงมหาดไทย พนักงานกระทรวงมหาดไทย

๕. ผู้แทนสำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี พนักงานสำนักนายกรัฐมนตรี

๖. ผู้แทนกรุงเทพมหานคร กระทรวงมหาดไทย พนักงานกระทรวงมหาดไทย

๗. นายดำรงฤทธิ คุ้มตะบุตร นิติกร ๕ แผนกสาธารณูปโภคสำนักงานเลขาธิการกรม
กรมโยธาธิการ พนักงานกระทรวงมหาดไทย

ต่อมาได้มีการตั้งกรรมการเพิ่มขึ้นตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๔
มกราคม ๒๕๒๑^๑ โดยได้เพิ่มกรรมการอีก ๓ ท่านคือ

๑. เจ้าพนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาธนบุรี กรมที่ดิน กระทรวงมหาดไทย
พนักงานกระทรวงมหาดไทย

๒. นายเสรี สุธรรมชัย วิศวกรโยธา ๕ งานสำรวจรังวัด กองแบบแผน กรมโยธา-
ธิการ พนักงานกระทรวงมหาดไทย

๓. นายสนิท สายวรรณะ เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป ๔ งานธุรการ กองแบบแผน
กรมโยธาธิการ พนักงานกระทรวงมหาดไทย

คณะกรรมการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อ
สร้างและขยายทางหลวงในท้องที่แขวงบางยี่เรือ เขตธนบุรี แขวงคลองตันไทร และแขวง
บางลำพูล่าง เขตคลองสาน แขวงบางรัก เขตบางรัก และแขวงยานนาวา กรุงเทพมหานคร
พ.ศ. ๒๕๒๐ ได้ประชุมปรึกษาครั้งที่ ๕๓ /๒๕๒๒ เมื่อวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๒๒ ลงมติวางหลัก
เกณฑ์ในการพิจารณากำหนดราคาค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืน ตามพระราชบัญญัติเวนคืนดังนี้

ก. ให้กำหนดราคาค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืนทุกแปลง เท่าราคาของทรัพย์สินตามราคา
ธรรมดาที่ซื้อขายในท้องตลาด ในวันที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนใช้

^๑"ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี," ราชกิจจานุเบกษา ๔๕ (๓๑ มกราคม ๒๕๒๑):๑๓.

บังคับ (๒๑ มิถุนายน ๒๕๑๔) เป็นพื้นฐานในการพิจารณากำหนดค่าทดแทน ตามนัยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๔๔ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน พุทธศักราช ๒๕๑๔ ข้อ ๗๖ (๑)

ข. โดยที่ราคาธรรมดาที่ซื้อขายในท้องตลาดในวันที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนใช้บังคับ ไม่มีการซื้อขายกันจึงให้ถือราคาที่ดินตามบัญชีกำหนดจำนวนราคาตลาดเพื่อให้เป็นทุนทรัพย์สำหรับ เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมที่ซื้อขายในวันที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนใช้บังคับ (๒๑ มิถุนายน ๒๕๑๔)

เนื่องจากราคาที่ดินตามบัญชีกำหนดจำนวนราคาตลาดเพื่อให้เป็นทุนทรัพย์สำหรับเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ทางราชการได้ใช้บังคับมาตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๑๓ มีผลใช้บังคับครั้งละ ๓ ปีถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๑๕ แต่ทางราชการได้ประกาศพระราชกฤษฎีกามีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๑๔ ซึ่งห่างจากวันที่ราคาประเมินที่ดินมีผลใช้บังคับถึง ๒ ปีครึ่ง สถานภาพทางการเงินได้เปลี่ยนแปลงไปในทางที่สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบราคาประเมินที่ดิน ซึ่งใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๑๓ กับราคาประเมินที่ดินเมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๑๕ แล้ว ราคาที่ดินจะสูงขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ ๕๐ หากจะคิดราคาค่าทดแทนที่ดินโดยถือราคาทางราชการได้ประเมินไว้และระยะเวลาได้ผ่านมาถึง ๒ ปีครึ่ง ดังได้กล่าวแล้วย่อมจะไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครอง

หากจะคิดราคาค่าที่ดินโดยถือราคาทางราชการได้ประเมินไว้ ซึ่งมีผลใช้บังคับครั้งละ ๓ ปี ราคาประเมินที่ดินเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๑๒ ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๑๓ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๑๕ (๓๖ เดือน) ถ้าคิดแบ่งส่วนออกเป็นสี่ส่วนละ ๖ เดือนจะได้เท่ากับ ๖ ส่วน ทางราชการได้ประกาศพระราชกฤษฎีกาภายหลังจากราคาประเมินที่ดินในปี ๒๕๑๒ มีผลใช้บังคับไปแล้วถึง ๓๐ เดือนหรือเท่ากับ ๕ ใน ๖ ส่วน คิดเป็นร้อยละ ๘๓.๓๓ หรือประมาณ ๘๓%

เมื่อคณะกรรมการได้พิจารณาตามเหตุผลดังกล่าวแล้วข้างต้น เห็นว่าสภาพทำเลและความเจริญในท้องถื่นประกอบด้วยความ เป็นธรรมในขณะนั้น จึงสมควรกำหนดราคาค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืนดังนี้

๑. ที่ดินแปลงที่ถูกเวนคืนไปเพียงเล็กน้อยมีเนื้อที่ดินเหลืออยู่ทำประโยชน์ได้มาก กระทบทำให้ทรัพย์สินที่เหลืออยู่นั้นมีราคาสูงขึ้น ซึ่งตามมาตรา ๑๔ แห่งพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๔๘๗ บัญญัติไว้ว่า "ให้เอาราคาที่สูงขึ้นนั้นหักกับค่าทดแทน แต่ไม่ให้ถือว่าราคา

ทรัพย์สินที่ทรูสูงชันนั้นสูงไปกว่าจำนวนเงินค่าทดแทน เพื่อให้เจ้าของทรัพย์สินต้องกลับใช้เงินให้อีก" ที่ดินดังกล่าวนี้กำหนดค่าทดแทนที่ดินให้โดยถือราคาค่าทดแทนที่ดินตามบัญชีกำหนดจำนวนราคาตลาด เพื่อเป็นทุนทรัพย์สำหรับ เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๑๒

๒. ที่ดินแปลงที่ถูกเวนคืนหมดทั้งแปลงหรือมีเนื้อที่ดินเหลือจากถูกเวนคืนนั้นน้อยกว่าหนึ่งร้อยตารางเมตร ถือว่าใช้ประโยชน์ไม่ได้ตามสภาพที่เป็นอยู่ซึ่งเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะไม่ได้รับประโยชน์จากที่ดินที่เหลืออยู่นั้น ที่ดินดังกล่าวนี้กำหนดค่าทดแทนที่ดินให้โดยถือพื้นฐานจากราคาที่ดินตามบัญชีกำหนดจำนวนราคาตลาด เพื่อให้เป็นทุนทรัพย์สำหรับ เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๑๒ แล้วเพิ่มราคาค่าทดแทนที่ดินให้อีกร้อยละแปดสิบ (๘๐%)

ที่ดินในท้องที่แขวงบางยี่เรือ เขตธนบุรี แขวงคลองตันไทร และแขวงบางลำพูล่าง เขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร แปลงที่ไม่ติดถนนพระเจ้าตากสินหรือถนนเจริญนครหรือถนนซอยต่าง ๆ ที่รถยนต์เข้าได้ ที่ถูกเวนคืนหมดทั้งแปลงหรือมีเนื้อที่ดินเหลือจากถูกเวนคืนน้อยกว่าหนึ่งร้อยตารางเมตรถือว่าใช้ประโยชน์ไม่ได้ตามสภาพที่เป็นอยู่ ซึ่งเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะไม่ได้รับประโยชน์จากที่ดินที่เหลืออยู่นั้น ที่ดินดังกล่าวนี้กำหนดค่าทดแทนที่ดินให้โดยถือพื้นฐานจากราคาที่ดินตามบัญชีกำหนดจำนวนราคาตลาด เพื่อให้เป็นทุนทรัพย์สำหรับ เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๑๒ แล้วเพิ่มราคาค่าทดแทนที่ดินให้อีกร้อยละหนึ่งร้อยสี่สิบ (๑๔๐%)

เนื่องจากที่ดินบริเวณดังกล่าวถูกล้อมรอบด้วยถนนใหญ่และถนนซอย มีทางเดินเข้าออกจากที่ดินสู่ถนนซอยและถนนใหญ่ได้สะดวก และอยู่ใกล้ย่านการค้าที่เจริญมีการคมนาคมสะดวก เป็นย่านพักอาศัย

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวมานี้ จะเห็นว่าคณะกรรมการได้ใช้ความพยายามอย่างยิ่งที่จะกำหนดราคาค่าทดแทนที่ดินให้กับประชาชนผู้ถูกเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชด้วยความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย แต่การเพิ่มเงินค่าทดแทนให้ตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวก็ไม่สามารถกระทำได้ เพราะไม่มีข้อกฎหมายรองรับและกรรมการเวนคืนก็ไม่กล้าตัดสินใจนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้^๑ ในที่สุดจึงได้กำหนดค่าทดแทนที่ดินตามหลักเกณฑ์ในข้อ ก. และ

^๑ สัมภาษณ์ สนิท สายวรรณะ, กรรมการเวนคืน, ๔ มิถุนายน ๒๕๒๗.

ข. ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับระยะเวลาในการเวนคืน และปัญหานี้ได้มีส่วนอย่างสำคัญที่ทำให้การก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชล่าช้า ซึ่งจะได้กล่าวถึงรายละเอียดในโอกาสต่อไป

สำหรับการเตรียมค่าใช้จ่ายในโครงการนั้นทราบแล้วว่า เงินทุนที่จะนำมาดำเนินการจะได้มา ๒ ส่วนคือ จากงบประมาณแผ่นดินส่วนหนึ่งและได้จากการกู้จากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการแห่งประเทศไทยอีกส่วนหนึ่ง สำหรับการกู้เงินนั้นกระทรวงการคลังเป็นผู้เจรจากู้เงินมาได้ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ ๒.๗๕ ต่อปี ระยะเวลาปลอดหนี้ ๗ ปีกำหนดชำระคืนภายใน ๒๕ ปี

งานระยะที่ ๑ คืองานสำรวจออกแบบสะพานและถนนได้ดำเนินการไปแล้ว โดยใช้งบประมาณปี ๒๕๑๘ เป็นเงิน ๓,๒๓๔,๕๒๐ บาทและเงินกู้ซึ่งกู้จากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๑๗ เป็นเงิน ๒๑๒,๕๘๔,๔๕๙ เยน คิดเป็นเงินไทยประมาณ ๑๗,๘๘๔,๖๔๗ บาท (อัตราแลกเปลี่ยน ๑๐๐ เยนเท่ากับ ๘.๔๖ บาท) คิดดอกเบี้ยอัตราร้อยละ ๒.๗๕ ต่อปีระยะเวลาปลอดหนี้ ๗ ปีกำหนดชำระคืนภายใน ๒๕ ปี รวมเป็นเงินงบประมาณและเงินกู้ทั้งสิ้นเป็นเงิน ๒๑,๒๑๙,๑๖๗ บาท

งานระยะที่ ๒ เป็นการกู้เงินเพื่อเป็นค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานเป็นเงิน ๕,๗๓๐ ล้านบาทคิดเป็นเงินไทยประมาณ ๔๘๕.๗๖ ล้านบาทเป็นการกู้แบบไม่มีเงื่อนไขและรัฐบาลได้ลงนามในสัญญาเงินกู้เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๒๐ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ ๒.๗๕ ต่อปีระยะเวลาปลอดหนี้ ๗ ปีกำหนดชำระคืนภายใน ๒๕ ปีโดยเริ่มคิดดอกเบี้ยต่อเมื่อทางรัฐบาลไทยได้รับเงินกู้ที่ขอเบิกจริงแต่ละงวด

ประมาณการค่าก่อสร้างสะพาน ค่าก่อสร้างและปรับปรุงถนน ค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างและค่าใช้จ่ายในการควบคุมงานก่อสร้างทั้งโครงการเป็นเงินประมาณ ๑,๐๑๒ ล้านบาท ค่าก่อสร้างทั้งหมดนี้ใช้จ่ายจากเงินกู้และเงินงบประมาณแผ่นดิน

การออกแบบและวางแผนดำเนินการ

ในขั้นตอนนี้ดำเนินการโดยบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาผู้ได้รับการคัดเลือกให้ว่าจ้างคือ บริษัท COWICONSULT CONSULTING ENGINEERS AND PLANNERS A/S ร่วมกับบริษัท เซเวนแอลโซซิเอทและบริษัทกรุงเทพ เอนยีเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด

กลุ่มวิศวกรที่ปรึกษาดังกล่าวได้ออกแบบและจัดทำรายละเอียดซึ่งเป็นงานในระยะที่๑

แล้วเสร็จและได้จัดส่งแบบรายละเอียดรายการข้อกำหนด รายการวิเคราะห์และรายการคำนวณ เอกสารการประกวดราคาจ้าง เหมาก่อสร้างประมาณการค่าก่อสร้างตามโครงการบัญชีรายละเอียดปริมาณและราคาซึ่งมีส่วนที่สำคัญดังนี้

๑. แบบตัวสะพานข้ามแม่น้ำ (main bridge) รูปภาพประกอบหมายเลข ๔ และ ๖ เป็น สะพานคอนกรีตอัดแรงหรือคอนกรีตเสริมเหล็กแบบปิดตายตัว และไม่มีโครงสร้างสำคัญเหนือพื้น สะพาน ลักษณะของตัวสะพานเป็นสะพานแผ่ไปข้างหนึ่ง มาข้างหนึ่ง โดยเว้นที่ตรงกลาง ระหว่างสะพานคู่ประมาณ ๑๕ เมตร สำหรับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจัดสร้างระบบขนส่งมวลชนตัวสะพานช่วงข้ามแม่น้ำมีความยาว ๒๒๔ เมตร ช่วงกลางแม่น้ำมีความยาว ๕๒ เมตร เขิงลาดของสะพานฝั่งธนบุรีทอดข้ามถนนเจริญนครและมีทางลาดขึ้น-ลงสู่ถนนเจริญนคร มีความยาว ๔๗๕ เมตร เขิงลาดของสะพานฝั่งพระนครทอดข้ามถนนเจริญกรุงแยกเป็น ๒ ทาง คือ เขิงลาดด้านเหนือยาว ๕๒๒ เมตรและเขิงลาดด้านใต้ยาว ๕๗๐ เมตร ความกว้างของ สะพานเป็น ๖ ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๒๕ เมตร มีทางเท้ากว้าง ๑.๖๐ เมตรและมีบันได สำหรับประชาชนเดินขึ้น-ลงจากตัวสะพานทั้งสองฝั่ง นอกจากนั้นยังได้จัดให้มีสิ่งสาธารณูปโภค ต่าง ๆ รวมอยู่ในตัวสะพานด้วย

๒. แบบถนนฝั่งธนบุรี รูปภาพประกอบหมายเลข ๗ เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กเริ่ม จากเขิงลาดสะพานฝั่งธนบุรีเป็นแนวตรงไปบรรจบกับถนนตากสินตรงจุดที่ห่างจากวงเวียนใหญ่ ทางทิศตะวันตกประมาณ ๖๐๐ เมตร มีความยาวประมาณ ๒,๓๐๐ เมตร มีเขตการทางกว้าง ๘๐ เมตร เนื่องจากแนวถนนสายนี้จะผ่านที่ดินส่วนใหญ่ซึ่งเป็นสวนผลไม้ ส่วนที่ดินที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยมีไม่มากนัก ถนนที่ตัดใหม่นี้ไม่มีแนวถนนเดิมเลยจึงเป็นการพัฒนาด้านการใช้ที่ดินให้แก่ ย่านนี้ ซึ่งในอนาคตอาจจะมีถนนขอยมาเชื่อมอีกหลายสาย จึงจำเป็นต้องแบ่งเป็นถนนสาย ประธานซึ่งมี ๖ ช่องจราจร ๑ ละ ๓.๕๐ เมตรและถนนสายรองมี ๔ ช่องจราจร ๑ ละ ๓.๒๕ เมตรมีทางเท้าข้างละ ๕.๓๐ เมตรมีเกาะกลางสำหรับปลูกต้นไม้และวางท่อระบายน้ำ ตลอดแนวถนนได้วางท่อระบายน้ำและมีไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายและสัญญาณจราจรและมีที่ สำหรับปลูกต้นไม้ริมทางด้วย

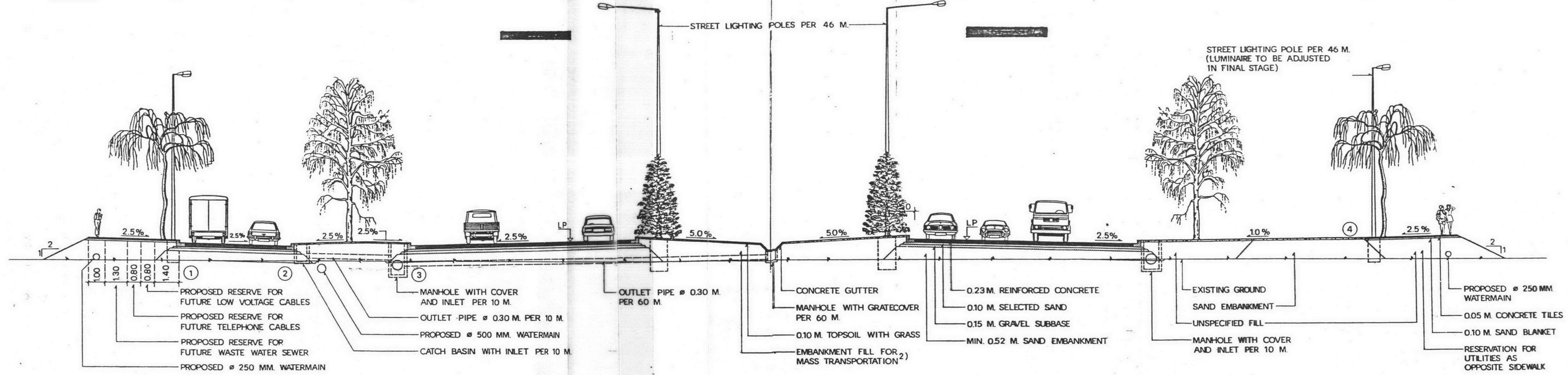
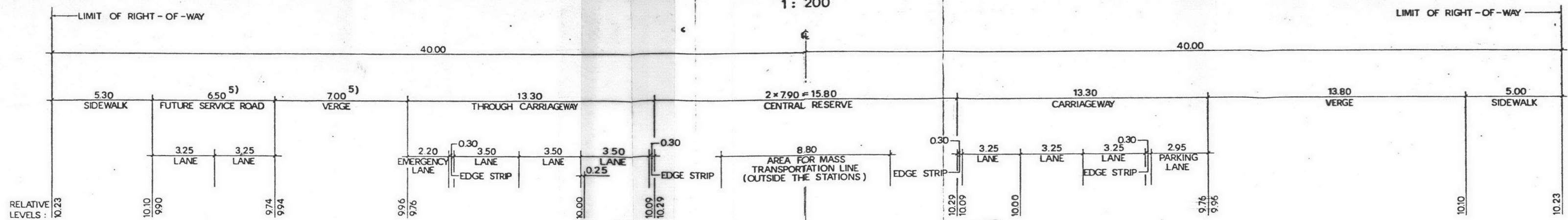
๓. แบบถนนฝั่งพระนคร รูปภาพประกอบหมายเลข ๘ เนื่องจากถนนสาทรเหนือและ ถนนสาทรใต้ซึ่งเป็นถนนสายเดิม มีคลองสาทรกว้างประมาณ ๑๒ เมตรกั้นกลางอยู่และมีเขต ทางกว้าง ๔๕ เมตร ทั้งสองข้างทางมีอาคารถาวรเช่น สถานทูต โรงพยาบาล และบ้านพัก อาศัยอยู่หนาแน่น หากจะเวนคืนที่ดินเพื่อขยายเขตทางให้กว้างเช่นเดียวกับเขตทางฝั่งธนบุรี

SOLLIMSEN

L

WARREN

THONBURI ROAD ON A STRAIGHT SECTION (R = ∞)
1: 200

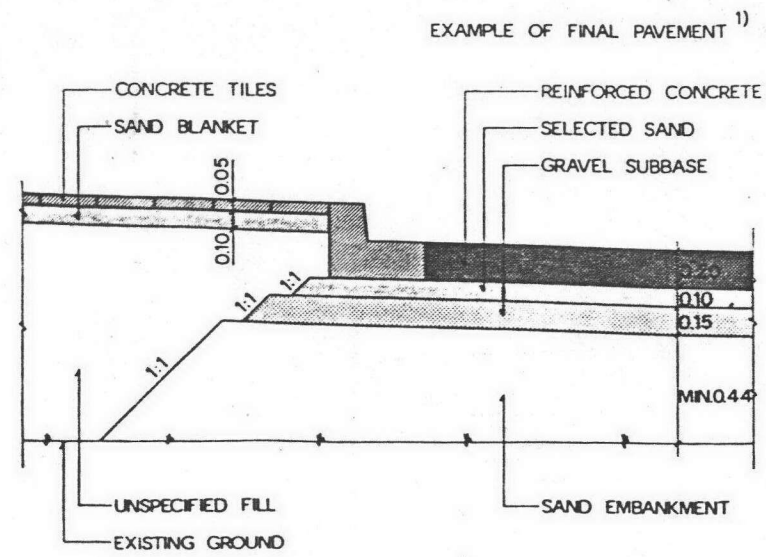


NOTES:

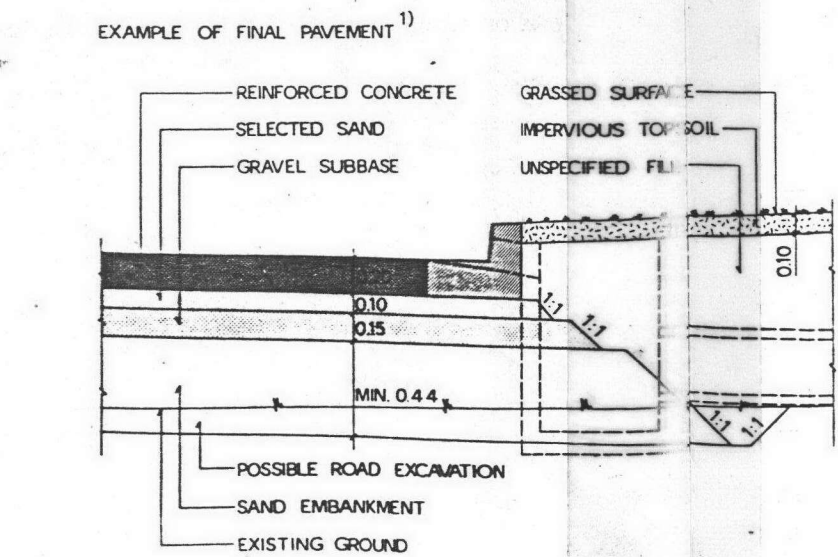
- ALL DIMENSIONS ARE IN METRES UNLESS OTHERWISE INDICATED.
- FOR ALTERNATIVE ASPHALTIC PAVEMENT, SEE DRAWING NO. 02-402.
- FOR DETAIL 4, SEE DRAWING NO. 02-402.
- FOR DETAILS OF STORM WATER DRAINAGE, SEE DRAWING NO. 02-601.
- FOR DETAILS OF ROAD EQUIPMENT, SEE DRAWING NO. 02-602.
- ALL LEVELS ARE RELATIVE. LEVEL 10.00 CORRESPONDS TO THE ACTUAL LEVEL OF THE LONGITUDINAL PROFILE.
- 1) THE COSTS OF THE FUTURE SERVICE ROAD - PAVEMENT ARE NOT INCLUDED IN THE COST ESTIMATE.
- 2) QUALITY OF EMBANKMENT FILL FOR MASS TRANSPORTATION LINE TO BE DECIDED BY ETA.
- 3) KLONG TON SAI TO BE RELOCATED AS FOLLOWS:
ALIGNMENT A : KM 20.9-21.2 (RIGHT SIDE).
ALIGNMENT B : KM 20.5-21.2 (RIGHT SIDE).
- 4) WIDTH ACCORDING TO TERMS OF REFERENCES. WIDENING TO 42 METERS TO OBTAIN 5.00M SIDEWALK TO BE CONSIDERED.
- 5) THE WIDTH OF THE FUTURE SERVICE ROAD MAY BE INCREASED TO 9.50 M. EXCEPT ALONG KLONG TON SAI.

ภาพประกอบหมายเลข ๗
แสดงด้านหน้าตัดของถนนฝั่งธนบุรี

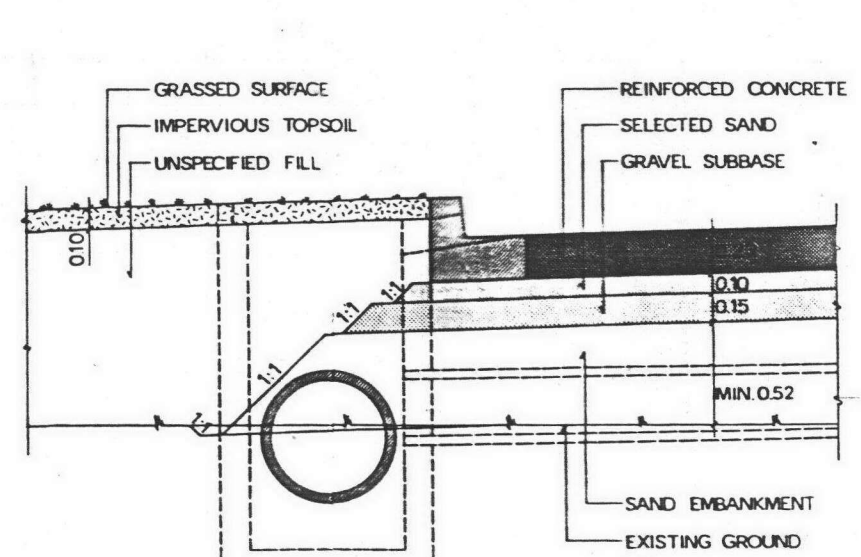
DETAIL 1, RIGID PAVEMENT, 1: 40



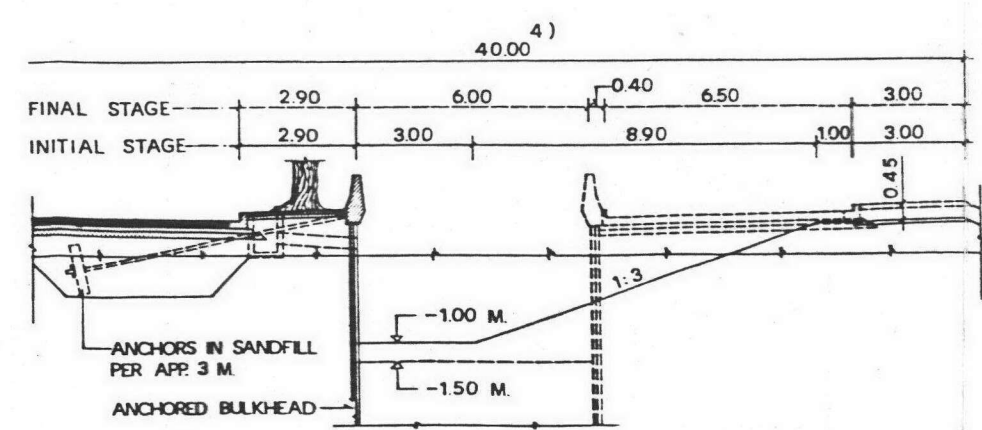
DETAIL 2, RIGID PAVEMENT, 1: 40



DETAIL 3, RIGID PAVEMENT, 1: 40



RELOCATION OF KLONG TON SAI, 1: 200



KINGDOM OF THAILAND
MINISTRY OF INTERIOR - PUBLIC WORKS DEPARTMENT
SATHORN BRIDGE CONSTRUCTION PROJECT
PRELIMINARY DESIGN

TYPICAL CROSS SECTION
THONBURI ROAD, STRAIGHT SECTION

COWIconsult Consulting Engineers And Planners
in Joint Venture with Seven Associates Co. Ltd. Krunghthep Engineering Consultants Co. Ltd.
DESIGNED BY: PET/AC/JOM
SCALE: 1: 200, 1: 40
DATE: 31.7.1976
SIGNATURE: [Signature]
DRAWING NO. 02-401

ก็จะสิ้นเปลืองงบประมาณมาก ดังนั้นการปรับปรุงและขยายถนนจึงดำเนินการภายในเขตทางถนน
 สาธารณูปโภคที่มีอยู่ ลักษณะของถนนเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก เริ่มจากเชิงลาดสะพานฝั่งพระนคร
 ไปบรรจบกับถนนพระรามที่ ๔ มีความยาวประมาณ ๓,๐๐๐ เมตร แบ่งเป็นถนนสายประธานมี ๖
 ช่องจราจร ๆ ละ ๓.๒๕ เมตรและถนนสายรองมี ๒ ช่องจราจร ๆ ละ ๒.๕๕ เมตร มีทาง
 เท้าข้างละ ๓.๗๕ เมตร พร้อมด้วยระบบการระบายน้ำ ไฟฟ้า โทรศัพท ท่อเมนประปาและปลูก
 ต้นไม้ใหญ่เป็นระยะ ๆ การปรับปรุงถนนไม่มีการถมหรือปิดคลองสาธารณะแต่จะทำถนนยื่นเข้าไปใน
 คลองและมีการปรับปรุงทางเชื่อมทางแยกที่มีอยู่เดิมตามความเหมาะสมและจำเป็น

๔. แผนการดำเนินงานก่อสร้าง คูภาพประกอบหมายเลข ๔ วิศวกรที่ปรึกษาได้วาง
 แผนการก่อสร้างไว้ว่า หลังจากได้ตัวผู้รับเหมาก่อสร้างแล้ว งานก่อสร้างจะเริ่มขึ้นประมาณ
 เดือนธันวาคม ๒๕๒๑ จะแล้วเสร็จประมาณเดือนมกราคม ๒๕๒๓

นอกจากวิศวกรที่ปรึกษาจะออกแบบรายละเอียดและวางแผนดำเนินการก่อสร้างแล้ว
 ยังต้องมีส่วนสำคัญในการให้คำแนะนำคณะกรรมการบริหารโครงการและกรมโยธาธิการเกี่ยวกับ
 การคัดเลือกผู้รับจ้างเหมาก่อสร้างซึ่งเป็นงานระยะที่ ๒ ตามสัญญาว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาซึ่งกรม
 โยธาธิการได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการให้ทำการประกาศเชิญบริษัทผู้รับจ้างเหมาก่อสร้าง
 ไปทั่วโลก โดยผ่านทางสถานทูตนานาชาติที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย สมาคมนายช่างเหมาแห่ง
 ประเทศไทยและทางสื่อมวลชนสาขาต่าง ๆ เพื่อแจ้งให้บริษัทผู้รับจ้างเหมาก่อสร้างที่มีความสนใจ
 ยื่นความจำนงต่อกรมโยธาธิการ ระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนพฤษภาคม ๒๕๒๐ ปรากฏว่ามีบริษัท
 ผู้รับจ้างเหมาก่อสร้างจากประเทศต่าง ๆ ยื่นความจำนงที่จะเข้าประกวดราคางานตามโครงการ
 นี้เป็นจำนวน ๑๗ บริษัท คณะกรรมการได้ทำการคัดเลือกบริษัทผู้รับจ้างเหมาก่อสร้างที่มีคุณสมบัติ
 เหมาะสมไว้จำนวน ๑๓ บริษัทจาก ๔ ประเทศให้มีสิทธิมาซื้อแบบและเอกสารการประกวดราคา
 ซึ่งได้เริ่มจำหน่ายแบบและเอกสารตั้งแต่วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๒๐ เป็นเวลา ๓ เดือนและได้
 กำหนดให้ทำการยื่นซองประกวดราคาจ้างเหมาก่อสร้างในวันอังคารที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑
 ค่าแบบจำหน่ายชุดละ ๒๐,๐๐๐ บาท มีบริษัทที่ได้รับเลือกมาซื้อแบบไป ๗ รายและมายื่นซอง
 ประกวดราคา ๓ รายปรากฏผลดังนี้

๑. บริษัทในกลุ่มของบริษัทอิตาเลียนไทย-บริษัททรากาจ เอ ทราโวปลูคิของฝรั่งเศสและ
 บริษัทอิตัลริชของอิตาลี เสนอราคาความเป็นเงิน ๖๔๒,๕๕๕,๖๗๐ บาท
๒. บริษัทในกลุ่มบริษัทโอบายาชิ-งุมิ-บริษัทสุมิโตโมคอนสตรัคชั่น-บริษัทไทยโอบายาชิและ
 บริษัทไทยสุมิคอน เสนอราคาความเป็นเงิน ๖๔๗,๕๔๓,๘๘๔ บาท

CONSTRUCTION WORKS SCHEDULE

Description	2520-1977			2521-1978			2522-1979			2523-1980			2524-1981												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1. Prequalification of Contractors Contractors' answer questionnaire			2																						
2. Selection of prequalified Contractors, Shortlist established				2																					
3. - Issuance of tender documents to prequalified contractors - Tendering Period					*																				
4. Evaluation of Tenders						3																			
5. Contract negotiation							2																		
6. Construction Works Period										24															
7. Maintenance Period																						12			

๓. บริษัทสุคนธ์แห่งประเทศไทย เสนอราคารวมเป็นเงิน ๘๕๗,๕๘๔,๑๕๖ บาท^๑

ต่อมาคณะกรรมการได้เจรจาต่อรองราคากับกลุ่มบริษัทอิตาเลียน-ไทย ผู้เสนอราคาต่ำสุดและสามารถตกลงราคากันได้ในวงเงินค่าจ้าง ๖๑๔,๕๘๔,๕๓๗ บาท ซึ่งคณะกรรมการได้อนุมัติให้กรมโยธาธิการว่าจ้างได้เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๒๑ และได้มีการลงนามในสัญญาว่าจ้าง เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๒๑ ในวงเงิน ๖๑๔,๕๘๔,๕๓๗ บาท โดยแยกเป็นเงินบาทจำนวน ๓๐๒,๘๕๔,๘๘๗ บาท และเงินตราต่างประเทศจำนวน ๓,๗๒๖,๖๑๒,๑๑๕ เยน กำหนดระยะเวลาก่อสร้าง ๓๐ เดือน

การนับเวลาก่อสร้าง ๓๐ เดือนตามสัญญานั้น เริ่มนับเมื่อกรมโยธาธิการได้มีหนังสือแจ้งผู้รับเหมาก่อสร้างให้เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา (notice to proceed) ซึ่งกรมโยธาธิการได้ออกหนังสือแจ้งผู้รับจ้างเหมาก่อสร้างให้เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๒ ดังนั้นการนับเวลาตามสัญญาจะเริ่มตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๒ และจะต้องก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๒๔

ขั้นการติดตั้ง การก่อสร้างและการจ้างงาน

พอถึงขั้นตอนนี้จะเห็นได้ว่าโครงการได้ผ่านการพิจารณาดำเนินการหลายขั้นตอนและมีความพร้อมทั้งด้านการออกแบบ การเงิน และผู้รับผิดชอบส่วนต่าง ๆ เช่น คณะกรรมการบริหารโครงการ เป็นผู้รับผิดชอบในฐานะผู้บริหารโครงการระดับอำนวยการ ผู้อำนวยการโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรมโยธาธิการ เป็นผู้รับผิดชอบบริหารโครงการในระดับปฏิบัติการ มีบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเป็นผู้ออกแบบและควบคุมงานก่อสร้าง มีบริษัทอิตาเลียน-ไทย บริษัทธรรากาจ เอ ทราไวน์นิคแห่งประเทศไทยและบริษัทอิตาลีแห่งประเทศอิตาลี เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง นอกจากนั้นการจัดเตรียมพื้นที่เพื่อการก่อสร้างซึ่งดำเนินการโดยคณะกรรมการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ก็ยังไม่แล้วเสร็จทั้งที่ได้เริ่มงานมาตั้งแต่ระยะเตรียมงานก่อสร้าง

การบริหารโครงการในขั้นตอนนี้สำคัญเป็นเรื่องของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง ซึ่งได้มีการลงนามว่าจ้างไว้แล้ว จะต้องเตรียมคน เครื่องมือและอุปกรณ์ก่อสร้างให้พร้อมโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้เสนอวิธีการก่อสร้างสะพานแบบ "Push Bridge" ซึ่งเป็นวิธีการ

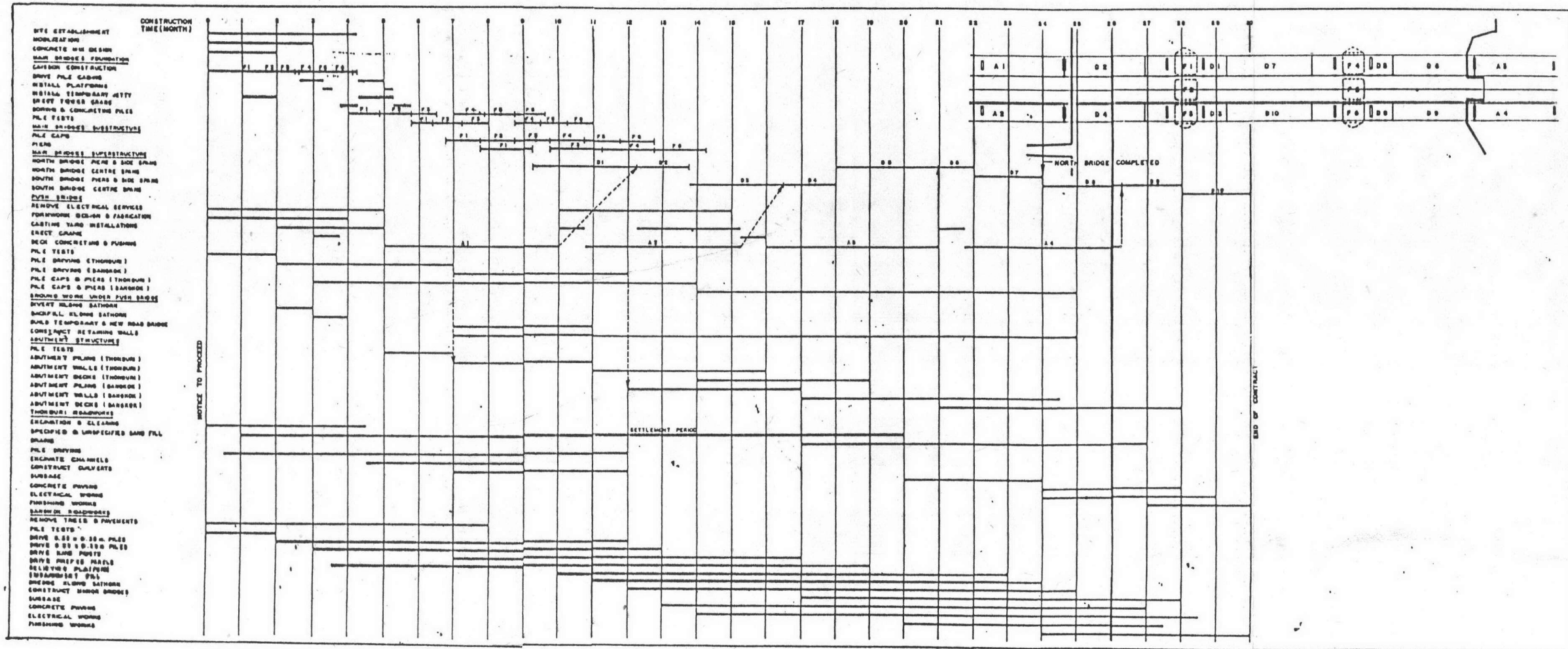
^๑กรมโยธาธิการ, "รายงานขออนุมัติว่าจ้างบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างสะพานที่ปลายถนนสาทร" ในแฟ้มเอกสารโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา, ๓ กรกฎาคม ๒๕๒๑.

ก่อสร้างที่ทันสมัยที่สุด ไม่เคยใช้สร้างที่ไหนมาก่อนในเอเชีย จะต้องนำเครื่องมือก่อสร้างมาจากประเทศฝรั่งเศส นอกจากนั้นตามเงื่อนไขของสัญญาผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดทำแผนการทำงานก่อสร้างเสนอให้วิศวกรที่ปรึกษาพิจารณาให้ความเห็นชอบภายใน ๑๔ วัน นับแต่วันเริ่มดำเนินการตามสัญญา

ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดทำแผนการดำเนินการก่อสร้างในรูปของ bar-chart แสดงลำดับของงานที่สำคัญและเวลาที่คาดว่าจะใช้เพื่อทำให้งานนั้น ๆ แล้วเสร็จ ซึ่งกิจกรรมที่สำคัญได้จัดเรียงตามลำดับไว้ในแนวตั้งคู่กันไปกับตารางเวลาในแนวนอนและมีเส้นทึบแสดงเวลาเริ่มงานและระยะเวลาที่ใช้ในแต่ละกิจกรรมและความสัมพันธ์ในด้านเวลาต่อกิจกรรมอื่น ๆ (ดูภาพหมายเลข ๑๐) และตามแผนดำเนินการก่อสร้างจริง (ดูภาพหมายเลข ๑๑) ได้ระบุจำนวนเดือนและปีไว้ตั้งแต่วันที่เริ่มสัญญาและเวลาของกิจกรรมทั้งหมดได้ถูกแยกออกเพื่อแสดงขั้นตอนการก่อสร้างของแต่ละองค์ประกอบของโครงการโดยมีลูกศรต่อเนื่องแสดงว่ากิจกรรมในแต่ละส่วนของงานนั้น ๆ และในส่วนของโครงการเกี่ยวพันกันอย่างไร เส้นเอียงที่ชี้ไปทางขวามือแสดงว่ามี "float time" หรือเวลาสำรองระหว่างการเสร็จสิ้นของกิจกรรมหนึ่งกับการเริ่มต้นของกิจกรรมถัดไป ระยะระหว่างจุดเริ่มต้นของลูกศรจนถึงปลายลูกศรแสดงระยะเวลาสำรองและความล่าช้าของกิจกรรมก่อนหน้านั้น ก็จะมีผลให้ระยะเวลาสำรองสั้นลงไป โดยไม่มีผลเสียหายต่อแผนการดำเนินงานทั้งหมด อย่างไรก็ตามอย่างไรก็ดีถ้าความล่าช้าในการดำเนินการของกิจกรรมก่อนหน้านั้นใช้เวลามากกว่าเวลาสำรองก็จะมีผลให้กิจกรรมต่อมาล่าช้าไปด้วย และจะมีผลกระทบต่อแผนการดำเนินงานทั้งหมด เส้นเอียงในแนวตั้งนั้นหมายความว่าไม่มีเวลาสำรองให้ และโดยการติดตามเส้นทางของกิจกรรมที่เชื่อมโยงด้วยเส้นตั้งผ่านโครงข่ายของแผนการดำเนินงานก็จะพบสายงานวิกฤต (critical path) ของโครงการ สายงานวิกฤตของโครงการก็คือลำดับของการปฏิบัติการซึ่งจะมีผลบังคับต่อระยะเวลาทั้งหมดของโครงการ ถ้าหากมีความล่าช้าใด ๆ เกิดขึ้นในกิจกรรมใดบนสายงานวิกฤตก็จะมีผลทำให้เกิดความล่าช้านั้น ๆ ต่อกิจกรรมที่ตามมาทั้งหมดและผลสุดท้ายจะมีผลกับระยะเวลาตามสัญญา จึงเป็นที่ชัดเจนว่างานบางงานที่ไม่ใช่กิจกรรมในสายงานวิกฤต ตามแผนการดำเนินงานเดิมจะกลายเป็นกิจกรรมในสายงานวิกฤตได้ ถ้าหากว่ามีความล่าช้าของงานมากเกินกว่าระยะเวลาสำรองที่มีให้ได้ ดังนั้นสายงานวิกฤตอาจเปลี่ยนไปได้ในระหว่างการดำเนินการโครงการ ถ้าหากมีความล่าช้าเกิดขึ้น

จะเห็นได้ว่าแผนการดำเนินการก่อสร้างได้จัดทำขึ้นอย่างเป็นระบบ ถ้าไม่มีปัญหาและอุปสรรคจนเกินไปแล้ว ย่อมจะสามารถควบคุมการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามแผนได้อย่างมี

ภาพประกอบหมายเลข ๑๐
แสดงแผนการดำเนินงานของผู้รับจ้างเหมาก่อสร้าง



ประสิทธิภาพ แต่โดยข้อเท็จจริง งานก่อสร้างก็ได้ล่าช้าออกไปจากแผนดังกล่าวเป็นเวลาเกือบ ๒ ปี ซึ่งความล่าช้าเหล่านี้ทางฝ่ายผู้รับเหมาก่อสร้าง บริษัทวิศวกรที่ปรึกษา และกรมโยธาธิการ ต่างมีความเห็นแตกต่างกันไปจนกลายเป็นข้อขัดแย้งที่ขณะนี้ (๒๕๒๘) ก็ยังหาข้อยุติไม่ได้

ผู้รับเหมาก่อสร้างเห็นว่า เหตุการณ์สำคัญ ๆ ที่เป็นสาเหตุของความยุ่งยาก และมีผลให้เกิดความล่าช้ามีดังนี้^๑

ก. ความล่าช้าของการสร้างเชิงลาดสะพานอันเนื่องมาจากความล่าช้าในการเข้าครอบครองที่ดินใน เขตทางและมีผลกระทบต่องานส่วนอื่นของโครงการด้วย

ข. ความล่าช้าของตอม่อรับเชิงลาดสะพานทางฝั่งธนบุรี อันเนื่องมาจากการได้ที่ดินในเขตทางล่าช้า

ค. ความล่าช้าในการก่อสร้างถนนทางฝั่งธนบุรี อันเนื่องมาจากการได้ที่ดินในเขตทางล่าช้า

ง. การไม่สามารถมอบที่ดินบริเวณหัวงานของโครงการให้ผู้รับจ้างเหมา

จ. ความล่าช้าในการตัดสินใจย้ายต้นไม้ในแนวถนนสาทร

ฉ. ความล่าช้าในการรื้อย้ายสิ่งสาธารณูปโภค

ช. การสั่งหยุดงานในแนวถนนสาทร

ซ. ความสูงของระดับน้ำในคลองสาทร

ฅ. ความจำเป็นที่ต้องทำงานเพิ่มขึ้นในฤดูฝน

ญ. การไม่สามารถมอบที่ดินในเขตการก่อสร้างในถนนสาทรและถนนสุรศักดิ์

โดยผู้รับเหมาก่อสร้างได้อธิบายความยุ่งยากต่าง ๆ ดังกล่าวโดยเปรียบเทียบกับแผนการดำเนินงานก่อสร้างดังรายละเอียดดังนี้

ก. ความล่าช้าของการสร้างเชิงลาดสะพานอันเนื่องมาจากความล่าช้าในการเข้าครอบครองที่ดินใน เขตทางและมีผลกระทบต่องานส่วนอื่น ๆ ของโครงการด้วย

เพื่อที่จะให้เข้าใจความสำคัญของการเข้าครอบครองที่ดินในเขตทางในแผนการดำเนินงานก่อสร้างตรงเวลา มีความจำเป็นต้องเข้าใจวิธีการก่อสร้างเชิงลาดสะพานของโครงการ โดยดูจากผังที่แนบในภาพหมายเลข ๗ ซึ่งกำกับส่วนที่เป็นเชิงลาดสะพานด้วยอักษร S และตัวสะพาน

¹Suvarn Valaisathien, STATEMENT OF CLAIM No 37, (January 1983),

ใหญ่ด้วยอักษร D

วิธีการก่อสร้างสะพานเป็นวิธีการแบบทันสมัยที่สุดที่เรียกว่า "Push Bridge" ซึ่งผู้รับเหมาได้เสนอในตอนยื่นซองประกวดราคาในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๒๑ ซึ่งจะประหยัดเวลาและลดค่าใช้จ่ายได้มาก วิธีการก่อสร้างแบบนี้ประกอบด้วยการจัดทำพื้นนั่งร้านสำหรับเทคอนกรีตทั้งสะพานที่ปลายสุดของ เขิงลาด บนนั่งร้านนี้จะติดตั้งหัวนำ (launching nose) ก่อนแล้วหล่อคอนกรีตพื้นสะพานเป็นส่วน ๆ เรียกว่า segment และครึ่งส่วนของพื้นสะพานที่หล่อเสร็จ เข้ากับหัวนำหรือส่วนของพื้นสะพานช่วงที่เสร็จก่อนหน้านี้ หัวนำและส่วนของพื้นสะพานจะค่อย ๆ ถูกผลักดันออกไปหาตัวสะพานกลางน้ำโดยวิ่งไปตามหัวเสาตอม่อซึ่งมีแผ่นรับน้ำหนักความยัดน้อยรอบอยู่ที่หัวเสา วิธีการก่อสร้างนี้ได้แสดงเป็นผังอยู่ในแบบที่แนบ (ดูภาพหมายเลข ๑๓)

ตามแผนงาน (ดูภาพหมายเลข ๑๑) ส่วนของงานที่เรียกว่า "Push Bridge" จะต้องดำเนินการในทันทีที่กรมโยธาธิการสั่งให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง เริ่มปฏิบัติงานก่อสร้างซึ่งจะมีงาน ๓ ลักษณะ ที่ผู้รับเหมาจะต้องปฏิบัติทันทีคือ การรื้อย้ายเสาไฟฟ้า การออกแบบและประกอบแบบสำหรับเทคอนกรีตและการทดสอบการรับน้ำหนักของเสา เข็ม ในลักษณะงานเหล่านี้กิจกรรมที่วิกฤตที่สุดก็คือการตอกเสา เข็มที่จะทดสอบและงานส่วนนี้ยังเริ่มไม่ได้จนกว่าการผลิตเสา เข็มที่จะตอกเสร็จเรียบร้อย เสาเข็มที่ทดสอบการรับน้ำหนักนี้มีความจำเป็น เพื่อให้เกิดความแน่ใจว่าขนาดความยาวที่ต้องการของเสา เข็มสามารถจะรับน้ำหนักที่มากคบนตอม่อโดยโครงสร้าง เขิงลาดสะพานได้ งานส่วนนี้กำหนดไว้ว่าจะใช้เวลา ๒ เดือนและหลังจากนั้นการตอกเข็มสำหรับตอม่อรับ เขิงลาดสะพานฝั่งธนบุรีด้านเหนือจะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยเริ่มจากปลายด้านตะวันตกของ เขิงลาดในบริ เวณที่จะติดตั้งพื้นนั่งร้านสำหรับเทคอนกรีต

แผนงานการก่อสร้างแสดงไว้ว่า หลังจากงานตอกเข็มเริ่มไปแล้ว ๑ เดือน การเทคอนกรีตยึดหัว เข็มและการก่อสร้างตอม่อจะต้องเริ่มดำเนินการ ในขณะที่เดียวกันการติดตั้งพื้นนั่งร้านสำหรับเทคอนกรีตก็จะต้องเริ่มไปพร้อมกันด้วย แสดงว่า เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์การเทคอนกรีตบริเวณหัวงานแล้วเสร็จ งานก่อสร้างพื้นสะพานซึ่งประกอบด้วย การประกอบของหัวนำของ "Push Bridge" พร้อมกับการหล่อชิ้นส่วน S1 ของเขิงลาดสะพานจะต้องเริ่มกิจกรรมวิกฤตในขั้นตอนนี้ก็คือ การติดตั้งนั่งร้านเทคอนกรีต ส่วนการก่อสร้างตอม่อ 1N และ 2N ซึ่งอยู่ใต้พื้นนั่งร้านเทคอนกรีตก็เกือบจะอยู่ในขั้นวิกฤต

เมื่องานหล่อพื้นสะพานดำเนินการไปถึงชิ้นส่วน S3 การก่อสร้างตามเวลาของการเทคอนกรีตยึดหัว เข็ม และตอม่อก็กลายเป็นกิจกรรมวิกฤตทั้งหมด ถ้าหากงานส่วนนี้ไม่สามารถดำเนินการ

การให้แล้ว เสร็จทันเวลาก็ไม่สามารถจะดันพื้นสะพาน เเชิงลาดไปข้างหน้าได้ เนื่องจากไม่มีตอม่อที่จะรับชิ้นส่วนสะพานตัวหน้า เข้าไปประกบกับหัวน้ำ สถานการณ์นี้ยังคงอยู่ในสภาพวิกฤตตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง เเชิงลาดสะพานฝั่งธนบุรีด้านเหนือ เมื่อเเชิงลาดส่วนนี้สร้างเสร็จกิจกรรมวิกฤตก็เปลี่ยนไปเป็นการ เคลื่อนย้ายพื้นนั่งร้าน เทคอนกรีตไปด้าน เเชิงลาดฝั่งธนบุรีด้านใต้ เนื่องจากการ เทคอนกรีตยึดหัว เข็มและตอม่อสามารถดำเนินการติดต่อกันไปได้ โดยไม่ต้องหยุดชะงักในระหว่างการย้ายพื้นนั่งร้าน ดังนั้นกิจกรรมเหล่านี้ก็หมดสภาพวิกฤตไปและ เกิดเวลาสำรองขึ้น อย่างไรก็ตาม เวลาสำรองนี้ได้ค่อย ๆ ลดลงไปเมื่อการก่อสร้าง เเชิงลาดสะพานฝั่งใต้คืบหน้าไปใกล้ริมแม่น้ำ

หลังจากการก่อสร้าง เเชิงลาดทางฝั่งธนบุรีแล้ว เสร็จ ตามแผนงานได้กำหนดให้ย้ายงานไปทางด้านฝั่งกรุงเทพฯ เพื่อทำการก่อสร้าง เเชิงลาดสะพานด้านเหนือ ในการย้ายจากด้านหนึ่งของแม่น้ำนั้นกิจกรรมก็คือการ เคลื่อนย้ายปั้นจั่นที่ใช้เทคอนกรีต และยังมีกิจกรรมซึ่งกลายสภาพมาเป็นกิจกรรมวิกฤตคือ การเทคอนกรีตยึดหัว เข็มและการก่อสร้างตอม่อ

การ เริ่มและการ เสร็จสิ้นของการก่อสร้าง เเชิงลาดสะพานด้าน เหนือฝั่งกรุงเทพฯตาม เวลา เป็นสิ่งสำคัญมาก โดยจะ เห็นได้ว่ามีความสัมพันธ์ที่สำคัญระหว่าง เวลา เสร็จสิ้นของชิ้นส่วน S7 ของ เเชิงลาดและ เวลา เริ่มต้นของชิ้นส่วน S6 ของพื้นสะพานช่วงริมตลิ่งของตัวสะพานจะใช้ ตอม่อรองรับร่วมกันคือ ตอม่อ 11N และหัวน้ำของเเชิงลาดจะไม่สามารถผ่านตอม่อ 11N ได้ถ้าหากว่าชิ้นส่วน S6 ถูกผลักดันออกจากพื้นนั่งร้าน การรื้อย้ายหัวน้ำซึ่งประกอบด้วย ๔ ชิ้นส่วนก็จะ ดำเนินการไปหลังจากที่หัวน้ำผ่านตอม่อ 11N ไปแล้ว

ความสัมพันธ์ต่อเรื่องนี้ตามแผนงาน เดิมอยู่ในสายงานวิกฤตโดยการทำงานของชิ้นส่วน D6 จะต่อกับการแล้ว เสร็จของชิ้นส่วน S7 อย่างไรก็ตามความสัมพันธ์วิกฤตนี้จะเกิดขึ้นก่อนหน้านี้นี้เนื่องจากเมื่อการผลักดันชิ้นส่วน S6 ซึ่งถือเป็นตัวกำหนดการ เสร็จสิ้นชิ้นส่วน D6 ก็สามารถจะ เริ่มงาน ได้ อย่างไรก็ตามสภาพการณ์นี้ก็ยังคงวิกฤตอยู่ โดยดูได้จากการ เปรียบเทียบระหว่างระยะเวลา การก่อสร้างของชิ้นส่วนพื้นสะพานที่เหมือนกันคือ ชิ้นส่วน D1+D2, D3+D4 และ D8+D9 ระยะเวลาของชิ้นส่วน D6 นั้นสั้น ในขณะที่ระยะเวลาของชิ้นส่วน D5ยาว แม้ว่าผลบวกของระยะเวลาของทั้ง ๒ ช่วงนี้ถูกต้องตามแผนงาน ดังนั้น เวลาเริ่มงานที่ถูกต้องของชิ้นส่วน D6 จะตรงกันกับ เวลา เสร็จสิ้นของชิ้นส่วน S6 และปล่อยให้ เวลาการก่อสร้างตัวสะพานตามแผนงาน เป็นไปตาม เดิม

ชิ้นส่วน D9 ของตัวสะพานก็แสดงไว้ว่าอยู่ในสายงานวิกฤตโดยต่อเนื่องกับการ เสร็จสิ้นของชิ้นส่วน S7 ของเเชิงลาดฝั่งกรุงเทพฯด้านใต้ ถ้าหากจะพิจารณาตามรายละเอียดที่กล่าวถึงใน

ย่อน้ำที่ผ่านมาแล้ว ในช่วงนี้ควรจะมีเวลาสำรองเท่ากับเวลาระหว่างการแล้วเสร็จของชิ้นส่วน S6 และ S7 ของเชิงลาด อย่างไรก็ตามแผนงานดำเนินการก่อสร้างตัวสะพานเองก็วิกฤตอยู่แล้ว เนื่องจากไม่มีเวลาสำรองสำหรับการก่อสร้างชิ้นส่วนพื้นสะพาน ดังนั้นถ้าความล่าช้าเกิดขึ้นระหว่างชิ้นส่วน D5 และ D6 อันเนื่องมาจากเชิงลาดสะพานทางฝั่งกรุงเทพฯด้านเหนือเสร็จช้าก็มีผลให้การก่อสร้างตัวสะพานแล้วเสร็จช้าตามไปด้วย

ที่ปลายสุด เชิงลาดสะพานทั้งสองด้านจะมีตอม่อรับ เชิงลาดซึ่งจะทำหน้าที่เป็นทางวิ่งจากระดับพื้นดินมายัง เชิงลาดที่ยกระดับ ช่วงสุดท้ายของตอม่อรับ เชิงลาดที่อยู่ติดกับ เชิงลาดจะหุ้มปลายของพื้นเชิงลาดไว้ด้วย ดังนั้นช่วงสุดท้ายนี้ก็จะยังทำการก่อสร้างไม่ได้จนกว่าชิ้นส่วน S7 ของแต่ละ เชิงลาดจะก่อสร้างแล้วเสร็จ มีผลให้การก่อสร้างช่วงสุดท้ายของตอม่อรับ เชิงลาดต้องรอจนกว่าการรื้อย้ายพื้นนั่งร้านที่ใช้ เทคอนกรีตชิ้นส่วนสุดท้ายของ เชิงลาดหลังสุดแล้วเสร็จ ความต่อเนื่องระหว่าง เชิงลาดฝั่งกรุงเทพฯด้านใต้และตอม่อรับ เชิงลาดฝั่งกรุงเทพฯด้านใต้ดังแสดงไว้ในแผนงานก่อสร้างแล้ว

ในการทบทวนสายงานวิกฤตของแผนงานก่อสร้างที่กำหนดไว้ในส่วนนี้ได้แสดงให้เห็นว่าความล่าช้าใด ๆ ต่อการก่อสร้างเชิงลาดเหล่านี้จะทำให้เกิดความล่าช้าขึ้นต่อการก่อสร้างตัวสะพานและตอม่อรับ เชิงลาดด้วยตาม เวลาของความล่าช้านั้น ๆ เนื่องจากได้เกิดความล่าช้าขึ้นจริงและล่าช้าจนมีผลเสียหายอันเนื่องมาจากปัญหาและอุปสรรคในการเวนคืนที่ดินในเขตทางของเชิงลาดไม่ได้ตามกำหนดและความล่าช้าเหล่านี้มีผลให้เกิดความเสียหายต่อแผนการก่อสร้างเชิงลาดตัวสะพาน ตอม่อรับ เชิงลาดสะพานและงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

ตามแผนงานก่อสร้างการเริ่มงาน "Push Bridge" ทางฝั่งธนบุรีด้านเหนือขึ้นอยู่กับเวลาแล้วเสร็จของตอม่อ 1N และ 2N และเวลาแล้วเสร็จของตอม่อทั้งสองก็ขึ้นอยู่กับ การเริ่มงานตอกเข็มรับตอม่อ แผนงานได้แสดงไว้ด้วยว่าเวลาที่น้อยที่สุดที่ใช้ในระหว่างการเริ่มตอกเข็มจนกระทั่งเริ่ม เทคอนกรีตยึดหัวเข็มใช้เวลา ๑ เดือน เวลาที่แผนงานจะยอมให้ได้ในการตอกเข็มทั้งหมดจำนวน ๔๕๖ ต้น สำหรับเชิงลาดฝั่งธนบุรีนั้นใช้เวลา ๕ เดือน จำนวนเข็มที่จะตอกได้ต่อตอม่อ 1N จำนวน ๒๑ ต้นและตอม่อ 2N จำนวน ๔๐ ต้น ดังนั้นระยะเวลาในการตอกเข็มสำหรับตอม่อ 1Nจึงสามารถคำนวณได้ง่าย ๆ ว่าจะใช้เวลา ๐.๑๗๖ เดือน หรือ ๕-๖ วันและในทำนองเดียวกันสำหรับตอม่อ 2N จะใช้เวลา ๑๒ วัน การตอกเข็มตอม่อ 1N ควรจะเริ่มตามแผนงานในวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๒๒ และสำหรับตอม่อ 1N ควรจะเริ่มตามมาในวันที่ ๖หรือ๗ เมษายน ๒๕๒๒ เนื่องจากไม่ได้กำหนดลำดับไว้ว่าควรทำการเทคอนกรีตยึดหัวเข็มตอม่อชุดไหน

ก่อน การตอกเข็มของตอม่อ 2N ก็จะสามารถดำเนินการก่อนตอม่อ 1N ได้ และการตอกเข็มของตอม่อ 1N สามารถจะเริ่มได้อย่างช้าที่สุดถึงวันที่ ๑๓ เมษายน ๒๕๒๒ โดยไม่มีผลกระทบต่อแผนงาน

แต่ในความเป็นจริงปรากฏว่าไม่สามารถจะตอกเข็มสำหรับตอม่อ 1N ได้จนกระทั่งถึงวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๒๒ อันเนื่องมาจากการได้เข้าครอบครองที่ดินที่ใช้ก่อสร้างล่าช้าซึ่งสามารถจะแสดงให้เห็นชัดเจนโดยการเปรียบเทียบลำดับของการเทคอนกรีตยึดหัวเข็มตามที่วางแผนไว้กับลำดับที่ได้ปฏิบัติจริงดังนี้^๑

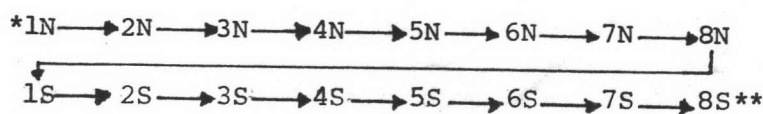
คอนกรีตยึดหัวเข็ม		ที่วางแผนไว้		ที่ก่อสร้างจริง
หมายเลข	ลำดับ	วันที่แล้วเสร็จ	ลำดับ	วันที่แล้วเสร็จ
1N	๑	ต้นเดือนมิ.ย. ๒๕๒๒	๙	๒๐ ต.ค. ๒๕๒๒
2N	๒	ปลายเดือนมิ.ย. ๒๕๒๒	๘	๑๐ ต.ค. ๒๕๒๒
3N	๓	กลางเดือนก.ค. ๒๕๒๒	๗	๖ ต.ค. ๒๕๒๒
4N	๔	ต้นเดือนส.ค. ๒๕๒๒	๖	๑๔ ก.ย. ๒๕๒๒
5N	๕	ปลายเดือนส.ค. ๒๕๒๒	๔	๒๔ ส.ค. ๒๕๒๕
6N	๖	กลางเดือนก.ย. ๒๕๒๒	๑	๑๑ ก.ค. ๒๕๒๒
7N	๗	ต้นเดือนต.ค. ๒๕๒๒	๑๐	๔ ธ.ค. ๒๕๒๒
8N	๘	ปลายเดือนต.ค. ๒๕๒๒	๑๒	๑๗ มี.ค. ๒๕๒๓
1S	๙	กลางเดือนพ.ย. ๒๕๒๒	๑๔	๑๑ มี.ย. ๒๕๒๓
2S	๑๐	ต้นเดือนธ.ค. ๒๕๒๒	๑๓	๑๓ พ.ค. ๒๕๒๓
3S	๑๑	ปลายเดือนธ.ค. ๒๕๒๒	๑๖	๒ ธ.ค. ๒๕๒๓
4S	๑๒	กลางเดือนม.ค. ๒๕๒๓	๔	๑๐ ก.ย. ๒๕๒๒
5S	๑๓	ต้นเดือนก.พ. ๒๕๒๓	๒	๒๖ ก.ค. ๒๕๒๒
6S	๑๔	ปลายเดือนก.พ. ๒๕๒๓	๓	๑๑ ส.ค. ๒๕๒๒
7S	๑๕	กลางเดือนมี.ค. ๒๕๒๓	๑๑	๒๘ ส.ค. ๒๕๒๒
8S	๑๖	สิ้นสุดเดือนมี.ค. ๒๕๒๓	๑๔	๒๗ พ.ค. ๒๕๒๓

หรือจะแสดงความสัมพันธ์ด้วยไดอะแกรมโดยใช้เครื่องหมาย * สำหรับตอม่อตัวแรกและ **

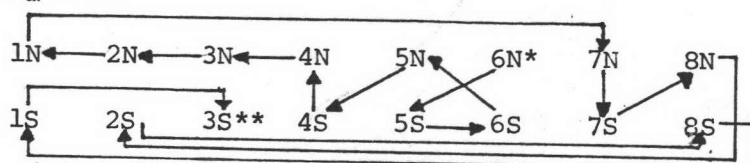
¹ op.cit., No 57, p. 14.

สำหรับคอม่อสุดท้ายได้ดังนี้

ขั้นตอนที่วางแผนไว้



ขั้นตอนที่ปฏิบัติจริง



ข. ความล่าช้าต่อโครงสร้างรับเชิงลาดสะพานฝั่งธนบุรีอันเนื่องมาจากการได้ที่ดินในเขตทางเข้า

ดินในเขตทางเข้า

นอกจากการก่อสร้างคอม่อรับเชิงลาดทางฝั่งธนบุรีจะต้องขึ้นอยู่กับระยะเวลาแล้วเสร็จของเชิงลาดแล้ว งานโครงสร้างส่วนนี้ยังได้รับการขัดขวางจากการที่ไม่สามารถเข้าครอบครองที่ดินในบริเวณการก่อสร้างได้ ทำให้งานโครงสร้างเหล่านี้เสร็จล่าช้าลงไป

ค. ความล่าช้าของถนนฝั่งธนบุรี อันเนื่องมาจากการเข้าครอบครองที่ดินในเขตทางเข้า

ปัญหาการเวนคืนที่ดินและการมอบพื้นที่ในเขตทางฝั่งธนบุรีก็มีผลกระทบต่องานก่อสร้างในส่วนนี้ เพราะว่าการมอบพื้นที่เป็นไปอย่างล่าช้ากว่าแผนการก่อสร้างและไม่ต่อเนื่องแบบได้แปลงเว้นแปลงทำให้เป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้าง

ง. ข้อผิดพลาดในการมอบสิทธิในการครอบครองที่ดินบริเวณห้วงงานก่อสร้าง

การเข้าครอบครองที่ดินบริเวณห้วงงานได้รับมาในลักษณะได้ทีละแปลงและไม่สมบูรณ์ เพราะที่ดินที่ได้นอกจากจะผืนเล็กเกินไปแล้ว ยังมีเศษวัสดุอุปกรณ์ตักค้างอีกมากมายจนไม่สามารถปฏิบัติงานได้สะดวกและมีเนื้อที่ไม่เพียงพอที่จะกองวัสดุก่อสร้างและอุปกรณ์ ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวนี้ก็มีผลต่อความล่าช้าของงานก่อสร้างด้วย

จ. ความล่าช้าในการตัดสินใจรื้อย้ายต้นไม้ในแนวถนนสาทร กรุงเทพมหานครได้รับมอบให้เป็นผู้รื้อย้ายต้นไม้บริเวณริมถนนสาทรซึ่งเป็นสมบัติของกรุงเทพมหานคร แต่การเริ่มต้นรื้อย้ายต้นไม้ทั้งหมดได้ล่าช้าไปเป็นเวลา ๑๐ สัปดาห์ จึงมีผลให้งานก่อสร้างล่าช้าไปด้วย งานก่อสร้างเริ่มต้นที่ล่าช้าก็คือการตอกเข็มสำหรับทดสอบและตอกเข็มจริง ทั้งนี้เพราะว่าบั้นจั่นตอกเข็มสำหรับเข็มทดสอบของสะพานย่อยจะต้องเคลื่อนย้ายไปตามทางเท้า ด้านติดกับด้านใต้ของคลองหรือตามแนวถนนสาทรใต้และต้นไม้ตลอดแนวถนนสาทรจะต้องรื้อย้ายออกไปเพื่อสะดวกต่อการ

เคลื่อนย้ายเงินจั่นดอกเข็ม

ฉ. ความล่าช้าในการรื้อถอนและการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ผู้รับเหมาอ้างว่าได้รับความเดือดร้อนจากการล่าช้า การหยุดชะงัก และการคลาดเคลื่อนตลอดระยะเวลาการบริหารงานอันเนื่องมาจากความล่าช้าของการรื้อถอนและการย้ายสิ่งสาธารณูปโภค ผู้รับเหมาได้จัดส่งแผนงานที่แสดงถึงกำหนดวันที่ผู้รับเหมาต้องการรื้อหรือย้ายสาธารณูปโภคในระหว่างถนนเจริญนครและถนนพระรามที่ ๔ และได้มีการแจกแจงแผนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบแล้ว แต่ก็ยังเผชิญกับความล่าช้า การหยุดชะงักและการคลาดเคลื่อนของงานและเกิดการสูญหายอันมีผลมาจากความล่าช้าในการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและอุปสรรคจากการไฟฟ้านครหลวง การประปานครหลวงและองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย เช่น หมายกำหนดการของกิจกรรมและการเปรียบเทียบวันที่คาดว่าจะรื้อย้ายหรือรื้อน้ำกลับ เข้าผังที่เดิมกับวันที่ได้ปฏิบัติจริง พอจะกล่าวได้ว่าระดับความล่าช้าและความคลาดเคลื่อนของงานมีผลให้เห็นได้โดยการเปลี่ยนแปลงในแผนงานและขั้นตอนการทำงานอยู่เสมอ ในบางโอกาสผู้รับเหมาต้องถูกห้ามทำงานในบริเวณซึ่งพร้อมที่จะเข้าไปดำเนินการได้และในบางโอกาสผู้รับเหมาต้องหยุดงานรอนกว่างานของการไฟฟ้านครหลวง การประปานครหลวงและองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยแล้วเสร็จ

ช. การสั่งหยุดงานในแนวถนนสาทร ผู้รับเหมาเห็นว่าการตัดสินใจล่าช้าของกรมในบางเรื่องมีผลให้งานก่อสร้างหยุดชะงัก เช่น การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน เดิมได้กำหนดให้มีการเตรียมการเพื่อสร้างระบบขนส่งมวลชนในโครงการนี้ด้วย ในขณะที่ผู้รับเหมากำลังดำเนินการ กรมก็สั่งผู้รับเหมาหยุดงาน เพราะรัฐบาลมีนโยบายไม่แน่นอนว่าจะสร้างหรือไม่ การสร้างประตุน้ำก็เช่นกัน การสั่งให้หยุดงานบ่อย ๆ ทำให้เกิดเวลาสูญเปล่าโดยผู้รับเหมาต้องรับภาระด้านค่าใช้จ่าย

ซ. ความสูงของระดับน้ำในคลองสาทร ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เริ่มงานก่อสร้างพื้นช่วยรับน้ำหนักในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๒๒ ซึ่งเป็นระยะเวลาหลังฤดูฝนแต่ก็ได้ประสบกับความลำบากในทันทีที่เริ่ม เนื่องจากกระดับน้ำในคลองสูงมากจนทำให้บริเวณที่ขุดเต็มไปด้วยน้ำ เพราะคลองสาทรเชื่อมกับคลองอื่นๆ ในกรุงเทพฯ และโดยปกติจะระบายน้ำลงสู่อ่าวโมงค์ใต้ถนนพระรามที่ ๔ นอกจากนี้ยังเชื่อมต่อลงแม่น้ำเจ้าพระยาโดยทางช่วงใต้คลองช่องนนทรีที่ทางออกสู่อ่าวแม่น้ำมีประตูบานเลื่อนสำหรับควบคุมการปล่อยน้ำ น้ำจากคลองสาทรที่จะไหลออกอ่าวโมงค์ใต้ถนนพระรามที่ ๔ ก็ควบคุมโดยประตูน้ำบานเลื่อนเช่นกัน แต่น้ำจะระบายออกไปได้ก็ต่อเมื่อเครื่องสูบน้ำที่ปลายอ่าวโมงค์ริมแม่น้ำจะเดิน เครื่องเท่านั้น ซึ่งเครื่องสูบน้ำจะเดิน เป็นเวลาในระหว่างฤดูแล้งเพื่อ

ประหยัดน้ำมัน ส่วนในฤดูฝนเครื่องจะเดินตลอดเวลาเพื่อจะระบายน้ำในคลอง ความสูงของระดับน้ำในคลองได้มีผลต่อความก้าวหน้าของงานติดต่อกันไปในงานสร้างพื้นช่วยรับน้ำหนักความยาว ๖๐๐๐ เมตร ตั้งแต่เริ่มต้นเดือนพฤศจิกายน ๒๕๒๒ จนกระทั่งกลางเดือนมีนาคม ๒๕๒๔ (ยกเว้นช่วงระยะ ๓ เดือนของฤดูร้อนปี ๒๕๒๓)

ณ. ความจำเป็นที่ต้องทำงานเพิ่มในฤดูฝน เนื่องจากการหยุดชะงักของแผนงานก่อสร้างอันเนื่องจากปัญหาการเวนคืนที่ดิน ทำให้ผู้รับเหมาต้องทำงานพื้นทางและผิวจราจรคอนกรีตในระหว่างช่วงฤดูฝนจากเดือนพฤษภาคม ๒๕๒๔ ถึงตุลาคม ๒๕๒๔ การทำงานในช่วงฤดูฝนทำให้อัตราก้าวหน้าของงานเป็นไปได้ช้ากว่าปกติ มีผลให้ผู้รับเหมาต้องเพิ่มทรัพยากรและชั่วโมงการทำงานเพิ่มขึ้น

ญ. การไม่สามารถมอบที่ดินใน เขตทางของถนนสาทรและถนนสุรศักดิ์. ตามแบบเดิมได้กำหนดให้มีการขยายถนนสุรศักดิ์ให้มีช่องทางจราจร ๑๒ ช่องแต่ปรากฏว่าไม่สามารถเวนคืนที่ดินบริเวณก่อสร้างได้ จึงได้ยกเลิกงานขยายถนนสุรศักดิ์ ต้องปรับปรุงแบบถนนบริเวณดังกล่าวใหม่ ผู้รับเหมาต้องหยุดงานรวมทั้งปัญหาด้านการจราจรก็เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการทำงานเช่นกัน

กรมโยธาธิการในฐานะคู่สัญญาที่ยอมรับในปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบางส่วน โดยเฉพาะปัญหาด้านการเวนคืนที่ดิน และได้พยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเต็มที่ แต่เนื่องจากการดำเนินการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานและหลายองค์กร เพื่อจะได้ทราบถึงปัญหาและข้อจำกัดในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นในโครงการจะได้ทำความเข้าใจโครงสร้างของการบริหารงานโครงการต่อไป

กรมโยธาธิการได้ตั้งหน่วยงานพิเศษบริหารงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งรวมทั้งบริหารงานโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชด้วย หน่วยงานพิเศษนี้มีลักษณะ เป็นหน่วยงานภายในกองแบบแผนขึ้นตรงต่อรองอธิบดี นอกจากนั้นการดำเนินการก่อสร้างตามโครงการยังมีคณะกรรมการบริหารโครงการซึ่งมีอธิบดีกรมโยธาธิการเป็นประธาน และมีผู้อำนวยการโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นกรรมการ และเลขานุการ ทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาและบริหารงานโครงการตามมติคณะรัฐมนตรี และมีหน่วยงานประจำของกรมโยธาธิการคอยช่วยเหลือสนับสนุนในงานที่เกี่ยวข้องกับงานประจำที่กองหรือหน่วยงานนั้น ๆ รับผิดชอบอยู่ ลักษณะการจัดองค์การดังแผนภูมิหมายเลข ๔

อาจพิจารณาศึกษาองค์ประกอบขององค์การบริหารโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชได้ดังต่อไปนี้

- ก. คณะกรรมการบริหารโครงการ
- ข. กระทรวงมหาดไทย
- ค. กรมโยธาธิการ
- ง. หน่วยงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
- จ. หน่วยงานประจำภายในกรมโยธาธิการที่เกี่ยวข้อง

ก. คณะกรรมการบริหารโครงการ ดังได้กล่าวมาแล้วว่าโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เป็นโครงการใหญ่จำเป็นต้องระดมความรู้ความสามารถของผู้ทรงคุณวุฒิหลายสาขาหลายหน่วยงานเข้ามาช่วยกันทำงาน เพื่อวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ได้รับการปฏิบัติให้สัมฤทธิ์ผลตามที่ปรารถนาโดยประการฉะนี้ รูปแบบของการบริหารงานตามโครงการนี้ คณะรัฐมนตรีจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่งขึ้นบริหารงานซึ่งเป็นรูปการบริหารที่ต้องอาศัยความร่วมมือประสานงานของเจ้าหน้าที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการโดยตลอด ลักษณะของการทำงานแบบคณะกรรมการนี้มีผู้ให้ความเห็นไว้ว่าหมายถึง "กลุ่มบุคคลที่มาริฉฉฉฉ (decision) ปรึกษาร่วมกันโดยวิธีการออกเสียง (voting)"^๑ โดยนัยนี้มติของที่ประชุมคณะกรรมการจึงเป็นแนวทางการปฏิบัติงานของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ฉะนั้นผลการปฏิบัติงานจะมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใด จึงขึ้นอยู่กับ การคัดเลือกหรือแต่งตั้งบุคคลที่เข้าร่วมเป็นกรรมการว่าจะมีคุณสมบัติและมีทักษะ (quality and skills) ในงานที่ตนได้รับมอบหมายให้เป็นกรรมการมากน้อยเพียงใด มีความสามารถที่จะทำงานร่วมกับกลุ่มได้แค่ไหน มีความตั้งใจที่จะพิจารณาข้อคิดเห็นที่แตกต่างกับตนหรือไม่ สามารถที่จะประสานความคิดเห็นของตนกับบุคคลอื่นเพียงใด ตลอดจนมีใจกว้างพอที่จะเคารพความคิดเห็นของบุคคลอื่นที่ตนไม่เห็นด้วยหรือไม่^๒

การที่โครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชใช้วิธีการบริหารงานเป็นรูปคณะกรรมการ ซึ่งเป็นการบริหารงานแบบการใช้อำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ เป็นคณะบุคคล^๓

¹ Duncan Black, "Committee and Motions" The Theory of Committees and Elections, (London: Cambridge University, Press, 1958), p. 1.

² Mary F. Sargent, "Qualifications for Committee Members" Making Committee Work, (Swarthmore: Assignment in Management, 1966), p. 10.

³ ประทาน คงฤทธิ์ศึกษากร, "การใช้ระบบคณะกรรมการในการบริหาร" วารสารรัฐประศาสนศาสตร์, ปีที่ ๖ ฉบับที่ ๑ (กรกฎาคม ๒๕๐๘), หน้า ๒๘.

ควบคุมงานและสั่งการงาน และคณะบุคคลเหล่านี้ได้รับการแต่งตั้งมาจากส่วนราชการหลายแห่ง ทำให้คณะกรรมการดังกล่าวกลายเป็นคณะกรรมการระหว่างส่วนราชการต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ต่อกันในรูปคณะกรรมการแบบรูปนัยและคณะกรรมการแบบอรูปนัย คณะกรรมการแบบแรกมีวัตถุประสงค์และหน้าที่ความรับผิดชอบที่กำหนดไว้เด่นชัดตามคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ ส่วนคณะกรรมการแบบหลัง หากเป็นคณะกรรมการที่มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันภายในกลุ่มอย่างกว้างขวางเป็นกันเองแล้ว จะมีผลทำให้คณะกรรมการแบบรูปนัยกลายเป็นคณะกรรมการที่ทรงประสิทธิภาพสามารถปฏิบัติงานให้เป็นไปตามความเห็นของกลุ่มได้โดยแท้จริง^๑ เมื่อเป็นเช่นนี้ความรับผิดชอบเป็นกลุ่มก็จะเกิดขึ้นและงานของคณะกรรมการก็จะได้รับการปฏิบัติให้สัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ของโครงการที่ตั้งไว้ได้ดียิ่งขึ้น ฉะนั้นจึงพอจะสรุปได้ว่าความสามารถของคณะกรรมการต้องเป็นบุคคลที่รอบรู้หน้าที่และวัตถุประสงค์ของงานที่ตนได้รับมอบหมาย ต้องเป็นบุคคลที่มีจินตนาการและความกล้าที่จะยอมรับการปฏิบัติตามแนวความคิดใหม่ ๆ คณะกรรมการต้องเป็นผู้มีประสบการณ์พื้นฐานของงานที่ตนรับผิดชอบพอสมควร เพื่อว่าจะได้ไม่กลายเป็นบุคคลที่คิดหรือเห็นแต่ประโยชน์เฉพาะด้านของการทำงานเท่านั้น^๒

การแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติแต่งตั้งเมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๑๖^๓ คณะกรรมการดังกล่าวได้รับการแต่งตั้งจากเจ้าหน้าที่ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องในการวางแผนโครงการดำเนินการก่อสร้างตามโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสาทร คณะกรรมการชุดนี้มีหน้าที่พิจารณา กำหนดเงื่อนไขและขอบเขตของงานตามโครงการ ทำการคัดเลือกและว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานตามโครงการ พิจารณาการประกวดราคาก่อสร้างสะพานและทำหน้าที่ประสานโครงการและควบคุมการดำเนินโครงการจนแล้วเสร็จ และมีอำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวกับงานในหน้าที่ของคณะกรรมการ คณะกรรมการดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสาทรนี้ประกอบด้วย^๔

¹ Mary F. Sargent, Making Committee Work, (Swarthmore: Assignment in Management, 1966), p. 3.

² Mary F. Sargent, "Qualification for Committee Members," p. 10.

³ กรมโยธาธิการ, "ความเป็นมาของโครงการ," หน้า ๗.

⁴ เรื่องเดียวกัน.

- | | |
|--|------------------------------------|
| ๑. ดร.สิริลักษณ์ จันทรางศุ ปลัดกระทรวงคมนาคม | เป็นประธานกรรมการ |
| ๒. อธิบดีกรมโยธาธิการ | เป็นกรรมการ |
| ๓. ผู้แทนสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง | เป็นกรรมการ |
| ๔. ผู้แทนสำนักงบประมาณ | เป็นกรรมการ |
| ๕. ผู้แทนกรุงเทพมหานคร | เป็นกรรมการ |
| ๖. ผู้แทนกองทัพเรือ | เป็นกรรมการ |
| ๗. ผู้แทนกรมอัยการ | เป็นกรรมการ |
| ๘. ผู้แทนกรมทางหลวง | เป็นกรรมการ |
| ๙. ศจ.ชัย มุกตพันธ์ | เป็นกรรมการ |
| ๑๐. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ | เป็นกรรมการและเลขานุการ |
| ๑๑. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ | เป็นกรรมการและผู้ช่วย
เลขานุการ |

ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐมนตรี ทำให้คณะกรรมการชุดนี้ต้องสิ้นสภาพไปด้วย คณะรัฐบาลใหม่ได้แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสาทรใหม่อีกครั้งหนึ่งเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๗ มีการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของคณะกรรมการบางท่าน กล่าวคือ ได้แต่งตั้งให้อธิบดีกรมโยธาธิการ เป็นประธานคณะกรรมการ แทนปลัดกระทรวงคมนาคม และแต่งตั้งให้นายทองจุล สิงหกุล นายช่างพิเศษ กองแบบแผน กรมโยธาธิการ เป็นกรรมการและเลขานุการ แทนผู้แทนของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ส่วนกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการให้ตัดออก นอกนั้นยังคงเป็นไปตามเดิม และต่อมาเมื่อนายทองจุล สิงหกุล ได้เลื่อนขึ้นดำรงตำแหน่งรองอธิบดีกรมโยธาธิการ นายจินดา กุลวัทธิธ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการและเลขานุการแทน

จะเห็นได้ว่าคณะกรรมการดังกล่าวประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานเป็น เจ้าของโครงการ อันได้แก่ กรมโยธาธิการ และหน่วยงานซึ่งคุมนโยบายการวางแผนและนโยบายการใช้งบประมาณอันได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงบประมาณและหน่วยงานที่เกี่ยวกับการจัดหาเงินกู้คือ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง นอกนั้นเป็นเจ้าหน้าที่ที่ต้องมีการติดต่อประสานงาน ผู้เชี่ยวชาญและระเบียบของทางราชการ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง กองทัพเรือ และกรมอัยการ

ข. กระทรวงมหาดไทย ระยะแรกการดำเนินงานของคณะกรรมการบริหารโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ประธานคณะกรรมการนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยตรง เพราะถือว่าโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชก็ดี คณะกรรมการบริหารโครงการก็ดี คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติและแต่งตั้งโดยตรง แต่ต่อมาเกิดปัญหาในทางปฏิบัติที่ว่า เรื่องที่เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาบางเรื่อง ปลัดกระทรวงหรือรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงมหาดไทยไม่รู้ เรื่องหรือไม่มีโอกาสได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ก่อน และเมื่อถูกทวงถามในที่ประชุมบางครั้งก็ไม่สามารถให้รายละเอียดได้ ต่อมากระทรวงมหาดไทยจึงได้ออกเป็นระเบียบว่า เรื่องที่จะเสนอให้คณะรัฐมนตรีทราบหรือพิจารณาต้องเสนอให้ปลัดกระทรวงมหาดไทยทราบก่อน แล้วปลัดกระทรวงฯจะนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีเอง ดังนั้นการดำเนินงานตามโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชก็ต้องอยู่ภายใต้ระเบียบดังกล่าวด้วย ในทางปฏิบัติเมื่อคณะกรรมการบริหารโครงการพิจารณาอนุมัติเป็นประการใดแล้วก็ เป็นหน้าที่ของกรมโยธาธิการที่จะดำเนินการตามระเบียบการบริหารราชการประจำโดยทั่ว ๆ ไป ซึ่งต้องเสนอผ่านกระทรวงในฐานะผู้บังคับบัญชาของกรมโยธาธิการไปตามลำดับชั้น

ค. กรมโยธาธิการ มีบทบาทในการบริหารงานโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ๒ สถานะ ๆ แรกในระดับอำนวยการ อธิบดีกรมโยธาธิการเป็นประธานกรรมการบริหารโครงการ โดยตำแหน่งย่อมมีสิทธิมีเสียงเสนอข้อคิดเห็นได้อย่างมีน้ำหนักคนหนึ่ง ในกรรมการบริหารโครงการ อีกสถานะหนึ่งในระดับปฏิบัติการ เมื่อคณะกรรมการบริหารมีมติเป็นเช่นใดแล้ว ผู้ปฏิบัติการโดยแท้จริงคือตัวผู้อำนวยการโครงการ แต่ผู้อำนวยการโครงการเป็นตำแหน่งบริหารภายในโครงการจึงต้องเสนอผลงานต่าง ๆ ผ่านหรือลงนามโดยอธิบดีกรมโยธาธิการ ดังนั้นกรมโยธาธิการในสถานะเช่นนี้จึงเป็นนิติบุคคลที่บุคคลอื่นหรือนิติบุคคลอื่น ๆ จะติดต่อเกี่ยวข้องกับตามแบบพิธีการซึ่งเป็นลักษณะการบริหารงานแบบเดิม

ง. หน่วยงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นหน่วยงานพิเศษที่กรมโยธาธิการจัดตั้งขึ้นเพื่อบริหารงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาระดับปฏิบัติการ หน่วยงานนี้กว่าจะจัดตั้งขึ้นได้ต้องประสบปัญหาและอุปสรรคนานับประการ

"เริ่มแรกคณะเจ้าหน้าที่ผู้ที่เคยรับผิดชอบโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าได้เห็นความสำคัญของการดำเนินงานในลักษณะของโครงการซึ่งเป็นโครงการใหญ่ มีวัตถุประสงค์แน่นอน ชัดเจนและมีข้อจำกัดด้านระยะเวลาจะใช้แต่รูปแบบการบริหารงานแบบเดิม

หรือแบบตามหน้าที่ย่อมไม่อาจจะดำเนินการให้โครงการสำเร็จตามความมุ่งหมายได้ จึงได้
เสนอที่จะจัดตั้งหน่วยงานพิเศษขึ้นมาบริหารเพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงาน แต่ก็มีหลาย
ฝ่ายที่ไม่เห็นด้วยโดยเฉพาะผู้ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามโครงการโดยตรง โดย
ให้เหตุผลว่า งานโครงการเป็นงานชั่วคราวเมื่อโครงการหมดหรือเสร็จเรียบร้อยแล้วจะมี
ปัญหาเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ที่ทำงานในหน่วยงานพิเศษที่จัดตั้งขึ้นนี้"^๑

ดังนั้นในระยะแรก กรมโยธาธิการได้แต่งตั้งให้นายทองจุล สิงห์กุล ในฐานะกรรมการ
และเลขานุการเป็นผู้รับผิดชอบโครงการฯ โดยมีนายมนัส สงวนดีกุล และนายสนธิ สายวรรณ
รวม ๓ คนเท่านั้น ซึ่งทำงานรับผิดชอบในระดับปฏิบัติการโครงการที่มีมูลค่ากว่าพันล้านบาทและ
เมื่อนายทองจุลได้เลื่อนขึ้นดำรงตำแหน่งรองอธิบดีกรมโยธาธิการในปี ๒๕๒๑ นายจินดา กุลวัธโธ
ก็ได้รับการแต่งตั้งเป็นวิศวกรหัวหน้าโครงการ และเป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการ
การบริหารด้วย โดยมีนายมนัส สงวนดีกุล เป็นวิศวกรประจำโครงการ และมีนายสนธิ สายวรรณ
ช่วยงานด้านบริหารงานทั่วไป งานธุรการ และมีนายบรรจง เพ็ญสว่างวัฒนะ ช่วยงานด้าน
การเงินและบัญชี จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ผู้ร่วมรับผิดชอบในโครงการมีจำนวนน้อยมากเมื่อเปรียบ
เทียบกับภาระหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ต่อมาเจ้าหน้าที่กลุ่มนี้ต้องรับผิดชอบในงานโครงการก่อสร้าง
สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระพุทธยอดฟ้าเพิ่มขึ้นอีก ๑ โครงการ กรมโยธาธิการ
จึงได้ขอให้สำนักงาน ก.พ. มาวิเคราะห์ความเหมาะสมเพื่อจัดตั้งหน่วยงานเป็นองค์การที่แน่นอน
ในการดูแลรับผิดชอบในการบริหารงานโครงการในระดับปฏิบัติการ ซึ่งสำนักงาน ก.พ. ได้เห็น
ด้วยที่จะต้องเพิ่มอัตรากำลังเพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณงานแต่ไม่เห็นด้วยที่จะจัดตั้งเป็นองค์กร
พิเศษในการบริหารงานเบ็ดเสร็จ แต่ได้สนับสนุนให้จัดตั้งเป็นฝ่ายแผนงานและโครงการ มีลักษณะ
ดำเนินงานประจำสังกัดกองแบบแผน^๒

แม้สำนักงาน ก.พ. จะสนับสนุนให้มีอัตรากำลังเพิ่มมากขึ้นอีก ๓๔ อัตรา แต่สำนักงาน
ประมาณได้จัดสรรงบประมาณให้เพียง ๖ อัตราเท่านั้น^๓

เมื่อกรมโยธาธิการได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้าม
แม่น้ำเจ้าพระยาอีก ๒ แห่ง คือที่จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดปทุมธานี กรมโยธาธิการได้มีคำสั่ง
ที่ ๗๔/๒๕๒๕ ลงวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๕ แต่งตั้งเจ้าหน้าที่รับผิดชอบงานโครงการก่อสร้างสะพาน

^๑สัมภาษณ์ จินดา กุลวัธโธ, ผู้อำนวยการโครงการ, ๓ เมษายน ๒๕๒๗.

^๒สำนักงาน ก.พ. ที่ สร ๐๗๐๕/๕๘๑๒๕ ลงวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๒๓.

^๓สำนักงานประมาณ ที่ สร ๐๓๐๒/๕๓๕๓ ลงวันที่ ๖ เมษายน ๒๕๒๕.

ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีลักษณะ เป็นหน่วยงานพิเศษภายในกองแบบแผน โดยมีนายจินดา กุลวัฑโธ เป็นผู้อำนวยการโครงการ ซึ่งกล่าวได้ว่า หน่วยงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ได้จัดตั้งขึ้นมาเพื่อรับผิดชอบงานบริหารโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช และโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งอื่น ๆ ในระดับปฏิบัติการ โดยมีผู้อำนวยการโครงการ เป็นผู้บังคับบัญชา ในขณะที่ตัวผู้อำนวยการโครงการ เป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการบริหารโครงการจึงมีบทบาทดำเนินการหรือบริหารโครงการในระดับปฏิบัติการมากที่สุดและโดยข้อเท็จจริงผู้อำนวยการโครงการมีบทบาทในการบริหารโครงการดังนี้^๑

๑. ในฐานะที่เป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการบริหารโครงการ เป็นผู้จัดให้มีการประชุม จัดระเบียบวาระการประชุม จัดทำข้อมูลทั้งในด้านผลงานและปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ เสนอให้ที่ประชุมทราบและพิจารณา รวมทั้งรับผิดชอบที่ประชุมมาดำเนินการต่อไปด้วย

๒. เป็นผู้ประสานงานระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในฐานะผู้แทนของกรมโยธาธิการ เช่น ประสานงานกับผู้รับเหมาก่อสร้าง ผู้ควบคุมงานก่อสร้าง แหล่งเงินทุน ประชาชนที่ถูกรบกวน และข้าราชการที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกกรมโยธาธิการ

๓. ควบคุมบังคับบัญชาข้าราชการและลูกจ้างพนักงานของหน่วยงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

๔. จัดทำรายการเสนอขอตั้งงบประมาณสำหรับใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทุกแห่ง รวมทั้งการติดต่อเจรจาทาเงินกู้มาสมทบด้วย

๕. จัดทำแผนการดำเนินงานกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

๖. เป็นผู้แก้ไขปัญหาหรือเป็นตัวกลางในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

จะเห็นได้ว่าบทบาทของผู้อำนวยการโครงการดังกล่าว ได้ชี้ให้เห็นภาระหน้าที่ความรับผิดชอบที่ผู้อำนวยการโครงการจะต้องดำเนินการ แต่ผู้อำนวยการโครงการก็มีอำนาจเพียงหลวมๆ ในการบริหารงาน เพราะไม่สามารถควบคุมบังคับบัญชาข้าราชการหรือพนักงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการซึ่งสังกัดฝ่าย กอง หรือหน่วยงานประจำอื่น ๆ ได้

^๑สัมภาษณ์ จินดา กุลวัฑโธ, ผู้อำนวยการโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา,

จ. หน่วยงานประจำภายในกรมโยธาธิการ จะเห็นว่าหน่วยงานประจำของกรมโยธาธิการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ๓ กองหรือ ๓ หน่วยงานด้วยกันคือ กองวิศวกรรมโยธา ซึ่งรับผิดชอบด้านการสำรวจรังวัดและเป็นที่ปรึกษาในการออกแบบในบางครั้ง กองคลังซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวกับการเงินของโครงการและสำนักงานเลขานุการกรมซึ่งมีหน้าที่ในการจัดทำนิติกรรมสัญญาต่าง ๆ

โดยข้อเท็จจริงนั้น ทั้งหน่วยงานประจำทั้ง ๓ หน่วยงานดังกล่าวและหน่วยงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา นอกจากจะมีลักษณะการบริหารงานที่แตกต่างกัน กล่าวคือ หน่วยงานประจำก็ยังคงยึดหลักเกณฑ์การบริหารงานแบบเดิมโดยเคร่งครัด ส่วนหน่วยงานโครงการก็ยึดหลักการบริหารงานแบบโครงการ แล้วสายการบังคับบัญชาจึงแตกต่างกันอีกด้วย กล่าวคือ กองคลังและสำนักงานเลขานุการกรมเป็นหน่วยงานขึ้นตรงต่ออธิบดีกรมโยธาธิการ ส่วนกองวิศวกรรมโยธาและหน่วยงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของรองอธิบดีกรมโยธาธิการ จึงเกิดความยุ่งยากสับสนพอสมควรในการดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

ขั้นตอนงานก่อสร้างและติดตามผลงาน

พอถึงขั้นตอนนี้ดูเหมือนว่าทุกสิ่งทุกอย่างได้พร้อมที่จะดำเนินการก่อสร้างได้แล้ว แต่โดยข้อเท็จจริงหาได้เป็นเช่นนั้นไม่ เพราะสิ่งที่กรมโยธาธิการคาดว่าคณะกรรมการเวนคืนที่ดินจะสามารถจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินส่วนที่เหลือได้เรียบร้อย จึงได้ออกหนังสือสั่งให้ผู้รับเหมาเริ่มปฏิบัติงานก่อสร้างในวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๒ นั้น เป็นการคาดคะเนที่ไม่สามารถดำเนินการได้จริง เพราะปรากฏว่ายังมีที่ดินอีกหลายแปลงที่คณะกรรมการเวนคืนยังไม่สามารถจะมอบให้ผู้รับจ้างเหมาดำเนินการก่อสร้าง ดังนั้นเมื่อผู้รับเหมาก่อสร้างเสนอแผนการดำเนินงานก่อสร้าง ซึ่งกำหนดเริ่มงานตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๒ เสนอให้วิศวกรที่ปรึกษาพิจารณา แต่เนื่องจากปัญหาเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าว วิศวกรที่ปรึกษาจึงไม่สามารถอนุมัติแผนการดำเนินงานดังกล่าวแล้วได้ อย่างไรก็ตาม ปัญหาความล่าช้าที่เกิดจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินนี้ กรมโยธาธิการโดยผู้อำนวยการโครงการได้พยายามทุกวิถีทางที่จะแก้ปัญหานี้ โดยได้หารือกรมอัยการและตำรวจท้องที่เพื่อเข้าริ้อย่าอาคารสิ่งปลูกสร้างที่กีดขวางงานก่อสร้าง แต่ก็ไม่สามารถดำเนินการใด ๆ เพราะกฎหมายไม่เปิดโอกาสให้ทำเช่นนั้น นอกจากนั้นคณะกรรมการเวนคืนฯเองก็ส่งกรรมการบางท่านเข้าไปเกลี้ยกล่อมเจ้าของอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้เห็นแก่ประโยชน์ของชาติบ้านเมืองและในที่สุดก็สามารถแก้ปัญหานี้ได้ แต่

ตรงบริเวณทางแยกได้จัดช่องทางจราจรเพิ่มขึ้น เชื่อมกันดินตลอด ๒ ฝั่งคลองเป็นความยาว ๖.๐ ก.ม. ต้องจัดทำขึ้นใหม่ซึ่งประกอบด้วยเข็ม king post ทุกระยะ ๑.๕ เมตรเพื่อรองรับแผ่น slab กันดินและตรึงไว้ด้วยเข็มสมอ พื้นถนนเป็นคอนกรีต ทางแยกต่าง ๆ เป็นทางแยกระดับราบ ติดไฟสัญญาณ ตัวโครงการได้รวมสะพานคอนกรีตข้ามคลองสาทรอีก ๑๑ แห่งด้วย สะพานเหล่านี้เป็นแบบ slab type รองรับด้วยเข็มตอก ในเอกสารการประมูลได้กำหนดให้ทำการก่อสร้าง สะพานคนเดินข้ามคอนกรีตอัดแรงด้วยจำนวน ๒ สะพาน โครงการยังประกอบด้วยท่อลอดและระบบระบายน้ำฝนรวมทั้งอุปกรณ์ถนน เช่น ไฟส่องสว่าง โครงการติดตั้งป้ายสัญญาณ แผ่นป้ายสัญญาณ ไฟสัญญาณและต้นไม้

ค. ถนนธนบุรี

ความยาว ๑.๘ ก.ม. จากถนนตากสินถึงถนนเจริญนคร ตัวถนนสร้างบนแนวทางใหม่ ซึ่งตัดผ่านบริเวณย่านชุมชนและสวนผลไม้ โครงการประกอบด้วยทางแยกแบบ partial clover leaf ที่ถนนเจริญนครและการตัดแปลงถนนเจริญนครบางส่วน รูปตัดโดยทั่วไปเป็นถนนขนาด ๓ ช่องทางจราจรและ ๑ ช่องทางจอดรถ ทั้งสองทิศทางและมีถนนคู่อินทนนกว้าง ๖.๕ เมตร พร้อมทางเท้าทั้งสองด้านของถนนนี้ด้วย ล้ำคลองเล็ก ๆ ของเดิมถูกปิดไปโดยถนนขนานทาง ฝั่งใต้เป็นระยะทาง ๑.๑ ก.ม. ผิวจราจรเป็นคอนกรีตตัวถนนสร้างบนคันทางที่ถมสูง ๑ เมตร มีการดำเนินการเพื่อให้ดินทรุดตัวล่วงหน้าในบริเวณโครงสร้างรับเชิงลาดสะพาน เพื่อจะลดอัตราการทรุดตัวในอนาคต โครงการรวมถึงทางแยกไฟสัญญาณที่ถนนตากสินและรวมถึงสะพานคนเดินข้าม เช่นเดียวกับที่ข้ามถนนสาทรจำนวน ๓ สะพาน รวมทั้งการจัดสร้างท่อลอดและระบบระบายน้ำฝนและติดตั้งอุปกรณ์ถนน เช่น ไฟส่องสว่าง โครงการติดตั้งป้ายสัญญาณ แผ่นป้ายสัญญาณ ไฟสัญญาณและต้นไม้

ง. ถนนสุรศักดิ์

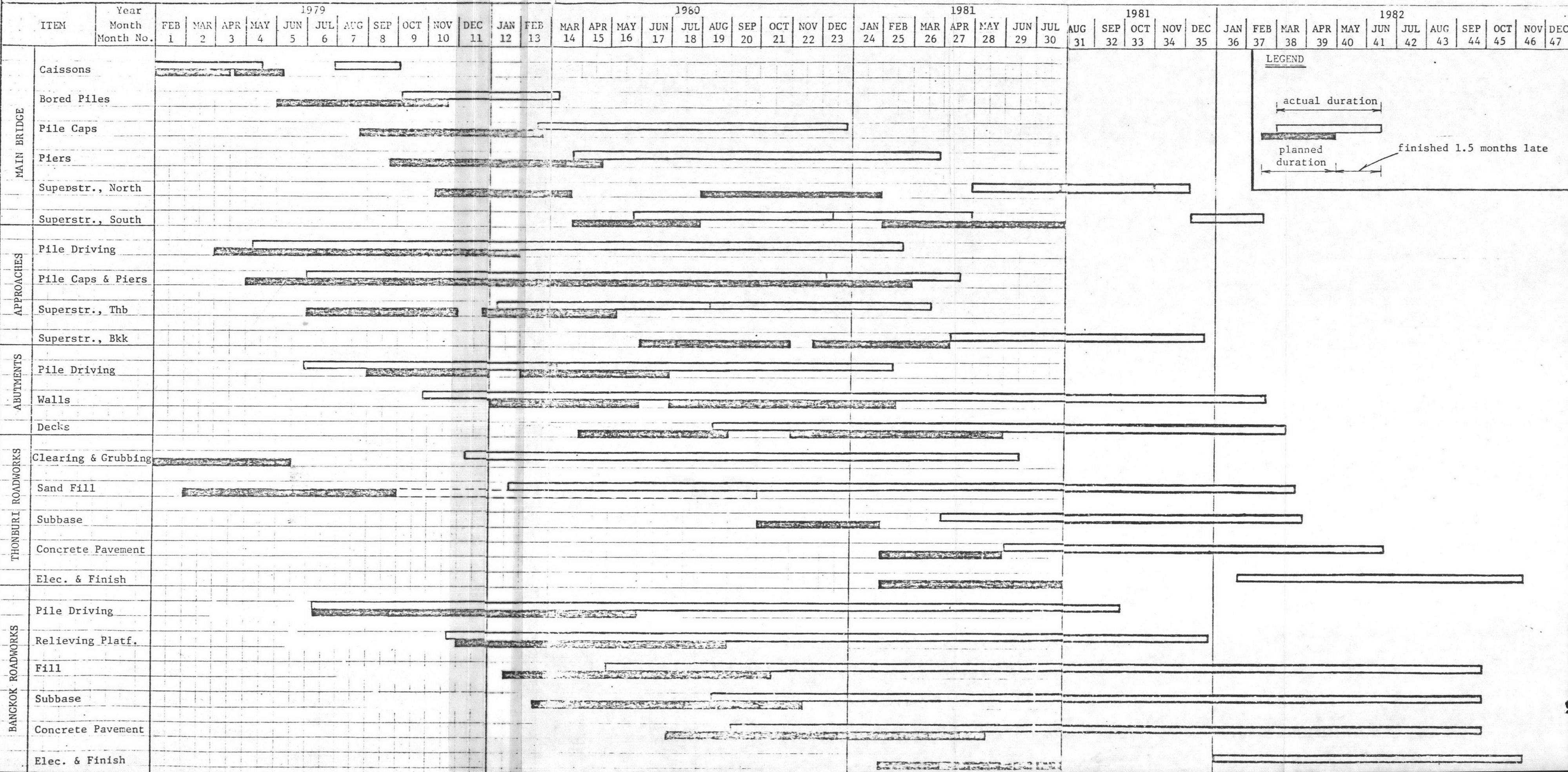
การปรับปรุงก่อสร้างถนนสุรศักดิ์ใหม่ ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมกับถนนสาทรเหนือ และได้รวมไว้ในเอกสารการประมูลตั้งแต่ต้นนั้น มีปัญหาด้านการเวนคืนที่ดินจนไม่สามารถก่อสร้างและปรับปรุงได้จึงต้องยกเลิกไป

จ. ประตูนระบายน้ำ

ได้มีการก่อสร้างประตูนระบายน้ำแบบชักขึ้นลงเพื่อควบคุมการไหลของน้ำระหว่างคลองสาทรและแม่น้ำเจ้าพระยา ๑ แห่งด้วย

งานก่อสร้างส่วนใหญ่แล้วเสร็จล่าช้ากว่าแผนการก่อสร้าง (ดูภาพประกอบหมายเลข

เปรียบเทียบแผนการทำงานกับผลงานแล้วเสร็จจริง



๑๓) ซึ่งรวมแล้วได้ใช้เวลาในการดำเนินงานก่อสร้างทั้งสิ้นประมาณ ๔๖ เดือนและถือว่างานก่อสร้างส่วนใหญ่แล้วเสร็จตามสัญญาเมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๒๕ แต่งานส่วนสำคัญได้แล้วเสร็จสามารถเปิดการจราจรได้ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีเปิดสะพานเมื่อวันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๕๒๕ เวลา ๑๗.๓๐ น.

สำหรับชื่อสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชนั้น ชาวธนบุรีโดยการนำของชมรมตากสินมหาราชอนุรักษธนบุรี ได้เสนอให้กรมโยธาธิการดำเนินการตั้งชื่อสะพานซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๔ เมษายน ๒๕๒๔

ตามเงื่อนไขสัญญาก่อสร้างได้กำหนดให้มีระยะเวลาบำรุงรักษา ๑ ปี หลังจากทำงานก่อสร้างได้แล้วเสร็จตั้งนั้นหลังจากวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๒๖ จึงได้มีการโอนสิ่งก่อสร้างตามโครงการสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชไปเป็นงานบริหารตามปกติดังนี้

๑. งานบำรุงรักษาโครงสร้างสะพาน ได้เปลี่ยนจากหน่วยโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กองแบบแผนไปเป็นของงานถนนและสะพาน กองก่อสร้าง กรมโยธาธิการ
๒. งานสัญญาไฟฟ้าจราจรในโครงการ ได้เปลี่ยนไปให้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย
๓. งานถนนและงานปรับปรุงตรอกแยกซอยต่าง ๆ ได้เปลี่ยนไปให้กรุงเทพมหานครดูแลบำรุงรักษาต่อไป

ตามที่บรรยายมาแล้วสามารถสรุปจุดเด่นจุดด้อยของการบริหารโครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชได้ดังนี้

๑. โครงการก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชมีลักษณะการศึกษา การจัดทำ และการบริหารโครงการสอดคล้องกับหลักการบริหารโครงการ
๒. มีการนำเอาระบบการก่อสร้างสะพานแบบ "Push Bridge" มาใช้ก่อสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชเป็นครั้งแรกในเอเชีย
๓. นำเอาเทคนิคการวางแผนแบบ Bar-Chart มาใช้ในการดำเนินงานก่อสร้าง
๔. มีการจัดตั้งองค์การสำหรับบริหารโครงการแบบผสม (matrix organization)
๕. ในระยะเตรียมการก่อสร้าง มีหน่วยงานรับผิดชอบหลายหน่วยงานเมื่อมีปัญหาค้นหาหน่อการควบคุมของตนก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังต่าง ๆ ได้
๖. ไม่มีการวางแผนดำเนินงานโครงการโดยรวมทุกกิจกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะเตรียมโครงการทำให้ไม่สามารถควบคุมระยะเวลาการดำเนินงานได้ทั้งหมด

๓. คณะกรรมการบริหารโครงการและผู้อำนวยการโครงการ มีแต่หน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินงานตามโครงการ แต่ไม่มีอำนาจในการบริหารงานเป็นอุปสรรคต่อการบังคับบัญชาและการประสานงาน

๔. การดำเนินงานตามโครงการในระยะก่อสร้างมีปัญหาด้านการเวนคืนที่ดิน ทำให้งานก่อสร้างล่าช้า