

ภาพรวมแผนการลงทุนด้านการจราจร-ขนส่งตั้งแต่แผนพัฒนาฉบับที่ 4-8

ภาพโดยรวมของการลงทุนที่จะเสนอในส่วนนี้เป็นส่วนสำคัญ เพื่อแสดงพัฒนาการของเงินลงทุนด้านการจราจร-ขนส่งในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑลโดยการทบทวนจากลักษณะการลงทุนที่ผ่านมาจากแผนพัฒนาฉบับที่ 4 จนกระทั่งถึงแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 8 สำหรับเป็นเสมือนกระจกเงาส่องสะท้อนเทียบกันกับดัชนีที่ปรากฏออกมาในแต่ละแผนพัฒนา ฯ ว่าสอดคล้องกันมากน้อยอย่างไร สำหรับรายละเอียดในแต่ละช่วงแผนพัฒนามีดังนี้

ช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 4 (2520-2524) ใช้เงินลงทุนประมาณ 10,000 ล้านบาท (HFA, 1985) โดยลงทุนด้านโครงข่ายถนนทั้งหมดซึ่งมีโครงการสำคัญได้ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ สะพานสาทร สะพานพระพุทธยอดฟ้า และสะพานใกล้เคียงตลอดจนการต่อเชื่อมถนนต่าง ๆ เป็นต้น

ช่วงแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 (2525-2529) ใช้เงินลงทุนด้านโครงข่ายถนนอย่างต่อเนื่องรวมทั้งสิ้น 18,962 ล้านบาท โดยงบประมาณเกือบทั้งหมด(ประมาณ 98 %)เป็นการลงทุนด้านโครงข่ายถนนและทางด่วนซึ่งมีโครงการสำคัญ ๆ ได้แก่ ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ถนนรัชดาภิเษก ถนนพระรามที่ 9 เป็นต้น

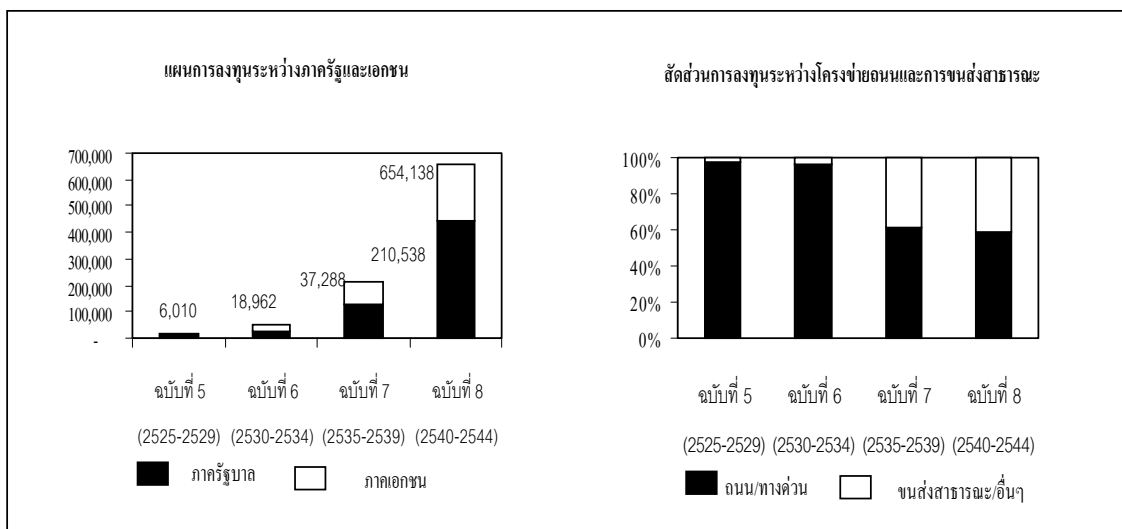
ช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 6 (2530-2534) ใช้เงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 37,288 ล้านบาท หรือประมาณเกือบ 2 เท่าตัวของแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 สัดส่วนการลงทุนยังเน้นที่ระบบโครงข่ายถนนและทางด่วน(96%) ที่เหลือเป็นการลงทุนด้านระบบขนส่งสาธารณะและอื่น ๆ(4%) การพัฒนาด้านขนส่งสาธารณะในช่วงแผนพัฒนานี้ยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรเพราะมีการยกเลิกโครงการรถไฟฟ้าลาวาลิน ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังมีปัญหาเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ เช่นทางด่วนขั้นที่ 2 มีปัญหาด้านการเวนคืนที่ดินและโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าชานเมือง ซึ่งมีปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากด้านงบประมาณ การเวนคืนที่ดิน และการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกันเป็นหลัก

ช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 7(2535-2539) กำหนดลงทุนรวมทั้งสิ้น 210,538 บาทเมื่อเป็นพิจารณาแล้วคิดเป็นสัดส่วนลงทุนประมาณ 5 เท่าของแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 โดยมีการลงทุนทั้งด้านโครงข่ายถนนและโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ในแผนพัฒนา ฯ ได้เพิ่มสัดส่วนการลงทุนด้านระบบขนส่งสาธารณะและอื่น ๆเป็นพิเศษ(39%)นอกนั้นเป็นการพัฒนาด้านโครงข่ายถนนและทางด่วน(61%) โครงการที่สำคัญที่เกิดขึ้นในช่วงแผนพัฒนาฉบับนี้ได้แก่ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร โครงการทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ โครงการวงแหวนด้านตะวันออก โครงการชลบุรีสายใหม่(สายใหม่) เป็นต้น

ช่วงแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 8 (2540-2544) กำหนดเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 654,183 ล้านบาทคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 3 เท่าตัวเมื่อเทียบกับแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 7 แสดงให้เห็นว่ามีความต้องการในการลงทุนในด้านการจราจร-ขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างมหาศาล ซึ่งการลงทุนได้เพิ่มสัดส่วนการลงทุนด้านระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้นจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ผ่านมา (41%) ส่วนที่เหลือเป็นการพัฒนาทางด้านโครงข่ายถนน (59%) รายละเอียดแผนงานโครงการในช่วงแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 8 ตามตารางผนวกที่ จ1-จ7 ภาคผนวก จ

การพิจารณาการลงทุนด้านการจราจร-ขนส่งในแต่ละช่วงแผนพัฒนาฯ ที่ผ่านมารัฐบาลได้ทุ่มเทงบประมาณของประเทศจำนวนมหาศาลและมีแนวโน้มที่สูงขึ้นในทุกๆ แผนพัฒนา ฯ นับตั้งแต่แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 4 ต่อเนื่องถึงแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 8 นอกจากนี้สัดส่วนการลงทุนด้านระบบขนส่งสาธารณะยังได้เพิ่มขึ้นเช่นกัน นับตั้งแต่แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5- 8 มีสัดส่วนร้อยละของการลงทุนด้านการขนส่งสาธารณะตามลำดับดังนี้ 2, 4, 39, และ 41 ซึ่งสรุปได้ดังภาพที่ 12 และหากพิจารณาสัดส่วนการลงทุนในแต่ละช่วงของแผนพัฒนาฯ ฉบับต่างๆ อาจกล่าวได้ว่ารัฐบาลเริ่มให้ความสนใจต่อระบบขนส่งสาธารณะตั้งแต่แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 เป็นต้นมา และที่เห็นได้อย่างเด่นชัดเรื่องของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจะเริ่มจากแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 7-8 ซึ่งมีโครงการระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่เกิดขึ้นในช่วงนี้หลายโครงการตามที่กล่าวมาในข้างต้น แต่อาจจะสังเกตได้ว่าการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละแผนพัฒนา ฯ จะเน้นเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่เท่านั้นซึ่งต้องใช้เงินจำนวนมหาศาลในแต่ละโครงการ ไม่ได้มีความเด่นชัดในการพิจารณาสำหรับแผนหรืองบประมาณที่จะลงทุนในส่วนของการพัฒนาปรับปรุงรถโดยสารประจำทางแต่อย่างใด ทั้งที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะเหมือนกันและเป็นระบบที่ประชาชนส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลใช้บริการเป็นจำนวนมากที่สุด อีกทั้งเป็นระบบการขนส่งสาธารณะที่มีค่าใช้จ่ายมกมาก เมื่อเทียบกับการขนส่งด้วยรถไฟฟ้า ที่รัฐบาลพยายามที่จะลงทุนด้วยเม็ดเงินจำนวนมหาศาลและในแต่ละวันจะมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทางประมาณ 7,495,000 เที่ยว (ซึ่งไม่รวมการเดินทางด้วยเรือ และรถไฟ) หรือคิดเป็นร้อยละ 47 ของการเดินทางทั้งหมด ในปี 2538 (MVA Asia- et al.,1998)



ภาพที่ 12 การลงทุนด้านจราจร-ขนส่งเขต กทม.และปริมณฑล ปี 2525-2544
ที่มา: วิโรจน์และคณะ (2541)