

เมกะโปรเจกต์ : เพื่อราษฎร เพื่อรัฐ หรือเพื่อใคร?¹

Megaprojects : The Politics of Public Policy

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ อริยา อรุณินท์

<http://pioneer.chula.ac.th/~aariya>

บทคัดย่อ

“เมกะโปรเจกต์” คือโครงการขนาดใหญ่ของรัฐที่ใช้เม็ดเงินลงทุนสูง ดำเนินการโดยรัฐ เพื่อประโยชน์แก่สาธารณชน อาจมีการดำเนินการวางแผนโดยผู้เชี่ยวชาญจากในหรือต่างประเทศ การลงทุนโดยวิธีที่แตกต่างกันออกไป เนื่องจากผู้ดำเนินการเป็นรัฐและผู้รับประโยชน์คือราษฎร ปัจจุบันเมกะโปรเจกต์จึงไม่สามารถแยกออกจาก **“นโยบายสาธารณะ”** ได้เลย หลายๆ ครั้งถูกนำมาเป็นนโยบายหาเสียงในระบบการเมือง นำหน้านโยบายและแผนหลักใดๆ ของประเทศ...

ผลประโยชน์มากมายมหาศาล จะถูกนำสู่ภาคประชาชนอย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย หรือจะกระจายสู่ผู้เกี่ยวข้องกับโครงการ เป็นสิ่งที่น่าจับตามอง ในฐานะส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมการออกแบบวางแผนและการก่อสร้างสิ่งแวดล้อมกายภาพนั้น คงปฏิเสธไม่ได้ว่าสถาปนิกเป็นราษฎรภาคส่วนหนึ่งที่คงจะไม่ได้อยู่เพียงปลายท่อของโครงการ หรือมีหน้าที่เพียงบริโภคสิ่งที่เกิดขึ้นตามแต่รัฐจะเป็นผู้กำหนดให้ แต่สถาปนิกนั้นคือส่วนสำคัญขององค์การที่เม็ดเงินลงทุนนั้นถูกใช้อย่างเป็นประโยชน์สูงสุด เหมาะสมกับธรรมชาติแห่งโครงการ ภายใต้ปัจจัยอันซับซ้อนจากสหสาขาวิชาการที่เกี่ยวข้อง สู่ความยั่งยืนและพอเพียงตามองค์ความรู้อันเป็นศาสตร์ที่สะสมสาระมาเนิ่นนาน หรือแม้แต่นับเป็นบรรทัดฐานชั้นนำสังคม (หรือไม่?) ...

ตัวอย่าง **“เมกะโปรเจกต์”** ที่จะนำมาวิเคราะห์ในบทความนี้ เพื่อมุ่งหวังเป็นข้อเตือนใจ ได้แก่ กรณีศึกษาโครงการที่มีข้อขัดแย้ง ข้อวิพากษ์ และปัญหาความไม่โปร่งใส เช่น โครงการท่าอากาศยาน การจัดงานมหกรรมฯ ถนนลัดอ่าวไทย และโครงการอนุสรณ์สถาน เป็นอาทิ

¹ ร่างสำหรับ ประชุมวิชาการ สารศาสตร์ ครั้งที่ ๑๐ ในหัวข้อ “สถานการณ์งานสาร” วันที่ ๒๖ - ๒๗ ตุลาคม ๒๕๔๙ ณ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย [ตุลาคม 2549] <http://www.sarasat.info>

สถาปนิก เป็นวิชาชีพหนึ่งในสหสาขาศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาคุณภาพของเมืองและประเทศ คงจะปฏิเสธไม่ได้ที่จะไม่เกี่ยวข้องกับเมกะโปรเจคท์ ไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง เมกะโปรเจคท์ (Megaproject) คือ โครงการขนาดใหญ่ ที่ดำเนินการโดยรัฐ ใช้งบประมาณสูงเป็นหลัก พันล้าน อาจมีการร่วมมือกับเอกชน (Public - Private Partnership) หรือระหว่างรัฐ (G to G, Government to Government) ในรูปแบบต่างๆ เช่น การแลกเปลี่ยนสินค้ากับบริการหรือผลิตผลทางการเกษตร หรือ บาร์เตอร์เทรด (Barter trade) การให้สัมปทาน การให้เอกชนสร้างและโอนเป็นของรัฐภายหลัง (BOT-Build-Operate-Transfer) เช่น โครงการก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐาน ระบบจราจร ระบบขนส่งมวลชน การบริหารจัดการน้ำ ระบบบริหารการขนส่ง/ลอจิสติกส์ (logistic) โครงการบ้านสำหรับคนรายได้น้อย (เช่น โครงการบ้านเอื้ออาทร บ้านมั่นคง) โครงการเมืองใหม่ สนามบิน เป็นต้น

ตัวอย่างโครงการเมกะโปรเจคท์ของกรุงเทพมหานคร อาทิ การกำหนดและโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/โครงการมหานครสุวรรณภูมิ โครงการระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้าใต้ดิน 7-10 เส้นทาง โครงการพัฒนาถนนราชดำเนินเป็น 'ถนน อะลิเซ' โครงการศูนย์กลางการจราจรและขนส่ง (Transportation Hub) ย่านพหลฯและย่านมักกะสัน เป็นต้น

ส่วนตัวอย่างโครงการเมกะโปรเจคท์อื่นที่เห็นได้อย่างชัดเจน คงจะเป็นจังหวัดเชียงใหม่ ที่หลายองค์กรมีข้อวิตกกังวลว่าอาจทำลายสภาพแวดล้อมและนิเวศวัฒนธรรมของจังหวัด และบางฝ่ายมองว่าเป็นการพยายามสลายความเป็นเมือง 'วนานคร' (สิริมงคล, 2549) ได้แก่

1. โครงการเชียงใหม่ไนท์ซาฟารี (สวนสัตว์กลางคืน) มูลค่าการลงทุนประมาณ 1,155.9 ล้านบาท
2. โครงการอุทยานช้าง ในเนื้อที่ 6,000 ไร่ ติดกับไนท์ซาฟารี 600 ล้านบาท
3. โครงการพีชสวนโลก ภายใต้การดูแลของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ งบประมาณ 500 ล้านบาท
4. โครงการสปา ระดับโลก ใกล้เคียงโครงการพีชสวนโลก (ไม่ทราบงบประมาณ)
5. โครงการอควอเรียม ภายในสวนสัตว์เชียงใหม่ 300 ล้านบาท
6. โครงการพัฒนาลานครุบาศรีวิชัย บริเวณเชิงดอยสุเทพ เป็นคอมเพล็กซ์รับสถานีรถไฟฟ้า
7. โครงการอีมปาร์ค หรือ สวนสนุก และ เครื่องเล่นระดับโลก (ไม่ทราบงบประมาณ)
8. โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนแบบโมโนเรล (รถไฟฟ้าเดี่ยว) เชื่อมระหว่างเชิงดอยสุเทพ เข้าสู่เมืองเชียงใหม่ 200 ล้านบาท
9. โครงการก่อสร้างศูนย์ประชุมและงานจัดแสดงสินค้านานาชาติ 1,450 ล้านบาท

10. โครงการศูนย์กลางไม้ตัดต่อไม้ประดับพืชเกษตร 300 ล้านบาท
11. โครงการถนนวงแหวนด้านตะวันตกทางดง – มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 322 ล้านบาท
12. โครงการถนนเลี่ยงเส้นทางหลักเชียงใหม่ – แมริม ลีช่องจรรยา จากกองพันสัตว์ต่าง โค้งผ่านป่าสมบูรณ์ของดอยสุเทพ – ฟาร์มงูแมริม 340 ล้านบาท
13. โครงการห้องพักรีสอร์ท – ร้านอาหารภายในสวนสัตว์ 715 ล้านบาท
14. โครงการกระเช้าลอยฟ้า เชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ รอบดอยสุเทพ ระยะทาง 15 กิโลเมตร 8 สถานี ได้แก่ ไนท์ซาฟารี – อุทยานช้าง – น้ำตกห้วยแก้ว – สวนสัตว์เชียงใหม่ – อิมปาร์ค – สปา – ฟิชสวนโลก – ลานครุบา โดยจะเป็นเคเบิลคาร์ที่วิ่งสวนกันไปมางบประมาณ 1,000 ล้านบาท หรือแม้แต่ว่า โครงการสร้างกระเช้าไฟฟ้าข้ามห้วยเจ้าหลวงค่าแรงที่เชียงดาว โครงการทุบหรือฝายผญาค่า และอีกหลายฝายเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

ความหมาย

เมกะโปรเจกต์ เป็นการทับศัพท์ภาษาอังกฤษ โดยน่าจะมำเนิดมาจากสหรัฐอเมริกา ในราวช่วงปี ค.ศ. 1970-1980 ขณะที่เกิดการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ช่วงครึ่งหลักของศตวรรษที่ 20 ที่เน้นการลงทุนที่มีมูลค่าสูงของรัฐ Altshuler และ Luberoff (2003) ได้กำหนดมูลค่าอย่างต่ำของโครงการไว้คร่าวๆ ว่า โครงการเมกะโปรเจกต์ นี้จะไม่ต่ำกว่า 250 ล้านเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ตัวเลขนี้เป็นเพียงตัวเลขโดยประมาณ และอาจแปรเปลี่ยนตามเงินเฟ้อหรือดรรชนีทางเศรษฐกิจอื่นๆในแต่ละภูมิภาค โครงการเมกะโปรเจกต์ในประเทศไทยน่าจะอยู่ที่ 1000 ล้านบาท อย่างไรก็ตามหลายๆโครงการที่ถูกระบุข้างต้น อาจมีมูลค่าน้อยกว่านั้น หรือน้อยน่าจะอยู่ที่ 200 ล้านบาทขึ้นไป

รากศัพท์ เมกกะ (mega) ซึ่งให้เห็นถึง ‘ขนาด’ ที่ใหญ่มาก (very large-scale) ซึ่งเป็นการเรียกรวมโครงการของรัฐก่อนหน้าที่จะมีการบัญญัติศัพท์ เมกะโปรเจกต์ ขึ้นมา ในยุคแรกๆของประเทศสหรัฐอเมริกา นั้น เมกะโปรเจกต์ มักจะเกี่ยวข้องกับโครงการทางด้านพลังงาน และพัฒนาเป็นเมกะโปรเจกต์เมือง (Urban mega-projects) ในยุคต่อมา ฉะนั้นมูลค่าโครงการที่สูงนั้นน่าจะแปรตาม ‘ขนาด’ ของโครงการที่ใหญ่ อีกทั้งส่งผลกระทบต่อในวงกว้าง

ความสัมพันธ์ของรัฐ และราษฎร์ ในเมกะโปรเจกต์

ในประเทศไทยเหตุบังเอิญหนึ่งคือผู้นำทางการเมือง มักสืบทอดมาจากผู้นำทางธุรกิจ แม้แต่ในยุคเผด็จการทางทหาร สายสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจและการเมืองก็มีให้เห็นอย่างชัดเจน แม้แต่ในยุคที่เป็นประชาธิปไตยผ่านระบบรัฐสภาและการเลือกตั้ง เงินเป็นส่วนสำคัญที่เป็นตัวแทนแทนที่จะเป็นเสียงของประชาชน (Phongpaichit and Baker, 2004) หลายข้อสงสัยเกิดขึ้นว่าเมื่อมีการลงทุนในการเลือกตั้งแล้ว การเป็นตัวแทนของประชาชนในระบบรัฐสภานั้นมี ‘ความ

แท้จริง' เพียงใด แนวความคิดของประชาธิปไตยตามที่ทินพันธ์ (2516) สรุปไว้นั้นน่าจะหมายถึงว่า เสียง 'ส่วนมาก' ที่ได้รับการเลือกตั้งไม่ได้หมายถึงฉันทามติที่รัฐจะทำได้ก็ได้ โดยไม่ต้องสนใจเสียง 'ส่วนน้อย'

ทินพันธ์ นาคะตะ (2517, 9-12) กล่าวว่า:

หลักเกณฑ์สำคัญของการปกครองแบบประชาธิปไตย มี 4 ข้อ ข้อที่สำคัญคือ

การยึดถือหลักการปกครองโดยเสียงข้างมาก และเคารพในสิทธิของเสียงข้างน้อย เนื่องจากในสังคมหนึ่ง ๆ นั้นมีสมาชิกจำนวนมาก ย่อมเป็นธรรมดาที่ทุกคนจะมีความเห็นพ้องหรือมีเจตนาธรรมณ์อย่างเดียวกันไม่ได้ทั้งหมด การใช้อำนาจปกครองของประชาชนจะเป็นไปได้ จะต้องใช้หลักการของเสียงข้างมาก และการเลือกตั้ง การออกเสียงประชามติ เป็นกรรมวิธีทางปฏิบัติของหลักการนี้ แต่เพราะเราไม่มีทางที่จะแน่ใจได้ว่าคนกลุ่มใหญ่จะใช้วิจารณญาณของเขาไปในทางที่ถูกต้องได้ทุก ๆ ครั้ง คนกลุ่มใหญ่ก็อาจถูกอิทธิพลของอารมณ์ได้ในบางโอกาส หรือเกิดความเชื่อมั่นในอำนาจ ซึ่งเป็นไปได้อย่างมาก และเคยปรากฏมาหลายครั้ง ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมาตรการป้องกันมิให้มีการกดขี่ชนกลุ่มน้อยเกิดขึ้น ซึ่งจะก่อให้เกิดระบบเผด็จการของคนส่วนใหญ่

จะเห็นได้ว่าการเกิดเผด็จการแฝงมาในระบอบประชาธิปไตยได้เช่นกัน ยิ่งหากอิทธิพลทางธุรกิจและการเมืองได้ 'กด' เสียงและความเห็นของคนส่วนน้อยที่มีอำนาจในการต่อรองต่ำกว่าลง ทั้งที่รัฐควรตระหนักถึงความสัมพันธ์อันยั่งยืนของเสียงจากประชาชน เพราะเสียงทุก ๆ เสียงที่ส่งผ่านไปนั้นคือ 'สัญญาณเตือน' ที่มีประสิทธิภาพกว่าเครื่องมือใดๆ

ผลกระทบของเมกะโปรเจกต์ ต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจ

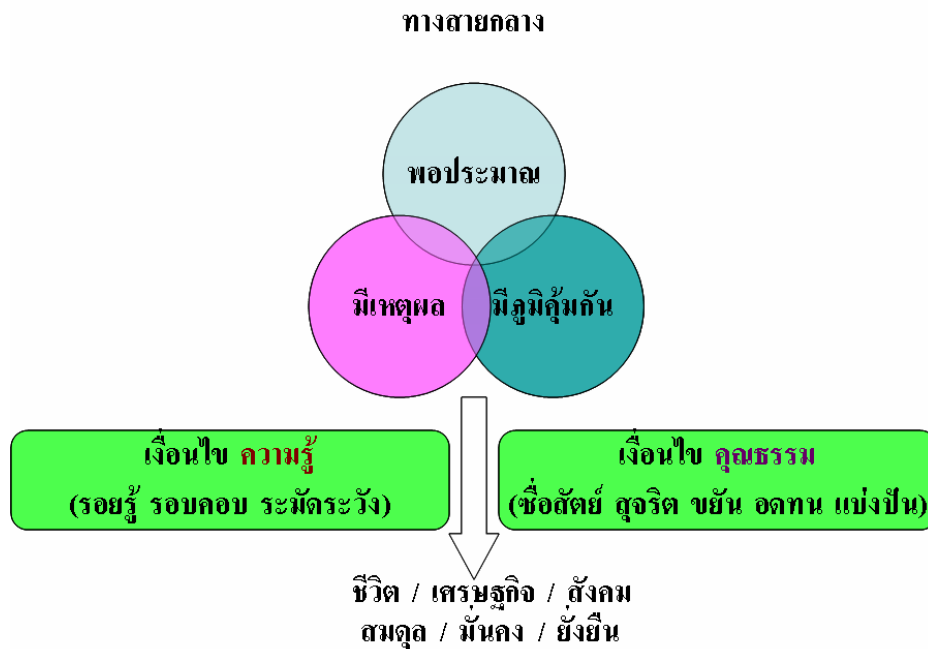
การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในโครงการขนาดใหญ่ เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ กฎหมายสิ่งแวดล้อมฯ กำหนดให้โครงการที่มีขนาดใหญ่และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต้องทำรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment - EIA) พร้อมนำเสนอแนวทางการเลือกและวิธีแก้ไขที่ประเมินแล้วว่าดีที่สุด แต่ในความเป็นจริงที่ปรากฏอยู่หลายโครงการมีการลัดขั้นตอน หรือทำการศึกษาโดยมีเป้าหมายว่าจะทำโครงการนี้ให้ได้ในที่สุด ทำให้ผลการศึกษาที่แสดงข้อเท็จจริงเพียงบางส่วน แล้วรีบนำไปสู่แนวทางเลือกที่ตั้งธงไว้ก่อนหน้านั้นแล้ว

เมกะโปรเจกต์ vs แนวทางเศรษฐกิจพอเพียง?

หลายคนตั้งคำถามว่า เมกะโปรเจกต์ จะสามารถสนองแนวทางเศรษฐกิจพอเพียงได้หรือไม่? ดูเหมือน 'ความพอเพียง' นั้นจะเป็นการจำกัดจำเขี่ย ซึ่งไม่สอดคล้องกับงบประมาณมหาศาลที่ทุ่มไปกับเมกะโปรเจกต์เลยใช่หรือไม่?

ก่อนที่จะไปหาคำตอบนั้น คงจะต้องทำความเข้าใจกับ 'แนวทางเศรษฐกิจพอเพียง' ก่อน เศรษฐกิจพอเพียงนั้นเป็นปรัชญาที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชดำรัสแนะแนวทางการดำเนินชีวิตแก่พสกนิกรชาวไทยมาโดยตลอดนานกว่า 25 ปี ตั้งแต่ก่อนเกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจ และเมื่อภายหลังได้ทรงเน้นย้ำแนวทางการแก้ไขเพื่อให้รอดพ้น และสามารถดำรงอยู่ได้อย่างมั่นคงและยั่งยืนภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ และความเปลี่ยนแปลงต่างๆ

เศรษฐกิจพอเพียง เป็นปรัชญาชี้ถึงการดำรงและปฏิบัติตนของประชาชนในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับครอบครัว ระดับชุมชน จนถึงระดับรัฐ ทั้งในการพัฒนาและบริหารประเทศ ให้ดำเนินไปในทางสายกลาง โดยเฉพาะการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อให้ก้าวทันต่อโลกยุคโลกาภิวัตน์



(คัดจากนิทรรศการเฉลิมพระเกียรติฯ ฉลองสิริราชสมบัติ 60 ปี, เมืองทองธานี)

ภาพดัดแปลงโดย : อริยา อรุณินท์

รูปที่ 1 : แสดงแนวความคิดเศรษฐกิจพอเพียง

ความพอเพียง หมายถึง ความพอประมาณ ความมีเหตุผล รวมถึงความจำเป็นที่จะต้องมีระบบภูมิคุ้มกันในตัวที่ดีพอสมควร ต่อการมีผลกระทบใดๆ อันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงทั้งภายนอกและภายใน

ทั้งนี้จะต้องอาศัยความรู้รอบรู้ ความรอบคอบ และความระมัดระวังอย่างยิ่ง ในการนำวิชาการต่างๆ มาใช้ในการวางแผนและการดำเนินการ ทุกขั้นตอน และขณะเดียวกันจะต้องเสริมสร้างพื้นฐานจิตใจของคนในชาติ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ของรัฐ นักทฤษฎี และนักธุรกิจในทุกระดับ ให้มีสำนึกในคุณธรรม ความซื่อสัตย์ สุจริต และให้มีความรอบรู้ที่เหมาะสม ในการดำเนินชีวิตด้วยความอดทน ความเพียร มีสติปัญญา และความรอบคอบ เพื่อให้สมดุลและพร้อมต่อการรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและกว้างขวาง ทั้งด้านวัตถุ สังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมจากโลกภายนอกได้เป็นอย่างดี

ประเด็นสำคัญที่เมกะโปรเจกต์น่าจะสนองแนวทางเศรษฐกิจพอเพียงได้หรือไม่ นั่นคือ การมีอยู่ของความรู้ รอบคอบ ระมัดระวัง กับทั้งความสำนึกในคุณธรรม ที่เมกะโปรเจกต์พึงมีเพื่อนำสู่ความสมดุลย์ และพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงทุกด้านอย่างดี



รูปที่ 2 : ภาพการ์ตูนเปรียบเทียบแนวทางเศรษฐกิจพอเพียงกับเมกะโปรเจกต์

ฉะนั้นต่อคำถามที่ว่าเมกะโปรเจกต์จะสนองแนวทางเศรษฐกิจพอเพียงได้หรือไม่นั้น คงจะขึ้นอยู่กับรูปแบบการนำเสนอและศึกษาโครงการเมกะโปรเจกต์ว่าได้ใช้ความรอบคอบ ความรอบรู้ มีคุณธรรมสุจริต และสร้างความสมดุลหรือยังนั่นเอง

การขัดแย้ง ไม่ลงตัว ของกลุ่มผลประโยชน์

ในขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้วมีมีรูปแบบความขัดแย้งกตตันจากโครงการเมกะโปรเจกต์ที่มาจากกลุ่มที่มีบทบาทต่าง ๆ กัน (Aruninta, 2004) เช่น ในกรณีพัฒนาสนามบิน นักพัฒนาธุรกิจผู้ประกอบการมักขัดแย้งกับชาวบ้าน, นักสิ่งแวดล้อม กับ นักพัฒนา, ผู้มีรายได้น้อยที่ถูกไล่ที่กับเจ้าหน้าที่รัฐ เป็นต้น ในกรณีการก่อสร้างสนามบินเดนเวอร์ในปี ค.ศ. 1995 (Altshuler และ Luberoff, 2003) เกิดการพัฒนาารูปแบบของโครงการเมกะโปรเจกต์ในทางบวก เริ่มตั้งแต่ราวปี ค.ศ. 1970 ในช่วงที่เกิดกระแสความเคลื่อนไหวของกลุ่มการมีส่วนร่วมทำให้การขยายตัวของสนามบินเดิมเป็นไปได้ยากเนื่องจากปัญหาผลกระทบของสนามบินส่วนต่อขยายที่มีต่อประชาชนโดยรอบสนามบิน ถึงแม้ว่าจะเกิดแรงกดดันจากภาคธุรกิจผลักดันให้มีการขยายตัวของสนามบิน ต่อมาในปี ค.ศ. 1980 เมื่อธุรกิจและการเดินทางทางอากาศเริ่มถึงจุดวิกฤตและมีความหนาแน่นสูง แนวทางเลือกที่จะสร้างสนามบินใหม่ที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด จึงถูกยกขึ้นมา การดำเนินการต่างๆทำไปพร้อมๆกับการมีส่วนร่วม ประสานประโยชน์ต่อกัน และร่วมกันหาแนวทางที่ดีที่สุดจึงเกิดขึ้น และทำให้เมกะโปรเจกต์โครงการนี้ผ่านลุล่วงไปด้วยดี

ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นกับโครงการเมกะโปรเจกต์สนามบินในประเทศไทย มีความขัดแย้งจากกลุ่มการเมืองเพิ่มขึ้นมาอีกกรณีหนึ่ง ในขณะที่เสียงจากประชาชนเป็นเสียงเบาๆ จนดูเหมือนจะไม่แน่ใจในเสียงของตนเองว่าจะมีความสามารถจะเข้าใจโครงการนั้นถ่องแท้พอหรือไม่ ลักษณะอ่อนน้อมถ่อมตัวแบบไทยๆหลายครั้งทำให้เสียงของพวกเขากลับเบาลงไปอีก หลายครั้งการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารของโครงการก็ถูกปิดกั้น ความขัดแย้ง ไม่ลงตัว จึงปรากฏขึ้น และ 'เกือบจะซ้ำ' เกินไปในหลายครั้งหลายครา การตัดสินใจเพื่อแก้ปัญหาโครงการเมกะโปรเจกต์ จึงเป็น

ศาสตร์ของการต่อรอง ดึงมวลชน โฆษณาชวนเชื่อ รอมชอม ‘ลือบปี่’ ลัดชั้นตอน และ ‘ฮั่ว’ อย่างเต็มความสามารถ

ทางโค้ง รอยต่อ ทางแยก หรือจุดจบของเมกะโปรเจกต์ในบริบทของไทย

กรณีศึกษาของโครงการเมกะโปรเจกต์ในประเทศไทย ที่ผู้เขียนอยากหยิบยกมาเป็นตัวอย่าง เพื่อประโยชน์เป็นข้อเตือนใจ ในการดำเนินการใดๆทางวิชาการ หรือบริการทางวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบก่อสร้างโครงการระดับเมกะโปรเจกต์ต่าง ๆ นั้น ว่าอย่างน้อยให้คำนึงถึงประโยชน์ต่อส่วนรวมที่จะได้รับจากโครงการ การเร่งรีบดำเนินการ การไม่เป็นกลาง และไม่โปร่งใส การไม่คำนึงถึงผลกระทบอย่างรอบด้านนั้น อาจจะทำให้โครงการนั้นจบลงอย่างไม่งดงาม เป็นอนุสรณ์สถานแห่งความอัปยศต่อมาได้ งบประมาณที่ใช้ไปในการศึกษาในเบื้องต้นนั้นถึงแม้จะเป็นจำนวนไม่มากนักเมื่อเทียบกับมูลค่าโครงการทั้งโครงการ แต่หากโครงการนั้นมีเหตุให้ถูกยกเลิกไป งบประมาณนั้นถือเป็นการสูญเปล่า เป็น ‘ค่าโง่ซ้ำซาก’ เป็นตราบาปให้บ้านเมืองต่อไป ตัวอย่างโครงการเมกะโปรเจกต์ ได้แก่

โครงการท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ – โครงการนี้เป็นโครงการที่มีความ ‘เป็นที่สุด’ (หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ 12 กย. 49) และ ‘จุดเด่น-จุดต่าง’ (หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ 9 กย.49)

...“เป็นสนามบินที่ไม่ธรรมดา” เพียงแต่ในความไม่ธรรมดา “มีข้อครหาเชิงลบหลายเรื่อง !!”

ทั้งนี้ ประเด็นที่หลายคนอาจมองว่าเป็น “จุดต่าง” ของ “สนามบินสุวรรณภูมิ” ทั้งที่มีการตั้งข้อสงสัยกันว่าไม่เหมาะสม บกพร่อง และที่ถูกกล่าวหาว่าไม่โปร่งใสนั้นมีไม่น้อย เช่น... การทรุดตัวทางขึ้นลงเครื่องบินหรือกรณี “รันเวย์ร้าว”, ข้อสงสัยในคุณภาพของวัสดุผ้าใบหลังคาอาคาร เทอร์มินอล, ระบบปรับอากาศต้องใช้พลังงานและกระแสไฟฟ้ามาก-ค่าใช้จ่ายสูง-ดูแลยาก, ระบบเสียงที่ไม่มีวิศวกรหนึ่งอื่นนอกจากกระจก อาจจะเป็นปัญหา

นอกจากนี้ยังมีข้อสงสัยเรื่องการจัดซื้อและติดตั้งระบบตรวจวัดละอองฝอยในสัมภาระ หรือกรณีเครื่อง “CTX 9000” ที่คริกโครม ข้อสงสัยสัมปทานการก่อสร้าง จัดสรรพื้นที่ องค์กรประกอบอื่น ๆ สัมปทานบริการต่าง ๆ ภายในสนามบิน เช่น... รถไฟฟ้าขนส่งจากตัวเมืองสู่สนามบินหรือแอร์พอร์ตเรลลิงค์, สัมปทานอาคารจอดรถ, การจัดหารถเข็นสัมภาระในสนามบิน, ร้านค้าภายในสนามบินที่มีบริษัทผู้จำหน่ายสินค้าปลอดภาษีรายใหญ่รายเดียว, การจัดหาบริษัทจำหน่ายไฟฟ้าสำหรับระบบเครื่องปรับอากาศให้กับเครื่องบิน, การให้บริการภาคพื้นดิน

ขณะเดียวกันยังมีกรณีแวดล้อมอื่น ๆ เช่น ปัญหาการควบคุมการใช้ที่ดินรอบสนามบิน โดยเฉพาะกรณีการตั้งเป็นเขตปกครองพิเศษ “มหานครสุวรรณภูมิ”, ปัญหา “ราคาที่ดินลวง”, ปัญหาด้าน “มลพิษทางเสียง” จากเครื่องบินที่กระทบต่อประชาชน ต่อการพัฒนาที่ดินเป็นแหล่งพักอาศัยโดยรอบ, ปัญหา “อาคารสูง” ใกล้สนามบินที่เกินมาตรฐานเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ที่ยังเคลียร์ไม่จบ และล่าสุดก็เป็นข่าวใหญ่

รวมไปจนถึงปัญหานกที่หากินตามหนองน้ำรอบสนามบินอาจเป็นปัญหาต่อการขึ้นลงของเครื่องบิน, ปัญหาความสมดุลของระบบนิเวศ แหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ประเภท หนู งู สัตว์เลื้อยคลานอื่น ๆ, ปัญหาผลกระทบต่อ บึงน้ำ โดยรอบสนามบิน โดยเฉพาะกับ “แหล่งเลี้ยงปลาสด” ย่านบางป่อ,

ปัญหา “น้ำท่วม” พื้นที่โดยรอบสนามบินและใกล้เคียง เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นแนวระบายน้ำด้านตะวันออกของกรุงเทพฯ เป็นต้น

ปัญหามากมายที่เกิดขึ้นนั้น อาทิ ปัญหาคอร์ปชั่นและความไม่โปร่งใสในเรื่องจัดสัมปทานธุรกิจที่เกี่ยวข้อง, ปัญหาทางเทคนิคทางด้านวิศวกรรม เนื่องจากการเร่งรีบก่อสร้างจนไม่ได้ศึกษาแนวทางเลือก, ปัญหาผลกระทบทางระบบนิเวศ และชุมชน, ปัญหาการราคาที่ดินลวงจากความไม่แน่นอนของแผนพัฒนา, ปัญหาผลภาวะต่างๆ รวมทั้งวิธีแก้ปัญหาหรือการชดเชยให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้, ปัญหาที่ดินของระบบระบายน้ำด้านตะวันออกของกรุงเทพฯ และท้ายที่สุดนำไปสู่ปัญหาความขัดแย้งเชิงนโยบายของแผนการตั้งมหานครสุวรรณภูมิ รศ.อนุภักดิ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา กล่าวในการเสวนา “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในมุมมองวิศวกรไทย” (7 กันยายน 2549) ว่า “กรณีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่รัฐบาลทำขึ้นนั้นควรครอบคลุมถึงระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่างๆ เช่น ระบบคมนาคม การระบายน้ำ และการสำรองพื้นที่เพื่อการขยายในอนาคต รวมถึงวางเป้าหมายของการเป็นเมืองท่าอากาศยานให้ชัดเจนว่าจะเป็นแหล่งลงทุนและทำกิจกรรมระหว่างประเทศ อุตสาหกรรมและการขนส่ง การท่องเที่ยวและสันถนาการ ชุมชนและที่อยู่อาศัยอย่างไร” ซึ่งประเด็นนี้ถูกละเลย แต่กลับเน้นการประชาสัมพันธ์ และ ‘โฆษณา’ ความเป็นที่สูงสุดในด้านต่างๆ ของสนามบิน ให้เกิดความภูมิใจ แต่ขณะที่ชุมชนรอบสนามบินยังไม่ได้รับการจัดการที่เหมาะสม ก่อให้เกิดปัญหาตามมาในภายหลัง



รูปที่ 3 : ภาพโฆษณาโครงการบ้านจัดสรรใกล้สนามบินสุวรรณภูมิว่าเป็นสิ่งที่ดี เป็นภาพที่ขัดแย้งต่อหลักความจริงที่ว่าผู้คนพยายามที่จะถอยออกห่างสนามบิน

โครงการถนนลาดอำวไทย (โครงการมอเตอร์เวย์เส้นทางลาดสู่ภาคใต้ สมุทรสาคร - แหลมผักเบี้ย - ชะอำ) - โครงการนี้มีช่วงระยะเวลาอันสั้นและจบตัวลงอย่างรวดเร็ว โครงการนี้เป็นโครงการของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม จากการนำเสนอผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยนายคำรบลักข์ สุรัสวดี เส้นทางนี้มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 47 กม. งบประมาณที่คาดว่าจะมีการใช้ในโครงการดังกล่าวประมาณ 5.8 หมื่นล้านบาท โดยแบ่งเป็นงบประมาณการก่อสร้างส่วนสะพานข้ามทะเลประมาณ 3.4 หมื่นล้านบาท และการก่อสร้างถนนยกระดับประมาณ 2.4 หมื่นล้านบาท โครงการนี้มีปัญหาด้านผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมชายฝั่งทะเลเป็นอันมาก อีกทั้งมีประเด็นการยอมรับและไม่ยอมรับของชุมชนที่ขัดแย้งกัน เนื่องมาจากชุมชนที่มีวิถีชีวิตดั้งเดิมริมชายฝั่ง จะได้รับผลกระทบทางลบจากการพัฒนา แต่ชุมชนในเมืองต้นและปลายโครงการคาดหวังว่าจะได้รับประโยชน์จากการเป็นพัฒนาทางเศรษฐกิจ โครงการดังกล่าวมีการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมในช่วงเวลาอันสั้น ก่อนที่ได้มีการตัดสินใจอนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้าง และให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทำการออกแบบรายละเอียดโครงการมูลค่า 380 ล้านบาท โดยได้เซ็นสัญญาเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2547 กำหนดเสร็จภายใน 8 เดือน ขณะที่ยังไม่ได้รับผลการพิจารณาเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และยังไม่ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ(คชก.) แม้จะส่งมาให้พิจารณา 2 ครั้ง โดยครั้งล่าสุดส่งมาให้เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2548 แต่ก็ถูก คชก. สั่งให้ไปทำอีไอเอเพิ่มเติมในหลายเรื่อง (หนังสือพิมพ์มติชน 29 มี.ค. 48)

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2545 เห็นชอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ว่าจ้างสถาบันการศึกษาของรัฐดำเนินการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการเส้นทางลาดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) ซึ่ง สนข.ได้ว่าจ้างสถาบันการศึกษาประกอบด้วย

- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
- มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

เป็นที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการฯ ดังกล่าว

จากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการพบว่าเส้นทางลาดสู่ภาคใต้ จะเป็นโครงการที่เอื้ออำนวยต่อประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การลดต้นทุนการผลิต การขยายตัวและกระจายตัวของประชากรสามารถสร้างถิ่นฐานกระจายไกลออกไป โดยอาศัยระบบถนนดังกล่าวจะทำให้เกิดชุมชนใหม่ขึ้น ทำให้เมืองขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะการขยายตัวของเมืองเพชรบุรี ชะอำ และหัวหินจะกลายเป็นเมืองบริวารของกรุงเทพมหานครในอนาคต

ในคราวประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2/2546 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2546 โดยมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ได้มีมติเห็นชอบให้มีการก่อสร้างโครงการเส้นทางลาดสู่ภาคใต้ (แหลมผักเบี้ย - สมุทรสาคร - ชะอำ) โดยรัฐบาลจะให้การสนับสนุนงบประมาณดำเนินการ โดยให้ที่ปรึกษาที่ดำเนินการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม พื้นที่โดยรอบโครงการก่อสร้างทางลาดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร -

แหลมผักเบี้ย – ชะอำ) เพื่อเตรียมการก่อนการดำเนินการโครงการเส้นทางลัดต่อไป (LPB Project, 2004)

ในที่สุดโครงการดังกล่าวนี้ก็จบสิ้นลงอย่างเงียบๆ ราวกลางปี 2548 ทั้งๆที่ ระหว่างวันที่ 21-25 ม.ค. 2548 กรมทางหลวงนำคณะศึกษาและออกแบบรวมทั้งที่ปรึกษาโครงการและสื่อมวลชนไปดูสะพาน King Fahad Causeway ที่ประเทศบาห์เรน ซึ่งเป็นสะพานเชื่อมระหว่างบาห์เรนกับซาอุดีอาระเบีย ซึ่งจะถือเป็นต้นแบบโครงการของแหลมผักเบี้ย และเดินทางตั้งแทนประมูล โดยไม่รอผลการพิจารณาไอเอเอ

3 ก.ค. 48 หลังจากกรม.กำชับให้แต่ละกระทรวงทบทวนการเบิกจ่ายงบ หากโครงการใดยังไม่เริ่มหรือไม่สามารถดำเนินการได้ทันปีงบประมาณนี้ก็ให้คืนงบหรือโยกให้หน่วยอื่น โครงการแหลมผักเบี้ยก็เป็นหนึ่งในนั้น ล่าสุดพ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร อดีตนายกรัฐมนตรี เปิดเผยว่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงกังวลต่อผลกระทบจากโครงการดังกล่าว ซึ่งรัฐบาลได้นำพระราชดำริมาพิจารณาทบทวนอย่างรอบคอบแล้ว และมีความเห็นให้ยุติโครงการแหลมผักเบี้ย ซึ่งจะสร้างถนนผ่าทะเลลงไปโดยสิ้นเชิง



รูปที่ 4 : ภาพการ์ตูนล้อเลียนวิวัฒนาการของการคอร์ปชั่นในโครงการเมกะโปรเจกต์

โครงการราชพฤกษ์ มหกรรมพืชสวนโลก - โครงการนี้ เกิดขึ้นในช่วงปี 2546-47 นายเนวิน ชิดชอบ ขณะดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรฯ เป็นผู้กำกับดูแลโครงการซึ่งเดิมใช้ชื่อว่า งานมหกรรมพืชสวนโลก ต่อมาจึงตั้งชื่อขึ้นเพื่อเฉลิมพระเกียรติฯ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในวโรกาสที่พระองค์ทรงครองสิริราชสมบัติครบ 60 ปี ในปี 2549 และฉลองพระชนมายุ 80 พรรษา ว่า งานราชพฤกษ์ 2549 กำหนดจัดขึ้นระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน 2549 - 31 มกราคม 2550 นี้ ณ ศูนย์วิจัยเกษตรหลวง ต.แม่เหียะ จ.เชียงใหม่ บนพื้นที่ 470 ไร่ โดยกล่าวกันว่าเป็นงานที่รวมสุดยอด 'ความมหัศจรรย์แห่งพรรณไม้' ในพื้นที่เขตร้อนชื้นที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีความหลากหลายมากที่สุด ของพรรณไม้กว่า 2,200 ชนิด มากกว่า 2.5 ล้านต้น และยังเป็นการประกาศศักยภาพการผลิตพืชผลทางการเกษตรของไทย ด้านพรรณไม้ดอกไม้ประดับ ไม้สมุนไพร พืชสวนครัว ไม้แปลกหายาก และ พืชผลทางการเกษตรสู่เวทีตลาดการค้าโลก ภายใต้ Theme ของงาน "เพื่อนำความรักสู่มนุษยชาติ" (To Express the Love for Humanity) งานมหกรรมนี้ได้ยื่นเสนอขอการรับรองจาก

สำนักงานมหกรรมโลก(Bureau of International Exposition - BIE) อยู่หลายครั้ง จนในที่สุดได้รับการรับรองในการจัดงาน ในระดับ A1 อย่างเป็นทางการ จาก สำนักงานมหกรรมโลก สมาคมพืชสวนระหว่างประเทศ (Association of Horticulture Producers - AIPH) และ ภายใต้การสนับสนุนจาก สมาพันธ์ดอกไม้โลก (World Flower Council - WFC) และสมาคมพืชสวนนานาชาติ (International Society for Horticultural Science - ISHS)

อย่างไรก็ตามงานมหกรรมระดับโลกครั้งนี้ก็มีกรณีคัดค้านและกล่าวถึงความไม่เหมาะสมในหลายๆด้าน โดยเฉพาะการจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งมีผลประโยชน์ที่สัมพันธ์กับการเมือง ศาตราจารย์ระพี สาคริก ได้กล่าวถึงโครงการนี้ไว้ถึงความไม่ชอบมาพากลอันอาจนำสู่ความเสียหายว่า

“ของมันทำเข้าไปแล้ว ก็ควรร่วมมือให้ตลอดเพื่อเห็นแก่ส่วนรวม” แต่ผู้เขียนก็ยืนยันในสังขรณ์ว่า “เพราะผมเห็นแก่ส่วนรวม จึงไม่ยอมร่วมมือกับสิ่งที่อาจจะไม่โปร่งใส” เพราะฉะนั้น จึงขออนุญาตชี้แจงว่า เรื่องงานพืชสวนโลก ผู้เขียนไม่ได้เป็นคนไปเอามา และขณะนี้ก็ยังไม่ใช่เป็นคนยื่นข้อคัดค้านให้แก่งานจัดงานด้วย ผมต้องขออภัยที่นำเรื่องนี้มาพูดโดยตรง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้าพิจารณาถึงความจริงให้รอบด้าน ทำให้อดสงสัยไม่ได้ว่า งานครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในระดับพื้นฐานหรือว่า เราจะต้องตกอยู่ในสภาพสูญเสียส่วนลึก ผลจากการนำงานนี้เข้ามาจัดในประเทศไทย เกิดจากความหน้าใหญ่ใจโตของคนในระดับกลาง ถึงผู้มีอำนาจในระดับสูง หรือว่าเมื่องานผ่านพ้นไปแล้ว แต่ละคนคงมีปฏิสัมพันธ์อันดีถึงต้นลึกหนางานได้ด้วยตนเอง นโยบายการบริหารของประเทศต่างๆ ในโลก เขาคำนึงถึงผลประโยชน์ ซึ่งคนระดับพื้นดินพึงได้รับ ถ้าคนระดับนี้ถูกอำนาจเงินและวัตถุทำลายไปแล้วจะยังคงได้รับประโยชน์แค่ไหน คำตอบก็คือ หายนะภัยของประเทศชาติ

นอกจากนี้ยังมีเอ็นจีโอทางด้านสิ่งแวดล้อมอีกหลายคนออกมาเคลื่อนไหวถึงขั้นตอนการเร่งรีบอนุมัติและจัดงานโดยละเอียดเรื่องผลกระทบ เช่น นายชัยพันธุ์ ประชาสวัสดิ์ ผู้อำนวยการสถาบันสิทธิชุมชน ได้เตรียมเรื่องนี้ฟ้องศาลปกครอง จากการใช้เนื้อที่ 470 ไร่ที่ใช้ในการจัดงานนี้ ว่าอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติโดยสุเทพบุย มีการตัดแปลงเอาอุทยานฯไปก่อสร้าง ก่อนผ่านคณะกรรมการอุทยานแห่งชาติ ซึ่งถือว่าผิดกฎหมาย อีกทั้งยังไม่ตรวจสอบไม่ได้ว่ามีผู้นำพืชจีเอ็มโอเข้ามาด้วยหรือไม่ เพราะอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศไทยได้ (มติชน, 12 กย. 49)

โครงการจัดสร้างอนุสรณ์สถานเหตุการณ์ภัยพิบัติจากคลื่นสึนามิแห่งชาติ - โครงการเริ่มต้นก็ตามที่ระบุเป็นชื่อโครงการอย่างเป็นทางการ *อนุสรณ์สถาน* ก็คงจะเป็นอื่นไปไม่ได้ หากจะดูจากวัตถุประสงค์ของการจัดประกวดแบบนานาชาติจะพบว่า มีวัตถุประสงค์เชิงสัญลักษณ์ ที่ชัดเจนว่าเน้นการรำลึกถึงและตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ ในวันที่ 26 ธันวาคม 2547 โครงการนี้ได้นายปลอดประสพ สุรัสวดี เป็นประธาน ร่วมกับกระทรวงวัฒนธรรม โดยความร่วมมือของสภาสถาปนิก ผู้เขียนได้ร่วมเป็นผู้ร่วมร่างข้อกำหนดของการประกวดแบบนี้มาตั้งแต่ต้นแต่ได้ขอลาออกหลังจากพบความไม่ชอบมาพากลตั้งแต่มีการประกาศข้อกำหนดออกมา วัตถุประสงค์ของการจัดประกวดแบบนี้ก็คงเป็นไปตามที่ผู้เขียน

ได้ร่วมร่างพร้อมกับส่วนอื่นๆ สารสำคัญก็เพื่อมุ่งเน้นในแง่ 'ความรู้สึกแห่งการรำลึก' ของทุกๆ คนที่ร่วมและไม่ร่วมในเหตุการณ์

The memorial is to :

- Embody the goals and spirit of the mission statement;
- Convey the magnitude of personal and physical loss from The Dec 26, 2004 Tsunami;
- Acknowledge all those who aided in rescue, recovery and healing;
- Respect and enhance the 'natural and sacred' quality of the overall site and the space designated for the memorial;
- Encourage reflection and contemplation;
- Evoke the historical significance and impact of The Dec 26, 2004 Tsunami;
- Create an original and powerful statement of enduring and universal symbolism;
- Inspire and engage people to learn more about the events and impact of the Tsunami for further awareness;
- Evolve over time.

ซึ่งลักษณะของการประกวดแนวคิดโดยทั่วไปส่วนข้อกำหนดของการประกวดนั้นควรเป็นการระบุวัตถุประสงค์หลักๆ และให้ผู้เข้าประกวดที่เป็นประชาชนทั่วไปสามารถใช้ความคิดสร้างสรรค์ในการนำเสนอแนวคิดเข้าร่วม แต่ข้อกำหนดครั้งนั้นที่ดำเนินการจัดทำโดยสภาสถาปนิกกลับผิดแผกจากการที่ข้อกำหนดการประกวดแนวคิดเบื้องต้นฟังเป็น เหมือนเป็นการกีดกันผู้เข้าประกวดที่ไม่ใช่สถาปนิก (Kongkrut, 2005) ปราบฎการระบุพื้นที่อาคารต่างๆขึ้นมา ทำให้การประกวดแบบแนวความคิดต้องถูกกำกับด้วยอาคารต่างๆที่ 'ผู้จัดประกวดต้องการให้มี' ปราบฎในส่วนองค์ประกอบหลักของโครงการที่มีการระบุ พื้นที่ในส่วนที่เป็นอาคารเพิ่มขึ้นมา หรือแม้กระทั่งระบุขนาดพื้นที่ใช้สอยว่าประมาณ 8,500 - 10,000 ตารางเมตร เพื่อเป็นส่วนใช้สอย 'ที่ต้องการ' ดังต่อไปนี้

Master Plan Requirements:

The master plan should show the site development and should indicate generally the location (if any is provided) of parking or transport provisions. Circulation and type of circulation within the site should be indicated diagrammatically.

3.2 A fitting memorial as indicated in the competition documents shall be Proposed by the designer. There are no specific physical requirements for this item.

3.3 A Museum Space:

The museum shall be designed as a flexible space or spaces and should include both interior and exterior areas. Interior galleries should be designed to accommodate art of all kinds and should be considered to require international standards of security, lighting and climatic control. In principal the museum shall contain:

- 3.3.1 Entry and related facilities such as checkrooms.
- 3.3.2 Gallery space which can be broken into various spaces at the option of the designer.
- 3.3.3 Storage and preparation areas.
- 3.3.4 Museum office and general administration area.
- 3.3.5 A museum library.
- 3.3.6 Restaurant with both indoor and outdoor seating areas with adequate food preparation areas.

4. The tourist and visitor spaces may be located at various locations on the site or near this site access point and should include but not be limited to

- 4.1 Area(s) of contemplation and rest; these may be outdoor and or semi-enclosed.
- 4.2 A small gift and remembrance shop.
- 4.3 Restroom facilities

5. The learning center may be combined with tourist area at the discretion of the designer and should include the following facilities:

- 5.1 An outdoor amphitheater to be used for drama and music, open air.
- 5.2 An indoor lecture
- 5.3 A small conference and office area.
- 5.4 An outdoor reception area
- 5.5 Enclosed space for catering, storage, and support areas.
- 5.6 Toilets, etc.

6. Utility Area:

Utility areas should be indicated generally and need only be shown diagrammatically on the master plan owing to the nature of the site they should be placed as discreetly as possible.

Areas should include:

- 6.1. Waste Storage
- 6.2. Garden Equipment Area
- 6.3. Fire Protection
- 6.4. General Maintenance Area

โครงการอนุรักษ์สถานีสยาม ผ่านขั้นตอนการประกวดแบบทั้งสองขั้นตอน จนกระทั่งได้แบบอาคารตามข้อกำหนดข้างต้น อันประกอบด้วยสิ่งก่อสร้างรูปกรวยสูง 10-25 เมตร 5 อาคาร กระจายท่ามกลางป่าอุทยานแห่งชาติเขาหลักลำรู่ โดยยังไม่ได้ผ่านขั้นตอนการอนุมัติจากคณะกรรมการอุทยานแห่งชาติ เช่นเดียวกับโครงการที่กล่าวถึงอื่นๆ ในยุคนี้ การอนุมัติงบประมาณเพื่อเดินหน้าก่อสร้างถูกปรับลดลงอย่างมีนัยยะ จาก 1,200 ล้านบาทเหลือเพียงครึ่งเดียวคือ 600 ล้านบาทก่อนหมดวาระการทำงานของคุณรัฐมนตรีไม่นาน สะตากรมของพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาหลักลำรู่ คงจะปลอดภัยจากเงื้อมมือของการพัฒนาของ 'นักก่อสร้าง' ไประยะหนึ่ง อย่างน้อยจนกว่าสำนักของนักก่อสร้างจะจนซึ่งธรรม(ชาติ)

บทส่งท้าย

โครงการเมกะโปรเจกต์เหล่านี้พบว่า มีลักษณะพิเศษบางประการ คือมักใช้ระยะเวลาในการศึกษาสั้นโดยหน่วยงานเฉพาะกิจหรือบริษัทที่ปรึกษา ไม่มีแผนแน่ชัด ปรากฏหลายครั้งว่าการหลีกเลี่ยงขั้นตอนรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน หรือการศึกษาผลกระทบตามกฎหมายความยั่งยืนของโครงการมักขึ้นอยู่กับเสถียรภาพของพรรคการเมืองฝ่ายรัฐบาล แต่ภาพของเมกะโปรเจกต์ไม่ได้มีแต่ในภาพลบ เพราะความเป็นโครงการที่ใช้เงินงบประมาณสูงๆ นั้นไม่ได้หมายความว่า จะเป็นโครงการที่ไม่ยั่งยืนแต่อย่างใด ตราบใดที่โครงการเหล่านั้น มีจุดมุ่งหมายเพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวม ได้ประเมินผลกระทบต่างๆ อย่างเที่ยงธรรม ตามหลักวิชาการในทุกๆ ศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง และประเมินให้ชัดเจนว่าท้ายที่สุดแล้วว่าประโยชน์สูงสุดของโครงการนั้นเพื่อใคร?

...วิศวกรมองเห็นแต่เชือก เห็นแต่โรงไฟฟ้า แต่ไม่เห็นคน

นักเศรษฐศาสตร์มองเห็นแต่เงิน เห็นแต่ จีดีพี แต่ไม่เห็นคน

นักบัญชีมองเห็นแต่ตัวเลข เห็นแต่ตารางแต่ไม่เห็นคน

นักกฎหมายมองเห็นแต่ตัวหนังสือ เห็นแต่ตาราง แต่ไม่เห็นคน

นักการเมืองมองเห็นแต่ยศ ตำแหน่ง และลาภ อำนาจ แต่ไม่เห็นคน...

สิ่งเหล่านี้เป็นลักษณะร่วมของยุค คนยุคนี้มองภาพรวมทางสังคมแบบแยกออกเป็นส่วน ๆ การรักษาทรัพยากรธรรมชาติแวดล้อมจึงไม่อาจหลีกเลี่ยง คน หรือกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากโครงการขนาดใหญ่ที่เกิดโดยน้ำมือของรัฐไทยได้ ไม่ว่าจะป็นด้วยเหตุผลใดก็ตาม [ศาสตราจารย์ ประเวศ วะสี - เวทีสิ่งแวดล้อม '47 (กฤษณกรณ , 2547)]

อ้างอิง

Altshuler and Luberoff (2003) Mega-projects : The Changing Politics of Urban Public Investment. The Brookings Institution. Washington D.C.

Aruninta, A. 2004. Controversies In Public Land Management Decision -Makings: Case Study of Land Utilization In Bangkok, Thailand. City Futures: An International Conference on Globalizm and Urban Change." (July 8–10, 2004), College of Urban Planning and Public Affairs, University of Illinois at Chicago

Kongrut A., Memorial design `omits public'. Bangkokpost Newspaper Tuesday 20 September 2005

Phongpaichit and Baker (2004) Thaksin : The Business of Politics in Thailand. Sikworm Books. Chiangmai, Thailand.

กถุณกรรณ สุวรรณกาญจน์, 'ไม่มี ถนนตัดอ่าว' รายงานการประชุมเวทีสิ่งแวดล้อม '47 online : <http://www.thaingo.org/HeadnewsKan/road110647.htm>

ทินพันธ์ นาคะตะ. 2517. "ประชาธิปไตย: ความหมาย ปัจจัยเอื้ออำนวย และการสร้างจิตใจ." วารสารธรรมศาสตร์ 3:2 (กุมภาพันธ์)

นิธิ เอียวศรีวงศ์ ปฏิรูปการเมืองให้"กินได้". หนังสือพิมพ์มติชน วันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2549 ปีที่ 29 ฉบับที่ 10411

ระพี สาคริก พี่ชสวนโลกอยู่ที่ไหน? จากหนังสือพิมพ์มติชน วันที่ 08 กันยายน พ.ศ. 2549

สิริมงคล จันทร์ขาว เมื่อ "ทักษิณ"...ทำผิด "ทักษิณ".. ความ "ซัด" จึงบังเกิด. บทความออนไลน์ 14 เม.ย. 49 <http://www.thaingo.org/cgi-bin/content/content2/show.pl?0399>

บทความเด่น 'พลิกปุม'ก่อนเปิดใช้ 'จุดเด่น-จุดต่าง' สนามบินสุวรรณภูมิ' หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ 9 กันยายน 2549

บทความว่าไรดีโซน 'ที่สุดแห่งสุวรรณภูมิ' หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ 12 กันยายน 2549

บทความ กก.สิทธิฯชี้ต้านทางลัดผ่าอ่าว ชาวบ้านฟ้องศาลปกครองได้ หนังสือพิมพ์มติชน 29 มีนาคม 2548

หนังสือพิมพ์มติชน วันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2549 "หน้อย"เร่งล้างฉาว"พี่ชสวนโลก" แจกปก ชาวทัวม.เกษตรระบุดื้อฮั่ว

เอกสารการเสวนา "ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในมุมมองวิศวกรไทย" (7 กันยายน 2549) ชมรมผู้รับพระราชทานทุนมูลนิธิอานันทมหิดล ร่วมกับคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เว็บไซต์ทางการของโครงการราชพฤกษ์ 2549 <http://www.royalfloraexpo.com>

เว็บไซต์ทางการของโครงการประกวดแบบอนุสรณ์สถานสึนามิ <http://www.tsunamimemorial.or.th>