

ยนต์ขนส่งสินค้าข้ามไปและมาระหว่าง ผังไทยและลาว ซึ่งวิธีดังกล่าวไม่สะดวกและไม่คล่องตัว ทำให้เสียเวลามากเพราะมีเรือขนส่งจำกัดและมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสูง

2.2 แนวความคิดในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเพื่อเชื่อมระหว่างประเทศไทยและประเทศลาว ได้มีโครงการที่จะสร้างมานานกว่า 35 ปีแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งเช่นเดียวกับสะพานข้ามแม่น้ำโขงในประเทศจีน ทั้งนี้เพราะเห็นว่าจะทำให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศทั้งสอง โดยเฉพาะประเทศลาวซึ่งเป็นประเทศที่ไม่มีเขตแดนติดทะเล ทำให้การคมนาคมขนส่งลำบากมาก แม้ว่าลาวจะสามารถใช้ลำน้ำโขงในการออกสู่ทะเลได้แต่ก็มีความยาวถึง 1,600 กิโลเมตร ทั้งยังไม่สามารถใช้เดินเรือได้ตลอดแนว เพราะบางส่วนมีแก่งกลางน้ำกั้นอยู่ เท่าที่ผ่านมาลาวจะต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้านเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออกสู่ทะเลเพื่อติดต่อกับประเทศอื่นๆ อีกที่หนึ่ง ดังนั้น อาจสรุปวัตถุประสงค์ของการสร้างสะพานนั้นนอกจากประโยชน์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า และเป็นเส้นทางให้ประเทศลาวได้ขนถ่ายสินค้าผ่านประเทศไทยแล้ว ยังเป็นการเสริมสร้างสัมพันธไมตรีระหว่างไทยกับลาวให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้นด้วย

3. ความเป็นมาของโครงการ

3.1 เริ่มจากแนวความคิดที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงดังกล่าวในปี พ.ศ. 2499 องค์การยูเนสโกและการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เริ่มทำการสำรวจความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการสร้างสะพาน และผลการสำรวจได้เสนอการวางแนวสะพานไว้ 3 แห่ง หรือ 3 ทางเลือก แต่มีได้ดำเนินการต่อไป จนถึงในปี พ.ศ. 2508



คณะกรรมการประสานงาน สํารวจลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง ซึ่งขณะนั้นประกอบด้วย 4 ประเทศ คือ ไทย ลาว เวียดนาม และกัมพูชา ก็ได้บรรจุโครงการนี้ไว้ในแผนพัฒนา 10 ปี และในปี พ.ศ. 2510 รัฐบาลญี่ปุ่นได้ให้ความช่วยเหลือด้านการสำรวจและศึกษาความเหมาะสมในการออกแบบก่อสร้าง ซึ่งควรจะสร้างเป็นสะพานโครงสร้างเหล็กที่มีทั้งถนนให้รถยนต์และรถไฟผ่าน และเสนอเลือกเส้นทางหนองคาย-เวียงจันทน์

3.2 ต่อมาในปี พ.ศ. 2514 ธนาคารพัฒนาเอเชีย หรือ ADB ได้ดำเนินการศึกษาทบทวนโครงการนี้อีกครั้งหนึ่ง โดยต้องการพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางด้านเงินทุน ต่อจากผลการศึกษาที่ปรากฏออกมาสรุปได้ว่า ยังไม่คุ้มค่าเพียงพอต่อการลงทุน ฉะนั้น สำนักงานพลังงานแห่งชาติ (กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงานในปัจจุบัน) จึงได้พิจารณาศึกษาปรับปรุงลักษณะของสะพานจากแบบโครงเหล็กให้เป็นแบบคอนกรีตอัดแรงเพื่อผลในการลดต้นทุน การก่อสร้าง แต่ในขณะเวลานั้นสถานการณ์ทางการเมืองของประเทศลาวมีการเปลี่ยนแปลง โครงการนี้จึงหยุดชะงักลง

3.3 หลังจากสถานการณ์ทางการเมืองของลาวได้กลับคืนสภาวะเรียบร้อยแล้วและในโอกาสที่ ฯพณฯ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรีได้เดินทางไปเยือนลาวเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2530 ผู้นำคณะรัฐบาลของทั้งสองฝ่ายได้เจรจาปรึกษาข้อราชการหลายเรื่อง เรื่องหนึ่งที่ได้มีการพิจารณาคือ เห็นชอบที่จะให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงหนองคาย-เวียงจันทน์ ดังนั้น ทั้งไทยและลาวจึงได้ออกแถลงการณ์ร่วมตกลงในหลักการที่จะมีการก่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำโขงขึ้น หลังจากนั้นก็ได้มีความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามข้อตกลงนี้ต่อเนื่องมาตามลำดับกล่าวคือ

3.4 ในเดือนมกราคม 2532 ในคราวประชุมคณะกรรมการโครงการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงของไทย ได้มีมติให้ดำเนินงานโครงการสะพานที่มีทั้งถนนและทางรถไฟและโดยที่โครงการนี้ได้รับเริ่มมาจากคณะกรรมการฯ แม่น้ำโขง จึงได้มอบหมายให้สำนักงานพลังงานแห่งชาติเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบและดำเนินการประสานงานตามโครงการนี้



3.5 ต่อมาในเดือนกุมภาพันธ์ 2532 ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีออสเตรเลีย (นาย R.J.HAWKE) เดินทางมาเยือนประเทศไทยและมีแถลงการณ์ว่า รัฐบาลออสเตรเลีย จะสนับสนุนเงินช่วยเหลือค่าก่อสร้างสะพานให้วงเงิน 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

3.6 เดือนเมษายน 2532 ได้มีการประชุมไตรภาคีของคณะที่ปรึกษา 3 ฝ่าย ไทย-ลาว-ออสเตรเลีย ขึ้น ณ นครหลวงเวียงจันทน์ สรุปผลการประชุมว่าจะมีการทำบันทึกความเข้าใจ 3 ฝ่าย ระหว่างออสเตรเลีย ไทยและลาว เพื่อกำหนดความรับผิดชอบของแต่ละฝ่าย และพิจารณาหาข้อสรุปร่วมลงนามเป็นข้อตกลงก่อนที่จะมีการเริ่มงานในโครงการ

3.7 ในที่สุดเมื่อเดือนมกราคม 2533 จึงมีการลงนามในบันทึกความเข้าใจร่วมกันที่ทำเนียบรัฐบาลของไทย โดยมี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน สาระสำคัญประกอบด้วย การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่าย รวมทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการของแต่ละฝ่าย คือ ออสเตรเลีย ได้แก่ AIDAB (The Australian International Development Assistance Bureau) ซึ่งอยู่ในสังกัดกระทรวงการต่างประเทศและการค้า ฝ่ายลาว ได้แก่ กระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์และก่อสร้าง ส่วนไทย ได้แก่ สำนักงานพลังงานแห่งชาติ (กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงานในปัจจุบัน) กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม

4. การดำเนินงานโครงการ

4.1 ตามข้อตกลงในบันทึกความเข้าใจ 3 ฝ่าย รัฐบาลออสเตรเลียให้ความช่วยเหลือในส่วนแรกเป็นค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการในวงเงิน 1.5 ล้านดอลลาร์

ออสเตรเลีย หรือประมาณ 30 ล้านบาท โดยว่าจ้างบริษัท Maunsell and Partners และบริษัท Sinclair Knight and Partners มาดำเนินการตั้งแต่เดือนเมษายน 2533 จนเสร็จสิ้นในเดือนธันวาคม 2533 ต่อจากนั้นรัฐบาลออสเตรเลียได้ให้ความช่วยเหลือในด้านงบประมาณเพื่อใช้ในการออกแบบรายละเอียดเพื่อก่อสร้างสะพาน ซึ่งแบบรายละเอียด ได้เริ่มดำเนินการเมื่อเดือนมกราคม 2534 และเสร็จสิ้นลงในเดือนมิถุนายน 2534 รัฐบาลออสเตรเลียได้นำไปเปิดประมูลแก่บริษัทรับเหมาก่อสร้างของออสเตรเลีย และผลสุดท้าย ได้คัดเลือกบริษัท John Holland Construction Pty. Ltd. ให้มาดำเนินการเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างสะพานร่วมกับบริษัท Kinsun อีกบริษัทหนึ่งจากประเทศไทย ซึ่งก็ได้ เห็นสัญญาว่าจ้างตั้งแต่เดือนตุลาคม 2534 ในวงเงินประมาณ 30.5 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย หรือประมาณ 600 ล้านบาท และได้มีพิธีเปิดโครงการก่อสร้างสะพาน เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2534 โดย ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีไทย (นายอานันท์ ปันยารชุน) ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีลาว (นายคำไต สีพันดอน) และ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการค้าและพัฒนาไฟฟ้าของออสเตรเลีย (นายนิล บลูเอ็ท) ร่วมเป็นประธานในพิธี การก่อสร้างทั้งหมดจะเสร็จสิ้นตามกำหนดในราวเดือนมีนาคม 2537

4.2 ด้านการก่อสร้าง ทีมบริหารงานประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จากรัฐบาลไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จะทำงานร่วมกับวิศวกรประจำโครงการของออสเตรเลีย ซึ่งทั้งหมดนี้จะร่วมกันรับผิดชอบในด้านงานธุรการและบริหารโครงการเมื่อการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว รัฐบาลของไทยและลาวจะเป็นเจ้าของสะพานร่วมกันและจะรับผิดชอบร่วมกันในการดำเนินงาน การบำรุงรักษา และการบริหารงานสำหรับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งนี้

4.3 ด้านความรับผิดชอบ และการดำเนินงานของฝ่ายไทยประกอบด้วยเรื่องของการจัดเตรียมค่าใช้จ่ายต่างๆ เพื่อเป็นค่าก่อสร้าง และการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการควบคุมการเดินทางผ่านแดนของประชาชนในบริเวณชายแดนฝั่งประเทศไทย ได้แก่ อาคารควบคุม (ด้านรวม) ของกรมศุลกากร สำหรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หน่วยงานต่างๆ ลักษณะเดียวกันกับด้านสะเดาทางภาคใต้ และอาคารสำนักงาน/บ้านพักของแต่ละหน่วยงานเป็นเงินรวมทั้งสิ้น 136 ล้านบาท การก่อสร้างถนนจากตัวสะพานไปยังทางหลวงสายจังหวัด

หนองคายที่มีอยู่เดิมและถนนเชื่อมต่อไปยังตัวเมือง โดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งรวมค่าเวนคืนที่ดินเป็นเงิน 330 ล้านบาท โดยสรุปก็คือ ฝ่ายไทยจ่ายเงินสมทบในโครงการนี้รวมทั้งสิ้นประมาณ 467 ล้านบาท

4.4 นอกจากนี้ฝ่ายไทยยังให้สิทธิในการยกเว้นภาษีเงินได้ที่จ่ายโดยออสเตรเลีย และภาษีศุลกากร ภาษีนำเข้า และภาษีอื่นๆ สำหรับอุปกรณ์และของใช้ที่รัฐบาลออสเตรเลียและบุคลากรของออสเตรเลียนำมาใช้ภายใต้โครงการนี้ รวมทั้งการประสานงานอำนวยความสะดวกต่างๆ แก่การดำเนินโครงการทั้งหมดอีกด้วย

5. ลักษณะของโครงการ

ลักษณะของโครงการจะประกอบด้วย สะพานและสิ่งก่อสร้างประกอบจากความร่วมมือ ของทั้ง 3 ประเทศ ไทย-ลาว และออสเตรเลีย โดยออสเตรเลียให้ความช่วยเหลือในการออกแบบและก่อสร้าง สะพานแม่น้ำโขง รวมถึงถนนจากคอสะพานยาวไปจนถึงอาคารด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองของทั้งไทยและลาว และรวมถึงสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ เช่น Traffic Changeover และการป้องกันตลิ่งเป็นต้น ฝ่ายไทยก่อสร้างถนนเชื่อมจากทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 12 ตรงจุดซึ่งห่างจากหนองคายประมาณ 10 กิโลเมตร ความยาว 9 กิโลเมตร และก่อสร้างอาคารด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมือง และเช่นเดียวกัน ฝ่ายลาวจะต้องปรับปรุงถนนเข้าเชื่อมโยงตัวสะพานและอาคารด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมือง

6. ลักษณะของสะพานและสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ

จากผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงหนองคาย-เวียงจันทน์ (มิตรภาพ) ซึ่งออสเตรเลียให้ความช่วยเหลือศึกษาทบทวน แสดงให้เห็นว่า สะพานข้ามแม่น้ำโขง ควรก่อสร้างเป็นแบบคอกกริดที่แข็งแรง เสริมเหล็กแบบ Box Girder ช่วงแม่น้ำประกอบด้วยตอม่อ 6 ตอม่อ ระยะห่างระหว่างตอม่อสะพานช่วงกลางแม่น้ำ (Main Structure) 105 เมตร ช่วงบนฝั่งทั้ง 2 ฝั่ง ประกอบด้วยตอม่อ 8 ตอม่อของฝั่งไทย และ 7 ตอม่อของฝั่งลาว (Approach Structure) ประมาณ 30 เมตร โดยกำหนดให้มี Navigation Clearance ขนาดกว้าง 60 เมตร สูง 10 เมตร ความยาวของสะพานทั้งสิ้นประมาณ 1,200 เมตร พื้นผิวจราจรประกอบด้วย ช่องจราจร 2 ช่องทาง ความกว้างรวมไหล่ทางช่องละ 4 เมตร โดยตามแนวเส้นกลางสะพานก่อสร้าง (Wide Raised Center Line Delineator) กว้าง 0.5 เมตร มีช่องทางเดินทั้ง 2 ฝั่ง ฝั่งละ 1.5 เมตร โดยมี Concrete Barrer และ Concrete Edge Panel ป้องกันคนเดินเท้าทั้ง 2 ฝั่ง ทำให้ความกว้างของผิวจราจรทั้งสิ้น เป็น 12.7 เมตร ถัดจากสะพานช่วง Approach Structure ทั้ง 2 ฝั่ง จะก่อสร้างเป็น Bridge Approach Embankment เพื่อลดระดับลงสู่ระดับพื้นผิวปกติ และไปสิ้นสุดขอบเขตงานตามความช่วยเหลือของออสเตรเลียที่อาคารทำการด่านศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง และเพื่อเปลี่ยนกฎจราจรจากการขับรถชิดซ้ายในประเทศไทยเป็นขับรถชิดขวาในประเทศลาวแล้ว ได้กำหนดให้ก่อสร้าง Traffic Change ทางฝั่งประเทศลาว ช่วงก่อนถึงอาคารด่านศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองของลาว และโดยเหตุที่ฝั่งตลิ่งข้างประเทศลาวได้รับอิทธิพลของการกัดเซาะอยู่บ้าง งานป้องกันตลิ่งยาว 400 เมตร จากสะพานขึ้นไปทางเหนือน้ำตั้งรวมไว้ในงานก่อสร้างสะพานด้วย นอกจากนี้สิ่งก่อสร้างประกอบด้วยส่วนย่อยอื่นๆ ที่รวมอยู่ในการก่อสร้างสะพานตามความช่วยเหลือของออสเตรเลียก็มีระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ระบบโทรศัพท์วงจรปิด และระบบดับเพลิง การตกแต่งเสาประดับทางสถาปัตยกรรมและตอม่อสุดสะพาน เป็นต้น

7. ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ

ผลประโยชน์ของโครงการสะพานจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าซึ่งแต่เดิม ขนถ่ายสินค้าใช้แพขนานยนต์ และลดความล่าช้าในการปฏิบัติงานและความสิ้นเปลืองในการขนถ่ายสินค้า อีกทั้งจะช่วยส่งเสริมปริมาณการค้าระหว่าง 2 ประเทศ โดยเฉพาะจะเป็นการเปิดทางออกสู่ทะเลโดยสะดวกให้กับประเทศลาว

8. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

จากผลการศึกษาทางด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมพบว่า โครงการสะพานมิตรภาพ ไม่มีผลกระทบมากนักต่อคุณภาพน้ำ การประมง และไม่มีผลกระทบต่อโบราณวัตถุที่อยู่ในประเทศไทยและลาว ในช่วงระหว่างการก่อสร้าง หากมีการควบคุมอย่างเพียงพอจะไม่มีผลกระทบมากมายนักต่อคุณภาพของอากาศ สะพานมิตรภาพจะไม่สร้างปัญหาด้านการใช้ที่ดินมากนัก นอกจากนี้ผลกระทบในระหว่างการก่อสร้าง เช่น ปัญหาของขยะและฝุ่น จะสามารถควบคุมและลดปริมาณได้ ปัญหาด้านเสียงรบกวนจากการก่อสร้างจะมีในระยะสั้น และปรากฏอยู่เฉพาะพื้นที่เท่านั้น

9. การเตรียมการพิธีเปิดสะพานฯ

9.1 กระทรวงวิทยาศาสตร์ ได้มีหนังสือกราบเรียน ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2536 เพื่อพิจารณานำความกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเสด็จฯ ไปทรงเป็นประธานร่วมกับประธานประเทศลาวในพิธีเปิดสะพานฯ ในเดือนเมษายน 2537 ซึ่ง ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีได้ให้ขอรบให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีนำความกราบเรียนราชเลขาธิการเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2536 เพื่อนำความกราบบังคมทูลต่อไป

9.2 กระทรวงการต่างประเทศได้เสนอความเห็นเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2536 เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในเรื่องที่ประธานประเทศลาวมีสาส์นกราบบังคมทูลเชิญเสด็จฯ ไปเยือนประเทศลาวว่าการเสด็จฯ ไปทรงร่วมพิธีเปิดสะพานฯ และการเสด็จฯ ไปเยือนลาวจะเป็นพระมหากษัตริย์คุณอันล้ำพัน ควรที่รัฐบาลจะจัดเตรียมการเสด็จฯ อย่างสมพระเกียรติ โดยยึดแนวว่าเป็นการเสด็จฯ เยือนเพียง 1 วัน ไม่มีการประทับค้างแรม เมื่อเสร็จพิธีเปิดสะพานแล้ว จะเสด็จฯ ต่อไปยังฝั่งลาว

9.3 คณะรัฐมนตรีได้มีมติในคราวประชุมเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2537 ให้นำความกราบบังคมทูลพระกรุณาโปรดเกล้าฯ รับเชิญเสด็จฯ ไปเยือนลาว และอนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมาการเตรียมการเสด็จฯ ระดับชาติ โดยมี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และให้กระทรวงการต่างประเทศรับไปพิจารณาองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ เพื่อเสนอ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีพิจารณาแต่งตั้งต่อไป

9.4 กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงานได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมประชุมเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2536 เพื่อปรึกษาหารือเกี่ยวกับการเตรียมการพิธีเปิดสะพานฯ ซึ่งที่ประชุมเห็นว่าการพิจารณา

เตรียมการเสด็จฯ นั้น ควรมีการตั้งคณะกรรมการหรือคณะอนุกรรมการ ขึ้นคณะหนึ่งเพื่อการนี้ โดยเฉพาะ และให้แจ้งความเห็นดังกล่าวต่อสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี

9.5 สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2536 ว่า ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี ได้มีบัญชาเห็นชอบให้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเตรียมการสำหรับพิธีเปิดสะพานฯ โดยอยู่ภายใต้คณะกรรมการเตรียมการเสด็จเยือนลาว และให้กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงานพิจารณาองค์ประกอบคณะอนุกรรมการฯ เพื่อเสนอ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีต่อไป

9.6 สำนักเลขาธิการได้มีหนังสือแจ้งกระทรวงการต่างประเทศ เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2536 ว่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงรับเชิญเสด็จฯ ไปทรงเป็นประธานในพิธีเปิดสะพานมิตรภาพ และเสด็จฯ เยือนลาวอย่างเป็นทางการ ทั้งนี้ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ร่างกำหนดการเสด็จฯ ดังกล่าวขึ้น ทูลเกล้าฯ ถวายประกอบพระราชดำริ

9.7 โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงานได้ยกร่างองค์ประกอบคณะอนุกรรมการเตรียมการสำหรับพิธีเปิดสะพานฯ ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ เป็นประธานคณะอนุกรรมการฯ และอธิบดีกรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงานเป็นอนุกรรมการและเลขานุการเสนอสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2536 เพื่อนำเสนอ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง

9.8 คณะทำงานร่วมไทย-ลาว-ออสเตรเลีย เพื่อเตรียมการพิธีเปิดสะพานฯ (Bridge Opening Ceremony Working Group) ได้มีการประชุมตั้งแต่เดือนเมษายน 2536 โดยได้แยกกลุ่มเจ้าหน้าที่เพื่อพิจารณาในเรื่อง

- (1) รูปแบบและขั้นตอนพิธีการ
- (2) การประชาสัมพันธ์และการจัดทำของที่ระลึก
- (3) การรักษาความปลอดภัย

10. พิธีเปิดสะพานมิตรภาพ

10.1 ได้มีพิธีเปิดสะพานมิตรภาพอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 8 เมษายน 2537 โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินมาเป็นประธานในพิธีร่วมกับประธานประเทศ แห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ฯพณฯ หนุฮัก พุมสะหวัน) โดยมี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีออสเตรเลีย (นายพอล คีตติง) กล่าวส่งมอบสะพานมิตรภาพแก่ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีไทย (นายชวน หลีกภัย) และ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีลาว (นายคำไต สีพันดอน) ท่ามกลางประชาชนไทย-ลาว มาร่วมในงานเป็นจำนวนมาก



10.2 สะพานมิตรภาพได้เปิดใช้งานเพื่อการจราจรได้ตั้งแต่วันที่ 23 เมษายน 2537 โดยเปิดใช้งานทุกวัน ตั้งแต่เวลา 08.00 น. ถึง 18.00 น. ตามที่ฝ่ายไทยและลาวได้ตกลงกันไว้ในระยะแรก

10.3 เริ่มตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2544 จนถึงปัจจุบัน ด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (หนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์) ได้ขยายเวลาเปิดด่านเป็นระหว่าง 06.00-22.00 น. ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการธิการร่วมไทย-ลาว ครั้งที่ 10

รวบรวมข้อมูลโดย
สถานเอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์
พฤศจิกายน 2549

แหล่งข้อมูล:

1. กระทรวงมหาดไทย
2. หนังสือ การเสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และการเสด็จพระราชดำเนินเยือนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อย่างเป็นทางการระหว่าง 8-9 เมษายน พุทธศักราช 2537 จัดทำโดยสำนักพระราชเลขาธิการ (ปี พ.ศ. 2540)
3. แฟ้มข้อมูลเกี่ยวกับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์) ของสถานเอกอัครราชทูตฯ
4. บันทึกการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-ลาว ครั้งที่ 10
5. บันทึกการประชุมคณะผู้ว่าราชการจังหวัดและเจ้าแขวงชายแดนไทย-ลาว ครั้งที่ 3