สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการ
จัดระบบการจราจรทางบก
รับที่ 228
วันที่ 9 เม.ย. 2547
9.20

2286
- 8 เม.ย. 2547
16.10 น.

6070
26 มี.ค. 47
11.23 น.

ที่ นร ๐๕๐๔/๔๕๙๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๕ มีนาคม ๒๕๔๗

สำนักงานรัฐมนตรี
กระทรวงคมนาคม
เลขรับ 2184
วันที่ 26 มี.ค. 47
เวลา 15.06 น.

กองกลาง
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
เลขรับ 998/4981
วันที่ 7 เม.ย. 47/7 เม.ย. 47
เวลา 09.46/16.03 น.

เรื่อง สรุปผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๔๗

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๗/ค ๖๖ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๔๗

ตามที่ได้เสนอเรื่อง สรุปผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๔๗ ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๔๗

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวสิบพัน วนวิสุทธิ์)
ผู้อำนวยการสำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

(นายสามารถ ยลภัคย์)
รองปลัดกระทรวงปฏิบัติราชการแทน
ปลัดกระทรวงคมนาคม
สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๖ – ๗
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔ <6na192>

(นายอนุชา นาคาศัย)
ลรศ.๑/ผอ.ศส.

(นายคำรบลักษ์ สุรัสวดี)
ผอ. สนช.

(นางภาวนา กระตะศิลปิน)
หัวหน้าฝ่าย

ที่ คค. 0807/ ค 66

กระทรวงคมนาคม
38 ถนนราชดำเนินนอก
ป้อมปราบฯ กรุงเทพฯ 10100

18 มีนาคม 2547

เรื่อง สรุปผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 1/2547

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 1/2547

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ซึ่งในการประชุมดังกล่าวได้เชิญคณะรัฐมนตรี รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมด้วย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คจร. ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวแจ้งเวียน คจร. พิจารณาเรียบร้อยแล้ว โดยสรุปผลการประชุมดังกล่าวได้มีการพิจารณาแผนงาน/โครงการที่สำคัญ คือ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วน แผนงานพัฒนาระบบรถไฟ และโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

กระทรวงคมนาคม พิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบสรุปผลการประชุม คจร. ดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

สุริยะ จิงรุ่งเรืองกิจ

(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักงานเลขานุการ คจร.
โทร. 02 2151515 ต่อ 4004-4006
โทรสาร 02 2154656

สำเนาถูกต้อง
(นางสุดารัตน์ ลีละเกียรติ)
เจ้าพนักงานธุรการ 5
18 มี.ค. 2547

D:\my document-kong\kjr\kjr1-2547\lett to เลขาธิการครม-ลงนามแจ้งสรุปผลประชุม-ครม.doc

สรุปผลการประชุม

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)

ครั้งที่ 1/2547

การพิจารณาแผนงานการพัฒนาระบบราง ระบบถนนและทางด่วน

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 ระหว่างเวลา 09.30-14.00 น.

ณ ห้องประชุมสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

4 มีนาคม 2547

สารบัญ

สรุปมผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2547
เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 ระหว่างเวลา 09.30-14.00 น. ณ ห้องประชุมสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

ก. แผนงานพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบราง ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล — หน้าที่ 2-4

ข. แผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วน — หน้าที่ 5-6

ค. แผนงานพัฒนาระบบรถไฟ — หน้าที่ 7

ง. การดำเนินโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) — หน้าที่ 8

<u>ภาคผนวก</u>

ตารางที่ 1 แผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วน

สรุปผลการประชุม
คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)
ครั้งที่ 1/2547

เรื่อง การพิจารณาแผนงานการพัฒนาระบบราง ระบบถนนและทางด่วน

ในการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 ระหว่างเวลา 09.30-14.00 น. ณ ห้องประชุมสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานการประชุม รวมทั้งคณะรัฐมนตรี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาเกี่ยวกับแผนงานพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วน แผนงานพัฒนาระบบรถไฟ และโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)

นายกรัฐมนตรี ประธานที่ประชุมได้แจ้งที่ประชุมเกี่ยวกับการเยี่ยมชมโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และการประชุม คจร. ในครั้งนี้ ได้รับทราบผลความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามโครงการและมาตรการต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเร่งด่วนจากหน่วยงานที่รับผิดชอบต่างๆ รวม 14 หน่วยงาน เช่น กรุงเทพมหานคร (กทม.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง (ทล.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และ รฟม. โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการประชุมหน่วยงานเมื่อ 29 มกราคม 2547 เร่งรัดให้ทุกหน่วยงานเร่งดำเนินการตามมติ คจร. ต่อไป

ที่ประชุมได้พิจารณาเกี่ยวกับแผนงานพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วน แผนงานพัฒนาระบบรถไฟ และโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) รวมทั้งโครงการวางผังปฏิบัติการเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคม กรุงเทพมหานครด้านใต้ ผลการประชุมสรุปได้ดังนี้

ก. แผนงานพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1. ประเด็นพิจารณา

พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 7 สาย ระยะทางรวมโดยประมาณ 291 กม. (โครงข่ายเดิม 43.7 กม, ขยายโครงข่ายใหม่ 247.3 กม..) ในกรอบวงเงิน 446,677 ล้านบาท โดยขอให้พิจารณาใน 3 ประเด็นคือ ประเด็นแรกมอบกระทรวงการคลังพิจารณาแนวทางระดมเงินทุน ประเด็นที่สอง มอบคณะอนุกรรมการเฉพาะกิจเร่งรัดการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรใน 6 ปี (2547-2552) ภายใต้ คจร. กำหนดแนวทางการเจรจาซื้อคืนสัมปทานการเดินรถที่เหมาะสม ประเด็นที่สาม เห็นชอบให้ รฟม.จัดทำแบบกรอบรายละเอียด Definitive Design จำนวน 3 โครงการ (สายสีน้ำเงิน สายสีส้ม และสายสีม่วง) ในวงเงิน 300 ล้านบาท และให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและสังคม งานสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการระบบรถไฟสายสีแดงในปี 2547 จำนวน 2 โครงการ วงเงิน 335 ล้านบาท

2. มติที่ประชุม ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

2.1 เห็นชอบโครงข่ายภาพรวมและกรอบแผนการดำเนินงานในระยะ 6 ปี ระยะทางรวม 291 กม. (โครงข่ายเดิม 43.7 กม, ส่วนต่อขยายโครงข่ายใหม่ 247.3 กม.) รวม 7 สาย และรับทราบกรอบวงเงินลงทุน ณ ราคาปัจจุบันประมาณ 446,677 ล้านบาท ประกอบด้วยเส้นทางของ รฟม. สายสีน้ำเงิน สายสีส้ม และสายสีม่วง , เส้นทางของ รฟท. (สายสีแดง) และ กทม. (สายสีเขียว) โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ

2.1.1 ในส่วนของ รฟม. ให้ดำเนินการดังนี้ :-

1) รฟม. รับผิดชอบดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (เส้นทางเดิม) และช่วงบางซื่อ-จรัญสนิทวงศ์-ท่าพระ (เส้นทางใหม่) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-สามเสน (เส้นทางเดิม) และช่วงสามเสน-บางบำหรุ (เส้นทางใหม่) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สายสีน้ำเงินเดิม) ช่วงบางซื่อ -สามเสน (เส้นทางใหม่) และช่วงสามเสน-ราษฎร์บูรณะ (สายสีส้มเดิม) ซึ่งมีระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 91 กม. ให้แล้วเสร็จตามกรอบเวลา 6 ปี โดยเร่งดำเนินการในเส้นทางที่มีความพร้อมก่อน

2) ให้ รฟม. ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าในส่วนที่รับผิดชอบตามแผนงานและขั้นตอนการดำเนินงานตามที่เสนอ โดยเร่งรัดการจัดทำแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการ สำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวสายทาง จัดจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างโครงการรวมทั้งการพิจารณาวิธีบริหารการเดินรถ (Operator) โดยการจัดจ้างหรือดำเนินการเอง

3) เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการดังต่อไปนี้ โดยใช้งบประมาณกลางปี 2547

3.1) การออกแบบกรอบรายละเอียด Definitive Design โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีส้ม และสายสีม่วง และจัดทำเอกสารประกวดราคาทั้ง 3 โครงการ จำนวน 300 ล้านบาท

3.2) การสำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวเส้นทาง จำนวน 76 ล้านบาท

2.1.2 ในส่วนของ รฟท. สายสีแดง ซึ่ง สนข. และ รฟท. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และ พญาไท-พุทธมณฑล และทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ช่วงมักกะสัน-สุวรรณภูมิ) อยู่แต่ยังมีโครงข่ายที่ต้องให้มีความเชื่อมโยงกับระบบต่างๆ เช่น รถไฟชานเมือง (Commuter train) รถไฟทางไกล (Long Distance Train) ตามแผนแม่บท รวมทั้งให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRT) ที่ทำหน้าที่กระจายผู้โดยสาร (Feeder) โดยมีสถานีหลัก 3 แห่งรอบกรุงเทพมหานคร (สถานีบางซื่อ สถานีมักกะสัน สถานี BSTC/ธนบุรี) โดยมีหัวลำโพงเป็นสถานีกลางใจเมืองมีความต่อเนื่องเชื่อมโยงกันจนสามารถให้บริการผ่านเมืองได้จากทุกทิศทาง (แนวทิศเหนือ-ใต้-ตะวันออก และตะวันตก) จึงมีมติ

1) เห็นชอบให้ สนข. ซึ่งกำลังดำเนินการออกแบบสายสีแดงส่วนเหนือ ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและสังคมและสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการฯ ในสายสีแดงในส่วนที่ต้องดำเนินการให้เกิดความต่อเนื่องจำนวน 2 โครงการในกรอบวงเงิน 335 ล้านบาท ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยใช้งบประมาณกลางปี ปีงบประมาณ 2547 ดังนี้:-

1.1) เส้นทางสายสีแดง (รังสิต-มหาชัย) ช่วง หัวลำโพง-มหาชัย จำนวน 179 ล้านบาท

1.2) เส้นทางสายสีแดง (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) ช่วง บางซื่อ-มักกะสัน และ บางซื่อ – หัวโพง จำนวน 156 ล้านบาท

2) เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีแดง จำนวน 2 โครงการ โดยให้สามารถเชื่อมโยงสนามบินดอนเมือง-สนามบินสุวรรณภูมิ (Airports Link) ดังนี้:-

2.1) สายสีแดง ช่วงรังสิต-บางซื่อ-พญาไท ระยะทาง 28.8 กม.

2.2) สายสีแดง ช่วงพญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ ระยะทาง 28.7 กม.

2.1.3 เพื่อให้การดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ซึ่ง กทม. รับผิดชอบเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงเห็นชอบให้ กทม. ดำเนินโครงการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านใต้ โดยใช้งบประมาณกลางปี 2547 ในวงเงิน 36.75 ล้านบาท และ เร่งให้มีการเวนคืนที่ดินและให้ บขส. ดำเนินการสร้างสถานีสายใต้แห่งใหม่ในบริเวณศูนย์คมนาคม ก่อนโดยเร่งด่วน

2.2 เพื่อเร่งรัดการดำเนินการพัฒนาการขนส่งระบบรางให้มีความพร้อมในการดำเนินการก่อสร้าง ให้ดำเนินการดังนี้ :

2.2.1 แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแผนการระดมเงินทุนที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (นายนิพัทธ์ พุกกะณะสุต) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีนายเฉลิมศักดิ์ ระบิลวงศ์ (สนข.) เป็นเลขานุการ รับไปพิจารณา แล้วนำเสนอ คจร. ต่อไป

2.2.2 ให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการในระยะแรก (ปี 2547-2548) เช่น ศึกษาและออกแบบการและก่อสร้าง จัดอสังหาริมทรัพย์ในกรอบเงินงบประมาณ 5,000 ล้านบาท เพื่อให้แผนงานสามารถเริ่มต้นดำเนินการไปได้ก่อนในปีแรก

2.3 มอบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดำเนินการเจรจาซื้อคืนสัมปทานการเดินรถของบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTS) และ บริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BMCL) ในราคาที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อการใช้บริการระบบขนส่งมวลชน และการบริการในลักษณะ Single Operation ตามนโยบายรัฐบาลต่อไป

ข. แผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วน

1. ประเด็นพิจารณา

พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วนของ 4 หน่วยงานคือ กทพ. ทล. กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และ กทม. จำนวน 56 โครงการ วงเงินรวม 105,447 ล้านบาท (รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 1 ในภาคผนวก) ซึ่ง สนข. ได้วิเคราะห์แล้วว่าจะช่วยให้การจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวมดีขึ้นประมาณร้อยละ 14-18 มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ 14,700 ล้านบาทต่อปี

2. มติที่ประชุม

2.1 เห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินโครงการระบบทางด่วนที่เสนอ จำนวน 4 โครงการ (ตามตารางที่ 1 ข้อ 1.2-1.5) โดย

2.1.1 ให้ กทพ. ชะลอการดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S2 และให้เร่งรัดดำเนินโครงการปรับปรุงถนนศรีนครินทร์ทดแทน ซึ่งมีการจราจรสูง สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เนื่องจากมีความพร้อมและไม่มีปัญหาการเวนคืนที่ดิน และให้ สนข. พิจารณาระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมในเส้นทางดังกล่าว โดยให้มีการประสานแผนการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน

2.1.2 ให้ กทพ. รับไปพิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างโครงการถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ให้มีผลกระทบน้อยที่สุด

2.1.3 มอบ กทพ. พิจารณาเลือกแนวเส้นทางในการดำเนินงานโครงการทางด่วนสายศรีรัช (บริเวณถนนจันทน์) -ดาวคะนอง ให้แนวสายทางมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

2.1.4 มอบ สนข. ร่วมกับ กทพ. ไปพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการทางด่วนสายเหนือ โดยใช้ประโยชน์ของตอม่อที่ได้ก่อสร้างไว้แล้ว

2.2 เห็นชอบแผนงานโครงการของ ทล. จำนวน 15 โครงการตามที่เสนอ (ตารางที่ 1 ข้อ 2.1-2.5) โดยในเบื้องต้นให้ใช้งบประมาณกลางปี 2547 จำนวน 4,404 ล้านบาท

2.3 เห็นชอบแผนงานของ ทช. จำนวน 5 โครงการตามที่เสนอ (ตารางที่ 1 ข้อ 3.1-3.5) โดยในเบื้องต้นให้ใช้งบประมาณกลางปี 2547 วงเงิน 82 ล้านบาท

2.4 เห็นชอบแผนงาน/โครงการของ กทม. ที่เสนอจำนวน 7 แผนงาน/โครงการ (ตารางที่ 1 ข้อ 4.1-4.7) โดย

2.4.1 ให้ กทม. เร่งรัดดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนจำนวน 15 โครงการ ให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี โดยใช้งบประมาณของ กทม. ทั้งหมด ตามที่ กทม. เสนอ

2.4.2 ให้ สำนักงบประมาณ พิจารณาจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนลาดพร้าว โดยให้สนับสนุนงบประมาณค่าก่อสร้างทั้งหมด และให้ กทม. เร่งรัดดำเนินการตามที่ กทม. เสนอ

2.4.3 ส่วนโครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนระยะกลาง 8 โครงการ มอบ สำนักงบประมาณรับไปพิจารณาจัดสรรงบประมาณ สนับสนุนการก่อสร้างต่อไป โดยให้ กทม. ดำเนินการก่อสร้างแต่ละโครงการให้แล้วเสร็จภายใน 500 วัน ตามที่ กทม. เสนอ

ค. แผนงานพัฒนาระบบรถไฟ

1. ประเด็นที่พิจารณา

พิจารณาเห็นชอบแผนงานพัฒนาระบบรถไฟ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งจะพัฒนาเส้นทางรถไฟโดยสร้างเส้นทางคู่ในเส้นทางชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทางรวม 78 กม. วงเงินลงทุน 6,681 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (2547-2550) และให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ 2 ที่ลาดกระบัง วงเงิน 6,066 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี (2547-2551)

2. มติที่ประชุม

2.1 เห็นชอบโครงการก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางคู่ในเส้นทางชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทางรวม 78 กม. วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (2547-2550) และขอการสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐบาล ตามที่ รฟท. เสนอ โดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม

2.2 มอบ รฟท. พิจารณาการใช้ Truck Terminal แทนการขยาย ICD แห่งที่ 2

ง. การดำเนินโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)

1. ประเด็นที่พิจารณา

พิจารณาให้ความเห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) ตามที่ได้มีการศึกษาจัดทำรายงานเสร็จแล้ว และเห็นชอบการดำเนินการโครงการในขั้นการออกแบบต่อไป

2. มติที่ประชุม

2.1 เห็นชอบแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) โดยมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการตามแผนดังกล่าวต่อไป

2.2 เห็นชอบแนวทางการออกแบบ เพื่อจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการ โดยขอใช้เงินงบประมาณกลางปี 2547 หรือเงินงบประมาณปี 2547 งบกลางรายการเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น

2.3 อนุมัติว่าจ้างกลุ่มมหาวิทยาลัย 4 สถาบันเดิม เพื่อทำการออกแบบรายละเอียดโครงการในวงเงินค่าจ้างไม่เกิน 380 ล้านบาท โดยให้ ทล. เป็นผู้รับผิดชอบในฐานะเจ้าของโครงการ

2.4 อนุมัติให้ ทล. จัดจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ เพื่อควบคุมผู้ออกแบบและช่วยในการพิจารณาข้อเสนอของผู้เข้าประกวดราคาในวงเงินไม่เกิน 40 ล้านบาท โดยให้รีบดำเนินการเพื่อให้สอดรับกับการว่าจ้างผู้ออกแบบ ตามข้อ 2.3

2.5 การออกแบบสำหรับถนนบนบกให้ทำแบบถึง Detailed Design ส่วนสะพานในทะเลให้ทำแบบถึง Definitive Design

---

ภาคผนวก

ตารางที่ 1 แผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วน

ตารางที่ 1 แผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วน

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)	หมายเหตุ
1. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย		
1.1 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S2	มูลค่าโครงการ : 21,453 [ค่าก่อสร้าง : 6,636 และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : 14,889]	กทพ. ขอเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 16,877 ล้านบาท
1.2 โครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก	มูลค่าโครงการ : 13,709 [ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : 7,011 และค่าก่อสร้างโครงการรวมค่าที่ปรึกษาคุมงาน : 6,697]	กทพ ขอเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 10,895 ล้านบาท
1.3 โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช (บริเวณถนนจันทน์)-ดาวคะนอง	ค่าศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น : 70	
1.4 โครงการทางด่วนสายรัชดาภิเษก-วงแหวนรอบนอก		สนข. อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นภายใต้โครงการระบบทางด่วนทดแทนโครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑลบนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี
1.5 โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 ตอนเหนือ (ตามแนวถนนงามวงศ์วาน-นวมินทร์)		ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากทางด่วนบนถนนนวมินทร์เป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่มีแผนดำเนินการก่อสร้าง
2. กรมทางหลวง	งบประมาณรวมทั้งสิ้น 15,304	
2.1โครงการพัฒนา โครงข่ายถนนสายหลักให้เกิดเป็นโครงข่าย (Grid Road Network)	งบประมาณรวม : 7,890	
2.1.1 โครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ตอนบางพลี-ธัญบุรี	2,500	
2.1.2 โครงข่ายถนนเชื่อมต่อแนวตะวันออก-ตะวันตก (W-E Corridor) ประกอบด้วย 1) แนวถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา (ตอนปากเกร็ด-หลักสี่-มีนบุรี)	งบประมาณรวม : 5,390 1,540	

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)	หมายเหตุ
2) แนวถนนรัตนาธิเบศร์-งามวงศ์วาน-นวมินทร์ (ตอนบางใหญ่-แคราย-เกษตรศาสตร์-สุขาภิบาล 1-รามอินทรา	3,850	
2.2 โครงการลดจุดตัดบริเวณทางแยก	**งบประมาณรวม : 1,900**	
2.2.1 ทางแยกต่างระดับถนนศรีนครินทร์ ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-ตราด)-สมุทรปราการ-สะพานข้ามทางแยกรวม 3 แห่ง	700	
2.2.2 ทางแยกต่างระดับรังสิต ระยะที่ 2	1,000	
2.2.3 สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) กับทางหลวงหมายเลข 3312 (ลำลูกกา)	200	
2.3 โครงการปรับปรุงสภาพทางหลวง	**งบประมาณรวม : 1,300**	
2.3.1 ถนนสายบางพลี-บางบ่อ (เทพารักษ์)	500	
2.3.2 ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-ตราด) บรรจบทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์)	400	
2.3.3 ถนนสายอำเภอพระประแดง-บางปลากด	400	
2.4 โครงการพัฒนาโครงข่ายถนนที่ยังขาดการเชื่อมต่อ (missing link)	**งบประมาณรวม : 4,159**	
2.4.1 ถนนสายบางบัวทอง บรรจบทางหลวงหมายเลข 307 (บางคูวัด)	600	
2.4.2 ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด)-ปทุมธานี	400	
2.4.3 ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด) บรรจบทางหลวงหมายเลข 3100 (ถนนเลียบคลองรังสิต) รวมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	2,000	
2.4.4 ถนนสายรังสิต-ลาดหลุมแก้ว บรรจบถนนเลียบคลองรังสิต	200	
2.4.5 โครงการถนนเชื่อมต่อถนนวงแหวนอุตสาหกรรมกับโครงการทางพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้	959	

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)	หมายเหตุ
2.5 โครงการปรับปรุงถนนสถานีบรรจุและแยกสินคากล่อง (ICD) ลาดกระบัง	55	โดย รฟท. ขอรับการจัดสรรงบประมาณกลางเพื่อปรับปรุงสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ตามการประเมินเบื้องต้นของกรมทางหลวง
3. กรมทางหลวงชนบท	**งบประมาณรวมทั้งสิ้น : 2,177**	
3.1 โครงการปรับปรุงถนนรถไฟสายเก่า (ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม)	52	
3.2 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี 1	1,660	
3.3 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกบนถนนสายแยกตากสิน-เพชรเกษม บริเวณถนนสุขาภิบาล1 และขอยกำนันแม้น		
3.4 โครงการศึกษาถนนต่อเชื่อมโครงการห้าแยกปากเกร็ด-ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก (แนวตะวันออก-ตะวันตก)		
3.5 โครงการศึกษาถนนต่อเชื่อมถนนสามแยกทางหลวงหมายเลข 345-ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้)		
4. กรุงเทพมหานคร	**งบประมาณรวมทั้งสิ้น 52,834**	**งบของ กทม. 19,615 ล้านบาท และงบสนับสนุนของรัฐบาล 33,219 ล้านบาท**
4.1 โครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน (ระยะเวลาก่อสร้างน้อยกว่า 1 ปี) จำนวน 15 โครงการ	**งบประมาณรวม : 4,371**	**ใช้งบประมาณของ กทม. ทั้งหมด**
4.1.1 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนศรีอยุธยา-ถนนพญาไท	249	
4.1.2 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนศรีอยุธยา-ถนนพระรามที่ 6	234	
4.1.3 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระรามที่ 3-ถนนสาธุประดิษฐ์	224	
4.1.4 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระรามที่ 3-ถนนรัชดาภิเษก (ใต้สะพานพระราม 9)	282	

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)	หมายเหตุ
4.1.5 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 3-ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	249	
4.1.6 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 3-ถนนสาธุประดิษฐ์ตัดใหม่-ถนน วงแหวนอุตสาหกรรม	730	
4.1.7 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 3-ถนนเจริญราษฎร์	265	
4.1.8 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนบางขุน เทียน-ถนนพระรามที่ 2	366	
4.1.9 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนเอกชัย-ถนนบางบอน1-ถนนบางขุนเทียน	246	
4.1.10 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนดินแดง-ถนนประชาสงเคราะห์ (โบสถ์แม่พระฯ)	161	
4.1.11 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนสุข สวัสดิ์-ถนนพระรามที่ 2	414	
4.1.12 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 4-ซอยสุขุมวิท 42 (กล้วยน้ำไท)	195	
4.1.13 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 4-ถนนเกษมราษฎร์-ซอยสุขุมวิท 26	216	
4.1.14 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนฉลอง กรุง-ถนนสุวินทวงศ์	324	
4.1.15 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนราชวิถี-ถนนพระรามที่ 6	216	
4.2 โครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน ระยะกลาง (ระยะเวลาก่อสร้างมากกว่า 500 วัน) จำนวน 8 โครงการ	**งบประมาณรวม : 8,831**	
4.2.1 โครงการทางยกระดับถนนสุวินทวงศ์	1,265	รัฐบาล 100 %
4.2.2 โครงการทางลอดใต้ทางแยกมไหสวรรค์	1,084	รัฐบาล 100 %
4.2.3 โครงการทางลอดใต้ทางแยกถนนจรัญสนิท-วงศ์กับถนนบรมราชชนนี	880	รัฐบาล 100 %
4.2.4 โครงการทางลอดสามแยกไฟฉายและทาง รถไฟบางขุนนนท์	880	รัฐบาล 100 %
4.2.5 โครงการถนนเพชรเกษม จากถนนเลียบ คลองทวีวัฒนาถึงถนนพุทธมณฑลสาย 4	204	รัฐบาล 100 %

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)	หมายเหตุ
4.2.6 โครงการถนนพุทธมณฑลสาย 2 จากถนนเพชรเกษมถึงถนนเลียบทางรถไฟสายใต้	800	รัฐบาล 100 %
4.2.7 โครงการถนนทวีวัฒนาจากถนนอุทยานถึงถนนเพชรเกษม	520	กทม. 100 %
4.2.8 โครงการทางยกระดับบนถนนเพชรเกษมจากถนนกาญจนาภิเษกถึงถนนบางบอน 5	3,198	กทม. 100 %
4.3 โครงการทางยกระดับบนถนนลาดพร้าว	8,400	**กทม. ขอให้รัฐบาลสนับสนุนงบประมาณค่าก่อสร้างทั้งหมด**
4.4 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 4 โครงการ	11,012 [เป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : 5,475 ค่าก่อสร้าง : 5,537]	**ใช้งบประมาณสัดส่วนรัฐบาล 70 % (7,708 ล้านบาท) และ กทม. 30% (3,304 ล้านบาท)**
4.4.1 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกเกียกกาย	2,050	
4.4.2 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์-ถนนท่าดินแดง	717	
4.4.3 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนลาดหญ้า-ถนนมหาพฤฒาราม	1,640	
4.4.4 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนจันทน์-ถนนเจริญนคร	1,130	
4.5 โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อสุขสวัสดิ์-พระรามที่ 2-ถนนสายแยกตากสิน-เพชรเกษม-วงแหวนรอบนอกด้านใต้	17,140 [เป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : 13,500 ค่าก่อสร้าง : 3,500 และค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด : 140]	
4.6 โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนรัชดาภิเษก (อโศก-สุขุมวิท)	1,550	
4.7 โครงการก่อสร้างเชื่อมต่อถนนสารสิน-รัชดาภิเษก	1,530	

รายงานการประชุม
คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
ครั้งที่ 1/2547
วันจันทร์ที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 เวลา 09.30 น.
ณ บริเวณชั้น 2 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

---

1. **ผู้มาประชุม**

1.1	นายกรัฐมนตรี	ประธานกรรมการ
1.2	รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม)	รองประธานกรรมการ
1.3	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)	กรรมการ
1.4	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายสุวัฒน์ ตันประวัติ ผู้ตรวจราชการกระทรวงมหาดไทย/แทน)	กรรมการ
1.5	ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (นายสมัคร สุนทรเวช)	กรรมการ
1.6	ปลัดกระทรวงคมนาคม (นายอุทัย ถิรจิต ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม/แทน)	กรรมการ
1.7	ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ (นายบัณฑูร สุภัควณิช รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ/แทน)	กรรมการ
1.8	พลตำรวจเอก มนัส ครุฑไชยันต์ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวางแผนจราจร	กรรมการ
1.9	นายจงสฤษฏ์ ธนะโสภณ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม	กรรมการ
1.10	นางศศิพัฒน์ เศวตวัฒนา ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจการคลัง	กรรมการ
1.11	ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (นายคำรบลักษ์ สุรัสวดี)	กรรมการและ เลขานุการ

2. **ผู้ไม่มาประชุม**

2.1	ปลัดกระทรวงมหาดไทย	ติดราชการอื่น
2.2	เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ติดราชการอื่น
2.3	นายสมใจ นิลสิทธานุเคราะห์ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมจราจร	ติดภารกิจอื่น
2.4	นายณรรต ปิ่นน้อย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐศาสตร์	ลาออก
2.5	นายยุทธพงศ์ พันธุ์กระวี ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการผังเมือง	ติดภารกิจอื่น

3. **ผู้เข้าร่วมประชุม**

<u>คณะรัฐมนตรี</u>

3.1 รองนายกรัฐมนตรี (นายสุวิทย์ คุณกิตติ)

3.2 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (ร้อยเอก สุชาติ เชาว์วิศิษฐ)

3.3 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง (นายวราเทพ รัตนากร)

3.4 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (นายสรอรรถ กลิ่นประทุม)

3.5 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายเนวิน ชิดชอบ)

3.6 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายนิกร จำนง)

3.7 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายวิเชษฐ์ เกษมทองศรี)

3.8 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (นายสุรพงษ์ สืบวงศ์ลี)

3.9 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช)

3.10 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ (นางสิริกร มณีรินทร์)

3.11 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข (นางสุดารัตน์ เกยุราพันธ์)

3.12 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข (พลตำรวจเอก จำลอง เอี่ยมแจ้งพันธุ์)

<u>สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร</u>

3.13 นายศิริ หวังบุญเกิด	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กรุงเทพมหานคร
3.14 นายแพทย์ประจวบ อึ้งภากรณ์	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กรุงเทพมหานคร
3.15 นาวาโท อากาศ ปิ่นสุวรรณ	ช่วยราชการ นาวาตรี ศิธา ทิวารี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กรุงเทพมหานคร

3.16 นายพฤฒิชัย ดำรงรัตน์	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กรุงเทพมหานคร
3.17 นายธวัชชัย สัจจกุล	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กรุงเทพมหานคร
3.18 นายภิมุข สิมะโรจน์	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กรุงเทพมหานคร
3.19 นางเยาวภา วงศ์สวัสดิ์	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เชียงใหม่
3.20 นายจักรพันธุ์ ยมจินดา	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรระบบบัญชีรายชื่อ
3.21 นายปิติพงศ์ เต็มเจริญ	สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรระบบบัญชีรายชื่อ
<u>สำนักนายกรัฐมนตรี</u>	
3.22 พลโท ปรีชา วรรณรัตน์	รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรี
3.23 นายคณวัฒน์ วศินสังวร	ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี (นายสุวิทย์ คุณกิตติ)
3.24 นายผดุง ลิ้มเจริญรัตน์	ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม)
3.25 ร้อยตำรวจตรี เกรียงศักดิ์ โลหะชาละ	ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
3.26 พลเอก เกษมชาติ นเรศเสนีย์	ประธานคณะกรรมการติดตามและประสานงานตามการสั่งการของนายกรัฐมนตรี
3.27 นายจักรภพ เพ็ญแข	โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
3.28 นางสาวศันสนีย์ นาคพงศ์	รองโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
3.29 นายมาริษ เสงี่ยมพงษ์	ผู้ติดตามนายกรัฐมนตรี
3.30 นายเฉลิมชัย มหากิจศิริ	ผู้ติดตามนายกรัฐมนตรี
3.31 พลโท ฉัตรชัย ถาวรบุตร	ผู้ติดตามนายกรัฐมนตรี
3.32 นายณัฐพงศ์ ศีตวรรัตน์	คณะทำงานสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี
<u>สำนักงบประมาณ</u>	
3.33 นายสนั่น สุทธินุ่น	ผู้อำนวยการส่วนงบประมาณ
<u>สำนักงานตำรวจแห่งชาติ</u>	
3.34 พลตำรวจโท พัชรวาท วงษ์สุวรรณ	ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
3.35 พลตำรวจตรี มนตรี จำรูญ	รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
3.36 พลตำรวจตรี ดุสิตสันต์ เถระพัฒน์	รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
3.37 พลตำรวจตรี ภาณุ เกิดลาภผล	ผู้บังคับการตำรวจจราจร
3.38 พันตำรวจเอก สมศักดิ์ ปทุมารักษ์	รองผู้บังคับการตำรวจจราจร

3.39 พันตำรวจเอก มงกุฎ เจียรณัย	รองผู้บังคับการ แผนงาน 2
3.40 พันตำรวจโท สุรินทร์ เกิดทองเล็ก	สารวัตร กองกำกับการ 1 แผนงาน 2 สำนักแผนงานและงบประมาณ

<u>กรุงเทพมหานคร</u>

<u>สำนักการจราจรและขนส่ง</u>

3.41 นายชิตชนก เขมาวุฒานนท์	ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง
3.42 นายทวีศักดิ์ เลิศประพันธ์	ผู้อำนวยการกองการขนส่ง

<u>สำนักการโยธา</u>

3.43 นายจิม พันธุมโกมล	ผู้อำนวยการสำนักการโยธา
3.44 นายชาตินัย เนาวภูติ	รองผู้อำนวยการสำนักการโยธา

<u>สำนักผังเมือง</u>

3.45 นายสมศักดิ์ เศรษฐนันท์	รองผู้อำนวยการสำนักผังเมือง

<u>กระทรวงการคลัง</u>

3.46 นายนิพัทธ พุกกะณะสุต	ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

<u>กระทรวงพลังงาน</u>

3.47 นายอัคคี ศรีทราชัยกุล	คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน

<u>กระทรวงมหาดไทย</u>

<u>กรมโยธาธิการและผังเมือง</u>

3.48 นายสง่า โภคบุตร	รองอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง

<u>กระทรวงสาธารณสุข</u>

3.49 นายสุนัย เศรษฐบุญสร้าง	ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
3.50 พันตำรวจโทหญิง ณิชาภัทร พึ่งกลับ	นายตำรวจติดตามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข

<u>กระทรวงคมนาคม</u>

<u>สำนักงานรัฐมนตรี</u>

3.51 นายอนุชา นาคาศัย	เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
3.52 นายธีระวัฒน์ ศรีฉัตราภิมุข	ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
3.53 นายชยธันว์ พรหมศร	คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
3.54 นายสุรภาพ ถิระวัฒน์	คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

3.55 นางอารยา แสงศิลปะ	คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
3.56 นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์	คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
<u>กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.)</u>	
3.57 นายวันชัย ศารทูลทัต	อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
3.58 นางวิลาวัลย์ ศิริงามเพ็ญ	ผู้อำนวยการกองวิชาการและวางแผน
<u>กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)</u>	
3.59 นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
3.60 นายสมหวัง ทองขาว	นักวิชาการขนส่ง 7 ว.
<u>กรมทางหลวง (ทล.)</u>	
3.61 นายเทิดศักดิ์ เศรษฐมานพ	อธิบดีกรมทางหลวง
3.62 นายปัญจะ คุปรัตน์	รองอธิบดีกรมทางหลวง
3.63 นายสุรชัย สุนันทพงศ์ศักดิ์	ผู้อำนวยการส่วนตรวจสอบและวิเคราะห์ทางวิศวกรรม
<u>กรมทางหลวงชนบท (ทช.)</u>	
3.64 นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์	อธิบดีกรมทางหลวงชนบท
3.65 นายสุรพล ศรีเสาวชาติ	ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์วิจัยและพัฒนา
<u>การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)</u>	
3.66 นายเผชิญ ไพโรจน์ศักดิ์	รองผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
3.67 นายพิภพ ฟูเจริญ	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนโครงการ
3.68 นายภัทราวุธ วิชพัฒน์	วิศวกร 6
<u>การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)</u>	
3.69 นายจิตสันติ ธนะโสภณ	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
3.70 นางสาวบังอร ศรีชัยมงคล	หัวหน้างานวางแผนโครงการ
<u>การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)</u>	
3.71 พลเรือเอก ณรงค์ ยุทธวงศ์	ประธานกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
3.72 นายประภัสร์ จงสงวน	ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

3.73 นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว	รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
3.74 นายรณชิต แย้มสอาด	รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
3.75 นายชัยสิทธิ์ คุรุรัตน์	ผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ
3.76 นายธีรพันธ์ เดชะศิรินุกูล	ผู้อำนวยการกองวิชาการ
3.77 นายสาโรจน์ ต. สุวรรณ	หัวหน้าแผนกโยธาและสถาปัตยกรรม
3.78 นางสาวรัตมา พงศ์พนรัตน์	พนักงานบริหารทั่วไปฝ่ายวิชาการ
3.79 นายกาจผจญ อุดมธรรมภักดี	วิศวกร 6
3.80 นายไพรัช ศุภวิวรรธน์	วิศวกร
3.81 นายณัฐ นาคธรณินทร์	วิศวกร
<u>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)</u>	
3.82 นายปกศักดิ์ เศรษฐบุตร	ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
<u>ที่ปรึกษาโครงการพัฒนาเส้นทางลัดสู่ภาคใต้</u>	
3.83 นายอเนก ศิริพานิชกร	รองหัวหน้าที่ปรึกษาโครงการพัฒนาเส้นทางลัดสู่ภาคใต้
<u>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร</u>	
3.84 นายเลิศชาย นิลสลับ	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
3.84 นางสาวสุดอนงค์ จารุทัศน์	รักษาการในตำแหน่ง นักวิชาการขนส่ง 10 ชช.
3.85 นางสาวอำไพ เจริญผล	ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน สนข.
3.86 นายเฉลิมศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่ง-และจราจร สนข.
3.87 นางสาวจตุพร สุวรรณปากแพรก	ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย สนข.
3.88 นายประณต สุริยะ	ผู้อำนวยการสำนักงานเลขานุการ คจร. สนข.
3.89 นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ	ผู้อำนวยการกองส่งเสริมระบบการขนส่งและ-จราจรในภูมิภาค สนข.

3.81-3.103 เจ้าหน้าที่ สนข.

เริ่มประชุมเวลา 09.30 น.

<u>ระเบียบวาระที่ 1</u> : เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

นายกรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรี คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ทดลองเดินทางด้วยรถไฟฟ้าใต้ดินจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหัวลำโพงมายังสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย เพื่อประชุม คจร. ครั้งที่ 1/2547

นายกรัฐมนตรี ประธานที่ประชุมได้แจ้งที่ประชุมเกี่ยวกับการเยี่ยมชมโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และการประชุม คจร. ในครั้งนี้ ซึ่งมีเรื่องต่างๆ ที่ คจร. มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ มีผลความก้าวหน้าโดยเฉพาะการต่อขยายระบบรถไฟฟ้าซึ่งจะขยายออกไปถึงแหล่งที่อยู่อาศัยของประชาชนอยู่ชานเมืองซึ่งจะพิจารณาในครั้งนี้

มติที่ประชุม : รับทราบ

<u>ระเบียบวาระที่ 2</u> : เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 2/2546 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2546

1. **กรรมการและเลขานุการ** : ได้เสนอที่ประชุมทราบผลการแจ้งเวียนรับรองรายงานการประชุม คจร. ครั้งที่ 2/2546 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2545 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ซึ่งฝ่ายเลขานุการได้แจ้งเวียนให้กรรมการพิจารณารับรองภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2546 แล้วปรากฏว่ามีกรรมการขอแก้ไขรายงานการประชุม หน้าที่ 46 ในวาระที่ 4.4 โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่โดยรอบโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) ในมติที่ประชุม ข้อ 2.2 ให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

<u>จากเดิม</u>

"2.2 เห็นชอบให้ สนข. ใช้งบกลางปี 2547 เพื่อทำการศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาเมืองใหม่และงานสำรวจก่อนการออกแบบรายละเอียดโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ วงเงิน 75.75 ล้านบาท"

<u>แก้ไขเป็น</u>

"2.2 เห็นชอบให้ สนข. ใช้งบกลางปี 2547 เพื่อทำการศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาเมืองใหม่และงานสำรวจก่อนการออกแบบรายละเอียดโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ วงเงิน 75.75 ล้านบาท *ทั้งนี้ ให้กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานรับผิดชอบและดำเนินการก่อสร้าง และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นผู้บริหารจัดเก็บค่าผ่านทางต่อไป*"

2. **มติที่ประชุม** : รับรองรายงานการประชุม คจร. ครั้งที่ 2/2546 (เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2546 ณ ห้องประชุมสีเขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล) ตามที่เสนอขอแก้ไข

<u>ระเบียบวาระที่ 3</u> **เรื่องเพื่อทราบ**

ผลการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

1. **กรรมการและเลขานุการ** : ได้เสนอที่ประชุมรับทราบผลการดำเนินงานตามมติ คจร. สรุปดังนี้

1.1 คจร. ได้มีมติเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบตามที่นายกรัฐมนตรีเสนอ ที่ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานเลขานุการ คจร. ทำหน้าที่หน่วยงานกลางในการประสานงาน เร่งรัดและติดตามความคืบหน้าของการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดระบบจราจร การแก้ไขปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงาน การบริหารจัดการ และการอำนวยการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะวิกฤติหรือเหตุการณ์เฉพาะ หากมีปัญหาอุปสรรคไม่สามารถหาข้อยุติได้ ให้ สนข. รายงานนายกรัฐมนตรี ประธาน คจร. ผ่านรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) โดยตรงเพื่อพิจารณาสั่งการต่อไป ซึ่ง สนข. ได้แจ้งยืนยันสรุปผลการประชุมดังกล่าวให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบและดำเนินการตามมติ คจร. ในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้ว

1.2 คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2547 ได้มีมติรับทราบผลการประชุม คจร. ครั้งที่ 2/2546 ซึ่งได้พิจารณาการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติ คจร. รวมทั้งการมอบหมายให้ สนข. ทำหน้าที่เป็นหน่วยประสานงานกลางและติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานของหน่วยงาน

1.3 สนข. ได้เร่งรัด ติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานโครงการและมาตรการต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามมติที่ประชุม คจร. โดยได้จัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2547 โดยมีหน่วยงานร่วมประชุม ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมบัญชีกลาง กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การกีฬาแห่งประเทศไทย มหาวิทยาลัยรามคำแหง

2. **มติที่ประชุม** : รับทราบ

<u>ระเบียบวาระที่ 4</u> : **เรื่องเพื่อพิจารณา**

<u>ระเบียบวาระที่ 4.1</u> : **แผนปฏิบัติการและการลงทุนด้านการจราจรและขนส่ง**

<u>ระเบียบวาระที่ 4.1.1</u> : **แผนงานพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล**

1. **กรรมการและเลขานุการ** : เสนอที่ประชุมพิจารณา สรุปดังนี้

1.1 คจร. ในคราวประชุม ครั้ง ที่ 2/2546 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2546 โดยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานที่ประชุมได้พิจารณาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยมีมติดังนี้

1.1.1 เห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลระยะ 6 ปี (2547-2552) ตามโครงข่ายที่ สนข. เสนอ

1.1.2 เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเฉพาะกิจเร่งรัดการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรใน 6 ปี (2547-2552) ภายใต้ คจร. โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานอนุกรรมการ และผู้อำนวยการ สนข. เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ

1.1.3 เห็นชอบให้ สนข. จัดทำ Conceptual Design /Detail Design Bus Rapid Transit System ให้แล้วเสร็จภายใน 6 เดือน โดยขอรับการจัดสรรงบกลางในปีงบประมาณ 2547 วงเงิน 35 ล้านบาท

1.1.4 ให้ สนข. รับไปพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบการขนส่งในเขต กทม. ทั้งรถประจำทาง รถแท็กซี่ รถตู้มวลชน และรถไฟ โดยรับความเห็นที่ประชุมประกอบการพิจารณาต่อไปด้วย

1.2 สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ประชุมและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งมวลชนระบบรางในระยะ 6 ปี ระยะทางรวม 291 กิโลเมตร มีข้อสรุปร่วมกัน ดังนี้

1.2.1 โครงข่ายเบื้องต้นมีระยะทางรวม 291 กิโลเมตร (โครงข่ายใหม่ 247.3 กิโลเมตร และที่มีอยู่แล้ว 43.7 กิโลเมตร) วงเงินลงทุนประมาณ 446,677 ล้านบาท (ราคาปัจจุบันและรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ประกอบด้วย 7 เส้นทางดังนี้

1.2.1.1 สายสีเขียวอ่อน (ต่อขยาย BTS แนวตะวันตก-ตะวันออก) (พรานนก-สมุทรปราการ) ระยะทาง 24 กิโลเมตร วงเงิน 54,090 ล้านบาท

1.2.1.2 สายสีเขียวเข้ม (ต่อขยาย BTS แนวเหนือ-ใต้) (บางหว้า-สะพานใหม่) ระยะทาง 19 กิโลเมตร วงเงิน 32,882 ล้านบาท

1.2.1.3 สายสีน้ำเงิน (วงแหวนจรัญสนิทวงศ์ และส่วนแยกท่าพระ-บางแค) ระยะทาง 27 กิโลเมตร วงเงิน 65,892 ล้านบาท

1.2.1.4 สายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) ระยะทาง 40 กิโลเมตร วงเงิน 94,585 ล้านบาท

1.2.1.5 สายสีส้ม (บางกะปิ-บางบำหรุ) ระยะทาง 24 กิโลเมตร วงเงิน 73,268 ล้านบาท

1.2.1.6 สายสีแดงแนวเหนือ-ใต้ (รังสิต-มหาชัย) ระยะทาง 65 กิโลเมตร วงเงิน 71,847 ล้านบาท

1.2.1.7 สายสีแดงแนวตะวันตก-ตะวันออก (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) ระยะทาง 50 กิโลเมตร วงเงิน 54,111 ล้านบาท

1.2.2 แผนการดำเนินงานในระยะ 6 ปี สามารถกำหนดกิจกรรมในปี 2547-2552 ได้ดังนี้

1.2.2.1 สายสีเขียวแนวตะวันตก-ตะวันออก (พรานนก-สมุทรปราการ) แบ่งออกเป็น 3 ช่วง

(1) ช่วงอ่อนนุช-สำโรง (2547-2549) ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร ดำเนินการประกวดราคาแล้ว สามารถเริ่มการก่อสร้างได้

(2) ช่วงสำโรง-สมุทรปราการ (2547-2551) ระยะทาง 7.9 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกวดราคาและเริ่มก่อสร้างในปี 2549

(3) ช่วงพระราม 1-ปิ่นเกล้า-จรัญฯ (2547-2552) ระยะทาง 6.8 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกวดราคาและเริ่มก่อสร้างในปี 2549

1.2.2.2 สายสีเขียวแนวเหนือ-ใต้ (บางหว้า-สะพานใหม่) แบ่งออกเป็น 3 ช่วง

(1) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ (2547-2550) ระยะทาง 12 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกวดราคาและเริ่มก่อสร้างในปี 2548

(2) ช่วงสะพานตากสิน-ถนนตากสิน (2547) ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร ดำเนินการประกวดราคาแล้ว สามารถก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้ภายในปี 2547

(3) ช่วงถนนตากสิน-เพชรเกษม (บางหว้า) (2547-2549) ระยะทาง 4.5 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกวดราคาและเริ่มก่อสร้างปลายปี 2547

1.2.2.3 สายสีน้ำเงิน (วงแหวนรัชดา-จรัญสนิทวงศ์ และส่วนแยกท่าพระ-บางแค) ระยะทาง 27 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด ระยะเวลา 14 เดือน ก่อนการดำเนินการก่อสร้าง ภายในปี 2548

1.2.2.4 สายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) ระยะทาง 40 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด ระยะเวลา 14 เดือน ก่อนการดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2548

1.2.2.5 สายสีส้ม (บางกะปิ-บางบำหรุ) ระยะทาง 24 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด ระยะเวลา 14 เดือน ก่อนการดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2548

1.2.2.6 สายสีแดงแนวเหนือ-ใต้ (รังสิต-มหาชัย) ระยะทาง 65 กิโลเมตร แบ่งออกเป็น 4 ช่วง ดังนี้

(1) ช่วงบางซื่อ-รังสิต (2547-2551) ระยะทาง 22.7 กิโลเมตร กำลังดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด ซึ่งสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายในปี 2548

(2) ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ (2548-2551) ระยะทาง 7.5 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด ก่อนการดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2548

(3) ช่วงหัวลำโพง-ศูนย์ตากสิน (2548-2552) ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดภายในปี 2548 และสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ต้นปี 2549

(4) ช่วงศูนย์ตากสิน-มหาชัย (2548-2552) ระยะทาง 28.3 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดภายในปี 2548 และสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ต้นปี 2549

1.2.2.7 สายสีแดงแนวตะวันตก-ตะวันออก (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) ระยะทาง 50 กิโลเมตร แบ่งออกเป็น 3 ช่วง ดังนี้

(1) ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ (2547-2551) ระยะทาง 28.7 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด ก่อนการดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2548

(2) ช่วงบางซื่อ-พญาไท (2547-2551) ระยะทาง 6.1 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด ก่อนการดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2548

(3) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน (2547-2551) ระยะทาง 14.9 กิโลเมตร ดำเนินการศึกษาและออกแบบรายละเอียด ก่อนการดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2548

1.2.3 วงเงินลงทุนสำหรับการพัฒนาในระยะ 6 ปี เป็นเงินประมาณ 446,677 ล้านบาท (ราคาปัจจุบันรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยแบ่งเป็นค่าก่อสร้าง (รวมค่าออกแบบและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และโรงซ่อมบำรุง) เป็นเงิน 299,676 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 67 และค่าระบบเดินรถ เป็นเงิน 147,001 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 33 ของวงเงินลงทุนรวม โดยมีผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจในภาพรวมเท่ากับ ร้อยละ 17.92 ทั้งนี้ อัตราผลตอบแทนทางการเงินกรณีรัฐลงทุนทั้งหมดในภาพรวมเท่ากับร้อยละ 2.57 และกรณีเอกชนลงทุนการเดินรถมีผลตอบแทนในภาพรวมเท่ากับร้อยละ 13.05

1.2.4 แนวทางการระดมเงินทุน

1.2.4.1 โครงการพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะ 6 ปี (พ.ศ. 2547-2552) อาจดำเนินการได้โดยการระดมทุนจากตลาดตราสารหนี้ในรูปกองทุนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระดอกเบี้ย ภายใต้สมมุติฐานอัตราดอกเบี้ยเงินกู้คงที่ร้อยละ 4 และจะนำกำไรที่ได้จากการดำเนินการร้อยละ 50 ชำระเงินต้นทุกปี และอีกร้อยละ 50 เป็นเงินพิเศษ (เงินปันผล หรือประโยชน์ในรูปแบบอื่น) ให้แก่ผู้ซื้อกองทุน

1.2.4.2 เพื่อให้การเดินรถขนส่งมวลชนระบบรางเป็นไปอย่างมีเอกภาพ จึงเห็นควรพิจารณาแนวทางการซื้อคืนสัมปทานเดินระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) และ สัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (บริษัท BMCL จำกัด) เพื่อเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก และคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

1.2.4.3 เห็นควรพิจารณาจัดสรรงบประมาณจากงบประมาณกลางปี 2547 เพื่อดำเนินโครงการ จำนวน 5 โครงการ รวมวงเงิน 635 ล้านบาท ประกอบด้วย

(1) ศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด

(1.1) เส้นทางสายสีแดง (รังสิต-มหาชัย) ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย วงเงิน 179 ล้านบาท

(1.2) เส้นทางสายสีแดง (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) ช่วงบางซื่อ-พญาไท-หัวลำโพง วงเงิน 156 ล้านบาท

(1.3) เส้นทางสายสีน้ำเงิน (วงแหวนรัชดา-จรัญสนิทวงศ์ และส่วนแยกท่าพระ-บางแค) วงเงิน 90 ล้านบาท

(1.4) เส้นทางสายสีส้ม (ส่วนแยกช่วงสามเสน-บางบำหรุ) วงเงิน 30 ล้านบาท

(2) ทบทวนแบบและเอกสารประกวดราคา โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายด้านเหนือและด้านใต้ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-สามเสน วงเงิน 180 ล้านบาท

1.2.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ผลตอบแทนที่ได้จากโครงการ ประกอบด้วยผลประโยชน์ทางตรง และทางอ้อม ดังนี้

1.2.5.1 ผลประโยชน์ทางตรง

(1) การประหยัดต้นทุนการใช้รถยนต์ (Vehicle Operating Cost, VOC) จากการประมาณการด้วยแบบจำลองด้านการจราจรในเบื้องต้น เปรียบเทียบกรณีที่มีโครงการ (มีระบบราง 291 กิโลเมตร) และไม่มีโครงการ (มีระบบราง 43.7 กิโลเมตร) ณ ปี 2553 หลังโครงข่ายทั้งหมดเปิดให้บริการ พบว่ากรณีมีโครงการจะสามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงโดยสูญเปล่าได้ คิดเป็น มูลค่าไม่ต่ำกว่า 20,000 ล้านบาทต่อปี และส่วนต่างนี้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกๆปี หากโครงการสามารถช่วยลด

อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันจาก 10 กิโลเมตร/ลิตร เป็น 11-12 กิโลเมตรต่อลิตร หรือประมาณร้อยละ 10-20 สามารถลดการใช้น้ำมันลงได้ 2,000 ล้านลิตร คิดเป็นเงินประมาณ 32,000 ล้านบาท (ราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยลิตรละ 16 บาท) คิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 19,200 ล้านบาท ซึ่งในปี 2552 คาดว่าการใช้น้ำมันเบนซินและดีเซลหมุนเร็วทั้งประเทศอาจมีปริมาณถึง 33,000 ล้านลิตร และเมื่อรวมกับการประหยัดต้นทุนการใช้รถยนต์อื่นๆ สามารถประมาณเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ประมาณ 39,500 ล้านบาทต่อปี

(2) การประหยัดเวลาการเดินทาง จากผลการศึกษาด้วยแบบจำลองการเดินทางพบว่า ในกรณีมีโครงการเปรียบเทียบกับไม่มี เวลาในการเดินทางโดยเฉลี่ย/วันจะลดลงประมาณ 15 นาที (รถยนต์) และ 40 นาที (ขนส่งสาธารณะระบบราง) คิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 14,800 ล้านบาทต่อปี

1.2.5.2 ผลประโยชน์ทางอ้อม ประกอบด้วย ผลประโยชน์ระยะยาวในการกำหนดผังเมืองรวมของ กทม. ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง ผลประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อม ผลประโยชน์ด้านสุขภาพ ผลประโยชน์ด้านจิตใจและผลประโยชน์อื่นๆ อีกมาก ซึ่งผลประโยชน์เหล่านี้ยังไม่มีวิธีการที่ได้รับการยอมรับอย่างเป็นสากลในการวัดออกมาเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจ

2. **ความเห็นที่ประชุม** : ที่ประชุมมีความเห็นดังนี้

2.1 การเตรียมเงินลงทุนสี่แสนกว่าล้านบาทสามารถทำได้ โดยรัฐเตรียมลงทุนส่วนหนึ่งในปี 2547-2548 แล้วปี 2548 ใช้ Public Funding ตั้งแต่ปี 2548-2552 ซึ่งรัฐจะต้องออกให้รวมไม่เกินแสนล้านบาท

2.2 ข้อเสนอที่ให้รัฐรับภาระดอกเบี้ยกรณีกู้กองทุน ระยะยาวยี่สิบกว่าปีจะตอบสาธารณชนได้ยาก จึงต้องพิจารณาถึงการที่รัฐจะกู้และจ่ายดอกเบี้ยเอง กับการกู้กองทุนว่าจะดีกว่ากันอย่างไร รวมทั้งเมื่อเปิดดำเนินการเต็มระบบแล้วมีรายได้ 13,900 ล้านบาท ก็ยังไม่พอกับดอกเบี้ย 16,000 ล้านบาท

2.3 ข้อเสนอการระดมทุน ควรพิจารณาหลายแนวทางประกอบกัน โดยใช้งบประมาณบางส่วน ใช้กองทุนบางส่วนและบางส่วนใช้เงินกู้ รฟม. เพื่อให้ได้แนวทางที่เหมาะสมแล้วก็จะทราบได้ว่ากองทุนควรจะเป็นเท่าไร จึงควรทำ Financial Model ดังกล่าวพิจารณาต่อไป

2.4 โดยสรุปแล้ว ถ้ารัฐลงทุนในส่วนของงานโยธาสองแสนเก้าหมื่นล้าน และเอกชนร่วมลงทุนระบบรถไฟฟ้าแสนห้าหมื่นล้าน มีความเป็นไปได้ แต่ถ้าหากว่าจะใช้งบประมาณแผ่นดินหรือใช้จากเงินกู้โดยรัฐค้ำประกันทั้งหมด จะเป็นโครงการที่ดำเนินการได้ยาก— เพราะผลตอบแทนที่ได้คืนนั้น ส่วนใหญ่เป็นผลตอบแทนทางอ้อมจากการลดการใช้น้ำมันและประชาชนเดินทางเร็วขึ้น

2.5 เมื่อพิจารณาในภาพรวมในการลงทุนทั้งหมดครบทั้งระบบแล้ว รัฐต้องรับภาระดอกเบี้ยปีละประมาณหนึ่งหมื่นหกพันล้านบาท โดยมีระบบเครือข่ายที่สมบูรณ์แล้ว รัฐอาจเพิ่มรถยนต์ (เก็บจากตัวรถโดยตรง) เพื่อเก็บเงินเข้ารัฐคันละประมาณสองหมื่นบาท โดยปีหนึ่งมีการจำหน่ายรถยนต์ประมาณหนึ่งล้านคัน ก็จะเพียงพอนำมาใช้กับโครงการได้

3. **มติที่ประชุม** : คจร. พิจารณาแล้วมีมติดังนี้

3.1 เห็นชอบโครงข่ายภาพรวมและกรอบแผนการดำเนินงานในระยะ 6 ปี ระยะทางรวม 291 กม. (โครงข่ายเดิม 43.7 กม, ส่วนต่อขยายโครงข่ายใหม่ 247.3 กม.) รวม 7 สาย และรับทราบกรอบวงเงินลงทุน ณ ราคาปัจจุบันประมาณ 446,677 ล้านบาท ประกอบด้วยเส้นทางของ รฟม. สายสีน้ำเงิน สายสีส้ม และสายสีม่วง, เส้นทางของ รฟท. (สายสีแดง) และ กทม. (สายสีเขียว) โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ

3.1.1 ในส่วนของ รฟม. ให้ดำเนินการดังนี้ :-

3.1.1.1 รฟม. รับผิดชอบดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (เส้นทางเดิม) และ ช่วงบางซื่อ-จรัญสนิทวงศ์-ท่าพระ (เส้นทางใหม่) โค รงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-สามเสน (เส้นทางเดิม) และช่วงสามเสน-บางบำหรุ (เส้นทางใหม่) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สายสีน้ำเงินเดิม) ช่วงบางซื่อ -สามเสน (เส้นทางใหม่) และช่วงสามเสน-ราษฎร์บูรณะ (สายสีส้มเดิม) ซึ่งมีระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 91 กม. ให้แล้วเสร็จตามกรอบเวลา 6 ปี โดยเร่งดำเนินการในเส้นทางที่มีความพร้อมก่อน

3.1.1.2 ให้ รฟม. ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าในส่วนที่รับผิดชอบตามแผนงานและขั้นตอนการดำเนินงานตามที่เสนอ โดยเร่งรัดการจัดทำแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการ สำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวสายทาง จัดจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างโครงการรวมทั้งการพิจารณาวิธีบริหารการเดินรถ (Operator) โดยการจัดจ้างหรือดำเนินการเอง

3.1.1.3 เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการดังต่อไปนี้ โดยใช้งบประมาณกลางปี 2547

1) การออกแบบกรอบรายละเอียด Definitive Design โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีส้ม และสายสีม่วง และจัดทำเอกสารประกวดราคาทั้ง 3 โครงการ จำนวน 300 ล้านบาท

2) การสำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวเส้นทาง จำนวน 76 ล้านบาท

3.1.2 ในส่วนของ รฟท. สายสีแดง ซึ่ง สนข. และ รฟท. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และ พญาไท-พุทธมณฑล และทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ช่วงมักกะสัน-สุวรรณภูมิ) อยู่

3.1.1.3 เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการดังต่อไปนี้ โดยใช้งบประมาณกลางปี 2547

1) การออกแบบกรอบรายละเอียด Definitive Design โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีส้ม และสายสีม่วง และจัดทำเอกสารประกวดราคาทั้ง 3 โครงการ จำนวน 300 ล้านบาท

2) การสำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวเส้นทาง จำนวน 76 ล้านบาท

3.1.2 ในส่วนของ รฟท. สายสีแดง ซึ่ง สนข. และ รฟท. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และ พญาไท-พุทธมณฑล และทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ช่วงมักกะสัน-สุวรรณภูมิ) อยู่แต่ยังมีโครงข่ายที่ต้องให้มีความเชื่อมโยงกับระบบต่างๆ เช่น รถไฟชานเมือง (Commuter train) รถไฟทางไกล (Long Distance Train) ตามแผนแม่บท รวมทั้งให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRT) ที่ทำหน้าที่กระจายผู้โดยสาร (Feeder) โดยมีสถานีหลัก 3 แห่งรอบกรุงเทพมหานคร (สถานีบางซื่อ สถานีมักกะสัน สถานี BSTC/ธนบุรี) โดยมีหัวลำโพงเป็นสถานีกลางใจเมืองมีความต่อเนื่องเชื่อมโยงกันจนสามารถให้บริการผ่านเมืองได้จากทุกทิศทาง (แนวทิศเหนือ-ใต้-ตะวันออก และตะวันตก) จึงมีมติ

3.1.2.1 เห็นชอบให้ สนข. ซึ่งกำลังดำเนินการออกแบบสายสีแดงส่วนเหนือ ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและสังคมและสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการฯ ในสายสีแดงในส่วนที่ต้องดำเนินการให้เกิดความต่อเนื่อง จำนวน 2 โครงการในกรอบวงเงิน 335 ล้านบาท ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยใช้งบประมาณกลางปี ปีงบประมาณ 2547 ดังนี้:-

1) เส้นทางสายสีแดง (รังสิต-มหาชัย) ช่วง หัวลำโพง-มหาชัย จำนวน 179 ล้านบาท

2) เส้นทางสายสีแดง (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) ช่วง บางซื่อ-มักกะสัน และ บางซื่อ – หัวลำโพง จำนวน 156 ล้านบาท

3.1.2.2 เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีแดง จำนวน 2 โครงการ โดยให้สามารถเชื่อมโยงสนามบินดอนเมือง-สนามบินสุวรรณภูมิ (Airports Link) ดังนี้:-

1) สายสีแดง ช่วงรังสิต-บางซื่อ-พญาไท ระยะทาง 28.8 กม.

2) สายสีแดง ช่วงพญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ ระยะทาง 28.7 กม.

3.1.3 เพื่อให้การดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ซึ่ง กทม. รับผิดชอบเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงเห็นชอบให้ กทม. ดำเนินโครงการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านใต้ โดยใช้งบประมาณกลางปี 2547 ในวงเงิน 36.75 ล้านบาท และ เร่งให้มีการเวนคืนที่ดินและให้ บขส. ดำเนินการสร้างสถานีสายใต้แห่งใหม่ในบริเวณศูนย์คมนาคม ก่อนโดยเร่งด่วน

3.2 เพื่อเร่งรัดการดำเนินการพัฒนาการขนส่งระบบรางให้มีความพร้อมในการดำเนินการก่อสร้าง ให้ดำเนินการดังนี้ :

3.2.1 แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแผนการระดมเงินทุนที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (นายนิพัทธ์ พุกกะณะสุต) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีนายเฉลิมศักดิ์ ระบิลวงศ์ (สนข.) เป็นเลขานุการ รับไปพิจารณา แล้วนำเสนอ คจร. ต่อไป

3.2.2 ให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการในระยะแรก (ปี 2547-2548) เช่น ศึกษาและออกแบบการและก่อสร้าง จัดอสังหาริมทรัพย์ในกรอบเงินงบประมาณ 5,000 ล้านบาท เพื่อให้แผนงานสามารถเริ่มต้นดำเนินการไปได้ก่อนในปีแรก

3.3 มอบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดำเนินการเจรจาซื้อคืนสัมปทานการเดินรถของบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTS) และ บริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BMCL) ในราคาที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อการใช้บริการระบบขนส่งมวลชน และการบริการในลักษณะ Single 0peration ตามนโยบายรัฐบาลต่อไป

<u>ระเบียบวาระที่ 4.1.2</u> : แผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วน

1. **กรรมการและเลขานุการ** : เสนอที่ประชุมพิจารณา สรุปดังนี้

1.1 คจร. ในคราวการประชุมครั้งที่ 2/2546 วันที่ 24 พฤศจิกายน 2546 ได้พิจารณาและเห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนและระบบทางด่วนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการดำเนินการ นอกจากนั้นที่ประชุมได้เห็นชอบแผนการปรับปรุงสภาพกายภาพเพื่อลดจุดตัดจราจรบริเวณทางแยกตามแนวถนนวงแหวนรัชดาภิเษกและการออกแบบสำหรับก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติม ทั้งนี้ได้มอบให้ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาหาแนวทางการดำเนินการสำหรับทางแยกที่ไม่ได้กำหนดไว้ในแผนข้างต้น

1.2 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และกรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้เสนอโครงการเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนโดยเน้นการพัฒนาโครงข่ายถนนและระบบทางด่วน มายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จำนวนรวมทั้งสิ้น 56 โครงการ ภายใต้งบประมาณรวม 105,447 ล้านบาท ซึ่งจำแนกเป็นเงินงบประมาณและเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 78,472 ล้านบาท (หรือคิดเป็นร้อยละ 74.4) และเป็นงบลงทุนของหน่วยงาน 27,005 ล้านบาท (หรือคิดเป็นร้อยละ 25.6)

1.3 แผนการลงทุนโครงการระบบถนนและทางด่วนของทั้ง 4 หน่วยงานข้างต้นโดยสรุป ปรากฏตามตารางที่ 1

ตารางที่ 1

แผนงานพัฒนาระบบถนนและทางด่วน

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)	หมายเหตุ
1. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย		
1.1 โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S2	มูลค่าโครงการ : 21,453 [ค่าก่อสร้าง : 6,636 และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : 14,889]	กทพ. ขอเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 16,877 ล้านบาท
1.2 โครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก	มูลค่าโครงการ : 13,709 [ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : 7,011 และค่าก่อสร้างโครงการรวมค่าที่ปรึกษาคุมงาน : 6,697]	กทพ ขอเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 10,895 ล้านบาท
1.3 โครงการทางด่วนสายพิเศษศรีรัช (บริเวณถนนจันทน์)-ดาวคะนอง	ค่าศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น : 70	
1.4 โครงการทางด่วนสายรัชดาภิเษก-วงแหวนรอบนอก		สนข. อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นภายใต้โครงการระบบทางด่วนทดแทนโครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑลบนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)	หมายเหตุ
1.5 โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 ตอนเหนือ (ตามแนวถนนงามวงศ์วาน-นวมินทร์)		ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากทางด่วนบนถนนนวมินทร์เป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่มีแผนดำเนินการก่อสร้าง
2. กรมทางหลวง	งบประมาณรวมทั้งสิ้น 15,304	
2.1 โครงการพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักให้เกิดเป็นโครงข่าย (Grid Road Network)	งบประมาณรวม : 7,890	
2.1.1 โครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ตอนบางพลี-ธัญบุรี	2,500	
2.1.2 โครงข่ายถนนเชื่อมต่อแนวตะวันออก-ตะวันตก (W-E Corridor) ประกอบด้วย 1) แนวถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา (ตอนปากเกร็ด-หลักสี่-มีนบุรี) 2) แนวถนนรัตนาธิเบศร์-งามวงศ์วาน-นวมินทร์ (ตอนบางใหญ่-แคราย-เกษตรศาสตร์-สุขาภิบาล 1-รามอินทรา)	งบประมาณรวม : 5,390 1,540 3,850	
2.2 โครงการลดจุดตัดบริเวณทางแยก	งบประมาณรวม : 1,900	
2.2.1 ทางแยกต่างระดับถนนศรีนครินทร์ ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-ตราด)-สมุทรปราการ-สะพานข้ามทางแยกรวม 3 แห่ง	700	
2.2.2 ทางแยกต่างระดับรังสิต ระยะที่ 2	1,000	
2.2.3 สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) กับทางหลวงหมายเลข 3312 (ลำลูกกา)	200	

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)	หมายเหตุ
2.3 โครงการปรับปรุงสภาพทางหลวง	งบประมาณรวม : 1,300	
2.3.1 ถนนสายบางพลี-บางบ่อ (เทพารักษ์)	500	
2.3.2 ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา -ตราด) บรรจบทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์)	400	
2.3.3 ถนนสายอำเภอพระประแดง-บางปลากด	400	
2.4 โครงการพัฒนาโครงข่ายถนนที่ยังขาดการเชื่อมต่อ (missing link)	งบประมาณรวม : 4,159	
2.4.1 ถนนสายบางบัวทอง บรรจบทางหลวงหมายเลข 307 (บางคูวัด)	600	
2.4.2 ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด)-ปทุมธานี	400	
2.4.3 ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด) บรรจบทางหลวงหมายเลข 3100 (ถนนเลียบคลองรังสิต) รวมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	2,000	
2.4.4 ถนนสายรังสิต-ลาดหลุมแก้ว บรรจบถนนเลียบคลองรังสิต	200	
2.4.5 โครงการถนนเชื่อมต่อถนนวงแหวนอุตสาหกรรมกับโครงการทางพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้	959	
2.5 โครงการปรับปรุงถนนสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง	55	โดย รฟท. ขอรับการจัดสรรงบประมาณกลางเพื่อปรับปรุงสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ตามการประเมินเบื้องต้นของกรมทางหลวง

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)	หมายเหตุ
3. กรมทางหลวงชนบท	งบประมาณรวมทั้งสิ้น 2,177	
3.1 โครงการปรับปรุงถนนรถไฟสายเก่า (ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม)	52	
3.2 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี 1	1,660	
3.3 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกบนถนนสายแยกตากสิน-เพชรเกษม บริเวณถนนสุขาภิบาล1 และซอยกำนันแม้น		
3.4 โครงการศึกษาถนนต่อเชื่อมโครงการห้าแยกปากเกร็ด-ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก (แนวตะวันออก-ตะวันตก)		
3.5 โครงการศึกษาถนนต่อเชื่อมถนนสามแยกทางหลวงหมายเลข 345-ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้)		
4. กรุงเทพมหานคร	งบประมาณรวมทั้งสิ้น 52,834	งบของ กทม. 19,615 ล้านบาท และงบสนับสนุนของรัฐบาล 33,219 ล้านบาท
4.1 โครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน (ระยะเวลาก่อสร้างน้อยกว่า 1 ปี) จำนวน 15 โครงการ	งบประมาณรวม : 4,371	ใช้งบประมาณของ กทม. ทั้งหมด
4.1.1 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนศรีอยุธยา-ถนนพญาไท	249	
4.1.2 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนศรีอยุธยา-ถนนพระรามที่ 6	234	
4.1.3 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระรามที่ 3-ถนนสาธุประดิษฐ์	224	
4.1.4 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระรามที่ 3-ถนนรัชดาภิเษก (ใต้สะพานพระราม 9)	282	

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)	หมายเหตุ
4.1.5 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 3-ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	249	
4.1.6 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 3-ถนนสาธุประดิษฐ์ตัดใหม่-ถนน วงแหวนอุตสาหกรรม	730	
4.1.7 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 3-ถนนเจริญราษฎร์	265	
4.1.8 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนบางขุน เทียน-ถนนพระรามที่ 2	366	
4.1.9 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนเอกชัย-ถนนบางบอน1-ถนนบางขุนเทียน	246	
4.1.10 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนดินแดง-ถนนประชาสงเคราะห์ (โบสถ์แม่พระฯ)	161	
4.1.11 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนสุข สวัสดิ์-ถนนพระรามที่ 2	414	
4.1.12 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 4-ซอยสุขุมวิท 42 (กล้วยน้ำไท)	195	
4.1.13 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนพระราม ที่ 4-ถนนเกษมราษฎร์-ซอยสุขุมวิท 26	216	
4.1.14 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนฉลอง กรุง-ถนนสุวินทวงศ์	324	
4.1.15 โครงการสะพานข้ามทางแยกถนนราชวิถี-ถนนพระรามที่ 6	216	
4.2 โครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน ระยะกลาง (ระยะเวลาก่อสร้างมากกว่า 500 วัน) จำนวน 8 โครงการ	งบประมาณรวม : 8,831	
4.2.1 โครงการทางยกระดับถนนสุวินทวงศ์	1,265	รัฐบาล 100 %
4.2.2 โครงการทางลอดใต้ทางแยกมไหสวรรค์	1,084	รัฐบาล 100 %
4.2.3 โครงการทางลอดใต้ทางแยกถนนจรัญสนิท-วงศ์กับถนนบรมราชชนนี	880	รัฐบาล 100 %

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)	หมายเหตุ
4.2.4 โครงการทางลอดสามแยกไฟฉายและทางรถไฟบางขุนนนท์	880	รัฐบาล 100 %
4.2.5 โครงการถนนเพชรเกษม จากถนนเลียบคลองทวีวัฒนาถึงถนนพุทธมณฑลสาย 4	204	รัฐบาล 100 %
4.2.6 โครงการถนนพุทธมณฑลสาย 2 จากถนนเพชรเกษมถึงถนนเลียบทางรถไฟสายใต้	800	รัฐบาล 100 %
4.2.7 โครงการถนนทวีวัฒนาจากถนนอุทยานถึงถนนเพชรเกษม	520	กทม. 100 %
4.2.8 โครงการทางยกระดับบนถนนเพชรเกษมจากถนนกาญจนาภิเษกถึงถนนบางบอน 5	3,198	กทม. 100 %
4.3 โครงการทางยกระดับบนถนนลาดพร้าว	8,400	กทม. ขอให้รัฐบาลสนับสนุนงบประมาณค่าก่อสร้างทั้งหมด
4.4 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 4 โครงการ	11,012 [เป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : 5,475 ค่าก่อสร้าง : 5,537]	ใช้งบประมาณสัดส่วนรัฐบาล 70 % (7,708 ล้านบาท) และ กทม. 30% (3,304 ล้านบาท)
4.4.1 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกเกียกกาย	2,050	
4.4.2 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์-ถนนท่าดินแดง	717	
4.4.3 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนลาดหญ้า-ถนนมหาพฤฒาราม	1,640	
4.4.4 โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนจันทน์-ถนนเจริญนคร	1,130	
4.5 โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อสุขสวัสดิ์-พระรามที่ 2-ถนนสายแยกตากสิน-เพชรเกษม-วงแหวนรอบนอกด้านใต้	17,140 [เป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : 13,500 ค่าก่อสร้าง : 3,500 และค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด : 140]	

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)	หมายเหตุ
4.6 โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนรัชดาภิเษก (อโศก-สุขุมวิท)	1,550	
4.7 โครงการก่อสร้างเชื่อมต่อถนนสารสิน-รัชดาภิเษก	1,530	

2. **มติที่ประชุม** : คจร. พิจารณาแล้วมีมติ ดังนี้

2.1 เห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินโครงการระบบทางด่วนที่เสนอ จำนวน 4 โครงการ (ตามตารางที่ 1 ข้อ 1.2-1.5) โดย

2.1.1 ให้ กทพ. ชะลอการดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S2 และให้เร่งรัดดำเนินโครงการปรับปรุงถนนศรีนครินทร์ทดแทน ซึ่งมีการจราจรสูง สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เนื่องจากมีความพร้อมและไม่มีปัญหาการเวนคืนที่ดิน และให้ สนข. พิจารณาระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมในเส้นทางดังกล่าว โดยให้มีการประสานแผนการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน

2.1.2 ให้ กทพ. รับไปพิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างโครงการถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ให้มีผลกระทบน้อยที่สุด

2.1.3 มอบ กทพ. พิจารณาเลือกแนวเส้นทางในการดำเนินงานโครงการทางด่วนสายศรีรัช (บริเวณถนนจันทน์) -ดาวคะนอง ให้แนวสายทางมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

2.1.4 มอบ สนข. ร่วมกับ กทพ. ไปพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการทางด่วนสายเหนือ โดยใช้ประโยชน์ของตอม่อที่ได้ก่อสร้างไว้แล้ว

2.2 เห็นชอบแผนงานโครงการของ ทล. จำนวน 15 โครงการตามที่เสนอ (ตารางที่ 1 ข้อ 2.1-2.5) โดยในเบื้องต้นให้ใช้งบประมาณกลางปี 2547 จำนวน 4,404 ล้านบาท

2.3 เห็นชอบแผนงานของ ทช. จำนวน 5 โครงการตามที่เสนอ (ตารางที่ 1 ข้อ 3.1-3.5) โดยในเบื้องต้นให้ใช้งบประมาณกลางปี 2547 วงเงิน 82 ล้านบาท

2.4 เห็นชอบแผนงาน/โครงการของ กทม. ที่เสนอจำนวน 7 แผนงาน/โครงการ (ตารางที่ 1 ข้อ 4.1-4.7) โดย

2.4.1 ให้ กทม. เร่งรัดดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนจำนวน 15 โครงการ ให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี โดยใช้งบประมาณของ กทม. ทั้งหมด ตามที่ กทม. เสนอ

2.4.2 ให้ สำนักงบประมาณ พิจารณาจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนลาดพร้าว โดยให้สนับสนุนงบประมาณค่าก่อสร้างทั้งหมด และให้ กทม. เร่งรัดดำเนินการตามที่ กทม. เสนอ

2.4.3 ส่วนโครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนระยะกลาง 8 โครงการ มอบ สำนักงบประมาณรับไปพิจารณาจัดสรรงบประมาณ สนับสนุนการก่อสร้างต่อไป โดยให้ กทม. ดำเนินการก่อสร้างแต่ละโครงการให้แล้วเสร็จภายใน 500 วัน ตามที่ กทม. เสนอ

ระเบียบวาระที่ 4.1.3 : แผนงานพัฒนาระบบรถไฟ

ระเบียบวาระที่ 4.1.3.1 : โครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายทะเลฝั่งตะวันออกตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง

1. **กรรมการและเลขานุการ** : เสนอที่ประชุมพิจารณา สรุปดังนี้

1.1 รฟท. ได้มีหนังสือ ที่ 1/372/2546 ลงวันที่ 23 มกราคม 2547 ขออนุมัติดำเนินโครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายทะเลฝั่งตะวันออก ฉะเชิงเทรา ตอนศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร สรุปว่า

1.1.1 เนื่องจากความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่เสนอต่อคณะกรรมการพิจารณากลั่นกรองฯ มีใจความสำคัญตอนหนึ่งว่า ในอนาคต รฟท. ควรก่อสร้างทางคู่จากสถานีชุมทางศรีราชาไปถึงท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้าออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง และ รฟท. ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมของทางตอนศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 9 กิโลเมตรนี้เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยใช้บุคลากรของการรถไฟฯ ดำเนินการเอง

1.1.2 โครงการทางรถไฟสายชายทะเลตะวันออกทั้ง 2 ตอน ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา และตอนศรีราชา-แหลมฉบัง เป็นโครงการที่มีความสำคัญเร่งด่วน จำเป็นต้องก่อสร้างเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งโดยขบวนรถคอนเทนเนอร์ซึ่งจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากการขยายท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังขั้นที่ 2 นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขนส่งในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก อีกทั้งเป็นการตอบสนองนโยบายของกระทรวงคมนาคมด้านการขนส่งและการพัฒนาระบบการขนส่งโดยรวมของประเทศ

1.1.3 รฟท. ได้พิจารณาปรับปรุงวงเงินลงทุนสำหรับการก่อสร้างทางคู่ ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 69 กิโลเมตร ได้เป็นวงเงินลงทุนทั้งสิ้น 4,795 ล้านบาท (ไม่รวม Chord Line ที่ฉะเชิงเทรา) สำหรับตอนศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 9 กิโลเมตร ประมาณค่าก่อสร้างไว้เป็นเงินจำนวน 440 ล้านบาท โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ รฟท. เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2547 ให้ รฟท. ดำเนินการต่อขยายโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกจากฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร ในวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 5,235 ล้านบาท (กรณีรองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 120 กม./ชม.) และให้ รฟท. นำเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป

1.1.4 เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่จะพัฒนาและส่งเสริมการใช้รถไฟในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้มากขึ้น โดยจะให้ รฟท. ยกระดับความเร็วของขบวนรถจากปัจจุบันที่วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 120 กม./ชม. เป็น 160 กม./ชม. เพื่อให้เต็มศักยภาพความเร็วที่สามารถวิ่งได้บนทางขนาดความกว้าง 1.00 เมตร (metre gauge track) ในกรณีนี้ รฟท. จำเป็นต้องปรับปรุงความแข็งแรงของโครงสร้างทาง สะพาน และปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางของโค้งที่มีรัศมีน้อยกว่า 1,400 เมตร ซึ่งต้องการการเวนคืนที่ดินและก่อสร้างทางใหม่ที่มีรัศมีโค้งไม่น้อยกว่า 1,400 เมตร เป็นต้น จากการทบทวนแบบรายละเอียดและประมาณการค่าใช้จ่ายโครงการก่อสร้างทางคู่ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา (69 กม.) ที่ได้ออกแบบไว้ก่อนแล้ว พบว่าหากต้องการเพิ่มความเร็วขบวนรถจากที่ออกแบบไว้เดิมให้วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. จะต้องเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างรวมทั้งมีการเวนคืนที่ดินเพื่อแลกเปลี่ยนแนวทางโค้งแคบที่มีรัศมีน้อยกว่า 1,400 เมตร (จำนวน 6 แห่ง) เป็นเงินอีกประมาณ 1,446 ล้านบาท (สำหรับทางแยกท่าเรือแหลมฉบังไม่มีขบวนรถโดยสารเดินจึงไม่มีความจำเป็นต้องออกแบบไว้รองรับความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม.) รวมวงเงินลงทุนเป็นเงินทั้งสิ้น 6,681 ล้านบาท

1.1.5 ด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากทางช่วงศรีราชา-แหลมฉบัง ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษา จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาที่มีใบอนุญาตให้ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) มาดำเนินการศึกษาต่อไปในวงเงินค่าจ้างประมาณ 5 ล้านบาท

1.1.6 รฟท. จึงขอให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ให้ รฟท. ดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทางรวมประมาณ 78 กิโลเมตร ในวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 5,235 ล้านบาท (กรณีรองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 120 กม./ชม.) หรือในวงเงินลงทุน 6,681 ล้านบาท (กรณีรองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 160 กม./ชม.) ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (2547-2550) และขอรับการสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐบาล โดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินลงทุนที่เหมาะสมให้ต่อไปด้วย

1.1.7 คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ได้เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชาถึงฉะเชิงเทราแล้ว เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2547 ขณะนี้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจะเสนอเรื่องให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา

2. **มติที่ประชุม** : เห็นชอบโครงการก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางคู่ในเส้นทางชายฝั่งทะเลตะวันออกตอนฉะเชิงเทรา- ศรีราชา-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทางรวม 78 กม. วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (2547-2550) และขอการสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐบาล ตามที่ รฟท. เสนอ โดยให้กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม

<u>ระเบียบวาระที่ 4.1.3.2</u> การขยายสถานีรับ-ส่งตู้คอนเทนเนอร์ (ICD) ที่ลาดกระบัง (ICD2)

1. **กรรมการและเลขานุการ** : ได้เสนอที่ประชุมพิจารณา ดังนี้

1.1 รฟท. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ 2 ที่ลาดกระบัง พร้อมจัดทำประมาณการราคาค่าก่อสร้างใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจที่เปลี่ยนไป โดยมีวงเงินลงทุนทั้งสิ้น 6,066 ล้านบาท แยกเป็น

1.1.1	ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ พื้นที่ประมาณ 464 ไร่	เป็นเงิน	2,700	ล้านบาท
1.1.2	ค่าจ้างที่ปรึกษา	เป็นเงิน	120	ล้านบาท
1.1.3	ค่าก่อสร้าง	เป็นเงิน	3,246	ล้านบาท
	รวม	เป็นเงิน	6,066	ล้านบาท

1.2 คณะกรรมการรถไฟฯ มีมติเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2547 ให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ 2 ที่ลาดกระบัง ในวงเงินลงทุน 6,066 ล้านบาท และให้นำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีต่อไป รวมทั้งให้ รฟท. ดำเนินจัดหาที่ปรึกษาทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ในวงเงินค่าจ้าง 5 ล้านบาท เพื่อนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาต่อไป

1.3 ปัจจุบัน รฟท. กำลังดำเนินการขยายขีดความสามารถของสถานี ICD ลาดกระบัง โดยขยายย่านและทางเข้า ICD และขยายทางหลีกที่สถานีดอนสีนนท์ ศรีราชา และแหลมฉบัง นอกจากนี้ได้ขอออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินฯ เพื่อก่อสร้างย่านพักรถนอกพื้นที่ ICD ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกาฯ เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2544 ซึ่งเมื่อแล้วเสร็จสถานี ICD ลาดกระบัง จะสามารถรองรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 1,000,000 TEU ต่อปี แต่จากผลการดำเนินงานของสถานี ICD ลาดกระบัง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2544 ปรากฏว่าปริมาณตู้สินค้ากล่องที่ผ่านเข้า-ออก สถานี ICD ถึง 925,351 TEU ซึ่งเกือบจะเต็มความสามารถของ ICD ที่ รฟท. กำลังดำเนินการขยายอยู่ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องก่อสร้าง ICD แห่งที่ 2 โดยสมควรก่อสร้างขยายต่อจากสถานี ICD ลาดกระบังแห่งที่ 1 ไฟทางทิศเหนือในพื้นที่ประมาณ 463 ไร่ เนื่องจากมีความพร้อมทางด้านสาธารณูปการ อาทิเช่น ถนนเชื่อมโยงโดยรอบ ระบบประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ เป็นต้น ซึ่งจะสะดวกต่อทั้งผู้ประกอบการสถานีและ รฟท. ในการบริหารจัดการและการปฏิบัติการเดินรถไฟ

2. **มติที่ประชุม** : มอบ รฟท. พิจารณาการใช้ Truck Terminal แทนการขยาย ICD แห่งที่ 2

<u>ระเบียบวาระที่ 4.2</u> : การดำเนินโครงการก่อสร้างทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)

1. **กรรมการและเลขานุการ** : ได้เสนอที่ประชุมพิจารณา ดังนี้

1.1 ในคราวประชุม คจร. ครั้งที่ 2/2546 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2546 โดยมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ได้พิจารณา ผลการศึกษาโครงการฯ ดังกล่าว และได้มีมติ ดังนี้

1.1.1 เห็นชอบผลการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร–แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) โดย

1.1.1.1 ให้ดำเนินการจัดทำรายละเอียดโครงการรูปแบบ 6 ช่องจราจร

1.1.1.2 ให้พิจารณาความสูงของทางยกระดับให้เหมาะสม โดยเฉพาะช่วงยกสูง เพื่อเรือลอดที่มีความสูง 40 เมตร ที่กำหนดไว้อาจจะสูงเกินความจำเป็น

1.1.1.3 ลักษณะการลงทุน ให้พิจารณารูปแบบรัฐบาลเป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง และมอบให้ กทพ. เป็นผู้บริหารจัดเก็บค่าผ่านทางต่อไป

1.1.2 เห็นชอบให้ สนข.ใช้งบกลางปี 2547 เพื่อทำการศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาเมืองใหม่ และงานสำรวจก่อนการออกแบบรายละเอียดโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ วงเงิน 75.75 ล้านบาท ตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ ทั้งนี้ให้กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานรับผิดชอบและดำเนินการก่อสร้าง และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดเก็บค่าผ่านทางต่อไป

1.2 ที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการฯ และจัดทำแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) เสร็จเรียบร้อยแล้ว ซึ่งประกอบด้วย แผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมพื้นที่ชายฝั่งทะเลจากเขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร ถึงแม่น้ำปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำนวน 10 แผนงาน (35 โครงการ) วงเงินงบประมาณ 4,625 ล้านบาท ดังนี้

1.2.1 แผนงานการกำหนดเขตการใช้ที่ดิน

1.2.2 แผนงานการป้องกันและฟื้นฟูพื้นที่ป่าชายเลน

1.2.3 แผนงานการฟื้นฟูและปรับปรุงสิ่งก่อสร้าง/ระบบสาธารณูปโภค

1.2.4 แผนงานการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง

1.2.5 แผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

1.2.6 แผนงานการพัฒนาการบริหารงานของพื้นที่ชายฝั่งทะเล

1.2.7 แผนงานการพัฒนาและส่งเสริมวิถีชีวิตชุมชน

1.2.8 แผนพัฒนา/ฟื้นฟูและส่งเสริมการท่องเที่ยว

1.2.9 แผนงานการประชาสัมพันธ์และถ่ายทอดความรู้ทางสิ่งแวดล้อม

1.2.10 แผนงานการปรับปรุงระเบียบสำหรับการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมชายฝั่ง

1.3 สนข. ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ เป็นสองส่วน คือ

1.3.1 การศึกษาเพื่อเตรียมการก่อนการดำเนินการโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร – แหลมผักเบี้ย – ชะอำ) โดยจะดำเนินการศึกษาการพัฒนาเมืองใหม่ และการศึกษาก่อนการออกแบบ ในการนี้ สนข. ได้จัดทำรายละเอียดโครงการศึกษาเมืองใหม่ และการศึกษาเพิ่มเติมทางด้านวิศวกรรมก่อนการดำเนินการออกแบบ เพื่อก่อสร้างโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ และได้นำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาอนุมัติขอใช้เงินงบกลางปี 2547 เพื่อดำเนินการศึกษาโครงการดังกล่าวแล้ว

1.3.2 เนื่องจากโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) เป็นโครงการเร่งด่วนที่มีผลต่อการวางแผนการจราจรขนส่งสู่ภาคใต้ และในการก่อสร้างจะต้องใช้เวลาประมาณ 3 ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของสะพานที่อยู่ในทะเล มีความยาวถึง 47 กิโลเมตร จึงจำเป็นที่จะต้องเร่งดำเนินการออกแบบเพื่อจัดทำเอกสารประกวดราคาหาผู้รับเหมาก่อสร้างโดยเร็ว จึงจะสามารถเสร็จทันรองรับปริมาณการจราจรที่จะมีเพิ่มขึ้นอีกมากใน 4-5 ปีข้างหน้า

1.4 การออกแบบก่อสร้าง เพื่อจัดทำเป็นเอกสารประกวดราคาหาผู้รับเหมาก่อสร้าง จะเป็นช่วงที่ต้องใช้เวลาในการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) นานระหว่าง 16-18 เดือน ซึ่งเมื่อรวมระยะเวลาในการประกวดราคาหาผู้ออกแบบอีก 3-4 เดือน ก็จะเป็นระยะเวลา ทั้งสิ้นระหว่าง 19-22 เดือน กว่าจะเริ่มออกประกวดราคาหาผู้รับเหมาก่อสร้างได้ ดังนั้น เพื่อเป็นการร่นระยะเวลาก่อนที่จะหาผู้รับเหมาลง อีกทั้งเป็นการสนับสนุนนโยบายคลังสมองของชาติตามนโยบายของนายกรัฐมนตรีอย่างต่อเนื่อง จึงสมควรดำเนินการดังต่อไปนี้

1.4.1 ในเรื่องรายละเอียดของการออกแบบนั้น ให้แบ่งเส้นทางนี้ออกเป็น 3 ส่วน

<u>ส่วนที่ 1</u> เป็นส่วนถนนบนบกระหว่างทางแยกจากถนนพระรามที่ 2 จนถึงชายฝั่งบริเวณวัดกระซ้าขาวก่อนจะถึงสะพานในทะเลยาวประมาณ 8 กิโลเมตร

<u>ส่วนที่ 2</u> เป็นส่วนสะพานในทะเลจากวัดกระซ้าขาว จนถึงแหลมผักเบี้ยยาวประมาณ 47 กิโลเมตร

<u>ส่วนที่ 3</u> เป็นส่วนถนนบนบกระหว่างแหลมผักเบี้ย จนถึงทางเชื่อมถนนเพชรเกษม เป็นระยะทางยาว 37 กิโลเมตร

1.4.2 โดยหลักการที่จะหลีกเลี่ยงการออกแบบ เพื่อประกวดราคาแบบ Design and Built อันเป็นประเด็นวิพากษ์วิจารณ์ของสาธารณะชนถึงความไม่โปร่งใสในการประมาณราคาค่าก่อสร้างและการเปิดช่องว่างให้มีการปรับเปลี่ยนรายละเอียดในแบบมากเกินไป จึงสมควรที่จะยึดหลักของการออกแบบถึงขั้นรายละเอียด (Detailed Design) ซึ่งสำหรับโครงการขนาดใหญ่และมีความซับซ้อน เช่น แบบของสะพานในทะเลแล้วจะต้องใช้เวลานานร่วม 16-18 เดือน จึงจะแล้วเสร็จและโดยข้อเท็จจริงที่ว่าราคาและระยะเวลาในการก่อสร้างสะพานเช่นนี้ สำหรับผู้รับเหมาต่างรายกันจะแตกต่างกันมาก แล้วแต่เทคนิควิธีการก่อสร้างและประสบการณ์ของผู้รับเหมาก่อสร้างแต่ละราย ดังนั้น จึงสมควรที่จะจัดทำแบบ Detailed Design ของส่วนสะพานนั้น ให้มีความยืดหยุ่นที่ผู้รับเหมาจะสามารถปรับแบบเพื่อใช้ประสบการณ์และเทคนิคการก่อสร้างของตนเองให้เกิดงานที่มี

คุณภาพที่ดีกว่าในเวลาที่สั้นลง ทั้งนี้แบบที่กำหนดให้จะมีรายละเอียดถึงขั้นที่เพียงเพื่อที่จะสามารถ ตีกรอบให้ทางเลือกของรูปแบบแคบลงจนไม่มีทางที่จะเปิดช่องให้ผู้รับเหมาเสนอแบบเพิ่มเติมเป็นอื่นนอกจากที่จะเป็นจากประสบการณ์ทางวิศวกรรมที่แตกต่างอันเป็นผลต่อคุณภาพงานที่ดีขึ้นและเวลาก่อสร้างที่สั้นลงได้ นั่นคือทำแบบรายละเอียดมาถึงขั้นที่เรียกว่า Definitive Design เท่านั้น และปล่อยให้ผู้รับเหมาเสนอแบบรายละเอียดเพิ่มเติมในระหว่างก่อสร้าง เพื่อจะได้ใช้ประโยชน์จากประสบการณ์ของผู้รับเหมาอย่างแท้จริง ระยะเวลาที่ใช้ในการเตรียมแบบก็จะสั้นลง ทั้งนี้และทั้งนั้นแบบ Definitive Design ดังกล่าว ต้องเพียงพอที่จะประมาณรายการวัสดุและประเภทงานได้เกือบครบถ้วน และผู้เสนอราคาประกันราคาต่อหน่วยของวัสดุและประเภทงานนั้นๆ หากในการก่อสร้างจริงมีปริมาณงานที่เปลี่ยนไปจากประมาณการที่เสนอราคาแล้ว ทางการจะจ่ายตามปริมาณจริงในราคาต่อหน่วยที่ประกันไว้ แต่ผลรวมของราคาทุกรายการทั้งโครงการจะไม่เกินราคารวมที่ประกันไว้ (Guaranteed Maximum Project Cost) การนี้จะสามารถร่นเวลาการออกแบบ Detailed Design ของสะพานลงมาเพียงถึง Definitive Design ที่จะใช้เวลาเพียง 8 เดือนเท่าๆ กับเวลาที่จะต้องใช้ในการออกแบบ Detailed Design ของถนนบนบกในส่วนที่ 1 และส่วนที่ 3 ได้ ดังนั้นแบบรายละเอียดที่พร้อมจะดำเนินการประกวดราคาได้จะแล้วเสร็จทั้งหมดภายใน 8 เดือน

1.4.3 ในเรื่องของระยะเวลาที่จะต้องใช้ในการหาผู้ออกแบบ นั้น เนื่องจากกลุ่มมหาวิทยาลัย 4 สถาบัน เป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถในเชิงวิชาการทางวิศวกรรมของโครงการและเป็นผู้ที่ศึกษาโครงการนี้มาแต่แรกเริ่ม หากจะเป็นผู้รับออกแบบในรายละเอียดแล้วย่อมจะเริ่มงานได้เลยทันที อีกทั้งเป็นการสนับสนุนให้บุคลากรทางวิชาการของมหาวิทยาลัยได้มีโอกาสใช้ความรู้ความสามารถในเชิงวิชาการ เพื่อให้เกิดผลทางปฏิบัติหากมีความจำเป็นที่จะต้องมีวิศวกร ผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศที่มีประสบการณ์กับงานลักษณะนี้โดยตรง มหาวิทยาลัยก็สามารถที่จะเชิญเข้าร่วมงานในทีมเดียวกัน ซึ่งจะบังเกิดผลมิเพียงแต่จะทำให้การออกแบบได้ประสิทธิผลดีที่สุดเท่านั้น แต่จะเกิดจากถ่ายทอดทางเทคโนโลยี (Technology Transfer) ที่จะตกอยู่กับบุคลากรของชาติสอดรับกับโครงการคลังสมองของชาติอย่างแท้จริง

1.4.4 เนื่องจากแบบที่จะออกประกวดราคานี้ยังมีส่วนของสะพานในทะเลที่จะต้องมีการเสนอรายละเอียดเพิ่มเติมจากผู้รับเหมาในระหว่างก่อสร้าง อีกทั้งโครงการสะพานในทะเลที่มีความยาวระดับนี้ เป็นโครงการที่ค่อนข้างใหม่มีมูลค่าค่อนข้างสูง จึงชอบที่กรมทาง

หลวงจะมีที่ปรึกษาเฉพาะทางสำหรับงานในส่วนสะพานในทะเล จึงจะต้องจัดเตรียมงบประมาณสำหรับการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบผู้ออกแบบและช่วยในการพิจารณาข้อเสนอของผู้เข้าประกวดราคาในวงเงินไม่เกิน 40 ล้านบาท

2. มติที่ประชุม : คจร. ได้พิจารณาแล้วมีมติดังนี้

2.1 เห็นชอบแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) โดยมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการตามแผนดังกล่าวต่อไป

2.2 เห็นชอบแนวทางการออกแบบ เพื่อจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการ โดยขอใช้เงินงบประมาณกลางปี 2547 หรือเงินงบประมาณปี 2547 งบกลางรายการเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น

2.3 อนุมัติว่าจ้างกลุ่มมหาวิทยาลัย 4 สถาบันเดิม หรือกลุ่มมหาวิทยาลัยในประเทศ เพื่อทำการออกแบบรายละเอียดโครงการในวงเงินค่าจ้างไม่เกิน 380 ล้านบาท ทั้งนี้มหาวิทยาลัยสามารถที่จะนำวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางจากต่างประเทศมาร่วมงาน เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดทางเทคโนโลยี (Technology Transfer) ได้ตามนโยบายคลังสมองแห่งชาติของนายกรัฐมนตรี โดยให้ ทล. เป็นผู้รับผิดชอบในฐานะเจ้าของโครงการ

2.4 อนุมัติให้ ทล. จัดจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ เพื่อควบคุมผู้ออกแบบและช่วยในการพิจารณาข้อเสนอของผู้เข้าประกวดราคาในวงเงินไม่เกิน 40 ล้านบาท โดยให้รีบดำเนินการเพื่อให้สอดรับกับการว่าจ้างผู้ออกแบบ ตามข้อ 2.3

2.5 การออกแบบสำหรับถนนบนบกให้ทำแบบถึง Detailed Design ส่วนสะพานในทะเลให้ทำแบบถึง Definitive Design

<u>ระเบียบวาระที่ 5</u> : เรื่องอื่น ๆ

- ไม่มี

เลิกประชุม เวลา 14.00 น.

(นางสาวกัณฐิกา วัตตะสิริชัย)
จ. วค. 6 ว
ผู้จดรายงานการประชุม

(นายเอกชัย เจริญพรสุข)
จ. วค. 8 ว
ผู้ตรวจรายงานการประชุม