

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๕๐๖/๒๕๖๒

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

เรื่อง โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๑/๑๔๔
ลงวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๐๗.๒/๐๒๙
ลงวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙
๒. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๒๕๙ ลงวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

ตามที่ได้เสนอเรื่อง โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงบประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ได้เสนอความเห็นมาเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือ
ที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ลงมติว่า

๑. เห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร
ตามลำดับความสำคัญจำเป็นเร่งด่วน รวม ๕ โครงการ (๕ เส้นทาง รวมระยะทาง ๑๑๔ กิโลเมตร) ตามที่
กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคมรับไปศึกษารายละเอียด ปรับปรุง และออกแบบแต่ละโครงการ
ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยให้ใช้วิธีออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) เป็นหลัก ส่วนวิธีออกแบบควบคุม
กับการก่อสร้าง (Design & Build) ให้ใช้ให้น้อยที่สุดเฉพาะในส่วนที่จำเป็น เพื่อให้พร้อมสำหรับการดำเนิน
โครงการตามขั้นตอนในระยะต่อไป

/๒. ...

๒. ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นต้น ดำเนินงานตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ความชัดเจนทั้งทางด้านการเงินการคลัง ความพร้อมและความจำเป็นเร่งด่วนของแต่ละเส้นทาง วงเงินลงทุน ประโยชน์และผลที่ประชาชนได้รับจากโครงการ รายละเอียดและวิธีการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยให้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของประชาชนต่อการดำเนินโครงการ แล้วให้กระทรวงคมนาคมนำสรุปผลความคิดเห็นดังกล่าว พร้อมรายละเอียดของแต่ละโครงการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของสำนักงานงบประมาณ และข้อสังเกตของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาประกอบการดำเนินการด้วย

จึงเรียนยืนยันมา ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



(นางศรีรัตน์ รัษฐปานะ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๘ - ๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔ na49-4-18/วทรี

www.cabinet.thaigov.go.th

ผอ.สวค.

ผอ.กลุ่ม

จวค.

๑๙/๓/๒๕๕๙
๒๖/๓/๒๕๕๙
๑๙/๓/๒๕๕๙

รายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งเรื่อง โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล ให้ทราบ ดังนี้

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๔. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
๕. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๖. ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน
๗. เลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๘. ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๙. ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ส่วนที่สี่

สำเนา

ที่ คค (ปคร) 0806.1/ /84

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

๘ พฤศจิกายน 2549

เรื่อง โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ส่วนที่สี่ ที่ นร 0504/8131 ลงวันที่ 22 มิถุนายน 2548
2. โครงข่ายสายทางและกรอบระยะเวลาดำเนินงานตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2548
3. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ส่วนที่สี่ ที่ นร 0504/9133 ลงวันที่ 9 สิงหาคม 2549
4. ลำดับความสำคัญการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตามที่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยให้ความสำคัญกับการลงทุนที่จะช่วยก่อให้เกิดการประหยัดพลังงาน การลดต้นทุนการขนส่ง และการลดปัญหามลพิษ กระทรวงคมนาคมจึงได้พิจารณาทบทวนการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ (Mega Projects) ด้านการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน ซึ่งสรุปแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในระยะต่อไป ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2548 คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบแผนการลงทุนกรอบระยะเวลาดำเนินงานของแผนแม่บทโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 7 สายทาง ระยะทาง 291 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 555,737 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ระหว่างปี พ.ศ. 2548-2555 รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2

1.2 เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้า 3 สาย ได้แก่ สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง และสายสีแดง รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3 โดยสรุปได้ดังนี้

/1.2.1 อนุมัติ...

1.2.1 อนุมัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทาง 27 กิโลเมตร และสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ระยะทาง 23 กิโลเมตร วงเงินลงทุนค่างานโยธาและระบบเดินรถ (รวมจัดหาตัวรถ) 103,136 ล้านบาท

1.2.2 อนุมัติให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินการโครงการสายสีแดง ช่วงพญาไท-รังสิต ระยะทาง 32 กิโลเมตร วงเงินลงทุนค่างานโยธาและระบบเดินรถ 42,300 ล้านบาท

1.2.3 วงเงินลงทุนของโครงการที่ได้รับอนุมัติข้างต้น รวม 145,436 ล้านบาท เป็นค่างานโยธาและรถไฟฟ้า โดยยังไม่รวมค่าเวนคืนที่ดิน 14,340 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา 4,126 ล้านบาท และให้ดำเนินการจัดจ้างโดยวิธีประกวดราคาแบบนานาชาติ (International Competitive Bidding) และก่อสร้างในรูปแบบออกแบบและก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design and Build) โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมและค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว

2. สถานะปัจจุบัน

2.1 โครงการระบบรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

2.1.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงมักกะสัน - สุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

2.1.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ช่วงตากสิน - บางหว้า และช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง - สำโรง - สมุทรปราการ)

1) ช่วงตากสิน - บางหว้า กรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้ลงทุนก่อสร้างงานโยธา ระยะทาง 6.7 กม. เกือบแล้วเสร็จ

2) ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง - สำโรง - สมุทรปราการ กทม. อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง ระยะทาง 5.25 กม. สำหรับช่วงแบริ่ง - สำโรง - สมุทรปราการ อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของจังหวัดสมุทรปราการ

2.2 โครงการที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549

2.2.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ)

/1) ...

1) ช่วงหัวลำโพง-ท่าพระ ระยะทาง 5 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งใต้ดิน ขณะนี้ได้ออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ไว้แล้ว

2) ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ-บางแค ระยะทาง 22 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับได้ออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ไว้แล้ว

3) ขณะนี้ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมเอกชนด้านคมนาคม อย่างไรก็ตาม มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเปิดหน้าดินในการก่อสร้างสถานีสนามไชยซึ่งจะต้องดำเนินการให้ชัดเจนเสนอคณะกรรมการกลั่นกรองและพิจารณาแผนการดำเนินงานในกรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า

2.2.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) ระยะทาง 23 กิโลเมตร ออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินเวนคืนไว้แล้ว ถ้าได้รับรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการผู้ชำนาญการแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา

2.2.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ช่วงพญาไท-รังสิต)

1) ช่วงบางซื่อ-รังสิต มีแบบรายละเอียด (Detailed Design) ทั้งในส่วนของสถานีกลางบางซื่อ และโครงสร้างรถไฟฟ้าบนทางวิ่งยกระดับ เพื่อรองรับการเดินรถไฟฟ้าในเส้นทางเดินรถทางไกล สายเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ และการเดินรถไฟฟ้าชานเมือง

2) ช่วงบางซื่อ - พญาไท ได้จัดทำแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) แล้วเสร็จ อย่างไรก็ตาม รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ โดยมีประเด็นปัญหาในจุดที่ผ่านสถานีจิตรลดาซึ่งเป็นทางยกระดับ

3. แนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3.1 หลักการพิจารณา

การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้น กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้พิจารณาแล้ว

/เห็นควร ...

เห็นควรยึดแผนแม่บทโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จำนวน 7 สายทาง ระยะทาง 291 กิโลเมตร ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2548 เป็นกรอบหลัก โดยจะพิจารณาการลงทุนอย่างรอบคอบเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและเศรษฐกิจในภาพรวม และดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ จะให้ความสำคัญกับ 1) การพัฒนาโครงข่ายให้มีความสมบูรณ์ 2) การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ 3) การกำหนดรูปแบบวิธีดำเนินโครงการที่เป็นธรรม โปร่งใส ประหยัด มีประสิทธิภาพ และลดภาระการลงทุนของภาครัฐ 4) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น การใช้ตัวร่วม และความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการ คนพิการ คนชรา อย่างเหมาะสมและเพียงพอ 5) การกำหนดโครงสร้างและอัตราค่าบริการที่เหมาะสมและเป็นธรรม 6) การวางระบบและกลไกกำกับดูแลเพื่อคุ้มครองผู้ใช้บริการ และ 7) ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

3.2 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญในการลงทุน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้พิจารณาโครงการตามแผนแม่บทฯ โดยคำนึงถึง 1) เส้นทางที่ส่งผลให้โครงข่ายในภาพรวมมีความสมบูรณ์มากที่สุด 2) ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและการเงิน และ 3) ความพร้อมในการดำเนินงาน โดยในเบื้องต้น มีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เห็นควรดำเนินการดังนี้

3.2.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ระยะทาง 27 กม. เพื่อเชื่อมโยงฝั่งธนบุรี-พระนคร และทำให้โครงข่ายสายสีน้ำเงินมีความสมบูรณ์สามารถเดินรถเป็นแบบวงรอบ (Circular Line) ซึ่งจะช่วยให้ปริมาณผู้โดยสาร (Ridership) ทั้งระบบเพิ่มสูงขึ้น

3.2.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) ระยะทาง 23 กม. เพื่อเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล บริเวณสถานีบางซื่อ โดยนำผู้โดยสารจากพื้นที่จังหวัดนนทบุรีเข้าสู่โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3.2.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ-รังสิต ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน และช่วงบางซื่อ - มวกะสัน - หัวหมาก) ระยะทาง 59 กม. เพื่อลดจุดติดขัดระหว่างระบบถนนและระบบรถไฟ และจะช่วยให้ประชาชนจากต่างจังหวัดและชนเมือง เข้าถึงสถานีบางซื่อเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้รวดเร็วขึ้น

3.2.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ช่วงตากสิน - บางหว้า ช่วงอ่อนนุช - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่) ระยะทาง 39 กม. เพื่อเชื่อมโยงกับโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (สายสีเขียวเดิม) ซึ่งจะช่วยให้ผู้โดยสารจากพื้นที่ฝั่งธนบุรี และจังหวัดสมุทรปราการเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4

3.3 แนวทางการลงทุน และการประกวดราคา

3.3.1 เนื่องจากโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เป็นโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนสูง จึงเห็นสมควรให้รัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบค่าลงทุนงานโครงสร้างพื้นฐานงานโยธา และส่วนที่เกี่ยวข้อง และพิจารณาความเป็นไปได้ในการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนระบบไฟฟ้า อาณัติสัญญาณ ระบบตัวรถ (Rolling Stock) และให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยดำเนินการให้สามารถเดินรถได้เมื่องานโยธาแล้วเสร็จ ทั้งนี้ จะดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 อย่างเคร่งครัด

3.3.2 สำหรับการประกวดราคาให้ใช้แบบรายละเอียด (Detailed Design) ในส่วนที่เป็นโครงสร้างยกระดับ และใช้วิธีออกแบบควบคู่กับการก่อสร้าง (Design & Build) สำหรับโครงสร้างใต้ดิน

3.4 การจัดโครงสร้างบริหารจัดการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

เพื่อเป็นการวางรากฐานการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ดำเนินถึงคุณภาพการให้บริการที่ได้มาตรฐาน (Level of Service) มีความสะดวกปลอดภัย และมีอัตราค่าบริการที่เหมาะสมและเป็นธรรม จึงเห็นควรดำเนินการในเรื่องสำคัญ ดังนี้

3.4.1 พิจารณารูปแบบและกลไกกำกับดูแลที่เหมาะสมกับลักษณะการประกอบกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อคุ้มครองผู้ใช้บริการ

3.4.2 พัฒนาระบบตัวร่วม เพื่อให้เกิดความสะดวกกับประชาชนในการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ และระบบขนส่งสาธารณะอื่น โดยมีการจัดสรรรายได้ระหว่างผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม

3.5 วงเงินการลงทุน

กรอบวงเงินดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549 วงเงินรวมทั้งสิ้น 163,902 ล้านบาท ระยะทาง 82 กม. เมื่อรัฐบาลลดภาระการลงทุนโดยให้เอกชนเป็นผู้เดินรถแบบสัมปทานจะทำให้รัฐบาลสามารถลงทุนในโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า ตามที่เสนอสายทางต่าง ๆ ไว้ในข้อที่ 1 ซึ่งมีรายละเอียดวงเงินโครงการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

/3.5.1 ...

3.5.1 สายสีน้ำเงิน

(1) บางซื่อ - ท่าพระ - บางแค

(2) หัวลำโพง - ท่าพระ

ระยะทาง 27 กิโลเมตร

วงเงิน 52,581 ล้านบาท

3.5.2 สายสีม่วง บางใหญ่ - บางซื่อ

ระยะทาง 23 กิโลเมตร

วงเงิน 29,160 ล้านบาท

3.5.3 สายสีแดง

(รวมระบบไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณ เพื่อรองรับรถไฟฟ้าชานเมืองและทางไกล ของ รฟท. แต่ไม่รวมตัวรถไฟฟ้า)

(1) บางซื่อ - รังสิต

ระยะทาง 26 กิโลเมตร

วงเงิน 42,117 ล้านบาท

(2) บางซื่อ - ดอนเมือง

ระยะทาง 15 กิโลเมตร

วงเงิน 11,868 ล้านบาท

3.5.4 สายสีเขียว

(1) บางซื่อ - สมุทรปราการ

ระยะทาง 14 กิโลเมตร

วงเงิน 14,939 ล้านบาท

(2) หมอชิต - สะพานใหม่

ระยะทาง 13 กม.

วงเงิน 14,737 ล้านบาท

รวมระยะทาง 118 กิโลเมตร

วงเงิน 165,402 ล้านบาท

4. แนวทางการดำเนินงานต่อไป

4.1 สายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ)

4.1.1 รฟม. ปรับแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ให้เป็นแบบรายละเอียด (Detailed Design) สำหรับทางวิ่งยกระดับ และจัดทำแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ของโครงสร้างใต้ดิน โดยกำหนดให้การเดินรถเป็นแบบวงรอบ (Circular Line) และจัดทำเอกสารประกวดราคาให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส ประหยัด โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ทำความตกลงกับสำนักงานปริมาณเพื่อจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2550 ให้แก่ รฟม. ตามค่าใช้จ่ายจริง เพื่อดำเนินการโดยเร็วต่อไป

4.1.2 รฟม. ทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและนำเสนอขออนุมัติตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

/4.1.3 ...

4.1.3 ในการประกวดราคานานาชาติ ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ – บางแค ใช้แบบรายละเอียด (Detailed Design) และช่วงหัวลำโพง – ท่าพระ ประกวดราคาแบบออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build)

4.2 สายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ)

รฟม. ทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและนำเสนอขออนุมัติตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

4.3 สายสีแดง (ช่วงบางซื่อ-รังสิต ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน และช่วงบางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก)

4.3.1 สนข. ศึกษารูปแบบทางกายภาพที่เหมาะสมในการเชื่อมโยงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 ที่กำหนดให้พื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน 25 ตารางกิโลเมตร ให้ก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบใต้ดิน ในช่วงบางซื่อ – พญาไท - มักกะสัน แล้วจึงดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และจัดทำเอกสารประกวดราคาให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส ประหยัดต่อไป โดยให้ทำความเข้าใจกับสำนักงานงบประมาณเพื่อจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2550 ตามค่าใช้จ่ายจริง เพื่อดำเนินการโดยเร็วต่อไป

4.3.2 สนข. ปรับแบบรายละเอียดช่วงบางซื่อ – รังสิต โดยการเพิ่มสถานีให้สามารถรองรับการเดินรถไฟฟ้าแบบในเมือง และปรับแบบการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ และจัดทำเอกสารประกวดราคาให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส เหมาะสม และประหยัด โดยให้ทำความเข้าใจกับสำนักงานงบประมาณเพื่อจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2550 ตามค่าใช้จ่ายจริง เพื่อดำเนินการโดยเร็วต่อไป

4.3.3 ให้ รฟท. ดำเนินโครงการและประกวดราคานานาชาติ ช่วงบางซื่อ – ดลิ่งชัน โดยใช้แบบรายละเอียด ภายใต้กรอบวงเงินลงทุนโครงการจำนวน 11,868 ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายเพื่อรื้อย้ายสาธารณูปโภคและสิ่งปลูกสร้าง 1,758 ล้านบาท ค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง 247 ล้านบาท ค่าก่อสร้างงานโครงสร้างทางวิ่งและงานโยธาที่เกี่ยวข้อง 6,384 ล้านบาท และค่างานระบบรถไฟฟ้า (ไม่รวมตัวรถไฟฟ้า) 3,479 ล้านบาท โดยให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสม ตามแผนการใช้จ่ายเงิน และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินทุน และคำประกันเงินทุน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างต่อไป

4.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

เห็นชอบในหลักการให้รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีเขียว) ช่วงแบริ่ง - สำโรง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ โดยให้กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานประสานเพื่อดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา สำหรับเตรียมการก่อสร้างต่อไป โดยให้ทำความตกลงกับสำนักงานปริมาณเพื่อจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2550 ตามค่าใช้จ่ายจริง เพื่อดำเนินการโดยเร็วต่อไป

4.5 การบริหารจัดการ

สนช. เร่งพิจารณารูปแบบและกลไกกำกับดูแลที่เหมาะสม และพัฒนาระบบตัวร่วม เพื่อให้เกิดความสะดวกกับประชาชนในการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ และระบบขนส่งสาธารณะอื่น

5. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

5.1 เห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามข้อ 3

5.2 เห็นชอบแนวทางการดำเนินงานตาม ข้อ 4 โดยกระทรวงคมนาคมจะนำเสนอขออนุมัติโครงการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยเร็วต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามข้อ 5 ต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก

(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

โทร 0 2215 1151

โทรสาร 0 2215 1469

อำนาจเบญจมาศ บัณฑุ ทาน ปตร. สรค.

รฟท. และ รฟม. - ๖๖๕

(นางสุกัญญา พงษ์ไกรกิจ)

ผู้อำนวยการบริหารการจราจร