

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0806.1/ 83



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ 10100

ลงวันที่ 30 พ.ค. 2549
วันที่ 30 พ.ค. 2549
เวลา 15.45 น.

29 พฤษภาคม 2549

เรื่อง ขอบทวนการดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (สีแดงเข้มและสีแดงอ่อน) สายสีม่วง และ
สายสีน้ำเงิน เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนปกติ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง 1. หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0806.1/8442 ลงวันที่ 8 พฤศจิกายน 2548

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Mass Transit)

2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ว(ล) 1533

ลงวันที่ 31 มกราคม 2549 เรื่อง ภาพรวมข้อเสนอการสร้างพันธมิตรเพื่อการพัฒนา

(Thailand : Partnership for Development)

3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/5221 ลงวันที่ 27 เมษายน 2549

เรื่อง การดำเนินการเรื่องการสร้างพันธมิตรเพื่อการพัฒนา (Thailand : Partnership for Development)

สิ่งที่ส่งมาด้วย ภาพโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

1. เรื่องเดิม

1.1 กระทรวงคมนาคมมีหนังสือลงวันที่ 8 พฤศจิกายน 2548 ถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีให้นำเสนอเรื่อง การขออนุมัติดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Mass Transit) เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี จำนวน 4 สายทาง ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่ – ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค และช่วงบางซื่อ – ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งอยู่ภายใต้โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 กันยายน 2547 เห็นชอบในหลักการโครงข่ายไว้แล้ว รวมทั้งได้เสนอขออนุมัติดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ – นครปฐม และโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - อโยธยา ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ไว้ด้วย รายละเอียดปรากฏในหนังสือที่อ้างถึง 1

1.2 คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 2 (ฝ่ายโครงสร้าง พื้นฐาน การเกษตร ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2548 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2548 ได้มีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยมีข้อสังเกตให้กระทรวงคมนาคมเสนอขออนุมัติงบประมาณในรายการที่จำเป็นจะต้องดำเนินการ คือ ค่าที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมงานก่อสร้างเพิ่มเติม

1.3 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2549 เห็นชอบให้ข้อเสนอโครงการของกระทรวงต่าง ๆ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอ ซึ่งรวมโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Mass Transit) ของกระทรวงคมนาคม เป็นโครงการลงทุนพิเศษของรัฐ และให้ดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการดำเนินโครงการลงทุนพิเศษของรัฐ เพื่อการพัฒนาประเทศ พ.ศ. 2549 ต่อไป

รายละเอียดปรากฏในหนังสือที่อ้างถึง 2

1.4 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 18 เมษายน 2549 เห็นชอบตามข้อเสนอของ สศช. ที่ให้เลื่อนกำหนดวันจัดส่งข้อเสนอทางเทคนิคของภาคเอกชนตามโครงการลงทุนพิเศษของรัฐ เพื่อการพัฒนาประเทศออกไปก่อน และให้ สศช. ดำเนินการเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีชุดใหม่พิจารณา

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 3

1.5 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2549 มอบหมายให้กระทรวงเจ้าของโครงการรับไปพิจารณาทบทวนว่า โครงการใดยังมีความจำเป็นต้องเร่งดำเนินการโดยให้ความสำคัญกับโครงการลงทุนพิเศษของภาครัฐแต่ละโครงการที่มีผลต่อการประหยัดพลังงาน การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งโครงการพัฒนาด้านการศึกษา เพื่อรองรับการปฏิรูปการศึกษา และการยกระดับบริการด้านสาธารณสุขให้ได้มาตรฐาน เป็นต้น และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาทบทวนมติที่กำหนดเป็นโครงการพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ ภายในวันที่ 15 มิถุนายน 2549 เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการตามขั้นตอนปกติต่อไปได้

2. การดำเนินงาน

สืบเนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2549 ตามข้อ 1.3 เห็นชอบให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Mass Transit) เป็นโครงการลงทุนพิเศษของรัฐ กระทรวงคมนาคม จึงได้ดำเนินการ ดังนี้

2.1 ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ข้อมูล (Data Room) ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2549 โดยจัดตั้งเป็นศูนย์ข้อมูลโครงการระบบขนส่งมวลชนและโครงการระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Mass Transit & Integrated Transport Information Center) ซึ่งได้รับความสนใจจากผู้สนใจยื่นข้อเสนอโครงการ ใช้บริการในการศึกษาข้อมูลเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานร่างประกาศเชิญชวนโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Transit) เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2549 ซึ่งสถานภาพการจัดทำร่างประกาศเชิญชวนของโครงการดังกล่าวในปัจจุบันได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งจะดำเนินการเสนอต่อคณะกรรมการบริหารและกำกับดูแลโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Transit) เพื่อขอรับความเห็นชอบ ก่อนเปิดเผยต่อสาธารณชน

2.2 ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 18 เมษายน 2549 ตามข้อ 1.4

/เห็นชอบ ...

เห็นชอบให้เลื่อนกำหนดวันจัดส่งข้อเสนอทางเทคนิคของภาคเอกชนตามโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศออกไป และมติคณะรัฐมนตรีตามข้อ 1.5 เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2549 มอบหมายให้กระทรวงเจ้าของโครงการรับไปพิจารณาทบทวนการดำเนินงานตามขั้นตอนของโครงการลงทุนพิเศษของภาครัฐ กระทรวงคมนาคมได้ร่วมพิจารณากับ รฟม. และ รฟท. พิจารณาโครงการที่มีผลต่อการประหยัดพลังงานและส่งผลกระทบต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรพิจารณาทบทวนมติคณะรัฐมนตรี ที่กำหนดให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เป็นโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ โดยขอปรับเปลี่ยนมาเป็นโครงการที่ดำเนินการตามขั้นตอนปกติ โดยมีเหตุผลความจำเป็นเร่งด่วน ดังนี้

2.2.1 เพื่อเป็นการเร่งรัดบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับจากสถานะด้านราคาน้ำมันดีเซล เบนซิน ที่เพิ่มสูงขึ้นในระดับราคาลิตรละ 26–30 บาท ประกอบกับในช่วงปี พ.ศ. 2546–2548 ผู้เดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีแนวโน้มในการใช้ระบบรถโดยสารสาธารณะจำนวนลดลง แต่กลับมีปริมาณการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครเพิ่มสูงขึ้น โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 1 และ 2 ดังนี้

ตารางที่ 1 จำนวนปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางโดยระบบรถโดยสารสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (รถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) รถร่วมบริการ รถโดยสารในซอยและรถตู้ในกำกับของ ขสมก.)

ปี	จำนวน (เที่ยว/วัน)	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ ระบบรถโดยสารสาธารณะ ลดลง
2546	2,370,326	
2547	2,065,322	
2548	1,955,139	

ตารางที่ 2 จำนวนปริมาณการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร

ปี	จำนวน (คัน/ปี)	จำนวนปริมาณการจดทะเบียน รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เพิ่มขึ้น
2546	240,217	
2547	283,921	
2548	310,544	

จากตัวเลขปริมาณผู้โดยสารในระบบรถโดยสารสาธารณะที่ลดน้อยลงในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมา และตัวเลขปริมาณการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่เพิ่มสูงขึ้น ย่อมชี้ให้เห็นถึงการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ (ทั้งรถโดยสารสาธารณะและรถขนส่งมวลชน) ในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ยังไม่สามารถตอบสนองกับความต้องการเดินทางของประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะได้ ซึ่งหากสภาพดังกล่าวยังคงดำเนินต่อไป จะส่งผลถึงปริมาณการ
/บริโภค ...

บริโภคน้ำมันเพื่อการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้นของประชาชนทุก ๆ ปี อันส่งผลถึงเสถียรภาพทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และย่อมส่งผลถึงคุณภาพชีวิตของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ลดลง อันเนื่องจากการที่ต้องใช้จ่ายเงินเพื่อการเดินทางเพิ่มสูงขึ้นจากการที่ราคาน้ำมันแพงดังกล่าว

2.2.2 การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน ในสายทางที่มีทางวิ่งยกระดับใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างไม่น้อยกว่า 3 ปี และในสายทางที่มีทางวิ่งใต้ดินใช้เวลาไม่น้อยกว่า 4 ปี ดังนั้นหากการดำเนินการตั้งแต่กระบวนการคัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอในปัจจุบันยังไม่เริ่มดำเนินการใดใดในขณะนี้ จะส่งผลให้โครงการระบบขนส่งมวลชนที่มีความพร้อมสูงสุดในปัจจุบัน เช่น สายสีม่วงช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ จะต้องเริ่มกระบวนการจนกว่าจะมีรัฐบาลชุดใหม่ล่าช้าไปไม่น้อยกว่า 6 เดือน และเมื่อรวมกับระยะเวลาในการดำเนินการตามแนววิธีการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการดำเนินโครงการลงทุนพิเศษของรัฐ เพื่อการพัฒนาประเทศ พ.ศ. 2549 ที่จะต้องใช้ระยะเวลาไม่น้อยไปกว่า 6 เดือนแล้ว จะทำให้สามารถคาดคะเนได้ว่าโครงการดังกล่าวจะต้องเลื่อนระยะเวลาการก่อสร้างไม่น้อยกว่า 1 ปี จนกว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง และคาดว่าสายทางดังกล่าวจะต้องดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายหลังปี 2554 อย่างแน่นอน ซึ่งจะก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจมหาศาลและอาจทำให้ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศลดน้อยลงไปอีกกว่าเดิมอีกด้วย

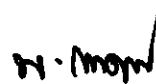
2.2.3 การดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนซึ่งถือเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความพร้อมในปัจจุบัน จะเป็นการช่วยกระตุ้นสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจให้เกิดการจ้างงาน และเป็นการส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมการก่อสร้างของประเทศต่อไป

3. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมเสนอขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2549 ที่กำหนดให้โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ โดยให้ รฟท. ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (สายสีแดงเข้ม และสายสีแดงอ่อน) และ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ต่อไปได้ตามขั้นตอนปกติ ซึ่งจักได้นำเสนอรายละเอียดการดำเนินการต่อไปในภายหลัง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

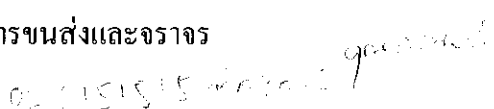


(นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โทร./โทรสาร 0 2215 1469





(1 เล่ม)



10 เส้นทาง

ยกระดับคุณภาพชีวิต พัฒนาเศรษฐกิจของชาติ

- ▶ ประหยัดเวลาการเดินทาง
- ▶ สร้างประสิทธิภาพการขนส่ง
- ▶ ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน
- ▶ ใช้พลังงานลดลง
- ▶ สู้ความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

