

ด่วนที่สุด



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่..... ๗๗๖
วันที่ 31 มี.ค. 2549

ที่ คค (ปคร) 0806.1/ 13

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10110

ชอ. 1194
31 มี.ค. 50
11:25.6

๓๑ มกราคม 2550

เรื่อง โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ 13360 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2549

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สรุปผลการดำเนินงาน การรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของประชาชน โครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง
 2. สำเนาคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 49/2549 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง
 3. แผนการดำเนินโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตามหนังสือที่อ้างถึง ได้แจ้งมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 ที่ได้เห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร รวม 4 โครงการ (5 เส้นทาง) และให้กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟม.) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นต้น ดำเนินงานตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ความชัดเจนทั้งทางด้านการเงิน การคลัง ความพร้อมและความจำเป็นเร่งด่วนของแต่ละสายทาง วงเงินลงทุน และการดำเนินงานโครงการในการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยให้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของประชาชนต่อการดำเนินโครงการ และให้กระทรวงคมนาคมนำสรุปผลความคิดเห็นดังกล่าว พร้อมรายละเอียดของแต่ละโครงการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของประชาชน และได้ดำเนินการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว จึงขอรายงานผลความคืบหน้าในการดำเนินงาน และขอรับความเห็นชอบในการดำเนินโครงการ ดังนี้

/1. การรับฟัง....

1. การรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของประชาชน

กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รับไปดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ สนข. ได้แต่งตั้ง “คณะทำงานดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง” โดยมีผู้แทน โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี กรมประชาสัมพันธ์ กรุงเทพมหานคร (กทม.) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ร่วมเป็นองค์ประกอบคณะทำงาน เพื่อดำเนินการตามที่รัฐบาลมอบหมาย โดยได้รับความร่วมมือจากมหาวิทยาลัยราชภัฏ สวนดุสิต ร่วมดำเนินการภายใต้กรอบระยะเวลา 2 เดือน ตามขั้นตอนของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 สรุปผลการดำเนินงานเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และการรับฟังความคิดเห็น (เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1) ดังนี้

1.1 เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและรับฟังความเห็น

ได้ดำเนินการให้ข้อมูลข่าวสารผ่านสื่อโทรทัศน์ วิทยุ และหนังสือพิมพ์และขอความร่วมมือประชาชนส่งความคิดเห็นผ่านทางแหล่งต่าง ๆ ปรากฏว่า ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2549 มีประชาชนส่งความเห็นและผลการดำเนินการโดยสรุป ดังนี้

(1) ความเห็นผ่านตู้ ปณ.7 ทำเนียบรัฐบาล มีประชาชนส่งไปรษณียบัตร และจดหมาย ผ่านทางตู้ ปณ. 7 ทำเนียบรัฐบาล จำนวน 187 ราย มีจำนวนผู้ที่

- เห็นด้วยจำนวน 178 ราย คิดเป็นร้อยละ 95.2
- ไม่เห็นด้วยจำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.8

(2) ความเห็นผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศ (เว็บไซต์) ของหน่วยงาน ได้แก่

- สนข. (www.otp.go.th และ www.bangkokmasstransit.com)
- มหาวิทยาลัยราชภัฏ สวนดุสิต: (<http://skynet.dusit.ac.th/poll/page/index.php>)
- สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี (www.publicconsultation.opm.go.th)

มีประชาชนส่งความเห็นจำนวน 246 ราย สรุปว่า

- เห็นด้วยจำนวน 221 ราย คิดเป็นร้อยละ 89.8
- ไม่เห็นด้วยจำนวน 25 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.2

1.2 ทำการสำรวจความต้องการของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า 5 สายทาง

ดำเนินการโดยสัมภาษณ์รายบุคคล ในกลุ่มประชาชนผู้มีส่วนได้เสียที่พำนักบริเวณสายทางรถไฟฟ้าผ่าน และประชาชนโดยทั่วไป และทำการประมวลสรุปข้อมูลจากแบบสอบถามที่ได้จากการสำรวจจากการเก็บข้อมูลภาคสนาม จำนวน 14,975 คน สรุปได้ดังนี้

1.2.1 ประชาชน (ประมาณร้อยละ 91) โดยทั่วไปรับรู้เกี่ยวกับการก่อสร้างรถไฟฟ้า 5 สายทาง ที่รัฐบาลนี้จะดำเนินการ

1.2.2 ประชาชนส่วนใหญ่ (ประมาณร้อยละ 96) เห็นด้วยกับการสร้างรถไฟฟ้า

/1.2.3 ประชาชน...

1.2.3 ประชาชนส่วนมาก (ประมาณร้อยละ 80) เห็นว่าควรเริ่มการก่อสร้างในปี 2550 และปี 2551

1.2.4 ประชาชนประมาณร้อยละ 48 จะใช้บริการรถไฟฟ้า 5 สายทางแน่นอน ในขณะที่ร้อยละ 47 ตอบว่า อาจจะมีโอกาสใช้ในอนาคตถ้ามีหลายสายทาง

1.2.5 การคิดราคาค่าโดยสารประมาณ 2 ใน 3 เห็นควรคิดตามระยะทาง โดยราคาค่าโดยสารต่ำสุดเฉลี่ยประมาณ 13 บาท และมีราคาสูงสุดประมาณ 36 บาท ในขณะที่ 1 ใน 3 เห็นว่าควรมีค่าโดยสารคงที่ประมาณ 24 บาท

1.2.6 สายสีแดง (รังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน) เป็นสายทางที่ประชาชนสนับสนุนให้สร้างก่อน ในลำดับรองลงมาคือสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่) สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง และสายสีเขียว (เมทรี-สมุทรปราการ) (ร้อยละ 21 17 16 16 และ 15 ตามลำดับ)

1.3 จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง

เมื่อวันอังคารที่ 26 ธันวาคม 2549 เวลา 13.00 - 16.30 น. ได้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ หอประชุมมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต โดยมีผู้เข้าร่วมประมาณ 600 คน จากภาครัฐ เอกชน สมาคมธุรกิจ สมาคมคนพิการ กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากการเวนคืน เช่น ชุมชนชาวเตาปูน (สายสีม่วง) ชุมชนวัดมังกรกมลาวาส (สายสีน้ำเงิน) โดยมี สนข. รฟท. รฟม. กทม. และสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ให้ข้อมูลแก่ประชาชนและตอบคำถามจากผู้สนใจ ผลสรุปว่า

1.3.1 ผู้เข้าประชุมส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการ แต่ขอให้ได้รับค่าเวนคืนที่เป็นธรรม

1.3.2 ประชาชนชาวเตาปูน และชุมชนวัดมังกรฯ ขอให้ดำเนินงานก่อสร้างแบบได้ดิน ซึ่งเชื่อว่าจะเวนคืนที่ดินน้อยลง และจะสามารถค้าขายได้เป็นปกติ

1.3.3 ประชาชนขอให้ดำเนินโครงการอย่างประหยัด และสามารถตรวจสอบได้ โดยขอให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน

1.3.4 ประชาชนขอให้การก่อสร้างคำนึงถึงวิถีชีวิตของชุมชนเดิม ไม่ต้องการให้เวนคืนที่ดินเป็นจำนวนมาก เพื่อดำเนินโครงการ เป็นต้น

1.4 ผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยรวม

1.4.1 จากการดำเนินงานตามข้อ 1.1 - 1.3 ข้างต้น สามารถรวบรวมความเห็นของประชาชนรวมประมาณ 16,000 ราย/ความคิดเห็น มีประชาชนถึงร้อยละ 96 ให้การสนับสนุนการดำเนินงาน โดยมีเหตุผลที่เห็นว่าการก่อสร้างรถไฟฟ้า จะช่วยลดปัญหาด้านการจราจร และทำให้มีการพัฒนาประเทศชาติ โดยคาดหวังว่าจะมีการขยายเส้นทางออกไปรอบเมือง และออกไปนอกเมือง เชื่อมต่อกันได้ทุกทิศทาง รวมถึงการเชื่อมต่อไปตามเส้นทางชานเมือง

1.4.2 สำหรับความเห็นของประชาชนที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการ นั้น มีประเด็นสรุปได้ ดังนี้

- 1) ประเด็นผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน
- 2) ประเด็นชาวชุมชนวัดมังกรฯ (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย) ต้องการให้ย้ายสถานีวัดมังกรฯ เนื่องจากเกรงว่าจะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพ ภูมิทัศน์ และส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ที่มีมาช้านาน
- 3) ประเด็นความโปร่งใสของโครงการ ตั้งแต่การประกวดราคาก่อสร้าง การดำเนินการก่อสร้าง การคำนวณราคาค่าโดยสาร
- 4) ประเด็นการขอให้ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และสายสีน้ำเงินเป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน เป็นต้น

2. นโยบายการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กระทรวงคมนาคม โดย สนข. รฟท. และ รฟม. ได้ร่วมหารือกับ กทม. และ กระทรวงการคลัง โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (ม.ร.ว. ประดิษฐ เทวกุล) เป็นประธาน เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2550 ได้มีข้อสรุปร่วมกันในการปรับชื่อโครงการ เพื่อให้ประชาชนมีความเข้าใจแนวทางดำเนินงานโครงการขนส่งมวลชนระบบรางที่ชัดเจน สะท้อนพื้นที่และรูปแบบการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าด้วย จึงเห็นควรให้ปรับชื่อเป็น “โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล” โดยเห็นควรกำหนดนโยบายให้มีศูนย์กลางเชื่อมต่อในการเดินทาง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ 1) ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน (บริเวณบางซื่อ) และ 2) ศูนย์คมนาคมมักกะสัน (บริเวณมักกะสัน) เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางจากพื้นที่ปริมณฑล และพื้นที่เมืองบริวารโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และการเดินทางด้วยระบบรางเดียวกันจากเมืองในภูมิภาค โดยรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งให้บริการเป็นโครงข่ายระบบขนส่งในเมืองกรุงเทพมหานครให้เกิดความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชน โดยมีองค์ประกอบในการดำเนินงาน 2 ส่วน ดังนี้

2.1 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง)

เป็นการดำเนินงานภายใต้ความรับผิดชอบของ รฟท. ดำเนินงานรถไฟฟ้าสายสีแดงทำหน้าที่ในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางโดยระบบรางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และเมืองบริวารในจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่จังหวัดอยุธยา จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนครปฐม จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยยุทธศาสตร์การให้บริการทางรางด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จะควบคุมการกระจายตัวของเมืองเป็นหลักลดปัญหาด้านการจราจรในพื้นที่หนาแน่นในส่วนกลางของกรุงเทพมหานคร โดยใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสามารถลดระยะเวลาการเดินทาง ไม่มีปัญหาด้านจุดตัดการจราจรในเขตพื้นที่ชั้นใน ซึ่งจะทำให้การเดินทางเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และมีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน บริเวณศูนย์คมนาคม

พหลโยธิน (บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ) และศูนย์คมนาคมมักกะสัน (บริเวณสถานีรถไฟมักกะสัน) ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทาง แทนสถานีรถไฟหัวลำโพงในปัจจุบัน โดยมีโครงการที่จะสร้างทางรถไฟสายสีแดง ในระยะแรก 3 ช่วง รวมระยะทางประมาณ 60 กิโลเมตร ได้แก่

- (1) ช่วง บางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทางประมาณ 15 กิโลเมตร
- (2) ช่วง บางซื่อ-รังสิต ระยะทางประมาณ 26 กิโลเมตร
- (3) ช่วงบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก (เชื่อมต่อหัวลำโพง) ระยะทางประมาณ 19 กิโลเมตร

2.2 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

เป็นการดำเนินงานภายใต้ความรับผิดชอบของ รฟม. และ กทม. ระยะทางที่จะดำเนินการในระยะแรก ประมาณ 77 กิโลเมตร ให้เกิดการเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายร่วมกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน 44 กิโลเมตร (โครงการระบบขนส่งกรุงเทพมหานคร และโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล) และอยู่ระหว่างการก่อสร้างประมาณ 41 กิโลเมตร (โครงการระบบขนส่งกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย สายเพชรเกษม และอ่อนนุช - แบริ่ง ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร และโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตร) ซึ่งเมื่อเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟฟ้าทั้งหมดจะเป็นระบบขนส่งมวลชนทางรางที่ครอบคลุมพื้นที่ชั้นใน และเชื่อมต่อกับพื้นที่เมืองในปริมณฑลที่มีความหนาแน่นของประชาชนต่อเนื่องกับกรุงเทพมหานคร ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ ที่กระจายการเดินทางในเมืองให้เกิดเป็นโครงข่ายเชื่อมต่อมีความคล่องตัวสูง มีความสะดวกในการเดินทาง และมีโครงข่ายที่เพียงพอต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในระบบรถยนต์ส่วนบุคคล ให้ปรับมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยมีโครงการ ดังนี้

- (1) รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร
- (2) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง - บางแค ระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร
- (3) รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร

3. แผนการดำเนินงานโครงการ และการพิจารณารายละเอียดประเด็นด้านการเงิน การลงทุน และกฎหมาย

เพื่อให้ได้ความชัดเจนด้านการเงิน การคลัง ความพร้อมและความจำเป็นเร่งด่วนของแต่ละสายทาง วงเงินลงทุน ประโยชน์และผลที่ประชาชนได้รับจากโครงการในการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้ง “คณะกรรมการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง” (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2) เพื่อทำหน้าที่ตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธาน และมี

ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมเป็นกรรมการ ได้แก่ กระทรวงการคลัง (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ: สบน. และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ: สคร.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม: สผ.) กระทรวงมหาดไทย (สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย และกรุงเทพมหานคร) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานงบประมาณ (สงป.) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สกก.) รฟท. และ รฟม. มี สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการ

คณะกรรมการฯ ดังกล่าว ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2550 ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการดำเนินโครงการ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ โดยพิจารณาจากความพร้อมของแบบรายละเอียด เอกสารประกวดราคา แหล่งเงินลงทุน และการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535) รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปรากฏผล ดังนี้

3.1 แผนการดำเนินงาน (ปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

ที่	โครงการ	EIA	ออกแบบ/ปรับปรุง เอกสารประกวดราคา	ประกวดราคา	เริ่มก่อสร้าง
1	สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน	ผ่านแล้ว	ดำเนินการแล้ว	เมษายน 2550	ตุลาคม 2550
2	สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ	อยู่ระหว่างการ พิจารณาของ สผ.	มีแบบรายละเอียด/ ต้องปรับเอกสาร	พฤษภาคม 2550	ธันวาคม 2550
3	สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และ หัวลำโพง - บางแค	บางซื่อ - ท่าพระ รอ สผ. พิจารณา/ หัวลำโพง - บางแค ผ่านแล้ว	ออกแบบรายละเอียด แล้วเสร็จประมาณ กรกฎาคม 2550	กันยายน 2550	เมษายน 2551
4	สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต	ผ่านแล้ว/ ต้องปรับปรุง เพิ่มเติม	มีแบบรายละเอียด/ ต้องปรับแบบสถานี รถไฟบางซื่อ	ตุลาคม 2550	เมษายน 2551
5	สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และแบริ่ง - สมุทรปราการ	อยู่ระหว่างการ พิจารณาของ สผ.	ออกแบบรายละเอียด แล้วเสร็จประมาณ พฤศจิกายน 2550	ธันวาคม 2550	มิถุนายน 2551
6 **	สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก	อยู่ระหว่าง การศึกษาฯ	ออกแบบรายละเอียด แล้วเสร็จประมาณ ธันวาคม 2550	ธันวาคม 2550	มิถุนายน 2551

** หมายเหตุ : เป็นโครงการที่อยู่ในกรอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2549 โดย รฟท. ได้นำเสนอในระหว่างการประชุมร่วมตามข้อ 2. ซึ่งมีมติเห็นควรนำเสนอรวมอยู่ในแผนการดำเนินงานรถไฟชานเมือง แต่ยังไม่ได้พิจารณาในคณะกรรมการดำเนินงานรถไฟฟ้ามหานคร

3.2 การพิจารณาด้านแหล่งเงินลงทุนโครงการ

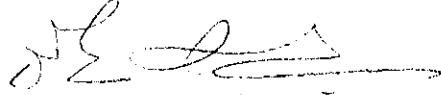
คณะกรรมการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง ได้แต่งตั้งคณะกรรมการด้านการเงิน และการเดินรถ โดยมีรองผู้อำนวยการ สบม. เป็นประธาน และมีผู้แทนจาก สศช. สงป. สคร. สนข. รฟท. และ รฟม. ร่วมเป็นองค์ประกอบ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณา โดยคาดว่าจะสามารถรายงานผลการดำเนินงานเรื่องแหล่งเงินเพื่อใช้ในการก่อสร้างได้พร้อมกันในช่วงขั้นตอนการขออนุมัติโครงการเป็นรายสายทาง

3.3 การนำเสนอโครงการ

กระทรวงคมนาคมจะประสานเร่งรัดดำเนินการโดยแยกนำเสนอโครงการให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายสายทาง ทั้งนี้ ในส่วนสายทางที่ต้องดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 จักได้มอบหมายให้หน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณานำเสนอ สศช. พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อรับทราบผลการดำเนินการรับฟังความคิดเห็นตามข้อ 1. และพิจารณาให้ความเห็นชอบการกำหนดนโยบายและแผนการดำเนินงาน ตามข้อ 2. และ 3. ต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

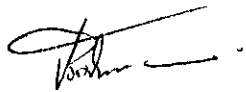


พลเรือเอก

(ชिरะ ห้วเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

วอเนอโรตตม, เองฟอท



(ม.ร.ว. ปรีดิยาธร เทวกุล)

รองนายกรัฐมนตรี

2 ต.พ. 2550

ที่ ๔๕๐๕๐๖/๓๕๐/พ

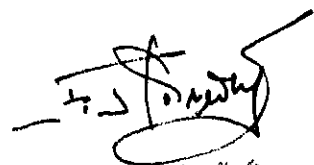
เรียน รองนายกรัฐมนตรี (ม.ร.ว. ปรีดิยาธร เทวกุล)

เนื่องจากเป็นเรื่องเร่งด่วน จึงเห็นควรเสนอ ครม. พิจารณาในวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ 2550 ทั้งนี้ สลค. ได้แจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของ ครม. ด้วยแล้ว

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบขนส่งและจราจร

โทร./โทรสาร 02 215 1151



(นายรองพล เจริญพันธ์)
เลขานุการคณะรัฐมนตรี

02 ก.พ. 2550



สรุปผลการดำเนินงาน
การรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของประชาชน
โครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง

กระทรวงคมนาคม
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
มกราคม 2550

สรุปผลการดำเนินงาน
การรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของประชาชน
โครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง

กระทรวงคมนาคม
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
มกราคม 2550

บทนำ

สรุปผลการดำเนินงาน

การรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของประชาชน

โครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง

ตามที่ กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลงานด้านกิจการขนส่งมวลชน และได้มีการพิจารณากำหนดนโยบายด้านการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ การดำเนินโครงการก่อสร้างระบบไฟฟ้าในระยะแรก 4 โครงการ จำนวน 5 สายทาง เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้รายงานถึงผลการดำเนินโครงการในด้านต่างๆ ซึ่งรัฐบาลเห็นว่า โครงการดังกล่าว เป็นโครงการขนาดใหญ่ สิ่งจำเป็นที่สุดที่ต้องคำนึงถึง คือ การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน หรือ ความต้องการของประชาชน เพราะเป็นผู้ที่เป็นเจ้าของโครงการและเป็นผู้ใช้ประโยชน์ รวมทั้งเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการโดยตรง อันเป็นการดำเนินงานตามหลักธรรมาภิบาลที่รัฐบาลได้นึกถึงประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับเป็นที่ตั้ง อีกทั้งยังเป็นสิ่งสำคัญในการทำงานของภาครัฐอีกด้วย

ดังนั้น คณะรัฐมนตรีได้เน้นย้ำให้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกฎหมายทุกฉบับอย่างเคร่งครัด และได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย และตามระเบียบของสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.2548 ทั้งนี้โครงการดังกล่าว ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ และมีผลกระทบต่อหลายภาคส่วน มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต วิถีชีวิตของประชาชน และสิ่งแวดล้อมโดยรวมของประเทศ และเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความโปร่งใส ขณะเดียวกันหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต้องพร้อมที่จะเปิดเผยข้อมูลทั้งหมดให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง และรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่างๆ ของประชาชนและผู้ที่ได้รับผลกระทบอย่างกว้างขวาง ซึ่งจะมีผลในการนำไปวางนโยบาย วางแผนและการบริหารจัดการโครงการให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนให้มากที่สุด

ดังนั้น กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นและความต้องการของประชาชนที่มีต่อโครงการสร้างรถไฟฟ้า 5 เส้นทาง ในลักษณะงานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) การแสดงความคิดเห็นผ่านไปรษณีย์ ตู้ ป.ณ.7 การร่วมแสดงความคิดเห็นผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การแสดงความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต และได้มีการจัดให้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่อโครงการรถไฟฟ้า 5 เส้นทาง โดยได้จัดทำเป็นสรุปการดำเนินงานการรับฟังความคิดเห็นและผลการดำเนินงานรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

กระทรวงคมนาคม โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ร่วมกับ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กรุงเทพมหานคร (กทม.) และมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ดำเนินการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในหลากหลายช่องทาง ทั้งการสำรวจความคิดเห็น การเปิดรับฟังความคิดเห็นทั้งทางไปรษณีย์ เว็บไซต์ และการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ โดยจำแนกการดำเนินงานได้ดังนี้

1. การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ 5 เส้นทางและบริเวณรอบนอกเส้นทาง

โดยวิธี การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) มีกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 14,975 คน

- ◆ เห็นด้วย 14,468 คน 96.61%
- ◆ ไม่เห็นด้วย 476 คน 3.18%
- ◆ ควรเริ่มก่อสร้างภายในปี 2550 และ 2551
- ◆ ประชาชนกว่า 48% จะใช้รถไฟฟ้าแน่นอน และอีก 47% อาจจะมีโอกาสใช้ถ้ามีหลายเส้นทาง (รายละเอียดผลการสำรวจหน้า 5-11)

2. การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผ่านไปรษณียบัตร จดหมาย และ ตู้ ป.ณ.7 ของ สนข. และ รฟม. จำนวน 187 ฉบับ

- ◆ เห็นด้วย 178 ฉบับ 95.19%
 - ◆ ไม่เห็นด้วย 9 ฉบับ 4.81%
- (รายละเอียดผลการสำรวจหน้า 12-13)

3. การแสดงความคิดเห็นของประชาชนผ่านเว็บไซต์ สนข. และ มรท.สวนดุสิต จำนวน 246 ราย

- ◆ เห็นด้วย 221 ราย 89.84%
 - ◆ ไม่เห็นด้วย 25 ราย 10.16%
- (รายละเอียดผลการสำรวจหน้า 13-14)

4. การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2549 มีผู้เข้าร่วม จำนวนกว่า 600 คน จากภาครัฐ เอกชน สมาคมธุรกิจ สมาคมคนพิการ กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากภาคเวเนคืน (Stakeholder) เช่น ชุมชนชาวเตาปูน (สายสีม่วง) ชุมชนวัดมังกรกมลาวาส (สายสีน้ำเงิน)

โดยมี สนข. รฟท. รฟม. กทม. และสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ให้ข้อมูลแก่ประชาชนและตอบคำถามจากผู้สนใจ ผลสรุปว่า

- ◆ ผู้เข้าประชุมส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการ แต่ขอได้รับค่าเวนคืนที่เป็นธรรม
- ◆ ประชาชนชาวเตาปูน และชุมชนวัดมังกร ขอให้ดำเนินงานก่อสร้างแบบใต้ดิน ซึ่งเชื่อว่าเวนคืนที่ดินน้อยลง และจะสามารถค้าขายได้เป็นปกติ
- ◆ ประชาชนขอให้ดำเนินโครงการอย่างประหยัด และโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ โดยขอให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน

◆ ประชาชนขอให้การก่อสร้างคำนึงถึงวิถีชีวิตของชุมชนเดิม ไม่ต้องการให้เวนคืนที่ดินเป็นจำนวนมาก เพื่อดำเนินโครงการ เป็นต้น

สำหรับความเห็นของประชาชนที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการ สรุปประเด็นได้ดังนี้

- ◆ ประเด็นผลกระทบต่อวิถีชีวิตประจำวัน
- ◆ ประเด็นชาวชุมชนวัดมังกร ต้องการให้ย้ายสถานีวิตรัง เนื่องจากเกรงว่าจะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพ ภูมิทัศน์ และส่งผลกระทบต่อวิถีความเป็นอยู่ที่มีมาช้านาน

(รายละเอียดผลการสำรวจหน้า 15-21)

บทสรุปผลการดำเนินงาน การรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของประชาชน ต่อโครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง

จากผลการดำเนินงานการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของประชาชนต่อโครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง ตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็น ของประชาชน สามารถสรุปผลความคิดเห็น ได้ดังนี้

ประชาชนมีความต้องการและเห็นด้วยที่ภาครัฐจะให้มีการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทั้ง 5 สายทาง และส่วนต่อขยายเส้นทาง เพราะเห็นความสำคัญและประโยชน์ของการมีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ทั้งในด้านการช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัว การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้ทัดเทียมนานาชาติ การช่วยลดปริมาณการใช้พลังงานจากน้ำมัน การลดระยะเวลาในการเดินทาง เกิดความสะดวกในการเดินทางไปยังจุดต่างๆ รวมทั้งการลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเขตเมือง ที่ปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานใดแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรม อีกทั้งการเดินทางไป-มาของประชาชนที่อยู่อาศัยรอบนอกหรือ บริเวณปริมณฑล ที่จะต้องเดินทางเข้าสู่ตัวเมือง อาทิเช่น จากนนทบุรี เข้าสู่ตัวเมืองชั้นในที่จำเป็นต้องผ่านเส้นทางที่มีการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก แม้ว่าประชาชนส่วนใหญ่มีความต้องการให้สร้างรถไฟฟ้าประโยชน์ของการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้า จะมีมากมายและประชาชนทุกคนย่อมได้รับผลประโยชน์อย่างกว้างขวางนั้น ประชาชนในหลายส่วนทั้งที่ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม ต้องการให้ภาครัฐพิจารณาการดำเนินการ โดยมีประเด็นสำคัญดังนี้

1. การศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณที่จะก่อสร้างรถไฟฟ้า และแนวทางการดำเนินการแก้ไข ป้องกัน ทั้งด้านความเดือดร้อนระหว่างการทำหนดจุดการก่อสร้างสถานี การเวนคืนที่ดิน ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นระหว่างที่มีการก่อสร้าง

2. การศึกษาถึงความเหมาะสมของรูปแบบของสถานี รูปแบบการก่อสร้างทั้งรถไฟฟ้ายกระดับ รถไฟฟ้าใต้ดิน ให้สอดคล้องกับพื้นที่ในแต่ละเส้นทางที่จะมีการดำเนินการ อาทิเช่น ในบริเวณที่มีถนนคับแคบ มีบ้านเรือนอยู่อาศัยจำนวนมาก เช่น ชุมชนวัดมังกร ถนนบางพลัด-จรัลสนิทวงศ์ และ บางซื่อ-เตาปูน เป็นต้น ไม่ควรสร้างรถไฟฟ้ายกระดับ ควรสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือ ควรใช้เส้นทางที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

3. การดำเนินการควรมีความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ ควรใช้งบประมาณที่ประหยัด และคุ้มค่า ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมให้มากที่สุด

4. การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลข่าวสารอย่างสม่ำเสมอ และมีความต่อเนื่อง ซึ่งข้อมูลที่นำเสนอควรมีความชัดเจน มีรายละเอียดให้ประชาชนได้ติดตามในทุกๆ ด้าน และผ่านสื่อทุกประเภทที่สามารถเข้าถึงประชาชนได้ครอบคลุมพื้นที่

5. ควรผ่านการศึกษารวสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านสิ่งแวดล้อม

6. การก่อสร้างควรคำนึงถึงผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อม ภูมิทัศน์ ทัศนียภาพ และวัฒนธรรมประเพณี ในแต่ละพื้นที่ เพื่อไม่ให้ผลกระทบเกิดกับประชาชน รวมทั้งการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้าง และหลังการก่อสร้าง

7. ควรมีการศึกษาเส้นทาง เพื่อการเชื่อมโยงและต่อขยายเส้นทางให้ครอบคลุมพื้นที่ในเขตเมืองของกรุงเทพมหานคร และสามารถเชื่อมต่อกับเขตปริมณฑลและจังหวัดใกล้เคียง อาทิเช่น สมุทรปราการ นครปฐม องค์กร (นครนายก) พระนครศรีอยุธยา เป็นต้น เพื่อสะดวกต่อการเดินทาง

8. การก่อสร้างไม่ควรคำนึงผลประโยชน์เชิงพาณิชย์มากเกินไป จนทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน แต่ผลประโยชน์ตกอยู่กับกลุ่มคนบางกลุ่ม

9. การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ หรือ ผู้มีความบกพร่องทางร่างกาย เช่น ลิฟท์ บันไดเลื่อน ห้องน้ำ ทางขึ้นรถไฟฟ้า เป็นต้น

10. การให้บริการเมื่อสร้างเสร็จ ควรมีการให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล เช่น มีเจ้าหน้าที่ให้บริการช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ มีตารางการเดินทางรถที่เที่ยงตรง

11. ความปลอดภัยทั้งในขณะดำเนินการก่อสร้าง และการใช้บริการในแต่ละสถานี

12. ควรดำเนินการก่อสร้างโดยเร็ว เพราะประชาชนต้องการใช้บริการ อีกทั้งถ้ายืดระยะเวลาการดำเนินการออกไป อาจส่งผลกระทบต่องบประมาณในการก่อสร้าง

13. การกำหนดเส้นทางการสร้างรถไฟฟ้าควรมีความชัดเจน และไม่ควรนำเสนอข้อมูลที่ผิดพลาด ไม่ถูกต้องให้กับประชาชน เพราะจะเป็นการสร้าง ความสับสนให้กับประชาชนได้

รายละเอียดผลการดำเนินงาน

การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ 5 เส้นทาง

โดย “สวนดุสิตโพล” มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ได้ทำการสำรวจความคิดเห็นและความต้องการของประชาชนทั้งที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ที่จะมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าทั้ง 5 เส้นทาง ได้แก่ (1) บางใหญ่-บางซื่อ (2) บางซื่อ-ท่าพระ-บางแค (3) รังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน (4) หมอชิต-สะพานใหม่ และ (5) แบริ่ง-สมุทรปราการ รวมทั้งประชาชนทั่วไปที่ใช้รถไฟฟ้า และ ไม่เคยใช้รถไฟฟ้าในบริเวณเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่ไม่ได้อยู่ในบริเวณที่จะก่อสร้างรถไฟฟ้า โดยวิธีการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) และใช้วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบ Multi-Stage Area Sampling โดยพิจารณาความยาวของเส้นทางและความหนาแน่นของประชากรที่อยู่ในพื้นที่ และสุ่มจากประชากรนอกเส้นทาง และแบ่งกลุ่มเป้าหมายในการเก็บข้อมูล เป็นประชาชนที่พักอาศัย / ทำงานอยู่ในเส้นทางที่จะมีรถไฟฟ้าทั้ง 5 เส้นทาง จำนวน 11,862 คน และ ประชาชนนอกเส้นทางก่อสร้างรถไฟฟ้า ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จำนวน 3,313 คน รวมจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ทำการเก็บข้อมูลครั้งนี้ทั้งสิ้น 14,975 คน (ชาย 6,388 คน 42.66% หญิง 8,587 คน 57.34%) ระหว่างวันที่ 27 พฤศจิกายน – 10 ธันวาคม 2549 สรุปผลการสำรวจได้ดังนี้

ประชาชนที่ทำการเก็บข้อมูล จำนวน 14,975 คน พบว่า มีความเกี่ยวข้องกับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าโดยตรง จำนวน 9,623 คน (ร้อยละ 64.26) โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีที่พักอาศัยอยู่ใน/ใกล้เส้นทาง ร้อยละ 40.17 รองลงมาคือ ผู้ที่มีที่ทำงานอยู่ใน/ใกล้เส้นทาง ร้อยละ 22.00 เป็นผู้ที่ใช้เส้นทางประจำ ร้อยละ 18.82 ผู้ที่พักอาศัยอยู่ห่างจากเส้นทางที่มีรถไฟฟ้าผ่านเกิน 5 กม. ร้อยละ 14.29 และ มีโอกาสได้รับผลกระทบ เช่น เวนคืนที่ดิน ร้อยละ 2.15 และ เป็นผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง จำนวน 5,080 คน (ร้อยละ 33.92)

1. ประชาชนเคยใช้บริการรถไฟฟ้า หรือไม่?

การใช้บริการและความถี่ในการใช้รถไฟฟ้า	จำนวน	ร้อยละ
เคยใช้รถไฟฟ้า	12,256	81.84
ไม่เคยใช้	2,719	18.16

ประชาชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์ในการใช้รถไฟฟ้า ร้อยละ 81.84 และ ไม่เคยใช้รถไฟฟ้า ร้อยละ 18.16

2. ประชาชนคิดว่าราคาค่าโดยสารของรถไฟฟ้าในปัจจุบันเหมาะสมหรือไม่?

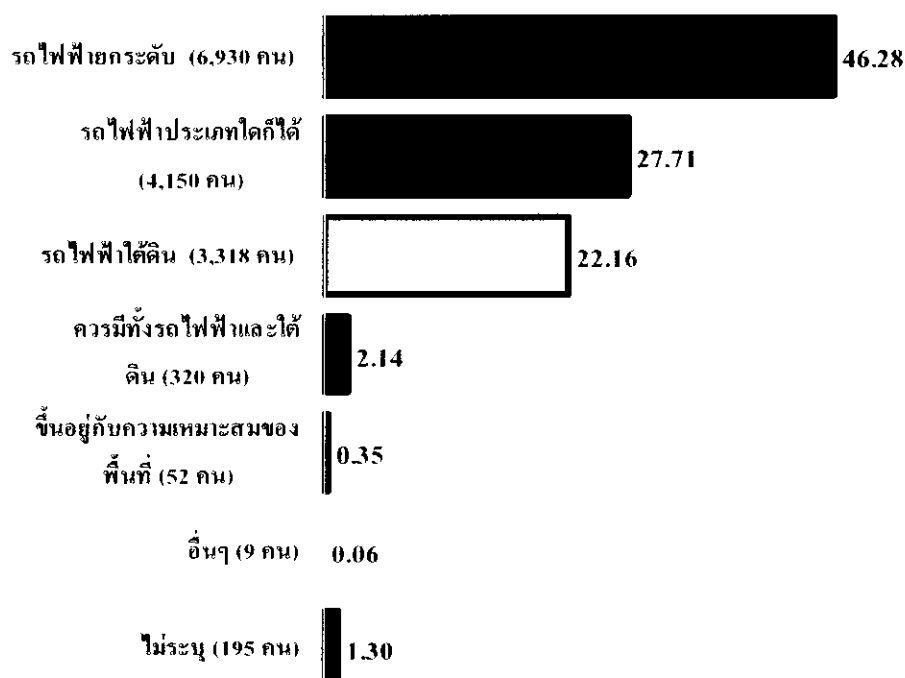
ประชาชนแสดงความคิดเห็นต่อราคาค่าโดยสารของรถไฟฟ้าในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ประชาชนร้อยละ 63.19 เห็นว่ามีราคาที่เหมาะสม มีเพียงร้อยละ 31.79 ที่เห็นว่า ราคาค่าโดยสารในปัจจุบันไม่เหมาะสม โดยระบุเหตุผล ว่า มีราคาแพงเกินไป, ควรจะถูกกว่านี้ เปรียบเทียบกับ รายได้ ประชาชนที่ยังอยู่ในเกณฑ์ต่ำกว่าค่าครองชีพที่ค่อนข้างสูง, ราคากระแฉักแพงกว่า, ราคาสูงเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งอื่นๆ, ควรคิดราคาเดียวตลอดสาย ฯลฯ

3. ประชาชนเห็นด้วยกับการสร้างรถไฟฟ้าหรือไม่?

ความคิดเห็นต่อ การสร้างรถไฟฟ้าของประชาชน	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วย	14,468	96.61
ไม่เห็นด้วย	476	3.18
ยังงักได้	4	0.03
ไม่ระบุ	28	0.19
ค่าเฉลี่ยความคิดเห็น = 3.66 (อยู่ในระดับค่อนข้างเห็นด้วย)		

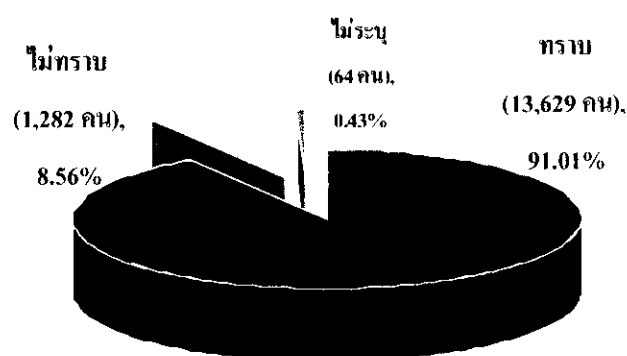
ความคิดเห็นของประชาชนต่อการสร้างรถไฟฟ้า ภาพรวม มีค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย = 3.66 (ค่าเฉลี่ย 5 ระดับ) โดยประชาชน 14,468 คน ร้อยละ 96.61 เห็นด้วยต่อการก่อสร้างรถไฟฟ้า (เห็นด้วยอย่างยิ่ง 69.14 และค่อนข้างเห็นด้วย 27.47) และ ไม่เห็นด้วย 476 คน ร้อยละ 3.18 (ไม่ค่อยเห็นด้วย 2.80 และ ไม่เห็นด้วยเลย 0.38)

4. ระหว่าง รถไฟฟ้ายกระดับ กับ รถไฟฟ้าใต้ดิน ประชาชนคิดว่าอยากให้สร้างอะไรมากกว่ากัน



ความต้องการในการสร้างรถไฟฟ้า พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ต้องการให้สร้างรถไฟฟ้ายกระดับ เป็นอันดับแรก ร้อยละ 46.28 รองลงมาคือ สร้างรถไฟฟ้าประเภทใดก็ได้ ร้อยละ 27.71 และรถไฟฟ้าใต้ดิน ร้อยละ 22.16 โดยมีประชาชนที่มีความต้องการทั้งรถไฟฟ้ายกระดับ และรถไฟฟ้าใต้ดิน ร้อยละ 2.14 จากผลการสำรวจเห็นได้ว่า ประชาชนมีความต้องการในการก่อสร้างรถไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้ายกระดับ หรือ รถไฟฟ้าใต้ดิน

5. การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการสร้างรถไฟฟ้า 5 เส้นทาง



การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการสร้างรถไฟฟ้าทั้ง 5 เส้นทาง พบว่า ประชาชนรับทราบข้อมูลการก่อสร้าง ร้อยละ 91.01 ไม่รับทราบ มีเพียงร้อยละ 8.56 เหตุผลที่ไม่ทราบเพราะไม่ได้ติดตามข่าวสาร ไม่ได้รับข้อมูลข่าวสารประจำ, ไม่มีเวลาติดตามสื่อ, ไม่ค่อยเห็นการประชาสัมพันธ์ ข้อมูลโครงการมากนัก

6. ความคาดหวังต่อการให้บริการรถไฟฟ้า

ความต้องการใช้บริการ	จำนวน	ร้อยละ
จะใช้บริการแน่นอน	7,204	48.11
อาจจะมีโอกาสใช้ในอนาคตถ้ามีหลายเส้นทาง	7,112	47.49
ไม่ใช่แน่นอน	310	2.07
ไม่ระบุ	350	2.34

ความคาดหวังของประชาชนต่อการให้บริการรถไฟฟ้า พบว่า ประชาชนคาดว่าจะใช้บริการรถไฟฟ้าแน่นอน ร้อยละ 48.11 รองลงมาคือ อาจจะมีโอกาสได้ใช้ถ้ามีหลายเส้นทาง ร้อยละ 47.49 และไม่ใช่แน่นอน ร้อยละ 2.07 เพราะ มีรถยนต์ส่วนตัว, เส้นทางที่เดินทางยังไม่มีรถไฟฟ้าไปถึง เป็นต้น จากผลการสำรวจหากเส้นทางก่อสร้างรถไฟฟ้ามีเพิ่มมากขึ้น มีการขยายเส้นทางมากขึ้น โอกาสที่ประชาชนจะหันมาใช้บริการมีมากขึ้นอย่างแน่นอน

ดังนั้น สิ่งที่สำคัญที่ภาครัฐควรดำเนินการในการพัฒนาระบบขนส่ง คือ การขยายเส้นทาง การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้สามารถครอบคลุมทุกพื้นที่และมีการเชื่อมโยงเพื่อเพิ่มความ

สะดวกในการเดินทางให้กับประชาชน ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งที่จะทำให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน และลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวให้น้อยลง

7. การคิดราคาค่าโดยสารของรถไฟฟ้าในการเดินทางแต่ละครั้ง ราคาที่ประชาชนยอมรับได้ คือ

- ราคาค่าโดยสาร คิดตามระยะทาง 63.87%
- ** โดยมีราคา ต่ำสุด เฉลี่ยประมาณ 12.74 บาท และ ราคา สูงสุด เฉลี่ยประมาณ 36.33 บาท
- ราคาค่าโดยสาร คงที่ ตลอดเส้นทางที่ใช้แต่ละครั้ง 32.23%
- ** ราคาโดยเฉลี่ย ประมาณ 24.27 บาท
- ไม่ระบุ 3.89%

ราคาค่าโดยสารของรถไฟฟ้าในการเดินทางแต่ละครั้ง ประชาชนเห็นว่า ควรคิดตามระยะทางมากที่สุด โดยมีราคาต่ำสุดประมาณ 12-13 บาท และ ราคาสูงสุด ประมาณ 36 บาท ส่วนประชาชนที่เห็นว่าควรคิดค่าโดยสารคงที่ตลอดเส้นทาง คิดค่าโดยสารราคาประมาณ 24 - 25 บาท

8. หาก ประชาชนอยู่ในเส้นทางที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าและได้รับผลกระทบ ประชาชนจะให้ความร่วมมือหรือไม่? อย่างไร?

ความคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
ให้ความร่วมมือแน่นอน เพราะ อยากใช้บริการเพราะเดินทางสะดวกมากขึ้น, มีหลายทางเลือกในการเดินทาง, ต้องช่วยกันแก้ไข ปัญหาเพื่อให้ทุกด้านดีขึ้น, ต้องการมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น, จะได้แก้ไขปัญหายาเสพติด, ช่วยให้ประเทศสูญเสีย ค่าใช้จ่ายน้อยลง, จะได้มีระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกปลอดภัย ฯลฯ	8,605	57.46
ยังตัดสินใจไม่ได้ เพราะ อาจไม่เกิดผลกระทบอะไรที่ร้ายแรง, ยังต้องศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในระยะยาว, ยังไม่แน่ว่าจะ ก่อสร้างตรงจุดไหนบ้าง, อาจมีส่วนเกี่ยวข้องน้อย, ต้องดูเงื่อนไขของภาครัฐ/สิทธิประโยชน์และนโยบาย, ถ้าโดนเวนคืนที่ดินอาจไม่เห็นด้วย ไม่ควรทำให้ประชาชนเดือดร้อน ฯลฯ	5,300	35.39
ไม่ให้ความร่วมมือ เพราะ ได้รับเดือดร้อน, เหมือนเป็นการขับไล่ที่และอาจสร้างปัญหาในอนาคต เช่น เกิดเสียงดัง, สถานที่สกปรก, มลภาวะทางเสียง เป็นต้น, ทำให้รุดติดขณะก่อสร้าง, ต้องรูดูข้อตกลงที่เหมาะสมหรือผลกระทบที่จะตามมา ฯลฯ	491	3.28
ไม่ระบุ	579	3.87

เมื่อสอบถามความคิดเห็น หากประชาชนอยู่ในเส้นทางและได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า ประชาชนจะให้ความร่วมมือหรือไม่? พบว่า มีประชาชนที่ให้ความร่วมมือแน่นอน ร้อยละ 57.46 เพราะอยากใช้บริการการเดินทางที่สะดวกมากขึ้น, ต้องการมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ฯลฯ

ยังไม่ตัดสินใจ/ยังตัดสินใจไม่ได้ ร้อยละ 35.39 เพราะ ยังไม่เกิดผลกระทบที่ร้ายแรง,ยังไม่แน่ใจว่าจะก่อสร้างตรงจุดใดบ้าง, ต้องดูเงื่อนไขของภาครัฐ ฯลฯ และ ไม่ให้ความร่วมมือ ร้อยละ 3.28 เพราะ ได้รับความเดือดร้อน, เป็นการขับไล่ที่ ฯลฯ

9. ประชาชนอยากให้เริ่มสร้างรถไฟฟ้า ทั้ง 5 เส้นทางนี้ เมื่อใด?

ความต้องการใช้บริการ	จำนวน	ร้อยละ
ภายในปี 2550	8,398	56.08
ภายในปี 2551	3,223	21.52
ภายใน 3-5 ปีข้างหน้า	3,008	20.09
ไม่ต้องการให้สร้าง	171	1.14
ไม่ระบุ	175	1.17

ประชาชนต้องการให้เริ่มสร้างรถไฟฟ้า ทั้ง 5 เส้นทางนี้ ภายในปี 2550 มากที่สุด ร้อยละ 56.08 รองลงมาคือ ในปี 2551 หรือ ภายใน 3-5 ปีข้างหน้า ส่วนเส้นทางที่ประชาชนต้องการให้ดำเนินการสร้างเป็นเส้นทางแรก ได้แก่ สายสีแดง รองลงมาคือ สายสีเขียว สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง และ สายสีเขียว(อ่อน) ตามลำดับ ดังรายละเอียดในตารางต่อไปนี้

ตารางแสดงเส้นทางการก่อสร้างรถไฟฟ้าที่ประชาชนต้องการให้สร้าง เรียงลำดับดังต่อไปนี้

เส้นทางที่ต้องการให้สร้าง	จำนวน	ร้อยละ
สายสีแดง (รังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน)	3,275	21.87
สายสีเขียว (หมอชิต - สะพานใหม่)	2,616	17.47
สายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ-บางแค)	2,438	16.28
สายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ)	2,333	15.58
สายสีเขียว (อ่อน) (บางรี-สมุทรปราการ)	2,246	15.00
ไม่ระบุ	2,067	13.81

10. การคิดค่าโดยสารรถไฟฟ้า ใคร? หรือ หน่วยงานใด? ควรเป็นผู้กำหนด - รับผิดชอบ

ความต้องการให้บริการ	ร้อยละ
ภาคเอกชนแต่อยู่ภายใต้เงื่อนไขและการกำกับของหน่วยงาน/รัฐ	54.08
รัฐเป็นผู้กำหนดราคาเอง โดยหน่วยงาน อาทิเช่น กระทรวงคมนาคม, ขสมก., กรมการขนส่งทางบก, รฟม, กทม ฯลฯ	25.43
ผู้ให้บริการเป็นผู้กำหนดราคาเอง	14.32
ประชาชนผู้ให้บริการ	1.35
ทุกฝ่าย / ทุกภาคส่วน ร่วมกันพิจารณา	0.72
ใครก็ได้ที่มีความยุติธรรมและเหมาะสม	0.37
อื่นๆ	0.18
ไม่ระบุ	3.55

หน่วยงานที่ประชาชนเห็นว่า ควรเป็นผู้กำหนด หรือ รับผิดชอบการคิดค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่กำลังจะทำการก่อสร้าง พบว่า ประชาชนเห็นว่า หน่วยงานที่ควรเป็นผู้คิดค่าโดยสาร คือ ภาคเอกชนที่ดำเนินการ แต่อยู่ภายใต้เงื่อนไขและการกำกับของหน่วยงานภาครัฐ มากที่สุด ร้อยละ 54.08 รองลงมา คือ รัฐเป็นผู้กำหนดราคาเอง ร้อยละ 25.43 และ ผู้ให้บริการควรเป็นผู้กำหนดราคาเอง ร้อยละ 14.32

เส้นทางที่ประชาชนคาดหวังว่าและต้องการให้ขยายเส้นทางเพิ่มเติม พบว่า ประชาชนต้องการให้มีการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าให้เพิ่มมากขึ้นในหลายเส้นทางทั่วทั้งกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ทั้งนนทบุรี สมุทรปราการ และมุ่งสู่เส้นทางที่สามารถเดินทางไปยังจังหวัดใกล้เคียง) โดยประชาชนระบุบริเวณที่ต้องการให้มีการขยายเพิ่มเติมมากกว่า 197 จุด โดยเส้นทางที่ต้องการให้ขยายมากที่สุด คือ เส้นทางบริเวณหมอชิต (บริเวณเส้นทางที่มุ่งสู่ขนส่ง และจุดที่สามารถเชื่อมต่อกับสถานีที่มีอยู่แล้ว) รองลงมาคือ บางกะปิ รังสิต สนามบินสุวรรณภูมิ रामคำแหง ลาดพร้าว สมุทรปราการ อนุสาวรีย์ชัย บางซื่อ-บางโพและบางนา ตามลำดับ

11. ความคาดหวังของประชาชนที่มีต่อการดำเนินการ “ก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้า” เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย คือ

อันดับ	ความคาดหวัง	จำนวน	ร้อยละ
1	การก่อสร้างที่รวดเร็ว ก่อสร้างให้เสร็จทันตามกำหนดเวลา	980	37.08
2	การแก้ไขปัญหาการจราจร ขณะดำเนินการก่อสร้าง	468	17.71
3	ควรมีการวางแผนให้สามารถขยายเส้นทางเชื่อมต่อกันได้ทุกเส้นทาง	335	12.67
4	ควรมีระบบการรักษาความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง	313	11.84
5	การก่อสร้างไม่ควรสร้างปัญหาให้กับผู้ที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง	172	6.51
6	การวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม เสียง ฝุ่นละออง และมลภาวะต่างๆ	148	5.60
7	พิจารณาเส้นทางที่ควรก่อสร้างก่อน-หลัง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเส้นทางนั้น ๆ	87	3.29
8	ไม่ควรมีการทุจริต คอร์รัปชัน	57	2.16
รวม			

12. ความคาดหวังของประชาชนที่มีต่อ "การให้บริการ" ของรถไฟฟ้า เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย คือ

อันดับ	การให้บริการ	จำนวน	ร้อยละ
1	การให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว	1,205	41.27
2	การให้บริการที่เป็นสากล เป็นที่น่าประทับใจ	470	16.10
3	ราคาประหยัด ราคาไม่แพงหรือสูงจนเกินไป	406	13.90
4	ระบบการรักษาความปลอดภัยในการใช้บริการ	384	13.15
5	ควรจัดเจ้าหน้าที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้คำแนะนำในการใช้บริการ	137	4.69
6	มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ที่นั่ง บันไดเลื่อน ลิฟต์ ห้องน้ำ ฯลฯ ไว้ให้บริการ	96	3.29
7	ให้บริการอย่างเท่าเทียมกัน	33	1.13
ฯลฯ			

13. ข้อคิดเห็นอื่น ๆ / ข้อเสนอแนะ / สิ่งที่ยากบอกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

อันดับ	ข้อเสนอแนะ	จำนวน	ร้อยละ
1	ควรดำเนินการก่อสร้างโดยเร่งด่วน เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรที่ดีขึ้น	545	29.70
2	มีการก่อสร้างอย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ คุ่มค่ากับการลงทุน	191	10.41
3	ควรมีการศึกษาและวางแผนการขยายเส้นทางให้ครอบคลุมและทั่วถึง	175	9.54
4	ลดค่าบริการลงเพื่อให้ประชาชนได้ใช้อย่างประหยัด และเป็นทางเลือกในการเดินทาง	164	8.94
5	มีความโปร่งใสในการดำเนินโครงการ ไม่มีการทุจริต คอร์รัปชัน	143	7.79
6	คำนึงถึงความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง และ การให้บริการเป็นสำคัญ	107	5.83
7	ควรมีการศึกษาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนว่าจะเป็นอย่างไร?	72	3.92
ฯลฯ			

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผ่านไพบรณียบัตร จดหมาย และตู้ ป.ณ.7

จากการเปิดตู้ ป.ณ.7 ทำเนียบรัฐบาล เพื่อให้ประชาชนได้แสดงความคิดเห็น และมีประชาชนที่แสดงความคิดเห็นมาทางไพบรณียบัตร จดหมาย และแบบสำรวจของ รฟม. รวมจำนวน 187 ฉบับ โดยมีทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วย ซึ่งส่วนใหญ่ เห็นด้วยต่อการสร้างรถไฟฟ้า จำนวน 178 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 95.19 และ ไม่เห็นด้วย 9 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 4.81 โดยประชาชนที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการ คือ ประชาชนที่อยู่บริเวณวัดมังกร หรือ ชุมชนวัดมังกร โดยให้เหตุผลว่า ในบริเวณชุมชนวัดมังกรที่จะมีการก่อสร้างสถานีนั้น ปัจจุบันเป็นแหล่งที่มีวัฒนธรรมจีนและมีชาวบ้านอาศัยอยู่จำนวนมาก การก่อสร้างอาจส่งผลต่อการดำเนินชีวิตความเป็นอยู่ที่มีมาช้านาน และ การก่อสร้างทำให้ทัศนียภาพภูมิทัศน์ของพื้นที่ดังกล่าวถูกทำลาย ภาครัฐจึงควรหาสถานที่อื่นที่เหมาะสมและไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้น

ประชาชนส่วนใหญ่ที่เห็นด้วยและเห็นว่า การก่อสร้างรถไฟฟ้า จะช่วยลดปัญหาการจราจร และทำให้มีการพัฒนาประเทศชาติให้

และประชาชนมีความคาดหวังว่าจะมีการขยายเส้นทางไปรอบเมือง และออกไปนอกเมือง และเชื่อมต่อกันได้ในทุกเส้นทาง ทั้งในเขตเมือง และ นอกตัวเมือง อาทิเช่น การเชื่อมต่อรถไฟฟ้าออกไปสู่ชานเมือง หรือ เส้นทางที่มุ่งออกสู่ต่างจังหวัด ทั้งนครนายก นครปฐม สุพรรณบุรี เป็นต้น

ประชาชนที่เห็นด้วยกับการสร้างรถไฟฟ้า เพราะเห็นว่าจะสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดได้ เพราะการเดินทางจากบางบัวทอง ไป ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ หรือ จากบางใหญ่ เดินทางไปเรียนที่จุฬาลงกรณ์ ฯ จำเป็นต้องใช้ระยะเวลามาก อีกทั้งสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ทั้งค่าน้ำมัน ค่าเดินทาง ด้วย อีกทั้งยังมีผู้เสนอแนะเส้นทางในการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเส้นทาง สายลาดพร้าว-บางกะปิ ทำส่วนต่อจากรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือรถไฟฟ้าให้สามารถไปถึงบางกะปิ

ประชาชนได้ให้ข้อเสนอแนะ สำหรับการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ช่วงที่ผ่านจรัลสนิทวงศ์ ควรสร้างแบบลงใต้ดินมากกว่า เพราะ จะช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัด และรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ควรเป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยต้องการให้มีสถานีที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่พหลโยธิน ลากยาวไปถึงสถานีดอนเมือง หรือ สถานีรังสิต

สายสีเขียว จากสะพานตากสินถึงบางหว้าให้ต่อไปตามถนนเพชรเกษม ถึง บางแค แทนสายสีน้ำเงิน

สายสีเขียว ควรสร้างต่อจากสนามกีฬาพระนางเป็นอันดับแรก ก่อนที่จะสร้างต่อจากหมอชิตและพระโขนง

สายสีเขียว แบริ่ง-สมุทรปราการ ต้องการให้ทำสถานีอิมพีเรียลเวิลด์สำโรงเพิ่มอีกจุด เพราะเป็นจุดเปลี่ยนรถและต่อรถไปยังถนนเทพารักษ์และพระประแดง

สายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ ควรเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่สถานีพหลโยธิน

สายสีแดง ประชาชนต้องการให้เปลี่ยนสถานีช่วงมักกะสัน-พญาไท-บางซื่อ ให้เป็นเส้นทางที่ผ่าน ราชประสงค์-ประตูน้ำ-พญาไท-อนุสาวรีย์ชัย-รพ.พระมงกุฎ-พระราม6-สถานีรถไฟสามเสน-บางซื่อ แทนเพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางผ่านพระตำหนักจิตรลดารอบๆ และยังเป็น การช่วยระบายการจราจรที่ติดขัด โดยเฉพาะบริเวณราชประสงค์-ประตูน้ำ

- สายสีแดงซ้ำซ้อนกับสายสีเขียว ควรทำให้เป็นระบบเดียวกัน แล้วต่อขยายไปถึงคลอง 2 และคลอง 5

- สายสีน้ำเงิน ควรสร้างทางเป็นวงแหวน และควรสร้างเป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน

- สายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โดยเฉพาะส่วนที่ผ่านถนนจรัลสนิทวงศ์ ควรสร้างใต้ดิน เพราะปัจจุบันบริเวณเส้นทางแยกบางพลัด การจราจรติดขัดมากอยู่แล้ว การก่อสร้างรถไฟฟ้ายกระดับจะสร้างปัญหาการจราจรให้ติดมากขึ้น เพราะไม่มีเส้นทางใดที่จะสามารถเดินทางข้ามไปพระราม 7 ได้

- การเดินรถไฟฟ้าในวงแหวนรัชดาภิเษก ควรจะเป็นใต้ดิน เพราะจะได้ไม่ส่งผลกระทบต่อภูมิทัศน์ ไม่ทำให้สภาพเมืองไม่น่าอยู่และเกิดมลภาวะ เพราะวงแหวนรัชดาชั้นในตลอดเกือบทั้งสายมีการสร้างสะพานลอย อุโมงค์อยู่จำนวนมาก

- สายสีม่วง ควรสร้างจากบางซื่อถึงเชิงสะพานพระนั่งเกล้า

- ควรใช้ตัวร่วม และ ควรยกเลิกสัมปทานของรกร่วมบริการด้วย

การแสดงความคิดเห็นของประชาชนผ่าน เว็บไซต์

ทางสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้นำประเด็นคำถามขึ้นแสดงบนเว็บไซต์ของ สนข. (www.otp.go.th และ www.bangkokmasstransit.com) และเว็บไซต์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต (www.dusit.ac.th หรือ <http://skynet.dusit.ac.th/poll/page/index.php>) ซึ่งมีผู้แสดงความคิดเห็น จำนวนทั้งสิ้น 246 คน ประชาชนเห็นด้วย จำนวน 221 คน คิดเป็นร้อยละ 89.84 และ ไม่เห็นด้วย จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 10.16 ส่วนใหญ่ต้องการให้สร้าง ภายใน 3 - 5 ปี มากที่สุด รองลงมาคือ ภายในปี 2551 และ ภายในปี 2550 ตามลำดับ

โดยมีประเด็นคำถามเกี่ยวกับเห็นด้วยกับการสร้างรถไฟฟ้า 5 เส้นทาง ความคิดเห็นต่อราคาค่าโดยสารที่เหมาะสม ความคิดเห็นต่อการเพิ่มสายทาง และ ความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าในอนาคต สามารถสรุปความคิดเห็นของประชาชนได้ดังนี้ ประชาชนเห็นด้วยกับการสร้างรถไฟฟ้า 5 เส้นทาง ส่วนใหญ่เห็นว่า การสร้างรถไฟฟ้าจะก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งการช่วยลดปัญหาการจราจร การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน การประหยัดทั้งทรัพยากร น้ำมัน พลังงาน และ ระยะเวลาในการเดินทาง รวมทั้งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนที่อยู่บริเวณรอบนอก และบริเวณที่ต้องเดินทางผ่านเส้นทางที่มีการจราจรติดขัด

ข้อเสนอแนะของประชาชนต่อการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ดังนี้

1. ควรมีส่วนต่อขยายให้ครอบคลุมบริเวณที่มีการจราจรที่ติดขัด หรือ บริเวณที่เชื่อมต่อกับเส้นทางที่สามารถมุ่งออกสู่นอกเมืองได้ รวมทั้งเส้นทางที่มีสถานที่ราชการ หรือ หน่วยงานจำนวนมาก เช่น ถนนเกษตร -พหลโยธิน หลักสี่ -แจ้งวัฒนะ เมืองทองธานี ลาดพร้าว-ศรีนครินทร์ บางกะปิ-มีนบุรี บางนา-สนามบินสุวรรณภูมิ ปากเกร็ด-นนทบุรี-รังสิต-ประตูน้ำพระอินทร์ และครอบคลุมพื้นที่ฝั่งธนบุรี เป็นต้น

2. การดำเนินการก่อสร้าง ควรป้องกันเรื่องปัญหามลภาวะ อากาศ และฝุ่นละออง

3. การก่อสร้างในบางพื้นที่ อาทิเช่น ในเส้นทางบางพลัด จรัลฯ หัวลำโพง หรือย่านชุมชนที่มีประชาชนอยู่อย่างหนาแน่น ควรมีการหลีกเลี่ยงการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อมในบริเวณนั้น ๆ เพราะกรุงเทพฯ บางพื้นที่มีอาคารสูงอยู่แล้ว หรือ ควรใช้รูปแบบการสร้างเป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน

4. ระยะห่างของรางรถไฟฟ้าไม่จำเป็นต้องห่างมากนัก เพราะจะส่งผลกระทบต่อการใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมาก และเกิดประโยชน์ใช้สอยน้อย

5. การส่งผลกระทบต่อประชาชน หรือ ผู้ที่ได้รับการเวนคืนที่ดิน ภาครัฐควรจะต้องมีการศึกษาผลกระทบ ผลดี ผลเสีย ต่อ ความเป็นอยู่ของประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อน หรือ ควรดำเนินการและให้มีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด โดยเฉพาะประชาชนที่อยู่อาศัยใกล้สี่แยกท่าพระ และ สี่แยกบางพลัด

6. การดำเนินงานควรมีความโปร่งใสทั้งการประมูลการก่อสร้าง การดำเนินการก่อสร้าง และ การคำนวณค่าโดยสาร ไม่มีการคอร์รัปชัน

7. ควรมีการสร้างที่จอดรถ ทั้งในสถานีรถไฟฟ้า และเพิ่มบริเวณอื่นๆ อีกหลายจุด เพื่อช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ และเพื่อสะดวกต่อการเดินทางไปยังจุดที่ไม่มีรถไฟฟ้าไปถึง หรือ จำเป็นต้องเดินทางเข้าซอย หรือต้องใช้บริการรถรับจ้างอื่นๆ เพื่อมาขึ้นรถไฟฟ้า

8. ควรมีตารางบอกเวลาการเดินทางที่ชัดเจน ระยะเวลาเดินทางควรมีความตรงต่อเวลา และควรทำให้ได้มาตรฐาน มีความเป็นสากล เช่นเดียวกับ ประเทศญี่ปุ่น สิงคโปร์ รวมทั้งควรมีการเพิ่มมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย ในบริเวณสถานีด้วย

9. การพิจารณากำหนดค่าโดยสารควรพิจารณาไม่ให้แพงเกินไป พิจารณาให้สอดคล้องกับค่าครองชีพในสถานการณ์ปัจจุบัน และเห็นด้วยกับการใช้ตัวร่วมทุกระบบขนส่ง เพราะจะได้ประหยัดและไม่ต้องเสียเวลาในการซื้อตั๋วแต่ละประเภท

การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

จากการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของประชาชนและ ภาครัฐ ภาคเอกชนและทุกหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องและได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการสร้างรถไฟฟ้าทั้ง 5 เส้นทาง ได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2549 ณ หอประชุมมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต โดยมีผู้เข้าร่วมงานครั้งนี้ ประกอบด้วย ผู้ดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ทั้ง 5 เส้นทาง ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง (สบน.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กรุงเทพมหานคร (กทม.) และมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต เป็นผู้ดำเนินงานการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ครั้งนี้

ผู้เข้าร่วมรับฟังและแสดงความคิดเห็นในการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ นี้ ประกอบไปด้วย ประชาชนในเส้นทางที่ได้รับผลกระทบ ประชาชนที่สนใจ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และภาคเอกชน สถานประกอบการ จำนวนประมาณ 600 คน ที่เข้าร่วมงานครั้งนี้ และมีกลุ่มผู้คัดค้านจากชุมชนวัดมังกร เข้าร่วมอีกประมาณ 90 กว่าคน

นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์ ปลัดกระทรวงคมนาคม ได้เป็นประธานเปิดการประชุมครั้งนี้ และในช่วงแรก ทางผู้แทนจากหน่วยงานที่ดำเนินงานทั้ง 5 เส้นทาง และ ผู้แทนจากสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ เป็นผู้ให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินโครงการแต่ละเส้นทางงบประมาณที่จะดำเนินงานโครงการ จากนั้น เป็นกระบวนการแสดงความคิดเห็น ตอบข้อซักถามของประชาชนโดยผู้ที่ดำเนินการที่เกี่ยวข้องแต่ละเส้นทางเป็นผู้ตอบประเด็นข้อสงสัย

จากผลการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อแลกเปลี่ยนระดมความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้ผลสรุปความคิดเห็น ได้ดังนี้

ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นด้วยและมีความต้องการที่จะมีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ และมีประสิทธิภาพ เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัด และช่วยประเทศชาติลดการใช้พลังงาน รวมทั้งเกิดประโยชน์ต่อสถานะเศรษฐกิจของสังคมโดยรวมได้ ขณะเดียวกันผู้เข้าร่วมประชุม แสดงความเห็นต่อการก่อสร้าง การดำเนินโครงการ ดังนี้

1. ควรดำเนินโครงการที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด ทั้งเรื่องการเวนคืนที่ดิน การพิจารณาจ่ายค่าตอบแทน
2. การประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้ ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ของโครงการ ควรมีความชัดเจน และมีรายละเอียด ให้มากกว่าที่ผ่านมา พร้อมทั้งควรเพิ่มช่องทางในการให้ข้อมูลกับประชาชนให้มากขึ้น
3. การสร้างเส้นทางควรคำนึงถึง ภูมิทัศน์โดยรอบ สิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบ
4. ความโปร่งใสในการดำเนินงาน แหล่งงบประมาณในการนำมาก่อสร้าง การประมูล การก่อสร้าง
5. ข้อคิดเห็นของผู้เข้าร่วม โดยสรุปมีประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- สายสีแดง ขยายจากบางซื่อ-ตลิ่งชัน ออกไป 2 กิโลเมตร จนถึงถนนราชพฤกษ์

- เรื่องค่าโดยสาร จะใช้ตัวร่วมหรือตัวประเภทใด? ควรมีค่าโดยสารที่เหมาะสม
- จุดสถานีสยาม อโศก เป็นสถานีร่วม ถ้าจะทำการจะทำแบบรถไฟฟ้าที่สิงคโปร์
- ความโปร่งใสในการดำเนินงาน
- ต้องการให้มีรถไฟฟ้าลากจากเขตรอบนอกเมือง ที่มุ่งหน้าออกจากกรุงเทพฯ

และทำเข้าสู่ในตัวเมือง

จากการเข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการฯ มีผู้แทนจากชุมชนและเส้นทางที่ได้รับผลกระทบ ได้แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้า สรุปได้ดังนี้

1. ผู้แทนจากชุมชน 175 ไร่ แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่ได้รับจากโครงการสร้างศูนย์การค้าตากสิน และ โครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

- ปัญหาเรื่องการประชาสัมพันธ์ ยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เพราะปัจจุบันประชาชนต้องติดตามข่าวสารเอง และการนำเสนอข้อมูลข่าวสารผ่านสื่อต่าง ๆ เป็นระยะ ๆ และขาดความต่อเนื่อง ชัดเจน และเข้าถึงกลุ่มประชาชนได้ยาก ควรมีการประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง

- ควรมีการสำรวจเส้นทางก่อนที่จะทำโครงการ เพราะการกำหนดเส้นทางโครงการ ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ การเวนคืนที่ดินของประชาชน เพราะแผนที่ภูมิศาสตร์ที่ทางหน่วยงานราชการใช้กันอยู่นับว่าเป็นข้อมูลเก่า ไม่ใช่ข้อมูลใหม่ ที่ปัจจุบันการมีการเปลี่ยนแปลงไปมาก

- การควบคุมการใช้งบประมาณหรือเงินกู้ให้ได้ประโยชน์มากที่สุด ไม่อยากให้เกิดคอร์รัปชันเหมือนที่ผ่านมา

2. พล.อ. กิตติศักดิ์ รัฐประเสริฐ ให้ความคิดเห็น ดังนี้

- ประชาชนชาวเตาปูนอยากได้รถไฟฟ้าเหมือนกับประชาชนทุกคน แต่ ไม่ควรให้มีการเวนคืนที่ดินที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน เพราะทุกคนอยู่อาศัยมานานกว่า 30 ปี

- การก่อสร้างตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2533 อนุมัติให้สร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในอนาคตจะต้องสร้างเป็นระบบใต้ดิน

- ความชัดเจนเกี่ยวกับการประเมินราคาที่ดิน การจ่ายค่าเวนคืนที่ดิน

- การทบทวนแนวเส้นทางการก่อสร้างให้กระทบต่อการเวนคืนที่ดินให้น้อยที่สุด

- ขอให้ตรวจสอบการก่อสร้างบางช่วงของ สายสีม่วงและ สายสีน้ำเงิน ว่าที่ดำเนินการให้เป็นไปตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 นั้นถูกต้องหรือไม่?

- ขอให้ตรวจสอบและวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในสายสีม่วง บางชื่อ-บางใหญ่ว่า ได้ผ่านกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือไม่? และ มีหลักฐานหรือไม่? ควรชี้แจงและแสดงหลักฐานให้ประชาชนได้รับทราบอย่างชัดเจน

- ควรตั้งคณะกรรมการกลาง หรือ องค์การอิสระ ในการเข้าทำงานร่วมกับประชาชน และ รฟม. เพื่อมาพิจารณาการดำเนินงานเส้นทางและการจ่ายค่าตอบแทนให้ชัดเจน

3. นายครรชิต วิมลจันทร์ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เห็นว่า เป็นสิ่งที่ดีที่จะมีโครงการนี้ และเห็นว่าโครงการนี้ควรทำมานาน โดยประเด็น ที่ให้ความคิดเห็นไว้คือ

- เรื่องกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน หรือ กฎหมายเวนคืนที่ดิน อยากทราบข้อเท็จจริงว่าได้มีการทำประชาพิจารณ์ตามกฎหมาย กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบอย่างจริงจังและครบทุกพื้นที่ หรือไม่?

- การออกกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน ซึ่งออกมาก่อนปี 2549 มีผลกระทบต่อประชาชนอย่างมาก ควรออกกฎหมายเวนคืนที่ดินฉบับใหม่

- การดำเนินโครงการก่อสร้างควรมีการทำประชาพิจารณ์ สอบถามข้อมูลจากประชาชนก่อน และควรศึกษาผลกระทบที่ประชาชนจะได้รับ

- ให้ตัดสายสีน้ำเงิน และสีม่วงออกไป จากบางใหญ่ให้วิ่งตรงไปยังบางเขน และจากจรัลสนิทวงศ์ ก็ทำไปจนถึงเส้นบางกวย และวนไปชนจนถึงสะพานพระนั่งเกล้า

- สายสีม่วง กับ สายสีแดง เป็นการก่อสร้างเส้นทางที่คู่ขนานกัน ควรสร้างให้ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะเหมาะสมมากกว่า และจากบางใหญ่วิ่งตรงบางเขน จากถนนจรัลสนิทวงศ์วิ่งตรงไป ทะลุบางกวยและให้ไปชนกับพระนั่งเกล้า

- เส้นทางบางซื่อ ควรสร้างคู่ขนานกับรางรถไฟที่มีอยู่แล้ว เพราะจะช่วยให้การประหยัดทั้งงบประมาณและระยะเวลาในการก่อสร้าง

4. นายเกรียงศักดิ์ ประชาชนจากชุมชนเตาปูน

เห็นด้วยกับการสร้างรถไฟฟ้า แต่ขอเสนอแนะให้สายสีม่วง ควรสร้างเลียบคลองประปา หรือยกระดับ คร่อมคลองประปา ให้เป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน และเห็นด้วยกับความคิดเห็นของ พล.อ. กิตติศักดิ์ รัฐประเสริฐ

5. พล.ต.อ. สล้าง บุนนาค ได้ให้ความคิดเห็นดังนี้

- ประชาชนในย่านเตาปูน ต้องการรถไฟฟ้าเช่นกัน แต่การก่อสร้าง จะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน ไม่จำเป็นที่จะต้องมีการเวนคืนที่ดินของประชาชนที่อยู่อาศัยจำนวนมาก หรือ หากมีการเวนคืนที่ดิน ก็ควรดำเนินการให้น้อยที่สุด ใช้พื้นที่เท่าที่จำเป็น และควรมีความเป็นธรรมในการจ่ายค่าตอบแทนในการเวนคืนให้เหมาะสม

- ควรดำเนินการก่อสร้างเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินให้หมดทุกสาย

- การก่อสร้างรถไฟฟ้าที่มีถนนตรงกลางของสถานี มีความกว้าง 4.20 เมตร เป็นพื้นที่กว้างมากเกินไป ทำให้เสียช่องทางการเดินรถไป 2 ช่องทาง และทำให้งบประมาณในการก่อสร้างรถไฟฟ้ายกระดับแพงมากกว่า การก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน

- การดำเนินการโดยใช้รางรถไฟที่มีอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยการขยายรางรถไฟที่มีอยู่ เป็นการสร้างให้คู่ขนานกับทางรถไฟ และสร้างสถานีรถไฟใต้ดินเชื่อมกับทางรถไฟ
- เสนอให้พิจารณาและควรศึกษาบทเรียนจากการดำเนินงานของ ธนாய เพื่อนำมาปรับปรุงการดำเนินงานของภาครัฐให้เหมาะสมและเกิดความโปร่งใส

6. นาย วรวิชัย โชควิเศษ ผู้สมัครผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร 5 สมัย ได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

- ความโปร่งใส มีอย่างน้อยแค่ไหน อย่างไรก็ตาม โปร่งใสหรือไม่
- รัฐบาลชุดนี้เพิ่งมาได้ 3 เดือน มีการศึกษาโครงการอย่างน้อยแค่ไหนเพียงใด
- งบประมาณ หรือ เงินที่ใช้ในการดำเนินงานมีอย่างน้อยแค่ไหน เพียงไร และจะเริ่มโครงการนี้ ได้เมื่อใด อย่างไร หรือไม่ เพราะ มีบ้านพักอาศัยอยู่บริเวณเขียร์รังสิต ก็มีความต้องการอยากได้รถไฟฟ้า จากรังสิตเข้ามาถึงใจกลางกรุงเทพฯ และจากพุทธมณฑล จากปากน้ำ ลากมาจากพระประแดง จากถนนพหลโยธิน และจากมหาชัยเข้าสู่กรุงเทพฯ เพราะจะทำให้คนจะได้เลิกใช้รถแท็กซี่ ด้วย
- ควรพิจารณาข้อมูลพื้นที่ 1,500 ตารางกิโลเมตร เทียบกับคน 6 ล้านคนในกรุงเทพมหานคร ซึ่ง 50 เขตการปกครอง ในการกำหนดเส้นทางให้ครอบคลุมและกระจายไปทั่วอย่างเสมอภาคและทัดเทียมทุกพื้นที่
- เหตุผลของการเปลี่ยนเส้นทางการก่อสร้างใน สายเตาปูน ควรชี้แจงให้ประชาชนได้รับทราบ และได้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเส้นทางที่เปลี่ยนใหม่หรือไม่ อย่างไร

7. ความคิดเห็นของประชาชนที่เข้าร่วมคนอื่น ๆ สรุปประเด็นได้ดังนี้

- สายสีม่วง กับ สายสีน้ำเงิน ควรสร้างลงดิน ความยาวของสถานีในสายสีม่วงมีความยาวถึง 350 เมตร ค่อนข้างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับสถานีอื่น ๆ ที่มีความยาวประมาณ 150 เมตร
- สายสีม่วงกับ สายสีแดง มีจุดเชื่อมต่อกันที่สถานีบางซื่อ แต่ละเส้นทางมีสถานีแยกออกจากกัน ควรใช้สถานีร่วม เพื่อประหยัดงบประมาณในการก่อสร้าง
- รัฐบาลควรสร้างและดำเนินการด้วยความรอบคอบ ควรจัดตั้งอำนาจความสะดวกให้บริการสำหรับคนพิการโดยเฉพาะบนสถานีรถไฟฟ้า และ ในทางขึ้นและลงในขบวน รวมทั้งการสร้างสถานีรถไฟฟ้า ควรมีลิฟท์สำหรับคนพิการทุกสถานีเหมือนกัน ไม่ใช่มีแต่เพียงบางสถานีเท่านั้น และสามารถใช้งานได้ทั้ง ผังขาขึ้นและ ผังขาลง
- ควรมีการทำประชาพิจารณ์กับประชาชนทุกพื้นที่ ทุกชอกชอยที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งควรมีเอกสารชี้แจงหรือแจ้งข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ให้กับประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึงและสม่ำเสมอ มีความต่อเนื่องหากมีข้อมูลต่าง ๆ เปลี่ยนแปลง
- การสร้างรถไฟฟ้า ต้องการให้สร้างบนถนนเยาวราช เพราะมีพื้นที่และความกว้างของถนนมากกว่า ถนนเจริญกรุง

- รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จุดสิ้นสุดอยู่ที่บริเวณถนนกาญจนาภิเษก ควรต่อระยะไป
ถึงจุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 4 และต้องการให้เพิ่มจุดไปถึงหนองแขมเพราะรถติดและรถประจำทางมี
ให้บริการไม่เพียงพอ
- การก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน จะมีการทำศูนย์การค้าใต้ดินด้วยหรือไม่ เพราะ
ส่งผลต่อที่ดินที่ถูกเวนคืน ควรมีการเวนคืนที่ดินเท่าที่จำเป็นเท่านั้น
- การสร้างรถไฟฟ้าแล้ว ควรที่จะทำที่จอดรถด้วยได้หรือไม่ เพราะ เมื่อมีรถไฟฟ้า
แล้ว การค้าขายบริเวณริมฟุตบาท ทำให้ไม่มีที่จอดรถ ส่งผลกระทบต่อการทำมาหากินของประชาชน
- การก่อสร้างควรคำนึงถึงประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนเป็นเรื่องสำคัญ
มากกว่าผลประโยชน์ที่หน่วยงานจะได้รับ
- เส้นทางสายสีม่วง ควรสร้างตามแนวสะพานพระนั่งเกล้า เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบ
ต่อประชาชน

สรุปข้อเสนอแนะจากประชาชนจำแนกตามรายการ

	ข้อเสนอแนะ
สายสีแดง	- ควรขยายเส้นทางออกไปถึง ถนนราชพฤกษ์ - สร้างร่วมกับสายสีม่วง โดยสร้างข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา - ใช้จุดเชื่อมต่อกับสายสีม่วงที่สถานีบางซื่อ ไม่ต้องสร้างสถานีแยกออกจากกัน
สายสีม่วง	- ควรทำเป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน - ควรมีขนาดสถานีเล็กลงเหมือนสถานีอื่น ๆ คือ ประมาณ 150 เมตร - ควรสร้างข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา หรือ สร้างขนานกับสะพานพระนั่งเกล้า จะช่วยลดปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน - ควรสร้างเลียบคลองประปา หรือ ครอบคลุมเพื่อไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน - การเวนคืนที่ดินควรให้ความเป็นธรรมกับประชาชน
สายสีน้ำเงิน	- ควรสร้างแบบลงใต้ดินมากกว่า - ควรขยายจุดไปถึง พุทธมณฑลสาย 4 และ หนองแขม
สายสีเขียวเข้ม	- ควรสร้างแบบลงใต้ดินมากกว่า - ควรต่อเส้นทางไปยังถนนเพชรเกษม ถึงบางแค
สายสีเขียวอ่อน (เบร้ง)	- เพิ่มสถานีอิมพีเรียลเวิลด์ - ควรเร่งสร้าง เพราะ การจราจรติดขัดมาก

สรุปข้อเสนอแนะในประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างรถไฟฟ้า

ข้อเสนอแนะ

- 1 ควรมีส่วนต่อขยายให้ครอบคลุมบริเวณที่มีการจราจรที่ติดขัด หรือ บริเวณที่เชื่อมต่อกับเส้นทางที่สามารถมุ่งออกสู่นอกเมืองได้ รวมทั้งเส้นทางที่มีสถานที่ราชการ หรือ หน่วยงานจำนวนมาก
- 2 การดำเนินการก่อสร้าง ควรป้องกันเรื่องปัญหาผลกระทบ อากาศ และฝุ่นละออง และการจราจรที่จะติดขัด
- 3 ควรมีการหลีกเลี่ยงการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อมในบริเวณนั้น ๆ โดยเฉพาะในเขตเมืองของกรุงเทพฯ
- 4 การดำเนินงานควรมีความโปร่งใส การใช้งบประมาณที่คุ้มค่าและเกิดประโยชน์มากที่สุด
- 5 การพิจารณากำหนดค่าโดยสารควรพิจารณาไม่ให้แพงเกินไป พิจารณาให้สอดคล้องกับค่าครองชีพในสถานการณ์ปัจจุบัน
- 6 การจ่ายค่าเวนคืนที่ดินให้เป็นธรรมมากที่สุด
- 7 ระบบการรักษาความปลอดภัยทั้งระหว่างก่อสร้างและการเปิดให้บริการ
- 8 มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ เช่น ทางลาดขึ้น – ลง ลิฟท์ ห้องน้ำ
- 9 ควรสร้างที่จอดรถในหลาย ๆ จุดเพื่อลดการใช้รถส่วนตัว รวมทั้งจะได้มีที่จอดรถเพื่อให้บริการของรถไฟฟ้า
- 10 การคิดค่าโดยสารควรพิจารณาจากสถานะเศรษฐกิจและรายได้รวมของประชาชน
- 11 ควรมีตารางบอกเวลาการเดินทางที่ชัดเจน
- 12 ควรใช้ตัวร่วมทุกระบบขนส่ง



คำสั่งกระทรวงคมนาคม

ที่ 49 /2549

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง

สืบเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 เห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครตามลำดับความสำคัญจำเป็นเร่งด่วน รวม 4 โครงการ (5 เส้นทาง) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นต้น ดำเนินงานตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ความชัดเจนทั้งทางด้านการเงินการคลัง ความพร้อมและความจำเป็นเร่งด่วนของแต่ละสายทาง วงเงินลงทุน ประโยชน์และผลที่ประชาชนได้รับจากโครงการในการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้การดำเนินงานการจัดทำรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง ก่อนนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและคณะรัฐมนตรีเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และรวดเร็ว สัมฤทธิ์ผลตามที่รัฐบาลมอบหมาย จึงมีคำสั่งแต่งตั้ง “คณะกรรมการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง” โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. องค์ประกอบ

- | | |
|--|---------------|
| 1.1 ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | ประธานกรรมการ |
| 1.2 รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | รองประธานา |
| ที่ได้รับมอบหมาย | |
| 1.3 ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะหรือผู้แทน | กรรมการ |
| 1.4 ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจหรือผู้แทน | กรรมการ |
| 1.5 เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร | กรรมการ |
| ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หรือผู้แทน | |
| 1.6 ผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| 1.7 ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ | กรรมการ |
| และสังคมแห่งชาติ | |
| 1.8 ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ | กรรมการ |
| 1.9 ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา | กรรมการ |
| 1.10 ผู้แทนกรุงเทพมหานคร | กรรมการ |
| 1.11 ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย | กรรมการ |

- | | |
|---|-------------------------|
| 1.12 ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 1.13 ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | กรรมการและ
เลขานุการ |
| 1.14 นายชัยสิทธิ์ คุรุรัตน์
ผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| 1.15 นายประเสริฐ อัดตะนันท์
วิศวกรใหญ่ฝ่ายก่อสร้างและโครงการพิเศษ
การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย | ผู้ช่วยเลขานุการ |

2. ส่วนงานหน้าที่

2.1 พิจารณารายละเอียดข้อมูลโครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง เพื่อให้สามารถดำเนินงานตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดความชัดเจนทั้งทางด้านการเงินการคลัง ความพร้อมและความจำเป็นเร่งด่วนของแต่ละสายทาง วงเงินลงทุน ประโยชน์และผลที่ประชาชนได้รับจากโครงการในการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.2 เสนอแนะแนวทางในการดำเนินงานให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 5 สายทาง เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

2.3 ประสานการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำข้อมูลที่ชัดเจน และกำหนดแนวทางการดำเนินโครงการฯ แผนการดำเนินงาน รวมถึงการบริหารจัดการ เพื่อรายงานให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

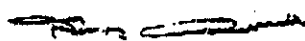
2.4 ให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สนับสนุนการดำเนินงานของคณะกรรมการอย่างเต็มความสามารถโดยรวดเร็วตามที่ได้รับรองจากคณะกรรมการฯ เพื่อให้เกิดความร่วมมือ และการบูรณาการการดำเนินงาน ให้บรรลุเป้าหมายที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.5 ให้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ/คณะทำงานหรือบุคคล เพื่อดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่คณะกรรมการได้มอบหมาย

2.6 ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดตามที่กระทรวงคมนาคมมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2549



(นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ปฏิบัติราชการแทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แผนการดำเนินโครงการก่อสร้าง โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ลำดับที่ 1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ – ดุสิต

มีระยะทาง 15 กิโลเมตร โดยการดำเนินโครงการเป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ประมาณ 8 กิโลเมตร นอกนั้นเป็นทางวิ่งระดับดิน เลียบไปตามแนวสายทางรถไฟสายใต้ จากสถานีรถไฟ กลางบางซื่อไปยัง สถานีรถไฟดุสิต เป็นโครงการที่มีความพร้อมสูงสุด เนื่องจากมีแบบรายละเอียดการก่อสร้าง และ เอกสารประกวดราคานานาชาติ รวมถึงการได้รับความเห็นชอบรายงาน EIA ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2549 เรียบร้อยแล้ว เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบโครงการที่หน่วยงาน (รฟท.) เสนอ จะสามารถดำเนินการ ประกวดราคางานโยธาได้ภายในเดือนเมษายน 2550 และเริ่มก่อสร้างได้ประมาณเดือนตุลาคม 2550

ลำดับที่ 2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

มีระยะทาง 23 กิโลเมตร มีสถานีรับส่งผู้โดยสาร 16 สถานี อาคารจอดรถแล้ว 4 แห่ง และศูนย์ซ่อมบำรุง 1 แห่ง อยู่ที่บ้านบางใหญ่ สายทางผ่านถนนรัตนาธิเบศร์ สะพานพระนั่งเกล้า ถนนติวานนท์ สีแยก นนทบุรี สีแยกวงศ์สว่าง เตาปูน โดยมีโครงสร้างทางวิ่งแบบยกระดับ แนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ในแนว เกาะกลางถนน โดยมีสถานีเตาปูนเป็นสถานีร่วม (Interchange Station) กับสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายจากสถานี บางซื่อ เป็นโครงการที่ดำเนินการได้เป็นลำดับที่ 2 เนื่องจากมีการออกแบบรายละเอียด และออกพระราช กฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนและบริเวณที่จะเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ไว้เรียบร้อยแล้ว คงมีขั้นตอนที่ต้องดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

- (1) การทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสม เพื่อจัดทำการศึกษาวิเคราะห์ตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 มาตรา 6 และมาตรา 7 รวมถึงการปรับปรุงและจัดทำเอกสารประกวดราคานานาชาติ และปรับปรุงเอกสารประกวดราคางาน ระบบรถไฟฟ้าทั้งหมดและ/หรือบางส่วนให้เป็นเอกสารประกวด ข้อเสนอเอกชนลงทุนงานระบบ รถไฟฟ้า ซึ่ง รฟม. ได้รายงานให้คณะกรรมการบริหาร รฟม. ทราบว่าจะสามารถจัดจ้างที่ปรึกษาได้ ภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2550 และดำเนินงานแล้วเสร็จภายในเดือน มีนาคม 2550
 - (2) การนำเสนอรายงานการเข้าร่วมทุน ตามข้อ (1) ให้แก่ สศช. พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการการดำเนินงานตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ในเดือนเมษายน 2550
 - (3) ขณะนี้รายงาน EIA อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งคาดว่าจะ ได้รับการพิจารณาในเดือนกุมภาพันธ์ 2550
- ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเริ่มประกวดราคาได้ภายในเดือนพฤษภาคม 2550 และเริ่มก่อสร้างได้ประมาณ เดือนธันวาคม 2550

ลำดับที่ 3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง-ท่าพระ - บางแค

ระยะทางรวม 27 กิโลเมตร โดยช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทาง 13 กิโลเมตร เป็นโครงสร้างยกระดับ มีสถานีรับส่งผู้โดยสาร 7 สถานี สายทางผ่านสถานีรถไฟบางซื่อ ถนนประชาราษฎร์ ถนนเจริญสนิทวงศ์ และสี่แยกท่าพระ โดยมีโครงสร้างทางวิ่งแบบยกระดับ และช่วงหัวลำโพง-บางแค มีระยะทาง 14 กิโลเมตร มีสถานีรับส่งผู้โดยสาร 11 สถานี สายทางผ่านบริเวณสถานีรถไฟหัวลำโพง ถนนเจริญกรุง วังบูรพา วัดโพธิ์ ปากคลองตลาด บางกอกใหญ่ ท่าพระ เพชรเกษม บางแค โดยมีสถานีร่วมที่ท่าพระ และมีศูนย์ซ่อมบำรุง 1 แห่ง ที่บริเวณหลักสอง โดยมีทางวิ่งจากหัวลำโพงถึงท่าพระเป็นแบบใต้ดิน ระยะทาง 5 กม. และจากท่าพระถึงบางแคเป็นแบบยกระดับระยะทาง 9 กม. รฟม. ได้ทำการศึกษาความเหมาะสม และออกแบบเบื้องต้นไว้แล้ว รวมถึงการจัดทำรายงาน EIA ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยมีงานสำคัญที่ต้องดำเนินการ ดังนี้

- (1) การออกแบบรายละเอียดในทางวิ่งยกระดับ ขณะนี้ รฟม. อยู่ระหว่างจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อว่าจ้างออกแบบรายละเอียด คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือน กรกฎาคม 2550
- (2) การปรับปรุงเอกสารประกวดราคางานระบบรถไฟฟ้าให้เป็นเอกสาร ประกวดข้อเสนอเอกชน ลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า จัดทำ PQ จัดทำเอกสารข้อกำหนดการยื่นข้อเสนอและการลงทุน การคัดเลือกเอกชน ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการดังกล่าว
- (3) กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอรับความเห็นชอบ ในการออกพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชน และบริเวณที่จะเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ รวมถึงร่างประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดให้การเข้าซื้ออสังหาริมทรัพย์ เพื่อ กิจการขนส่งมวลชน และการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ในเขตท้องที่ที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินผ่าน เพื่อใช้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในต้นเดือน กุมภาพันธ์ 2550
- (4) การนำเสนอรายงานการเข้าร่วมทุน ตามข้อ (2) ให้แก่ สช. พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการการดำเนินงานตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชน เข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ในเดือนเมษายน 2550

ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเริ่มประกวดราคาได้ภายในเดือนกันยายน 2550 และเริ่มก่อสร้างได้ประมาณ เดือนเมษายน 2551

ลำดับที่ 4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต

ระยะทาง 26 กิโลเมตร การดำเนินโครงการจากรังสิต-ดอนเมืองเป็นโครงสร้างระดับดิน และจาก ดอนเมือง-บางซื่อเป็นโครงสร้างยกระดับตามแนวเส้นทางรถไฟเดิม ซึ่งเป็นรูปแบบที่แก้ไขปัญหาดัด ทางรถไฟ และอำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยกำหนดให้มีการก่อสร้างสถานีรถไฟกลางบางซื่อ เพื่อใช้เป็นศูนย์กลางเปลี่ยนถ่ายการเดินทางโดยระบบรถไฟ ด้านทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร โครงการ ดังกล่าวได้รับการออกแบบรายละเอียดและได้รับความเห็นชอบรายงาน EIA ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2548

เรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตามก็ยังคงมีงานที่ต้องดำเนินการปรับปรุงแบบรายละเอียด และปรับปรุงรายงาน EIA เนื่องจากมีการออกแบบเพื่อเพิ่มจำนวนสถานีช่วงระหว่าง บางซื่อ - ดอนเมือง เพื่อทดแทนการก่อสร้างโครงการ Airport Rail Link ส่วนต่อขยาย และการปรับลดแบบสถานีบางซื่อ ให้สอดคล้องกับสภาพการเดินรถในปัจจุบัน โดยต้องปรับปรุงรายงาน EIA เพิ่มเติม เพื่อเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาเห็นชอบ ขณะนี้ สนข. อยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการดังกล่าว คาดว่า จะสามารถดำเนินการแล้วเสร็จได้ประมาณเดือนตุลาคม 2550 เริ่มประกวดราคาได้ประมาณเดือนตุลาคม 2550 และเริ่มก่อสร้างประมาณเดือนเมษายน 2551

ลำดับที่ 5 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ และ ช่วงเบริ่ง-สมุทรปราการ

ระยะทางรวม 27 กิโลเมตร ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระยะทาง 13 กิโลเมตร สายทางจากสถานีหมอชิตวิ่งไปแนวถนนพหลโยธิน แยกลาดพร้าว รัชโยธิน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม กรมทหารราบที่ 11 วัดพระศรีมหาธาตุ อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ และสิ้นสุดสายทางที่ตลาดยิ่งเจริญ สะพานใหม่ และช่วงเบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 14 กิโลเมตร ต่อขยายสายทางจากส่วนต่อขยาย อ่อนนุช - เบริ่ง วิ่งไปตามแนวถนนสุขุมวิท ถึงจังหวัดสมุทรปราการ เป็นโครงการที่ได้จัดทำรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมเรียบร้อยแล้ว และรายงาน EIA อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

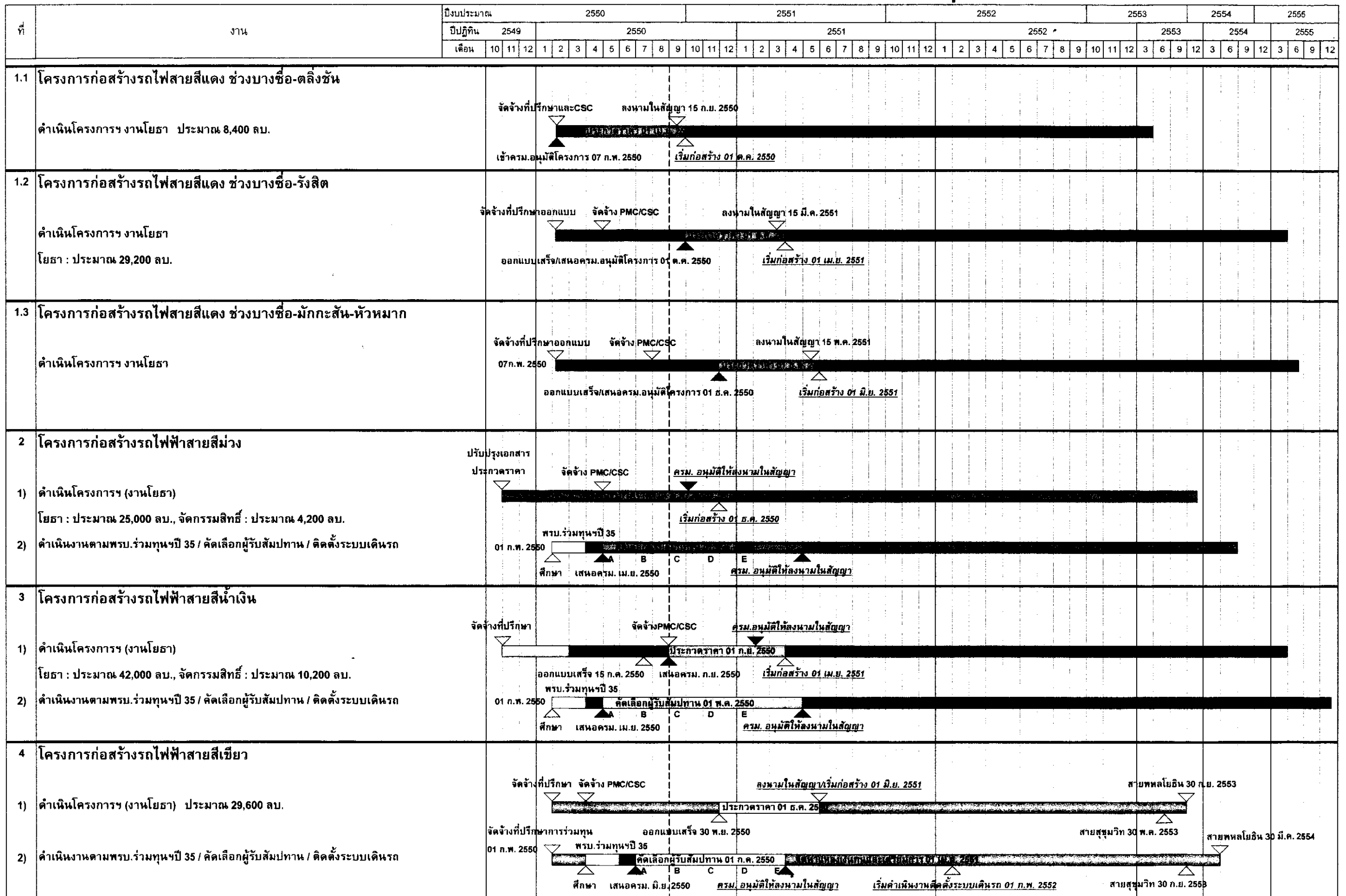
โดยเห็นควรมอบหมายให้กรุงเทพมหานครรับไปดำเนินการก่อสร้าง โดยมีงานที่ต้องดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

- (1) การศึกษาและออกแบบรายละเอียด โดย สนข. อยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงาน คาดว่าจะสามารถดำเนินการออกแบบแล้วเสร็จประมาณเดือนพฤศจิกายน 2550
 - (2) การจัดทำรายงานการเข้าร่วมทุนโดยกรุงเทพมหานครเสนอให้แก่ สศช. พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการการดำเนินงานตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ประมาณเดือนมิถุนายน 2550
 - (3) กรุงเทพมหานคร โดยกระทรวงมหาดไทยจะนำเสนอพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย ภายในเดือนมีนาคม 2550
- ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเริ่มประกวดราคาได้ภายในเดือนธันวาคม 2550 และเริ่มก่อสร้างได้ประมาณเดือนมิถุนายน 2551

ลำดับที่ 6 โครงการรถไฟสายสีแดง ช่วงบางซื่อ – มักกะสัน – หัวหมาก (เชื่อมต่อหัวลำโพง)

มีระยะทางประมาณ 19 กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่างศูนย์ขนส่งบางซื่อ และมักกะสัน เชื่อมการเดินทางรถไฟชานเมืองระหว่างสายเหนือ สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สายใต้ และสายภาคตะวันออก ไปด้วยกัน โดยระบบทางรถไฟที่ไม่มีจุดตัดกับระบบถนน มีสายทางผ่านสถานีรถไฟจิตรลดา เชื่อมต่อสถานีรถไฟหัวลำโพง สถานีรถไฟมักกะสัน ไปตามทางรถไฟสายตะวันออก ไปสิ้นสุดที่สถานีรถไฟหัวหมาก โดยขณะนี้ สนข. อยู่ระหว่างจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษารูปแบบการเดินทางรถ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และอำนวยความสะดวกในการเดินทางรถไฟชานเมืองของประชาชน ก่อนออกแบบรายละเอียด และศึกษาและจัดทำรายงาน EIA คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือนธันวาคม 2550 เริ่มประกวดราคาประมาณเดือนธันวาคม 2550 และเริ่มการก่อสร้างประมาณเดือนมิถุนายน 2551

แผนดำเนินงานโดยรวม โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



■ มท.พิจารณา/ สชช.พิจารณา ■ คค.พิจารณา/ สชช.พิจารณา ▲ นำเสนอ กรม.

JMIC

Appraisal Mission Official Loan Agreement Pledge

A การพิจารณา TOR, B ประกาศ TOR, C เอกชนยื่นข้อเสนอ, D พิจารณาผล, E รัฐมนตรีพิจารณาเสนอ กรม.ใน 90 วัน

แผนดำเนินงาน
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

ที่	งาน	ปีงบประมาณ			2550												2551												2552				ระยะเวลา (เดือน)	
		ปีปฏิทิน			2550												2551												2552					
		เดือน			10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
1	เตรียมเอกสารประกวดราคา																																	1.75
2	จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน																																	1.75
3	เสนอ ครม.อนุมัติ																																	
4	คัดเลือกผู้รับสัมปทาน / ติดตั้งระบบเดินรถ																																	
5	ประกวดราคา / ลงนามในสัญญาก่อสร้างงานโยธา																																	6/30
6	งานรื้อย้าย																																	8

หมายเหตุ :

- 1 กระทั่งการคลี่คลายร่วมกับ รฟท. จัดหาแหล่งเงินทุนโครงการให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงาน
- 2 เป็นแผนดำเนินงานที่กำหนดให้จัดจ้างที่ปรึกษา CSC โดยวิธีคัดเลือก
- 3 ใช้แบบรายละเอียดและเอกสารประกวดราคาที่ได้จัดทำไว้แล้ว เป็นเอกสารในการจัดการประกวดราคา
- 4 เป็นแผนงานที่เร่งดำเนินการคัดเลือกผู้รับเหมางานโยธาเพื่อเริ่มงานก่อสร้างงานโยธาและงานระบบรางก่อนเพื่อรองรับการเดินรถของรฟท.
- 5 เป็นแผนดำเนินการแบบเร่งรัดที่ต้องได้รับความร่วมมือจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเร่งรัดการดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายตามแผน

แผนดำเนินงาน

โครงการก่อสร้างรถไฟสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต

ที่	งาน	ปีงบประมาณ		2550												2551												2552				ระยะเวลา (เดือน)	
		ปีปฏิทิน	2549	2550												2551												2552					
				เดือน	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1	จัดจ้างที่ปรึกษาและออกแบบรายละเอียด																																2/5.75
2	จัดจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ / ที่ปรึกษาควบคุมงาน																																5
3	เสนอกรม.อนุมัติโครงการ																																
4	งานระบบอาณัติสัญญาณ ช่วงบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-ตลิ่งชัน																																48
5	ประกวดราคา / ลงนามในสัญญาก่อสร้างงานโยธา																																6/48
6	งานรื้อย้าย																																12

หมายเหตุ :

- กระทรวงการคลังร่วมกับ รฟท. จัดหาแหล่งเงินทุนโครงการให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงาน
- เป็นแผนดำเนินงานที่กำหนดให้จัดจ้างที่ปรึกษา CSO โดยวิธีคัดเลือก
- ใช้แบบรายละเอียดและเอกสารประกวดราคาที่ได้จัดทำไว้แล้ว เป็นเอกสารในการจัดการประกวดราคา
- เป็นแผนงานที่เร่งดำเนินการคัดเลือกผู้รับเหมางานโยธาเพื่อเริ่มงานก่อสร้างงานโยธา ช่วงบางซื่อ - รังสิต ส่วนงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณจะรวมงานช่วงบางซื่อ ตลิ่งชัน ไว้ด้วย เพื่อประโยชน์ในการประสานระบบให้ด้วยกัน
- เป็นแผนดำเนินการแบบเร่งรัดที่ต้องได้รับความร่วมมือจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเร่งรัดการดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายตามแผน
- ปรับปรุงรายงาน EIA ให้สอดคล้องกับแบบรายละเอียดที่ปรับปรุงใหม่ เสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

แผนดำเนินงาน

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก

[illegible]

หมายเหตุ :

- 1 กระทรวงการคลังร่วมกับ รพท. จัดหาแหล่งเงินทุนโครงการให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงาน
- 2 เป็นแผนดำเนินที่กำหนดให้จัดจ้างที่ปรึกษา CSC โดยวิธีคัดเลือก
- 3 ให้แบบรายละเอียดและเอกสารประกวดราคาที่ได้จัดทำไว้แล้ว เป็นเอกสารในการจัดการประกวดราคา
- 4 เป็นแผนดำเนินการแบ่งการจัดซื้อที่ได้รับความร่วมมือจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเร่งรัดการดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายตามแผน
- 5 ปรับปรุงรายงาน EIA ให้สอดคล้องกับแบบรายละเอียดที่ปรับปรุงใหม่ เสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

แผนดำเนินงาน

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

ที่	งาน	ปีงบประมาณ	2550												2551												2552				ระยะเวลา (เดือน)
		ปีปฏิทิน	2550												2551												2552				
		เดือน	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1	จัดจ้างที่ปรึกษาและปรับปรุงเอกสารประกวดราคา																														
2	จัดจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ / ที่ปรึกษาควบคุมงาน																														
3	ศึกษาตามพรบ.ร่วมทุนฯ / เสนอกรม.อนุมัติ																														
4	คัดเลือกผู้รับสัมปทาน / ติดตั้งระบบเดินรถ																														
5	ประกวดราคา / ลงนามในสัญญาก่อสร้างงานโยธา																														
6	จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน/ ออก พรฎ.																														

หมายเหตุ :

- 1 เป็นแผนดำเนินงานแบบเร่งรัดเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจตามผลการประชุมหารือเรื่องการดำเนินการรถไฟฟ้า 5 สายทาง กับท่านรองนายกรัฐมนตรี(ม.ร.ว.ปรีดิยาธร เทวกุล) รมช.คค(นายสรรเสริญฯ)และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ 8 ม.ค. 50 โดยไม่ PQ ผู้รับเหมา
- 2 เป็นแผนดำเนินการที่ไม่ได้คำนึงถึงขั้นตอนการดำเนินงานของแหล่งเงินกู้ JBIC ซึ่งรองนายกรัฐมนตรีจะหารือกับกระทรวงการคลังยืนยันแหล่งเงินโครงการต่อไป
- 3 เป็นแผนดำเนินการที่กำหนดให้จัดจ้างที่ปรึกษา โดยวิธีคัดเลือกให้แล้วเสร็จภายใน 18 มิ.ย. 50 ซึ่ง รฟท.ต้องได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการจากคณะกรรมการรถไฟฟ้า
- 4 ใช้แบบรายละเอียดและเอกสารประกวดราคาที่ได้จัดทำไว้แล้ว เป็นเอกสารในการจัดการประกวดราคา
- 5 เป็นแผนงานที่เร่งดำเนินการคัดเลือกผู้รับเหมางานโยธางานระบบรถไฟฟ้า เพื่อก่อสร้างงานโยธา ของ ช่วงบางซื่อ-รังสิต และงานระบบรถไฟฟ้าของช่วงบางซื่อ-รังสิตและ ช่วงบางซื่อ-ดลิ่งชัน
- 6 เป็นแผนดำเนินการแบบเร่งรัดที่ต้องได้รับความร่วมมือจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเร่งรัดการดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายตามแผน
- 7 เป็นแผนดำเนินการที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการบริหารโครงการก่อสร้าง เมื่อวันที่ 10 ม.ค. 50 ซึ่งได้ตัดขั้นตอน PQ ออก

แผนดำเนินงาน
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ช่วงชวยแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

[illegible]

หมายเหตุ :

- 1 รัฐบาลสนับสนุนเงินงบประมาณในการดำเนินงานงานโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด (29,676 ล้านบาท) ได้แก่ (1) ค่าจ้างที่ปรึกษา (พรมเอกชนฯ, ออกแบบรายละเอียด, ความคุมงานก่อสร้าง) (2) ค่าก่อสร้างงานโครงสร้างพื้นฐาน (ทางยกระดับ, สถานี, ราง) (3) ค่ารั้อย้ายสาธารณูปโภค (4) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- 2 สำนักงานประมาณเห็นชอบการปรับเปลี่ยนสัดส่วนวงเงินและรายละเอียดงบประมาณตามแผนงานข้างต้น
- 3 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบรายงานฯ ภายใน พ.ย. 50
- 4 อบปท. เห็นด้วยและสนับสนุนการดำเนินโครงการ