

พ.ช



ที่ นร 0405 (ลร.3)/8083

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ☒ ก่อนประชุม
รับที่..... ๕๗๔๒ ☐ หลังประชุม
วันที่..... 10 ส.ค. 53 เวลา..... ๑๕.๓๕ น. ☐ แจกที่ประชุม
☐ ไม่แจกที่ประชุม

๕๗๔๒ / ๕๗๔๒

สำนักนายกรัฐมนตรี

17 ส.ค. 53

ทำเนียบรัฐบาล กทม. 10300

ความเห็นประกอบเรื่องเพื่อ พิจารณา

เรื่องที่ ๓.....

๙ สิงหาคม 2553

เรื่อง การดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เรื่อง แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

10 ส.ค. 2553

จัดเข้าวาระ.....

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร. 0506/11732 ลงวันที่ 12 กรกฎาคม 2553

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เรื่อง แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มาเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดดังแจ้งแล้วนั้น

เนื่องจาก คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เห็นชอบในหลักการให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิงจำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) โดยวิธีการเช่า ซึ่งมีความเสี่ยงต่ำกว่าวิธีการซื้อ โดยให้ยึดหลักการในการจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส เปิดกว้าง และมีการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรม โดยมีคณะกรรมการพิจารณากำหนดราคากลางที่เหมาะสม ตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการประชุมเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2552 ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอ และให้กระทรวงคมนาคมรับไปดำเนินการจัดทำแผนและขั้นตอนเพื่อการจัดหารถโดยสารดังกล่าวในรายละเอียดร่วมกับ ขสมก. และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยให้ครอบคลุมถึงการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดของพนักงาน ขสมก. ให้ได้ตามเป้าหมายจำนวน 7,009 คน และการลดผลกระทบให้แก่พนักงาน ขสมก. ที่เข้าร่วมโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด การเตรียมความพร้อมเรื่องอยู่และสถานบริการก๊าซธรรมชาติให้เพียงพอ การดำเนินการเกี่ยวกับระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์และระบบสารสนเทศให้มีความพร้อมใช้งาน รวมทั้งการติดตั้งอุปกรณ์สำหรับผู้พิการและทุพพลภาพ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมนำความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดหารถโดยสาร โดยวิธีการเช่า และความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์) ในฐานะประธานคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี เรื่อง แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ [ตามหนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ นร. 0405 (ลร.4)/8801 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551] ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการด้วย แล้วให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง

จึงขอเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณา ดังนี้

1. ประเด็นที่ขอให้รับทราบผลการพิจารณาของคณะกรรมการติดตามและประเมินผลการดำเนินการจัดการโดยसारปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิงจำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

กระทรวงคมนาคมเสนอให้คณะรัฐมนตรีรับทราบผลการพิจารณาของคณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ ซึ่งได้แต่งตั้งคณะทำงาน 2 คณะ คือ

1) คณะทำงานพิจารณาขอบเขตงานเพื่อจัดการโดยसारปรับอากาศโดยใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. โดยคณะทำงานฯ เห็นว่า ควรแบ่งสัญญาเช่าเป็น 2 สัญญา สัญญาละ 2,000 คัน เนื่องจากหากเช่าจากผู้ผลิตรายเดียวทั้งหมดจำนวน 4,000 คัน ผู้ผลิตภายในประเทศอาจจะไม่สามารถรวมตัวกันได้ถึง 2 กลุ่มตามหลักเกณฑ์การจัดหาโดยวิธี E-Auction ได้

2) คณะทำงานพิจารณาราคาเพื่อจัดการโดยसारปรับอากาศโดยใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. โดยคณะทำงานฯ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับค่าเช่ารถ (ค่าตัวรถ ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา ค่าระบบอิเล็กทรอนิกส์ ค่าประกันภัย ค่าภาษี ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการและค่ากำไร) ส่งผลให้ประมาณการค่าเช่ารถอยู่ระหว่าง 4,690-5,458 บาทต่อคันต่อวัน ซึ่งสูงกว่าค่าเช่ารถที่นำเสนอคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 (4,354 บาทต่อคันต่อวัน)

โดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ ขสมก. รับไปดำเนินการปรับปรุงข้อกำหนดขอบเขตงาน (TOR) ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ และดำเนินการตามระเบียบ ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี

อย่างไรก็ดี ข้อมูลจากสื่อสิ่งพิมพ์ ฉบับประจำวันวันที่ 16 กรกฎาคม 2553 รายงานเกี่ยวกับการเปิดเผยของกระทรวงคมนาคมว่า โครงการเช่ารถเมล์ 4,000 คัน ได้ข้อสรุปวงเงินค่าเช่าตลอดอายุโครงการ 10 ปี เท่าเดิมที่ 63,568 ล้านบาท โดยมีอัตราค่าเช่า 4,354 บาทต่อคันต่อวัน แบ่งสัญญาประมูลเป็น 2 สัญญา สัญญาละ 2,000 คัน รวมวงเงินค่าเช่าเป็น 31,784.2 ล้านบาท

ข้อคิดเห็น

ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2551 ขสมก. ได้เสนอขออนุมัติวงเงินงบประมาณ 111,690 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2551 กระทบได้แจ้งความเห็นเพิ่มเติมให้คณะรัฐมนตรี ทราบว่า การให้ ขสมก. ปรับลดจำนวนรถโดยสารและเปลี่ยนแปลงการดำเนินการเกี่ยวกับระบบอิเล็กทรอนิกส์ และการจัดหาผู้รถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติด้วยวิธีการเช่าระบบจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารด้วยบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ ระบบตรวจสอบติดตาม และศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศ ส่งผลให้กรอบวงเงินงบประมาณปรับลดลงเหลือ 62,589.33 ล้านบาท ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม (ขสมก.) รับความเห็นเพิ่มเติมดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการดำเนินการด้วย

หลังจากนั้น ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 มีมติเห็นชอบในหลักการให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดการโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. โดยวิธีการเช่า เท่านั้น นอกจากนั้นให้กระทรวงคมนาคม นำความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์) ในฐานะประธานคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี และความเห็นของ สศช. ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการด้วย

แต่เมื่อพิจารณาเอกสารประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีที่กระทรวงคมนาคม เสนอมา ยังไม่ได้แสดงให้เห็นว่า ขสมก. ได้นำความเห็นเพิ่มเติมของกระผม และ สศช. รวมทั้ง ข้อเสนอแนะของคณะทำงานทั้ง 2 คณะไปดำเนินการแล้วหรือไม่ ประการใด ซึ่งหาก ขสมก. ดำเนินการแล้ว ย่อมส่งผลให้กรอบแผนและขั้นตอนเพื่อการจัดการโดยสารฯ รวมทั้งวงเงินค่าเช่ารถฯ มีความแตกต่างจากที่กระทรวงคมนาคมได้เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 แต่จากการให้ข่าวกับสื่อสิ่งพิมพ์ข้างต้น แสดงให้เห็นว่า วงเงินค่าเช่ารถฯ ดังกล่าวยังคงไม่เปลี่ยนแปลง

ดังนั้น การเสนอคณะรัฐมนตรีในครั้งนี้ คณะรัฐมนตรีจึงไม่ควรรับทราบเพียงผลการพิจารณาของคณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ เท่านั้น แต่ควรให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอแผนและขั้นตอนเพื่อการจัดการโดยสารฯ ที่ได้ปรับปรุงแล้วตามผลการพิจารณาของคณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ และตามความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์) ในฐานะประธานคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี รวมทั้งความเห็นของ สศช. แล้ว โดยเสนอเป็นเรื่องเพื่อพิจารณาอีกครั้ง

2. ประเด็นที่ขอให้รับทราบแผนการเตรียมความพร้อมเรื่องอยู่และสถานีเดิมก๊าซ และขอความเห็นชอบให้ ขสมก. กู้เงินเพื่อเป็นค่าก่อสร้างอยู่จอดรถ และสถานที่ทำการ ในปีงบประมาณ 2554 วงเงินไม่เกิน 1,000 ล้านบาท (เดิมเสนอไว้ 5,920 ล้านบาท)

กระทรวงคมนาคมเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาในประเด็นดังต่อไปนี้

1) รับทราบการเตรียมความพร้อมเรื่องอยู่ โดยพื้นที่ที่จัดเตรียมเป็นอยู่จอดรถ 23 แห่ง แบ่งเป็นอยู่ของ ขสมก. 7 แห่ง อยู่ของ ขสมก. ที่เช่าหน่วยงานภาครัฐ 4 แห่ง อยู่ที่หน่วยงานภาครัฐให้ใช้ประโยชน์ 1 แห่ง อยู่ที่เอกชนให้ใช้ประโยชน์ 2 แห่ง และอยู่ที่หน่วยงานภาครัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม มอบให้ใหม่ 9 แห่ง ทั้งนี้ ขสมก. แจ้งว่า ได้ประสานขอใช้พื้นที่กับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ดังกล่าวแล้ว โดยการจัดหาสถานที่จอดรถครั้งนี้สามารถลดจำนวนเงินจากที่เคยเสนอไว้ในการเสนอแผนครั้งแรก จาก 5,920 ล้านบาท เหลือเพียง 1,000 ล้านบาท

2) รับทราบการเตรียมความพร้อมเรื่องสถานีเดิมก๊าซ โดย ขสมก. ได้ประสานกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการจัดทำแผนระยะสั้นและยาว ดังนี้

2.1) ระยะสั้น

- ใช้สถานี NGV ในพื้นที่อยู่ ขสมก. ที่ได้ก่อสร้างแล้ว 3 แห่ง
- ใช้สถานี NGV เอกชน แบบ Super Station (สถานีแนวท่อขนาดใหญ่)

3 แห่ง

- ใช้สถานี NGV แนวท่อ (Conventional Station) 14 แห่ง

2.2) ระยะยาว บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการก่อสร้างสถานี NGV ในพื้นที่อยู่ของ ขสมก. ทั้ง 23 แห่ง หลังจากที่มีความชัดเจนในการรับมอบพื้นที่แล้ว

3) พิจารณาเห็นชอบให้ ขสมก. กู้เงินเพื่อเป็นค่าก่อสร้างอุ้งจอตลอด และสถานที่ทำการ ในปีงบประมาณ 2554 จำนวน 13 แห่ง วงเงินไม่เกิน 1,000 ล้านบาท (เดิมเสนอไว้ 5,920 ล้านบาท)

ข้อคิดเห็น

เนื่องจากวงเงินค่าอุ้งจอตลอดและสถานที่ทำการเดิมถูกคำนวณรวมอยู่ในค่าเช่ารถต่อคัน ต่อวัน แต่การเสนอให้คณะรัฐมนตรีรับทราบแผนการเตรียมความพร้อมเรื่องอุ้งและสถานีเดิมก๊าซ และเห็นชอบค่าก่อสร้างอุ้งจอตลอดและสถานที่ทำการครั้งนี้ เป็นการขอความเห็นชอบให้ ขสมก. กู้เงิน เพื่อเป็นค่าก่อสร้างอุ้งจอตลอดและสถานที่ทำการด้วยตนเองจำนวน 13 แห่ง ซึ่งคณะรัฐมนตรียังไม่เคยพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการดำเนินการดังกล่าวมาก่อน และกระทรวงคมนาคมยังไม่ได้กล่าวถึงแผนการก่อสร้างอุ้งจอตลอดที่เหลืออีก 10 แห่งว่าจะดำเนินการอย่างไรต่อไป ดังนั้น การพิจารณาในประเด็นนี้ควรพิจารณาภายหลังจากการได้รับความเห็นชอบแผนการเตรียมความพร้อมเรื่องอุ้งและสถานีเดิมก๊าซ ในภาพรวมทั้ง 23 แห่ง โดย ขสมก. ควรจัดทำรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและหลักเกณฑ์การประมาณการการใช้งบประมาณ พร้อมทั้งแนบเอกสารที่ยืนยันการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ก่อสร้างอุ้งจอตลอดอย่างเป็นทางการจากเจ้าของสถานที่ด้วย

หรือ ในกรณีที่กระทรวงคมนาคม มีความเห็นว่า การกู้เงินเพื่อเป็นค่าก่อสร้างอุ้งจอตลอด จำนวน 1,000 ล้านบาท เป็นเรื่องเดียวกับที่เคยเสนอคณะรัฐมนตรีไว้ จำนวน 5,920 ล้านบาท กระทรวงคมนาคมก็ควรจัดทำหลักเกณฑ์และรายละเอียดวิธีการคำนวณการปรับลดวงเงินที่ทำให้งบประมาณลดลงมาเหลือเพียง 1,000 ล้านบาท เสนอเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย

สำหรับการเตรียมความพร้อมเรื่องสถานีเดิมก๊าซในแผนระยะยาวนั้น ในการประชุม คณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี ครั้งที่ 3/2551 นายปณณชัย พุตระกูล ผู้จัดการฝ่ายตลาดก๊าซธรรมชาติ สำหรับยานยนต์ ผู้แทนบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ปตท. จะเป็นผู้ลงทุนในการ เชื่อมท่อก๊าซและสถานีบริการในกรณีเป็นพื้นที่ของภาครัฐหรือมีสัญญาเช่าที่ต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 20 ปี ขสมก. จึงควรขอความเห็นอย่างเป็นทางการจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อประกอบการพิจารณา ด้วยว่า มีความสอดคล้องกับแผนการเชื่อมท่อก๊าซที่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จะลงทุนหรือไม่

3. ประเด็นที่ขอความเห็นชอบให้รัฐรับภาระงบประมาณที่ใช้ในการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด ในวงเงินไม่เกิน 2,532 ล้านบาท (เดิมเสนอไว้ 6,143 ล้านบาท) เพื่อดำเนินการในปีงบประมาณ 2555

กระทรวงคมนาคมเสนอขอความเห็นชอบให้รัฐรับภาระงบประมาณที่ใช้ในการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดแก่พนักงานเข้าร่วม 2,708 คน ในวงเงินไม่เกิน 2,532 ล้านบาท เพื่อดำเนินการในปีงบประมาณ 2555 จากพนักงานที่ต้องเข้าโครงการฯ ทั้งหมด 6,062 คน โดยเมื่อหักพนักงานที่เกษียณอายุตามปกติระหว่างปี 2553-2555 จำนวน 1,047 คน จะเหลือจำนวนพนักงานที่เกินกรอบอัตรากำลังอีก 2,307 คน ซึ่ง ขสมก. มีแผนดำเนินการ ดังนี้

1) จัดพนักงานจำนวนหนึ่งเพื่อให้คำแนะนำแก่ผู้ใช้บริการ ระหว่างการเปลี่ยนระบบเดิมเป็นการเก็บค่าโดยสารระบบ E-Ticket ในช่วงระยะเวลาประมาณ 6 เดือน

2) จัดพนักงานจำนวน 1,992 คน สำหรับการให้บริการประชาชนตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน (รถเมล์ฟรี)

3) จัดพนักงานที่เหลือจำนวนประมาณ 315 คน ในโครงการช่วยเหลือผู้ประกอบการรถร่วมที่เดือดร้อนให้เข้าร่วมเดินรถตามสัญญา PBC จำนวน 1,000-1,200 คัน ซึ่งต้องใช้พนักงานถึง 2,490-2,988 คน โดยสำหรับพนักงานที่มีจำนวนไม่พอนั้น ขสมก. จะเร่งพัฒนาและจูงใจให้พนักงานเก็บค่าโดยสารเข้าโครงการฝึกให้เป็นพนักงานขับรถอย่างต่อเนื่องต่อไป

ข้อคิดเห็น

ในการประชุมคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรีเรื่อง แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้ง 3 ครั้ง ไม่ได้มีการพิจารณาเรื่องโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดฯ ใดๆไว้ก็ดี เมื่อพิจารณาโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดฯ ที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนี้ พบว่า ในกรณีของพนักงานที่เกินกรอบอัตรากำลังอีก 2,307 คน ยังมีรายละเอียดการดำเนินการในระยะยาวไม่ชัดเจน โดยเฉพาะกรณีพนักงาน จำนวน 1,992 คน ที่ ขสมก. มีแผนที่จะจัดไว้สำหรับการให้บริการประชาชนตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน (รถเมล์ฟรี) เนื่องจาก ขณะนี้มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 เห็นชอบให้ขยายระยะเวลาดำเนินการดังกล่าวไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2553 เท่านั้น ดังนั้น ขสมก. จึงควรจัดทำรายละเอียดของโครงการเกษียณอายุในภาพรวมให้มีความชัดเจน ตลอดจนประมาณการเงินงบประมาณที่จะต้องใช้จ่ายดำเนินการทั้งโครงการ ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

4. ประเด็นที่ขอยกเลิกมติดังกล่าวเมื่อวัน 6 มิถุนายน 2549 และขออนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขายรถโดยสารเก่าที่ปลดระวางและให้นำเงินรายได้มาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนสำหรับการดำเนินการ ยกเว้นรถโดยสารเก่าธรรมดา (ครีม-แดง) ที่นำมาให้บริการประชาชนตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน จำนวน 800 คัน และสำรอง จำนวน 100 คัน

ข้อคิดเห็น

ในช่วงระยะเวลาที่คณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ รัฐบาลในขณะนั้นยังไม่มีนโยบายในการดำเนินมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน ซึ่งรวมถึงมาตรการลดค่าใช้จ่ายเดินทางโดยสารประจำทาง อย่างไรก็ตาม นโยบายดังกล่าว ขณะนี้ยังอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของกระทรวงการคลัง ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรเสนอเรื่องนี้ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาภายหลังจากที่รัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจนแล้ว

อนึ่ง เมื่อพิจารณามติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. แล้ว จะเห็นว่า คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการแผนการปรับปรุงฯ และให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการศึกษาและปรับปรุงแผนฯ ตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาทรัพยากร โดยวิธีการเช่า และความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์) ในฐานะประธานคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี เท่านั้น ยังไม่ได้เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมดำเนินแผนการปรับปรุงฯ รวมถึงยังไม่ได้เห็นชอบอัตราค่าเช่ารถ 4,354 บาทต่อคันต่อวัน

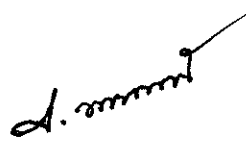
ดังนั้น เพื่อให้การพิจารณาประเด็นที่กระทรวงคมนาคมเสนอคณะรัฐมนตรีในครั้งนี้ เป็นไปด้วยความถูกต้องและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความเข้าใจตรงกัน กระทรวงคมนาคมควรกำหนดประเด็นการเสนอคณะรัฐมนตรีให้ชัดเจน ดังนี้

1) หากต้องการให้คณะรัฐมนตรีรับทราบความคืบหน้าผลการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. ก็ยังไม่ควรมีประเด็นการพิจารณาให้ความเห็นชอบการดำเนินการใดๆ หรือ

2) หากต้องการเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการดำเนินการใดๆ ควรจัดทำแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฉบับสมบูรณ์ซึ่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 ให้เรียบร้อยก่อน จึงเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

พลตรี



(สนั่น ขจรประศาสน์)

รองนายกรัฐมนตรี

และประธานคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี
เรื่อง แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการ
ของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ