

พ.ศ. ๒๕๖๓
๒ ส.ค. ๖๓
|ร.พ.ร.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ศ20986 ล.ร. กล่อว
รับที่ : ธ11963/59 ล.ร. ก
วันที่ : 02 ส.ค. 59 เวลา : 15:24



ที่ มท ๐๑๐๐/๑๓๐๙๓

กระทรวงมหาดไทย
ถนนอัษฎางค์ กทม. ๑๐๒๐๐

๑ สิงหาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขอความเห็นชอบดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. เอกสารประกอบการพิจารณา จำนวน ๑๐๐ เล่ม

ด้วยกระทรวงมหาดไทยขอเสนอเรื่อง ขอความเห็นชอบดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) รวมทั้งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ ที่กำหนดให้ต้องเสนอเรื่องนี้ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) กำกับการบริหารราชการกระทรวงมหาดไทยได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ความเป็นมาของเรื่องที่จะเสนอ

การดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) ซึ่งโครงการมีวัตถุประสงค์ในการรองรับการเดินทางจากการพัฒนาพื้นที่ฝั่งธนบุรี และส่งเสริมการให้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะได้มีการกำหนดแนวเส้นทางตำแหน่งสถานี โรงจอดและศูนย์ซ่อมบำรุงของระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทองให้มีความสอดคล้องกับการเดินทางและการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทางรางทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในแผนการพัฒนาต่อไปในอนาคต จากการพิจารณาแนวเส้นทางเบื้องต้นที่เป็นไปได้ของโครงการจากหลักเกณฑ์ดังกล่าวพบว่าแนวเส้นทางเบื้องต้นของโครงการจำเป็นต้องอาศัยพื้นที่เขตทางของถนนเจริญนคร เพื่อให้ได้ทั้งประโยชน์ในด้านการลดผลกระทบด้านการเวนคืนพร้อมทั้งแก้ไขปัญหาการจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งถนนเจริญนครเองถือเป็นศูนย์รวมของแหล่งเศรษฐกิจที่มีความสำคัญในเขตคลองสาน และหากแนวเส้นทางมีความต่อเนื่องไปทางถนนสมเด็จพระยา จะสามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานพยาบาล ศาสนสถาน ศูนย์การค้า และสถานศึกษาที่มีความสำคัญของพื้นที่ศึกษาอีกหลายแห่ง ดังนั้น กรุงเทพมหานครโดยสำนักงานการจราจรและขนส่งในฐานะที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการพัฒนาระบบการขนส่งให้กับประชาชนในกรุงเทพมหานครได้รับความสะดวกและปลอดภัย พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทาง เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนหลัก ซึ่งเป็นโครงการที่มีศักยภาพ และเหมาะสมในการดำเนินโครงการ

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรี ...

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีหรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

(๑) มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน ซึ่งสรุปให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต้องสร้างเป็นระบบใต้ดินในบริเวณพื้นที่ส่วนกลางภายในบริเวณ ๒๕ ตารางกิโลเมตร และควรเป็นระบบใต้ดินในพื้นที่ ๘๗ ตารางกิโลเมตร ภายในขอบเขตถนนวงแหวนรอบใน (ถนนรัชดาภิเษก)

(๒) มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ ได้มีมติรับทราบรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ที่มีมติเห็นชอบในหลักการให้หน่วยงานท้องถิ่นสามารถดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางขนาดรองในพื้นที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานเอง ที่มีแนวสายทางนอกเหนือและไม่เข้าซ้อนทับโครงข่ายจากที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทในระยะเวลา ๑๐ ปีแรก (ปี พ.ศ. ๒๕๖๒) ให้สามารถดำเนินการได้ กรณีที่เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนสายรองที่มีปริมาณผู้โดยสารในปีที่เริ่มเปิดดำเนินการต่ำกว่า ๘,๐๐๐ คน/ชั่วโมง/ทิศทาง ทั้งนี้ โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เพื่อให้เกิดการบูรณาการโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ระบบตัวร่วม โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมกันเป็นประโยชน์แก่ประชาชน ซึ่งโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) ไม่เข้าซ้อนทับโครงข่ายที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทในระยะ ๑๐ ปีแรก (ปี พ.ศ. ๒๕๖๒)

(๓) มติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๔ รับทราบการดำเนินการศึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง และให้กรุงเทพมหานครดำเนินการโครงการดังกล่าว ตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ และมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พิจารณาความเหมาะสมของโครงการเพื่อจัดทำแผนแม่บทของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ ๒ ต่อไป

(๔) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๙/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๔ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติโดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จึงมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้ ข้อ ๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสี่ ของมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ “ในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์ในการดำเนินโครงการหรือกิจการด้านการคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัย ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่ง ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการ เพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไม่ได้” ข้อ ๒ คำสั่งนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

๑.๓ ผลการดำเนินการที่ผ่านมา

กรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานการจราจรและขนส่งได้ดำเนินงานโครงการศึกษาความเหมาะสมจัดทำรูปแบบและจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง

(สถานีรถไฟฟ้า ...

(สถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) ซึ่งกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการศึกษาทั้งในด้านความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรพื้นที่เขตคลองสานดังกล่าว โดยคณะกรรมการกำกับโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง ได้เห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Final EIA Report) แล้ว

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) ถือเป็นประเภทโครงการหรือกิจการ ลำดับ ๒๑ ระบบขนส่งมวลชนที่ใช้รางตามเอกสารท้ายประกาศ ๓ ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๕ เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

กรุงเทพมหานคร ในฐานะที่เป็นผู้รับผิดชอบการพัฒนาการเดินทางของประชาชน ในกรุงเทพมหานครให้มีความสะดวกและปลอดภัย ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพและมีความเหมาะสมในการดำเนินงานในพื้นที่เขตคลองสานในปัจจุบัน มีโครงการระบบขนส่งมวลชน ๓ เส้นทาง ได้แก่ ๑) รถไฟฟ้า BTS สายสีลมและส่วนต่อขยาย ซึ่งได้เปิดให้บริการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ๒) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) จะมีแผนการขออนุมัติการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ๓) รถไฟฟ้าสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง - บางบอน - มหาชัย) ที่จะมีแผนก่อสร้างในอนาคต โดยรถไฟฟ้าทั้ง ๓ สาย จะเป็นแกนหลักสำคัญในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนของประชาชนฝั่งธนบุรีไปยังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของฝั่งพระนคร ซึ่งกรุงเทพมหานครได้รับการสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินโครงการจากเอกชนเพื่อดำเนินโครงการดังกล่าว

๔. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

จากการศึกษาเบื้องต้น ผลการศึกษาความเหมาะสมจัดทำรูปแบบและจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) มีความเหมาะสมเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดรองช่วยอำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ช่วยยกระดับพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้นและเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง เข้ากับเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่นและระบบขนส่งทางเรือและทางรถ ที่มีอยู่เดิม ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชนได้มากขึ้น มีความยาวของแนวเส้นทางแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ รวมระยะทางทั้งสิ้น ๒.๖๘ กิโลเมตร โดยระยะที่ ๑ ช่วงถนนกรุงธนบุรี แยกคลองสาน (BTS กรุงธนบุรี - โรงพยาบาลตากสิน) รวมระยะทาง ๑.๗๒ กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีกรุงธนบุรี โดยแนวเส้นทางจะวิ่งมาตามถนนกรุงธนบุรี มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนเจริญนคร ผ่านวัดสุวรรณาราม มุ่งหน้าไปทิศเหนือไปตามถนนเจริญนคร ผ่านถนนเจริญรัตน์ ผ่านแยกคลองสาน และสิ้นสุดระยะที่ ๑ หน้าโรงพยาบาลตากสิน และระยะที่ ๒ ช่วงถนนสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ ถนนประชาธิปก

(โรงพยาบาล ...

(โรงพยาบาลตากสิน - วัดอนงคารามวรวิหาร) รวมระยะทาง ๐.๙๖ กิโลเมตร เริ่มจากหน้าโรงพยาบาลตากสิน ถนนสมเด็จพระเจ้าอยุธยา โดยแนวเส้นทางจะวิ่งคู่ขนานไปกับคลองสมเด็จพระเจ้าอยุธยาผ่านสถาบันจิตเวชศาสตร์ สมเด็จพระเจ้าอยุธยา ข้ามถนนท่าดินแดง มุ่งหน้าสู่ถนนประชาธิปไตย และสิ้นสุดระยะที่ ๒ ก่อนถึงบริเวณหน้า วัดอนงคารามวรวิหาร ซึ่งโครงการดังกล่าว เชื่อมต่อระบบการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ สำหรับพื้นที่เขตคลองสาน ในปัจจุบัน มีโครงการระบบขนส่งมวลชน ๓ เส้นทาง ได้แก่ ๑) รถไฟฟ้า BTS สายสีลมและส่วนต่อขยาย ซึ่งได้เปิดให้บริการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ๒) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) จะมีแผนการขออนุมัติ การก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ๓) รถไฟฟ้าสายสีแดง (หัวลำโพง - บางบอน - มหาชัย) ที่จะมีแผนก่อสร้าง ในอนาคต โดยรถไฟฟ้าทั้ง ๓ สาย จะเป็นแกนหลักสำคัญในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนของประชาชน ผังธนบุรีไปยังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของผังพระนคร ซึ่งนอกจากรายละเอียดแนวเส้นทางของโครงการ บริษัทที่ปรึกษา ยังได้ทำการศึกษาในส่วนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สภาพการจราจร การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร ในแนวเส้นทาง รูปแบบการเดินทาง งบประมาณในการลงทุน โดยมีรายละเอียดแสดงในตารางดังต่อไปนี้

สภาพเศรษฐกิจสังคม	
พื้นที่ศึกษา	๖.๙๕ ตร.กม. หรือ ๔,๓๗๗ ไร่ ในเขตธนบุรีและเขตคลองสาน
ประชากรในพื้นที่ศึกษา (พ.ศ.๒๕๕๓)	๑๐๗,๘๓๙ คน
ความหนาแน่นเฉลี่ย	๑๕,๕๑๙ คน/ตร.กม. หรือ ๒๕ คน/ไร่
จำนวนครัวเรือน	๓๓,๕๘๐ ครัวเรือน
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ที่อยู่อาศัย (๕๔.๓๘%) ถนน (๑๑.๔๓%) พาณิชยกรรม (๑๐.๘๓%) แหล่งน้ำ (๘.๓๑%)
ผังเมืองรวมกรุงเทพฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ส่วนใหญ่คือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ย.๘ (สีน้ำตาล) รองลงมาคือ พาณิชยกรรม พ.๔ (สีแดง) บางส่วนคือ สถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ส. (สีน้ำเงิน) / ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย.ศ.๑ (สีครีม)
สภาพการจราจร	
ถ.สมเด็จพระเจ้าอยุธยา – วันธรรมดา	ขาเข้า (Peak ๘:๐๐-๙:๐๐ AM) ๑,๐๔๐ pcu/ชม. ขาออก (Peak ๘:๐๐-๙:๐๐ AM) ๑,๑๙๐ pcu/ชม.
ถ.สมเด็จพระเจ้าอยุธยา – วันหยุด	ขาเข้า (Peak ๑๒:๐๐ AM - ๑:๐๐ PM) ๑,๑๗๐ pcu/ชม. ขาออก (Peak ๑๒:๐๐ AM - ๑:๐๐ PM) ๙๗๐ pcu/ชม.
ถ.เจริญนคร – วันธรรมดา	ขาเข้า (Peak ๘:๐๐-๙:๐๐ AM) ๒,๑๙๐ pcu/ชม. ขาออก (Peak ๘:๐๐-๙:๐๐ AM) ๑,๗๘๐ pcu/ชม.
ถ.เจริญนคร – วันหยุด	ขาเข้า (Peak ๑๒:๐๐ AM - ๑:๐๐ PM) ๒,๑๑๐ pcu/ชม. ขาออก (Peak ๑๒:๐๐ AM - ๑:๐๐ PM) ๑,๙๕๐ pcu/ชม.
ถ.สมเด็จพระเจ้าอยุธยา (< ๔๐ กม./ชม.)	๓๔,๗๐๐-๓๘,๘๐๐ pcu/วัน
ถ.ลาดหญ้า (< ๔๐ กม./ชม.)	๒๘,๕๐๐-๓๑,๓๐๐ pcu/วัน
ถ.เจริญนคร (ฝั่งเหนือ) (๔๐-๖๐ กม./ชม.)	๖๗,๐๐๐-๗๐,๐๐๐ pcu/วัน
ถ.เจริญนคร (ฝั่งใต้) (๔๐-๖๐ กม./ชม.)	๖๖,๓๐๐-๖๘,๑๐๐ pcu/วัน

ประเภทการโดยสารรถสาธารณะในพื้นที่	รถจักรยานยนต์รับจ้าง (๑๐ บาทขึ้นไป) รถสามล้อเครื่องรับจ้าง (๓๐ บาทขึ้นไป) รถกระบะป้อโดยสาร (๗-๑๐ บาท) รถโดยสารประจำทาง (๘-๒๓ บาท)		
ประเภทการเดินทางบน ถ.สมเด็จพระเจ้าพระยา	รถยนต์ส่วนบุคคล ๔๗,๐๐๐ คน/วัน รถสาธารณะ ๓๐,๐๐๐ คน/วัน		
ประเภทการเดินทางบน ถ.เจริญนคร	รถยนต์ส่วนบุคคล ๑๓๔,๐๐๐ คน/วัน รถสาธารณะ ๔๗,๐๐๐ คน/วัน		
สัดส่วนคาดการณ์การเดินทางโดยรถไฟฟ้า	เข้าสู่แหล่งพาณิชยกรรม ๒๔-๒๗%		
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง (กรณี ๑๕ บาทตลอดสาย)			
	Total Boarding (คน/วัน)		Max. Line Load (คน/ขม./ทิศทาง)
พ.ศ. ๒๕๖๑ – เปิด Phase I	๔๗,๓๐๐		๒,๓๗๐
พ.ศ. ๒๕๖๖ – เปิด Phase II	๘๑,๘๐๐		๓,๒๗๐
พ.ศ. ๒๕๗๑	๙๔,๒๐๐		๓,๕๔๐
พ.ศ. ๒๕๘๑	๑๑๓,๓๐๐		๔,๐๑๐
พ.ศ. ๒๕๙๑	๑๒๖,๕๐๐		๔,๓๕๐
การเดินทาง			
ระบบราง	ทางคู่ / จัดทุกสถานี		
Headway	๓ นาที (Peak) / ๕ นาที (Off-Peak)		
จำนวนรถที่ต้องการ – Phase I	๓ trains (๒ cars-train)		
จำนวนรถที่ต้องการ – Phase II	๕ trains (๒ cars-train)		
แนวเส้นทาง			
ระยะทาง – Phase I	๑.๗๒ กม. จำนวน ๓ สถานี (G๑-G๓) + Depot		
ระยะทาง – Phase I + Phase II	๒.๖๘ กม. จำนวน ๔ สถานี (G๑-G๔) + Depot		
สถานี	Chainage	Track Height (Above MSL)	ผู้โดยสารขึ้น (พ.ศ. ๒๕๙๐)
สถานีกรุงธนบุรี (G๑)	๐+๐๐๐	+๑๕.๓๐	๓๖,๒๓๖ คน/วัน
สถานีเจริญนคร (G๒)	๑+๑๑๓	+๑๕.๓๐	๔๘,๘๐๔ คน/วัน
สถานีคลองสาน (G๓)	๑+๖๔๕	+๑๙.๐๐	๒๖,๓๕๓ คน/วัน
สถานีประชาธิปก (G๔)	๒+๕๙๔	+๑๔.๑๐	๑๕,๐๘๗ คน/วัน
ประมาณราคา			
รายการ	Phase I		Phase I + Phase II
๑. General requirement	๒๑.๗ ล้านบาท		๓๙.๑ ล้านบาท
๒. งานรื้อย้ายสาธารณูปโภค	๑๐๙.๓ ล้านบาท		๒๔๗.๙ ล้านบาท

๓. ปรับปรุงถนนเดิม		๖.๐ ล้านบาท		๖.๐ ล้านบาท	
๔. โครงสร้างทางวิ่งยกระดับ		๔๗๙.๐ ล้านบาท		๗๓๓.๙ ล้านบาท	
๕. โครงสร้างสถานี		๕๖๔.๘ ล้านบาท		๗๑๘.๓ ล้านบาท	
๖. ค่าติดตั้งไฟฟ้า เครื่องกล ระบบควบคุม การเดินรถไฟฟ้า และระบบที่เกี่ยวข้อง		๖๓๒.๐ ล้านบาท		๘๔๒.๐ ล้านบาท	
๗. Rolling Stocks		๕๙๙.๘ ล้านบาท		๑,๑๐๑.๑ ล้านบาท	
๘. งานบริการที่ปรึกษาและคุมงาน		๑๐๐.๐ ล้านบาท		๑๕๗.๔ ล้านบาท	
๙. รวมมูลค่าลงทุน		๒,๕๑๒.๖ ล้านบาท (เฉลี่ย ๑,๔๖๑ ล้านบาท/กม.)		๓,๘๔๕.๖ ล้านบาท (เฉลี่ย ๑,๔๓๔ ล้านบาท/กม.)	
ค่า O&M (ค่าเดินรถ ค่าบุคลากร ค่าบำรุงรักษาโครงสร้าง และค่าบำรุงรักษารถไฟฟ้าและระบบรถไฟฟ้า)					
พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๖	พ.ศ. ๒๕๗๑	พ.ศ. ๒๕๗๖	พ.ศ. ๒๕๘๑	พ.ศ. ๒๕๘๖
๑๗๕ ล้านบาท	๒๕๙ ล้านบาท	๓๐๓ ล้านบาท	๗๓๓ ล้านบาท	๔๐๑ ล้านบาท	๔๕๔ ล้านบาท
ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และการเงิน (Base Case – เปิด Phase I พ.ศ. ๒๕๖๑ / เปิด Phase II พ.ศ. ๒๕๖๔ / ระยะเวลาโครงการ ๓๐ ปี / Fare ๑๕ บาทตลอดสาย)					
		IRR (%)	NPV (ล้านบาท)	B/C Ratio	
ดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจ		๒๘.๕	๔,๕๗๑	๒.๑	
ดัชนีชี้วัดทางการเงิน		๖.๓	๘๑๔	๑.๑	
ผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารบนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนหลัก พ.ศ. ๒๕๗๙ (กรณีมี/ไม่มี โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง)					
รถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ)		ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ๑.๙% จาก ๖๔๕,๓๗๕ คน/วัน เป็น ๖๕๗,๓๗๕ คน/วัน			
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ช่วงสะพานตากสิน - บางหว้า)		ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ๕.๐% จาก ๗๓๔,๔๐๐ คน/วัน เป็น ๗๗๐,๘๐๐ คน/วัน			
รถไฟฟ้าสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง - บางบอน - มหาชัย)		ปริมาณผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น ๒.๓% จาก ๕๙๗,๙๕๘ คน/วัน เป็น ๖๑๑,๙๕๘ คน/วัน			
ภาพรวม ๓ สาย + สายสีทอง		ปริมาณผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น ๘.๘% จาก ๑,๙๗๗,๗๓๓ คน/วัน เป็น ๒,๑๕๑,๐๓๓ คน/วัน			

ปัจจุบันพื้นที่จากการศึกษาปริมาณการจราจร ถนนเจริญนครในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ในพื้นที่จะมีการพัฒนาขนาดใหญ่ ทำให้เกิดปริมาณรถยนต์ที่จะเข้ามาในพื้นที่เพิ่มสูงชั่วโมงละประมาณ ๗,๓๐๐ คัน/ชั่วโมง ซึ่งถนนเจริญนครสามารถรองรับปริมาณรถได้เพียง ๖,๗๒๐ คัน/ชั่วโมง ทำให้การจราจรหนาแน่น หากมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าเป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน คาดว่าผู้ใช้รถประมาณ ๓๐-๔๐ % จะเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าทำให้ปริมาณรถลดลงเหลือประมาณ ๖๑๐๐ คัน/ชั่วโมง ซึ่งมีปริมาณที่น้อยกว่าปริมาณที่ถนนเจริญนครรองรับได้ การจราจรจึงน่าจะคล่องตัวกว่าถ้าหากมีโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าว

๕. ผลกระทบ...

๕. ผลกระทบ

เพื่อให้การศึกษาและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจุบัน รวมถึงพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาโครงการครบถ้วนและรอบด้าน ในการศึกษาจึงได้ดำเนินการประเมินผลกระทบต่อนปัจจัยสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมและคุณค่าทั้ง ๔ ประเภท ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ตลอดจนรวบรวมข้อวิตกกังวลใจของชุมชนท้องถิ่นที่ได้แสดงความคิดเห็นผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมต่าง ๆ ของโครงการมาประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปผลการศึกษาของปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญได้ ดังนี้

๕.๑ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ จำเป็นต้องออกแบบโครงสร้างให้รองรับกรณีเกิดธรณีพิบัติหรือแผ่นดินไหว ดังนั้น ในภาพรวมของพื้นที่โครงการจึงมีโอกาสจะได้รับผลกระทบจากแผ่นดินไหวในระดับน้อยมากถึงไม่มีผลกระทบในระยะก่อสร้าง อีกทั้งโครงสร้างตอม่อไม่ได้อยู่ในแหล่งน้ำผิวดิน หรือทางระบายน้ำสาธารณะ และคุณภาพน้ำในปัจจุบันมีสภาพเสื่อมโทรม และใช้เพื่อการระบายน้ำ จึงไม่มีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์หรือคุณภาพน้ำผิวดิน รวมถึงกำหนดมาตรการป้องกัน กำแพง และลดผลกระทบจากการก่อสร้างให้น้อยที่สุด เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นและควบคุมให้ค่าความเข้มข้นฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศให้มีค่าต่ำที่สุด และควบคุมให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน กำแพง และลดผลกระทบที่กำหนดอย่างเคร่งครัด เนื่องจากชุมชนที่อยู่อาศัยในระยะ ๕๐๐ เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างอาจได้รับผลกระทบที่เกิดจากเสียงในขณะที่ทำการก่อสร้างได้ จึงเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง

โครงการได้กำหนดใช้การเจาะเสาเข็มแทนการตอกเสาเข็มขณะที่กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดระดับความสั่นสะเทือนสูงต้องดำเนินการในระยะเวลาที่สั้นที่สุด และจำเป็นต้องแจ้งให้ชุมชนบริเวณใกล้เคียงรับทราบก่อน รวมถึงต้องดำเนินการในช่วงเวลา ๘.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. เท่านั้น ดังนั้นผลกระทบจากความสั่นสะเทือนในช่วงก่อสร้างจึงอยู่ในระดับน้อยและที่ยอมรับได้

๕.๒ คุณค่าต่อการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ จะมีผลกระทบในระดับน้อยต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในภาพรวม ซึ่งในด้านการคมนาคมขนส่ง โครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งเฉพาะในช่วงระยะก่อสร้างเท่านั้น ซึ่งผลกระทบทางลบอยู่ในระดับปานกลาง โดยที่หลังจากการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ จะไม่ได้รับผลกระทบจากการสูญเสียพื้นที่ผิวดินเดิม เนื่องจากโครงสร้างทางยกระดับและสถานีส่วนใหญ่จะก่อสร้างบนพื้นที่เกาะกลางของถนนเดิมเป็นหลัก ประกอบกับรูปแบบโครงการเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดรองที่มีรูปแบบโครงสร้างมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก สามารถที่จะก่อสร้างบนพื้นที่เกาะกลางและทางเท้าได้ จึงทำให้ไม่กระทบกับจำนวนช่องจราจรบนถนนเดิม นอกจากนี้ เมื่อเปิดให้บริการโครงการ จะทำให้ภาพรวมของปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมมีความคล่องตัวสูงขึ้น หรือมีการติดขัดน้อยลง โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (๐๘.๐๐ - ๐๙.๐๐ น.) และชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (๑๗.๐๐ - ๑๘.๐๐ น.) เนื่องจากประชาชนและผู้ใช้นั้นบางส่วนเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนของโครงการ เพราะสามารถกำหนดระยะเวลาในการเดินทางได้แน่นอน และใช้ระยะเวลาในการเดินทางเร็วมากขึ้น จึงเป็นผลกระทบในด้านบวก

๕.๓ คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ในระยะก่อสร้างอาจเกิดผลกระทบต่อความขัดแย้งระหว่างประชาชนในชุมชน ผู้สัญจรผ่านไปมา และคนงานก่อสร้าง ความเดือดร้อนรำคาญและความไม่สะดวกสบาย และการประกอบธุรกิจการค้าและบริการ แต่ในระยะดำเนินการ การพัฒนาโครงการช่วยให้การเดินทางมีความสะดวกมากขึ้น จึงไม่ให้เกิดการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์แนวตั้ง อาทิ อาคารสูง (คอนโดมิเนียม โรงแรม) เพิ่มขึ้น

จึงควรมี...

จึงควรมีการปรับเปลี่ยนข้อกำหนดในการวางผังเมืองใหม่ เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์ การสำรวจทางโบราณคดีในพื้นที่โครงการ พบศาสนสถานและอาคารสถาปัตยกรรมในพื้นที่ทั้งสิ้น ๖๕ แห่ง โดยแบ่งตามพื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ๑๙ แห่ง และฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ๔๖ แห่ง ซึ่งในระยะห่าง ๐.๐ - ๑๐๐ เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ทั้งหมด ๒ แห่งเท่านั้น จำแนกเป็นศาสนสถาน ๑ แห่ง คือ วัดสุวรรณาราม และอาคารสถาปัตยกรรม ๑ แห่ง คือ สถาบันจิตเวชศาสตร์สมเด็จเจ้าพระยา (โรงพยาบาลสมเด็จเจ้าพระยา) อย่างไรก็ตาม ในระยะ ๑๐๐ เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ พบโบราณสถานที่ควรให้ความสำคัญเพิ่มอีก ๒ แห่ง ได้แก่ วัดอนงคารามวรวิหาร และ วัดพิชยดิการาม (วัดพิชัยญาติ) ซึ่งการก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งยกระดับและสถานีรถไฟฟ้าไม่มีผลกระทบต่อ การสูญเสียพื้นที่แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์ เนื่องจากบริเวณก่อสร้างทั้งหมดเป็นพื้นที่ ทางเท้าและ เกาะกลางของโครงข่ายถนน เมื่อเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าของโครงการจะมีระดับสันสเทียอนมีค่าอยู่ในช่วง ๐.๐๐๐๑๕ มิลลิเมตรต่อวินาที อยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อโบราณสถาน โบราณวัตถุ อาคารหรือสิ่ง ปลูกสร้างในลักษณะอื่นใด ที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม (เกณฑ์กำหนดค่าความเร็ว อนุภาคสูงสุด ๓ มิลลิเมตรต่อวินาที) จึงไม่มีผลกระทบ

๕.๔ สรุปแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพิจารณากำหนด แผนติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิป) ประกอบด้วยแผนงานรวมทั้งสิ้น ๕ แผนงาน มีงบประมาณครอบคลุมระยะสร้าง ๒ ปี และระยะดำเนินการ ๓๐ ปี รวม ๑๙.๐๕ ล้านบาท ได้แก่

- แผนการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ
- แผนการติดตามตรวจสอบด้านเสียง
- แผนการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน
- แผนการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง
- แผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม

รายละเอียดของแต่ละแผน ประกอบด้วย หลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ พื้นที่ ดำเนินการติดตามตรวจสอบ วิธีการและระยะเวลาดำเนินการ หน่วยงานรับผิดชอบ และงบประมาณของแผน ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิป)

๖. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

ระยะที่ ๑ มูลค่าโครงการเท่ากับ	๒,๕๑๒.๖๐ ล้านบาท
ระยะที่ ๒ มูลค่าโครงการเท่ากับ	๑,๓๓๓.๑๐ ล้านบาท
รวมมูลค่าโครงการทั้งสิ้น	๓,๘๔๕.๗๐ ล้านบาท

โดยแหล่งที่มาของเงินทุน กรุงเทพมหานครให้บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ซึ่งเป็นวิสาหกิจ ของกรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินการ

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงมหาดไทยพิจารณาแล้ว เห็นว่าโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิป) มีความเหมาะสมเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ช่วยอำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ช่วยยกระดับพัฒนา คุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้นและเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง และทางรถ

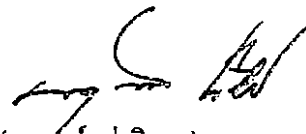
ที่มีอยู่เดิม ซึ่งจะส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชนได้มากขึ้น มีความยาวของแนวเส้นทาง แบ่งออกเป็น ๒ ระยะ รวมระยะทางทั้งสิ้น ๒.๖๘ กิโลเมตร โดยระยะที่ ๑ ช่วงถนนกรุงธนบุรี แยกคลองสาน (BTS กรุงธนบุรี - โรงพยาบาลตากสิน) รวมระยะทาง ๑.๓๒ กิโลเมตร และระยะที่ ๒ ช่วงถนนสมเด็จพระเจ้าอยุธยา ถึงถนนประชาธิปไตย (โรงพยาบาลตากสิน - วัดอนงคารามวรวิหาร) รวมระยะ ๐.๙๖ กิโลเมตร ซึ่งโครงการดังกล่าว ทำให้เชื่อมต่อระบบการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ สำหรับพื้นที่เขตคลองสานในปัจจุบันมีโครงการระบบขนส่ง ๓ เส้นทางได้แก่ ๑) รถไฟฟ้า BTS สายสีลม และส่วนต่อขยาย ซึ่งได้เปิดให้บริการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ๒) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) จะมีแผนการขออนุมัติการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ๓) รถไฟฟ้าสายสีแดง (หัวลำโพง - บางบอน - มหาชัย) ที่จะมีแผนก่อสร้างในอนาคตโดยรถไฟฟ้าทั้ง ๓ สาย จะเป็นแกนหลักสำคัญในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนของประชาชนฝั่งธนบุรีไปยังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของฝั่งพระนคร ดังนั้นจึงเห็นควรให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อโปรดพิจารณา ดังนี้

๑. ให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปไตย)

๒. ขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ ที่กำหนดให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต้องสร้างเป็นระบบใต้ดินในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวในบริเวณ ๒๕ ตารางกิโลเมตร (พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลเอก 
(อนุพงษ์ เผ่าจินดา)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

กรุงเทพมหานคร
สำนักการจราจรและขนส่ง
โทร / โทรสาร ๐ ๒๓๕๔ ๑๒๒๗