

ด่วนที่สุด

ที่ มท ๐๑๐๐/๒๖๗๕๐



กระทรวงมหาดไทย

ถนนอัษฎางค์ กทม. ๑๐๒๐๐

๙ ธันวาคม ๒๕๕๙

สัด 3/419

9 ธค 59

11.204.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ✓

รหัสเรื่อง : ส22393

รับที่ : ๑19125/59

วันที่ : 09 ธ.ค. 59 เวลา : 10:56

เรื่อง ขอความเห็นชอบยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ เรื่อง พื้นที่
ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. เอกสารประกอบการพิจารณาโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง

จำนวน ๑๐๐ เล่ม

ด้วยกระทรวงมหาดไทยขอเสนอเรื่อง ขอความเห็นชอบยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ เรื่อง พื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน โครงการ
ระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) มาเพื่อคณะรัฐมนตรี
พิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอ เรื่องและการประชุม
คณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) (๙) และ (๑๓) ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) กำกับ
การบริหารราชการกระทรวงมหาดไทยได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ความเป็นมาของเรื่องที่เสนอ

๑.๑.๑ กรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานการจราจรและขนส่งได้ดำเนินงานโครงการศึกษา
ความเหมาะสมจัดทำรูปแบบและจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชน โดยเป็น
ระบบขนส่งมวลชนขนาดรองที่ส่งเสริมการเดินทางให้เข้าถึงระบบขนส่งขนาดใหญ่ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร
ในพื้นที่เขตคลองสานตามแนวถนนเจริญนครและบริเวณถนนใกล้เคียง

๑.๑.๒ กระทรวงมหาดไทย โดยกรุงเทพมหานคร ได้มีหนังสือที่ มท ๐๑๐๐ /๑๒๓๘๓
ลงวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๙ นำเรียนรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) พิจารณาให้ความ
เห็นชอบ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ดังนี้

๑) เห็นชอบให้กรุงเทพมหานครดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง
สายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก)

๒) ขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ ที่กำหนด
ให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต้องสร้างเป็นระบบใต้ดินในบริเวณพื้นที่ส่วนกลาง
ภายในบริเวณ ๒๕ ตารางกิโลเมตร (พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์)

ซึ่งรองนายกรัฐมนตรี(พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) ได้ให้ความเห็นชอบตามที่
กระทรวงมหาดไทยเสนอ และกระทรวงมหาดไทยได้มีหนังสือที่ มท ๐๑๐๐/๑๓๐๙๗ ลงวันที่ ๑ สิงหาคม
๒๕๕๙ เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อให้ นำกราบบังคมทูลรายงานนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา
ให้ความเห็นชอบโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขต
คลองสาน - ประชาธิปก)

/๑.๑.๓ สำนักงาน ...

๑.๑.๓ สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๓๓๗๗ ลงวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๕๙ เรียน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร กรณีขอความเห็นชอบ ดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ - สำนักงานเขต คลองสาน - ประชาธิปก) ว่า คณะรัฐมนตรี ได้ประชุมเมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๙ และมีมติ ดังนี้

๑) เห็นชอบให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) โดยให้กรุงเทพมหานคร นำโครงการดังกล่าวเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรพิจารณาความเหมาะสมของโครงการฯ เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาการระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ ๒ ตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๙ และให้กระทรวงมหาดไทย โดยกรุงเทพมหานครรับความเห็นของกระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานปรมาณู สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประธานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก และประธานกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๒) ให้กรุงเทพมหานครดำเนินการออกแบบในรายละเอียดของโครงการฯ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของรัฐและประชาชนในด้านต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม การอนุรักษ์สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ รูปแบบการลงทุน ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ เรื่อง พื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน ให้กระทรวงมหาดไทยโดยกรุงเทพมหานครนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีหรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

๑.๒.๑ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ เรื่อง พื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน ซึ่งสรุปให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ต้องสร้างเป็นระบบใต้ดินในบริเวณพื้นที่ส่วนกลางภายในบริเวณ ๒๕ ตารางกิโลเมตร และควรเป็นระบบใต้ดินในพื้นที่ ๘๗ ตารางกิโลเมตร ภายในขอบเขตถนนวงแหวนรอบใน (ถนนรัชดาภิเษก)

๑.๒.๒ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ ได้มีมติรับทราบรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ มีมติเห็นชอบในหลักการให้หน่วยงานท้องถิ่นสามารถดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางขนาดรองในพื้นที่ ความรับผิดชอบของหน่วยงานเอง ที่มีแนวสายทางนอกเหนือและไม่เข้าซ้อนทับโครงข่ายจากที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทในระยะเวลา ๑๐ ปีแรก (ปี ๒๕๖๒) ให้สามารถดำเนินการได้ กรณีที่เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนสายรองที่มีปริมาณผู้โดยสารในปีที่เริ่มเปิดดำเนินการต่ำกว่า ๘,๐๐๐ คน/ชั่วโมง/ทิศทาง ทั้งนี้ โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เพื่อให้เกิดการบูรณาการโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ระบบตัวร่วม โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม อันเป็นประโยชน์แก่ประชาชน ซึ่งโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) ไม่เข้าซ้อนทับโครงข่ายที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทในระยะ ๑๐ ปีแรก (ปี ๒๕๖๒)

๑.๒.๓ มติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๙ รับทราบการดำเนินการศึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง และให้กรุงเทพมหานครดำเนินการโครงการดังกล่าว ตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ และมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาความเหมาะสมของโครงการเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาการระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ ๒ ต่อไป

๑.๒.๔ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๙ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติโดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จึงมีคำสั่งดังต่อไปนี้

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

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๙ เห็นชอบให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) และให้ออกแบบในรายละเอียดของโครงการฯ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของรัฐและประชาชนในด้านต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม การอนุรักษ์สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ รูปแบบการลงทุน และหากมีความจำเป็นต้องยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ เรื่อง พื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน ให้กระทรวงมหาดไทยโดยกรุงเทพมหานครนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง ใช้โครงสร้างรูปแบบเป็นทางยกระดับ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ เรื่อง พื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

ความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง

๓.๑ ปัญหาของการจราจรที่เกิดจากการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่บริเวณถนนเจริญนคร ซึ่งมีความสามารถในการรองรับปริมาณรถได้ ๖,๗๒๐ คันต่อชั่วโมง โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ หากไม่มีการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีทองจะทำให้มีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็น ๗,๓๐๐ คันต่อชั่วโมง สูงกว่าความสามารถในการรองรับของถนนเจริญนครประมาณร้อยละ ๘ หากมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีทองจะช่วยลดปริมาณรถยนต์บนถนนเจริญนครเหลือประมาณ ๖,๑๐๐ คันต่อชั่วโมง ซึ่งต่ำกว่าระดับความสามารถในการรองรับปริมาณรถยนต์

๓.๒ รองรับการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้า ๓ สาย ดังนี้ (๑) รถไฟฟ้า BTS สายสีลมส่วนต่อขยายที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน (๒) รถไฟฟ้าสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง - บางบอน - มหาชัย) และ (๓) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) ที่มีการอนุมัติแผนก่อสร้างในปี ๒๕๕๘ และคาดว่าจะเปิดเดินรถในปี ๒๕๖๕ อันจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการระบบรถไฟฟ้า

๔. สาระสำคัญ

ในดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๙ ที่มอบให้กรุงเทพมหานครออกแบบในรายละเอียดของโครงการฯ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของรัฐและประชาชนในด้านต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ นั้น กรุงเทพมหานครได้ทำการศึกษาปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในด้านต่าง ๆ อย่างครบถ้วน ดังนี้

/๔.๑ ด้านทรัพยากร ...

๔.๑ ด้านทรัพยากรทางกายภาพ ได้คำนึงถึงเรื่องการรองรับแผ่นดินไหว คุณภาพน้ำผิวดิน การระบายน้ำสาธารณะ ฝุ่นละออง เสียง และการสั่นสะเทือน

๔.๒ ด้านการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้คำนึงถึงผลกระทบต่อการจราจร ทั้งในระหว่าง การก่อสร้าง และผลกระทบซึ่งเป็นไปในทางที่ดีขึ้นจากการมีระบบรถไฟฟ้าสายสีทอง

๔.๓ ด้านคุณภาพชีวิต ได้คำนึงถึงผลกระทบต่อชุมชน การใช้ชีวิตของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งผู้พักอาศัยและผู้ประกอบการค้าในบริเวณโครงการฯ และผลดีในการพัฒนาที่ดินที่จะตามมาจากการมี โครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีทอง รวมถึงการคำนึงถึงโบราณสถานต่างๆ ที่อยู่บริเวณโครงการฯ โดยผลกระทบ จากโครงการฯ ที่ก่อให้เกิดการสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ก่อผลกระทบเสียหายต่อโบราณสถาน

๔.๔ ด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะได้มีการตรวจสอบผลกระทบ ในด้านต่าง ๆ เช่น คุณภาพอากาศ เสียง การสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง ด้านเศรษฐกิจและสังคม อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการฯ

๕. ความเห็นชอบหรือการอนุมัติของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง

กรุงเทพมหานครได้ประสานการดำเนินงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๙ แล้ว มีผลการพิจารณาของหน่วยงานต่างๆ ดังนี้

๕.๑ กระทรวงการคลัง

ความเห็น ให้กรุงเทพมหานครดำเนินโครงการฯ และยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ ที่กำหนดให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนต้องสร้างเป็นระบบใต้ดิน ในพื้นที่บริเวณ ๒๕ ตารางกิโลเมตร (พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์) และได้เห็นชอบการดำเนินโครงการฯ แล้ว

๕.๒ กระทรวงคมนาคม

ความเห็น

(๑) ให้พิจารณาการออกแบบ การก่อสร้างสถานีที่จะมีการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้า สายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง - มหาชัย) บริเวณสถานีคลองสาน และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) บริเวณสถานีประชาธิปไตย

(๒) ให้พิจารณาความเป็นไปได้ ที่จะพัฒนาจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ บริเวณสถานีสะพานพุทธ

(๓) ให้พิจารณาการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและใช้ระบบตั๋วร่วมในโครงการ

(๔)ให้นำเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่าก่อน ดำเนินการ

(๕) ให้พิจารณาโครงการให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

ผลดำเนินการ โดยสำนักการจราจรและขนส่งได้มีหนังสือถึงหน่วยงาน ดังนี้

(๑) แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณา ว่าต้องนำเข้าคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่าหรือไม่อย่างไร และสำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีหนังสือ ที่ ทส ๑๐๐๗.๔/๑๓๔๓๒ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ แจ้งว่า พื้นที่โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขต คลองสาน - ประชาธิปไตย) ไม่อยู่ในพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์

(๒) ประธานกระทรวงคมนาคม เพื่อเข้าชี้แจงรายละเอียดเรื่องโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและระบบตัวร่วมในโครงการ โดยที่ประชุมได้รับทราบการชี้แจงของกรุงเทพมหานคร และให้กรุงเทพมหานครรับความคิดเห็นของที่ประชุมไปดำเนินการ และกรณีการใช้โครงสร้างร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง ให้ประธานการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และมอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยประสานกรุงเทพมหานครในการออกแบบออกแบบจุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีทองกับรถไฟฟ้าสายสีแดง

๕.๓ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ความเห็น ให้กรุงเทพมหานคร ต้องเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และให้เสนอในชั้นขออนุมัติโครงการ

ผลดำเนินการ

สำนักงานการจราจรและขนส่งมีหนังสือ ที่ กท ๑๖๐๕/๘๖๒ ลงวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำส่งรายงานชี้แจงเพิ่มเติมครั้งที่ ๒ แล้ว คาดว่าจะนัดประชุมชี้แจงรายละเอียดภายในเดือนธันวาคม ๒๕๕๙

๕.๔ สำนักงบประมาณ

ความเห็น เห็นชอบให้กรุงเทพมหานครดำเนินโครงการฯ และยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ ที่กำหนดให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนต้องสร้างเป็นระบบใต้ดินในพื้นที่บริเวณ ๒๕ ตารางกิโลเมตร (พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์)

ผลดำเนินการ เห็นชอบให้กรุงเทพมหานครดำเนินการแล้ว

๕.๕ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ความเห็น

(๑) ให้เสนอสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาความเหมาะสมเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งมวลชนทางรางฯ ระยะที่ ๒

(๒) ให้พิจารณาศึกษาเปรียบเทียบความเหมาะสมของรูปแบบการลงทุนระหว่างรัฐดำเนินการเอง หรือการให้เอกชนร่วมลงทุน

(๓) ในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่า ให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนมีความเหมาะสม เห็นควรให้ปฏิบัติตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๕๖

ผลดำเนินการ

(๑) สำนักงานการจราจรและขนส่งมีหนังสือ ที่ กท ๑๖๐๕/๘๓๖ ลงวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๙ แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อบรรจุโครงการฯ ในแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งมวลชนทางรางฯ ระยะที่ ๒

(๒) นำเสนอรายละเอียดโครงการฯ ให้สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐทราบในเบื้องต้นแล้ว และได้มีหนังสือประสานแจ้งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามหนังสือ ที่ กท ๑๖๐๕/๙๕๕ ลงวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

๕.๖ คณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ

ความเห็น เห็นชอบให้กรุงเทพมหานครดำเนินโครงการฯ และยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ ที่กำหนดให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนต้องสร้างเป็นระบบใต้ดินในพื้นที่บริเวณ ๒๕ ตารางกิโลเมตร (พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์)

ผลดำเนินการ เห็นชอบให้กรุงเทพมหานครดำเนินการแล้ว

๕.๗ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

ความเห็น

(๑) ให้เสนอสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาความเหมาะสม เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ฯ ระยะที่ ๒

(๒) ในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่า เข้าข่ายการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน เห็นควรให้ปฏิบัติตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

(๓) การขออนุมัติยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ ที่กำหนดให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนต้องสร้างเป็นระบบใต้ดินในพื้นที่บริเวณ ๒๕ ตารางกิโลเมตร (พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์) ให้พิจารณาร่วมกับกระทรวงคมนาคมอย่างรอบคอบ

ผลดำเนินการ

(๑) สำนักการจราจรและขนส่งมีหนังสือ ที่ กท ๑๖๐๕/๘๓๖ ลงวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๙ แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อพิจารณาบรรจุโครงการฯ ในแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ฯ ระยะที่ ๒

(๒) สำนักการจราจรและขนส่งมีหนังสือ ที่ กท ๑๖๐๕/๘๙๖ ลงวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ แจ้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เพื่อขอหารือการดำเนินโครงการฯ และในประเด็นว่าโครงการ ฯ เข้าพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ หรือไม่อย่างไร

๕.๘ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

ความเห็น

(๑) ให้เสนอสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาความเหมาะสม เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ฯ ระยะที่ ๒

(๒) ให้พิจารณาการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและใช้ระบบตั๋วร่วมในโครงการ

ผลดำเนินการ สำนักการจราจรและขนส่งมีหนังสือ ที่ กท ๑๖๐๕/๘๓๖ ลงวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๙ แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาบรรจุโครงการฯ ในแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ฯ ระยะที่ ๒

๕.๙ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ความเห็น ให้เสนอสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาความเหมาะสม เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ฯ ระยะที่ ๒ และพิจารณาการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและใช้ระบบตั๋วร่วมในโครงการ

ผลดำเนินการ สำนักการจราจรและขนส่งมีหนังสือ ที่ กท ๑๖๐๕/๘๓๖ ลงวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๙ แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร บรรจุโครงการฯ ในแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ฯ ระยะที่ ๒

๖. รูปแบบการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง

การออกแบบรายละเอียดของโครงการ ฯ ได้ออกแบบให้เชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง - มหาชัย) บริเวณสถานีคลองสาน การออกแบบโครงสร้างให้ใช้ผิวการจราจรน้อยที่สุดเพื่อลดปัญหาการจราจรบริเวณถนนเจริญนครและถนนกรุงธนบุรี มีการออกแบบรูปลักษณะสถานีให้สอดคล้องกับกายภาพของถนนเจริญนคร โดยได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างระหว่างระบบขนส่งใต้ดินกับรูปแบบการยกระดับ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ เรื่อง พื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน ดังนี้

ตารางการเปรียบเทียบรูปแบบระบบการขนส่งมวลชน

ประเด็น	ระบบขนส่งใต้ดิน	ระบบขนส่งขนาดรองรูปแบบยกระดับ
ลักษณะโครงการ	โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี – สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) ระยะทาง ๒.๗๒ กิโลเมตร จำนวน ๔ สถานี เปิดบริการ พ.ศ.๒๕๖๑ ปริมาณผู้โดยสาร ๔๗,๓๐๐ คนต่อวัน ระบบรถไฟฟ้า Automatic Guideway Transit (ล้อยาง) รองรับผู้โดยสารสูงสุดในปีที่ ๓๐ ของโครงการ ได้ไม่น้อยกว่า ๔,๓๕๐ คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ความถี่การเดินรถสูงสุด ๓ นาที	
ด้านวิศวกรรม		
๑. ต้นทุนค่าก่อสร้าง	๓,๕๐๐-๔,๕๐๐ ล้านบาท/กม.	๑,๒๐๐-๑,๖๐๐ ล้านบาท/กม.
๒. ความจุระบบ	๔๐,๐๐๐ – ๕๐,๐๐๐ คน/ชม./ทิศทาง	๑๕,๐๐๐ – ๒๕,๐๐๐ คน/ชม./ทิศทาง
๓. ต้นทุนค่าดำเนินการ	๒.๐ – ๒.๕ บาท/คน-กม.	๑.๕ – ๒.๐ บาท/คน-กม.
๔. ความยากง่ายในการก่อสร้าง	- ยากมากเพราะจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีซับซ้อนใช้เครื่องเจาะขนาดใหญ่ในการทำอุโมงค์และการวางระบบรางใต้ดินตำแหน่งสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงที่อยู่ลึกมากทำให้ใช้ระยะเวลาก่อสร้างที่นานต้องปิดการจราจรบริเวณการก่อสร้างสถานีปิดช่องจราจรประมาณ ๔-๖ ช่องระยะเวลาประมาณ ๒๔-๓๐ เดือน	- เทคโนโลยีไม่ซับซ้อนจำเป็นต้องจัดการจราจรระหว่างการทำโครงสร้างเสาเข็มและตอม่อต้องการพื้นที่ก่อสร้างกว้างประมาณ ๙-๑๐ เมตร แต่ส่วนโครงสร้างเสาและคานสามารถหล่อสำเร็จจากโรงงานแล้วนำมาประกอบในสถานที่ก่อสร้างปิดช่องจราจรประมาณ ๑-๒ ช่องประมาณ ๘-๑๐ เดือน
๕. ความยุ่งยากในการย้ายสาธารณูปโภค	- ไม่สามารถทำได้โดยเฉพาะตามแนวถนนเจริญนคร จากแยกคลองสานถึงแยกกรุงธนบุรี ระยะทาง ๙๐๐ เมตร เพราะได้ถนนประมาณ ๒ เมตร มีท่อส่งน้ำประปาขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ๑.๕ เมตร รับน้ำประปาจากโรงผลิตน้ำบางเขนส่งไปยังโรงจ่ายหลักราษฎร์บูรณะประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.ต่อวันเพื่อจ่ายน้ำให้ประชาชนฝั่งธนบุรีประมาณ ๑ ล้านคนต่อวัน หากต้องก่อสร้างรถไฟฟ้าเป็นแบบใต้ดินตามแนวถนนเจริญนคร ต้องรื้อย้ายท่อส่งน้ำหลักดังกล่าวที่บริเวณสถานีเพราะต้องขุดเปิดและก่อสร้างสถานีไม่สามารถหลบเลี่ยงได้	- ปานกลาง เพราะต้องย้ายสาธารณูปโภค (ไฟฟ้า คมนาคม สื่อสาร ท่อจ่ายน้ำประปา) ที่บริเวณที่ตั้งสถานีโดยเฉพาะบันไดทางขึ้นทางลง และตำแหน่งลิฟต์

ตารางการเปรียบเทียบรูปแบบระบบการขนส่งมวลชน

ประเด็น	ระบบขนส่งใต้ดิน	ระบบขนส่งขนาดรองรูปแบบยกระดับ
๖. ความสามารถในการเชื่อมต่อระบบ	- ไม่สะดวกในการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีธนบุรี - สะดวกในการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดง (ในกรณีที่ระบบใต้ดิน) และรถไฟฟ้าสีม่วง	- สะดวกในการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีธนบุรีซึ่งเป็นจุดถ่ายเทการเดินทางที่สำคัญ มีปริมาณผู้โดยสารสูง - ไม่สะดวกในการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดง (ในกรณีที่ระบบใต้ดิน) และรถไฟฟ้าสีม่วง
๗. การทดแทนชิ้นส่วนอุปกรณ์ระหว่างผู้ผลิตและความเป็นเอกสิทธิ์ของระบบ	- ปานกลางเพราะอุปกรณ์ส่วนใหญ่เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน	- ปานกลางเพราะอุปกรณ์ส่วนใหญ่เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน
๘. การอพยพผู้โดยสารเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- ปานกลางเพราะสามารถอพยพออกจากตัวรถและเดินไปยังสถานีใกล้เคียงได้ทันทีแต่ค่อนข้างลำบากในการอพยพขึ้นบนผิวดิน	- ปานกลางเพราะสามารถอพยพออกจากตัวรถและเดินไปยังสถานีใกล้เคียงได้ทันที

๗. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

๗.๑ รูปแบบการดำเนินโครงการฯ ได้มีการศึกษารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการฯ ซึ่งที่ปรึกษาได้ทำการประเมินทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ โดยรูปแบบทางเลือกในการดำเนินโครงการฯ สามารถแบ่งได้เป็น ๒ แนวทางหลัก ได้แก่

๗.๑.๑ รูปแบบที่ ๑ กรุงเทพมหานครร่วมลงทุนกับเอกชน จากการศึกษาพบว่า มีอัตราผลตอบแทนทางการเงินประมาณร้อยละ ๘.๒๘ โดยที่กรุงเทพมหานครจำเป็นต้องให้เงินสนับสนุนปีละประมาณ ๒๐๐ ล้านบาท เป็นระยะเวลา ๑๐ ปี จึงจะมีผลตอบแทนทางการเงินใกล้เคียงต้นทุนทางการเงินถัวเฉลี่ยร้อยละ ๘.๕ และมีความเป็นไปได้ในการลงทุน ทั้งนี้รูปแบบนี้จะเป็นภาระทางงบประมาณของกรุงเทพมหานคร

๗.๑.๒ รูปแบบที่ ๒ กรุงเทพมหานครลงทุนเองทั้งหมด จากการศึกษาพบว่า มีอัตราผลตอบแทนทางการเงินประมาณร้อยละ ๑๒.๘๓ โดยกรุงเทพมหานครมอบหมายให้ วิสาหกิจของกรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินการจัดหาเงินลงทุน ออกแบบ จัดจ้างผู้รับเหมางานโยธา ระบบรถไฟฟ้า และบริหารจัดการเดินรถและจัดเก็บค่าโดยสาร เพื่อนำมาใช้ในการบริหารจัดการตลอดระยะเวลาการมอบหมายเป็นระยะเวลา ๓๐ ปี และให้วิสาหกิจของกรุงเทพมหานครพิจารณาแหล่งเงินทุนโดยการกู้ยืม และการเสนอขายสื่อโฆษณาบริเวณสถานีของโครงการฯ ซึ่งปรากฏว่ามีภาคเอกชนสนใจขอซื้อสื่อโฆษณาระยะยาว ๓๐ ปี เป็นเงินประมาณ ๒,๐๘๐ ล้านบาท ทำให้กรุงเทพมหานครสามารถดำเนินโครงการฯ ได้ โดยไม่ต้องกู้ยืมเงินจากแหล่งอื่น และทำให้มีความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการฯ รวมถึงกรุงเทพมหานครสามารถประหยัดต้นทุนในการดำเนินโครงการฯ ได้มากกว่าการให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน และมีผลตอบแทนทางการเงินสูงกว่าต้นทุนทางการเงินถัวเฉลี่ยร้อยละ ๓.๙๖ ซึ่งจะไม่เกิดภาระทางการเงินในระยะยาวต่อกรุงเทพมหานคร โดยมีแนวทางในการดำเนินการ ดังนี้

/๑) กรุงเทพมหานคร...

๑) กรุงเทพมหานครจะเข้าทำบันทึกข้อตกลงเพื่อมอบหมายให้ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด (ซึ่งเป็นวิสาหกิจของกรุงเทพมหานคร) มีสิทธิในการดำเนินโครงการฯ ซึ่งรวมถึง การออกแบบ การก่อสร้าง การให้บริการ การบำรุงรักษา และจัดเก็บรายได้จากการดำเนินโครงการฯ และการประกอบกิจการเชิงพาณิชย์ในโครงการฯ เป็นระยะเวลา ๓๐ ปี นับตั้งแต่วันเริ่มให้บริการโครงการฯ

๒) ภายหลังจากได้รับการมอบหมายตามบันทึกข้อตกลงดังกล่าว บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด จะดำเนินโครงการฯ ด้วยตนเอง ไม่มีการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการฯ (ซึ่งรวมถึงการออกแบบ การก่อสร้าง การให้บริการและการบำรุงรักษา) และอาศัยแหล่งเงินทุนจาก บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด

๓) ในการจัดหาแหล่งเงินทุนและการบริหารทางการเงินเพื่อทำโครงการฯ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด มีแนวทางดำเนินการโดยอาศัยแหล่งเงินทุนจาก บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ซึ่งแหล่งเงินทุนส่วนหนึ่งจะมาจากรายได้ที่เกิดจากการดำเนินโครงการฯ และรายได้ที่เกิดจากการประกอบกิจการเชิงพาณิชย์ในโครงการฯ

ทั้งนี้ แหล่งเงินทุนที่จะนำมาใช้ในช่วงพัฒนาโครงการฯ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด จะใช้รายได้ในอนาคตที่จะเกิดขึ้นจากการประกอบกิจการเชิงพาณิชย์ในโครงการฯ มาดำเนินการ โดยบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด จะเข้าทำสัญญาซื้อขายสื่อโฆษณาบางส่วนโครงการฯ กับผู้สนใจลงสื่อโฆษณาในโครงการฯ โดยผู้สนใจดังกล่าวจะสามารถลงสื่อโฆษณาบางส่วนโครงการฯ ได้ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาดังกล่าว

๗.๒ สำนักการจราจรและขนส่ง และบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ได้พิจารณาร่วมกันแล้ว เห็นว่า โครงการทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาแหล่งเงินทุนและการบริหารทางการเงิน เพื่อดำเนินโครงการฯ ในประเด็นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มี ดังนี้

๗.๒.๑ โครงการบันทึกข้อตกลงมอบหมาย โดยสำนักการจราจรและขนส่ง และ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด มีความเห็นร่วมกันว่า การเข้าทำบันทึกข้อตกลงมอบหมายกับ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ไม่เข้าข่ายต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพราะ โครงการนี้เป็นการเข้าทำระหว่างหน่วยงานของรัฐกับหน่วยงานของรัฐ เนื่องจาก บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด มีสถานะไม่ใช่ “เอกชน” ตามคำจำกัดความที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เป็นวิสาหกิจมหาชนท้องถิ่นของ กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันกรุงเทพมหานครถือหุ้นอยู่ในบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เป็นจำนวนร้อยละ ๙๙.๙๘

ฉะนั้น เมื่อบันทึกข้อตกลงมอบหมายนี้เป็นธุรกรรมระหว่างหน่วยงานของรัฐ กับหน่วยงานของรัฐ แม้ว่าสาระสำคัญในบันทึกข้อตกลงนี้จะเป็นการมอบหมายสิทธิในการดำเนินโครงการฯ ซึ่งเป็นกิจการของรัฐก็ไม่ทำให้ต้องมีการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ทั้งนี้ ความเห็นดังกล่าวสอดคล้องกับความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องเสร็จที่ ๒๒๒/ ๒๕๕๐ ซึ่งเคยวินิจฉัยว่าธุรกรรมที่กรุงเทพมหานครมอบหมายให้บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด จัดทำบริการสาธารณะไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ และการที่ กรุงเทพมหานครหรือบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด จะว่าจ้างให้เอกชนเดินรถไฟฟ้าตามโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายและให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) โดยกรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผลประโยชน์สุดท้ายเองทั้งหมด เพียงแต่ทำการจ้างเอกชนเดินรถ

/โดยเอกชน ...

โดยเอกชนจะได้รับค่าจ้างเป็นการตอบแทนเท่านั้น ดังนั้น เมื่อไม่ปรากฏข้อเท็จจริงว่า เอกชนได้รับค่าตอบแทนอื่นใดนอกจากค่าจ้าง หรือต้องร่วมรับผลกำไรหรือขาดทุนไม่ว่าในทางตรงหรือทางอ้อมด้วยแล้ว การว่าจ้างดังกล่าว จึงมิใช่เป็นการร่วมลงทุนกับเอกชน

๗.๒.๒ อรรถกรการใช้สิทธิในการดำเนินโครงการฯ ของ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด สำนักการจราจรและขนส่ง และบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด มีความเห็นร่วมกันว่า ไม่มีประเด็นต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพราะบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ประสงค์จะทำโครงการฯ ด้วยตนเอง ไม่ได้มีการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการฯ (ซึ่งรวมถึงการออกแบบการก่อสร้าง การให้บริการ และการบำรุงรักษา) และใช้แหล่งเงินทุนจาก บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด

๗.๒.๓ อรรถกรการซื้อขายสื่อโฆษณาบางส่วนโครงการฯ สำนักการจราจรและขนส่ง และบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด มีความเห็นร่วมกันว่า การเข้าทำสัญญาซื้อขายสื่อโฆษณาบางส่วนโครงการฯ ไม่เข้าข่ายต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพราะธุรกรรมดังกล่าวเป็นการซื้อขายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยลักษณะของธุรกรรมนี้เทียบเคียงกับกรณีหน่วยงานของรัฐซึ่งดำเนินการสถานีวิทยุโทรทัศน์ (เช่น บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และกรมประชาสัมพันธ์) ขายสื่อโฆษณาให้กับผู้สนใจลงโฆษณาตามช่องโทรทัศน์นั้นๆ และเนื่องจากคำจำกัดความของคำว่า “ร่วมลงทุน” ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ไม่ได้หมายถึงการซื้อขายตามกฎหมาย ดังนั้นธุรกรรมนี้จึงไม่เข้าข่ายต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งความเห็นดังกล่าวนี้สอดคล้องกับความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องเสร็จที่ ๑๖๓/๒๕๓๖ และเรื่องเสร็จที่ ๔๓๘/๒๕๔๐ ที่เคยวินิจฉัยว่าธุรกรรมการซื้อขายในทางแพ่งตามปกติของการประกอบธุรกิจไม่ใช่การร่วมลงทุน ดังนั้นธุรกรรมประเภทนี้จึงไม่อยู่ภายใต้บังคับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

๘. ข้อเสนอของส่วนราชการ

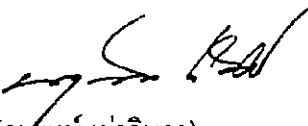
กระทรวงมหาดไทยพิจารณาแล้ว เห็นว่าโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี – สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) เป็นระบบขนส่งมวลชนที่สามารถรองรับการเดินทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนได้กว่า ๔,๐๐๐ คน/ชั่วโมง/ทิศทาง ซึ่งเป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่เขตคลองสาน โดยการดำเนินโครงการฯ ระยะที่ ๑ สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีกรุงธนบุรี ที่เปิดให้บริการแล้วตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ และได้ออกแบบการเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงหัวลำโพง – มหาชัย และเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างยั่งยืนของกรุงเทพมหานคร โดยที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๙ เห็นชอบให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) แต่เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการฯ อยู่ในพื้นที่ ๒๕ ตารางกิโลเมตร (เกาะรัตนโกสินทร์) ที่กำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน ซึ่งกรุงเทพมหานครได้ชี้แจงเหตุผลความจำเป็นในการขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ เรื่อง พื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า)

เป็นระบบใต้ดินแล้ว ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยตามวัตถุประสงค์ จึงเห็นควร
นำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๓๗ (เรื่องพื้นที่
ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน) ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลเอก



(อนุพงษ์ เผ่าจินดา)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

กรุงเทพมหานคร

สำนักการจราจรและขนส่ง

โทร. ๐ ๒๓๕๔ ๑๒๒๕

โทรสาร ๐ ๒๓๕๔ ๑๒๒๗