



ที่ มท ๐๑๐๐/๑๕๕๑๗

กระทรวงมหาดไทย
ถนนอัษฎางค์ กทม. ๑๐๒๐๐

๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๑

เรื่อง ขอความเห็นชอบการกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี จำนวน ๑ ฉบับ
๒. เอกสารประกอบการพิจารณา จำนวน ๑๐๐ เล่ม

ด้วยกระทรวงมหาดไทย ขอเสนอเรื่องขอความเห็นชอบการกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สิน ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วย การเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) และ (๑๑) ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) กำกับการบริหารราชการ กระทรวงมหาดไทย ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ความเป็นมาของเรื่องที่เสนอ

กรุงเทพมหานครได้ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (รถไฟฟ้า BTS) โดยการให้สัมปทานแก่เอกชน (บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) เพื่อสร้างและจัดให้มีระบบขนส่งมวลชน วิ่งบนทางยกระดับ ๒ สายในกรุงเทพมหานคร คือ สายสุขุมวิท จากถนนสุขุมวิท ๘๑ ถึงสถานีหมอชิต และสายสีลม จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทางรวมประมาณ ๒๓.๕ กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพให้ประชาชน ลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัด โดยเริ่มเปิดให้บริการประชาชนในวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๔๒ ซึ่งเอกชนเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด รวมถึงการบริหารจัดการเดินรถและได้รับสิทธิในการเก็บค่าโดยสารตลอดอายุสัมปทานเป็นเวลา ๓๐ ปี ครบกำหนดสัญญา พ.ศ. ๒๕๗๒ และต่อมารัฐบาลได้กำหนดให้เป็นรถไฟฟ้าสายสีเขียวในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และกรุงเทพมหานครได้ดำเนินงานส่วนต่อขยายจากโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเดิมอีก ๒ เส้นทาง ได้แก่ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตอนที่ ๑) จากสถานีสะพานตากสิน - สถานีวงเวียนใหญ่ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตอนที่ ๒) จากสถานีวงเวียนใหญ่ - สถานีบางหว้า ระยะทางรวมประมาณ ๗.๕ กิโลเมตร และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท จากสถานีอ่อนนุช - สถานีแบริ่ง ระยะทางรวมประมาณ ๕.๒๕ กิโลเมตร โดยกรุงเทพมหานครเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและติดตั้งงานระบบ แต่จ้างเอกชนรายเดิมเป็นผู้เดินรถเพื่อให้เกิดความประหยัดและปลอดภัยสูงสุด อนึ่งในเส้นทางสายสีเขียวตามแผนแม่บทของรัฐบาลที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรียังมีส่วนต่อขยายอีกสองเส้นทางที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

ซึ่งเชื่อมต่อ...

ซึ่งเชื่อมต่อการเดินทางจากกรุงเทพมหานครถึงปริมณฑล โดยต่อเชื่อมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเดิม ที่กรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผิดชอบ สำหรับการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ปัจจุบันอยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีหรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

๑.๒.๑ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ เรื่อง อนุมัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ

๑.๒.๒ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๔ ได้มีมติรับทราบรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๔ ที่ได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ โดยมอบกระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการเจรจากับกรุงเทพมหานครในส่วนของการบริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และเจรจาร่วมกับกระทรวงการคลัง กรุงเทพมหานครและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับเงื่อนไขทางการเงิน

๑.๒.๓ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ได้มีมติรับทราบรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๔ ที่ได้มีมติเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่างกระทรวงคมนาคม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร เรื่องการมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๔ และมีมติมอบหมายให้กรุงเทพมหานคร และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและรายงานความคืบหน้าการดำเนินการให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ทราบในการประชุมครั้งต่อไป

๑.๒.๔ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๐ ได้มีมติรับทราบรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ที่ได้มีมติรับทราบผลการดำเนินงานของคณะกรรมการภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) การมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และมีมติเห็นชอบให้กรุงเทพมหานครบริการเดินรถไฟฟ้าจากสถานีแบริ่ง - สถานีสำโรง จำนวน ๑ สถานี เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้โดยเร็ว และมอบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และกรุงเทพมหานครเจรจาเกี่ยวกับเงื่อนไขการใช้โครงสร้างของ รฟม. ในการให้บริการเดินรถดังกล่าว

๑.๒.๕ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๐ ได้มีมติรับทราบรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ ที่ได้มีมติรับทราบผลการดำเนินการภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) การมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และเห็นชอบในหลักการให้รัฐบาลสนับสนุน

งบประมาณให้กรุงเทพมหานครสำหรับการรับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต โดยมอบกระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานคร และกระทรวงการคลัง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาหารื้อสัดส่วนการลงทุนที่เหมาะสมระหว่างรัฐบาลและกรุงเทพมหานคร รวมทั้งแนวทางที่กรุงเทพมหานครจะชำระหนี้คืนให้รัฐบาลต่อไป

๑.๒.๖ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑ ได้มีมติรับทราบรายงานการประชุม คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ที่ได้มีมติ รับทราบผลการดำเนินงานภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) การมอบหมายให้กรุงเทพมหานคร เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งรับทราบผลการประชุมของคณะกรรมการ กำกับและติดตามผลการดำเนินงาน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ ถึงครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เกี่ยวกับการโอนทรัพย์สินและหนี้สิน โครงการฯ ซึ่งกระทรวงการคลังจะดำเนินการกู้เงินเพื่อให้กู้ต่อแก่กรุงเทพมหานคร โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรี ภายใต้พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

๑.๓ ผลการดำเนินการที่ผ่านมา

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย ได้ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาและงานวางรางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ แล้วเสร็จในเดือนมกราคม ๒๕๖๐ และในคราวประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้เดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายทั้ง ๒ ช่วง โดยการมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการ เจริญจากกรุงเทพมหานครในส่วนของการบริหารจัดการเดินรถและเงื่อนไขทางการเงิน และต่อมากรุงเทพมหานคร ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับกระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยแนวทางการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เรื่อง การมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๙ ปรากฏว่า การประชุม คณะกรรมการกำกับและติดตามผลการดำเนินงานเพื่อดำเนินการบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ มีมติให้ กรุงเทพมหานครพิจารณาข้อเสนอของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง ซึ่งเสนอให้ กรุงเทพมหานครกู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังแทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นค่างาน ก่อสร้างโครงสร้างงานโยธา รวมทั้งทำสัญญาเช่าใช้เงินต่อกระทรวงการคลังในส่วนค่าจัดกรรมสิทธิ์และดอกเบี้ย และค่าธรรมเนียมเงินกู้ ของค่างานโครงสร้างพื้นฐาน และต่อมากระทรวงมหาดไทยขอให้กรุงเทพมหานคร เร่งรัดนำเรื่องดังกล่าวเสนอสภากรุงเทพมหานครเพื่อออกข้อบัญญัติในการกู้เงินฯ และขอให้ยืนยันกรณีการเปิด เดินรถภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๑ ดังนั้น กรุงเทพมหานครจึงได้ตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกู้เงิน เพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพื่อใช้บังคับเป็นกฎหมายแล้ว เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ และกรุงเทพมหานครได้ดำเนินการติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องจักรกลและระบบ การเดินรถ (E&M) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการพร้อมจะเปิดให้บริการเดินรถ ทุกสถานีได้ในวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๑

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

๒.๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริง - สมุทรปราการ เป็นโครงการตามนโยบายของรัฐบาลที่มอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้เดินรถไฟฟ้าตามมติของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และเป็นโครงการขนาดใหญ่มีมูลค่าวงเงินในการดำเนินโครงการสูงและมีความพิเศษ เนื่องจากเป็นโครงการที่องค์กรของรัฐแห่งหนึ่ง(รฟม.) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างแต่ต้องโอนทรัพย์สินและหนี้สินให้หน่วยงานของรัฐอีกแห่งหนึ่ง (กทม.) รับผิดชอบการบริหารจัดการต่อ โดยกระบวนการโอน - การรับโอนของโครงการดังกล่าว กระทรวงการคลังได้มีข้อเสนอให้กรุงเทพมหานครกู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังแทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นค่างานก่อสร้างงานโยธารวมทั้งค่าจัดกรรมสิทธิ์และดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้ของค่างานโครงสร้างพื้นฐาน โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีภายใต้พระราชบัญญัติบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

๒.๒ กรุงเทพมหานครจะต้องเป็นหนี้กระทรวงการคลังจึงได้ตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สิน ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริง - สมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อใช้บังคับเป็นกฎหมายแล้ว เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ และต้องนำเสนอเรื่องการกู้เงินเพื่อจ่ายค่างานของโครงการฯ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

ตามนโยบายรัฐบาลที่กำหนดให้เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริง - สมุทรปราการ (สายใต้) ต้องเริ่มเปิดให้บริการภายในวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๑ ซึ่งกรุงเทพมหานครมีความพร้อมที่จะเริ่มเปิดให้บริการได้ภายในกำหนดดังกล่าว ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑ อนุมัติแผนบริหารหนี้สาธารณะประจำปี ๒๕๖๒ แล้ว โดยแผนบริหารหนี้สาธารณะดังกล่าว ยังไม่ได้บรรจุวงเงินกู้สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ของกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้กรุงเทพมหานครจึงยังไม่สามารถกู้เงินเพื่อการรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินได้ ดังนั้น กรุงเทพมหานครโดยกระทรวงมหาดไทย จึงเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้กรุงเทพมหานครกู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังเพื่อการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการฯ เพื่อที่กรุงเทพมหานครจะได้เสนอขอบรรจุวงเงินกู้ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ต่อสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง เพื่อในการปรับปรุงแผนบริหารหนี้สาธารณะประจำปี ๒๕๖๒ (ช่วงเดือนธันวาคม ๒๕๖๑ - มกราคม ๒๕๖๒) และสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง จะเสนอแผนบริหารหนี้สาธารณะดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ เพื่อให้สามารถดำเนินการกู้เงินได้ต่อไป

๔.สาระสำคัญ ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมาย

๔.๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา (Civil Works) และงานวางราง (Track Works) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริง - สมุทรปราการ แล้วเสร็จร้อยละ ๑๐๐ เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๐ และของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต แล้วเสร็จร้อยละ ๘๐ (ข้อมูล ณ ต้นเดือนตุลาคม ๒๕๖๑)

๔.๒ กรุงเทพมหานครได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับกระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยแนวทางการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เรื่อง การมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริง - สมุทรปราการ เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๙ ซึ่งกำหนดใน ข้อ ๒.๑ (๒) และ (๓) ข้อ ๓ และข้อ ๔ ว่า

“๒.๑ ความร่วมมือในการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ

(๒) เมื่อกรุงเทพมหานครรับมอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการแล้ว กรุงเทพมหานครจะรับภาระหนี้สิน ทรัพย์สิน สิทธิหน้าที่ และภาระผูกพันอื่น ๆ ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยใช้ในการดำเนินโครงการไปพร้อมกันด้วย สำหรับการประเมินมูลค่าของโครงการฯ ที่เหมาะสมสำหรับการโอนภาระทางการเงินจะพิจารณาบนหลักการของการเจรจาระหว่างหน่วยงานของรัฐ ทั้งนี้ การรับภาระหนี้สินและภาระผูกพันอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานครจะนำข้อมูลประมาณการเบื้องต้นตามเอกสารภาคผนวก มาใช้เป็นหลักในการพิจารณาด้วย

(๓) กรุงเทพมหานครจะจัดให้มีการเดินรถไฟฟ้าของโครงการฯ โดยเร็ว ทั้งนี้ กรณีที่มีความพร้อม กรุงเทพมหานครอาจรับมอบโครงการบางส่วนและบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าบางส่วนดังกล่าว ก่อนรับมอบโครงการฯ แต่ละช่วงตาม (๑) ก็ได้ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะพยายามดำเนินการบริหารการก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้แล้วเสร็จ พร้อมอำนวยความสะดวกให้กรุงเทพมหานครดำเนินการติดตั้งและทดสอบระบบไฟฟ้าและเครื่องกลในช่วงระหว่างการก่อสร้างงานโยธา”

“๓. แนวทางการขับเคลื่อนความร่วมมือให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

เพื่อให้การดำเนินการต่าง ๆ เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของขอบเขตความร่วมมือตามข้อ ๑ ให้กระทรวงคมนาคมแต่งตั้งคณะกรรมการ จำนวน ๒ คณะ ดังนี้

(๑) คณะกรรมการประเมินมูลค่าหนี้สินและทรัพย์สิน รวมทั้งขั้นตอนทางการเงินและการงบประมาณ (คณะที่ ๑)

(๒) คณะกรรมการประสานงานด้านเทคนิคและการเดินรถ (คณะที่ ๒)

“๔. การกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงาน

ให้กระทรวงคมนาคมแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมา ๑ คณะ เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลติดตามผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก และผลการพิจารณาของคณะกรรมการตามข้อ ๓ รวมทั้งให้มีหน้าที่พิจารณาแก้ไขปัญหา และ/หรือพิจารณาข้อพิพาทหรือประเด็นที่กรุงเทพมหานครและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยไม่สามารถตกลงกันได้ ทั้งนี้ ให้อย่างน้อยความคืบหน้าและผลการปฏิบัติงานให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกครบรอบ ๖ เดือน ต่อ ๑ ครั้ง.....”

ต่อมากระทรวงคมนาคม ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๙ เรื่องการมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ทั้ง ๓ คณะดังกล่าวตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ ๑๕๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๙

๔.๓ คณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงานเพื่อดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (คณะที่ ๓) ได้มีการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ มีมติที่ประชุมให้กรุงเทพมหานครพิจารณาข้อเสนอของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง ซึ่งเสนอ ดังนี้

๔.๓.๑ ค่างานก่อสร้างโครงสร้างงานโยธา สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ จะกู้เงิน เพื่อให้กรุงเทพมหานครกู้ต่อแทนการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย โดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง จะปรับโครงสร้างหนี้กระจายภาระการชำระคืนค่างานดังกล่าวให้กรุงเทพมหานครเริ่มชำระคืนในปี ๒๕๗๓ วงเงินรวม ๔๔,๔๒๙ ล้านบาท โดยในระหว่างปี ๒๕๖๒ (ปีแรกที่กรุงเทพมหานครกู้ต่อ) - ปี ๒๕๗๒ กรุงเทพมหานคร จะต้องชำระดอกเบี้ยให้กระทรวงการคลังด้วย

๔.๓.๒ ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องจักรกลและระบบการเดินรถ (E&M) โดยไม่รวมรถไฟฟ้า กระทรวงการคลังเสนอให้กรุงเทพมหานครเจรจากับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เพื่อขอชำระค่า E&M ทั้งจำนวนในปี ๒๕๖๓ โดยกระทรวงการคลังจะหาแหล่งเงินกู้ต่อให้แก่กรุงเทพมหานคร เพื่อชำระค่า E&M ดังกล่าว ซึ่งจะทำให้กรุงเทพมหานครสามารถประหยัด ค่าดอกเบี้ยไปได้ประมาณ ๑,๕๐๐ ล้านบาท

๔.๓.๓ ค่าจัดกรรมสิทธิ์และดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้ของค่าก่อสร้างงานโยธา ที่สำนักงานประมาณ (สปป.) ได้จัดสรรงบประมาณเพื่อชำระไปแล้ว ถึง ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ วงเงินรวม ๗,๓๕๖.๓๗๐ ล้านบาท ซึ่งการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยเป็นผู้ชำระหนี้จากงบประมาณที่สำนักงานประมาณ จัดสรรให้กรุงเทพมหานครจะต้องชำระคืนเพื่อนำส่งเข้าคลัง โดยทยอยผ่อนชำระตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ เป็นต้นไป โดยไม่มีดอกเบี้ย

๔.๓.๔ สำหรับค่าบริหารจัดการเดินรถในช่วงปี ๒๕๖๒ - ปี ๒๕๗๒ ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งสองช่วง ที่ประมาณการว่ากรุงเทพมหานครจะขาดทุนประมาณ ๒๑,๐๗๔ ล้านบาท สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ไม่สามารถกู้เงินเพื่อให้กรุงเทพมหานครกู้ต่อได้เนื่องจากขัดต่อพระราชบัญญัติ บริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘

๔.๔ กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ระหว่างกระทรวงคมนาคม การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร ว่าด้วยแนวทางการ ดำเนินงานตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เรื่อง การ มอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ลงวันที่ ๒๘ มีนาคม โดยได้ดำเนินการตามการตราข้อบัญญัติ กรุงเทพมหานคร เรื่อง การกู้เงินฯ และดำเนินการติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องจักรกลและระบบการเดินรถ (E&M) และบริหารจัดการเดินรถโครงการ (O&M) ของโครงการฯ เพื่อให้สามารถเดินรถของโครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียวช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการได้ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๑ ตามที่กระทรวงมหาดไทยได้เร่งรัด ให้กรุงเทพมหานครดำเนินการโดยสรุปความคืบหน้าการดำเนินงานได้ดังนี้

๔.๔.๑ กรุงเทพมหานครได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงการมอบหมายกิจการใน อำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กับบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เพื่อให้บริษัทฯ ดำเนินการติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องจักรกลและระบบการเดินรถ (E&M) และบริหารจัดการเดินรถโครงการ (O&M) ของโครงการฯ และบริษัทฯ ได้กำหนดแผนการดำเนินการติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องจักรกลและ ระบบการเดินรถ (E&M) และบริหารจัดการเดินรถโครงการ (O&M) ของโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เพื่อให้สามารถเปิดเดินรถได้ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๑ โดยการทำงาน มีความก้าวหน้าร้อยละ ๘๓ (ข้อมูล ณ สิ้นเดือนตุลาคม ๒๕๖๑) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทดสอบระบบ และได้ทดสอบการเดินรถเสมือนจริง (Trial Run) ตั้งแต่วันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ จนถึงวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๑ ซึ่งมีความพร้อมและจะเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าได้ในวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๑ ตามแผนงาน

๔.๔.๒ สภากรุงเทพมหานครได้มีการประชุมสมัยประชุมวิสามัญ สมัยที่ ๑ (ครั้งที่ ๓) ประจำปีพุทธศักราช ๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๑ โดยที่ประชุมได้พิจารณาร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบร็ง - สมุทรปราการ พ.ศ. และที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบร่างข้อบัญญัติว่าด้วยการกู้เงินดังกล่าว และผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครได้ลงนามในร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครที่ผ่านความเห็นชอบของสภา กรุงเทพมหานคร โดยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพื่อใช้บังคับเป็นกฎหมายแล้วเมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ ซึ่งเป็นค่าจ้างโครงสร้างพื้นฐานในวงเงินไม่เกิน ๔๔,๔๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สี่หมื่นสี่พันสี่ร้อยยี่สิบเก้าล้านบาทถ้วน) ชดใช้เงินค่าจัดกรรมสิทธิ์และดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้ของค่าโครงสร้างพื้นฐานที่สำนักงบประมาณได้ จัดสรรงบประมาณเพื่อชำระไปแล้วภายในวงเงินไม่เกิน ๗,๓๕๖,๓๗๐,๐๐๐ บาท (เจ็ดพันสามร้อยห้าสิบล้าน สามแสนเจ็ดหมื่นบาทถ้วน) รวมเป็นเงิน ๕๑,๗๘๔,๓๗๐,๐๐๐ บาท (ห้าหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยแปดสิบล้าน สามแสนเจ็ดหมื่นบาทถ้วน)

๔.๕ คณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงานเพื่อดำเนินการตามบันทึก ข้อตกลงความร่วมมือการมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบร็ง - สมุทรปราการ (คณะที่ ๓) ได้มีการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ และคณะกรรมการฯ ได้มีมติที่ประชุมโดยสรุปได้ดังนี้

๔.๕.๑ มีมติรับทราบผลการดำเนินงานของกรุงเทพมหานครในการออกข้อบัญญัติ กู้เงินจากกระทรวงการคลังเพื่อรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการฯ และรับทราบค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายในส่วนที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ชำระแล้วและไม่รวมอยู่ในข้อบัญญัติ กู้เงิน รวมทั้งรับทราบแนวทางที่กรุงเทพมหานครจะชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าวซึ่งจะนำไปเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของการดำเนินงานการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) และจะนำมาชำระคืนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย ต่อไป

๔.๕.๒ มีมติเห็นชอบในหลักการของแผนการดำเนินงานและขั้นตอนการโอนทรัพย์สิน และหนี้สินโครงการฯ

๔.๕.๓ มีมติมอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและ กรุงเทพมหานครจัดทำร่วมกันจัดทำบันทึกข้อตกลงเกี่ยวกับการรับโอนทรัพย์สินของโครงการฯ โดยให้มีการหารือร่วมกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ให้แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๑

๔.๖ ข้อกฎหมาย

๔.๖.๑ พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ มาตรา ๙๗ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครจะตราขึ้นได้โดยความเห็นชอบของสภากรุงเทพมหานคร ในกรณีดังต่อไปนี้ (๔) กำหนดว่า การคลัง การงบประมาณ การเงิน การทรัพย์สิน การจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สิน การจ้าง และการพัสดุ ให้ตราเป็นข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร และมาตรา ๙๘ กำหนดว่าร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ที่เกี่ยวข้องการเงิน หมายความว่า การกู้เงิน การค้าประกันหรือการใช้เงินกู้

๔.๖.๒ พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๗๕ กำหนดว่า “การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ก่อนจึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้ (๕) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ (๖) ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งมีมูลค่าเกินสิบล้านบาท

๔.๖.๓ พระราชบัญญัติ...

๔.๖.๓ พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๗ ให้กระทรวงการคลังเป็นผู้มีอำนาจในการกู้เงินหรือค้ำประกันในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยแต่ผู้เดียว โดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑ มาตรา ๒๕ กำหนดให้ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานในกำกับดูแลของรัฐ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ หรือสถาบันการเงินของรัฐมีความจำเป็นต้องใช้เงินสำหรับโครงการหรือแผนงานที่รัฐบาลเห็นว่าจะมีความจำเป็นเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมและหากกระทรวงการคลังเป็นผู้กู้และนำมาให้หน่วยงานดังกล่าวกู้ต่อไปจะเป็นการประหยัดและทำให้การบริหารหนี้สาธารณะมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ให้กระทรวงการคลังมีอำนาจกู้เงินเพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวกู้ต่อไปได้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

๔.๖.๔ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบร็ง - สมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๖๑ ข้อ ๔ ให้กรุงเทพมหานครกู้เงินจากกระทรวงการคลังเพื่อรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบร็ง - สมุทรปราการภายในวงเงินไม่เกิน ๕๑,๗๘๕,๓๗๐,๐๐๐ บาท (ห้าหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยแปดสิบห้าล้านสามแสนเจ็ดหมื่นบาทถ้วน) ดังนี้ (๑) เป็นค่างานโครงสร้างพื้นฐาน ภายในวงเงินไม่เกิน ๔๔,๔๒๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สี่หมื่นสี่พันสี่ร้อยยี่สิบเก้าล้านบาทถ้วน) (๒) ขดใช้เงินค่าจัดกรรมสิทธิ์และดอกเบี้ย และค่าธรรมเนียมเงินกู้ของค่างานโครงสร้างพื้นฐานที่สำนักงบประมาณได้จัดสรรงบประมาณเพื่อชำระไปแล้ว ภายในวงเงินไม่เกิน ๗,๓๕๖,๓๗๐,๐๐๐ บาท (เจ็ดพันสามร้อยห้าสิบล้านสามแสนเจ็ดหมื่นบาทถ้วน) ข้อ ๕ การกู้เงินตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมายและมติของคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวกับการโอน การรับโอน ทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบร็ง - สมุทรปราการ ระหว่างการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยกับ กรุงเทพมหานคร

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

๕.๑ ค่างานโครงสร้างพื้นฐาน ในวงเงินไม่เกิน ๔๔,๔๒๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สี่หมื่นสี่พันสี่ร้อยยี่สิบเก้าล้านบาทถ้วน)

๕.๒ ค่าขดใช้เงินค่าจัดกรรมสิทธิ์และดอกเบี้ย และค่าธรรมเนียมเงินกู้ของค่างานโครงสร้างพื้นฐานที่สำนักงบประมาณได้จัดสรรงบประมาณเพื่อชำระไปแล้ว ภายในวงเงินไม่เกิน ๗,๓๕๖,๓๗๐,๐๐๐ บาท (เจ็ดพันสามร้อยห้าสิบล้านสามแสนเจ็ดหมื่นบาทถ้วน)

รวมเป็นเงิน ๕๑,๗๘๕,๓๗๐,๐๐๐ บาท (ห้าหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยแปดสิบห้าล้านสามแสนเจ็ดหมื่นบาทถ้วน)

๕.๓ แหล่งที่มาของเงินทุน กรุงเทพมหานครกู้เงินจากกระทรวงการคลังภายในวงเงิน ๕๑,๗๘๕,๓๗๐,๐๐๐ บาท (ห้าหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยแปดสิบห้าล้านสามแสนเจ็ดหมื่นบาทถ้วน)

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงมหาดไทยพิจารณาแล้วเห็นว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบร็ง - สมุทรปราการ และสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อการเดินทางจากกรุงเทพมหานครถึงปริมณฑล สามารถเพิ่มทางเลือกการเดินทางให้กับประชาชนได้รับความสะดวกและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนอันเนื่องมาจากปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ดังกล่าวได้ โดยโครงการนี้ต่อเชื่อมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเดิมที่กรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผิดชอบบริหารจัดการจัดการเดินรถ ประกอบกับเป็น

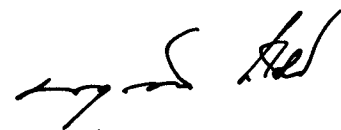
นโยบายของรัฐบาลที่ให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้เดินรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ซึ่งกรุงเทพมหานครได้เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ จำนวน ๑ สถานี คือสถานีสำโรง เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๐ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน การเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าที่สถานีดังกล่าว และปัจจุบันกรุงเทพมหานคร มีความพร้อมและจะเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ครบทุกสถานีได้ในวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๑ และ กรุงเทพมหานครได้ตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สิน ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยได้ ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อใช้บังคับเป็นกฎหมายแล้วเมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑

ดังนั้น เพื่อให้การรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ระหว่างกรุงเทพมหานครและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทยเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล จึงเห็นควรให้ความเห็นชอบ และนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบการกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สิน ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ตามข้อบัญญัติ กรุงเทพมหานคร เรื่อง การกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๖๑

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลเอก



(อนุพงษ์ เผ่าจินดา)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

กรุงเทพมหานคร

สำนักการจราจรและขนส่ง

โทร. / โทรสาร ๐ ๒๓๕๔ ๑๒๒๗