

แนวทางการกำกับและพัฒนากำหนดำเนินโครงการรถไฟฟ้า

โดย

นางณัฐมณ บุนนาค

รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(การเงิน)

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

นักศึกษาวិทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๑

ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๑-๒๕๖๒

หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัย เรื่อง “แนวทางการกำกับและพัฒนากำหนดดำเนินโครงการรถไฟฟ้า” ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ ของ นางณัฐมณ บุนนาค เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๑ ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๑ - ๒๕๖๒

พลโท

(ขจรฤทธิ์ นิลกำแหง)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

บทคัดย่อ

เรื่อง แนวทางการกำกับและพัฒนากำหนดำเนินโครงการรถไฟฟ้า

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย นางณัฐมณ บุนนาค

หลักสูตร วปอ.

รุ่นที่ ๖๑

ปัจจุบันปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ทวีความรุนแรงและส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนเป็นอย่างมาก และโดยที่รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบที่ตอบสนองการใช้ชีวิตของประชาชนในสังคมเมือง รัฐบาลจึงมีนโยบายเร่งรัดให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าหลายเส้นทาง เพื่อพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งให้ครอบคลุมทั่วถึงในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อเป็นทางเลือกของประชาชน และเนื่องจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐหลายแห่ง ทำให้มีความเสี่ยงสูงที่จะทำให้การก่อสร้างโครงการเกิดความล่าช้า ส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นซึ่งอาจไม่เพียงพอต่องบประมาณที่ได้รับจัดสรรมา ความน่าเชื่อถือจากรัฐบาล และที่สำคัญคือช่วงการก่อสร้างโครงการจะทำให้การจราจรรุนแรงและติดขัดมาก ดังนั้นจึงได้ศึกษากระบวนการ ขั้นตอนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าและวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า เพื่อจะได้หาแนวทางในการกำกับและพัฒนากำหนดำเนินการก่อสร้างโครงการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ในการศึกษาครั้งนี้จะศึกษาเฉพาะการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีการเก็บข้อมูลปฐมภูมิโดยการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้บริหารและผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า และข้อมูลทุติยภูมิโดยการศึกษาข้อกฎหมาย/มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง การรวบรวมเอกสารและข้อมูลต่างๆ ตลอดจนแนวทางปฏิบัติที่มีการดำเนินงานที่ผ่านมา จากผลการศึกษาทำให้ทราบว่าปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการคือการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการขอใช้พื้นที่/ขอความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเช่น กรุงเทพมหานครและกรมทางหลวง และทำให้ทราบแนวทางการกำกับและพัฒนากำหนดำเนินการโครงการรถไฟฟ้า กล่าวคือ รฟม.ควรมีการบริหารจัดการโครงการแบบบูรณาการร่วมกับกรุงเทพมหานครและกรมทางหลวงตั้งแต่ขั้นตอนแรกของการดำเนินโครงการเพื่อจะได้ทราบว่ามีการใดซ้อนทับกับโครงการของ รฟม.หรือไม่ ตลอดจนการรับฟังปัญหาและข้อจำกัดด้านต่างๆ ทั้งด้านวิศวกรรม ด้านการจัดจราจรระหว่างการก่อสร้างรวมถึงมีประเด็นข้อกฎหมาย/ระเบียบในการขอใช้พื้นที่ของหน่วยงานต่างๆ อย่างไร เพื่อจะได้ประสานงานหรือปรับแนวสายทาง และรฟม.จะได้มีข้อมูลที่

ครบถ้วนประกอบการศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการ ซึ่งจะแก้ไขปัญหาและอุปสรรคระหว่างการก่อสร้างลดลง ซึ่งแนวทางดังกล่าวสามารถนำไปใช้ในการวางแผนการดำเนินโครงการอื่นของ รฟม. ในอนาคตได้

ABSTRACT

Title : Strategies for supervision and development of the MRT project

Field : Economics

Name : Mrs. Natamon Bunnak

Course : NDC

Class : 61

In Bangkok and perimeter, the traffic congestion has been becoming significantly worse and more widespread. Mass Rapid Transit (MRT) is a system that addresses people's life in urban society. The government therefore has a policy to expedite the Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) to operate several MRT projects to develop the transportation network to cover all areas in Bangkok and its suburbs as an alternative. However, MRT project requires cooperation from many government agencies, causing a high-risk construction delayed, increased costs, credibility reduced, and the most important thing is worsening the traffic congestion. The purpose of this study was to study the operating conditions, problems and obstacles in the implementation that affect the success of the MRT project and to develop strategies to support the MRT project development. Primary data were conducted from interviewing experts, executives and stakeholders in the operation of the MRT project. In addition, secondary data about laws, regulations, associated cabinet resolutions and related documents were studied. It was demonstrated that problems and obstacles in the implementation of the MRT project that affected the success are as follow: (1) Land ownership arrangement and (2) Property usage request from relevant government agencies especially Bangkok Metropolitan Administration (BMA) and the Department of Highway (DOH). This study suggested that MRTA should have integrated project management with BMA and DOH since the initiating phase in order to know which projects are overlapping with as well as listening to various problems and limitations e.g. engineering, traffic management, and legal issues. Consequently, MRTA and relevant government agencies will have information for the study, design, and decision making to

develop the project together. Problems and obstacles about operating and coordination during construction will be reduced. This approach could be used to plan the implementation and further extended to other MRT projects in the future.

คำนำ

สภาพปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครที่เข้าขั้นวิกฤตและส่งผลกระทบต่อการเดินทาง คุณภาพชีวิตของประชาชนและเศรษฐกิจของประเทศ และโดยที่รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบที่ตอบสนองการใช้ชีวิตของประชาชนในสังคมเมือง เอกสารวิจัยฉบับนี้ได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า เพื่อจะได้หาแนวทางในการกำกับและพัฒนาการดำเนินโครงการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และใช้เป็นแนวทางในการประยุกต์ใช้กับโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต และการพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและเป็นเครื่องมือในการพัฒนาเมือง ซึ่งจะทำให้การดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขัน รวมทั้งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและส่งเสริมศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ

การจัดทำเอกสารวิจัยนี้ สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี โดยได้รับความกรุณาจากคณาจารย์วิทยาลัย ป้องกันราชอาณาจักร ผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้คำแนะนำ และด้วยความร่วมมือในการให้ข้อมูลของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่าน ผู้วิจัยจึงขอขอบคุณทุกท่านมา ณ ที่นี้ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าผลการศึกษาวิจัยที่นำเสนอจะเป็นประโยชน์ต่อผู้เกี่ยวข้องนำไปพิจารณาปรับใช้ให้เกิดประโยชน์ในการวางแผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าอื่นในอนาคตต่อไป

(นางณฐมณ บุนนาค)

นักศึกษาวิทยาลัยป้อมกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ค
คำนำ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ณ
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๒
ขอบเขตของการวิจัย	๒
วิธีดำเนินการวิจัย	๒
ประโยชน์ที่รับจากการวิจัย	๒
บทที่ ๒ การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	๔
ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๔
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐	๘
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔)	๙
ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕	๑๑
แผนวิสาหกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔	๑๔
ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘	๑๗
ข้อกำหนดและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง	๒๓
พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐	๒๓
การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	๒๔

	หน้า
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒๙
กรอบแนวคิดของการวิจัย	๓๐
สรุป	๓๐
บทที่ ๓ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้า	๓๒
สภาพการดำเนินงานของโครงการที่ผ่านมา	๓๒
โครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง	๔๑
การดำเนินโครงการในอนาคต	๕๐
รูปแบบการดำเนินโครงการ	๕๙
สรุป	๖๖
บทที่ ๔ แนวทางการกำกับและพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า	๖๗
ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้างโครงการ	๖๗
การวิเคราะห์การดำเนินโครงการ	๖๘
แนวทางการกำกับและพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า	๖๘
สรุป	๖๙
บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ	๗๑
สรุป	๗๑
ข้อเสนอแนะ	๗๓
บรรณานุกรม	๗๕
ภาคผนวก	๗๖
บทสัมภาษณ์	๗๗
ประวัติย่อผู้วิจัย	๘๐

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
๓ - ๑ รูปแบบและลักษณะการลงทุน PPP	๖๑
๓ - ๒ ตารางเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุน	๖๔
๓ - ๓ ตารางเปรียบเทียบการแบ่งผลตอบแทนตามรูปแบบการลงทุน	๖๕
๓ - ๔ รูปแบบการลงทุนของโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ในปัจจุบัน	๖๖

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า
๒ - ๑ การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะใน กทม. และปริมณฑล	๑๓
๓ - ๑ แผนผังการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม.	๓๒
๓ - ๒ แผนผังการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม.	๓๓
๓ - ๓ การเสนอขออนุมัติโครงการ	๓๔
๓ - ๔ การเตรียมดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า (กรณีรูปแบบ PPP ตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ ปี ๒๕๕๖)	๓๕
๓ - ๕ โครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม.	๓๖
๓ - ๖ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน : หัวลำโพง - บางซื่อ)	๓๗
๓ - ๗ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง : คลองบางไผ่ - เตาปูน)	๓๘
๓ - ๘ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ใต้) ช่วงบางรี - สมุทรปราการ	๓๙
๓ - ๙ โครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม.	๔๐
๓ - ๑๐ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และ ช่วงเตาปูน - ท่าพระ	๔๒
๓ - ๑๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	๔๓
๓ - ๑๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	๔๕
๓ - ๑๓ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	๔๗
๓ - ๑๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันออก) ช่วงศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	๔๙
๓ - ๑๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ใต้) ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	๕๑
๓ - ๑๖ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันตก) ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	๕๒
๓ - ๑๗ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย ๔	๕๓

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

แผนภาพที่	หน้า
๓ - ๑๘ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงคูคต - ลำลูกกา และสมุทรปราการ - บางปู	๕๔
๓ - ๑๙ โครงการรถไฟฟ้าในเมืองภูมิภาค	๕๕
๓ - ๒๐ โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต	๕๖
๓ - ๒๑ โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่	๕๗
๓ - ๒๒ โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดนครราชสีมา	๕๘
๓ - ๒๓ สัดส่วนเงินลงทุนที่รัฐบาลรับผิดชอบ	๖๒

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับและส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนเป็นอย่างมาก รัฐบาลได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าว โดยมีนโยบายให้มุ่งเน้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ บูรณาการโครงข่ายระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยที่รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบที่ตอบสนองการใช้ชีวิตของประชาชนในสังคมเมือง รัฐบาลจึงได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าหลายเส้นทาง เพื่อพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งให้ครอบคลุมทั่วถึงในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งนอกเหนือจากรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล สายฉลองรัชธรรม และสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ยังมีโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ได้แก่ สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง – บางแค และช่วงบางซื่อ – ท่าพระ สายสีเขียวช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต สายสีส้มช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี สายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี สายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว – สำโรง และมีโครงการที่อยู่ระหว่างการขออนุมัติอีก 2 โครงการ คือ สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสายสีม่วงช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ

อย่างไรก็ตามเนื่องจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าเป็นโครงการขนาดใหญ่ต้องใช้เวลาดำเนินการหลายปี ใช้เงินลงทุนสูง และต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐหลายแห่ง ทำให้มีความเสี่ยงสูงที่จะทำให้การก่อสร้างโครงการเกิดความล่าช้า เมื่อเทียบกับแผนงานที่กำหนดไว้ ส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นซึ่งอาจไม่เพียงพอต่องบประมาณที่ได้รับจัดสรรมา ความน่าเชื่อถือจากรัฐบาลในการดำเนินโครงการ และที่สำคัญคือช่วงการก่อสร้างโครงการจะทำให้การจราจรหนาแน่นและติดขัดมากดังที่ปรากฏในปัจจุบัน

ดังนั้น จึงได้ทำการศึกษากระบวนการ ขั้นตอนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าและวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคต่อการแล้วเสร็จในการดำเนินโครงการ เพื่อจะได้หาแนวทางในการกำกับและพัฒนาการดำเนินการก่อสร้างโครงการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการประยุกต์ใช้กับโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต เพื่อให้การดำเนินโครงการต่างๆ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เพื่อเพิ่มขีด

ความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศไทย รวมทั้งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และส่งเสริมศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาสภาพการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า
๒. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ
๓. เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าเพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาที่สำคัญของการดำเนินโครงการ

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้จะศึกษาเฉพาะการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตั้งแต่โครงการแรก (ปี พ.ศ. ๒๕๔๗) จนถึงปัจจุบัน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีขั้นตอนการวิจัยจากการเก็บข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ ดังนี้

๑. ศึกษาข้อมูลปฐมภูมิโดยการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้บริหารและผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า
๒. ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ โดยการศึกษาข้อกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และค้นคว้าและรวบรวมเอกสารและข้อมูลต่างๆ ตลอดจนแนวทางปฏิบัติที่มีการดำเนินงานที่ผ่านมา

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทำให้ทราบปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ
๒. ทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางการกำกับและพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า

๓. สามารถนำแนวทางที่ได้ไปประยุกต์ใช้กับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าในอนาคตซึ่งจะทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น

บทที่ ๒

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการกำกับและพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยนำกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ แผนวิสาหกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง มาเป็นข้อมูลเชื่อมโยงกับอำนาจหน้าที่การดำเนินงานของ รฟม. และกำหนดเป็นกรอบแนวทางในการจัดทำแนวทางการกำกับและพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๖๕ ได้บัญญัติให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน เพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบให้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยนโยบายรัฐบาล ๑๑ ข้อประเด็นปฏิรูปของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ๑๑ ด้านและประเด็นปฏิรูปของสภาปฏิรูปแห่งชาติ ๓๖ กิจกรรม มาใช้เป็นกรอบในการจัดทำและให้เสนอร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานในระยะที่ ๒ ของรัฐบาลและกรอบการปฏิรูปในระยะที่ ๓ ต่อไป และได้เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งมีเลขาธิการนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน มีเลขาธิการคณะรัฐมนตรีและเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นรองประธานกรรมการ ทำหน้าที่ในการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ที่ต้องเชื่อมโยงกับกรอบการปฏิรูปทั้ง ๑๑ ด้าน ตามที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ และนโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติและกรอบแนวทางการปฏิรูปประเทศไทยในระยะ ๒๐ ปี เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการ

พัฒนาประเทศในระยะ ๒๐ ปี และเมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีและสภานิติบัญญัติแห่งชาติ แล้ว ให้นายกรัฐมนตรีนำขึ้นทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวาย เพื่อมีพระบรมราชโองการประกาศใช้เป็น ยุทธศาสตร์ชาติต่อไป ซึ่งคณะรัฐมนตรีและสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติ ให้ความเห็นชอบร่างยุทธศาสตร์ ชาติ เมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑ และวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๑ และได้เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๕ ตอนที่ ๘๒ ก เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๑

ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐) กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมายและ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

วิสัยทัศน์

“ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลัก ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” และเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

โดยมีเป้าหมายการพัฒนาประเทศคือ “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจ พัฒนา อย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” โดยยกระดับศักยภาพของ ประเทศในหลากหลายมิติ พัฒนาค้นในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดีเก่ง และมีคุณภาพ สร้างโอกาส และความเสมอภาคทางสังคม สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีภาครัฐของ ประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม โดยการประเมินผลการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วย

๑. ความอยู่ดีมีสุขของคนไทยและสังคมไทย
๒. ชีตความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาเศรษฐกิจ และการกระจายรายได้
๓. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ
๔. ความเท่าเทียมและความเสมอภาคของสังคม
๕. ความหลากหลายทางชีวภาพ คุณภาพสิ่งแวดล้อม และความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ
๖. ประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ

การพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่าง การพัฒนาความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในรูปแบบ “ประชารัฐ” โดยประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

๑. ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง กรอบแนวทางที่สำคัญ คือ
 - ๑.๑ การเสริมสร้างความมั่นคงของสถาบันหลักของชาติและการปกครองระบอบ ประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข
 - ๑.๒ การปฏิรูปกลไกการบริหารประเทศ
 - ๑.๓ การป้องกันและแก้ไขการก่อความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้

๑.๔ การบริหารจัดการความมั่นคงชายแดนและชายฝั่งทะเล

๑.๕ การพัฒนาระบบ กลไก มาตรการและความร่วมมือระหว่างประเทศทุกระดับ

๑.๖ การพัฒนาเสริมสร้างศักยภาพการผนีกกำลังป้องกันประเทศและกองทัพ

๑.๗ การพัฒนาระบบการเตรียมพร้อมแห่งชาติ รักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และการปกป้องรักษา ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล รวมทั้งเสริมสร้างความมั่นคงทางอาหารพลังงาน และน้ำ

๑.๘ การปรับกระบวนการทำงานของกลไกที่เกี่ยวข้องจากแนวดิ่งสู่แนวระนาบมากขึ้น

๒. ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน กรอบแนวทางที่สำคัญ คือ

๒.๑ สมรรถนะทางเศรษฐกิจ ได้แก่ รักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและสร้างความเชื่อมั่น ส่งเสริมการค้าและการลงทุนทั้งภาครัฐและ เอกชน และพัฒนาประเทศสู่ความเป็นชาติการค้า เพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าและได้ประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาคเพิ่มขึ้น

๒.๒ การพัฒนาภาคการผลิตและบริการ ภาคเกษตร ได้แก่ เสริมสร้างฐานการผลิต การเกษตรให้เข้มแข็งและยั่งยืน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเกษตร พัฒนาสินค้าเกษตร และอาหารที่มีศักยภาพในการแข่งขัน และส่งเสริมเกษตรกร รายย่อยให้ปรับไปสู่รูปแบบเกษตรยั่งยืนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและรวมกลุ่มเกษตรกรในการพัฒนาอาชีพที่เข้มแข็ง ภาคอุตสาหกรรม พัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ ได้แก่ พัฒนาอุตสาหกรรมส่งออกที่มีศักยภาพสูง สร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทย และพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในอนาคต เป็นต้น และภาคบริการ พัฒนายกระดับผลิตภัณฑ์ การท่องเที่ยว ผลักดันประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการให้บริการสุขภาพ และส่งเสริมธุรกิจบริการที่มีศักยภาพ

๒.๓ พัฒนาผู้ประกอบการและเศรษฐกิจชุมชน ได้แก่ พัฒนาทักษะและองค์ความรู้ของผู้ประกอบการ ไทยพัฒนาและยกระดับผลิต ภาคแรงงานเพื่อส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ พัฒนาวិสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมสู่สากลยกระดับศักยภาพของสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ไทยให้ก้าวไกลสู่สากล และพัฒนาวิสาหกิจชุมชนและสถาบันเกษตรกร

๒.๔ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง โดยพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายฝั่งทะเล ตะวันออก พัฒนาระบบเมืองศูนย์กลางความเจริญของประเทศ และพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมและบริการที่มีศักยภาพในการขับเคลื่อนประเทศ

๒.๕ การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านการขนส่ง ความมั่นคงและพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และการวิจัยและพัฒนา

๓. ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ กรอบแนวทางที่สำคัญ คือ

๓.๑ การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต ให้สนับสนุนการเจริญเติบโตของประเทศ โดยพัฒนาเริ่มตั้งแต่ในครรภ์และต่อเนื่องไปตลอดช่วงชีวิต

๓.๒ การยกระดับคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ให้มีคุณภาพเท่าเทียมและทั่วถึง

๓.๓ การสร้างเสริมให้คนมีสุขภาวะที่ดี

๓.๔ การสร้างความอยู่ดีมีสุขของครอบครัวไทยให้เอื้อต่อการพัฒนาคน

๔. ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม กรอบแนวทางที่สำคัญ คือ

๔.๑ การสร้างความมั่นคงและการลดความเหลื่อมล้ำทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

๔.๒ การพัฒนาระบบบริการและระบบบริหารจัดการสุขภาพ

๔.๓ การสร้างสภาพแวดล้อมและนวัตกรรมที่เอื้อต่อการดำรงชีวิตในสังคมสูงวัย

๔.๔ การสร้างความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคม และทุนทางวัฒนธรรมและความเข้มแข็งของชุมชน

๔.๕ การพัฒนาการสื่อสารมวลชนให้เป็นกลไกในการสนับสนุนการพัฒนา

๕. ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม กรอบแนวทางที่สำคัญ คือ

๕.๑ การจัดระบบอนุรักษ์ พืชพันธุ์และป้องกันการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ

๕.๒ การวางระบบบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพทั้ง ๒๕ กลุ่มน้ำ เน้นการปรับระบบการบริหารจัดการอุทกภัยอย่างบูรณาการ

๕.๓ การพัฒนาและใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในทุกภาคเศรษฐกิจ

๕.๔ การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศและเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๕.๕ การร่วมลดปัญหาโลกร้อนและปรับตัวให้พร้อมกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

๕.๖ การใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์และนโยบายการคลังเพื่อสิ่งแวดล้อม

๖. ยุทธศาสตร์ที่ ๖ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ กรอบแนวทางที่สำคัญ คือ

๖.๑ การปรับปรุงการบริหารจัดการรายได้และรายจ่ายของภาครัฐ

๖.๒ การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชนของหน่วยงานภาครัฐ

๖.๓ การปรับปรุงบทบาท ภารกิจ และโครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐ ให้มีขนาดที่เหมาะสม

๖.๔ การวางระบบบริหารงานราชการแบบบูรณาการ

๖.๕ การพัฒนาระบบบริหารจัดการกำลังคนและพัฒนาบุคลากรภาครัฐในการปฏิบัติราชการ

๖.๖ การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ

๖.๗ การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับให้มีความชัดเจน ทันสมัย เป็นธรรม และสอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ ตลอดจน พัฒนาหน่วยงานภาครัฐและบุคลากรที่มีหน้าที่เสนอความเห็นทางกฎหมายให้มีศักยภาพ (ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี , ราชกิจจานุเบกษา ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๑)

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ รพม. โดยตรง ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ตัวชี้วัด ความสามารถในการแข่งขัน ในประเด็นเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตัวชี้วัด ปริมาณก๊าซเรือนกระจก โดยมุ่งเน้นการลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๖ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ตัวชี้วัด ระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะของภาครัฐ ประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐ และระดับความโปร่งใส การทุจริต ประพฤติมิชอบ โดยมีแผนเพิ่มรายได้คู่กับการใช้งบประมาณให้เกิดความสมดุล ดำเนินการบริการสาธารณะอย่างเหมาะสม มีการถ่ายทอดความรู้ อย่างเป็นระบบ องค์กรมีสมรรถนะสูง นำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาใช้ เป็นองค์กรโปร่งใส ปลอดทุจริต

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐

กระทรวงคมนาคม ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในช่วงปี พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐ คือ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะเป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (ครอบคลุม เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคน สามารถเข้าถึงได้โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุม ทัวถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับ ความต้องการการเดินทาง ขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย ๔.๐”

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย ๔.๐ ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาว เกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกันเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ได้แก่ (๑) การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (๒) การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (๓) การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมายและปฏิรูปองค์กร (๔) การพัฒนาบุคลากร และ (๕) การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (กระทรวงคมนาคม “ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐”, ๒๕๖๐)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔)

เป็นแผนพัฒนาประเทศในระยะ ๕ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) ของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐) สู่การปฏิบัติ ซึ่งแปลงยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐) สู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้นทิศทางการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ จึงมุ่งเตรียมความพร้อมและวางรากฐานในการยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ด้วยการพัฒนามาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ มีหลักการที่สำคัญ คือ

๑. ยึด “หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” เพื่อให้เกิดบูรณาการ การพัฒนาในทุกมิติอย่าง สมเหตุสมผล มีความพอประมาณ และมีระบบภูมิคุ้มกันและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่ดี ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืนซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาคนมีความเป็นคนที่สมบูรณ์ สังคมไทยเป็นสังคมคุณภาพ มีที่ยืนและเปิดโอกาสให้กับทุกคนในสังคมได้ดำเนินชีวิตที่ดี มีความสุขและอยู่ร่วมกันอย่าง สมานฉันท์

๒. ยึด “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” มุ่งสร้างคุณภาพชีวิตและสุขภาวะที่ดีสำหรับคนไทย พัฒนาคอนให้มีความเป็นคนที่สมบูรณ์ มีวินัย ใฝ่รู้ มีความรู้ มีทักษะ มีความคิดสร้างสรรค์ มีทัศนคติที่ดี รับผิดชอบต่อสังคม มีจริยธรรมและคุณธรรม พัฒนาคอนทุกช่วงวัยและเตรียมความพร้อมเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ อย่างมีคุณภาพ รวมถึงการสร้างคนให้ใช้ประโยชน์และอยู่กับสิ่งแวดล้อมอย่างเกื้อกูล อนุรักษ์ ฟื้นฟู ใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม

๓. ยึด “วิสัยทัศน์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี” มาเป็นกรอบของวิสัยทัศน์ประเทศไทยใน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติ ว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

๔. ยึด “เป้าหมายอนาคตประเทศไทยปี ๒๕๘๐” ที่เป็นเป้าหมายในยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี มาเป็นกรอบในการกำหนดเป้าหมายที่จะบรรลุใน ๕ ปีแรกและเป้าหมายในระดับย่อยลงมา ควบคู่กับกรอบเป้าหมายที่ยั่งยืน (SDGs)

๕. ยึด “หลักการนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างจริงจังใน ๕ ปีที่ต่อยอดไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่เป็นเป้าหมายระยะยาว”

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ๑๐ ยุทธศาสตร์ โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ รพม. ได้แก่ (๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม (๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน (๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ และธรรมาภิบาลในสังคมไทย (๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ (๖) ยุทธศาสตร์ที่ ๘ การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม (๗) ยุทธศาสตร์ที่ ๙ การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔)”, ๒๕๖๐)

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานหลัก ของ รพม. คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยในแผนได้กำหนดให้พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีความเหมาะสมกับขนาดเศรษฐกิจ และสังคมของเมืองที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูงและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเน้นการพัฒนาในเมืองหลักที่สำคัญเป็นลำดับแรกก่อน รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีให้เชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development: TOD) ตามระดับการพัฒนาและความสามารถในการบริหารจัดการของพื้นที่

ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕

ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ ในระยะ ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕) ซึ่งเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในระยะยาว กระตุ้นเศรษฐกิจก่อให้เกิดการสร้างงาน กระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งเป็นปัจจัยที่จะนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาในการเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ประกอบด้วย ๔ เป้าหมาย ได้แก่

เป้าหมายที่ ๑ สร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม ด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง

เป้าหมายที่ ๒ สร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิตและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

เป้าหมายที่ ๓ เสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง และเกิดการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน

เป้าหมายที่ ๔ สร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน

แผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ กระทรวงคมนาคมได้บูรณาการความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัยในการเดินทาง และการขนส่ง

รวมทั้งสร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน ตามเป้าหมายการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้ง มุ่งเน้นประเด็นท้าทายของการพัฒนาที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลักที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า และการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ โดยแผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งมีรายละเอียด ๕ แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ ๑ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนา

ระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ ๖ สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทาง และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ

แผนงานที่ ๒ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยจะเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง ได้แก่ รถไฟ ๑๐ เส้นทาง

เส้นทางที่ ๑ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม (ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-มหาชัย) ระยะทาง ๘๐.๘ กม.

เส้นทางที่ ๒ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน (ศาลายา-หัวหมาก) ระยะทาง ๔๘ กม.

เส้นทางที่ ๓ ส่วนต่อขยายแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง) ระยะทาง ๕๐.๓ กม.

เส้นทางที่ ๔ สายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และ แบริ่ง-สมุทรปราการ-บางปู) ลำลูกกา-บางปู ระยะทาง ๖๖.๕ กม.

เส้นทางที่ ๕ สายสีเขียวอ่อน (ยศเส-สนามกีฬา-สะพานตากสิน-บางหว้า) ระยะทาง ๑๕.๕ กม.

เส้นทางที่ ๖ สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย (หัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ-พุทธมณฑล สาย ๔) ระยะทาง ๕๕ กม.

เส้นทางที่ ๗ สายสีม่วง ส่วนเหนือ-ใต้ (บางใหญ่-บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ) ระยะทาง ๔๒.๘ กม.

เส้นทางที่ ๘ รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี) ระยะทาง ๓๗.๕ กม.

เส้นทางที่ ๙ รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี) ระยะทาง ๓๖ กม.

เส้นทางที่ ๑๐ รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-พัฒนาการ-ลำโพง) ระยะทาง ๓๐.๔ กม.

แผนภาพที่ ๒ - ๑ การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะใน กทม. และปริมณฑล



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร “แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕”, ๒๕๕๘)

เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพาน เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งการพิจารณาความเป็นไปได้ ในการพัฒนาถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร

แผนงานที่ ๓ แผนงานกำไรเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตร รวมถึงการปรับปรุง โครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น ๔ ช่องจราจร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งทางรางกับ ทางถนน เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้าการลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชิงของจังหวัดเชียงราย และสถานีขนส่ง ๑๗ แห่งแบ่งเป็นเมืองหลัก ๘ แห่ง คือ เชียงใหม่ พิษณุโลก นครสวรรค์ ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี ปราจีนบุรี สุราษฎร์ธานี และเมืองชายแดน ๙ แห่ง คือ เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สิงขลา นราธิวาส

แผนงานที่ ๔ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย และทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่ ได้แก่ ๑. การพัฒนาท่าเรือ จำนวน ๕ แห่ง คือ ท่าเรือแหลมฉบัง, ท่าเรือชุมพร, ท่าเรือ Cruise สมุย, ท่าเรือ Cruise กระบี่, ท่าเรือสงขลา ๒, ท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล และ ๒. การเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำ รักษาคลังซึ่งได้กำหนดโครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก โดยการก่อสร้างระบบป้องกันตลิ่งเพื่อพัฒนาร่องน้ำทางเรือเดิน (ระยะที่ ๑)

แผนงานที่ ๕ แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยการเร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศ ให้ได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับความต้องการของประชาชนผู้เดินทางไปอย่างมีประสิทธิภาพ การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีบทบาทมากขึ้นในกิจกรรมด้านการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาห้วงอากาศของไทยให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันเพื่อความมั่นคงและการพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างเหมาะสม

โดยแผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ รฟม. คือ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยจะ เร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชน ได้อย่างทั่วถึง (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, “แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕”, ๒๕๕๘)

แผนวิสาหกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานขององค์กร เพื่อให้มีการพัฒนา และเติบโตอย่างยั่งยืน สามารถรองรับต่อแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในระดับมหภาค (Mega Trends) การเปลี่ยนแปลงของธุรกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และนโยบายภาครัฐฯ ได้ รวมทั้งมุ่งเน้นความต้องการและความคาดหวังของผู้โดยสาร และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยการจัดทำแผนวิสาหกิจได้ผ่านการวิเคราะห์ข้อมูลขององค์กร ความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แนวโน้มของธุรกิจการรถไฟฟ้าฯ แนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ และการจัด

สัมมนาเชิงปฏิบัติการ โดยในการจัดทำได้มีการสำรวจ สัมภาษณ์ และระดมความคิดเห็นจากคณะกรรมการ รฟม. ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้าง หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คู่ความร่วมมือและคู่ค้า ประชาชนทั่วไป และ ลูกค้ำในอนาคต

พันธกิจ รฟม.

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ ได้กำหนด วัตถุประสงค์ขององค์กรไว้ ๓ ประการ ดังนี้

๑. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่ กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว
๒. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าเพื่อปรับปรุงและ พัฒนาให้ทันสมัย
๓. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนใน การใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า

วิสัยทัศน์ รฟม.

“เป็นองค์กรที่มีความเป็นเลิศด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่สามารถยกระดับคุณภาพชีวิต ประชาชนและส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน”

ภารกิจ รฟม.

จากวิสัยทัศน์ที่ตั้งไว้ รฟม. ได้กำหนดภารกิจหลักที่จะดำเนินการในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ภายใต้อำนาจหน้าที่ขององค์กรไว้ ดังนี้

๑. ดำเนินการขยายโครงข่ายการให้บริการรถไฟฟ้า และระบบเชื่อมต่อ
๒. ดำเนินธุรกิจต่อเนื่อง เพื่อตอบสนองการใช้ชีวิตของประชาชน และนโยบายของรัฐ
๓. สร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่ผู้ใช้บริการ
๔. มุ่งสู่การเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง ภายใต้อัตลักษณ์สากล
๕. สร้างวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้ในองค์กร
๖. สร้างศูนย์กลางการเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

รฟม. ได้กำหนดเป้าประสงค์องค์กรและเป้าหมายหลัก เพื่อให้การดำเนินงานมีทิศทางที่ชัดเจน และสามารถนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ รฟม. ดังนี้

เป้าประสงค์องค์กร (Corporate Goals)

กำหนดเป้าประสงค์ของการดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ โดยพิจารณาถึงด้านการ พัฒนาและขยายโครงข่ายรถไฟฟ้า ด้านการเงินและการดำเนินธุรกิจ ด้านความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในด้านต่างๆ ด้านการเรียนรู้ และด้านประสิทธิภาพในการดำเนินงาน จำนวน ๙ เป้าประสงค์ ได้แก่

๑. มีโครงข่ายรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเมืองหลักของประเทศ
๒. มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รฟม. เพิ่มขึ้นตามเป้าหมาย
๓. รถไฟฟ้า รฟม. มีโครงข่ายการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เพิ่มขึ้น
๔. มีช่องทางการสร้างรายได้เพิ่มมากขึ้น
๕. เป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการการเงินที่มีประสิทธิภาพ
๖. มีบริการที่หลากหลาย และสามารถตอบสนองความต้องการของสังคมเมือง
๗. รถไฟฟ้า รฟม. เป็นส่วนสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน
๘. เป็นศูนย์กลางด้านการเรียนรู้ และการให้คำปรึกษารถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในระดับภูมิภาค

อาเซียน

๙. เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง (High Performance Organization) และมีธรรมาภิบาลที่ดี เป้าหมายหลัก (Main Objectives)

จากวิสัยทัศน์ ภารกิจ และเป้าประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ รฟม. ได้กำหนดเป้าหมายหลักของการดำเนินงานในด้านต่างๆ ที่จะต้องบรรลุผลสำเร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ หรือในปีอื่นๆ ไว้ ดังนี้

๑. เปิดให้บริการรถไฟฟ้า สายต่างๆ ดังนี้
 - ๑.๑ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เปิดให้บริการสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง -สมุทรปราการ (กทม.)
 - ๑.๒ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ เปิดให้บริการสายน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วง บางซื่อ- ท่าพระ, สายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ - คูคต
 - ๑.๓ ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ เปิดให้บริการสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง
 - ๑.๔ ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ เปิดให้บริการสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี, จังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานฯ - ห้าแยกฉลอง
 - ๑.๕ ปีงบประมาณ ๒๕๖๗ เปิดให้บริการ จังหวัดเชียงใหม่ ช่วง รพ.นครพิงค์ - แยกแม่เหียะฯ, จังหวัดนครราชสีมา ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองฯ บ้านนาสีสวัสดิ์
 - ๑.๖ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘ เปิดให้บริการสายสีส้ม บางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมฯ สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - วงแหวนกาญจนาภิเษก
๒. ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รฟม. มีความพึงพอใจต่อระบบเชื่อมต่อการเดินทาง ร้อยละ ๖๕ ภายในปี๒๕๖๔
๓. จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้า รฟม. แต่ละสายเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ในแต่ละปี
๔. รายได้จากธุรกิจต่อเนื่องเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ในแต่ละปี
๕. ผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (Return On Asset : ROA) ร้อยละ - ๐.๒๑ ภายในปี ๒๕๖๔

๖. ผู้ใช้บริการ และชุมชนตามแนวสายทางรถไฟฟ้า รฟม. มีความพึงพอใจต่อบริการรถไฟฟ้าฯ และบริการเสริมอื่นๆ ร้อยละ ๗๑.๓๕(สายเฉลิมรัชมงคล), ร้อยละ ๖๖.๕๐(สายฉลองรัชธรรม) ภายในปี๒๕๖๔

๗. ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (Social Return On Investment: SROI) เป็นไปตามเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๑ เก็บข้อมูล Baseline ของค่าตอบแทนทางการเงินจากผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินงานของ รฟม. และต้นทุนของการลงทุน สำหรับกำหนดเป้าหมายปี ๒๕๖๒ เป็นต้นไป)

๘. ความสำเร็จของการเป็นศูนย์กลางด้านการเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าแล้วเสร็จตามแผน

๙. ความสำเร็จของการมีศูนย์ให้คำปรึกษาภายในประเทศและระดับภูมิภาคอาเซียนแล้วเสร็จตามแผน (ปี ๒๕๖๒ เริ่มประเมินความพร้อมของการเป็นศูนย์ให้คำปรึกษา)

๑๐. บุคลากรมีระดับความผูกพันที่ระดับ ๓.๗๒ ภายในปี๒๕๖๔

๑๑. บุคลากรผ่านเกณฑ์การประเมินสมรรถนะตามเกณฑ์ที่องค์กรกำหนดที่ร้อยละ ๙๖.๐๐ ภายในปี ๒๕๖๔

๑๒. การปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานหลัก (ด้วยนวัตกรรม) ๒ กระบวนการภายในปี ๒๕๖๔

๑๓. ผลผลิตภาพองค์กรรวมขององค์กร (Productivity) ๘.๑๕ ล้านบาทต่อคน ภายในปี ๒๕๖๔ (แผนวิสาหกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐-๒๕๖๔,๒๕๖๐)

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘

สาระสำคัญ

๑.๑ หน่วยงานของรัฐ

หน่วยงานของรัฐที่ต้องปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ (“โครงการของรัฐ” ตามระเบียบฯ ข้อ ๔) ดังนี้

๑.๑.๑ เป็นการดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ

๑.๑.๒ เป็นโครงการเกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

๑.๑.๓ หน่วยงานของรัฐเป็นผู้ดำเนินการเองให้สัมปทาน/อนุญาต ให้บุคคลอื่นทำ

๑.๑.๔ เกิดผลกระทบอย่างกว้างขวางต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย วิถีชีวิต หรือส่วนได้เสียกับชุมชนท้องถิ่น

ดังนั้น ตามระเบียบนี้ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้า ของ รฟม. ทุกโครงการจะอยู่ใน **เกณฑ์ที่ต้องปฏิบัติตามระเบียบฯ** (ยกเว้นกรณีได้รับการยกเว้น ตามระเบียบข้อ ๑๔) ได้แก่ โครงการของรัฐที่กฎหมายบัญญัติวิธีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน หรือผู้มีส่วน ได้เสียไว้เป็นการเฉพาะ และโครงการของรัฐที่เริ่มดำเนินการไปแล้วก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับ

๑.๒ ก่อนเริ่มโครงการของรัฐ

ก่อนเริ่มโครงการของรัฐ คือ ตั้งแต่คิดริเริ่มที่จะดำเนินโครงการ หน่วยงานของรัฐจะต้องเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยวิธีใดวิธีหนึ่งหรือหลายวิธีก็ได้ (ตามระเบียบฯ ข้อ ๕ วรรคแรก)

ดังนั้น ตามระเบียบนี้ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้า ของ รฟม. ทุกโครงการจะต้อง **เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนรับทราบ** และเป็นไปตามระเบียบฯ การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

วัตถุประสงค์ของการเผยแพร่ข้อมูล

๑. เพื่อให้ประชาชนรับทราบและรับรู้ข้อมูลโครงการของรัฐ
๒. เพื่อให้ประชาชนเข้าใจโครงการของรัฐ
๓. เพื่อให้ประชาชนมีความกระตือรือร้นที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นของตนเกี่ยวกับโครงการของรัฐ

๑.๒.๑ โครงการของรัฐที่ต้องเผยแพร่ข้อมูล ดังนี้

โครงการของรัฐที่จะต้องเผยแพร่ข้อมูลให้กับประชาชนทราบนั้น จะต้องเป็นโครงการที่เป็นการดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ เป็นการพัฒนาเศรษฐกิจหรือสังคม โดยที่หน่วยงานของรัฐ อาจเป็นผู้ดำเนินการเอง/ให้สัมปทาน/อนุญาตให้บุคคลอื่นทำ เช่น การสร้างถนน การสร้างสะพานลอย การสร้างเขื่อน เป็นต้น และโครงการที่มีผลกระทบอย่างกว้างขวางต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัยวิถีชีวิตชุมชน หรือส่วนได้เสียกับชุมชนท้องถิ่น ต้องดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ตามระเบียบข้อ ๕ วรรคแรก)

ดังนั้นตามระเบียบนี้ รฟม. เจ้าของโครงการระบบขนส่งมวลชนดำเนินการรถไฟฟ้า จึงต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง โดยหน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมทั้งประชาชนทั่วไปสามารถแสดงความคิดเห็นเพื่อให้สามารถลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาครัฐกับภาคประชาชน ซึ่งการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับรู้ถึงประโยชน์ที่จะได้จากโครงการ ถือเป็นโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับข้อมูลที่ถูกต้องจากโครงการ เพื่อให้การออกแบบโครงการมีความสอดคล้องตรงกับความต้องการของประชาชน และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมให้ได้มากที่สุด ทั้งนี้ การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ของ

โครงการจะเป็นกลไกสำคัญในการสร้างความเข้าใจช่วยเพิ่มการยอมรับ สนับสนุน และลดความขัดแย้งของประชาชนที่อาจมีผลต่อโครงการได้เป็นอย่างดี

๑.๒.๒ วิธีการเผยแพร่ข้อมูลของรัฐแก่ประชาชน

๑. หน่วยงานของรัฐต้องเผยแพร่ข้อมูลโครงการของรัฐแก่ประชาชนในระบบเครือข่ายสารสนเทศที่สำนักงานปลัดนายกรัฐมนตรีจัดทำให้มีขึ้น <http://www.publicconsultation.opm.go.th> โดยประชาชนสามารถเข้าไปดูข้อมูลโครงการดังกล่าวได้

๒. โดยวิธีการเผยแพร่ทางอื่นๆ ให้เป็นดุลยพินิจของหน่วยงานของรัฐที่จะกำหนดวิธีการเผยแพร่ ซึ่งควรจะเป็นวิธีการที่เพียงพอที่จะให้ประชาชนรับทราบและมีความเข้าใจที่ถูกต้อง เช่น ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน สถานที่ที่จะก่อสร้างหรือดำเนินการโครงการนั้น ๆ ป้ายประกาศของหมู่บ้านหรือชุมชนนั้น หรือเป็นแผ่นพับต่างๆ ซึ่งวิธีการเผยแพร่จะต้องเป็นที่เพียงพอที่คนในชุมชนหรือประชาชนจะเข้าใจและทราบข้อมูล เป็นต้น

ดังนั้น การเผยแพร่ข้อมูลตามระเบียบนี้ คือ อย่างน้อยจะต้องเผยแพร่ข้อมูลในระบบเครือข่ายสารสนเทศที่สำนักงานปลัดนายกรัฐมนตรี จึงจะถูกต้องตามระเบียบ โดยกำหนดให้มีผู้รับผิดชอบ ใช้ username และ password ในการเข้าระบบ และหากมีการเปลี่ยนแปลง username และ password แล้ว หรือหากจำไม่ได้ จะต้องส่งหนังสือไปขอที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีใหม่

๑.๒.๓ ข้อมูลของรัฐที่ต้องเผยแพร่แก่ประชาชน

ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการของรัฐที่จะต้องเผยแพร่ (ตามระเบียบฯ ข้อ ๗) อย่างน้อยต้องประกอบไปด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลความจำเป็น และวัตถุประสงค์ของโครงการ
๒. สาระสำคัญของโครงการ
๓. ผู้ดำเนินการ
๔. สถานที่ที่จะดำเนินการ
๕. ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการ
๖. ผลผลิตและผลลัพธ์ของโครงการ
๗. ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นแก่ประชาชน รวมทั้งมาตรการป้องกัน

แก้ไข หรือเยียวยา

๘. ประมาณการค่าใช้จ่ายและที่มาของเงิน

๑.๒.๔ กรณีที่หน่วยงานของรัฐจะต้องดำเนินการรับฟังความคิดเห็น

กรณีหน่วยงานของรัฐจะต้องดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ตามระเบียบฯ ข้อ ๕ วรรคแรก) มีดังนี้

๑.๒.๔.๑ กรณีโครงการของรัฐที่มีผลกระทบอย่างกว้างขวาง

๑. หน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบพิจารณาแล้วเห็นควรให้มีการรับฟังความคิดเห็น

๒. ผู้มีส่วนได้เสียร้องขอให้หน่วยงานของรัฐรับฟังความคิดเห็นก่อนดำเนินโครงการ

๑.๒.๔.๒ กรณีโครงการของรัฐมีผลกระทบอย่างรุนแรง ถ้าเป็นโครงการของรัฐที่มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อประชาชนเป็นส่วนรวมต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนก่อนเริ่มดำเนินโครงการเสมอ (ตามระเบียบฯ ข้อ ๕ วรรคสอง) เช่น การสร้างทางรถไฟ การสร้างทางด่วน ฯลฯ ก่อนเริ่มดำเนินโครงการดังกล่าวจะต้องรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ในการตีความ “โครงการของรัฐมีผลกระทบอย่างรุนแรง” ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของหน่วยงานเองว่าโครงการที่จะดำเนินการ มีผลกระทบรุนแรงหรือไม่อย่างไร ดังนั้นในการปฏิบัติ จึงขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของหน่วยงานนั้น ๆ ว่าจะมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามระเบียบฯ

๑.๒.๕ วัตถุประสงค์ของการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

วัตถุประสงค์ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมี ๒ ประการคือ

๑. เพื่อให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการของรัฐ
๒. เพื่อรวบรวมความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการนั้น รวมถึงความเดือดร้อนหรือความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น

๑.๒.๖ วิธีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบโครงการที่มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อประชาชนเป็นส่วนรวมต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และโครงการที่หน่วยงานของรัฐเห็นควรให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนนั้น มีวิธีการรับฟังความคิดเห็นโดยสามารถดำเนินการวิธีใดวิธีหนึ่งหรือหลายวิธี ดังต่อไปนี้

๑. การสำรวจความคิดเห็น ซึ่งอาจทำโดย

๑.๑ การสัมภาษณ์รายบุคคล

๑.๒ การเปิดให้แสดงความคิดเห็น

๑.๒.๑ ทางไปรษณีย์

๑.๒.๒ ทางโทรศัพท์

๑.๒.๓ โทรสาร

๑.๒.๔ ระบบเครือข่ายสารสนเทศ

๑.๒.๕ ทางอื่นๆ

๑.๓ การเปิดโอกาสให้ประชาชนมารับรู้ข้อมูลและแสดงความคิดเห็นต่อหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบโครงการ

๑.๔ การสนทนากลุ่มย่อย

๒. การประชุมปรึกษาหารือ ซึ่งอาจจะทำโดย

๒.๑ การประชาพิจารณ์

๒.๒ การอภิปรายสาธารณะ

๒.๓ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร

๒.๔ การประชุมเชิงปฏิบัติการ

๒.๕ การประชุมระดับตัวแทนของกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือมี

ส่วนได้เสีย

๑.๒.๗ การประกาศเกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

๑. ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ต้องประกาศให้ประชาชนทราบ (ตามระเบียบฯ ข้อ ๑๑ วรรคหนึ่ง) ดังนี้

๑.๑ วิธีการรับฟังความคิดเห็น

๑.๒ ระยะเวลา

๑.๓ สถานที่

๑.๔ ตลอดจนรายละเอียดที่เพียงพอแก่การที่ประชาชนจะเข้าใจ

และสามารถแสดงความคิดเห็นได้

๒. ปิดไว้อย่างเปิดเผย ไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน ก่อนเริ่มดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ตามระเบียบฯ ข้อ ๑๑ วรรค ๒) ที่

๒.๑ สถานที่ปิดประกาศของหน่วยงานของรัฐ

๒.๒ สถานที่ที่จะดำเนินโครงการ (อาจจะเป็นที่ทำการหมู่บ้าน หรือ อบต. หากสถานที่ดำเนินโครงการไม่เอื้ออำนวย)

๓. ประกาศในเครือข่ายสารสนเทศที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ <http://www.publicconsultation.opm.go.th> (ตามระเบียบ ข้อ ๑๑ วรรค ๒) โดยหน่วยงานของรัฐสามารถนำเข้าสู่ข้อมูลในระบบดังกล่าวได้ด้วยตนเอง โดยใช้ชื่อผู้ใช้งาน (Username) และรหัสผ่าน (Password) ของหน่วยงาน

๑.๒.๘ การดำเนินการหลังการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

เมื่อดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนแล้วจะต้องดำเนินการ (ตามระเบียบฯ ข้อ ๑๒) ดังนี้

๑. หน่วยงานของรัฐจัดทำสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

๒. ประกาศไว้อย่างเปิดเผย ที่

๒.๑ สถานที่ปิดประกาศของหน่วยงานของรัฐ

๒.๒ สถานที่ที่จะดำเนินโครงการ (อาจจะเป็นที่ทำการหมู่บ้าน หรือ อบต. หากสถานที่ดำเนินโครงการไม่เอื้ออำนวย)

๓. ประกาศในเครือข่ายสารสนเทศที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ที่

<http://www.publicconsultation.opm.go.th> ให้ประชาชนทราบภายใน ๑๕ วัน นับตั้งแต่วันเสร็จสิ้นการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนหน่วยงานของรัฐสามารถนำเข้าสู่ข้อมูลในระบบดังกล่าวได้ด้วยตนเอง โดยใช้ชื่อผู้ใช้งาน (Username) และรหัสผ่าน (Password) ของหน่วยงาน

๑.๒.๙ ผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ถ้าผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนปรากฏว่า กรณีที่โครงการอาจเกิดผลกระทบต่อประชาชนมากกว่าข้อมูลที่เผยแพร่แก่ประชาชนและยังมีความจำเป็นต้องดำเนินโครงการนั้นต่อไป หน่วยงานของรัฐต้องดำเนินการ ดังนี้ (ตามระเบียบฯ ข้อ ๑๓)

๑. กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข หรือเยียวยาความเดือดร้อนหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ตามความเหมาะสมก่อนเริ่มดำเนินโครงการ

๒. ประกาศไว้อย่างเปิดเผย ณ สถานที่ปิดประกาศของหน่วยงานของรัฐ และสถานที่ดำเนินโครงการ

๓. ประกาศในเครือข่ายสารสนเทศที่ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ <http://www.publicconsultation.opm.go.th> โดยหน่วยงานของรัฐสามารถนำเข้าสู่ข้อมูลในระบบดังกล่าวได้ด้วยตนเอง โดยใช้ชื่อผู้ใช้งาน (Username) และรหัสผ่าน (Password) ของหน่วยงาน

๑.๓ บทบาทและสิทธิของประชาชน

ก่อนการดำเนินโครงการของรัฐ ประชาชนมีบทบาทที่สำคัญตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ ฉบับนี้ คือ

๑. ประชาชนมีสิทธิรับรู้ข้อมูลโครงการ โดยสามารถดูข้อมูลดังกล่าวได้จากระบบเครือข่ายสารสนเทศของสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

<http://www.publicconsultation.opm.go.th> หรือสถานที่ที่ปิดประกาศของหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบโครงการนั้น หรือสถานที่ที่จะดำเนินโครงการ เมื่อรับรู้โครงการของรัฐแล้วต้องทำความเข้าใจให้ถูกต้องเกี่ยวกับข้อมูลโครงการของรัฐ

๒. ก่อนการดำเนินโครงการของรัฐ ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นและนำเสนอความเดือดร้อนหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการของรัฐ

๓. กรณีโครงการของรัฐไม่มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ผู้มีส่วนได้เสีย อันหมายถึง ผู้ซึ่งอาจได้รับความเดือดร้อนหรือความเสียหายโดยตรง จากการดำเนินโครงการของรัฐ สามารถร้องขอต่อผู้มีอำนาจสั่งให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ดังนี้

๓.๑ โครงการของราชการส่วนกลาง ร้องขอต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัด

๓.๒. โครงการของราชการส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น ร้องขอต่อผู้ว่าราชการจังหวัด

๓.๓ โครงการของราชการกรุงเทพมหานคร ร้องขอต่อผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

๔. ประชาชนผู้มีส่วนได้เสียมีสิทธิที่จะฟ้องศาลปกครองได้ กรณีที่

๔.๑ หน่วยงานของรัฐไม่เผยแพร่ข้อมูลโครงการของรัฐ ถือว่าไม่ปฏิบัติตามระเบียบฯ

๔.๒ กรณีมีการเผยแพร่ข้อมูลโครงการของรัฐ และโครงการดังกล่าวมีผลกระทบรุนแรง แต่ไม่ดำเนินการรับฟังความคิดเห็น ซึ่งถือว่าไม่ปฏิบัติตามระเบียบฯ

๕. หลังจากการรับฟังความคิดเห็นแล้ว ประชาชนมีสิทธิรับรู้การประกาศสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนได้ในระบบเครือข่ายสารสนเทศที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีจัดให้มีขึ้นที่ <http://www.publicconsultation.opm.go.th> หรือที่สถานที่ปิดประกาศของหน่วยงานและสถานที่ดำเนินโครงการ (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘, ราชกิจจานุเบกษา , ๒๗กรกฎาคม ๒๕๔๘)

ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐

มาตรา ๕ เมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการใด ๆ อันจำเป็นเพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภคหรือการอันจำเป็นในการป้องกันประเทศ หรือการได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อการผังเมือง หรือเพื่อการพัฒนาการเกษตร หรือการอุตสาหกรรม หรือเพื่อการปฏิรูปที่ดิน หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มีบทบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนไว้ในกฎหมายอื่นโดยเฉพาะแล้ว ถ้าจะต้องดำเนินการเวนคืนเพื่อกิจการตามกฎหมายดังกล่าว เมื่อคณะรัฐมนตรีเห็นสมควรจะมีมติให้ดำเนินการเวนคืนตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้แทนก็ได้

เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการเวนคืนตามวรรคหนึ่ง จะตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนไว้ก่อนก็ได้

มาตรา ๖ พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนต้องระบุ

(๑) ความประสงค์ของการเวนคืน

(๒) เจ้าหน้าที่เวนคืน

(๓) กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนเท่าที่จำเป็น

ให้มีแผนที่หรือแผนผังประเมินเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนและแสดงเขตที่ดินที่อยู่ในบริเวณที่ประเมินนั้น ติดไว้ท้ายพระราชกฤษฎีกานั้น แผนที่หรือแผนผังดังกล่าวให้ถือเป็นส่วนหนึ่งแห่งพระราชกฤษฎีกา

พระราชกฤษฎีกาเช่นนี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดสองปี หรือตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในพระราชกฤษฎีกานั้น แต่ต้องไม่เกินสี่ปี แล้วแต่จะเห็นว่าจำเป็นเพื่อทำการสำรวจที่ดินที่จะต้องเวนคืนนั้น (พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐)

การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟฟ้ามวลชนแห่งประเทศไทย

๑. การจัดการสิทธิที่ดิน

เมื่อหน่วยงานของรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ เพื่อกิจการใดๆ อันจำเป็นเพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภคจะดำเนินการขออนุญาตพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) เป็นบริเวณกว้างตลอดแนว เพื่อครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะต้องเวนคืนเป็นเขตก่อสร้าง เนื่องจากว่าในขณะที่เสนอขออนุญาต พ.ร.ฎ. นั้น หน่วยงานของรัฐยังมิได้ดำเนินการออกแบบก่อสร้างจนถึงขั้นรายละเอียดจำเป็นต้องมีการปรับเขตพื้นที่และแบบก่อสร้างให้เหมาะสมกับภูมิประเทศและข้อเท็จจริงในสนามในระหว่างก่อสร้าง

การประกาศ พ.ร.ฎ. เป็นบริเวณกว้างๆ นั้น หน่วยงานของรัฐทราบดีว่าย่อมก่อให้เกิดความเดือดร้อนและกังวลใจแก่เจ้าของที่ดินอยู่บ้าง เพราะต้องระมัดระวังเกี่ยวกับการลงทุนสิ่งปลูกสร้างในเขต พ.ร.ฎ. ซึ่งเรื่องนี้เมื่อหน่วยงานของรัฐได้กำหนดแนวเขตที่จะเวนคืนเป็นการแน่นอนแล้ว ก็พร้อมที่จะบริการชี้แนวเขตที่ถูกเวนคืนให้

สำหรับการทำนิติกรรมใด ๆ เกี่ยวกับที่ดินในเขต พ.ร.ฎ. เช่น การซื้อขายหรือการโอนเปลี่ยนแปลงสามารถกระทำได้โดยไม่ต้องขออนุญาตจากหน่วยงานของรัฐก่อน

๒. วิธีการดำเนินการจัดการสิทธิที่ดิน

โดยการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) ซึ่งจะระบุท้องที่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุดและความกว้างของเขต พ.ร.ฎ. การปิดประกาศ พ.ร.ฎ. จะปิดประกาศไว้ตามสถานที่ ดังนี้

๒.๑ ที่ทำการเจ้าหน้าที่

๒.๒ ศาลากลางจังหวัด หรือศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร

๒.๓ สำนักงานที่ดินจังหวัด หรือสำนักงานที่ดินจังหวัดสาขา หรือสำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร หรือสำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานครสาขา

๒.๔ ที่ว่าการอำเภอ กิ่งอำเภอ หรือสำนักงานเขต

๒.๕ ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบล หรือที่ทำการเทศบาล

๒.๖ ที่ทำการกำนันและผู้ใหญ่บ้านแห่งท้องที่

๓. ขั้นตอนการจัตกรรมสิทธิ์ที่ดิน

๓.๑ การสำรวจที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ยืนต้น ผู้รับมอบหมายจากหน่วยงานของรัฐในฐานะเจ้าหน้าที่เวนคืนจะแจ้งกำหนดวันเข้าทำการสำรวจเป็นหนังสือให้เจ้าของทรัพย์สินทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน

๓.๒ การกำหนดค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืน จะดำเนินการโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น (ในชั้น พ.ร.ฎ.) ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่งตั้งประกอบด้วย ผู้แทนของเจ้าหน้าที่หนึ่งคน ผู้แทนกรมที่ดินหนึ่งคน ผู้แทนของหน่วยงานอื่นของรัฐหนึ่งคน ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทน

๓.๓ การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์จะกำหนดให้แก่บุคคลดังต่อไปนี้

๓.๓.๑ เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งที่ดินที่ต้องเวนคืน

๓.๓.๒ เจ้าของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่รื้อถอนไม่ได้ ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้นในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาหรือได้ปลูกสร้างขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่

๓.๓.๓ ผู้เช่าที่ดิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นในที่ดินที่ต้องเวนคืน แต่การเช่านั้นต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือซึ่งได้ทำไว้ก่อนวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา หรือได้ทำขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่และการเช่านั้นยังมิได้ระงับไปในวันที่เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ได้เข้าครอบครองที่ดิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว แต่เงินทดแทนในการเช่านี้พึงกำหนดให้เฉพาะที่ผู้เช่าได้เสียหายจริงโดยเหตุที่ต้องออกจากที่ดินโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวก่อนสัญญาเช่าระงับ

๓.๓.๔ เจ้าของต้นไม้ยืนต้นที่ขึ้นอยู่ในที่ดินในวันที่ใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา

๓.๓.๕ เจ้าของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่รื้อถอนได้ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้น ในวันที่ใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา แต่ต้องไม่ใช่ผู้ซึ่งจำต้องรื้อถอนโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวไป เมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าของที่ดินเงินค่าทดแทนตามข้อ ๓.๕ นี้ พึงกำหนดให้เฉพาะค่ารื้อถอน ค่าขนย้ายและค่าปลูกสร้างใหม่ (ในสภาพเดิม)

๓.๓.๖ บุคคลผู้เสียสิทธิในการใช้ทาง วางท่อน้ำ ท่อระบายน้ำ สายไฟฟ้า หรือสิ่งอื่นซึ่งคล้ายกันผ่านที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้นตามมาตรา ๑๓๔๙ หรือมาตรา ๑๓๕๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในกรณี que บุคคลเช่นว่านั้น ได้จ่ายค่าทดแทนในการใช้สิทธิดังกล่าวให้แก่เจ้าของที่ดินที่ต้องเวนคืนแล้ว

๓.๔ การกำหนดค่าทดแทนจะพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดโดยคำนึงถึง

๓.๔.๑ ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามที่เป็นอยู่ในวันที่ใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา

๓.๔.๒ ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่

๓.๔.๓ ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม

๓.๔.๔ สภาพและที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์นั้น

๓.๔.๕ เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน

๓.๔.๖ การได้ประโยชน์และเสียประโยชน์จากการเวนคืน

๓.๔.๗ ค่าทดแทนความเสียหายที่ออกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน
หน่วยงานของรัฐจะจ่ายเงินค่าทดแทนให้ได้ เมื่อพิสูจน์ได้ว่ามีอยู่จริงตามหลักเกณฑ์ของกฎหมาย ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคม

๓.๕ การปิดประกาศราคาที่กำหนด

เมื่อคณะกรรมการได้กำหนดราคาค่าทดแทนแล้ว จะปิดประกาศไว้ตามสถานที่เดียวกันกับที่ปิดประกาศ พ.ร.ฎ.

๓.๖ การจัดทำสัญญาซื้อขาย

เมื่อคณะกรรมการฯ ได้กำหนดค่าทดแทนแล้ว เจ้าหน้าที่จะมีหนังสือแจ้งให้เจ้าของทรัพย์สินมาตกลงทำสัญญาซื้อขาย

๓.๗ การจ่ายเงินค่าทดแทน

เมื่อตกลงทำสัญญาซื้อขายแล้ว หน่วยงานของรัฐต้องจ่ายเงินค่าทดแทนที่ดินทั้งหมดให้แก่เจ้าของทรัพย์สินภายใน ๑๒๐ วัน นับแต่วันตกลงทำสัญญาซื้อขาย

เมื่อประกาศใช้ พ.ร.ฎ. และมีประกาศกำหนดให้การเวนคืนเป็นกรณีที่มีความจำเป็นโดยเร่งด่วนแล้ว หากเจ้าของทรัพย์สินไม่ยินยอมตกลงทำสัญญาซื้อขาย หรือทำสัญญาซื้อขายแต่ไม่มารับเงินค่าทดแทนภายในกำหนดเวลา เจ้าหน้าที่จะนำเงินไปวางต่อศาลหรือต่อสำนักงานวางทรัพย์สิน หรือนำเงินไปฝากธนาคารออมสินในชื่อของผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทน ถ้าเจ้าของทรัพย์สินไม่ร้องขอรับเงินภายใน ๑๐ ปี นับแต่วันที่ได้นำเงินวางต่อศาล หรือต่อสำนักงานวางทรัพย์สิน หรือฝากธนาคารออมสิน เงินค่าทดแทนนั้นจะตกเป็นของแผ่นดิน

๓.๘ การใช้อำนาจตามกฎหมายเพื่อครอบครองหรือถอนสิ่งปลูกสร้าง

๓.๘.๑ กรณีตกลงทำสัญญาซื้อขาย ถ้าเจ้าของไม่ยอมขนย้ายทรัพย์สิน เจ้าหน้าที่มีสิทธิที่จะขนย้ายทรัพย์สินและหรือถอนได้ตามสัญญา

๓.๘.๒ กรณีไม่ตกลงทำสัญญาซื้อขายเจ้าหน้าที่จะดำเนินการวางเงิน แจ่งครอบครองและหรือถอนตามกฎหมายต่อไป

สิทธิ หน้าที่ และผลประโยชน์ของผู้ถูกเวนคืน

๑. อนุญาตให้เจ้าหน้าที่เข้าสำรวจ ปักแนวเขตทาง
๒. ยื่นคำขอรังวัดแบ่งแยกที่ดินต่อสำนักงานที่ดิน โดยค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการรังวัดแบ่งแยก หน่วยงานของรัฐจะเป็นผู้จ่ายเอง
๓. นำชี้หมุดหลักเขตที่ดิน
๔. นำสำรวจสิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ยืนต้น
๕. แสดงเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บัตรประชาชน ทะเบียนบ้าน หลักฐานกรรมสิทธิ์ที่ดิน (โฉนด น.ส.๓, น.ส.๓ก ฯลฯ ทะเบียนสมรส และอื่นๆ เช่น เอกสารแสดงรายได้จากการเช่าหรือประกอบการค้า หลักฐานการเสียภาษีหรือรายได้จากการประกอบอาชีพอันชอบด้วยกฎหมายตามที่เจ้าหน้าที่ร้องขอ
๖. ให้ถ้อยคำแก่เจ้าหน้าที่ตามความจริง
๗. ลงชื่อรับรองการให้ถ้อยคำ รับรองแนวเขตที่ดิน รับรองรายละเอียดสิ่งปลูกสร้าง และรับรองต้นไม้ยืนต้น
๘. กรณีตกลงทำสัญญาที่ดิน เจ้าของมีหน้าที่ไปแก้ไขหลักฐานทางทะเบียนหรือจดทะเบียนโดยเจ้าหน้าที่เป็นประธานงานดำเนินการกับสำนักงานที่ดิน
๙. ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ค่าธรรมเนียม และค่าอากรแสตมป์

๑๐. กรณีที่ดินติดจำนองจะต้องดำเนินการปลดจำนองก่อน หรือได้รับความยินยอมจากผู้รับจำนองเป็นหลักฐานก่อนรับเงิน

๑๑. มีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในกรณีที่ทางราชการจ่ายเงินค่าทดแทนพื้นกำหนด ๑๒๐ วัน นับแต่วันตกลงทำสัญญาซื้อขายนั้น

๑๒. หากไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการกำหนดสามารถรับเงินไปก่อน แล้วยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันได้รับหนังสือแจ้งให้ปรับเงินค่าทดแทนโดยสามารถยื่นอุทธรณ์เป็นหนังสือด้วยตนเองหรือส่งทางไปรษณีย์

๑๓. มีสิทธิฟ้องคดี แยกได้ ๒ กรณี คือ

๑๓.๑ กรณีที่ผู้อุทธรณ์ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันที่ยื่นอุทธรณ์ ในกรณีนี้ ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน ๑ ปี นับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยดังกล่าว

๑๓.๒ กรณีที่ยื่นอุทธรณ์ไว้จนระยะเวลาล่วงเลยมาจนครบ ๖๐ วันแล้วแต่ยังไม่ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัย ในกรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน ๑ ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดเวลา ๖๐ วัน ดังกล่าว

๑๔. สิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืนบางส่วน เจ้าของจะร้องขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนพิจารณาเวนคืนส่วนที่เหลือซึ่งใช้การไม่ได้แล้วด้วยก็ได้ และหากเจ้าหน้าที่ไม่เวนคืนตามร้องขอ เจ้าของมีสิทธิที่จะร้องขออุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ภายใน ๖๐ วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งผลการพิจารณา

๑๕. ที่ดินถูกเวนคืนบางส่วน ถ้าส่วนที่เหลือน้อยกว่ายี่สิบห้าตารางวาหรือด้านหนึ่งด้านใดน้อยกว่า ๕ วา และที่ดินส่วนที่เหลือนั้นมิได้ติดต่อกันเป็นผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน หากเจ้าของร้องขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนหรือจัดซื้อที่ดินที่เหลือด้วย

ขั้นตอนพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.)

หน่วยงานของรัฐจะดำเนินการขออนุมัติ พ.ร.บ. รายที่กรรมสิทธิ์ยังไม่ตกเป็นของรัฐ รวมทั้งรายได้ที่ว่างเงินไว้ต่อศาลหรือว่างเงินไว้ต่อสำนักงานทรัพย์สินหรือฝากเงินไว้กับธนาคารออมสิน ทั้งนี้ เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ตกเป็นของรัฐ

หากเจ้าของทรัพย์สินมีข้อสงสัยประการใด ขอได้โปรดสอบถามรายละเอียดได้ที่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ๑๗๕ ถนนพระราม ๙ แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ ๑๐๓๒๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๗๑๖ ๔๐๐๐ ต่อ ๑๔๑๓, ๑๔๑๔

การรับเรื่องราวร้องเรียนร้องทุกข์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เงื่อนไขการรับเรื่องร้องเรียน

๑. รายละเอียดของเรื่องหรือข้อร้องเรียนต้องชัดเจน
๒. ผู้ร้องเรียนต้องเปิดเผยรายชื่อ และระบุสถานที่ รวมถึงเบอร์โทรศัพท์เพื่อติดต่อกลับ

๓. ต้องเป็นเรื่องที่ผู้ร้องได้รับความเดือดร้อนหรือความเสียหายอันเนื่องมาจากการก่อสร้างหรือการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

๔. ในกรณีที่ข้อร้องเรียนที่มีข้อมูลไม่ครบถ้วนหรือไม่สามารถตรวจสอบข้อมูลได้ ขอให้ยุติเรื่องดังกล่าวและเก็บไว้เป็นฐานข้อมูล

ขั้นตอนปฏิบัติในการรับเรื่องร้องเรียน

๑. ตรวจสอบคำร้องเรียน และลงทะเบียนรับเรื่องร้องเรียน

๒. จัดทำบันทึกเสนอผู้บริหาร และแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป

๓. ติดตามความคืบหน้าข้อร้องเรียน และแจ้งผลการดำเนินการกลับไปยังผู้ร้องเรียน

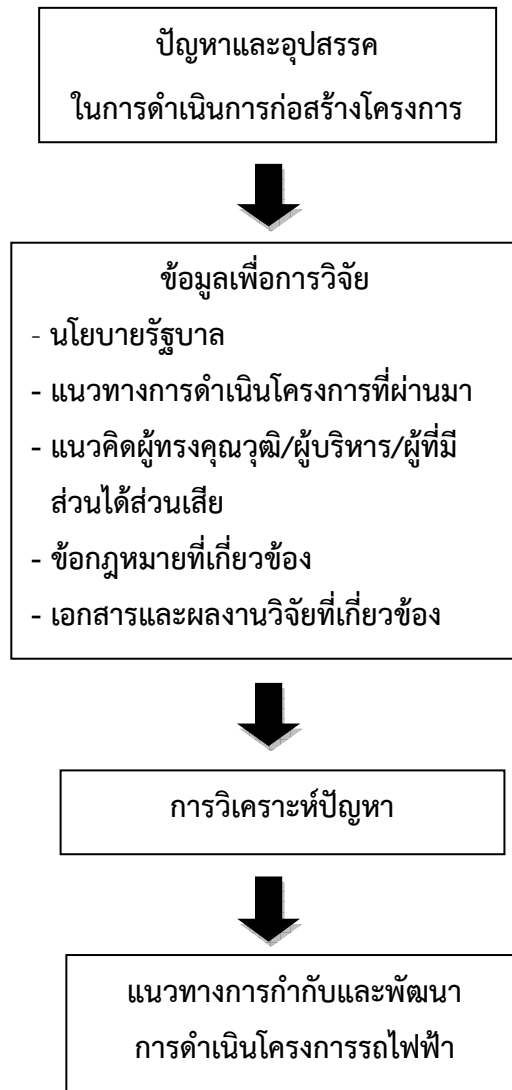
(การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, ความรู้สำหรับประชาชน “เรื่องการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างโครงการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย”, พ.ศ.๒๕๕๒)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าให้แล้วเสร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้และมีประสิทธิภาพนั้นมีผลมาจากปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ นโยบายรัฐบาล การบริหารจัดการโครงการ เทคนิคการก่อสร้างงบประมาณ บุคลากร การได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายรวมถึงผู้ถูกเวนคืน และปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งคือภาวะผู้นำของผู้บริหารภาครัฐและเอกชนจะมีบทบาทสำคัญมากและส่งผลอย่างมากต่อประสิทธิผลของโครงการ ลักษณะภาวะผู้นำที่สำคัญคือมีความรู้ความสามารถ มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ มีวิสัยทัศน์กว้างไกล มีการบริหารจัดการที่ดีใช้หลักธรรมาภิบาล มีความสุขุมรอบคอบในการพิจารณาปัญหาและซัดุลยพินิจในการตัดสินใจ มีความสามารถในการประสานงานกับเครือข่ายภายนอก และสามารถสื่อสารให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันทำให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วง

(อารยา ปานูราช, ๒๕๕๖ : ๗ – ๑๙ “ภาคีความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนต่อประสิทธิผลโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล”, วารสารวิชาการสมาคมสถาบันอุดมศึกษาเอกชนแห่งประเทศไทย (สสอท.) ปีที่ ๑๙ ฉบับที่ ๑ เดือนพฤษภาคม ๒๕๕๖)

กรอบแนวคิดของการวิจัย



สรุป

จากการศึกษาพบว่า ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์โดยในแผนกำหนดให้พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีความเหมาะสมกับขนาดเศรษฐกิจ โดยเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕ (แผนงานที่ ๒) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึงเพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น ดังนั้นการดำเนิน

โครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ จึงต้องเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการประชาชนตามเป้าหมายหลักที่กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตามในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ มักจะมีปัญหาและอุปสรรคเกิดขึ้นและอาจทำให้โครงการล่าช้าออกไป ทั้งนี้มีสาเหตุจากปัจจัยต่างๆ ได้แก่ ปัจจัยทางด้านการเมือง การต่อต้านจากประชาชนผู้ถูกเวนคืน ภาวะผู้นำของผู้บริหารภาครัฐและเอกชน ความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ฯลฯ เป็นต้น

บทที่ ๓

การดำเนินโครงการรถไฟฟ้า

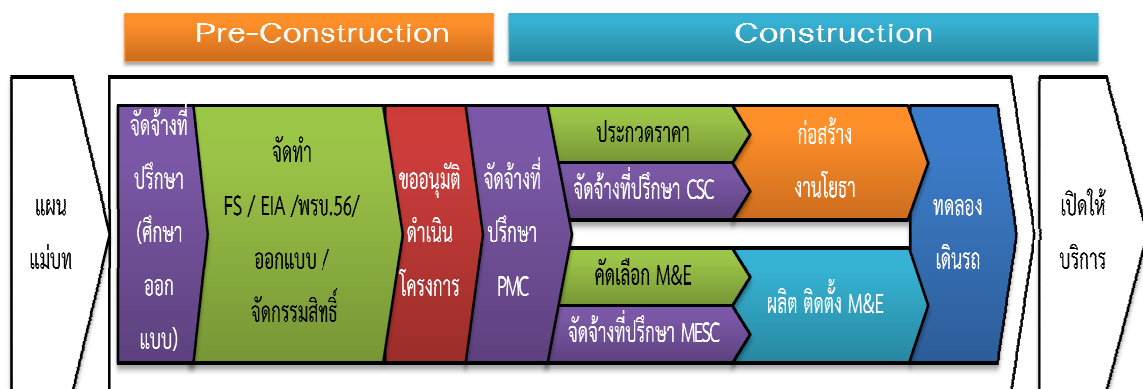
รฟม. มีภารกิจในการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า ทั้งหมด ๖ สายทาง ๑๓ โครงการ ระยะทางรวม ๒๕๓ กิโลเมตร เพื่อให้เกิดโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและรองรับการเดินทางของประชาชนได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนจังหวัดใหญ่ในเขตภูมิภาค เพื่อให้สอดคล้องตามวิสัยทัศน์ รฟม. ที่ว่า “เป็นองค์กรที่มีความเป็นเลิศด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนและส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน” ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา รฟม. เร่งรัดพัฒนาโครงการไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสูง เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร

สภาพการดำเนินงานของโครงการที่ผ่านมา

ในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม. จะมีกระบวนการขั้นตอนการดำเนินงานดังมีรายละเอียดตามแผนภาพที่ ๓-๑

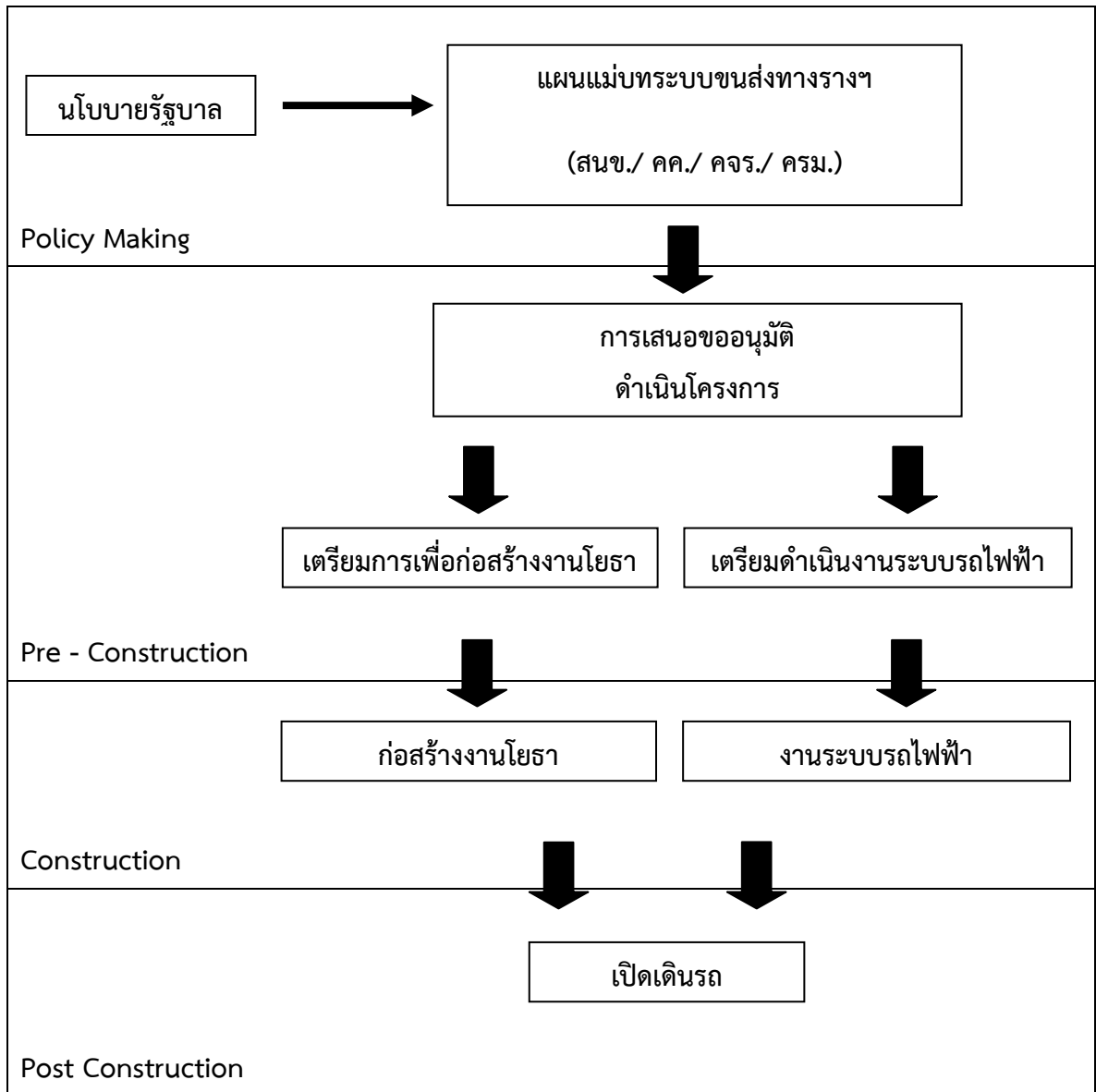
แผนผังการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม.

แผนภาพที่ ๓ - ๑ แผนผังการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม.



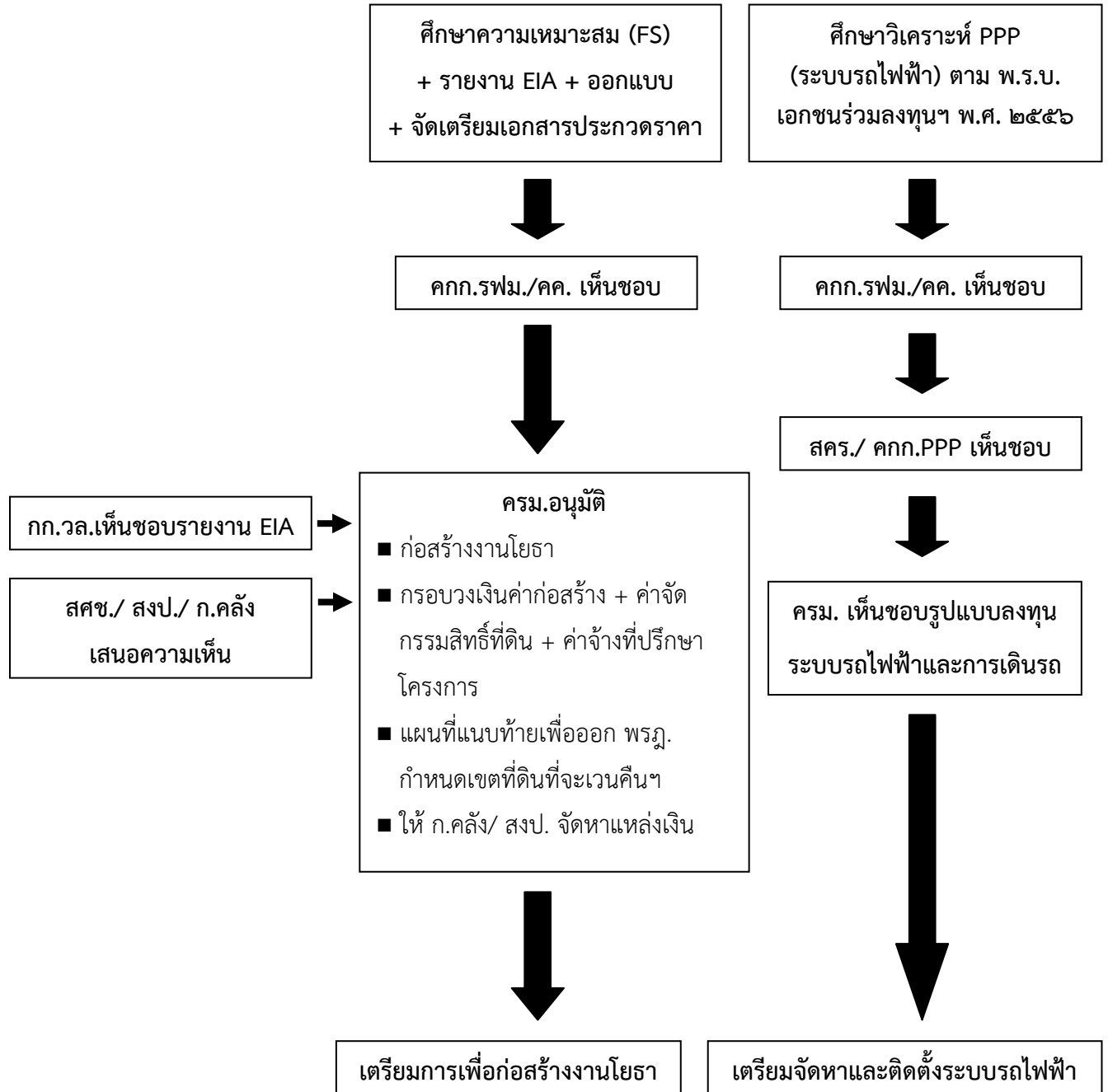
แผนผังการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม.

แผนภาพที่ ๓ - ๒ แผนผังการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม.



การเสนอขออนุมัติโครงการ

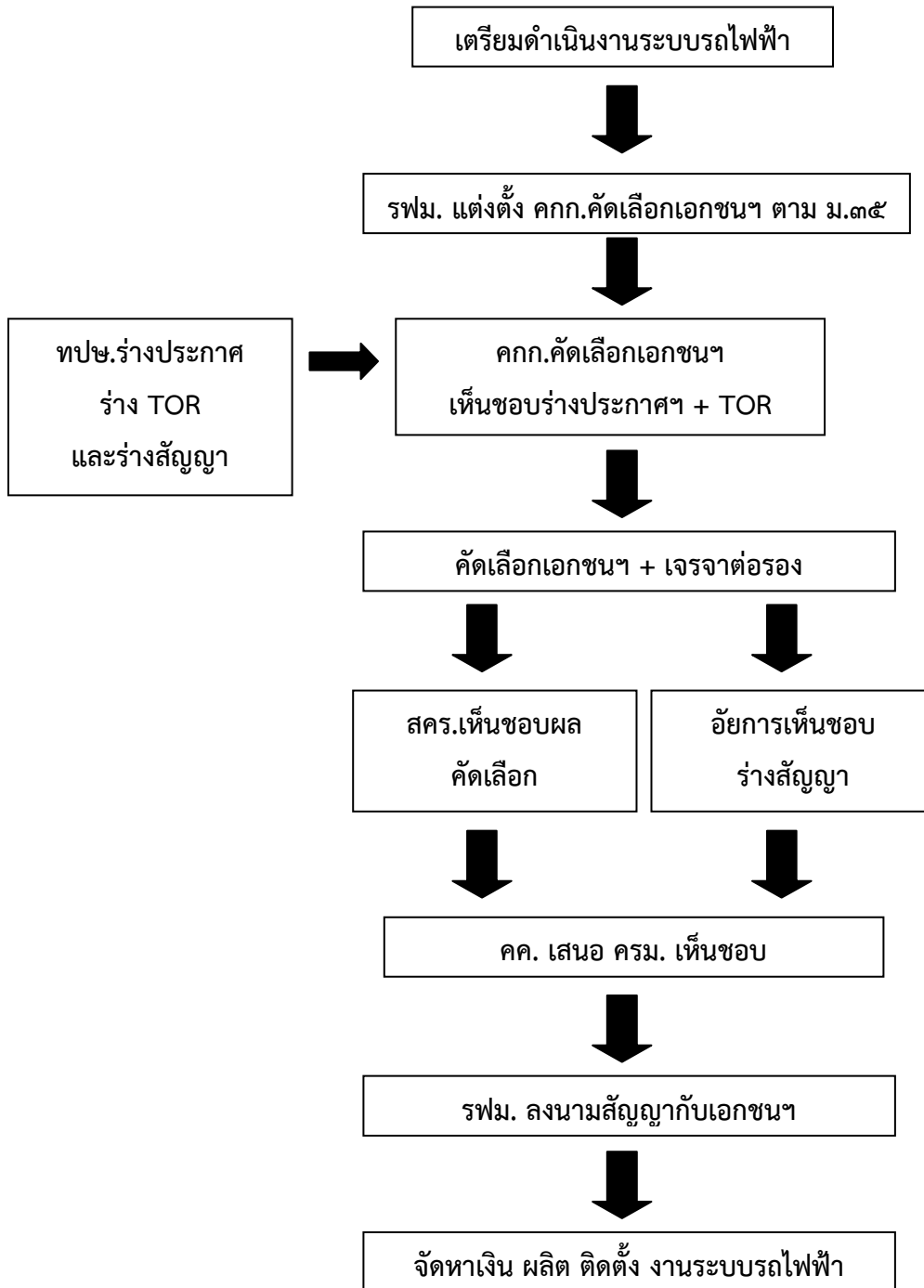
แผนภาพที่ ๓ - ๓ การเสนอขออนุมัติโครงการ



การเตรียมดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า

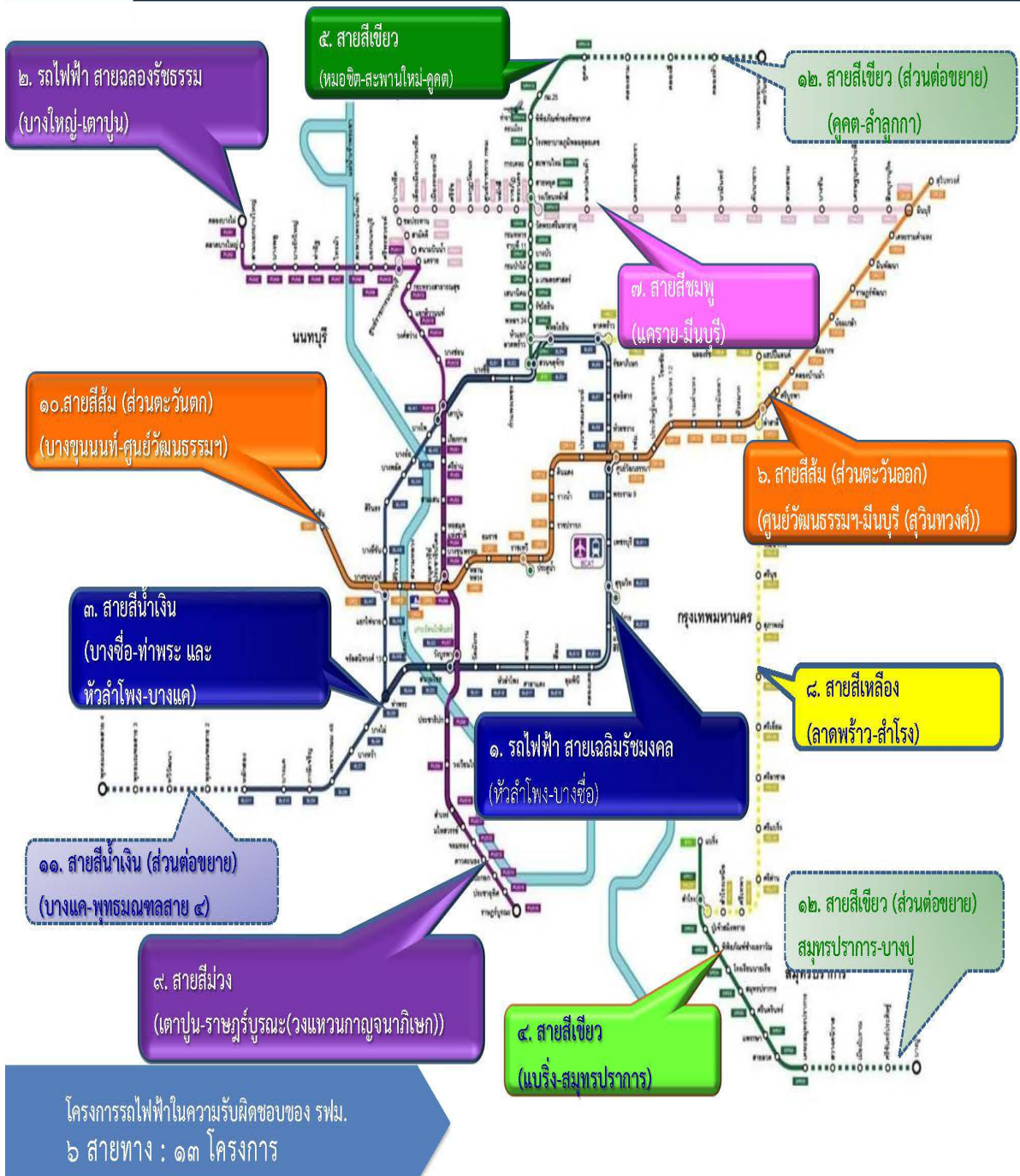
(กรณีรูปแบบ PPP ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ปี ๒๕๕๖)

แผนภาพที่ ๓ - ๔ การเตรียมดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า (กรณีรูปแบบ PPP ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ปี ๒๕๕๖)



แผนภาพที่ ๓ - ๕ โครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม.


โครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม.

จากการที่รัฐบาลมีนโยบายที่จะพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรใน กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง จึงได้มอบหมายให้ รฟม. รับผิดชอบดำเนินโครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทจำนวน ๖ สายทาง ๑๓ โครงการ ระยะทางรวม ๒๕๓ กม. รายละเอียดตามแผนภาพที่ ๓ - ๕

ปัจจุบัน รฟม. ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าแล้ว ๓ สายทาง ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน : หัวลำโพง - บางซื่อ) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง : คลองบางไผ่ - เตาปูน) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว(ใต้) ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ดังนี้

๑. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน : หัวลำโพง-บางซื่อ) ระยะทาง ๒๐ กิโลเมตร ๑๘ สถานี เปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๔๗

แผนภาพที่ ๓ - ๖ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน : หัวลำโพง - บางซื่อ)

รถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
โครงการที่เปิดให้บริการแล้ว

สายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง - บางซื่อ)
 (รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล)



ข้อมูลโครงการ

ระบบรถไฟฟ้า	Heavy Rail
โครงสร้าง	ใต้ดินตลอดสาย
ระยะทาง	๒๐ กม. ๑๘ สถานี (๒ P&R ๖ สถานีจอดรถ)
เงินลงทุน	๑๒๗,๘๑๑ ล้านบาท
รูปแบบลงทุน	BMCL (BEM) ร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost ๒๕ปี
เปิดบริการ	ก.ค. ๔๗
จำนวนผู้โดยสาร	๓๑๑,๕๓๘ คน-เที่ยว/วัน (เฉลี่ย ปี ๖๑)
ค่าโดยสารปัจจุบัน	๑๖ - ๔๒ บาท

๒. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง : คลองบางไผ่ - เตาปูน) ระยะทาง ๒๓.๖ กิโลเมตร ๑๖ สถานี เปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ ต่อมา รฟม. ได้เร่งรัดดำเนินงานเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าทั้ง ๒ สาย ระหว่างสถานีบางซื่อ และสถานีเตาปูน ระยะทาง ประมาณ ๑.๒ กิโลเมตร เปิดให้บริการเดินรถเชื่อมต่อ ๑ สถานี อย่างเป็นทางการได้เมื่อวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารให้สามารถเดินทางข้ามระบบได้ โดยสามารถเปลี่ยนขบวนรถที่สถานีเตาปูน

แผนภาพที่ ๓ - ๗ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง : คลองบางไผ่ - เตาปูน)



๓. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ใต้) ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ระยะทาง ๑๓ กิโลเมตร ๙ สถานี รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จตามแผนงานตั้งแต่ปลายปี ๒๕๕๙ แต่ในส่วนของงานติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า (M&E) และดำเนินการเดินรถ กรุงเทพมหานคร (กทม.) เป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่ง กทม. ได้มีการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ๑ สถานี คือ สถานีสำโรง ตั้งแต่วันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๐ และเปิดให้บริการครบทุกสถานี เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑

แผนภาพที่ ๓ - ๘ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ใต้) ช่วงแบร์ริง - สมุทรปราการ

รถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
โครงการที่เปิดให้บริการแล้ว

สายสีเขียว

(ช่วงแบร์ริง - สมุทรปราการ)

ข้อมูลโครงการ	
รถไฟฟ้า	Heavy Rail
โครงสร้าง	ยกระดับตลอดสาย
ระยะทาง	๑๓ กม. ๙ สถานี
เงินลงทุน	๑๘,๒๔๙.๓๕ ลบ.
๓ เม.ย. ๖๐ : กทม. เปิดเดินรถ ๑ สถานี ช่วงแบร์ริง - ส่าโรง	
๖ ธ.ค. ๖๑ : กทม. เปิดเดินรถ ช่วงส่าโรง - สมุทรปราการ	

ความก้าวหน้าของโครงการในปัจจุบัน

โครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง

๑. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงเตาปูน - ท่าพระ

ลักษณะโครงการ เป็นโครงสร้างรถไฟฟ้าแบบยกระดับระยะทาง ๒๑.๕ กม. สถานียกระดับ ๑๕ สถานี และโครงสร้างรถไฟฟ้าแบบใต้ดินระยะทาง ๕.๔ กม. สถานีใต้ดิน ๔ สถานี

ช่วงหัวลำโพง - บางแค : ระยะทาง ๑๕.๙ กม. เป็นโครงสร้างทางวิ่งใต้ดินมีลักษณะทางวิ่งอุโมงค์คู่รางเดียว ในช่วงหัวลำโพง - ท่าพระ ระยะทาง ๕.๔ กม. มีสถานีใต้ดินจำนวน ๔ สถานี และทางวิ่งยกระดับ ในช่วงท่าพระ - บางแค ระยะทาง ๑๐.๕ กม. มีสถานียกระดับจำนวน ๗ สถานี โครงการจะเริ่มต้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหัวลำโพง เป็นเส้นทางใต้ดินตามแนวถนนพระราม ๔ ผ่านถนนเจริญกรุง ว่างบูรพา ถนนสนามไชย ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาที่บริเวณปากคลองตลาด ลอดใต้คลองบางกอกใหญ่ ถนนอิสรภาพ แล้วเปลี่ยนเป็นเส้นทางยกระดับมีลักษณะเป็นทางวิ่งรางคู่บนเสาตอม่อบริเวณบนเกาะกลางถนนเข้าสู่สี่แยกท่าพระ ซึ่งจะมีสถานีร่วมกับโครงการฯ สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ไปตามแนวถนนเพชรเกษม ผ่านบางไผ่ บางหว้า บางแค และสิ้นสุดสายทางที่บริเวณวงแหวนรอบนอกถนนกาญจนาภิเษก

ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ : ระยะทาง ๑๑.๐๘ กม. เป็นเส้นทางยกระดับทั้งหมดมี ๘ สถานี มีลักษณะเป็นทางวิ่งรางคู่บนเสาตอม่อบริเวณเกาะกลางถนน โครงการจะเริ่มต้นโดยการต่อเชื่อมกับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล บริเวณสถานีบางซื่อ ผ่านสถานีเตาปูนซึ่งเป็นสถานีร่วมกับโครงการฯ สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ เข้าสู่ถนนประชาราษฎร์สาย ๒ ผ่านสี่แยกบางโพ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เลี้ยวซ้ายเข้าถนนจรัญสนิทวงศ์บริเวณโรงเรียนเทคโนโลยีพระราม ๖ ผ่านแยกบางพลัด แยกบรมราชชนนี แยกไฟฉาย และสิ้นสุดที่แยกท่าพระ โดยเชื่อมต่อกับโครงการฯ สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค

กำหนดเปิดให้บริการแบ่งเป็น ๒ ช่วง คือ ช่วงหัวลำโพง - บางแค เปิดให้บริการเดือนกันยายน ๒๕๖๒ และ ช่วงเตาปูน-ท่าพระ เปิดให้บริการเดือนมีนาคม ๒๕๖๓

แผนภาพที่ ๓ - ๑๐ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และ ช่วงเตาปูน - ท่าพระ



ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงเตาปูน - ท่าพระ

บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ผู้รับสัมปทานโครงการอยู่ระหว่างการเร่งรัดการผลิตขบวนรถไฟฟ้า การทดสอบอุปกรณ์งานระบบประตูกั้นชานชาลาและอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมให้เป็นไปตามแผน เพื่อให้ทันเปิดให้บริการเดินรถ และ ดำเนินการติดตั้งและจ่ายกระแสไฟฟ้าที่ BSS๐๓ บริเวณสถานีท่าพระเสร็จเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๒ โดยขณะนี้ ได้ติดตั้งสายเคเบิลของระบบอาณัติสัญญาณและระบบสื่อสาร รวมทั้งอุปกรณ์อื่นๆ บริเวณรางของช่วงที่ ๒ และได้ติดตั้งตู้จำหน่ายบัตรโดยสาร Swing Gate และตู้จำหน่ายบัตรที่อาคารจอดรถเสร็จเรียบร้อยแล้ว

ปัญหาอุปสรรคการดำเนินโครงการ

ในส่วน Critical Path ของสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน คือ การผลิตและทดสอบขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งปัจจุบันยังไม่ส่งผลกระทบต่อเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าช่วงที่ ๒ (สถานีหัวลำโพง - สถานีหลักสอง) เนื่องจากผู้รับสัมปทานสามารถเร่งรัดการดำเนินงานให้มีความก้าวหน้าได้ตามแผนงาน

๒. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ระยะทางประมาณ ๑๙ กิโลเมตร มีสถานียกระดับจำนวน ๑๖ สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) ที่สถานีหมอชิต ข้ามทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์บริเวณห้าแยก ลาดพร้าว ผ่านแยกรัชโยธิน แยกมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ไปจนถึงบริเวณแยกหลักสี่และเบี่ยงออกด้านขวาเลียบไปตามขอบอุโมงค์ลอกแยกหลักสี่ และเบี่ยงเข้าสู่เกาะกลางดั้งเดิม ไปจนถึงบริเวณสะพานใหม่หน้าตลาดยิ่งเจริญ โดยเมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ ๒๕ ของถนนพหลโยธิน แนวเส้นทาง จะเบี่ยงไปทางด้านทิศตะวันออก (ด้านเหนือของพื้นที่ประตูกรุงเทพฯ) ข้ามกลางสอง ผ่านบริเวณด้านข้างของสถานีตำรวจภูธรคูคต เข้าสู่บริเวณเกาะ กลางของถนนลำลูกกา และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง (บริเวณสถานีคูคต) ซึ่งเป็นที่ตั้งของอาคารจอดรถ เปิดให้บริการปี ๒๕๖๓

แผนภาพที่ ๓ - ๑๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต



ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต เพื่อดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคม รฟม. กรุงเทพมหานคร (กทม.) และกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๙ เรื่องการมอบหมาย

ให้ กทม.เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ และช่วง หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต

รฟม. และ กรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่าย ทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ และช่วง หมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๑ โดย กทม. ได้เปิดทดลองให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการแล้ว เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑

ในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต รฟม. จะ ดำเนินการบริหารงานก่อสร้างงานโยธาท้ายใต้เงื่อนไขตามสัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธาของโครงการต่อไป จนแล้วเสร็จทั้งหมด และในส่วนของงานระบบรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ รฟม. จะพิจารณา อนุญาตให้ กทม. เข้าติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ เมื่อการก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จ จะจัดทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมอีกฉบับ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณารายละเอียดทางด้าน การเงินการคลัง โดยจะเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาล่วงหน้าก่อนการก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ จะแล้ว เสร็จ ประมาณ ๖ เดือน

๓. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เป็นระบบขนส่งมวลชน ประเภทรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail) มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง แนวเส้นทางเริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินระยะแรก) ที่ แยกรัชดา-ลาดพร้าว ไปตามแนวถนนลาดพร้าว โดยเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาของ กรุงเทพมหานครที่แยกฉลองรัช และยกระดับข้ามทางด่วนฉลองรัชจนถึงทางแยกบางกะปิ จากนั้นแนว เส้นทางจะเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ตามถนนศรีนครินทร์ เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่ทางแยกลำ สาลี ต่อจากนั้นแนวเส้นทางจะยกระดับข้ามทางแยกต่างระดับพระราม ๙ โดยเชื่อมต่อกับโครงการ รถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) และผ่านแยกพัฒนาการ แยกศรีนุช แยก ศรีอุดมสุข แยกศรีเอี่ยม จนถึงแยกศรีเทพา จากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวขวากลับไปทางทิศตะวันตก ตามแนวถนนเทพารักษ์ ผ่านจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ที่สถานี สำโรง และสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย มีระยะทางทั้งสิ้น ๓๐.๔ กิโลเมตร รวม ๒๓ สถานี เปิดให้บริการปี ๒๕๖๔

แผนภาพที่ ๓ - ๑๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง



ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง

รพม. ได้มีหนังสือแจ้งให้ผู้รับสัมปทาน (EBM) เริ่มงานในระยะที่ ๑ (งานออกแบบและก่อสร้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า) ตั้งแต่วันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๑ ปัจจุบันมีความก้าวหน้างานก่อสร้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า ณ สิ้นเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ๒๑.๖๔ %

ปัญหาอุปสรรคการดำเนินโครงการ

๑. การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างตามแนวเขตทางโครงการฯ มีความล่าช้า เนื่องจากจำเป็นต้องใช้เวลาในการพิจารณาดำเนินการให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๒. มีการปรับแบบแนวเขตทางเพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืนส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณที่มีการปรับแบบแนวเขตทางฯ ได้จนกว่าการพิจารณาปรับแบบแนวเขตทางฯ จะได้ข้อยุติและได้รับการอนุมัติแนวเขตทางฯ เรียบร้อยแล้ว

๓. งานก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วมทาง บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๓๔๔ ตอนอุทุมสุข - สมุทรปราการ (กม. ๑๑+๐๐๐ - กม. ๑๖+๐๐๐)

๔. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เป็นระบบขนส่งมวลชนสายรองประเภทรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail) มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง มีจุดประสงค์เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเขตมีนบุรีและจังหวัดนนทบุรี โดยแนวเส้นทางเริ่มต้นบนถนนรัตนาธิเบศร์บริเวณระหว่าง ศูนย์ราชการนนทบุรีและแยกแคราย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - บางซื่อ) บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี จากนั้นจะวิ่งเลีย่วซ้ายบริเวณแยกแครายเข้าถนนติวานนท์ วิ่งตามถนนติวานนท์จนถึงแยกปากเกร็ด เลี้ยวขวาเข้าถนนแจ้งวัฒนะผ่านเมืองทองธานี ผ่านศูนย์ราชการ ผ่านทางแยกหลักสี่ เชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงที่สถานีหลักสี่ ลอดใต้ทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลเวย์) และผ่านวงเวียนอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ โดยมีสถานีวัดพระศรีมหาธาตุเป็นสถานีเชื่อมต่อ (Interchange Station) เพื่อเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารระหว่างรถไฟฟ้าสาย สีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ จากนั้นแนวเส้นทางจะวิ่งตามถนนรามอินทรา ยกระดับข้ามทางพิเศษคลองรัชบริเวณแยกวัชรพล จนถึงแยกมีนบุรีแล้ววิ่งเข้าเมืองมีนบุรีตามถนนสีหุรานุกิจ จากนั้นจะข้ามคลองสามวาและเลีย่วขวาข้ามคลองแสนแสบผ่านพื้นที่ว่างและข้ามเข้าถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล ๓) จนถึงสุดบริเวณทางแยกร่มเกล้า ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี ที่สถานีมีนบุรี มีความยาวของแนวเส้นทางทั้งสิ้นประมาณ ๓๔.๕ กิโลเมตร รวม ๓๐ สถานี เปิดให้บริการปี ๒๕๖๔

แผนภาพที่ ๓ - ๑๓ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี



ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

๑. ผู้รับสัมปทาน (NBM) ได้เริ่มงานระยะที่ ๑ (งานออกแบบและก่อสร้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า) เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๑

๒. NBM อยู่ระหว่างก่อสร้างเสาเข็มทางวิ่งและสถานี เริ่มติดตั้งและก่อสร้างเสาและบารับคานทางวิ่ง (Cross Beam) และสรุปแบบรายละเอียดงานระบบรถไฟฟ้า

๓. ความก้าวหน้างานก่อสร้างและงานระบบรถไฟฟ้า ณ สิ้นเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ๒๑.๕๙%

ปัญหาอุปสรรคการดำเนินโครงการ

๑. ประชาชนโต้แย้งคัดค้านแบบแนวเขตทาง จึงต้องปรับแบบแนวเขตทาง เพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืน

๒. มีการปรับแบบแนวเขตทาง เนื่องจากมีการพิจารณาปรับตำแหน่งโครงสร้างรถไฟฟ้า

๓. เมื่อมีการปรับแก้แบบแนวเขตทางแล้วการจัดการสิทธิ์ที่ดินจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่กำหนดไว้ จึงทำให้ไม่สามารถจัดการสิทธิ์ที่ดินได้ทันตามแผนงานที่กำหนดไว้

๔. การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างตามแนวเขตทางโครงการฯ มีความล่าช้า เนื่องจากจำเป็นต้องใช้ เวลาในการพิจารณาดำเนินการให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างตามพระราชบัญญัติ การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัด จ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๕. มีบางบริเวณการปรับแบบแนวเขตทางได้ข้อยุติไถ่ถอนที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน ในบริเวณที่จะเวนคืนจะสิ้นผลใช้บังคับในวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๖๑ จึงไม่สามารถจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ทัน ภายในอายุพระราชกฤษฎีกาฯ ทั้งนี้ รฟม. ได้มีการนำเสนอออกพระราชกฤษฎีกาฯ ไปยังหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องตั้งแต่วันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ปัจจุบันพระราชกฤษฎีกาฯ ฉบับใหม่ยังไม่มีผลใช้บังคับ

๖. การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มเติม ตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ในเขตทาง เพื่อก่อสร้างโครงการฯ ระหว่าง รฟม. กับกรมทางหลวง เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑ ที่ได้กำหนดให้ รฟม. ต้องปรับปรุงถนนและทางเท้าให้ยังคงจำนวนและขนาดของช่องจราจรเท่าเดิมก่อนก่อสร้างโครงการ

๗. กรมทางหลวงจะเริ่มดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ (แจ้ง วัฒนะ) โดยมีการก่อสร้างท่อและระบบระบายน้ำใหม่ บนพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ซึ่งจะ ส่งผลกระทบต่อขั้นตอนและระยะเวลาก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู อย่างมีนัยสำคัญ

๕. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันออก) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทาง ๒๑.๒ กม. มีลักษณะเป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับประมาณ ๙ กม. และสถานีใต้ดิน ประมาณ ๑๒๒กม. มี ๑๗ สถานี แบ่งเป็นสถานียกระดับ ๗ สถานี และใต้ดิน ๑๐ สถานี แนวเส้นทางเริ่ม จากสถานีศูนย์วัฒนธรรมฯ ซึ่งเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุง ที่อยู่บริเวณที่ตั้งอาคารสำนักงาน รฟม.ในปัจจุบันไปสู่ถนนพระราม ๙ แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าถนนรามคำแหงวิ่งไป ตามถนนรามคำแหงผ่านแยกลำสาตี แยกถนนกาญจนาภิเษกไปสิ้นสุดที่สถานีสุวินทวงศ์ ซึ่งอยู่ใกล้จุดตัด ระหว่างถนนรามคำแหงกับถนนสุวินทวงศ์ โครงการฯ จะใช้ระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ (Heavy Rail Transit System) เปิดให้บริการปี ๒๕๖๖

แผนภาพที่ ๓ - ๑๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันออก) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)



ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันออก) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

ความก้าวหน้างานโยธา ณ สิ้นเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ เท่ากับ ๒๙.๓๐ %

ปัญหาอุปสรรคการดำเนินโครงการ

๑. การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างตามแนวเส้นทางโครงการฯ มีความล่าช้า เนื่องจากจำเป็นต้องใช้เวลาในการพิจารณาดำเนินการให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๒. มีการปรับแบบแนวเขตทางเพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืนส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณที่มีการปรับแบบแนวเขตทางฯ ได้จนกว่าการพิจารณาปรับแบบแนวเขตทางฯ จะได้ข้อยุติและได้รับการอนุมัติแนวเขตทางฯ เรียบร้อยแล้ว

๓. การเข้าใช้พื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่มีส่วนทับซ้อนกับโครงการฯ ของ กทม. ตามเงื่อนไขการอนุญาตเข้าพื้นที่

๓.๑ การก่อสร้างสถานีรามคำแหง ๑๒ (OR๑๖) มีความจำเป็นต้องรื้อ Ramp ของสะพานยกระดับรามคำแหง โดยทาง กทม. ยืนยันให้ รฟม. ย้ายตำแหน่งสถานี ทั้งนี้การย้ายตำแหน่งสถานีในช่วงระหว่างการก่อสร้างจะมีผลกระทบต่อระยะเวลาของโครงการอันอาจเป็นเหตุให้ผู้รับจ้างเรียกร้องค่าเสียหายได้

๓.๒ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามีส่วนซ้อนทับกับโครงการต่อขยายสะพานยกระดับรามคำแหง-ลำสาตี ของ กทม. โดย รฟม. จะต้องก่อสร้างโครงสร้างใต้ดินบางส่วนของโครงการของ กทม. ควบคู่ไปกับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับอุโมงค์รถไฟฟ้า และ กทม. ขอให้ รฟม. รับผิดชอบค่าใช้จ่ายจากการก่อสร้างโครงสร้างใต้ดินบางส่วนของโครงการของ กทม. ไปก่อน จึงจะมีผลกระทบต่องบประมาณของสัญญา

๓.๓ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามีส่วนซ้อนทับกับโครงการบริเวณถนนกาญจนาภิเษก โครงการข้ามแยกบริเวณถนนราษฎร์พัฒนา ของ กทม. และการปรับแบบตามข้อกำหนดของ กทม. บริเวณแยกลาดบัวขาว โดย กทม. ขอให้ รฟม. รับผิดชอบงานก่อสร้างสะพานยกระดับของ กทม. จำนวน ๓ สะพาน ซึ่งจะมีผลกระทบต่องบประมาณของสัญญา

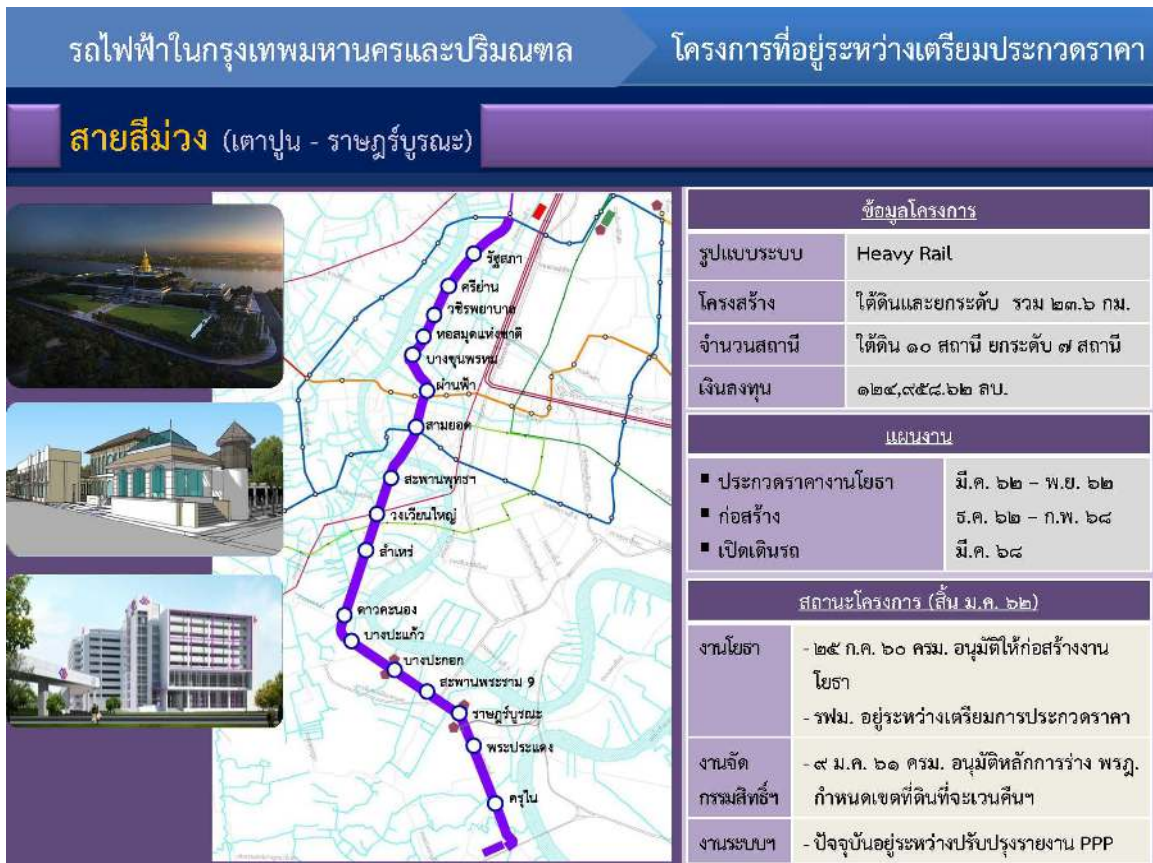
๔. เนื่องจากมีการปรับย้ายตำแหน่งสถานีและทางขึ้น - ลง ของสถานีราษฎร์พัฒนา (OR๒๕) เพราะซ้อนทับกับโครงการ กทม. ทำให้ยังไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ขึ้น - ลง ๔ จุดในบริเวณนี้ได้

การดำเนินโครงการในอนาคต

๑. โครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ใต้) ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบและอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ โดยมีกำหนดเปิดให้บริการปี ๒๕๖๖

แผนภาพที่ ๓ - ๑๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ใต้) ช่วงเตาปูน - ราชบุรีบูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)



ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราชบุรีบูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ ได้มีมติรับทราบผลการศึกษารายงาน PPP โดยมอบ รฟม. รับข้อสังเกตของ คณะกรรมการ รฟม. และคณะอนุกรรมการบริหาร (Ex.Com.) ไปดำเนินการ และนำเสนอ Ex.Com. พิจารณา ก่อนเสนอ คณะกรรมการ รฟม. ต่อไป ปัจจุบัน รฟม. และที่ปรึกษา BMTP อยู่ระหว่างศึกษาเพิ่มเติมตามมติคณะกรรมการ รฟม. และ Ex.Com และในส่วนของการดำเนินงานจัดเตรียมการประกวดราคางานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราชบุรีบูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ณ สิ้นเดือนมกราคม ๒๕๖๒ อยู่ระหว่างรอมติเห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นทางการจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ตามขั้นตอนต่อไป

ปัญหาอุปสรรคการดำเนินงานโครงการ

ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน อยู่ระหว่างการพิจารณาจากหน่วยงานภายนอก ซึ่งมีผลต่อการวางแผนการดำเนินการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับการดำเนินโครงการฯ

๒. โครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างขออนุมัติดำเนินการต่อคณะรัฐมนตรี

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันตก) ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย มีกำหนดเปิดให้บริการปี ๒๕๖๘

แผนภาพที่ ๓ - ๑๖ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันตก) ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย



ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันตก) ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ PPP ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๒ ได้มีมติเห็นชอบผลการศึกษารายงาน PPP ตามข้อเสนอ รฟม. โดยให้ รฟม. ได้รับความเห็นของที่ประชุมไปจัดทำข้อมูลเพื่อประกอบการเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางแค - พุทธรณchol สาย ๔ ระยะทาง ๘ กม.
จำนวน ๔ สถานี

แผนภาพที่ ๓ - ๑๗ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางแค - พุทธรณchol สาย ๔

รถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โครงการที่จะดำเนินการหลังปี ๒๕๖๑

สายสีน้ำเงิน (บางแค - พุทธรณchol สาย ๔)



ข้อมูลโครงการ	
รถไฟฟ้า	Heavy Rail
โครงสร้าง	ยกระดับตลอดสาย ๘ กม.
จำนวนสถานี	๔ สถานี
เงินลงทุน	๒๑,๒๔๑.๕๐ ล้านบาท





สถานะโครงการ (สิ้น ส.ค. ๖๑)

- คค. เห็นควรให้ ชะลอโครงการฯ ไปก่อน โดยให้ รฟม. สอบถามความสนใจและความพร้อมของเอกชนในการลงทุนโครงการทั้งงานโยธาและงานระบบฯ รวมทั้งให้นำผลการดำเนินการฯ สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย หลังเปิดให้บริการแล้วมาประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เหมาะสมในการนำเสนอโครงการฯ อีกครั้ง

ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางแค - พุทธรณchol สาย ๔
กระทรวงคมนาคม มีนโยบายให้ชะลอโครงการฯ ไปก่อน โดยให้ รฟม. สอบถามความสนใจและความพร้อมของเอกชนในการลงทุนโครงการทั้งงานโยธาและงานระบบฯ รวมทั้งให้นำผลการดำเนินการสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายหลังเปิดให้บริการแล้วมาประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เหมาะสมในการนำเสนอโครงการฯ อีกครั้ง

๓. โครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างศึกษา ออกแบบ เพื่อนำเสนอกระทรวงคมนาคม และ คณะรัฐมนตรี

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงคูคต - ลำลูกกา มีกำหนดเปิดให้บริการ ปี ๒๕๖๖ และ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู มีกำหนดเปิดให้บริการปี ๒๕๖๖

แผนภาพที่ ๓ - ๑๘ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงคูคต - ลำลูกกา และสมุทรปราการ - บางปู

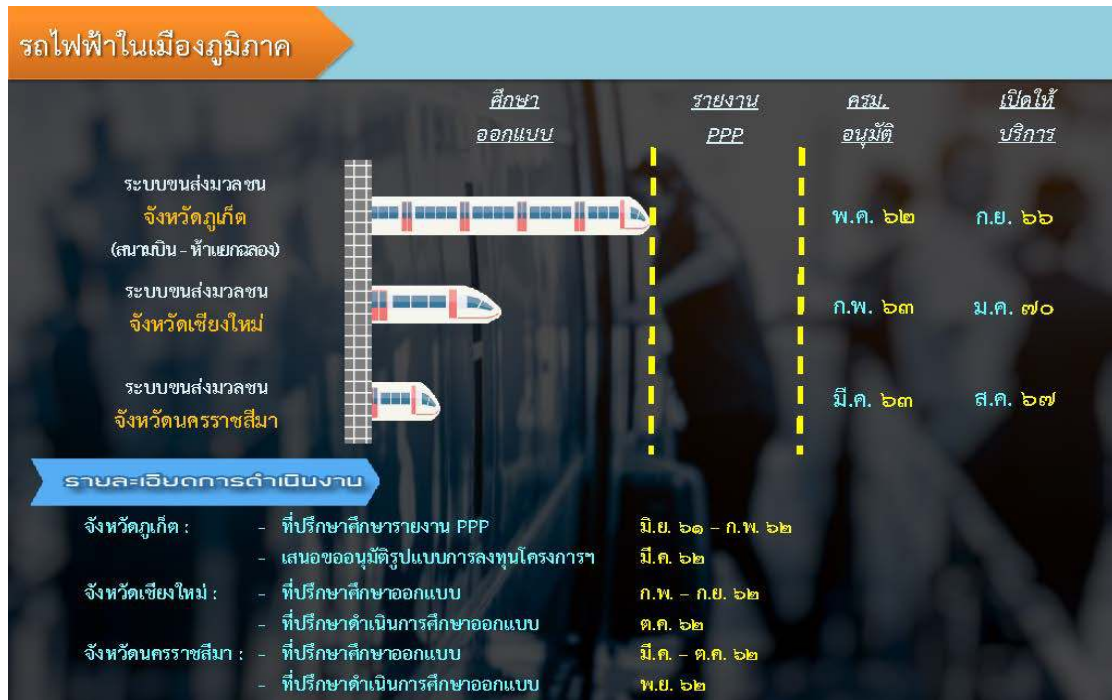


ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงคูคต - ลำลูกกา และ ช่วงสมุทรปราการ - บางปู

กระทรวงคมนาคม เห็นควรให้ชะลอการนำเสนอโครงการ เนื่องจากรอความชัดเจนการโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ให้กับ กทม.

๔. โครงการรถไฟฟ้าในเมืองภูมิภาค

แผนภาพที่ ๓ - ๑๙ โครงการรถไฟฟ้าในเมืองภูมิภาค



ประกอบไปด้วย โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่ และโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดนครราชสีมา

๔.๑ โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต

แผนภาพที่ ๓ – ๒๐ โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต



ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต

รฟม. ได้จัดให้มีงานสัมมนาการทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (Market Sounding) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๒ ณ จังหวัดภูเก็ต และวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๒ ณ กรุงเทพมหานคร เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างการจัดทำรายงาน PPP เพื่อนำเสนอ คณะกรรมการ รฟม. ในเดือน มี.ค. ๒๕๖๒ ปัญหาอุปสรรค

คณะกรรมการชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ (คชก.) ไม่เห็นชอบรายงาน EIA และเห็นควรให้ สนข. และ รฟม.หารือกับกรมทางหลวง เรื่องการใช้พื้นที่ทางหลวงให้ได้ข้อยุติ

๔.๒ โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่

แผนภาพที่ ๓ - ๒๑ โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่



ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่

กระทรวงคมนาคมเห็นพ้องตามความเห็นของ สนข. และ รพม. โดยมีข้อสรุปดำเนินการสายสีแดงเป็นลำดับแรก (ผสมระดับดินและใต้ดิน)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตรวจพิจารณาร่าง พ.ร.ฎ. ตาม มาตรา ๗ (๑) แล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนการตรากฎหมาย (ฉบับเดียวกันรวม จ.เชียงใหม่ จ.พังงา จ.ภูเก็ต และ จ.นครราชสีมา) ปัจจุบัน รพม. ได้ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม จัดทำรายงาน EIA และออกแบบสายสีแดง (ช่วง รพ. นครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) เมื่อวันที่ ๒๐ ก.พ. ๖๒

๔.๓ โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดนครราชสีมา

แผนภาพที่ ๓ – ๒๒ โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดนครราชสีมา



ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดนครราชสีมา

รฟม. อยู่ระหว่างจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม จัดทำรายงาน EIA และออกแบบ สายสีเขียว โดยวิธีคัดเลือก ทั้งนี้มีกำหนดให้ที่ปรึกษายื่นข้อเสนอเมื่อวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๒ ปัจจุบัน รฟม.อยู่ระหว่างจัดทำรายงานผลการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อขออนุมัติว่าจ้างตามขั้นตอนต่อไป

๔.๔ โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดพิษณุโลก

ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดพิษณุโลก

ในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติ รับทราบสรุปมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ รับทราบผลการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ตามที่สำนักงานนโยบาย

และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอ และมอบ รฟม. พิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนและสอดคล้องกับระยะเวลาที่เหมาะสมต่อไป โดย สนข. พิจารณาเลือกเส้นทางสายสีแดง ช่วงมหาวิทยาลัย พิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก เป็นเส้นทางที่สมควรดำเนินการเป็นลำดับแรก (ระดับดิน) ระยะทาง ๑๒.๖ กิโลเมตร ๑๕ สถานี วงเงินลงทุน ๗๖๒.๒๙ ล้านบาท

โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก มีระยะเวลาในการดำเนินงาน ๑๔ เดือน (ธ.ค. ๕๙ - มี.ค. ๖๑) โดยที่ผ่านมา สนข. ได้มีการจัดสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็นของประชาชนมาแล้ว ๒ ครั้ง จากผลการศึกษาพบว่าระบบการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ที่เหมาะสมกับเมืองพิษณุโลก ได้แก่ ระบบรถผสมผสาน Auto Tram, Articulated Bus, Regular Bus, Micro Bus และ VIP Bus รวมทั้งแผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก แบ่งการดำเนินงานเป็น ๒ ระยะ เงินลงทุนรวม ๓,๒๕๐ ล้านบาท ประกอบด้วย

ระยะที่ ๑ เปิดให้บริการ ๖ เส้นทาง มีระยะทางรวม ๘๓.๕ กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด ๑๐๕ สถานี ใช้เงินลงทุน ๒,๖๐๗ ล้านบาท

ระยะที่ ๒ จะเปิดให้บริการอีก ๕ เส้นทาง มีระยะทางรวม ๓๐.๑ กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมดรวม ๔๒ สถานี ใช้เงินลงทุน ๖๔๓ ล้านบาท มีแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพ ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งพิษณุโลกแห่งที่ ๑ สถานีขนส่งพิษณุโลกแห่งที่ ๒ และห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัสท่าทอง

เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ คณะกรรมการ รฟม. มีมติเห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกาให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในจังหวัดพิษณุโลก พ.ศ. หลังจากนั้น รฟม. จะเสนอเรื่องให้กระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาลำดับ เพื่อให้ รฟม. มีอำนาจดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าใน จ.พิษณุโลกอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งการออกร่างพระราชกฤษฎีกาให้ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าพิษณุโลก พ.ศ. จะส่งผลให้ รฟม. สามารถดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าใน จ.พิษณุโลก ได้ ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างการเตรียมการเสนอตรา พ.ร.ฎ. ตาม มาตรา ๗ (๑) โดยมีกำหนดรับฟังความคิดเห็นต่อการตรา พ.ร.ฎ. ระหว่างวันที่ ๑๑ ก.พ. - ๑๕ มี.ค. ๖๒

รูปแบบการดำเนินโครงการ

รูปแบบการลงทุนแบ่งตามสัดส่วนภาระการลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน มี ๒ ทางเลือก ได้แก่

๑. แนวทางให้เอกชนร่วมลงทุน Public-Private Partnership (PPP)

โดยมีทางเลือกในการให้สัมปทานเดินรถ ๓ รูปแบบดังต่อไปนี้

รูปแบบที่ ๑ Net Cost Concession

รูปแบบที่ ๒ Gross Cost Concession

รูปแบบที่ ๓ Modified Gross Cost Concession

๒. แนวทางใช้เงินงบประมาณภาครัฐ Public-Sector Comparator (PSC)

โดยมีทางเลือกในการให้สัมปทานเดินรถ ๒ รูปแบบดังต่อไปนี้

รูปแบบที่ ๑ Gross Cost Concession

รูปแบบที่ ๒ Modified Gross Cost Concession

รูปแบบการลงทุนร่วมดำเนินการระหว่างรัฐและเอกชนที่เหมาะสม

๑. แนวทางเลือกที่ ๑ PPP (Public Private Partnership)

ทางเลือกนี้ เป็นลักษณะการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน การให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership: PPP) เป็นรูปแบบการดำเนินงานที่ภาครัฐให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการให้บริการสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการบริการและการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นการให้บริการที่มีประสิทธิภาพคุ้มค่างบต้นทุนมากกว่าการที่ภาครัฐเป็นเจ้าของหรือดำเนินการเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ซึ่งเป็นการลงทุนที่ใช้เงินลงทุนสูง การนำหลักการลงทุนรูปแบบ PPP มาใช้เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายด้านงบประมาณของภาครัฐ อีกทั้งการให้เอกชนมาร่วมลงทุนจะเป็นการนำเทคโนโลยีและการบริหารจัดการของภาคเอกชนมาใช้ รวมถึงเป็นการกระจายความเสี่ยงในการลงทุนไปยังภาคเอกชนและช่วยแบ่งเบาภาระในการลงทุนให้กับภาครัฐ เนื่องจากเงินลงทุนในส่วนของระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถจะถูกชำระคืนตลอดระยะเวลาโครงการ โดยที่รัฐบาลไม่จำเป็นต้องจัดหาแหล่งเงินทุนตั้งแต่ช่วงเริ่มต้นโครงการ และทำให้รัฐสามารถนำเอาผลประโยชน์ในอนาคตที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการมาใช้ในการชำระผลตอบแทนให้แก่เอกชนได้ นอกจากนี้ การให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในส่วนของระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถ รวมทั้งดำเนินการบริหารการเดินรถและบำรุงรักษาระบบ ยังทำให้รัฐสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงทางด้าน Operation ไปให้แก่เอกชนได้ตลอดระยะเวลาโครงการ ดังนั้น ทางเลือกรัฐและเอกชนจะแบ่งกันรับความเสี่ยงในการดำเนินโครงการ โดยรัฐบาลจะเป็นผู้ลงทุนเฉพาะในส่วนโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ งานโยธาทั้งหมดและงานระบบราง (Track work) และเอกชนจะร่วมลงทุนในส่วนของระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด (Mechanical & Electrical: M&E) รวมทั้งขบวนรถ (Rolling Stocks) และดำเนินการบริหารการเดินรถและบำรุงรักษาระบบ (Operation & Maintenance: O&M) ซึ่งรัฐจะให้ผลตอบแทนแก่เอกชนในลักษณะของการหาผลประโยชน์จากโครงการ เช่น การจัดเก็บค่าโดยสาร หรือการชำระเงินให้แก่เอกชนในรูปแบบของค่าจ้าง ตลอดระยะเวลาโครงการ การทำสัญญา PPP มีหลายรูปแบบซึ่งมีรายละเอียดแตกต่างกันออกไป แบ่งออกตามรูปแบบ ของการออกแบบ (Design) การก่อสร้าง (Build) การดำเนินการหรือให้บริการ (Operate) กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน (Own) การระดมทุน (Finance) การบริหารจัดการ/การบำรุงรักษา (Maintenance/Management) และการโอนทรัพย์สินให้แก่ภาครัฐ (Transfer)

รูปแบบและลักษณะการลงทุน PPP

ตารางที่ ๓ - ๑ รูปแบบและลักษณะการลงทุน PPP

รูปแบบ	ลักษณะโดยทั่วไป
Build-Own-Operate (BOO) Build-Develop-Operate (BDO) Design-Construct-Manage-Finance (DCMF)	เอกชนเป็นผู้ออกแบบก่อสร้าง เป็นเจ้าของการดำเนินการและบริหารจัดการสินทรัพย์ ซึ่งไม่มีข้อตกลงที่ต้องโอนการดำเนินงานคืนให้กับรัฐบาล
Buy-Build-Operate (BBO) Lease-Develop-Operate (LDO) Wrap-Around Addition (WAA)	ภาคเอกชนซื้อหรือเช่าสินทรัพย์จากรัฐบาลเพื่อทำการปรับปรุงหรือพัฒนาเพื่อดำเนินการ ซึ่งไม่มีข้อตกลงที่ต้องโอนการดำเนินงานให้กับรัฐบาล
Build-Operate-Transfer (BOT) Build-Own-Operate-Transfer (BOOT) Build-Rent-Own-Transfer (BROT) Build-Lease-Operate-Transfer (BLOT) Build-Transfer-Operate (BTO)	ภาคเอกชนเป็นผู้ออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ และต้อง ส่งมอบให้รัฐบาลเมื่อสิ้นสุดสัญญาซึ่งเอกชนรายอื่นอาจทำการเช่าเพื่อบริหารงานต่อจากรัฐบาล

ภาพแสดงสัดส่วนเงินลงทุน

๒. แนวทางเลือกที่ ๒ PSC (Public Sector Comparator)

ทางเลือกนี้ รัฐจะเป็นผู้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์ส่งงานระบบรถไฟฟ้ (M&E) ทั้งหมด รวมถึงขบวนรถไฟฟ้ และเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบเฉพาะการบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาระบบ (O&M) แนวทางนี้การะค้ลงทุนโครงการถือเป็นการของรัฐทั้งหมด ใช้เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับแนวทางเลือก PPP โดยในการจัดทากรณี PSC นั้น จะเปรียบเสมือนกรณีที่รัฐเป็นผู้ดำเนินการเอง โดยลงทุนทั้งหมด และ Outsource กิจกรรมเดินรถและบำรุงรักษาให้เอกชน ซึ่งจะทำให้รัฐเป็นผู้รับความเสี่ยงทางด้านค่าใช้จ่ายในการลงทุน ระยะเวลา รวมทั้งการซ่อมบำรุงทั้งหมดที่จะเกิดขึ้นในอนาคตแม้ว่าทางเลือก PSC รัฐบาลจะมีการะลงทุนที่สูงกว่า และมีความเสี่ยงมากกว่า แต่ในการดำเนินการต้นทุในการดำเนินการอาจมีค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่า เนื่องจากการที่รัฐเป็นผู้ลงทุนทั้งหมดทำให้ต้นทุนทางการเงินของโครงการต่ำกว่ากรณีเอกชนเป็นผู้ลงทุน รวมทั้งในการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนนั้น เอกชนยอมต้องการผลตอบแทนจากการลงทุน ซึ่งทำให้มูลค่าของผลประโยชน์ที่เอกชนต้องการจะสูงขึ้นจากกรณีที่รัฐเป็นผู้ลงทุน

รูปแบบในการแบ่งผลตอบแทนให้แก่เอกชน

๑. แนวทางเลือกที่ ๑ Net Cost Concession: รัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เอกชนผู้รับสัมปทานเป็นผู้จัดเก็บรายได้ และจ่ายค่าบริหารการเดินรถและบำรุงรักษา โดยเอกชนผู้รับสัมปทานอาจเสนอส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ภาครัฐ (ตามที่ตกลงกันในเรื่องข้อสัญญา)

๒. แนวทางเลือกที่ ๒ Gross Cost Concession: รัฐลงทุน ๑๐๐ % ภาครัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ เอกชนผู้รับสัมปทาน เป็นผู้เดินรถไฟฟ้ โดยภาครัฐจ่ายเงินให้ผู้รับสัมปทานในการจัดหาระบบรถไฟฟ้ การเดินรถไฟฟ้ และ การบำรุงรักษา โดยการจ่ายเงินดังกล่าวจะเป็นแบบกำหนดราคา (Fixed Payment) ตามที่ตกลงกัน การจ่ายเงินจะจ่ายต่อเมื่อการจัดหาระบบรถไฟฟ้ การเดินรถไฟฟ้ การบำรุงรักษาเป็นไปตามมาตรฐานที่ได้ตกลงไว้ โดยผลตอบแทนที่เอกชนได้รับจะไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับรายได้จากการดำเนินงาน

๓. แนวทางเลือกที่ ๓ Modified Gross Cost Concession: ภาครัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ เอกชนผู้รับสัมปทานเป็นผู้เดินรถไฟฟ้ โดยภาครัฐจ่ายเงินให้ผู้รับสัมปทานในการจัดหาระบบรถไฟฟ้ การเดินรถไฟฟ้ และการบำรุงรักษา โดยการจ่ายเงินดังกล่าวจะเป็นแบบกำหนดราคา (Fixed Payment) ตามที่ตกลงกัน และได้รับผลตอบแทนอีกส่วนหนึ่งตามผลประกอบการ เช่น ส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติมตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากที่ตกลงกัน และ ในกรณีนี้ผู้รับสัมปทานจะได้รับค่าตอบแทนเป็นอัตราส่วนกับจำนวนผู้โดยสารที่ผู้รับสัมปทานสามารถจูงใจให้มาใช้บริการที่มากขึ้นจากที่ได้คาดการณ์ไว้ในตอนแรก หรือผู้รับสัมปทานอาจจะได้รับผลตอบแทนพิเศษในรูปเงินพิเศษ (Bonus)

ตารางเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุน

ตารางที่ ๓ - ๒ ตารางเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุน

ลักษณะ	รูปแบบ PPP	รูปแบบ PSC
บทบาท	รัฐจัดซื้อบริการจากภาคเอกชน	รัฐเป็นผู้ลงทุนและจัดซื้อสินทรัพย์จากภาคเอกชน
การจัดจ้างของรัฐบาล	รัฐสามารถจัดจ้างเอกชนดำเนินงานทุกกิจกรรมได้ในสัญญาเดียว	รัฐจะจัดจ้างเอกชนหลายรายในการออกแบบ ก่อสร้าง ดำเนินงาน และบำรุงรักษา
ความรับผิดชอบของเอกชน	เอกชนจะรับผิดชอบในคุณภาพและความสามารถในการดำเนินงานของระบบในระยะยาว (อาจครอบคลุมตลอดอายุโครงการ)	เอกชนจะรับผิดชอบในคุณภาพและความสามารถในการดำเนินงานของระบบในระยะแรก (หรือภายในระยะรับประกันสินทรัพย์)
ความเสี่ยงของโครงการ	จะมีการจัดสรรความเสี่ยงระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยจะโอนความเสี่ยงที่เอกชนสามารถบริหารจัดการได้ เช่น ความเสี่ยงในการดำเนินงาน (Operation / Business risk) ความเสี่ยงจากความล่าช้าในการก่อสร้าง(Completion risk) ไปให้เอกชน	รัฐเป็นผู้แบกรับความเสี่ยงประเภทต่างๆ ตลอดอายุโครงการ
ประโยชน์ที่เกิดต่อโครงการ	เอกชนจะสามารถใช้ความเชี่ยวชาญทางเทคนิคและการบริหารจัดการได้อย่างเต็มที่ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อโครงการมากกว่า	อาจไม่สามารถใช้ความเชี่ยวชาญของเอกชนได้อย่างเต็มที่เนื่องจากภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการ

ตารางเปรียบเทียบการแบ่งผลตอบแทนตามรูปแบบการลงทุน

ตารางที่ ๓ - ๓ ตารางเปรียบเทียบการแบ่งผลตอบแทนตามรูปแบบการลงทุน

เงื่อนไข การ ลงทุน	PPP				PSC			
	งานโยธา และ โครงสร้าง พื้นฐาน	งาน ระบบ รถไฟฟ้า	งานจัดทา ขบวน รถไฟฟ้า	งาน บริหาร การเดิน รถและ ซ่อม บำรุง	งานโยธา และ โครงสร้าง พื้นฐาน	งาน ระบบ รถไฟฟ้า	งานจัดทา ขบวน รถไฟฟ้า	งาน บริหาร การเดิน รถและ ซ่อม บำรุง
	รัฐบาล	เอกชน	เอกชน	เอกชน	รัฐบาล	รัฐบาล	รัฐบาล	เอกชน
เงื่อนไข	Net Cost	Gross Cost	Modified Gross Cost	Gross Cost	Modified Gross Cost			
การจัดเก็บ รายได้	เอกชนจัดเก็บ รายได้	รัฐจัดเก็บ รายได้	รัฐจัดเก็บรายได้	รัฐจัดเก็บรายได้	รัฐจัดเก็บรายได้			
การจ่าย ผลตอบแทน และ ค่าจ้าง	เอกชนจ่ายค่า สัมปทานให้รัฐ (หรือรับเงิน สนับสนุน)	รัฐจ่ายค่าจ้าง เดินรถอัตรา คงที่	รัฐจ่ายค่าจ้าง เดินรถอัตรา คงที่+ โบนัส	รัฐจ่ายค่าจ้างเดินรถ อัตราคงที่	รัฐจ่ายค่าจ้างเดินรถ อัตราคงที่ + โบนัส			

รูปแบบการลงทุนของโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ในปัจจุบัน

ตารางที่ ๓ - ๔ รูปแบบการลงทุนของโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ในปัจจุบัน

PPP	รูปแบบการลงทุน	ออกแบบ	ก่อสร้าง	เงินลงทุน	Operation (O) & Maintenance (M)	REVENUE COLLECTION	หมายเหตุ
Public ↓ Private	PSC	รัฐ (กรรมสิทธิ์ที่ดิน, ค่าก่อสร้างงานโยธา (CW)) + (งานระบบ, จัดหาขบวนรถ (M&E))			รัฐ		Airport Rail Link
	PPP (Gross Cost)	รัฐ (กรรมสิทธิ์ที่ดิน, ค่าก่อสร้างงานโยธา (CW)) + เอกชน (งานระบบ, จัดหาขบวนรถ (M&E))			รัฐ		Purple Line (BEM)
	PPP (Net Cost)	รัฐ (กรรมสิทธิ์ที่ดิน, ค่าก่อสร้างงานโยธา (CW)) + เอกชน (งานระบบ, จัดหาขบวนรถ (M&E))			เอกชน		Blue Line (BEM)
	PPP (Net Cost)	เอกชน (ค่าก่อสร้างงานโยธา, งานระบบ, จัดหาขบวนรถ (CW+M&E))			เอกชน		BTS + PINK/YELLOW LINE

สรุป

จากการศึกษาพบว่า การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าจะมีกระบวนการขั้นตอนการดำเนินงานแบ่งเป็น ๒ ช่วง ได้แก่ ๑. ช่วงก่อนการก่อสร้าง (Pre Construction) ประกอบด้วย การจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาออกแบบรายละเอียด การจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม (FS) /การจัดทำรายงาน EIA /การออกแบบ/การจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา ๒. ช่วงการก่อสร้าง (Construction) ประกอบด้วย การจัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (PMC) /CSC ก่อสร้างงานโยธา ผลิต ติดตั้ง M&E ทดลองเดินรถ และเปิดให้บริการ นอกจากนี้การดำเนินโครงการรถไฟฟ้ามีรูปแบบการลงทุนที่หลากหลายเช่น PSC PPP (Gross Cost) หรือ PPP (Net Cost) โดยแต่ละโครงการจะมีรูปแบบการลงทุนเป็นแบบใด ขึ้นกับนโยบายรัฐบาลในช่วงเวลาขณะนั้น ซึ่งแต่ละรูปแบบมีข้อดีและข้อเสียแตกต่างกัน

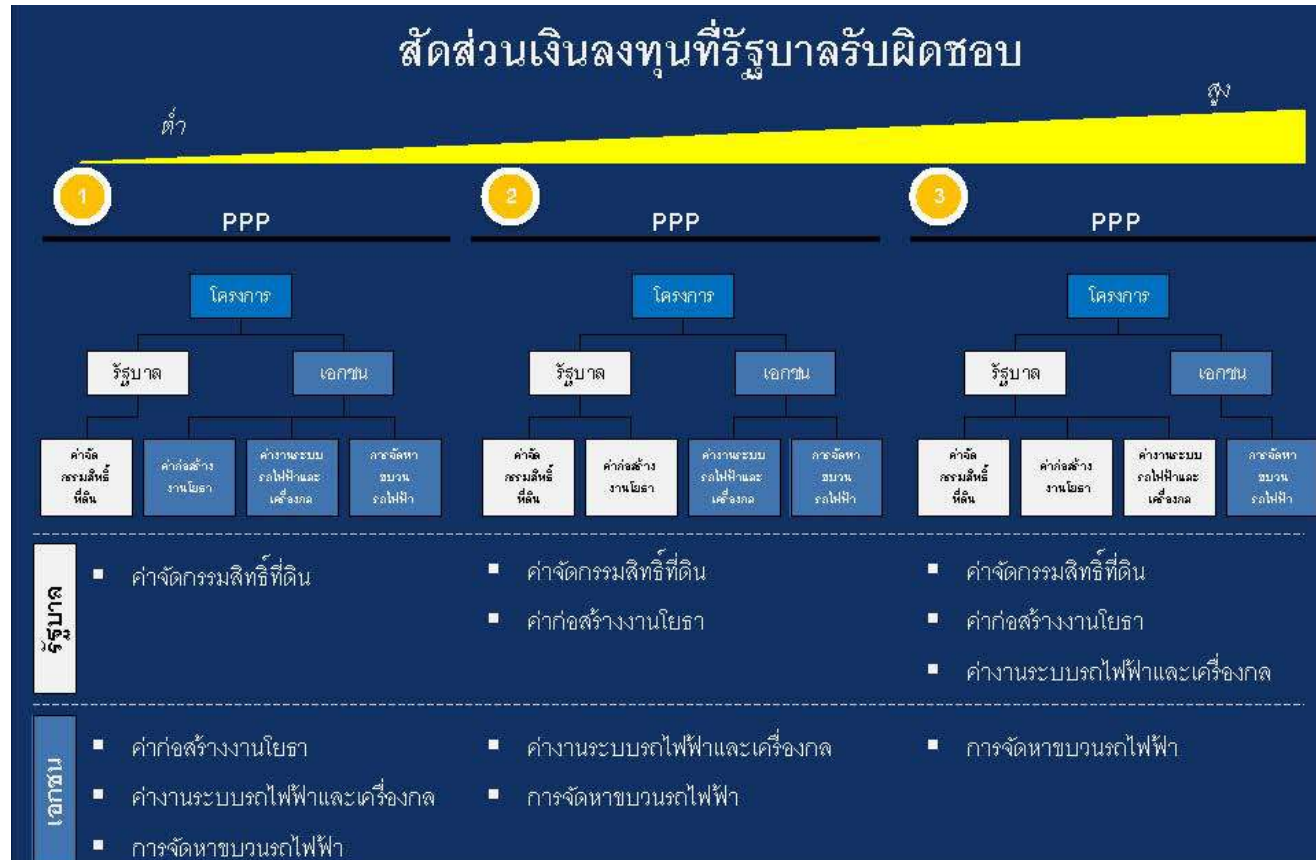
ความก้าวหน้าของโครงการในปัจจุบัน

แผนภาพที่ ๓ - ๙ โครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม.



ภาพแสดงสัดส่วนเงินลงทุน

แผนภาพที่ ๓ - ๒๓ สัดส่วนเงินลงทุนที่รัฐบาลรับผิดชอบ



บทที่ ๔

แนวทางการกำกับและพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า

การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม. ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบันจำนวน ๕ โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงเตาปูน-ท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี(สุวินทวงศ์) นั้น รฟม.ต้องเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างโครงการต่างๆ ให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการประชาชนตามแผนงานที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและเป็นทางเลือกหนึ่งของประชาชนในการเดินทาง

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้างโครงการ

จากการศึกษาพบว่าการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทุกโครงการดังกล่าวข้างต้น มีแนวสายทางของโครงการฯ บางส่วนที่จำเป็นต้องเข้าใช้พื้นที่ของกรุงเทพมหานคร (กทม.) และกรมทางหลวง (ทล.) เช่นบริเวณเกาะกลางถนน บริเวณทางเท้า หรือแนวสายทางบางแห่งซ้อนทับกับโครงการอื่น ดังนั้นในการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ต้องได้รับความร่วมมือและการอนุมัติจากหน่วยงานทั้ง ๒ แห่งก่อนจึงจะสามารถดำเนินการก่อสร้างต่อไปได้ ในบางครั้งต้องใช้เวลาในการพิจารณาอนุมัตินานซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระยะเวลาและงบประมาณของโครงการ ทั้งนี้สามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการฯ ได้ดังนี้

๑. ด้านการจัดการมลพิษที่ติด

๑.๑ ประชาชนต่อต้านและไม่ให้ความร่วมมือ

๑.๒ เนื่องจากมีประชาชนร้องเรียนทำให้มีการปรับแบบแนวเขตทางเพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการจัดการมลพิษที่ติดบริเวณที่มีการปรับแบบแนวเขตทางฯ ได้จนกว่าการพิจารณาปรับแบบแนวเขตทางฯ จะได้ข้อยุติและได้รับการอนุมัติแนวเขตทางฯ เรียบร้อยแล้ว

๑.๓ การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างตามแนวเขตทางโครงการ ฯ มีความล่าช้า เนื่องจากจำเป็นต้องใช้เวลาในการพิจารณาดำเนินการให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐

๑.๔ การปรับแนวเขตทางบางบริเวณได้ข้อยุติไถ่กลับวันที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนจะสิ้นผลใช้บังคับในวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๖๑ จึงไม่สามารถจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ทันภายในอายุพระราชกฤษฎีกาฯ ซึ่ง รฟม.ต้องนำเสนอออกพระราชกฤษฎีกาฯไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและรอนจนกว่าพระราชกฤษฎีกาฉบับใหม่มีผลใช้บังคับ

๒. ด้านการขอใช้พื้นที่ของกรุงเทพมหานคร

๒.๑ การเข้าใช้พื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่มีส่วนทับซ้อนกับโครงการก่อสร้างของ กทม. บางกรณีต้องย้ายตำแหน่งสถานีและทางขึ้น-ลง บางกรณีต้องก่อสร้างโครงสร้างใต้ดินให้ กทม. ซึ่งส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการแล้วเสร็จและงบประมาณของโครงการ

๒.๒ การเข้าใช้พื้นที่ตามแนวถนนสาธารณะ(ถนนรามคำแหง) เพื่อก่อสร้างโครงการฯ ต้องได้รับการอนุญาตจาก กทม. ก่อนจึงจะเข้าพื้นที่ได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างและส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการแล้วเสร็จและงบประมาณของโครงการ

๓. ด้านการขอใช้พื้นที่ของกรมทางหลวง

การขออนุญาตใช้พื้นที่ในเขตทางของกรมทางหลวง บางกรณีมีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มเติม ตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ในเขตทางเพื่อก่อสร้างโครงการฯ ระหว่าง รฟม. กับกรมทางหลวง ที่ได้กำหนดให้ รฟม. ต้องปรับปรุงถนนและทางเท้าให้ยังคงจำนวนและขนาดของช่องจราจรเท่าเดิมก่อนก่อสร้างโครงการ บางกรณีต้องมีการก่อสร้างท่อและระบบระบายน้ำใหม่บนพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ฯ

การวิเคราะห์การดำเนินโครงการ

จากปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการดังที่กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่าสาเหตุของปัญหามาจากด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานอื่นคือ กทม. และ ทล. ในการนี้ ผู้ศึกษาจึงได้สัมภาษณ์ผู้บริหารจากหน่วยงานทั้งสองซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินโครงการก่อสร้างของ รฟม. อดีตผู้ว่าการการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรรมการการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อจะได้ทราบแนวความคิดการบริหารจัดการโครงการและข้อเสนอแนะเพื่อลดผลกระทบและงบประมาณของโครงการ อีกทั้งจะเป็นประโยชน์อย่างมากในการดำเนินโครงการอื่นของ รฟม. ในอนาคต

แนวทางการกำกับและพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า

เนื่องจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ในปัจจุบัน จำนวน ๕ โครงการ ต้องใช้เวลาในการดำเนินการหลายปี และช่วงการก่อสร้างโครงการทำให้การจราจรหนาแน่นและติดขัดซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนอย่างมาก และจากการศึกษาพบว่าในการดำเนินการก่อสร้างทุกโครงการจะมี

ปัญหาและอุปสรรคในเรื่องการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการขอความร่วมมือ/การใช้พื้นที่จากหน่วยงานภาครัฐ เช่น กรุงเทพมหานคร และกรมทางหลวง เนื่องจากแนวสายทางของโครงการฯ บางส่วนจำเป็นต้องขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานทั้งสองแห่งดังกล่าว ทำให้มีความเสี่ยงสูงที่จะทำให้การก่อสร้างโครงการเกิดความล่าช้าจากแผนงานที่กำหนดไว้ และจากการสัมภาษณ์ทำให้ได้รับทราบแนวความคิดการบริหารจัดการโครงการและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ซึ่งสามารถนำไปใช้ในการวางแผนการดำเนินโครงการอื่นของ รฟม. ในอนาคตได้ ซึ่งสรุปแนวทางได้ดังนี้

๑. ขั้นตอนแรกหรือช่วงที่ รฟม. จัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดและความเหมาะสมของโครงการ จะทำให้ทราบว่าโครงการดำเนินโครงการดังกล่าวมีแนวสายทางที่จะต้องขอความร่วมมือ/ขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานใดบ้าง ดังนั้น รฟม. และบริษัทที่ปรึกษาควรไปสอบถามหน่วยงาน เช่น กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง ฯ ก่อนว่ามีโครงการใดซ้อนทับกับโครงการของ รฟม.หรือไม่ รวมถึงมีประเด็นข้อกฎหมาย/ระเบียบในการขอใช้พื้นที่อย่างไร เพื่อจะได้ประสานงานหรือปรับแนวสายทาง และจะได้มีข้อมูลที่ครบถ้วนประกอบการศึกษาออกแบบรายละเอียด เพื่อไม่ให้มีปัญหาเช่นเดียวกับที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งจะทำให้ปัญหาและอุปสรรคระหว่างการก่อสร้างลดลง

๒. ก่อนเริ่มดำเนินการโครงการควรมีการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง กรุงเทพมหานคร และกรมทางหลวง เพื่อรับฟังปัญหาและข้อจำกัดด้านต่างๆ ทั้งด้านวิศวกรรม เช่น โครงสร้างสถานี เสาคอม่อ ความกว้างช่องทางจราจร ความกว้างทางเท้า จำนวนช่องจราจรที่ลดลง จุดขึ้น-ลงสถานีรถไฟ การใช้พื้นที่การจัดการจราจร การกำหนดมาตรการต่างๆ ในการป้องกันความปลอดภัยระหว่างก่อสร้าง การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง การปรับปรุงพื้นผิวจราจรให้คืนสภาพเดิมก่อนที่มีการก่อสร้าง ฯ เพื่อให้ได้ข้อสรุปและวงเงินงบประมาณก่อนที่ รฟม. จะกำหนดขอบเขตงาน (TOR) และคัดเลือกผู้รับสัมปทานต่อไป นอกจากนี้จะทำให้หน่วยงานต่าง ๆ ได้รับทราบแผนงานของแต่ละหน่วยและสามารถบูรณาการร่วมกันได้

๓. สำหรับประเด็นปัญหาด้านการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน ถ้าการออกแบบแนวสายทางมีรายละเอียดและชัดเจนเพียงพอรวมตลอดจนได้ข้อยุติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว รฟม. ก็สามารถออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนได้ครอบคลุมและสามารถบริหารจัดการในเรื่องดังกล่าวได้ ส่วนกรณีที่มีประชาชนต่อต้านการเวนคืนผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานต้องลงพื้นที่และทำความเข้าใจกับประชาชนด้วยตนเอง ตลอดจนการสร้างเชื่อมั่นว่าผู้ถูกเวนคืนจะได้รับการปฏิบัติที่เป็นธรรม

สรุป

การพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และเป็นเครื่องมือในการพัฒนาเมือง ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ที่

ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลแล้วเสร็จตามแผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเปิดให้บริการโดยเร็วเพื่อเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางของประชาชน รฟม.ควรมีการบริหารจัดการโครงการแบบบูรณาการร่วมกับกรุงเทพมหานคร และกรมทางหลวงตามแนวทางการกำกับและพัฒนากำหนดดำเนินโครงการรถไฟฟ้าตามแนวทางที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

จากปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นจนส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนอย่างมาก รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าวและมีนโยบายมอบหมายให้ รพม. เร่งรัดดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ให้ครอบคลุมทั่วถึงในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้ประชาชนได้ใช้บริการ และเนื่องจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ต้องใช้ระยะเวลาและงบประมาณสูง ดังนั้นในการดำเนินการโครงการต้องบริหารจัดการให้แล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด นอกจากนี้ในช่วงการก่อสร้างโครงการทำให้การจราจรหนาแน่นและติดขัดอย่างมาก จึงได้ศึกษากระบวนการ ขั้นตอนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าและวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ ตลอดจนหาแนวทางในการกำกับและพัฒนาการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

จากผลการศึกษาทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ คือการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการขอใช้พื้นที่/ขอความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้แก่ กรุงเทพมหานครและกรมทางหลวง สรุปได้ดังนี้

๑. ด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

๑.๑ ประชาชนต่อต้านและไม่ให้ความร่วมมือ

๑.๒ เนื่องจากมีประชาชนร้องเรียนทำให้มีการปรับแบบแนวเขตทางเพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณที่มีการปรับแบบแนวเขตทางฯ ได้จนกว่าการพิจารณาปรับแบบแนวเขตทางฯ จะได้ข้อยุติและได้รับการอนุมัติแนวเขตทางฯ เรียบร้อยแล้ว

๑.๓ การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างตามแนวเขตทางโครงการ ฯ มีความล่าช้า เนื่องจากจำเป็นต้องใช้เวลาในการพิจารณาดำเนินการให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.๒๕๖๐

๑.๔ การปรับแนวเขตทางบางบริเวณได้ข้อยุติใกล้วันที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนจะสิ้นผลใช้บังคับในวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๖๑ จึงไม่สามารถจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ทัน

ภายในอายุพระราชกฤษฎีกาฯ ซึ่ง รพม.ต้องนำเสนอออกพระราชกฤษฎีกาไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและ
รองจนกว่าพระราชกฤษฎีกาฉบับใหม่มีผลใช้บังคับ

๒. ด้านการขอใช้พื้นที่ของกรุงเทพมหานคร

๒.๑ การเข้าใช้พื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่มีส่วนทับซ้อนกับโครงการก่อสร้างของ กทม. บาง
กรณีต้องย้ายตำแหน่งสถานีและทางขึ้น-ลง บางกรณีต้องก่อสร้างโครงสร้างใต้ดินให้ กทม. ซึ่งส่งผล
กระทบต่อระยะเวลาการแล้วเสร็จและงบประมาณของโครงการ

๒.๒ การเข้าใช้พื้นที่ตามแนวนนสาธารณะ(ถนนรามคำแหง) เพื่อก่อสร้างโครงการฯ
ต้องได้รับการอนุญาตจาก กทม. ก่อนจึงจะเข้าพื้นที่ได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้าง
และส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการแล้วเสร็จและงบประมาณของโครงการ

๓. ด้านการขอใช้พื้นที่ของกรมทางหลวง

การขออนุญาตใช้พื้นที่ในเขตทางของกรมทางหลวง บางกรณีมีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
เพิ่มเติม ตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ในเขตทางเพื่อก่อสร้างโครงการฯ ระหว่าง รพม. กับ
กรมทางหลวง ที่ได้กำหนดให้ รพม. ต้องปรับปรุงถนนและทางเท้าให้ยังคงจำนวนและขนาดของช่องจราจรเท่า
เดิมก่อนก่อสร้างโครงการ บางกรณีต้องมีการก่อสร้างท่อและระบบระบายน้ำใหม่บนพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ

สำหรับการขอความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐอื่นเช่น การไฟฟ้านครหลวง และการประปา
นครหลวง มีปัญหาไม่มากซึ่ง รพม.สามารถบริหารจัดการได้

นอกจากนี้ในการศึกษาโดยการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง
ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินโครงการก่อสร้างของ รพม. ทำให้ทราบถึงแนวคิดการบริหาร
จัดการโครงการและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินโครงการ โดยสามารถสรุปเป็นแนว
ทางการกำกับและพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าดังนี้

๑. ขั้นตอนแรกหรือช่วงที่ รพม. จัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดและความ
เหมาะสมของโครงการ จะทำให้ทราบว่า การดำเนินโครงการดังกล่าวมีแนวสายทางที่จะต้องขอความ
ร่วมมือ/ขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานใดบ้าง ดังนั้น รพม. และบริษัทที่ปรึกษาควรไปสอบถามหน่วยงาน เช่น
กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง ฯ ก่อนว่ามีโครงการใดซ้อนทับกับโครงการของ รพม.หรือไม่ รวมถึงมี
ประเด็นข้อกฎหมาย/ระเบียบในการขอใช้พื้นที่อย่างไร เพื่อจะได้ประสานงานหรือปรับแนวสายทาง และ
จะได้มีข้อมูลที่ครบถ้วนประกอบการศึกษาออกแบบรายละเอียด เพื่อไม่ให้มีปัญหาเช่นเดียวกับที่เกิดขึ้น
ในปัจจุบัน ซึ่งจะช่วยให้ปัญหาและอุปสรรคระหว่างการก่อสร้างลดลง

๒. ก่อนเริ่มดำเนินการโครงการควรมีการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง
กรุงเทพมหานคร และกรมทางหลวง เพื่อรับฟังปัญหาและข้อจำกัดด้านต่างๆ ทั้งด้านวิศวกรรม เช่น
โครงสร้างสถานี เสาคอม่อ ความกว้างช่องทางจราจร ความกว้างทางเท้า จำนวนช่องจราจรที่ลดลง จุด

ขึ้น-ลงสถานีรถไฟ การใช้พื้นที่การจัดการจราจร การกำหนดมาตรการต่างๆ ในการป้องกันความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง การปรับปรุงพื้นผิวจราจรให้คืนสภาพเดิมก่อนที่มีการก่อสร้าง ฯ เพื่อให้ได้ข้อสรุปและวงเงินงบประมาณก่อนที่ รฟม. จะกำหนดขอบเขตงาน (TOR) และคัดเลือกผู้รับสัมปทานต่อไป นอกจากนี้จะทำให้หน่วยงานต่าง ๆ ได้รับความทราบแผนงานของแต่ละหน่วยและสามารถบูรณาการร่วมกันได้

๓. สำหรับประเด็นปัญหาด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ถ้าการออกแบบแนวสายทางมีรายละเอียดและชัดเจนเพียงพอรวมตลอดจนได้ข้อยุติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว รฟม. ก็สามารถออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนได้ครอบคลุมและสามารถบริหารจัดการในเรื่องดังกล่าวได้ ส่วนกรณีที่มีประชาชนต่อต้านการเวนคืนผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานต้องลงพื้นที่และทำความเข้าใจกับประชาชนด้วยตนเอง ตลอดจนการสร้างความเชื่อมั่นว่าผู้ถูกเวนคืนจะได้รับการปฏิบัติที่เป็นธรรม

๔. หน่วยงานควรมีการบริหารจัดการโครงการให้มีประสิทธิภาพ เช่น การบริหารจัดการด้านก่อสร้าง การบริหารจัดการด้านการจราจร การบริหารจัดการเพื่อลดผลกระทบกับชุมชนตามแนวสายทางรถไฟฯ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

๑. ต้องมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานให้มากขึ้น เพราะการขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานจะส่งผลทำให้รัฐเสียเงินงบประมาณเพิ่มขึ้นและระยะเวลาดำเนินโครงการล่าช้ากว่าแผนงาน อย่างไรก็ตามรัฐบาลต้องมีนโยบายให้ชัดเจนว่าหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ต้องให้ความร่วมมือและสนับสนุนและกับหน่วยงานเจ้าของโครงการอย่างเต็มที่ หากละเลยจนทำให้เกิดความเสียหายหน่วยงานนั้นควรรับผิดชอบด้วย

๒. สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นหน่วยงานที่กำหนดแผนแม่บทและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของประเทศ เพื่อให้เกิดความชัดเจนควรเป็นผู้กำหนดนโยบายเรื่องแนวสายทางโครงการในภาพรวม

๓. รัฐบาลควรมีมาตรการ/บทลงโทษและดำเนินการอย่างจริงจังกับบริษัทที่ปรึกษาที่บริหารงานแบบไม่มีธรรมาภิบาล เช่น ในขั้นตอนการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดโครงการ(FS) หากพบว่าภายในระยะเวลา ๕ ปี ถ้าผลการศึกษาคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงหรือข้อมูลที่ได้ไม่สะท้อนกับความจริง บริษัทที่ปรึกษาดังกล่าวต้องรับผิดชอบ

๔. ต้องสร้างจิตสำนึกให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการคำนึงถึงผลประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก

การวิจัยนี้ทำให้ได้รับทราบแนวคิดการบริหารจัดการโครงการและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์อย่างมาก ซึ่งที่ผ่านมา รฟม. ไม่ได้ดำเนินการและขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแนวทางดังกล่าวสามารถนำไปใช้ในการวางแผนการดำเนินโครงการอื่นของ รฟม. ในอนาคตได้

บรรณานุกรม

- “ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี” , ราชกิจจานุเบกษา. ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๑.
- คมนาคม, กระทรวงคมนาคม “ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐”, ๒๕๖๐.
- คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔)”.๒๕๖๐.
- นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. “แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕”.๒๕๕๘.
- “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘”, ราชกิจจานุเบกษา. ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๔๘.
- “พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.mrta.co.th>, ๒๕๖๒.
- “ประกาศเกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.publicconsultation.opm.go.th>, ๒๕๖๒.
- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. ความรู้สำหรับประชาชน “เรื่องการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างโครงการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย”, พ.ศ.๒๕๕๒.
- อารยา ปานุราช. “ภาคีความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนต่อประสิทธิภาพโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล”, วารสารวิชาการสมาคมสถาบันอุดมศึกษาเอกชนแห่งประเทศไทย (สสอท.). ปีที่ ๑๙ ฉบับที่ ๑ เดือนพฤษภาคม ๒๕๕๖. หน้า ๗ – ๑๙

ภาคผนวก

บทสัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง ให้ความเห็นว่ารพม.ควรนำข้อคิดเห็นของกรมทางหลวงมาเป็นส่วนหนึ่งในการกำหนด TOR ของโครงการของ รพม. รวมถึงกรณีที่ทำทางเท้ามีพื้นที่ไม่เพียงพอควรมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มขึ้นด้วย เนื่องจาก ทล. มีหน้าที่ในการให้บริการถนนกับประชาชน ดังนั้นการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าต้องไม่กระทบผิวจราจร และทางเท้าเดิม ช่องจราจรต้องเท่าเดิม และในขั้นตอนการจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียด รพม.ควรมาหารือกับ ทล. ก่อน เพื่อจะได้มีข้อมูลประกอบการศึกษา

นอกจากนี้ได้สัมภาษณ์เพิ่มเติม นายมนตรี เดชาสกุลสม ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑๓ กรมทางหลวง เนื่องจากเป็นผู้รับผิดชอบแลเกี่ยวข้องกับแนวเขตทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเขียวใต้ให้ความเห็นที่ ๑. กรมทางหลวงไม่ขัดในเรื่องนโยบายสาธารณะ ระบบ Public Transportation กรมทางหลวงสนับสนุนอย่างยิ่ง ระบบนี้จะเป็นระบบในการแก้ปัญหาการจราจรที่ติดขัดที่แออัดในอนาคต เพราะปัญหาที่กรมทางหลวงประสบและโดนตำหนิจากประชาชนก็คือ รถติด ๒. ในการทำงานควรจะต้องประสานกันตั้งแต่เริ่มโครงการ กล่าวคือแนวสายทางโครงการต้องชัดเจน มีการออกแบบเรียบร้อยแล้ว หากแบบไม่มีความชัดเจน จะมีปัญหาเกิดขึ้นภายหลัง เพราะว่าแม้กระทั่งตำแหน่งสะพาน ตำแหน่งความกว้าง ไหล่ทาง ทางเท้า ไม่มีการสำรวจเลย พอแนวรถไฟฟ้าวิ่งผ่าน แล้วบันไดสถานีต้องมาลงทางเท้า ประชาชนก็ไม่มีทางเท้าเดิน ซึ่ง รพม. กำหนด TOR แบบนี้ผู้รับสัมปทานก็ทำหน้าที่ตาม TOR ทำให้ไม่สามารถแก้ไขต่อมือ/โครงสร้างได้เลย แต่หากมีการสำรวจละเอียดแล้ว ก็ใช้การเวนคืนที่ดินเพิ่มขึ้นโดย รพม. ออก พรฎ. เพิ่มเติม ๓.ความกว้างช่องจราจร เวลาก่อสร้างลงต่อมือแล้ว อย่าให้ความกว้างช่องจราจรลดลง/ แคบลง โครงการสายสีชมพู ความกว้างช่องจราจรลดลง พอลงตรงเกาะกลาง มีการเอา Barrier ต้องมีการตีเส้นใหม่ จะตีเส้นห่างจากเกาะกลางประมาณ ๕๐ cm. หรือ ๔๐ cm. ทั้ง ๒ ข้าง ตามปกติช่องจราจรกว้างประมาณ ๓.๕๐ m. บางช่อง ๓.๒๕ m. พอหายไป ๐.๕ m. เหลือ ๒.๗๕ m. ซึ่งชี้ว่าแม้กระทั่งรถประจำทาง รวมหุ้ช่วงเกือบ ๒.๙๐ m. แล้วถ้าสมมติรถประจำทาง ๒ คันวิ่งไปพร้อมกัน ก็ไปไม่ได้ กรมทางหลวงจะ protect คนใช้รถใช้ถนน จะเน้นเรื่องความปลอดภัย เมื่อไหร่ที่ช่องจราจรแคบลง เวลาขับรถมันจะอึดอัด เรื่องความกว้างช่องทางจราจร ความกว้างทางเท้า จำนวนช่องจราจรที่ลดลง ๔. จุดขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า กรมทางหลวงกำหนดว่าจะต้องมีทางที่รถสามารถจอดเทียบรับ-ส่งคนได้ จะเป็นรถประจำทางจอดชั่วคราวรอผู้โดยสารที่จะขึ้นไปใช้บริการ รพม. หรือลงจากรพม. ไปต่อรถประจำทาง อย่างน้อยก็มีที่จอดรอบ้าง เพื่อที่จะให้รถทางตรงไม่ต้องเบี่ยงออก แต่เนื่องจากไม่ได้เวนคืนที่ดินและใช้ทางเท้าเดิม ก็ทำไม่ได้ ทำให้การจราจรติดขัด สิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นทั้งหมดเกิดจากการไม่มีแบบที่

ชัดเจน สำหรับแบบที่ สนข. ศึกษามาเป็น Prelim แล้วให้ผู้รับจ้าง/ผู้รับสัมปทานมาทำ Detail Design เอง ไม่เคยลงรายละเอียด มีแค่แนวสายทางอย่างเดียว แม้แต่ในการทำประชาพิจารณ์ไม่มีรายละเอียด ความกว้างบันได ความกว้างทางเท้าเดิมเหลือเท่าไร จะมีทางสำหรับคนพิการหรือไม่ รถวิลแชร์จะสามารถขึ้นบันไดได้หรือไม่ ๕. เรื่อง Park and Ride รพม. ควรมี Park and Ride ทุกโครงการ แต่หากไม่ได้เตรียมไว้ก็ควรเวนคืนที่ดินเพิ่มขึ้น ๖. เรื่องการใช้พื้นที่ ถ้าจะต้องมีการใช้ อยากรับเจรจากัน และขอเสนอแนะว่าหากจำเป็นก็ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ๗. รพม. ควรเอา แบบ Prelim โครงการที่จะก่อสร้างไปหารือกับกรมทางหลวงก่อนเพื่อจะได้รับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้วมาปรับ TOR เพื่อจะได้แก้ปัญหา ควรหารือให้ได้แบบรายละเอียดและข้อสรุปก่อนจะไปประกวดราคา จะได้ขออนุมัติครั้งเดียว ไม่ต้องแก้ปัญหาภายหลัง ๘. ขอให้ รพม. พิจารณาการเข้าถึงของคนพิการด้วย โดยเฉพาะ บันไดขึ้น-ลงสถานี ๙. เรื่องการฟื้นฟูหลังจากที่การก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จมีผิวนถนนที่เสียหายจากการก่อสร้าง อย่างน้อยขอช่องจราจรที่ติดกับเกาะกลางให้ปรับผิวนถนนคืนสภาพเดิม

การสัมภาษณ์ นายไทภัทร ธนสมบัติกุล รองผู้อำนวยการสำนักการโยธา กรุงเทพมหานครให้ความเห็นว่า รพม. เป็นหน่วยงานที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆในพื้นที่ของกทม. ซึ่งมีเป้าหมายเดียวกันก็คือการพัฒนาศักยภาพของเมืองให้ประชาชนอยู่ดีมีสุขเพิ่มขึ้น มีระดับคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น อย่างไรก็ตามระหว่างก่อสร้างก็จะมีผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน เป้าหมายที่กทม. และ รพม. น่าจะทำงานและไปในทิศทางเดียวกัน คือลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน ฉะนั้นการก่อสร้างของ รพม. ก็ควรจะมีการหารือและบูรณาการทำงานร่วมกันกับ กทม. ซึ่งงานก่อสร้างของ กทม. เองก็มีเป็นประจำอยู่แล้ว ในการบำรุงรักษาเส้นทาง ไม่ว่าจะเป็นผิวจราจร หรือทางเท้า ก็เป็นพื้นที่ก่อสร้างเดียวกันกับของ รพม. ถ้าสามารถทำงานไปควบคู่กันได้ก็จะดี จะได้ไม่มีงานก่อสร้างที่ซ้ำซ้อน และเสร็จไปพร้อมๆกัน อย่างไรก็ตาม กทม. อยากรจะให้ รพม. เน้นในเรื่องการป้องกันผลกระทบที่จะมีต่อประชาชน ทั้งในระหว่างการก่อสร้าง และเมื่อก่อสร้างเสร็จแล้ว เพราะว่าเมื่อการก่อสร้างโครงการของ รพม. แล้วเสร็จจะเห็นว่ามักจะเจอปัญหาเรื่องทางเท้าที่เหลือแคบ หรือในระหว่างที่มีการก่อสร้าง/บางครั้งมีการก่อสร้างบนทางเท้าแล้วทำให้ประชาชนต้องหลบลงไปเดินบนผิวจราจรก็ต้องให้ความปลอดภัยกับผู้เดินเท้าเป็นสำคัญ หรือแม้กระทั่งในระหว่างก่อสร้างการก่อสร้างที่มีเศษวัสดุตกหล่นบนผิวทางทำให้เกิดอุบัติเหตุ หรือเกิดฝุ่นละออง อาจจะก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ เช่น PM 2.5 ก็ต้องระมัดระวังเพราะว่างานก่อสร้างของ รพม. อยู่ในพื้นที่เปิดตลอดแนวเส้นทางแล้วก็ไม่มีอะไรปกปิด กันฝุ่นยาก และควรที่จะมีมาตรการป้องกัน เช่น ก่อนออกจากหน้าไซต์งานต้องมีการฉีดล้างล้อรถ การเก็บไม่ให้ฝุ่นอันองถนนทำอย่างไร การป้องกันวัสดุตกหล่น ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องใส่ใจ หลักๆคือก่อนเริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างควรมีการหารือก่อน และมีมาตรการต่างๆ ในการป้องกัน กล่าวคือเพื่อที่ทาง กทม. จะได้ทราบแผนงานของแต่ละฝ่ายและสามารถจะ

บูรณาการร่วมกันได้ หรืออาจจะมีการทักท้วงว่าควรจะต้องระวังสิ่งใดบ้าง บริเวณใดในพื้นที่ อาจจะต้องลงพื้นที่ภาคสนามด้วยกัน เพื่อไปดูว่าแต่ละบริเวณควรจะต้องเน้น/ ต้องระมัดระวัง จะต้องมีการป้องกันความปลอดภัยอย่างไรบ้าง จะต้องมีการจ่ายงบฯ การจราจรอะไรบ้างที่จะคอยมาช่วย เพื่อจะได้เตรียมเครื่องมือเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก อำนวยความสะดวกเพื่อความปลอดภัยก็จะเป็นผลดี ทั้งก่อนการก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้าง และหลังการก่อสร้าง ทั้ง 3 ระยะ พอหลังก่อสร้างมีการใช้งานของระบบรถไฟฟ้า สมมติว่ามีการเปิดให้บริการแล้ว การ flow ของประชาชนที่มาใช้ระบบเป็นอย่างไร ทางเท้าของ กทม. อาจจะต้องมีการปรับปรุง เพื่อให้สนับสนุนการเดินทางของประชาชนในการเปลี่ยนโหมดการเดินทาง จากรถไฟฟ้ามาเป็นทางเท้า จากทางเท้าขึ้นไปใช้ระบบราง จะได้ช่วยกันในการขับเคลื่อนการเดินทาง การเปลี่ยนโหมดการเดินทางให้สะดวกและคล่องตัวมากขึ้น ต่อมาสมมติว่าจะมีภัยจากการก่อการร้าย ก็จะได้วางแผนที่จะอพยพผู้โดยสารลงจากสถานีเข้ามาสู่ภาคพื้นได้อย่างไร ต้องวางแผนร่วมกัน เพราะว่าหน่วยงานของ กทม. มีหลายฝ่าย ทั้งการก่อสร้าง ป้องกันสาธารณภัย อีกอย่างเมื่อก่อสร้างเสร็จแล้ว ทาง รฟม. จะต้องคืนสภาพผิวจราจรที่เหมือนเดิม เพราะระหว่างก่อสร้างประชาชนก็ได้รับผลกระทบมาก พอสร้างเสร็จแล้ว รฟม. ต้องคืนสภาพผิวจราจรด้านล่างซึ่งเป็นพื้นที่ก่อสร้างให้ดีกว่าเดิม เช่น ถนนจรัญสนิทวงศ์ สภาพผิวจราจรแย่มาก คอสะพานกระโดด ทำให้ช่วงล่างรถยนต์เสียหาย โดยเฉพาะหน้าโรงพยาบาลยันฮี รฟม. เป็นเจ้าภาพหลักในการใช้พื้นที่ ก็ต้องบริหารจัดการ การส่งคืนสภาพ ถ้าส่งคืนดีก็เป็นผลดีต่อ รฟม. เพราะว่าเป็นความรับผิดชอบต่อสังคม พอก่อสร้างแล้วเราคืนพื้นที่ให้ดีๆ พอเราไปสร้างใหม่ประชาชนก็จะมั่นใจ มีความเชื่อมั่น นอกจากนี้มีประเด็นเพิ่มเติมคืออยากให้ รฟม. ผลักดันที่จะให้ใช้ตัวร่วม เช่น บีทีเอส การใช้ระบบร่วมกัน ประชาชนจะได้เดินทางด้วยตัวใบเดียว

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ นางณัฐมณ บุนนาค

วัน เดือน ปีเกิด ๘ ธันวาคม ๒๕๐๗

การศึกษา

๒๕๒๘ ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เศรษฐศาสตร์เกษตร)
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

๒๕๓๔ ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

๒๕๕๔ ปริญญาโท การจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต (เกียรตินิยม)
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงานโดยย่อ

๒๑ มี.ค. ๒๕๕๖ – ๑๐ พ.ค. ๒๕๕๘ ดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการ การรถไฟฟ้ามหานคร
มณฑลชนแห่งประเทศไทย

๑๑ พ.ค. ๒๕๕๘ – ๒๑ ธ.ค. ๒๕๕๘ ดำรงตำแหน่ง ผู้ช่วยผู้ว่าการ การรถไฟฟ้ามหานคร
มณฑลชนแห่งประเทศไทย

๒๒ ธ.ค. ๒๕๕๘ – ๒๒ เม.ย. ๒๕๖๒ ดำรงตำแหน่ง ผู้ช่วยผู้ว่าการ รักษาการรองผู้ว่าการ
การรถไฟฟ้ามหานครมณฑลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)

๒๓ เม.ย. ๒๕๖๒ - ปัจจุบัน ดำรงตำแหน่ง รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้ามหานคร
มณฑลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)

ตำแหน่งปัจจุบัน รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้ามหานครมณฑลชนแห่งประเทศไทย
(การเงิน)

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง แนวทางการกำกับและพัฒนากำหนดดำเนินโครงการรถไฟฟ้า

ผู้วิจัย นางณัฐมณ บุนนาค **หลักสูตร** วปอ. **รุ่นที่** 61

ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับและส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนเป็นอย่างมาก รัฐบาลได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าว โดยมีนโยบายให้มุ่งเน้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ บูรณาการโครงข่ายระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยที่รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบที่ตอบสนองการใช้ชีวิตของประชาชนในสังคมเมือง รัฐบาลจึงได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าหลายเส้นทาง เพื่อพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งให้ครอบคลุมทั่วถึงในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งนอกเหนือจากรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล สายฉลองรัชธรรม และสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ยังมีโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ได้แก่ สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง – บางแค และช่วงบางซื่อ – ท่าพระ สายสีเขียวช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต สายสีส้มช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี สายสีชมพูช่วงแคราย – มีนบุรี สายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว – สำโรง และมีโครงการที่อยู่ระหว่างการขออนุมัติอีก 2 โครงการ คือ สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสายสีม่วงช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ

อย่างไรก็ตามเนื่องจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าเป็นโครงการขนาดใหญ่ต้องใช้เวลาดำเนินการหลายปี ใช้เงินลงทุนสูง และต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐหลายแห่ง ทำให้มีความเสี่ยงสูงที่จะทำให้การก่อสร้างโครงการเกิดความล่าช้า เมื่อเทียบกับแผนงานที่กำหนดไว้ ส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นซึ่งอาจไม่เพียงพอต่องบประมาณที่ได้รับจัดสรรมา ความน่าเชื่อถือจากรัฐบาล

ในการดำเนินโครงการ และที่สำคัญคือช่วงการก่อสร้างโครงการจะทำให้การจราจรหนาแน่นและติดขัดมากดังที่ปรากฏในปัจจุบัน

ดังนั้น จึงได้ทำการศึกษากระบวนการ ขั้นตอนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าและวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคต่อการแล้วเสร็จในการดำเนินโครงการ เพื่อจะได้หาแนวทางในการกำกับและพัฒนาการดำเนินการก่อสร้างโครงการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการประยุกต์ใช้กับโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต เพื่อให้การดำเนินโครงการต่างๆ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศไทย รวมทั้งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และส่งเสริมศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าที่ส่งผลต่อความสำเร็จของโครงการ
3. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าเพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาที่สำคัญของการดำเนินโครงการ

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้จะศึกษาเฉพาะการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตั้งแต่โครงการแรก (ปี พ.ศ. 2547) จนถึงปัจจุบัน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีขั้นตอนการวิจัยจากการเก็บข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ ดังนี้

1. ศึกษาข้อมูลปฐมภูมิโดยการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้บริหารและผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า
2. ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ โดยการศึกษาข้อกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และค้นคว้าและรวบรวมเอกสารและข้อมูลต่างๆ ตลอดจนแนวทางปฏิบัติที่มีการดำเนินงานที่ผ่านมา

ผลการวิจัย

จากผลการศึกษาทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าที่ส่งผลต่อความสำเร็จของโครงการ คือการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการขอใช้พื้นที่/ขอความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้แก่ กรุงเทพมหานครและกรมทางหลวง สรุปได้ดังนี้

1. ด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

1.1 ประชาชนต่อต้านและไม่ให้ความร่วมมือ

1.2 เนื่องจากมีประชาชนร้องเรียนทำให้มีการปรับแบบแนวเขตทางเพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณที่มีการปรับแบบแนวเขตทางฯ ได้ จนกว่าการพิจารณาปรับแบบแนวเขตทางฯ จะได้ข้อยุติและได้รับการอนุมัติแนวเขตทางฯ เรียบร้อยแล้ว

1.3 การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างตามแนวเขตทางโครงการ ฯ มีความล่าช้า เนื่องจากจำเป็นต้องใช้เวลาในการพิจารณาดำเนินการให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560

1.4 การปรับแนวเขตทางบางบริเวณได้ข้อยุติใกล้วันที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนจะสิ้นผลใช้บังคับในวันที่ 24 ธันวาคม 2561 จึงไม่สามารถจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ทันภายในอายุพระราชกฤษฎีกาฯ ซึ่ง รฟม.ต้องนำเสนอออกพระราชกฤษฎีกาไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและรอจนกว่าพระราชกฤษฎีกาฉบับใหม่มีผลใช้บังคับ

2. ด้านการขอใช้พื้นที่ของกรุงเทพมหานคร

2.1 การเข้าใช้พื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่มีส่วนทับซ้อนกับโครงการก่อสร้างของ กทม. บางกรณีต้องย้ายตำแหน่งสถานีและทางขึ้น-ลง บางกรณีต้องก่อสร้างโครงสร้างใต้ดินให้ กทม. ซึ่งส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการแล้วเสร็จและงบประมาณของโครงการ

2.2 การเข้าใช้พื้นที่ตามแนวถนนสาธารณะ(ถนนรามคำแหง) เพื่อก่อสร้างโครงการฯ ต้องได้รับการอนุญาตจาก กทม. ก่อนจึงจะเข้าพื้นที่ได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อ การส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างและส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการแล้วเสร็จและงบประมาณของโครงการ

3. ด้านการขอใช้พื้นที่ของกรมทางหลวง

การขออนุญาตใช้พื้นที่ในเขตทางของกรมทางหลวง บางกรณีมีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มเติมตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ในเขตทางเพื่อก่อสร้างโครงการฯ ระหว่าง รฟม. กับกรมทาง

หลวง ที่ได้กำหนดให้ รฟม. ต้องปรับปรุงถนนและทางเท้าให้ยังคงจำนวนและขนาดของช่องจราจรเท่าเดิมก่อนก่อสร้างโครงการ บางกรณีต้องมีการก่อสร้างท่อและระบบระบายน้ำใหม่บนพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ

นอกจากนี้ในการศึกษาโดยการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินโครงการก่อสร้างของ รฟม. ทำให้ทราบถึงแนวคิดการบริหารจัดการโครงการและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์มากมาย โดยสามารถสรุปเป็นแนวทางการกำกับและพัฒนาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า ดังนี้

1. ขั้นตอนแรกหรือช่วงที่ รฟม. จ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดและความเหมาะสมของโครงการ จะทำให้ทราบว่า การดำเนินโครงการดังกล่าวมีแนวสายทางที่จะต้องขอความร่วมมือ/ขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานใดบ้าง ดังนั้น รฟม. และบริษัทที่ปรึกษาควรไปสอบถามหน่วยงาน เช่น กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง ฯ ก่อนว่ามีโครงการใดซ้อนทับกับโครงการของ รฟม.หรือไม่ รวมถึงมีประเด็นข้อกฎหมาย/ระเบียบในการขอใช้พื้นที่อย่างไร เพื่อจะได้ประสานงานหรือปรับแนวสายทาง และจะได้มีข้อมูลที่ครบถ้วนประกอบการศึกษาออกแบบรายละเอียด เพื่อไม่ให้มีปัญหาเช่นเดียวกับที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งจะทำให้ปัญหาและอุปสรรคระหว่างการก่อสร้างลดลง

2. ก่อนเริ่มดำเนินการโครงการควรมีการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง กรุงเทพมหานคร และกรมทางหลวง เพื่อรับฟังปัญหาและข้อจำกัดด้านต่างๆ ทั้งด้านวิศวกรรม เช่น โครงสร้างสถานี เสาคอม่อ ความกว้างช่องทางจราจร ความกว้างทางเท้า จำนวนช่องจราจรที่ลดลง จุดขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า การใช้พื้นที่การจัดการจราจร การกำหนดมาตรการต่างๆ ในการป้องกันความปลอดภัยระหว่างก่อสร้าง การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง การปรับปรุงพื้นผิวจราจรให้คืนสภาพเดิมก่อนที่มีการก่อสร้าง ฯ เพื่อให้ได้ข้อสรุปและวงเงินงบประมาณก่อนที่ รฟม. จะกำหนดขอบเขตงาน (TOR) และคัดเลือกผู้รับสัมปทานต่อไป นอกจากนี้จะทำให้หน่วยงานต่าง ๆ ได้รับทราบแผนงานของแต่ละหน่วย และสามารถบูรณาการร่วมกันได้

3. สำหรับประเด็นปัญหาด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ถ้าการออกแบบแนวสายทางมีรายละเอียดและชัดเจนเพียงพอรวมตลอดจนได้ข้อยุติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว รฟม. ก็สามารถออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนได้ครอบคลุมและสามารถบริหารจัดการในเรื่องดังกล่าวได้ ส่วนกรณีที่มีประชาชนต่อต้านการเวนคืนผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานต้องลงพื้นที่และทำความเข้าใจกับประชาชนด้วยตนเอง ตลอดจนการสร้างเชื่อมั่นว่าผู้ถูกเวนคืนจะได้รับการปฏิบัติที่เป็นธรรม

ข้อเสนอแนะ

1. ต้องมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานให้มากขึ้น เพราะการขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานจะส่งผลทำให้รัฐเสียเงินงบประมาณเพิ่มขึ้นและระยะเวลาดำเนินโครงการล่าช้ากว่าแผนงาน อย่างไรก็ตามรัฐบาลต้องมีนโยบายให้ชัดเจนว่าหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ต้องให้ความร่วมมือและสนับสนุนและกับหน่วยงานเจ้าของโครงการอย่างเต็มที่ หากละเลยจนทำให้เกิดความเสียหายหน่วยงานนั้นควรรับผิดชอบด้วย

2. สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นหน่วยงานที่กำหนดแผนแม่บทและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของประเทศ เพื่อให้เกิดความชัดเจนควรเป็นผู้กำหนดนโยบายเรื่องแนวสายทางมากกว่าการเป็นผู้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาออกแบบรายละเอียดของโครงการเอง

3. รัฐบาลควรมีมาตรการ/บทลงโทษและดำเนินการอย่างจริงจังกับบริษัทที่ปรึกษาที่บริหารงานแบบไม่มีธรรมาภิบาล เช่น ในขั้นตอนการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดโครงการ(FS) หากพบว่าภายในระยะเวลา 5 ปี ถ้าผลการศึกษาคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงหรือข้อมูลที่ได้ไม่สะท้อนกับความจริง บริษัทที่ปรึกษาดังกล่าวต้องรับผิดชอบ

การวิจัยนี้ทำให้ได้รับทราบแนวคิดการบริหารจัดการโครงการและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์อย่างมากซึ่งที่ผ่านมา รฟม. ไม่ได้ดำเนินการและขาดการประสานงานที่ตีระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแนวทางดังกล่าวสามารถนำไปใช้ในการวางแผนการดำเนินโครงการอื่นของ รฟม. ในอนาคตได้