

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม
(ตากสิน-เพชรเกษม) และบริหารจัดการเดินรถ
หน่วยงานที่รับผิดชอบ กองการขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่ง
ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ.2554 - ปี พ.ศ. 2563

1. หลักการและเหตุผล

1.1 ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร นับวันยิ่งจะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น จากการที่รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นกว่าวันละ 600 คัน ถึงแม้หน่วยงานต่างๆ ได้ดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนนที่มีอยู่ และก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ แต่ก็ยังไม่สามารถรองรับจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น กรุงเทพมหานครจึงมีนโยบายที่จะพัฒนาและส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการระบบการขนส่งมวลชนแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยกรุงเทพมหานครได้เริ่มดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) ในลักษณะให้สัมปทานเอกชนเดินรถ ซึ่งได้เปิดให้บริการแล้วตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2542 จำนวน 23 สถานี โดยมีระยะทาง 23.5 กิโลเมตร และเส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม จำนวน 2 สถานี ระยะทาง 2.2 กม. แต่ก็ยังไม่สามารถให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึงและเพียงพอต่อความต้องการการเดินทางของประชาชน

กรุงเทพมหานคร จึงได้ดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) ระยะทางประมาณ 5.3 กม. ซึ่งประกอบด้วยงานโครงสร้างพื้นฐานงานระบบการเดินรถและงานบริหารจัดการเดินรถ

1.2 กรุงเทพมหานคร มีข้อจำกัดเกี่ยวกับงบประมาณรายจ่าย เนื่องจากกฎหมายกำหนดให้ตั้งงบประมาณรายจ่ายสูงกว่างบประมาณรายรับไม่ได้ แต่โครงการระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ที่กรุงเทพมหานครจะดำเนินการ เป็นโครงการที่ใช้งบประมาณจำนวนมาก งบประมาณรายจ่ายแต่ละปีไม่เพียงพอที่จะนำมาใช้ดำเนินการได้ทุกโครงการพร้อมๆ กัน เพื่อให้สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหารถติดให้ประชาชนได้อย่างรวดเร็วทันทั่วถึง จึงจำเป็นต้องเปลี่ยนวิธีดำเนินงานโครงการนี้ โดยจ้างนิติบุคคลของกรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน 3 ปี และกรุงเทพมหานครจ่ายค่าจ้างตั้งแต่ปีที่ก่อสร้างจนครบภายใน 10 ปี หรือตามระยะเวลาที่กรุงเทพมหานครกำหนด และกรุงเทพมหานครจะเป็นผู้รับรายได้จากการดำเนินการของโครงการนั้น โดยค่าจ้างที่จ่ายประกอบด้วย

1.2.1 ค่าก่อสร้าง ซึ่งประมาณราคาเบื้องต้น ตามราคาวัสดุของกระทรวงพาณิชย์หรือราคาที่หน่วยงานอื่นใช้ และคำนวณค่าก่อสร้างตามตาราง FACTOR (ค่าอำนาจการ ภาษี ค่าไร) ของกระทรวงการคลัง

1.2.2 ค่าดำเนินการ ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และดอกเบี้ย จ่ายให้ไม่เกินร้อยละ 5 และจ่ายคืนภายในเวลา 10 ปี และค่าใช้จ่ายนี้เป็นการคำนวณเบื้องต้น โดยใช้หลักการดังนี้

5. วิธีการดำเนินการ ประกอบด้วยขั้นตอนโดยสรุป ดังนี้

- 5.1 กรุงเทพมหานครทำสัญญาจ้างนิติบุคคลของกรุงเทพมหานครดำเนินการโครงการฯ
- 5.2 นิติบุคคลของกรุงเทพมหานครดำเนินการกู้เงินจากธนาคาร หรือแหล่งเงินทุนอื่น
- 5.3 นิติบุคคลของกรุงเทพมหานครคัดเลือกผู้รับเหมา เพื่อดำเนินการก่อสร้างและชำระค่าก่อสร้างให้ผู้รับเหมา
- 5.4 กรุงเทพมหานครจ่ายค่าจ้างตั้งแต่ปีที่ก่อสร้างจนครบภายใน 10 ปี หรือตามระยะเวลาที่กรุงเทพมหานครกำหนด
- 5.5 กรุงเทพมหานครรับรายได้จากการดำเนินการของโครงการฯ (ถ้ามี)

6. ระยะเวลาดำเนินการ

- 6.1 งานก่อสร้างงานโครงสร้างพื้นฐาน ระบบเดินรถ และระบบตัว 1-2 ปี (ปี 2554 – ปี 2555)
การจ่ายชำระค่าจ้าง รวม 10 ปี (ปี 2554 – ปี 2563)
- 6.2 งานจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบความปลอดภัยของระบบ (ICE) 1 – 2 ปี (ปี 2554 – ปี 2555)
- 6.3 งานเตรียมความพร้อมของระบบก่อนเปิดเดินรถ 1-2 ปี (ปี 2554 – ปี 2555)
- 6.4 งานบริหารเดินรถ 1-2 ปี (ปี 2555 – ปี 2556)

7. งบประมาณ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน – เพชรเกษม) และบริหารจัดการเดินรถ ระยะเวลา 10 ปี (ปี 2554 – ปี 2563) งบประมาณ 8,954,700,000 บาท จำแนกเป็น

- 7.1 ดำเนินการจ้างนิติบุคคลของกรุงเทพมหานคร 7,954,700,000 บาท
 - 7.1.1 ก่อสร้างงานโครงสร้างพื้นฐานระบบเดินรถและระบบตัว 6,543,000,000 บาท
 - 7.1.2 ดำเนินการ ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และดอกเบี้ย ไม่เกินร้อยละ 5 ต่อปี จ่ายคืนในเวลา 10 ปี คำนวณตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวในข้อ 1.2.2
1,411,700,000 บาท
รวมงบประมาณที่ต้องใช้ 7,954,700,000 บาท
- 7.2 ดำเนินการจ้างตามวิธีการพัสดุ 1,000,000,000 บาท
 - 7.2.1 งานเตรียมความพร้อมของระบบก่อนเปิดเดินรถ 167,000,000 บาท
 - 7.2.2 งานจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบและรับรองความปลอดภัยของระบบ (ICE) 55,000,000 บาท
 - 7.2.3 ค่าบริหารจัดการเดินรถ (1 ปี) 778,000,000 บาท

รวมงบประมาณค่าก่อสร้างงานโครงสร้างเฉพาะที่จ้างนิติบุคคลกรุงเทพมหานครดำเนินการ จำนวน 7,954,700,000 บาท ตั้งงบประมาณ 10 ปี (ปี 2554 – ปี 2563) ปีละ 795,470,000 บาท สำหรับค่าใช้จ่าย ตามข้อ 7.2 จำนวน 1,000,000,000 บาท จะตั้งงบประมาณในปีที่จะดำเนินการ

8. ปัญหาและอุปสรรค

การดำเนินการอาจมีปัญหาและอุปสรรคบางประการ ดังนี้

8.1 การรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่ล่าช้า

8.2 ปัญหาการจราจร

9. การติดตามและประเมินผล

ดำเนินการติดตามประเมินผลระหว่างก่อสร้างโดยผู้ควบคุมการก่อสร้างและสำนักการจราจร และขนส่ง

(ลงชื่อ) ผู้เสนอโครงการ
(นายวินัย ลิ้มสกุล)
ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง

(ลงชื่อ) ผู้อนุมัติโครงการ
(นายธีระชน มโนชัยพิบูลย์)
รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
ปลัดกรุงเทพมหานคร