

**สรุปผลการดำเนินงาน**  
**คณะกรรมการการจราจร ขนส่งและการระบายน้ำ**  
**ระหว่างเดือนมกราคม – ธันวาคม 2558**

สภากรุงเทพมหานครได้ตั้งคณะกรรมการการจราจร ขนส่งและการระบายน้ำ ในคราวประชุม สภากรุงเทพมหานครสมัยประชุมวิสามัญ สมัยที่ ๑ (ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม ๒๕๕7 ประกอบด้วยสมาชิกสภากรุงเทพมหานคร จำนวน 5 คนดังนี้

- |                         |                |                     |
|-------------------------|----------------|---------------------|
| ๑. นายฉัตรชัย           | พรหมเลิศ       | ประธานกรรมการ       |
| ๒. พลตำรวจโท ชีระศักดิ์ | ง่วนบรรจง      | รองประธานกรรมการ    |
| ๓. นายชยาวุธ            | ศิริยุทธ์วัฒนา | กรรมการ             |
| ๔. นายอภิรัตน์          | ศิวพรพิทักษ์   | กรรมการ             |
| 5. นายสมบุรณ์           | ม่วงกล้า       | กรรมการและเลขานุการ |

ต่อมานายสมบุรณ์ ม่วงกล้า ได้ขอลาออก ทำให้ตำแหน่งกรรมการและเลขานุการว่างลง ในคราว

ประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่ 4 (ครั้งที่ 1) ประจำปีพุทธศักราช 2558 เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2558

ที่ประชุมได้ลงมติตั้ง เรือโทวารินทร์ เดชเจริญ เป็นกรรมการแทน

ในคราวประชุมคณะกรรมการการจราจร ขนส่งและการระบายน้ำ ครั้งที่ 11/2558 เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2558 ที่ประชุมได้ลงมติเลือก นายอภิรัตน์ ศิวพรพิทักษ์ เป็นกรรมการและเลขานุการ

คณะกรรมการฯ ได้ตั้งคณะอนุกรรมการ จำนวน 2 คณะ ประกอบด้วย

1. คณะอนุกรรมการด้านการระบายน้ำ โดยมีหน้าที่พิจารณา ศึกษา ตรวจสอบ รับทราบปัญหาอุปสรรค และให้ข้อเสนอแนะในงานด้านการระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร

2. คณะอนุกรรมการด้านการจราจรและขนส่ง โดยมีหน้าที่พิจารณา ศึกษา ตรวจสอบ รับทราบปัญหาอุปสรรค และให้ข้อเสนอแนะในงานด้านจราจรและขนส่งของกรุงเทพมหานคร

**ผู้ช่วยเลขานุการ**

- |               |          |   |
|---------------|----------|---|
| ๑. นางสุดา    | ชินวงษ์  | นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ<br>กลุ่มงานประชุมกรรมการสามัญ<br>สำนักงานเลขานุการสภา<br>กรุงเทพมหานคร |
| 2. นายชัยวุฒิ | แจ่มจรัส | นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ<br>กลุ่มงานประชุมกรรมการสามัญ<br>สำนักงานเลขานุการสภา<br>กรุงเทพมหานคร |

## ผลการดำเนินงาน

### 1. ติดตามผลการดำเนินงานของสำนักการระบายน้ำ

คณะกรรมการฯ ประชุมร่วมกับสำนักการระบายน้ำ เพื่อติดตามผลการดำเนินงานของสำนักการระบายน้ำ เพื่อรับทราบรายละเอียด สภาพข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรคการดำเนินการโครงการต่างๆ สรุปได้ดังนี้

#### 1.1 การจัดการระบายน้ำสถานที่สำคัญ เช่น พระราชวัง พระตำหนัก พระที่นั่ง

เขตพระราชฐานที่กรุงเทพมหานครดูแลรับผิดชอบได้แก่

1. พระบรมมหาราชวัง
2. เขตพระราชฐานวังสวนจิตรลดา
3. เขตพระราชฐานวังทิวพัฒนา
4. เขตพระราชฐานวังศุโขทัย
5. เขตพระราชฐานพระตำหนักที่ประทับหน่วยบินเดโชชัย 3
6. เขตพระราชฐานพระที่นั่งอัมพรสถาน
7. เขตพระราชฐานวังสวนกุหลาบ
8. เขตพระราชฐานพื้นที่ควบคุมในพระองค์ 904

- สาเหตุหลักของปัญหาน้ำท่วมขังเกิดขึ้นเนื่องจากฝนที่ตกมีปริมาณมากเกินกว่า 60 มิลลิเมตร/ชั่วโมง

การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมในเขตพระราชฐาน และเกาะรัตนโกสินทร์ รวมทั้งสถานที่ราชการ

ที่สำคัญ

- สำนักการระบายน้ำ พัฒนาขีดความสามารถของระบบระบายน้ำเดิมที่มีอยู่โดยการใช้พื้นที่ปิดล้อม และจะปรับปรุงท่อระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่ ใช้บ่อสูบน้ำในการสูบน้ำลงสู่คลองสายหลัก และในพื้นที่แอ่งกระทะจะใช้การสูบน้ำส่งช่วยในการระบายน้ำ

- ปัจจุบันสำนักการระบายน้ำ พัฒนาพื้นที่บริหารจัดการน้ำแล้ว จำนวน 24 พื้นที่ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่เขตพระราชฐานทั้งหมด ยกเว้น วังทิวพัฒนา ซึ่งใช้ระบบปิดล้อมย่อยในตัวเอง

#### แนวทางการแก้ไขปัญหา

สำนักการระบายน้ำ ออกแบบก่อสร้างระบบระบายน้ำในเขตพระราชฐานและพื้นที่ภายนอกโดยรอบประกอบด้วย

- ปรับปรุงระบบท่อระบายน้ำ และบ่อสูบน้ำ
- ปรับปรุงสถานีสูบน้ำ และชุดลอกกูกูลอง
- ก่อสร้างแนวป้องกันชั่วคราว ด้วยการวางกระสอบทรายและแนวป้องกันน้ำสำเร็จรูป

เพื่อป้องกันมิให้น้ำจากภายนอกเข้าทำความเสียหายในเขตพระราชฐาน

แนวทางการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์

บริเวณพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ ระบบระบายน้ำส่วนใหญ่เป็นรางระบายน้ำรูปตัวยู ขนาด 0.4 ถึง 0.6 เมตร ซึ่งมีขนาดไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำฝนที่มีปริมาณมากเกินกว่า 60 มิลลิเมตรชั่วโมง

การดำเนินการแก้ไข

- สำนักการระบายน้ำ ติดตั้งเครื่องสูบน้ำชั่วคราวเพิ่มที่ทำราชวรดิษฐ์และที่บริเวณท่าช้าง เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำในระยะสั้น ปัจจุบันดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

- มีแผนปรับปรุงบ่อรวบรวมน้ำเสียบริเวณริมคลองหลอดเป็นบ่อสูบน้ำ คาดว่าจะแล้วเสร็จก่อนฤดูฝนปี 2558

- มีแผนปรับปรุงระบบระบายน้ำในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการเกาะรัตนโกสินทร์ก่อน

แนวทางการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมภายในบริเวณวัดพระศรีรัตนศาสดารามและ

พระบรมมหาราชวัง

บริเวณวัดพระศรีรัตนศาสดารามและพระบรมมหาราชวังเป็นลานคอนกรีตปูด้วยหินกาบ ซึ่งเป็นวัสดุที่บ้น้ำ ประกอบกับรางระบายน้ำภายในมีขนาดเล็ก ท่อระบายน้ำที่ระบายน้ำจากภายในวัดพระศรีรัตนศาสดาราม มีแนวร้อยสายไฟใต้ดินและท่อร้อยสายโทรศัพท์ใต้ดิน กีดขวางทำให้ระบายน้ำออกได้ช้า

การดำเนินการแก้ไข

- สำนักการระบายน้ำ ดำเนินการขยายบ่อพักในบริเวณประตูมณีนพรัตน์ ใกล้กับจุดที่ท่อระบายน้ำติดกับแนวสาธารณูปโภคใต้ดินดังกล่าว จำนวน 2 บ่อ

- ติดตั้งเครื่องสูบน้ำขนาดเล็กเพิ่มที่ประตูวิเศษไชยศรี พบว่าสามารถช่วยแก้ไขปัญหาน้ำท่วม

ซึ่งที่รอการระบายในบริเวณดังกล่าวได้ผลเป็นอย่างดี

- อยู่ระหว่างการขออนุญาตปรับปรุงบ่อสูบน้ำที่ประตูวิเศษไชยศรีให้เป็นบ่อสูบน้ำถาวร คาดว่าจะแล้วเสร็จก่อนฤดูฝนปี 2558

**1.2 อุโมงค์ระบายน้ำ**

อุโมงค์ระบายน้ำที่ก่อสร้างไปแล้วจำนวน 7 แห่ง ความยาวรวมประมาณ 19 กิโลเมตร ประสิทธิภาพการระบายน้ำรวม 155.50 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที ขนาดอุโมงค์ตั้งแต่ 1 - 5 เมตร คือ

อุโมงค์

ระบายน้ำต่างๆ ดังนี้

1. อุโมงค์ระบายน้ำซอยสุขุมวิท 26
2. อุโมงค์ระบายน้ำคลองเปรมประชากร
3. อุโมงค์ระบายน้ำพื้นที่เขตพญาไท
4. อุโมงค์ระบายน้ำซอยสุขุมวิท 36
5. อุโมงค์ระบายน้ำซอยสุขุมวิท 42

6. อุโมงค์ระบายน้ำจากบึงมักกะสันลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา
  7. อุโมงค์ระบายน้ำคลองแสนแสบและคลองลาดพร้าวลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา
- มีแผนที่จะก่อสร้างเพิ่มเติมอีก 6 แห่ง ดำเนินการในปี 2557 - 2564 ความยาวรวม 40.28 กิโลเมตร ประสิทธิภาพการระบายน้ำรวม 360 ลบ.ม.ต่อวินาที คือ อุโมงค์ระบายน้ำต่าง ๆ ดังนี้
1. โครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำใต้คลองบางซื่อจากคลองลาดพร้าวถึงแม่น้ำเจ้าพระยา

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2559

2. โครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำจากบึงหนองบอนลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ได้รับจัดสรรงบประมาณปี 2558 แล้ว อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาผู้รับจ้าง คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างภายในปี 2558 และจะแล้วเสร็จภายในปี 2562

3. โครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำคลองเปรมประชากร จากคลองบางบัวลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ขณะนี้ออกแบบเบื้องต้นแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างประสานเพื่อขอใช้พื้นที่ก่อสร้างสถานีสูบน้ำ

4. โครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำด้านตะวันออกเชื่อมต่อคลองระบายน้ำสุวรรณภูมิ อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษาความเหมาะสม

5. โครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำคลองทวีวัฒนาบริเวณคอขวด ออกแบบแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณปี 2559 มาดำเนินการ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างภายในปี 2559 และจะแล้วเสร็จภายในปี 2562

6. โครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำคลองพระยาราชนนตรี จากคลองภาษีเจริญ ถึงคลองสนามชัย อยู่ระหว่างเตรียมศึกษาความเหมาะสมของโครงการ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างภายในปี 2560 และจะแล้วเสร็จภายในปี 2564

### ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

ในการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำ ต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก ดังนั้นก่อนที่จะก่อสร้าง

ควรมีการศึกษารายละเอียดก่อนดำเนินการ พร้อมทั้งควรมีระบบส่งน้ำที่มีประสิทธิภาพในการส่งน้ำจากจุดที่ น้ำท่วมไปสู่อุโมงค์ เพื่อให้อุโมงค์ระบายน้ำสามารถทำงานได้อย่างเต็มศักยภาพและคุ้มค่ากับงบประมาณที่ลงทุนเป็นจำนวนมาก

#### 1.3 โครงการแก้มลิง

พื้นที่รองรับน้ำและเก็บกักน้ำ (แก้มลิง)

- ฝั่งธนบุรี มี 2 แห่ง มีปริมาตรเก็บกักน้ำประมาณ 6.01 ล้านลูกบาศก์เมตร
  - ฝั่งพระนคร มี 23 แห่ง มีปริมาตรเก็บกักน้ำประมาณ 7.03 ล้านลูกบาศก์เมตร
- รวมทั้งสิ้น 25 แห่ง

- มีปริมาตรเก็บกักน้ำรวมประมาณ 13.04 ล้าน ลบ.ม.

กำลังจัดหาเพิ่มเติมอีกภายใน 1 - 2 ปี จำนวน 4 แห่ง มีปริมาตรเก็บกักน้ำรวมประมาณ 0.37 ล้านลูกบาศก์เมตร

### ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

สำนักการระบายน้ำ ควรคิดต่อยอด เนื่องจากพื้นที่แก้มลิงต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นที่ดินของทางราชการ หรือเอกชนก็จะมีพื้นที่ขยับขยายได้โดยอัตโนมัติ ครม. ดังนั้นในบ่อดินใหญ่ๆ ในหลายพื้นที่ จึงควรนำบ่อดินเหล่านั้นมาพัฒนาเป็นพื้นที่แก้มลิงเพิ่มเติม หรือการใช้มาตรการทางผังเมืองเข้ามาช่วยในการสงวนพื้นที่รองรับน้ำและเก็บกักน้ำ

#### 1.4 การกำจัดผักตบชวา

คูคลองในกรุงเทพมหานครมีทั้งหมด 1,682 คลอง สำนักการระบายน้ำดูแลรับผิดชอบ 218 คลอง สำนักงานเขตดูแลรับผิดชอบ 1,464 คลอง ปัญหาผักตบชวาส่วนใหญ่จะเกิดบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ยกตัวอย่าง เขตหนองจอก มีนบุรี ลาดกระบัง ประเวศ ส่วนพื้นที่ฝั่งธนบุรีจะเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างจังหวัดนนทบุรี เช่น คลองมหาสวัสดิ์ ส่วนการกำจัดผักตบชวา สำนักการระบายน้ำจะมีแผนงานทุกปี โดยแบ่งออกเป็น 1. คลองสายหลักที่ดูแลทุกวัน มีเจ้าหน้าที่และเรือเก็บขยะ วัชพืชทางน้ำ 2. ส่วนคลองอื่นๆ มีเจ้าหน้าที่พร้อมเครื่องทุ่นแรง จะใช้เป็นวงรอบในการเข้าไปดูแล โดยดำเนินการ 3 - 4 รอบต่อปี ในแผนที่ปฏิบัติการทุกปี นอกจากนี้มีแผนเรื่องการเปิดทางน้ำไหลแล้ว ยังมีแผนการขุดลอกคูคลอง ซึ่งการขุดลอกคูคลองส่วนใหญ่จะใช้วิธีการจ้างเหมาให้ออกชนเข้ามาดำเนินการ ซึ่งการขุดลอกคูคลองในบางปีจะไม่ครบตามแผนที่ตั้งไว้ เนื่องจากงบประมาณของกรุงเทพมหานครมีจำกัด

### ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

การกำจัดผักตบชวายังไม่มีเทคโนโลยีหรือวิธีการกำจัดที่สำเร็จรูปและยั่งยืน จึงต้องแก้ไขปัญหาดูแลโดยการบริหารจัดการจากการทำงาน โดยการเพิ่มรอบในการจัดเก็บ เพราะในปัจจุบันตารางการจัดเก็บผักตบชวาในบางคลองมีระยะเวลาที่ห่างเกินไป จนเรือไม่สามารถสัญจรผ่านได้อย่างสะดวก จึงควรเพิ่มตารางการจัดเก็บผักตบชวาให้มีความถี่มากยิ่งขึ้น

#### 1.5 โครงการบำบัดน้ำเสีย

โครงการบำบัดน้ำเสีย จะดำเนินการตามแผนแม่บทการจัดการน้ำเสียของ กทม. จากการศึกษาและเสนอแนะโดย JICA โดยแผนแม่บทฉบับแรก เริ่มตั้งแต่เมื่อปี พ.ศ. 2524 จะแบ่งพื้นที่ออกเป็น 10 พื้นที่ และมีการทบทวนแผนแม่บทต่อมาในฉบับที่สอง คือในปี พ.ศ. 2542 และแผนแม่บทในปัจจุบันคือ ในปี พ.ศ. 2554 จะแบ่งพื้นที่บำบัดน้ำเสียออกเป็นทั้งหมด 27 พื้นที่ ระยะเวลาดำเนินการ 30 ปี สิ้นสุดแผนแม่บทในปี 2585 ซึ่งโรงบำบัดน้ำเสียที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันมีทั้งหมด 8 แห่ง ดังต่อไปนี้

1. โรงควบคุมคุณภาพน้ำสีพระยา
2. โรงควบคุมคุณภาพน้ำรัตนโกสินทร์

3. โรงควบคุมคุณภาพน้ำชองนนทรี
4. โรงควบคุมคุณภาพน้ำหนองแขม
5. โรงควบคุมคุณภาพน้ำทุ่งครุ
6. โรงควบคุมคุณภาพน้ำดินแดง
7. โรงควบคุมคุณภาพน้ำจตุจักร
8. ศูนย์การศึกษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมบางซื่อ

ซึ่งทั้ง 8 แห่งสามารถบำบัดน้ำเสียได้ประมาณ 44 - 45 เปอร์เซ็นต์ ของปริมาณน้ำประปาที่เกิดขึ้นในปี 2556

โดยโครงการบำบัดน้ำเสียที่ศึกษาและเสนอแนะโดย JICA ซึ่งทาง JICA ได้จัดกลุ่มตามการพัฒนาของเมือง และความสกปรกของแหล่งน้ำ แบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ

- โครงการบำบัดน้ำเสียระยะสั้น จะประกอบด้วยโครงการมีนบุรี ธนบุรี คลองเตย บึงหนองบอน จะแล้วเสร็จในปี 2565

- โครงการบำบัดน้ำเสียระยะกลาง จะประกอบด้วยโครงการ ทุ่งครุเหนือ วังทองหลาง ดอนเมือง ลาดพร้าว จอมทอง และตลิ่งชัน จะแล้วเสร็จในปี 2575

- โครงการบำบัดน้ำเสียระยะยาว จะประกอบด้วยโครงการบึงกุ่ม สายไหม ลาดกระบัง 1 ลาดกระบัง 2 ลาดกระบัง 3 คลองสามวา หนองจอก 1 หนองจอก 2จะแล้วเสร็จในปี 2585

ซึ่งถ้าโครงการทั้งหมดแล้วเสร็จจะสามารถบำบัดน้ำเสียได้ประมาณ 96.81 เปอร์เซ็นต์ ของปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น

### ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

ปัจจุบันนี้ระบบบำบัดน้ำเสียที่สำนักงานการระบายน้ำดำเนินการเป็นระบบใหญ่ และมีบริษัทเข้ามานำเสนอเทคโนโลยีในการจัดการน้ำเสียมากมาย ดังนั้นจึงอาจเป็นโอกาสที่ดีที่สำนักงานการระบายน้ำ จะทำให้กรุงเทพมหานครเกิดคลองสวยน้ำใสได้

### 1.6 การเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย

- กทม. ได้ตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย พ.ศ. 2547

- โดยมีแนวทางตามหลักสากล “ผู้ใดก่อมลภาวะ ผู้นั้นต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบำบัดมลภาวะนั้น”

ความจำเป็นที่กรุงเทพมหานครต้องจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย

1. กรุงเทพมหานครต้องใช้จ่ายงบประมาณจำนวนมาก ในการเดินระบบบำบัดน้ำเสียอย่างต่อเนื่อง

2. หากกรุงเทพมหานครสามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสียได้ กรุงเทพมหานครจะลด

ค่าใช้จ่ายการเดินระบบบำบัดน้ำเสียได้บ้าง และนางบประมาณในส่วนนี้ไปใช้พัฒนาปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน

ความก้าวหน้าการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย

1. จัดทำโครงการพัฒนาระบบงานคอมพิวเตอร์เพื่อการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสียเสร็จ

เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2549

2. เสนอร่างบันทึกข้อตกลงระหว่าง กรุงเทพมหานคร กับ การประปานครหลวง ว่าด้วยความร่วมมือการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย ให้ปลัดกรุงเทพมหานครเพื่อพิจารณาขอความเห็นชอบ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2550 ซึ่งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครยังมีได้ลงนามร่างบันทึกข้อตกลงฯ เนื่องจากไม่เห็นด้วยกับการแยกใบแจ้งหนี้ค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย กับ ค่าน้ำประปา เพราะจะทำให้ไม่สามารถจัดเก็บได้

3. จากการประสานกับการประปานครหลวง พบว่าการประปานครหลวงไม่เห็นด้วยเนื่องจาก

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสียรวมกับค่าน้ำประปาจะทำให้มีผลกระทบต่อการจัดเก็บค่าน้ำประปา เพราะการประปานครหลวง เกรงว่า ผู้ใช้น้ำอาจไม่ยอมจ่ายในส่วนของค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย จะทำให้ระบบการชำระหนี้ตามใบเสร็จรับเงินเกิดความยุ่งยาก

การวิเคราะห์ทางเลือกในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย

- ทางเลือกที่ 1 ให้การประปานครหลวงจัดเก็บให้ (รวมบิล) ซึ่งการประปานครหลวงไม่ยอมรับ

ข้อดี ประหยัดงบประมาณกรุงเทพมหานครในการชำระค่าข้อมูล ค่าพิมพ์ใบแจ้งหนี้ พิมพ์ใบเสร็จ ประมาณ 5.885 บาท/ฉบับ/เดือน มาตรการลงโทษผู้ไม่ชำระค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพ โดยวิธีตัดน้ำประปา โอกาสได้รับชำระค่าธรรมเนียมมีสูงกว่า เพราะมีอำนาจทางกฎหมาย

ข้อเสีย แก้ไขกฎหมายการประปานครหลวงใช้ระยะเวลาอันยาวนาน เห็นผลสำเร็จยาก เพราะการประปานครหลวง ไม่ยอมรับในการแก้กฎหมายฯ ซึ่งกระทบต่อการจัดเก็บค่าน้ำประปา

- ทางเลือกที่ 2 กรุงเทพมหานครจัดเก็บเอง (แยกบิล)

ข้อดี มีความเป็นไปได้สูงกว่าเพราะมีกฎหมายรองรับอยู่แล้วสามารถดำเนินการเป็นผลสำเร็จ

ตามระยะเวลาที่กำหนด การทำ MOU กับการประปานครหลวง ทำได้ง่ายกว่าเพราะการประปานครหลวง ยอมรับวิธีนี้ แต่กรุงเทพมหานครต้องลงนาม MOU กับการประปานครหลวง การประปานครหลวง จึงยอมรับแลกเปลี่ยนข้อมูลหรือร่วมจัดเก็บค่าน้ำบำบัดน้ำเสีย แบบแยกบิลได้

ข้อเสีย กทม. ต้องมีภาระค่าใช้จ่าย ค่าข้อมูล ค่าพิมพ์ใบแจ้งหนี้ และค่าพิมพ์ใบเสร็จรับเงิน มีภาระในการทวงหนี้ กรณีผู้ไม่ชำระค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย กทม. ต้องแบกรับความ

เสี่ยงต่อการมีผู้ไม่ซื่อสัตย์ค้ำชูกรรมเนียมสูง กทม. ต้องสูญเสียค่าใช้จ่ายบางส่วน และมีรายรับที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

### ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

การเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย ต้องมีตัวชี้วัดที่ชัดเจนควบคู่กันไปด้วย คือ ต้องให้ประชาชน เห็นว่าน้ำหลังจากผ่านการบำบัดแล้วใสสะอาดขึ้นจริง ให้เห็นการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่ชัดเจน แล้วการเก็บค่าธรรมเนียมการบำบัดต้องเริ่มเก็บที่อัตราขั้นต่ำก่อน ซึ่งจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ควบคู่กันไปด้วย เพราะถ้าประชาชนยังไม่ทราบว่าต้องจ่ายค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสียด้วย อาจเกิดปัญหาในการจัดเก็บได้

### **1.7 การนำน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วไปใช้ประโยชน์**

ในส่วนของน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วจะมีประมาณ 600,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน มีการนำไปใช้ประโยชน์ประมาณ 36,000 ลูกบาศก์เมตร หรือประมาณ 6 เปอร์เซ็นต์ โดยหน่วยงานที่นำไปใช้คือ 1. สำนักงานเขต 2. สำนักงานต่างๆ 3. สวนสาธารณะ

#### กิจกรรมการใช้น้ำ

1. ล้างเครื่องจักรอุปกรณ์
2. รดน้ำต้นไม้
3. ล้างทำความสะอาดพื้น ทางเท้า ถนน และสะพานลอย

#### งานขยายท่อส่งน้ำ

1. ชองนนทรี-สีลม
2. ดินแดง - ศูนย์ไทยญี่ปุ่นดินแดง - ศูนย์เครื่องมือกล - โรงเรียนสุรศักดิ์มนตรี - สวนป่าวิภาวดี - สวนป่าบึงมักกะสัน - ศูนย์รวมรถราชเทวี
3. จตุจักร - วิภาวดีรังสิต
4. ดินแดง - กทม.2
5. ศูนย์บางซื่อ - สวนรถไฟ - สวนจตุจักร - สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์

#### งานขยายท่อในอนาคต

1. ชองนนทรี - คลองกรวย - คูน้ำซอยต้นสน
2. จตุจักร - คลองบางซื่อ - คลองบางแก้ว - คลองพญาเวก
3. ดินแดง - คลองห้วยขวาง - คูน้ำวิภาวดีรังสิต

### ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

สำนักการระบายน้ำต้องรีบไปศึกษาให้เกิดเป็นรูปธรรมว่า จะนำน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วประมาณ 600,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ไปใช้ประโยชน์ให้เกิดความคุ้มค่าได้อย่างไร เพราะปัจจุบันนำไปใช้ประโยชน์ได้เพียง 36,000 ลูกบาศก์เมตร หรือ 6 เปอร์เซ็นต์ ของน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วทั้งหมด



## 2. ตรวจสอบโครงการอุโมงค์ระบายน้ำจากบึงมักกะสันลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา

คณะกรรมการฯ ประชุมและลงพื้นที่ร่วมกับสำนักการระบายน้ำ เพื่อตรวจสอบโครงการอุโมงค์ระบายน้ำจากบึงมักกะสันลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา สรุปได้ดังนี้

### ข้อมูลโครงการ

โครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำจากบึงมักกะสันลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา เป็นการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำใต้ดิน มีมูลค่างานก่อสร้าง 2,166,000,000 บาท ระยะเวลาก่อสร้าง 1,440 วัน เริ่มสัญญาวันที่ 21 พฤษภาคม 2547 สิ้นสุดสัญญา วันที่ 29 เมษายน 2551 จ้างวิศวกรที่ปรึกษา ตรวจสอบควบคุมงานและการจัดการบริหารโครงการในวงเงิน 37,900,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 2,160 วัน เริ่มสัญญา วันที่ 21 พฤษภาคม 2547 สิ้นสุดสัญญา วันที่ 19 เมษายน 2553 รวมมูลค่าโครงการทั้งสิ้น 2,203,900,000 บาท และเริ่มเปิดเดินระบบ ตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2550 โครงการครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 26 ตารางกิโลเมตร

### ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังในบริเวณพื้นที่เป้าหมาย 10 เขต รวมไปถึงถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท ถนนพระราม 4 ถนนประชาสงเคราะห์ ถนนพญาไท โดยเพิ่มประสิทธิภาพระบบระบายน้ำในปัจจุบันที่มีอยู่อย่างจำกัด ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และรองรับความเจริญเติบโตของเมืองในอนาคต โดยการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำ จากบึงมักกะสันลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางภายในไม่น้อยกว่า 4.60 เมตร อาคารระบายน้ำเข้าอุโมงค์ 4 แห่งที่บึงมักกะสัน คลองแสนแสบ คลองไฟสีงโต ถนนเชื้อเพลิงและสถานีสูบน้ำขนาด 45 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที ที่คลองขุดวัดช่องลม เพื่อสูบระบายน้ำในพื้นที่เป้าหมายลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา

### การก่อสร้าง และเครื่องจักรของโครงการ

#### - ปล่องอุโมงค์

ก่อสร้างโดยใช้แบบหล่อเคลื่อนตัวได้ (Slip form) แล้วทำการขุดดินภายในปล่องอุโมงค์พร้อมกับกดปล่องอุโมงค์ส่วนที่หล่อแล้วให้จมลงไป在地เมื่อจมปล่องอุโมงค์จนถึงระดับที่ได้ออกแบบไว้แล้วจะทำการเทคอนกรีตปิดกั้นปล่องอุโมงค์เพื่อกั้นน้ำหลังจากนั้นจึงเทพื้นคอนกรีตเสริมเหล็กเพื่อใช้สำหรับเป็นพื้นที่ติดตั้งหัวเจาะอุโมงค์ต่อไป

#### - อุโมงค์ระบายน้ำ

เป็นอุโมงค์คอนกรีตเสริมเหล็กขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางภายใน 4.60 เมตร ยาวประมาณ 5,986 เมตร ลึกจากผิวดินประมาณ 20 – 30 เมตร อุโมงค์ระบายน้ำออกแบบให้ระบายน้ำได้ไม่น้อยกว่า 45 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที ที่ความเร็วของน้ำสูงสุดไม่เกิน 3.00 เมตรต่อวินาที โดยการก่อสร้างดำเนินการติดตั้งหัวเจาะอุโมงค์ที่กั้นปล่องอุโมงค์และเจาะอุโมงค์ด้วยหัวเจาะแบบแรงดันดินสมดุลย์ (Earth Pressure Balance, EPB) แล้วลำเลียงดินด้วยระบบสายพานลำเลียงส่งมายังขบวนรถบรรทุกทุกดินเพื่อนำไปทิ้งนอกอุโมงค์เมื่อหัวเจาะเคลื่อนที่ไปข้างหน้าจนได้ระยะก็จะประกอบชิ้นส่วนอุโมงค์ไปพร้อมกันหลังจากนั้นจึงทำการอัดฉีดน้ำปูนระหว่างอุโมงค์กับดินเพื่อป้องกันการทรุดตัวของดิน

- สถานีสูบน้ำคลองขุดวัดช่องลม

ประกอบด้วยปล่องอุโมงค์ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางภายใน 15 เมตร เครื่องสูบน้ำและอุปกรณ์ควบคุมการทำงานขนาด 9 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที จำนวน 5 ชุด สามารถระบายน้ำได้ไม่น้อยกว่า 45 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที

และสถานีไฟฟ้าย่อย

- อาคารรับน้ำบึงมักกะสัน

ประกอบด้วย ตะแกรงตกขยะและเครื่องเก็บขยะอัตโนมัติ 6 ชุด สายพานลำเลียงขยะถึงเก็บพักขยะ ประตูน้ำจำนวน 3 บาน อาคารควบคุมและปล่องอุโมงค์รับน้ำจากบึงมักกะสันขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางภายใน 15 เมตร อาคารระบายน้ำบึงมักกะสัน สามารถรับน้ำลงสู่อุโมงค์ได้ไม่น้อยกว่า 30 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที

- อาคารรับน้ำแสนเลิศ

ประกอบด้วยตะแกรงตกขยะและเครื่องเก็บขยะอัตโนมัติ 2 ชุด สายพานลำเลียงขยะถึงเก็บพักขยะ ประตูน้ำจำนวน 2 บาน อาคารควบคุมและปล่องอุโมงค์รับน้ำจากคลองแสนแสบ มีเส้นผ่าศูนย์กลางภายในขนาด 8.00 เมตร อาคารระบายน้ำคลองแสนแสบ สามารถรับน้ำลงสู่อุโมงค์ได้ไม่น้อยกว่า 25 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที

- อาคารรับน้ำไฟพิทักษ์

ประกอบด้วยตะแกรงตกขยะและเครื่องเก็บขยะอัตโนมัติ 1 ชุด สายพานลำเลียงถึงเก็บพักขยะ ประตูน้ำ จำนวน 1 บาน อาคารควบคุมและปล่องอุโมงค์รับน้ำจากคลองไฟสิงโต มีเส้นผ่าศูนย์กลางขนาด 12.90 เมตร อาคารระบายน้ำคลองไฟสิงโต สามารถรับน้ำลงสู่อุโมงค์ได้ไม่น้อยกว่า 15 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที

- อาคารรับน้ำเชื้อพระราม

ประกอบด้วย อาคารรับน้ำ จากอุโมงค์เดิมของสถานีสูบน้ำพระราม 4 มายังปล่องอุโมงค์ ตะแกรงตกขยะ ท่อส่งน้ำ และปล่องอุโมงค์รับน้ำ จากอาคารรับน้ำ มีเส้นผ่าศูนย์กลางขนาด 8.00 เมตร อาคารระบายน้ำถนนเชื้อเพลิงสามารถรับน้ำลงสู่อุโมงค์ได้ ไม่น้อยกว่า 15 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที

**ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ**

บริเวณบึงมักกะสันมีชุมชนรูก้าอยู่จำนวนหนึ่ง ดังนั้นควรดำเนินการจัดเก็บขยะจากชุมชนทุกวัน และควบคุมไม่ให้มีการขยายชุมชนเพิ่มขึ้น เพราะว่าบึงมักกะสันพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯทรงมีดำริให้ใช้เป็นแก้มลิงรับน้ำได้ประมาณ 260,000 ลูกบาศก์เมตร ครอบคลุมพื้นที่เขตพญาไท ปทุมวัน ราชเทวี ห้วยขวาง บางรัก สาทร วัฒนา ยานนาวา และคลองเตย เมื่อมีโครงการอุโมงค์ระบายน้ำจากบึงมักกะสัน ลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ก็สามารถควบคุมระดับน้ำในคลองแสนแสบ และคลองสามเสนได้ ทำให้ไม่มีเกิดปัญหา น้ำท่วมขัง

### 3. พิจารณาการของงบประมาณประจำปี 2559 ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้า

คณะกรรมการฯ ประชุมร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง เพื่อรับทราบรายละเอียดการของงบประมาณประจำปี 2559 ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. โครงการก่อสร้างทางเดินยกระดับ (Sky Walk) ลานจอดรถแล้วจร (Park & Ride) ก่อสร้างทางเดินยกระดับ (Sky Walk) เชื่อมสถานีวงเวียนใหญ่บริเวณใต้สะพานข้ามแยกตากสิน) วงเงินโครงการ 198,740,100 บาท มีรายละเอียดดังนี้

ลงนามสัญญาจ้างกับ

บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด บริหารจัดการโครงการสัญญาเลขที่ สจส. 22-2-54 ลงวันที่ 11 พฤศจิกายน 2553 สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 1) ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2555 สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 2) ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2556 สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2557 และสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 4) ลงวันที่ 25 มีนาคม 2557

วงเงินจ้าง 198,740,027.62 บาท (ปรับลดเนื่องจากสัญญาเดิม 254,397,650 บาท) ระยะเวลาสัญญา 10 ปี ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง 379 วัน นับถัดจากวันที่แจ้งเริ่มงาน แจ้งเริ่มงานวันที่ 19 เมษายน 2555 สิ้นสุดสัญญา 2 พฤษภาคม 2556 ผลการดำเนินการ 100 % เปิดให้บริการ 13 มิ.ย. 2556

2. โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน - เพชรเกษม) และบริหารจัดการเดินรถ (ค่าที่ดินฯ) วงเงินโครงการ 7,705,507,346 บาท รายการงานก่อสร้างพื้นฐานและงานระบบการเดินรถและระบบตัว มีรายละเอียดดังนี้

ลงนามสัญญาจ้าง

บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด บริหารจัดการโครงการ สัญญาเลขที่ 22 - 1 - 54 (กขส.) ลงวันที่ 11 พฤศจิกายน 2553 สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 1) ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2554 บันทึกต่อท้ายสัญญา ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2556 สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 2) ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2556 สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) ลงวันที่ 12 กันยายน 2556 สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 4) ลงวันที่ 20 กันยายน 2556 และสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 5) ลงวันที่ 27 มกราคม 2558

วงเงินสัญญา 7,559,707,418 บาท (วงเงินสัญญาเดิม 7,830,943,668 บาท) (เบิกปีละครั้ง จำนวน 10 ปี เบิกปีที่ 1 - 3 ปีละ 751,058,468.90 บาท ปีที่ 4 - 10 ปีละ 749,948,847.61 บาท) ระยะเวลาสัญญา 10 ปี ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง 1,145 วัน นับถัดจากวันที่แจ้งให้เริ่มงาน ผลการดำเนินงาน 100 %

รายการบริหารจัดการเดินรถ (หมวดรายจ่ายอื่น)

งานเตรียมความพร้อมของระบบก่อนเปิดเดินรถ (ก่อนนี้ผูกพัน 114,435,440.70 บาท)

งานจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบและรับรองความปลอดภัยของระบบ (ICE) (ก่อนนี้ผูกพัน 60,019,510 บาท) ได้รับงบประมาณและเบิกจ่ายเงินครบแล้ว

3. โครงการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร วงเงินโครงการ

6,472,200,000 บาท

ลงนามสัญญาจ้าง

บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด บริหารจัดการโครงการ สัญญาเลขที่ 1/2555 ลงวันที่ 2 พฤษภาคม 2555 สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 1) ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2557 สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 2) ลงวันที่ 21 กรกฎาคม 2557 สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2557 สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 4) ลงวันที่ 30 กันยายน 2557 สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 5) ลงวันที่ 27 มกราคม 2558 และ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 6) ลงวันที่ 27 มกราคม 2558 ระยะเวลาสัญญา 30 ปี นับตั้งแต่วันลงนาม

4. โครงการก่อสร้างทางเชื่อมการเดินทางทางน้ำกับระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร บริเวณถนนสาทร วงเงินโครงการ 611,000,000 บาท

ปัจจุบันทางสถานีสะพานตากสิน (S6) ของเส้นทางสายสีลม เป็นทางวิ่งเดี่ยว รถไฟฟ้าต้องจอดรอสับรางทุกครั้งที่เดินรถผ่าน ดังนั้นในอนาคต เมื่อส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน - เพชรเกษม) เปิดให้บริการ และมีปริมาณการเดินทางเพิ่มขึ้น จะทำให้ไม่สามารถเดินรถด้วยความถี่ที่เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสารได้ สำนักงานจราจรและขนส่ง ได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว และได้พิจารณาแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้ว เห็นว่าการยกเลิกสถานีสะพานตากสิน (S๖) และก่อสร้างทางเชื่อมต่อจากท่าเรือสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน กับสถานีสุรศักดิ์ (S๕) เป็นแนวทางที่สามารถดำเนินการได้ในระยะเวลารวดเร็วทันกับการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน - เพชรเกษม) จึงได้จัดทำโครงการก่อสร้างทางเชื่อมการเดินทางทางน้ำกับระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครบริเวณถนนสาทร เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางรถไฟฟ้าให้สามารถเดินรถด้วยความถี่ที่เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสาร โดยทำทางเดินเลื่อนเชื่อมชั้น CONCOURSE ที่คองไวย์ของสถานี S 6 กับ CONCOURSE ของสถานี S 5 ระยะทางประมาณ 711 เมตร ซึ่งงานในส่วนนี้อยู่ระหว่างการจัดทำราคากลาง เพื่อมอบให้บริษัทกรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินการ

ปริมาณงาน

- ก่อสร้างทางเดินเชื่อม
- ติดตั้งระบบทางเดินเลื่อนไฟฟ้า
- จ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน
- ระยะเวลาดำเนินงาน 450 วัน
- วงเงินโครงการ 611,000,000 บาท
- ได้รับงบปี 55-57 จำนวน 437,400,000 บาท (งบประมาณถูกระงับไป)
- ได้รับงบปี 58 จำนวน 60,100,000 บาท
- ปี 2559 ยอดขอ 550,900,000 บาท

5. โครงการปรับปรุงจุดเชื่อมต่อระบบเดินรถขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายสีลม บริเวณสถานีสะพานตากสิน

ในอนาคตเมื่อส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน - เพชรเกษม) เปิดให้บริการ และมีปริมาณการเดินทางเพิ่มขึ้น จะทำให้ไม่สามารถเดินรถด้วยความถี่ที่เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสารได้ สำนักการจราจรและขนส่ง จึงได้จัดทำโครงการปรับปรุงจุดเชื่อมต่อระบบเดินรถขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายสีลม บริเวณสถานีสะพานตากสิน เพื่อปรับปรุงระบบราง รวมทั้งระบบเดินรถของสถานีสะพานตากสิน (S6) เป็นระบบรางคู่ เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินรถไฟฟ้าให้สามารถเดินรถด้วยความถี่ที่เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสาร

ปริมาณงาน

- ติดตั้งระบบราง
- ติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล
- จ้างที่ปรึกษาตรวจสอบแบบและควบคุมงาน
- ระยะเวลาดำเนินงาน 210 วัน
- วงเงิน 77,000,000 บาท
- ปี 55 ได้รับ 30,000,000 บาท (งบประมาณถูกระงับไป)
- ปี 57 จำนวน 100,000 บาท
- ปี 59 ยอดขอ 20,000,000 บาท

6. โครงการก่อสร้างและติดตั้งลิฟต์สำหรับคนพิการในระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร

วงเงินโครงการ 362,742,000 บาท

ผู้รับจ้าง บจก. เสรีการโยธา

- วงเงินจ้าง 350,530,000 บาท
- สัญญาเลขที่ 22 - 5 - 57 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2557
- เริ่มงานวันที่ 18 สิงหาคม 2557

ปริมาณงาน จะประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างและติดตั้งลิฟต์ที่ สถานี
  2. งานรื้อย้ายสาธารณูปโภค
  3. งานเจาะสำรวจดิน
  4. งานจัดการด้านการจราจร
  5. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน
- ระยะเวลาดำเนินการ 450 วัน

7. โครงการศึกษาความเหมาะสม จัดทำแบบเบื้องต้นและจัดเตรียมเอกสารประกวด

ราคา

โครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทา ช่วงวัชรพล - สะพานพระราม 9 วงเงินโครงการ 65,500,000.- บาท

แนวเส้นทางและแบ่งระยะโครงการ

จากการศึกษาตั้งแต่เดือน กรกฎาคม ที่ผ่านมาที่ปรึกษาได้มีการสำรวจและพิจารณา  
ความ

เหมาะสมของเส้นทางเดิมตามแผนแม่บทเดิม พบว่า แนวเส้นทางควรปรับปรุงและขยายเส้นทางเพื่อ  
ความเหมาะสม โดยจะมีระยะทางทั้งสิ้น 39.91 ก.ม. โดยสามารถแบ่งได้เป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 : วัชรพล - ทองหล่อ ระยะทาง 16.25 ก.ม. จำนวน 15 สถานี

ระยะที่ 2 : พระโขนง - พระราม 3 ระยะทาง 12.17 ก.ม. จำนวน 14 สถานี

ระยะที่ 3 : พระราม 3 - ท่าพระ ระยะทาง 11.49 ก.ม. จำนวน 9 สถานี

ที่ปรึกษา กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

สัญญาจ้างเลขที่ 22 – 4 – 57 ลงวันที่ 1 ก.ค. 57

วงเงินจ้าง 65,270,000 บาท

ผลการดำเนินงาน

- ที่ปรึกษาได้ส่งรายงานผลการศึกษามัธยกลางแล้ว

- รับฟังความคิดเห็นประชาชนแล้วจำนวน 3 ครั้ง

8. โครงการก่อสร้างทางเดินยกระดับ (Sky Walk) เชื่อมระบบขนส่งมวลชน

กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท จากสถานีอุดมสุข ถึงสถานีบางนา วงเงินโครงการ 477,000,000 บาท

ปริมาณงาน

1. งานก่อสร้างทางเดินยกระดับ

2. งานระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

3. งานระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด

4. งานระบบสุขาภิบาล

5. งานปรับปรุงสะพานคนเดินข้าม

6. งานปรับปรุงภูมิทัศน์

7. งานรื้อย้ายสาธารณูปโภค

8. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน

- ระยะเวลาดำเนินการ 3 ปี (2558 – 2560)

- ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง 450 วัน

ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการลงเว็บไซต์เพื่อขออนุมัติประกวดราคา

9. โครงการก่อสร้างทางเดินยกระดับ (Sky Walk) จากสถานีบางหว้า (S12) ถึงท่าเรือ

ตากสิน เพชรเกษม วงเงินโครงการ 70,000,000 บาท

ปริมาณงาน

1. งานก่อสร้างทางเดินยกระดับ
  2. งานทางเท้า
  3. งานระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
  4. งานระบบกล้องวงจรปิด
  5. งานระบบสุขาภิบาล
  6. งานรื้อย้ายสาธารณูปโภค
- ระยะเวลาดำเนินการ 2 ปี (2558 – 2559)

- ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง 330 วัน

ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการลงเว็บไซต์เพื่อขออนุมัติประกวดราคา

10. โครงการระบบรถไฟฟ้ารางคู่ขนาดเบา (Light Rail) สายบางนา - สุวรรณภูมิ

งบประมาณโครงการ 22,950,000,000.- บาท

วัตถุประสงค์โครงการ

1. เพื่อให้ประชาชนได้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพสูง เดินทางด้วย

ความ

สะดวก รวดเร็วและปลอดภัย

2. ประชาชนสามารถเดินทางเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานครได้สะดวก รวดเร็ว สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าสายสีเหลือง

3. ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

4. ลดการใช้น้ำมัน และลดระยะเวลาในการเดินทาง

วงเงิน 22,950,000,000 บาท

ระยะเวลาดำเนินการ 56 เดือน

รายละเอียดงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค งานออกแบบรายละเอียด งานติดตั้งงานโยธาและสถานี งานติดตั้งระบบการเดินรถ และทดสอบการเดินรถ

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

1. โครงการก่อสร้างทางเชื่อมการเดินทางทางน้ำกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร บริเวณถนนสาทร ที่ต้องสร้างทางเดินเชื่อมต่อกับท่าเรือสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน กับสถานีสุรศักดิ์ (S๕) โดยต้องใช้งบประมาณของกรุงเทพมหานคร ไปทำให้บริษัทผู้ได้รับสัมปทานจากกรุงเทพมหานคร คือ บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งบริษัทควรจะต้องมีส่วนร่วมในการออกแบบประมาณการก่อสร้างด้วย เพราะเป็นผู้ได้รับประโยชน์โดยตรง เพราะฉะนั้นกรุงเทพมหานครไม่ควรต้องเป็นผู้ออกงบประมาณในการก่อสร้างเพียงฝ่ายเดียว

2. สำนักการจราจรและขนส่ง ควรมีการตั้งงบประมาณเพื่อศึกษาในประเด็นว่า ควรจะต้องมีสถานีรถไฟฟ้าตากสิน (S6) อยู่หรือไม่ เพราะวาระระยะทางจากสถานีสุรศักดิ์ (S5) ไปถึงสถานีกรุงธนบุรี (S7) เป็นระยะทาง 1,700 เมตร เป็นระยะทางที่ไกลพอสมควร ซึ่งถ้ามีสถานี S6 รองรับก็จะเกิดประโยชน์มากเนื่องจากจะรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น และบริเวณนั้นก็จะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายโหมดการเดินทาง จากเรือและ รถประจำทางมาเดินทางต่อโดยรถไฟฟ้า

3. โครงการรถไฟฟ้าแต่ละโครงการมีความจำเป็น แต่ใช้งบประมาณในการก่อสร้างที่สูงมาก

จึงมีความน่าเป็นห่วงเรื่องสถานะทางการเงินของกรุงเทพมหานคร ดังนั้นผู้บริหารกรุงเทพมหานครควรพิจารณาเรื่องความเหมาะสมให้รอบคอบ มีเหตุผลความจำเป็นอย่างไร ในการเสนอของงบประมาณ และควรขอการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐบาลบางส่วน ซึ่งเป็นหลักการโดยทั่วไป

#### 4. การใช้ทางจักรยานและร่วมหาหรือหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุและมาตรการในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน

คณะกรรมการฯ ประชุมร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง และสำนักงานเขต 50 เขต เพื่อรับทราบรายละเอียดการใช้ทางจักรยาน และร่วมหาหรือหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุและมาตรการในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

วิธีใช้ทางของรถจักรยาน

- ผู้ขับขี่จักรยานจะต้องใช้ช่องทางที่จัดไว้ให้สำหรับจักรยาน กรณีไม่มีช่องทางที่จัดไว้ให้จะต้องขี่

ชิดขอบทางด้านซ้ายของช่องทางเดินรถ ไหล่ทางให้มากที่สุด หรือในช่องรถประจำทางจะต้องขี่ให้ชิดช่องทางเดินรถประจำทาง

- ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งหรือปรากฏในทาง หรือ

เจ้าหน้าที่แสดง

- ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ในทางปฏิบัติดังนี้
- ขี่โดยประมาท
- ขี่โดยไม่จับคันบังคับ
- ขี่ขนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขี่ในทางสำหรับจักรยาน
- ขี่โดยนั่งบนที่อื่นที่ไม่ใช่ฮานที่จัดไว้
- ขี่โดยบรรทุกบุคคลอื่น เว้นแต่จักรยานสามล้อบรรทุกทุกคน
- บรรทุกสิ่งของ ลักษณะที่กีดขวางการบังคับรถอันอาจอันตราย
- เกาะหรือพวงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่

มาตรการความปลอดภัยในการใช้จักรยาน

แนวทางการดำเนินการเพิ่มความปลอดภัยในการใช้จักรยานของกรุงเทพมหานคร



### ปัจจัยภายใน (บุคคล)

- ทักษะและอุปกรณ์ความปลอดภัย
- ความพร้อมของรถจักรยาน
- จัดให้มีการฝึกอบรมทักษะการใช้จักรยาน
- จัดให้มีเทคนิคดูแลกิจกรรมเกี่ยวกับการใช้จักรยาน

### ปัจจัยภายนอก (สภาพแวดล้อม)

- ภาพลักษณ์ของเส้นทาง
- กำหนดรูปแบบเส้นทางจักรยานให้เหมาะสมวัตถุประสงค์ของถนน
- เพิ่มระดับการให้บริการเพิ่มความปลอดภัยตามวัตถุประสงค์การใช้งาน
- วินัยในการจราจร จัดอบรมวินัยจราจร รณรงค์ส่งเสริมการใช้จักรยานและวินัยจราจรให้

## ประชาชน

### ปัจจัยร่วม (ข้อกฎหมาย)

ประสานความร่วมมือกับตำรวจ

การกำหนดความเร็วในถนน

- กำหนดความเร็ว 50 กม/ชม ในถนนที่มี Bike Lane ในช่องจราจรช่องซ้ายสุด ในทุกสาย  
ทาง

- กำหนดความเร็ว 30 กม./ชม.

กวดขันการกระทำผิดของผู้ใช้รถ

- ตรวจตราสถานบันเทิงในถนนที่มีการใช้จักรยานร่วมด้วย
- กวดขันผู้ฝ่าฝืน หรือกระทำผิด พ.ร.บ. จราจรฯ

ประสานความร่วมมือกับกรมขนส่งทางบกเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่จักรยาน

- ทดสอบทักษะของผู้ขับขี่ เพื่อกำหนดมาตรฐานในการขับขี่จักรยานให้ปลอดภัย
- จัดอบรมให้ความรู้เพิ่มเติมกับผู้ทดสอบใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภท ให้ตระหนักถึงผู้ใช้  
จักรยาน

## และการใช้ถนนร่วมกัน

เกณฑ์การพิจารณาทางจักรยานที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์การใช้งานและระดับการ  
ให้บริการ

Level of service A

Separate Bike Lane (ถนนสายหลัก – สายรอง) 3 – 4 ช่องจราจร/ทิศทาง ความเร็ว  
ยานพาหนะ 80 กม./ชม. ขึ้นไป เช่น ประดิษฐ์มุมธรรมชาติ 24 กม. (ฝั่งละ 12 กม.)

- ออกกำลังกาย
- นันทนาการ
- ท่องเที่ยว

- การเดินทาง ระยะไกล

#### Level of service B

Bike Lane (ถนนสายรอง - สายย่อย) ความเร็วยานพาหนะ 50 – 80 กม./ชม.

- นันทนาการ
- ท่องเที่ยว
- การเดินทาง ระยะกลาง

#### Level of service C

Share Lane (ถนนสายย่อย - ซอย) 1-2 ช่องจราจรทิศทาง ความเร็วยานพาหนะ 30 - 50 กม/ชม.

- การเดินทาง ระยะสั้น

ตัวอย่างความปลอดภัยในการใช้จักรยานของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

ทางจักรยานเฉพาะ Separate Bike Track Level of service A ระดับความปลอดภัย : ดี  
เป็นพื้นที่เฉพาะสำหรับจักรยาน

1. ถนนอุทยาน ระยะ 3.8 กม.
2. ถนนพุทธมณฑลสาย 3 ระยะ 1.0 กม.
3. ทางยกระดับไฟลิ่งโต ระยะ 1.3 กม.
4. ถนนดวงพิทักษ์ ระยะ 1.0 กม.
5. ถนนประดิษฐ์มนูธรรมฝั่งละ 12 กม. ระยะ 24 กม.
6. ถนนเพชรเกษม ระยะ 16 กม.

ทางจักรยานบนผิวจราจร Bike Lane Level of service B

เส้นทางรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งมีการออกข้อบังคับเส้นทางจักรยาน

1. ถนนมหาไชย
  2. ถนนกัลยาณไมตรี
  3. ถนนท้ายวัง
  4. ถนนมหาธาตุ
  5. ถนนหน้าพระลาน
  6. ถนนหน้าพระธาตุ
  7. ถนนราชินี
  8. ถนนพระสุเมรุ
  9. ถนนบวรนิเวศ
  10. ถนนสนามไชย
  11. ถนนตะนาว
  12. ถนนพระอาทิตย์
- ห้ามจอดรถตลอดแนวเส้นทางจักรยาน

- กำหนดระยะ 1.20 จากขอบทางหรือไหล่ทางเป็นทางจักรยาน  
ผลจากการปรับปรุงกายภาพ และมีการออกข้อบังคับคุ้มครองทำให้เส้นทางนี้ยังไม่พบสถิติ

การ

เกิดอุบัติเหตุจากการถูกรถชนแต่อย่างใด

ทางจักรยานร่วมช่องจราจร Share Lane Level of service C ระดับความปลอดภัย : ต่ำ

ต้อง

ใช้ร่วมกับยานพาหนะอื่น ๆ

Share Lane : 30 กม./ชม.

- ช่องทางเดินรถประจำทาง + จักรยานยนต์ + จักรยาน
- กำหนดความเร็ว 30 กม./ชม. ประสานความร่วมมือตำรวจ
- บีบช่องจราจรอื่นให้แคบ เพื่อลดความเร็วในช่องทางอื่น ๆ ดำเนินการนำร่อง 10 สาย

ได้แก่

ถนนลาดพร้าว ถนนพหลโยธิน ถนนเชื่อมสัมพันธ์ ถนนนวมินทร์ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนเจริญ  
ราษฎร์ถนนราชดำริ ถนนอ่อนนุช ถนนบรมราชชนนี และถนนเจริญนคร

- มาตรการยึดคืนผิวจราจรในเบื้องต้นเพื่อดูผลการใช้งานก่อนกำหนดให้เป็น Bike lane ใน

อนาคต

การกำหนดความเร็วยานพาหนะ 30 กม./ชม. กรณีเกิดอุบัติเหตุจะทำให้เกิดความสูญเสีย

แก่

ผู้ใช้จักรยานน้อยกว่าความเร็ว 50 กม./ชม.

มาตรการเร่งด่วนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในขั้นต้น

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครได้สั่งการในที่ประชุมหัวหน้าหน่วยงาน เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2558 มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลเรื่องความปลอดภัยในการใช้จักรยานของ  
ประชาชนในกรุงเทพมหานคร ปลัดกรุงเทพมหานคร จึงได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ กท 1603/631 ลงวันที่ 8  
พฤษภาคม 2558 ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลเรื่องความปลอดภัยในการใช้จักรยานของประชาชน ดังนี้

1. ให้สำนักงานเขตทั้ง 50 เขต สำรวจเส้นทางในพื้นที่หากมีประชาชนปั่นจักรยาน ให้จัด

เทศกิจ

ดูแลความปลอดภัยในการปั่นจักรยานเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ

2. หากพบเห็นผู้ใช้จักรยานที่ไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยพร้อม เช่น หมวกนิรภัย แผ่น

สะท้อนแสง

ให้คำแนะนำและไม่ควรให้ใช้จักรยานในถนนเพื่อความปลอดภัย

3. ให้สำนักงานเขตตรวจสอบเส้นทางที่ไม่พร้อมไม่สมบูรณ์แจ้งให้สำนักงานจราจรและ

ขนส่ง

เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาด้านวิศวกรรมจราจรในภาพรวมต่อไป

4. หากมีการจัดกิจกรรมรณรงค์เป็นกลุ่มให้สำนักงานเขตจัดเจ้าหน้าที่เทศกิจอำนวยความสะดวกและให้ข้อแนะนำเพื่อความปลอดภัยในการใช้จักรยาน

ความร่วมมือและหน้าที่แต่ละหน่วยงาน เพื่อเพิ่มมาตรการความปลอดภัยในการใช้จักรยาน กรุงเทพมหานคร ได้แก่ สำนักงานจราจรและขนส่ง สำนักงานโยธา สำนักเทศกิจ สำนักวัฒนธรรม กีฬา และการท่องเที่ยว สำนักศึกษา สำนักงานเขต 50 เขต และกองประชาสัมพันธ์

ระยะเร่งด่วนดำเนินการ ดังนี้

1. ปรับปรุงช่องทางเดินรถใหม่และกำหนดความเร็ว
2. ปรับปรุงกายภาพสมบูรณ์รองรับการจัดทำเส้นทาง
3. สำรวจเส้นทางที่มีผู้ใช้จักรยานให้ สจส. ทราบ
4. อำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้จักรยาน
5. เผยแพร่/ประชาสัมพันธ์ตามสื่อของ กทม.

6. อบรมให้ความรู้ทักษะการขับขี่แก่ประชาชนทั่วไป

ระยะยาวดำเนินการ ดังนี้

1. รณรงค์ส่งเสริมการสร้างจิตสำนึกในการใช้ถนนร่วมกัน
2. จัดให้มีทางจักรยานในถนนสายใหม่หรือมีการปรับปรุง
3. ตรวจสอบพื้นที่ตามแนวเส้นทางและกวดขันการกระทำผิด
4. สื่อมวลชนมีเดียเผยแพร่ต่อสื่อสาธารณะ
5. บริหารจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวด้านจักรยาน บรรจุทักษะการขับขี่จักรยานและ

จิตสำนึก

ในการใช้ถนน

หน่วยงานภายนอก ได้แก่

- กองบัญชาการตำรวจจราจร
- กองบัญชาการตำรวจนครบาล
- กรมขนส่งทางบก

ระยะเร่งด่วนดำเนินการ ดังนี้

1. พิจารณาออกข้อบังคับกำหนดความเร็ว 30 กม./ชม.
2. กวดขันผู้กระทำผิดและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
3. อบรมการใช้ถนนร่วมกับจักรยานในการสอบใบอนุญาตขับขี่

ระยะยาวดำเนินการ ดังนี้

1. ออกข้อบังคับกำหนดเป็นเส้นทางจักรยาน
2. กำหนดให้มีไบซ์ขี่จักรยานเพื่อกำหนดทักษะ

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

1. กรณีกรุงเทพมหานคร จะกำหนดทางไบท์เลน แชร์เลน ไบท์แทค เป็นหนึ่งในเรื่องความ

รับผิดชอบทางด้านกฎหมาย จึงอยากให้เจ้าหน้าที่ ที่มีหน้าที่ต้องดูแลรับผิดชอบพื้นผิวการจราจร ในแต่ละพื้นที่ให้ความสำคัญด้วย หากมีการปล่อยปละละเลย ให้มีรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เข้าไปใช้ทางแล้ว หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ก็จะต้องเป็นเรื่องความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่

2. ถนนประดิษฐ์มนูธรรมหรือรามอินทรา เป็นเส้นทางจักรยานที่ประชาชนรู้จักและใช้บริการกันมาก จึงเห็นควรทำการปรับปรุงให้เป็นแบบอย่างที่ดี โดยการเพิ่มไฟฟ้าแสงสว่าง และมีสายตรวจเทศกิจจักรยานออกตรวจตรา ตักเตือนประชาชนที่กระทำผิดในเส้นทางจักรยานเป็นการป้องปรามไปในตัว ในส่วนของการออกข้อบังคับการใช้ทางจักรยานเป็นสิ่งที่ดี และถ้ามีการปลูกฝังรณรงค์ให้ประชาชนผู้ใช้ถนน มีน้ำใจ มีความเอื้ออาทรต่อกันด้วย ก็จะเป็นภาพลักษณ์ที่ดีของกรุงเทพมหานคร

3. การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานอีกทางหนึ่งคือ จะต้องแก้ไขเพิ่มบทลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดและการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ซึ่งกองบังคับการจราจรกลาง และตำรวจท้องที่จะต้องร่วมมือกันดำเนินการอย่างจริงจัง เพื่อให้ผู้ที่ละเมิดกฎหมายเข็ดหลาบ

4. เรื่องการกำหนดเส้นทางจักรยานในแต่ละพื้นที่ ควรไตร่ตรองให้ได้อย่างรอบคอบและรับฟังความเห็นของสำนักงานเขตด้วยว่า เส้นทางไหนควรทำหรือไม่ควรทำ เนื่องจากอาจเกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตดั้งเดิมของประชาชนในบางพื้นที่ เพราะประชาชนไม่ได้มีเฉพาะกลุ่มที่ใช้จักรยาน จึงควรคำนึงถึงความผาสุกของประชาชนส่วนรวมด้วย

## 5. การป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

คณะกรรมการฯ ประชุมร่วมกับปลัดกรุงเทพมหานคร รองปลัดกรุงเทพมหานคร สำนักการระบายน้ำ สำนักการโยธา สำนักสิ่งแวดล้อม ผู้อำนวยการเขตกลุ่มกรุงเทพกลางและกลุ่มกรุงเทพใต้ เพื่อร่วมหารือแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร สรุปได้ดังนี้

ปลัดกรุงเทพมหานคร รายงานการเตรียมความพร้อมในการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่

กรุงเทพมหานคร โดยสำนักการระบายน้ำและสำนักงานเขต 50 เขต ได้มีการดำเนินการเตรียมความพร้อมตั้งแต่หลังจกสิ้นสุดฤดูฝนในปีที่แล้ว โดยเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่เดือนมกราคมดังนี้

1. การลอกท่อระบายน้ำซึ่งมีระยะประมาณ 6,000 กิโลเมตรเศษ ดำเนินการได้ 3,000 กิโลเมตรเศษ โดยสำนักการระบายน้ำและสำนักงานเขตดำเนินการเอง และจ้างกรมราชทัณฑ์ดำเนินการ
2. การเปิดทางน้ำไหลโดยการจัดกิจกรรมร่วมกับทุกกลุ่มเขตต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปีจนถึงปัจจุบัน

ขณะนี้ดำเนินการได้ประมาณร้อยละ 70 แล้วจะดำเนินการต่อเนื่องไปจนถึงเดือนกันยายน

3. เครื่องมืออุปกรณ์ เครื่องสูบน้ำเคลื่อนที่ประมาณ 1,000 เครื่องเศษได้นำไปติดตั้งตามจุดที่เป็น

#### จุดอ่อน

4. สถานีสูบน้ำหลัก บ่อสูบน้ำหลัก ประตูระบายน้ำ แนวคันกันน้ำประมาณ 600 กว่าแห่ง ได้เข้าไปดูแลติดตั้งเครื่องสูบน้ำเพิ่มเติม ซ่อมบำรุงให้ใช้งานได้ตั้งแต่ก่อนเดือนเมษายน
5. พร่องน้ำในแก้มลิง 25 แห่ง สามารถรับน้ำได้ประมาณ 10 ล้านลูกบาศก์เมตร
6. ระบบสูบน้ำ อุโมงค์ระบายน้ำขนาดใหญ่มี 7 แห่งสามารถใช้งานได้ทุกแห่ง
7. มีการพัฒนาศูนย์ป้องกันน้ำท่วมเกี่ยวกับระบบข้อมูลทั้งหมดที่มีอยู่ เช่น เรดาร์ การบริหาร

จัดการข้อมูล จุดวัดน้ำท่วมในถนน ข้อมูลจุดวัดระดับน้ำในคลอง ผิดจรรยา สภาวะอากาศ สถานีสูบน้ำต่าง ๆ เพื่อเป็นข้อมูลในการสั่งการต่าง ๆ

8. หน่วย BEST 95 หน่วย (สำนักการระบายน้ำ + สำนักงานเขต) มีความพร้อมในการเข้าไป

#### แก้ไขปัญหาในพื้นที่

9. ปลายฤดูฝนมีแผนในการดำเนินการป้องกันน้ำฝน น้ำเหนือ น้ำทะเลหนุน โดยการดูแลป้องกันริมแม่น้ำประมาณ 86 กิโลเมตร สร้างแนวป้องกันน้ำท่วมแล้ว 76 กิโลเมตร ส่วนที่ยังก่อสร้างไม่เรียบร้อยใช้กระสอบทรายเรียงเป็นแนวป้องกันชั่วคราว บางส่วนใช้แนวถนนเดิม

การแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของการระบายน้ำ สำนักการระบายน้ำดำเนินการดังนี้

1. ระบบระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร ท่อระบายน้ำมีขนาดเล็กและเก่ารองรับปริมาณน้ำฝนไม่ได้เกิน 60 มิลลิเมตรต่อชั่วโมง ได้ดำเนินการแก้ไขโดย

- 1.1 การติดตั้งเครื่องสูบน้ำตามจุดต่าง ๆ ที่เป็นจุดอ่อนเพื่อเร่งระบายน้ำให้ออกสู่คูคลอง

#### ได้เร็วยิ่งขึ้น

1.2 การพร่องน้ำ หากเรดาร์จับกลุ่มฝนที่เข้ามาในพื้นที่ได้ก็จะพร่องน้ำช่วงนี้ กรมอุตุนิยมวิทยาแจ้งเดือนมกราคมว่าฝนจะตกในพื้นที่กรุงเทพมหานครร้อยละ 60 ของพื้นที่ไปจนถึงวันจันทร์หน้า

ก็ได้ทำการพร่องน้ำในท่อ คลอง แก้มลิงด้วย เพื่อเตรียมรองรับปริมาณน้ำฝน ฝนที่ตกครึ่งชั่วโมงถึงหนึ่งชั่วโมง

แรกจะรุนแรงมากที่ผ่านมามาฝนตกในช่วงแรก 120 - 130 มิลลิเมตร ก็จะมารวมกันอยู่บนถนน ยกตัวอย่าง บริเวณถนนนอโศกมนตรี บริเวณด้านข้างถนนจะสูง เมื่อฝนตกลงมาน้ำก็จะไหลลงมาที่ถนน ถนนก็จะเป็นเหมือน

คลองจึงได้เร่งสูบน้ำระบายออกไปยังคลองแสนแสบและคลองไผ่สิงโต ฝนตกครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน

2558 ก็ได้มีการเพิ่มเครื่องสูบน้ำ พอฝนตกหยุดตกน้ำก็แห้ง

1.3 มีการเพิ่มหน่วย BEST ไปคอยให้บริการเมื่อฝนตก กรณีไฟดับก็ได้มีการเตรียม รถโมบาย ซึ่งมีเครื่องกำเนิดไฟฟ้าในรถเข้าไปช่วยแก้ปัญหากรณีไฟดับ ปัจจุบันประสานงานกับการไฟฟ้า ก็ได้รับความร่วมมือด้วยดี ยกตัวอย่าง เมื่อวานบริเวณหน้าศาลอาญาเกิดไฟดับก็ได้ประสานงานไปยังการไฟฟ้า การไฟฟ้า ก็รีบมาแก้ไขให้ใช้เวลา 20 นาทีก็สามารถแก้ไขได้ หลังจากนั้นก็สามารถระบายน้ำซึ่งท่วมอยู่ประมาณ 200 เมตรสูงประมาณ 20 เซนติเมตรได้ภายใน 20 นาที

1.4 หลังจากมีการประชุมร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย สำนักการระบายน้ำ

ได้มีการตั้งศูนย์ประสานงานและเตือนภัย แก้ไขปัญหาน้ำท่วมกรุงเทพมหานครโดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่หนึ่ง เป็นข้อมูลการแจ้งเตือนสภาพอากาศ ปริมาณฝน ระดับน้ำท่วม สถานการณ์น้ำต่าง ๆ ซึ่งเป็นข้อมูลเบื้องต้น ส่วนที่สอง ข้อมูลจากกรมชลประทานเกี่ยวกับปริมาณน้ำเหนือที่จะลงมา และข้อมูลฝน

จาก

กรมอุตุนิยมวิทยา ข้อมูลจากสำนักการระบายน้ำและสำนักงานเขตเกี่ยวกับระดับน้ำในคูคลอง จาก จส. 100 สวพ. 91 และ ข้อมูลที่ประชาชนแจ้งมา ข้อมูลเหล่านี้ส่งมายังศูนย์ฯ แล้วสำนักฯ ก็จะส่งข้อมูลเหล่านี้แจ้งไปยังส่วนต่าง ๆ เช่น วิทยุของ สนน. แจ้งหน่วยปฏิบัติ Line กลุ่ม ทหาร ตำรวจ กรมป้องกันภัย Twitter เว็บไซต์ สำนักการระบายน้ำFace book วิทยุสมัครวิทยุ เพื่อให้ข่าวสารแก่ประชาชนว่าบริเวณใดมีปัญหา แจ้งผู้บริหาร กทม. สำนักที่เกี่ยวข้อง สำนักงานเขต เป็นต้น รวมถึงหน่วยงานภายนอก เช่น บก. 02 กรมการป้องกันภัย ตำรวจ ทหาร สื่อมวลชน TV ช่อง 3 5 7 9 เมโทร TV เพื่อเป็นการบูรณาการร่วมกันในการแก้ไขปัญหา น้ำท่วม ส่วนเรื่องการดำเนินการเกี่ยวกับระบบสูบน้ำสำนักการระบายน้ำจะเป็นผู้ดำเนินการเป็นหลัก

2. ปัญหาเรื่องขยะกีดขวางทางน้ำ มีมาตรการในการดำเนินการ ดังนี้

2.1 จัดเจ้าหน้าที่รักษาความสะอาดประจำสถานีสูบน้ำ ประตูระบายน้ำ และผิวจราจร

เพื่อจัดเก็บขยะไม่ให้กีดขวางทางระบายน้ำ

2.2 ให้กลุ่มเขตร่วมกันดำเนินการเปิดทางน้ำไหล จัดเก็บวัชพืช และขยะในคูคลองร่วมกันทุกวันเสาร์

2.3 กำหนดวันทิ้งของเหลือใช้และขยะชิ้นใหญ่ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการระบายน้ำ โดยประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในหมู่บ้านและชุมชนทราบอย่างทั่วถึง

2.4 จัดทำแผนรณรงค์รักษาความสะอาดและการจัดการขยะในชุมชนไม่ให้มีขยะตกค้าง

และทั่วถึงโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนบุกรุกริมคลอง เพื่อสร้างจิตสำนึกและให้เกิดความร่วมมือทิ้งขยะให้ถูกที่

ไม่ทิ้งขยะลงแหล่งน้ำสาธารณะและคูคลอง

## 2.5 ประชาสัมพันธ์มาตรการจับปรับการทิ้งขยะในที่สาธารณะให้แก่ประชาชน รับทราบ

พร้อมทั้งให้เจ้าหน้าที่เทศกิจเข้มงวดกวาดขนและตรวจจับการทิ้งขยะลงในที่สาธารณะ คู คลอง  
ทั่วกรุงเทพมหานคร

### ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

1. ควรมีการพร่องน้ำในคลองต่างๆ เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วม และรองรับน้ำในช่วงที่  
ฝนตกหนักซึ่งอาจจะต้องมีความจำเป็นในการหยุดการเดินเรือชั่วคราวในบางคลอง เช่น คลองแสนแสบ  
ก่อนสร้าง
2. สำนักงานเขตต่างๆ ต้องดูแลเรื่องขยะ โดยเฉพาะขยะที่กำจัดไม่ได้ เช่น วัสดุ  
ที่นอน เพราะเป็นปัญหาสำคัญในการอุดตันของระบบระบายน้ำ จึงต้องหาแนวทางการป้องกันและแก้ไข  
ปัญหานี้
3. สำนักการระบายน้ำต้องไปวิเคราะห์และทบทวนศักยภาพภาพจริงของการรองรับปริมาณ  
น้ำฝนว่า ที่กำหนดไว้ว่าฝนตกไม่เกิน 60 มิลลิเมตรแล้วสามารถระบายน้ำได้ทันนั้น จริงๆ แล้วสามารถ  
รองรับปริมาณน้ำฝนได้เท่าไร มีมาตรการแก้ไขอย่างไร ซึ่งอาจเป็น มาตรการเชิงก่อสร้าง หรือมาตรการ  
เชิงบริหารจัดการ เช่น กระจายงบประมาณให้สำนักงานเขตต่างๆ ช่วยดำเนินการ ประชุมขอความ  
ร่วมมือกับสำนักงานเขตเพื่อแก้ไขปัญหา ทั้งระบบ
4. ในแต่ละพื้นที่เขตเมื่อมีฝนตกหนัก ควรระดมหน่วยงานต่างๆ มาช่วยกันรับมือ เช่น  
ฝ่ายเทศกิจมาช่วยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรด้วย การดำเนินจากประชาชนก็จะช่วยลดน้อยลง
5. ยุทธศาสตร์การระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร มีจุดบกพร่องที่การจัดลำดับ  
ความสำคัญ  
ของการบริหารจัดการ คือการมุ่งเน้นไปที่ปลายน้ำโดยการสร้างอุโมงค์ระบายน้ำเพิ่มขึ้น แต่ไม่ได้  
คำนึงถึงต้นน้ำ และกลางน้ำ คือระบบการส่งน้ำที่ยังไม่สมบูรณ์ ในอุโมงค์ระบายน้ำที่สร้างเสร็จแล้ว
6. สำนักการระบายน้ำควรพิจารณาการจัดลำดับความสำคัญในการใช้งบประมาณ  
ยกตัวอย่าง เหตุใดจึงไม่ใช้งบประมาณที่จะสร้างอุโมงค์ระบายน้ำเพิ่ม 7 แห่ง ไปสร้างระบบการส่งน้ำ  
หรือคลองส่งน้ำในอุโมงค์ระบายน้ำ 6 แห่งที่สร้างเสร็จแล้ว ให้ระบบใช้ได้สมบูรณ์เสียก่อน
7. ในการลอกท่อระบายน้ำ การทำงานของกรมราชทัณฑ์จะมีประสิทธิภาพที่สูงกว่า  
บริษัทเอกชนพอสมควร ดังนั้นถ้าสำนักงานเขตต่างๆ ต้องการจะลอกท่อระบายน้ำก็ควรใช้บริการของ  
กรมราชทัณฑ์ ซึ่งจะประหยัดงบประมาณและทำงานได้ดีกว่าบริษัทเอกชน

### 6. การรับมอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และ



## ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมร่วมกับรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (นายอมร กิจเชวงกุล) และสำนักการจราจรและขนส่ง เพื่อร่วมหารือแนวทางการรับมือโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วง แบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สรุปได้ดังนี้

### ความเป็นมา

- เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 ครม. ได้อนุมัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว 1. ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ 2. ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต

- เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553 มติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจร (จรจ.) เห็นว่า การบริหารจัดการเดินรถส่วนต่อขยายสายสีเขียวช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และ ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต จำเป็นต้องให้เกิดการเชื่อมต่อกับโครงการที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ กรุงเทพมหานครที่เปิดให้บริการไปแล้ว เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกในการเดินทาง

- เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2553 กรุงเทพมหานครได้มีหนังสือเรียนประธานคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และสายสีเขียวในส่วนต่อขยาย ขอรับมอบทั้งทรัพย์สินและหนี้สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และ ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ โดยกรุงเทพมหานคร จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายเงินลงทุนคืนให้แก่รัฐบาล จากสัญญาสัมปทานระหว่างปีที่ 11 – 30 โดยมีระยะปลอดการชำระหนี้ในช่วง 10 ปีแรกของสัมปทาน

- เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2553 สภากรุงเทพมหานคร ได้มีมติในคราวสมัยประชุมสามัญ สมัยที่ 2 (ครั้งที่ 3) ประจำปี พ.ศ. 2553 เห็นชอบในหลักการให้กรุงเทพมหานคร ดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนระบบหลักสายหมอชิต – ล้าลูกกา และสายแบริ่ง – บางปู ในพื้นที่นอกเขต กรุงเทพมหานคร

- เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 มติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจร (จรจ.) ได้เห็นชอบในหลักการให้กรุงเทพมหานครรับมอบการดำเนินการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และ ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต สถานะโครงการในปัจจุบัน (พฤศจิกายน 2558) อยู่ระหว่าง รฟม. ดำเนินการก่อสร้างงาน

โยธา ในส่วนของกรุงเทพมหานครต้องดำเนินการติดตั้งระบบไฟฟ้า และเครื่องกล งานระบบอาณัติสัญญาณ และหาผู้บริหารจัดการเดินรถ

แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวที่กรุงเทพมหานครจะรับมอบ

- ในส่วนระยะทาง 13 กิโลเมตร

จำนวน 9 สถานี คือ 1. สถานีสำโรง 2. สถานีปู่เจ้าสมิงพราย 3. สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

4. สถานีโรงเรียนนายเรือ 5. สถานีสมุทรปราการ 6. สถานีศรีนครินทร์ 7. สถานีแพรภษา 8. สถานีสายลวด 9. สถานีเคหะสมุทรปราการ

แนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วย 3 เทศบาล ได้แก่

1. เทศบาลสำโรงเหนือ
2. เทศบาลนครสมุทรปราการ
3. เทศบาลบางปู

- ในส่วนระยะทาง 19 กิโลเมตร

จำนวน 16 สถานี คือ 1. สถานีห้าแยกลาดพร้าว 2. สถานีพหลโยธิน 24 3. สถานีรัชโยธิน

4. สถานีเสนานิคม 5. สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ 6. สถานีกรมป่าไม้ 7. สถานีบางบัว 8. สถานีกรมทหารราบที่ 11 9. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ 10. สถานีอนุสาวรีย์หลักสี่ 11. สถานีสายหยุด 12. สถานีสะพานใหม่ 13. สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช 14. สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติกองทัพอากาศ 15. สถานีกม. 25 16. สถานีคูคต

แนวเส้นทางจำนวน 2 สถานี อยู่ในพื้นที่ของ เทศบาลคูคต จังหวัดปทุมธานี

การดำเนินการของกรุงเทพมหานคร

การดำเนินการของกรุงเทพมหานครในการรับมอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีรายละเอียดใน 3 ประเด็นดังนี้

ประเด็นแรก กรุงเทพมหานครได้ทำหนังสือยืนยันว่า เมื่อดำเนินการก่อสร้างไปแล้วทางกรุงเทพมหานครขอมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชน เนื่องจากเป็นระบบเดียวกัน โดยได้แจ้งประเด็นที่เป็นอุปสรรคคือ ถ้าเป็นผู้ดำเนินการคนละราย (รฟม.) จะเกิดปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนในการเดินทางจะเกิดขึ้นทั้ง 2 รอยต่อ ซึ่ง คจร. ในสมัยท่านนายกรัฐมนตรีอภิสิทธิ์ รัถราภ และมิติน คจร. ว่าให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้เดินรถหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ถึงขณะนี้การก่อสร้างดำเนินการไปแล้วกว่า 70 เปอร์เซ็นต์ ในส่วนต่อขยายสายใต้จากแบบริ่ง – สมุทรปราการ ซึ่งมีการเจรจา

ร่วมกันโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในสมัยของพลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง เป็นประธาน ได้เรียก กทม. และ รฟม. มาเจรจา ซึ่งท่านรัฐมนตรีก็เห็นด้วยที่จะให้ทำเรื่องมอบหมายหน้าที่การเดินรถ ให้เป็นของกรุงเทพมหานคร โดยพิจารณาจากประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก ซึ่งถ้าแยกดำเนินการ การเดินทางของประชาชนในส่วนเชื่อมต่อก็คะยุ่งยากขึ้น กรุงเทพมหานครจึงยินดีที่จะเข้าไปเป็นผู้เดินรถโดยมุ่งเน้นความสะดวกในการเดินทางของประชาชนเป็นหลัก

ประเด็นที่สอง เรื่องการใช้งบประมาณซึ่งขณะนี้ กทม. ได้ตั้งคณะทำงานขึ้นมา 2 ชุด คือ 1. คณะกรรมการประเมินมูลค่าหนี้สิน และทรัพย์สินรวมทั้งขั้นตอนทางการเงิน และการงบประมาณ 2. คณะกรรมการประสานงานด้านเทคนิคและการเดินรถ ซึ่งทาง รฟม. มีสัญญาทั้งหมด 7 ฉบับ โดยกำลังจะดำเนินการในสัญญาฉบับที่ 4 คือสัญญาติดตั้งระบบไฟฟ้า และเครื่องกลงานระบบอาณัติสัญญาณ ซึ่งถ้า รฟม. ดำเนินการเองแล้วระบบอาณัติสัญญาณไม่สามารถเชื่อมต่อกัน ได้กับส่วนเดิมที่มีอยู่ของกรุงเทพมหานครก็จะเกิดปัญหาขึ้นได้ ในเรื่องงบประมาณคณะทำงานชุดที่ 2 ได้ศึกษาแล้วพบว่าส่วนที่ รฟม. ลงทุนงานโครงสร้างไปเป็นเงิน 60,000 ล้านบาท และในส่วนที่ กรุงเทพมหานครต้องลงทุนเพื่อให้เดินรถได้ประมาณ 24,000 ล้านบาท เป็นงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณต่างๆ ทั้ง 2 เส้นทาง ซึ่งกทม. พยายามที่จะไม่ใช้งบลงทุนของกรุงเทพมหานครทั้งงบประมาณ 60,000 และ 24,000 ล้านบาท โดยจะใช้วิธีการมอบหมายให้บริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัด เป็นผู้ดำเนินการหาทุนเพื่อใช้ในการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณในงบประมาณ 24,000 ล้านบาท ซึ่งบริษัท กรุงเทพธนาคม ยืนยันว่าสามารถดำเนินการได้โดยไม่ต้องใช้งบประมาณของกรุงเทพมหานครเลย ส่วนงบประมาณค่าก่อสร้างจำนวน 60,000 ล้านบาท ได้ประสานกับกระทรวงการคลัง และ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี (สปน.) ซึ่งได้รับการยืนยันว่าเงินจำนวน 60,000 ล้านบาทที่ รฟม. ใช้ในการก่อสร้างโครงการนี้ เป็นงบประมาณการลงทุนที่กระทรวงการคลังเป็นผู้กู้ให้ และมีเงื่อนไขว่าถ้าโครงการนี้สามารถที่จะมีรายได้เข้ามา จึงให้นำเงินมาชำระแก่กระทรวงการคลังภายหลังได้ ลักษณะนี้จึงเป็นหนี้สาธารณะ ซึ่งท่านผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครได้มีหนังสือไปถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย แจ้งว่ากรุงเทพมหานครจะสามารถคืนหนี้ทั้ง 60,000 ล้านบาท ได้หลังจากสิ้นสุดสัญญาสัมปทานของ BTS ในส่วนแรก คือในปี พ.ศ. 2572 หลังจากนั้นกรุงเทพมหานครจะมีรายได้ปีละกว่า 100,000 ล้านบาท ซึ่งเงินจำนวนนี้สามารถนำมาใช้หนี้เงินกู้จำนวน 60,000 ล้านบาทได้ ดังนั้นจะสามารถใช้เงินคืนได้ตั้งแต่นั้นเป็นต้นไป

ประเด็นที่สาม เรื่องการบริหารจัดการเดินรถ ในเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนส่วนต่อขยายที่กรุงเทพมหานครดำเนินการอยู่ ใช้หลักการว่าเปรียบเทียบค่าโดยสารกับการเดินทางของประชาชนใน ทุกรูปแบบแล้วตั้งราคาให้ต่ำที่สุด เพื่อประโยชน์กับประชาชนในการเดินทาง เช่น ค่าใช้จ่ายจริงในการเดินทางในเส้นทาง อ่อนนุช - แบริ่ง อยู่ที่ประมาณ 10 บาทเศษ แต่ทาง

กรุงเทพมหานครเก็บค่าโดยสารเพียง 10 บาท นั้นหมายถึงว่ากรุงเทพมหานครออกเงินอุดหนุนเป็นบางส่วน เพราะฉะนั้นกรุงเทพมหานครต้องเตรียมงบประมาณส่วนหนึ่งเพื่อใช้ในการอุดหนุน ซึ่งประเด็นนี้เราได้ยืนยันกับคณะที่ทำการศึกษาคงดำเนินการลักษณะนี้ในส่วนต่อขยายสายสีเขียวไม่ได้ เพราะเป็นการให้การอุดหนุนนอกพื้นที่ จึงต้องหาวิธีการลดต้นทุนให้ค่าใช้จ่ายในการเดินรถต่ำกว่ารายได้จากการเดินรถ จึงขอยืนยันว่าการเดินรถในส่วนต่อขยายจากช่วง แบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต จะมีรายได้มากกว่ารายจ่ายตลอดเส้นทาง ทำให้กรุงเทพมหานครไม่ต้องออกเงินอุดหนุนในการเดินรถ ซึ่งหมายถึงว่าไม่ต้องใช้งบประมาณในการเดินรถ

ในเรื่องของเทคนิคนั้นกรุงเทพมหานครได้เปรียบกว่า รฟม. และจะทำให้โครงการนี้สามารถเปิดเดินรถได้ในเส้นทางสาย แบริ่ง – สำโรง ภายในเดือนธันวาคม 2559 และเมื่อถึงเดือนมีนาคม 2560 จะสามารถเดินได้ตลอดเส้นทาง

### ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

1. การที่กรุงเทพมหานครไปดำเนินการนอกเขตและใช้เงินลงทุนจำนวนมาก อาจเป็นการบริหารงานที่ขัดต่อเจตนารมณ์ของกรุงเทพมหานคร และถ้าเกิดโครงการลักษณะอย่างนี้ขึ้นอีก กรุงเทพมหานครอาจไม่สามารถแบกรับภาระเรื่องงบประมาณได้
2. เงินส่วนที่กรุงเทพมหานครต้องชดใช้ในค่าก่อสร้างจำนวน 60,000 ล้านบาท หลังจกปี 2572 กับส่วนที่ต้องใช้ในการเดินรถอีก 24,000 ล้านบาท เป็นงบประมาณจำนวนมากที่กรุงเทพมหานครต้องรับภาระ ดังนั้นแผนการหารายได้จากเดินรถไฟฟ้าในส่วนต่อขยายสายสีเขียวนี้ต้องชัดเจนและดำเนินการให้สำเร็จตามแผนการเงินที่ได้ตั้งไว้ เพื่อจะได้ไม่เกิดเป็นปัญหาด้านการเงินกับกรุงเทพมหานคร
3. โครงการนี้มีส่วนต่อขยายเข้าไปในพื้นที่ 2 จังหวัด คือจังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดปทุมธานี ซึ่งเกิดประโยชน์เป็นความเจริญให้ท้องถิ่นนั้นๆ ดังนั้นหน่วยงานส่วนท้องถิ่นนั้นก็ควรจะให้การสนับสนุนช่วยเหลือแก่กรุงเทพมหานครด้วย เพราะฉะนั้นจึงควรเกิดเป็นความร่วมมือกันระหว่างกรุงเทพมหานคร กับกระทรวงมหาดไทยและ 2 จังหวัดดังกล่าว
4. กรุงเทพมหานครควรพิจารณา มติของ คจร. และมติของ ครม. ให้รอบคอบ สำคัญคือสิ่งที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ถ้าไม่ถูกต้องจะเกิดเป็นปัญหาอุปสรรคกับโครงการ ดังนั้นควรพิจารณามติต่างๆ ด้วยความละเอียดรอบคอบเพื่อความสัมฤทธิ์ของโครงการ

5. การพิจารณารับโอนโครงการส่วนต่อขยายนี้ต้องพิจารณาให้รอบคอบ เนื่องจากต้องลงทุนสูง แต่มีรายได้จากการลงทุนจากค่าโดยสารเพียงอย่างเดียว ดังนั้นในการบริหารจัดการต้องคัดเลือกกรรมการที่มีความรู้ ความสามารถอย่างมืออาชีพ เพราะว่าจะต้องมาบริหารหนี้และบริหารสัญญา ที่สำคัญคือการบริหารสัญญาหากบริหารผิดพลาด ก็จะทำให้ภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยอัตโนมัติโดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ และส่งผลกระทบต่องบประมาณในการบริหารราชการของกรุงเทพมหานคร

6. ในการศึกษาเพื่อเตรียมการรับโอนควรต้องมีที่ปรึกษา ดังนั้นในการเลือกว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาต้องพิจารณาให้รอบคอบว่าควรจะมีคุณสมบัติและไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน และควรต้องรับผิดชอบหากการให้คำแนะนำนั้นเกิดความผิดพลาดขึ้น

7. การมอบโครงการส่วนต่อขยายนี้ให้บริษัทกรุงเทพมหานคร จำกัด ซึ่งมีทุนจดทะเบียนเพียง 50 ล้านบาท ถือว่าหมิ่นเหม่ต่อกฎหมาย หมิ่นเหม่ต่อกฎหมายธนาคาร หมิ่นเหม่ต่อความรับผิดชอบมาก ดังนั้นการบริหารงานผู้บริหารต้องมีประสิทธิภาพ และศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องให้รอบคอบด้วย

8. ในการทำบันทึกข้อตกลงร่วมกัน (MOU) ควรให้สมาชิกสภากรุงเทพมหานครได้รับทราบรายละเอียดด้วย

7. การวางแผนในการแก้ไขปัญหาการจราจรกรณีที่มีการรื้อถอนสะพานข้ามแยก  
เกษตร

และแยกรัชโยธินเพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมร่วมทั้งกองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานจราจรและขนส่ง สำนักงานโยธา การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัทอิตาเลียนไทย เพื่อรับทราบแผนในการแก้ไขปัญหาการจราจรกรณีที่มีการรื้อถอนสะพานข้ามแยกเกษตร และแยกรัชโยธินเพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ คูคต ระยะทาง 19 กิโลเมตร

16 สถานี เริ่มก่อสร้างเชื่อมสถานีหมอชิตอยู่ในแนวกนนพหลโยธินข้ามดอนเมืองโทลเวย์บริเวณแยกลาดพร้าว

ไปตามแนวกนนพหลโยธิน ข้ามแยกรัชโยธินเริ่มก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2558 ระยะเวลาสัญญา 1,350 วัน คาดว่าการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2562 ในการก่อสร้างจะมีงานที่จะต้อง

ทำการรื้อถอนสะพานข้ามแยกเกษตรเพราะว่าทับซ้อนกัน และสะพานรัชโยธินซึ่งสะพานรัชโยธินนี้  
หลังจาก

ก่อสร้างรถไฟฟ้าเสร็จแล้วจะต้องสร้างอุโมงค์ทางลอดทดแทนในแนวถนนรัชดาภิเษก ทางแยกที่  
เกี่ยวเนื่องนี้จะ

มีการก่อสร้างสะพานลอยโดยใช้โครงสร้างทางวิ่งเฉพาะแยกเกษตรและรัชโยธิน กทม. มีแนวคิดที่จะ  
เพิ่มแยก

อีก 1 แห่งคือแยกเสนาและ รพม.ก็จะรับดำเนินการต่อไป

แผนการจัดการจราจรช่วงที่รื้อสะพานข้ามแยกเกษตรและแยกราชโยธินมีดังนี้

- บริเวณแยกเกษตรเป็นจุดที่ได้เริ่มงานแล้วคือรื้อสะพานเหล็กข้ามแยกของเดิมเพื่อ  
ก่อสร้างสะพานรถยนต์ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการก่อสร้างโครงสร้างระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือสะพาน  
ข้ามแยกเกษตร ความยาว 1,400 เมตร เป็นสะพานเหล็ก เมื่อรื้อสะพานเหล็กแล้วจะสร้างเป็นสะพาน ค.  
ส.ล. แทน เริ่มรื้อตั้งแต่วันที่ 22 กันยายน 2558 คาดว่าแล้วเสร็จ 8 – 10 พฤษภาคม 2559 แล้วเริ่ม  
ก่อสร้างโครงสร้างส่วนที่เป็นเสาใช้เวลาก่อสร้าง 8 เดือน สร้างสถานีรถไฟฟ้า และเริ่มก่อสร้างสะพาน  
ข้ามแยกเกษตรตัวใหม่ใช้เวลา 12 เดือนประมาณเดือนธันวาคม 2560 สะพานข้ามแยกเกษตรตัวใหม่ก็  
จะเปิดใช้ได้ การรื้อสะพานข้ามแยกเกษตรนี้มีแผนในการจัดการจราจรซึ่งได้รับการอนุมัติจากกองบังคับ  
การตำรวจจราจรแล้วคือ ช่วงที่ทำการรื้อถอนได้ทำรั้วปิดล้อมไว้ และให้เส้นทางรถวิ่งทั้งขาออกและขา  
เข้า 2 ช่องจราจร ส่วนบริเวณสี่แยกเกษตรยังสามารถเลี้ยวได้และมีช่องให้รถเลี้ยวได้อีก 2 จุด คือ  
บริเวณพหลโยธิน 34 และบริเวณปากซอยเสนานิคม 1 ช่วงที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์มีการมอบ  
ปริญญาบัตรทางบริษัทก็ได้เร่งรัดการรื้อถอนสะพานบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยฯ และคืนพื้นที่ก่อนที่จะ  
เข้ารื้อโดยมีการประชาสัมพันธ์เส้นทางลัด เส้นทางเลี่ยงออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยให้ไปใช้ถนนวิภาวดี  
รวมทั้งจุดแยกถนนที่ตั้งฉากกับถนนพหลโยธินก็ยังใช้การได้ เช่น ถนนรัชดา ถนนงามวงศ์วาน ต่อเชื่อม  
ไปยังถนนประเสริฐมนูกิจ ส่วนขาเข้าได้ประชาสัมพันธ์ให้ใช้ถนนวิภาวดีเป็นหลัก ส่วนผู้ที่มิถุนีลำเนาอยู่  
ในบริเวณนั้นได้ประชาสัมพันธ์ให้ใช้เส้นทางเลี่ยงไปยังถนนประเสริฐมนูกิจ พหลโยธิน 34 เสนานิคม 1,  
2 ออกไปยังถนนพหลโยธินที่อยู่ใกล้กับถนนรัชดา ลาดปลาเค้าโดยได้เผยแพร่ข้อมูลผ่านใบปลิว โฆษีย  
ลต่าง ๆ และวิทยุด้วย ความคืบหน้าการรื้อสะพานได้ร้อยละ 60 ช่วงยากการรื้อคอนกรีตได้ดำเนินการ  
แล้ว ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 40 เป็นการรื้อโครงสร้างขนาดใหญ่จะเร่งรัดดำเนินการคาดว่าแล้วเสร็จต้น  
เดือนพฤศจิกายนนี้

- บริเวณแยกราชโยธินเป็นส่วนหนึ่งของการก่อสร้างโครงสร้างระบบรถไฟฟ้าแต่จะสร้าง  
เป็นอุโมงค์แทนอุโมงค์รัชโยธินที่จะสร้างแทนสะพานข้ามแยกราชโยธินอยู่ในแนวทิศตะวันออก -  
ตะวันตก ความยาว 1 กิโลเมตร ลึกจากผิวดินประมาณ 7.50 เมตร ความกว้างประมาณ 16.80 เมตร  
ขนาด 4 ช่องจราจร เริ่มจากบริเวณเลยธนาคารไทยพาณิชย์ไปเล็กน้อย เป็นอุโมงค์เปิด ปัญหาอุปสรรค

ของการก่อสร้างคือระบบสาธารณูปโภคทั้งไฟฟ้า ประปา ระบบสื่อสาร สิ่งที่จะต้องดำเนินการอันดับแรกคือการรื้อย้ายสาธารณูปโภคให้อ้อมเบี่ยงเป็นรูปตัวยูทั้ง 2 ด้าน ที่ยากที่สุดคือบริเวณห้วมุมรัชโยธินฝั่งเมเจอร์เนื่องจากมีสาธารณูปโภคขนาดใหญ่และท่อระบบบำบัดน้ำเสีย ใช้เวลารื้อย้ายประมาณ 8 เดือนครึ่ง และใช้เวลาเรือ่สะพาน 3 เดือนครึ่ง แล้วเริ่มก่อสร้างในปี 2560 คาดว่าแล้วเสร็จปลายปี 2562 ใช้เวลารื้อย้ายสาธารณูปโภคประมาณ 33 เดือน การทำงานตามสัญญาโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าเริ่มจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่ทางเท้า ปิดล้อมทางเท้า ปรับทางเท้าเพื่อเป็นผิวจราจรเพิ่มเติมโดยเริ่มที่ฝั่งเมเจอร์ และจันทร์เกษม จากนั้นจะรื้อย้ายสาธารณูปโภคโดยดำเนินการที่ละช่องจราจร ทอยยคินผิวจราจรแล้วทำช่องต่อไปทั้ง 4 ทิศทางสามารถใช้เส้นทางได้ตามปกติ จากการประเมินแล้วพบว่าใช้เวลามากส่วนที่ยากที่สุดคือฝั่งเมเจอร์ซึ่งมีระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณนี้ใช้เวลาประมาณ 15 เดือน ด้านอื่น ๆ จะใช้เวลาน้อยกว่า โดยได้เสนอแผนในการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ดังนี้

ข้อเสนอที่ 1 บริเวณแยกธนาคารไทยพาณิชย์หากผู้รับจ้างระดมกำลังและอุปกรณ์เร่งรัดดำเนินการโดยปิดการจราจร 100 % ใช้เวลาประมาณ 2 เดือนครึ่ง เส้นทางจราจรที่จะต้องเปลี่ยนไปคือจากถนนพหลโยธินเข้าจะเลี้ยวขวาไม่ได้จะต้องเลี้ยวซ้ายเข้ารัชดาไปกลับรถที่แยกลาดพร้าว รถที่จะเลี้ยวซ้ายได้รับคำแนะนำให้ขอใช้พื้นที่ของธนาคารไทยพาณิชย์บริษัทฯ ได้ประสานแล้วธนาคารยินดีให้ความร่วมมือเมื่อรื้อย้ายแล้วเสร็จก็จะคืนพื้นที่เลย จากนั้นก็จะมารื้อย้ายฝั่งเมเจอร์ซึ่งใช้เวลานานถึง 14 เดือน เส้นทางหลักเฉียงคือรถเลี้ยวซ้ายที่ซอยรัชดา 36 ส่วนรถที่จะเลี้ยวขวาให้ข้ามสะพานไปก่อน ไปกลับรถที่แยกลาดพร้าว แล้วมาเลี้ยวซ้ายตรงมุม สน.พหลโยธิน ใช้เวลา 4 เดือน ถัดไปก็จะไปปิดหน้า สน.พหลโยธิน 100 % ใช้เวลา 2 เดือนครึ่งต้องปิดที่ละแยกใช้เวลารวม 11 เดือน

ข้อเสนอที่ 2 คล้ายกับข้อเสนอที่ 1 แต่ได้รวมเป็นปิดการจราจร 100 เปอร์เซ็นต์ ที่ละ 2 แยก เริ่มจากปิดบริเวณธนาคารไทยพาณิชย์และตึกข้างเส้นทางหลักเฉียงการจราจรเหมือนกับข้อเสนอที่ 1 ข้อเสนอที่ 2 นี้ใช้เวลารวม 4 เดือน

ข้อเสนอที่ 3 จะลดเวลาการปิดช่องจราจร เป็นการปิด 4 มุมพร้อมกันใช้เวลาในการรื้อย้ายสาธารณูปภคนานที่สุดที่ฝั่งเมเจอร์ 14 เดือนหลังจากนั้น หากเข้าพื้นที่พร้อมกันจะคืนพื้นที่ 3 มุมที่เหลือภายใน 2 เดือนครึ่ง ซึ่งใช้เวลาน้อยที่สุด เส้นทางจราจรจะเหมือนกับข้อเสนออื่น ๆ โดยบริษัทอิตาเลียนไทย จำกัด จะเร่งระดมกำลังและอุปกรณ์ในการดำเนินการให้เต็มที่

ในเบื้องต้นรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (นายจุมพล สำเภาพล) ได้เชิญ รฟม. บริษัทผู้รับจ้างและสำนักงานโยธาไปร่วมประชุมเพื่อกำชับเรื่องการแก้ไขปัญหาจราจรในบริเวณที่จะดำเนินโครงการเพื่อให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนน้อยที่สุด

ในส่วนของกองบังคับการตำรวจจราจรก็มีการประชุมร่วมกับ รฟม. บริษัทผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิด กรณีมีการรื้อสะพานข้ามแยกเกษตร ซึ่งในช่วงแรกก็มีปัญหาพอสมควร เพราะมีความไม่เข้าใจ

ว่าเมื่อมีการประชุมร่วมกันแล้วคิดว่าได้รับอนุมัติแล้วก็ไปดำเนินการเลย ต่อมาก็มาปรับระบบกัน เนื่องจากในการดำเนินการจะต้องมีการออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรเป็นคำสั่งทางปกครอง ให้ประชาชนได้รับทราบ หลังจากหารือกันแล้วก็ได้เร่งออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรในจุดต่าง ๆ ตั้งแต่ช่วงหัวถนนเป็นต้นไป ช่วงแยกเกษตรจะมีปัญหาได้รับผลกระทบรถติดเข้า – เย็น รวมถึงจุดที่มีน้ำท่วมขัง ช่วงที่ผ่านมา 2 – 3 ปี มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ มีการขุดดินขึ้นมา พอฝนตกดินก็ลงไปในท่อทำให้อุดตันน้ำท่วมขังเร็วขึ้น ปีที่แล้วมีน้ำท่วมขังจำนวน 100 จุดเศษปีนี้ มี 300 จุดเศษ จุดที่มีความรุนแรงเพิ่มจากจำนวน 20 จุดเป็น 80 จุด ควรมีการสังคายนา บริษัทผู้รับจ้างและ กทม. ควรร่วมกันดำเนินการ ในส่วนของการรื้อสะพานข้ามแยกเกษตร ช่วงแรกมีปัญหาการจราจรมาก ต่อมาก็เบาบางลงเมื่อมีการแก้ปัญหาด้วยกัน ระหว่าง รฟม. และบริษัทผู้รับจ้าง แต่ก็มีการปิดกั้นจะไม่มีจุดกลับรถทำให้ประชาชนต้องไปกลับรถไกลถึงสะพานใหม่ รฟม. วิเคราะห์และหาทางแก้ปัญหาจราจรอย่างต่อเนื่องและมีการพิจารณาสร้างจุดกลับรถในถนนรัชดาบริเวณหน้าศาลอาญา ซึ่งเป็นจุดที่เหมาะสม ประกอบกับการเปิดจุดกลับรถหลักในถนนวงแหวนซึ่งใช้เป็นทางหลักในการระบายการจราจร อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ง่ายขึ้น จึงต้องพิจารณาให้รอบคอบ เพื่อให้การก่อสร้างมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

#### ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

1. ในระหว่างการก่อสร้าง แบริเออร์ต่าง ๆ ควรมีไฟแสงสว่างให้เพียงพอเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ
2. ควรมีรถให้บริการรับ - ส่ง ประชาชนเสริมในช่วงเวลาเร่งด่วน
3. ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบการดำเนินงานเพื่อจะได้เป็นข้อมูลในการวางแผนการเดินทาง

แผนการเดินทาง