

สรุปผลการดำเนินงาน
คณะกรรมการการจราจร ขนส่งและการระบายน้ำ
ระหว่างเดือนมกราคม – ธันวาคม 2559

สภากรุงเทพมหานครได้ตั้งคณะกรรมการการจราจร ขนส่งและการระบายน้ำ ในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานครสมัยประชุมสามัญ สมัยที่ ๑ (ครั้งที่ 1) ประจำปีพุทธศักราช 2557 เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม ๒๕๕7 และคราวประชุมสามัญสามัญ สมัยที่ 4 (ครั้งที่ 1) ประจำปีพุทธศักราช 2558 เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2558 ประกอบด้วยสมาชิกสภากรุงเทพมหานคร จำนวน 5 คนดังนี้

- | | | |
|-------------------------|----------------|---------------------|
| ๑. นายฉัตรชัย | พรหมเลิศ | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลตำรวจโท วีระศักดิ์ | ง่วนบรรจง | รองประธานกรรมการ |
| ๓. นายชยาวุธ | ศิริฤทธิ์วัฒนา | กรรมการ |
| ๔. เรือโทวารินทร์ | เดชเจริญ | กรรมการ |
| 5. นายอภิรัตน์ | ศิวพรพิทักษ์ | กรรมการและเลขานุการ |

ผู้ช่วยเลขานุการ

- | | | |
|---------------|----------|---|
| ๑. นางสาว | ชินวงษ์ | นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ
กลุ่มงานประชุมกรรมการสามัญ
สำนักงานเลขานุการสภา
กรุงเทพมหานคร |
| 2. นายชัยวุฒิ | แจ้งจรัส | นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ
กลุ่มงานประชุมกรรมการสามัญ
สำนักงานเลขานุการสภา
กรุงเทพมหานคร |

คณะกรรมการฯ ได้ตั้งคณะอนุกรรมการดังนี้

1. คณะอนุกรรมการด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อพิจารณา ศึกษา ตรวจสอบ รับทราบ ปัญหาอุปสรรค และให้ข้อเสนอแนะในงานด้านการจราจรและขนส่งของกรุงเทพมหานคร โดยมี พลตำรวจโท วีระศักดิ์ ง่วนบรรจง เป็นประธานอนุกรรมการ

2. คณะอนุกรรมการด้านการระบายน้ำและการบำบัดน้ำเสีย เพื่อพิจารณา ศึกษา ตรวจสอบ รับทราบปัญหา อุปสรรค และให้ข้อเสนอแนะในงานด้านการระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร โดยมี

เรือโท วารินทร์ เดชเจริญ เป็นประธานอนุกรรมการ

ผลการดำเนินงาน

1. ติดตามผลการดำเนินงานของศูนย์ศึกษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมบางซื่อ

คณะกรรมการฯ ประชุมร่วมกับสำนักการระบายน้ำและสำนักสิ่งแวดล้อม ติดตามผลการดำเนินงานของศูนย์การศึกษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมบางซื่อ เพื่อรับทราบรายละเอียด สภาพข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรคการดำเนินการ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ศูนย์การศึกษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมบางซื่อ เป็นระบบบำบัดน้ำเสียใต้ดินแห่งแรกของกรุงเทพมหานคร ส่วนที่อยู่ใต้ดินเนื้อที่ 12 ไร่ ส่วนที่เป็นอาคารเหนือพื้นดินเนื้อที่ 5 ไร่ สร้างขึ้นภายใต้แนวคิดบูรณาการระหว่างระบบบำบัดน้ำเสียใต้ดิน และการใช้ประโยชน์ร่วมกับสวนสาธารณะ ก่อสร้างตั้งแต่ปี 2551 - 2557 มีความสามารถในการบำบัดน้ำเสีย 120,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ขนาดพื้นที่บริการ 20.7 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่เขตบางซื่อ จตุจักร ดุสิต และพญาไทบางส่วน ขณะนี้เริ่มเดินระบบแล้ว โดยจ้างเอกชนควบคุมการเดินระบบ 5 ปี และสำนักสิ่งแวดล้อมได้หารือสำนักการระบายน้ำแล้วมีการจ้าง บริษัท รักลูกกรุ๊ป จำกัด ศึกษาและออกแบบอาคารศูนย์เรียนรู้สิ่งแวดล้อม เป็นอาคาร 2 ชั้น พื้นที่ใช้สอย ประมาณ 2,000 ตารางเมตร และพื้นที่ภายนอกอาคารประกอบด้วย

1. ชุดเรียนรู้ด้านสิ่งแวดล้อมจะต้องนำเสนอในรูปแบบนิทรรศการถาวรและหมุนเวียน กิจกรรมและการนำเสนอข้อมูลประกอบด้วยเนื้อหา 6 เรื่อง ได้แก่ การจัดการสิ่งแวดล้อมตามแนวพระราชดำริ มลภาวะทางน้ำ มลภาวะทางอากาศและเสียง และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ มลภาวะจากขยะและของเสียอันตราย การอนุรักษ์พลังงานทดแทนและการจัดการพื้นที่สีเขียว
2. การใช้ประโยชน์พื้นที่อาคาร ประกอบด้วยมินิเธียเตอร์ ขนาด 200 ที่นั่ง ห้องประชุมย่อย ห้องอเนกประสงค์ ส่วนประชาสัมพันธ์และต้อนรับ บริเวณที่ตั้งชุดการเรียนรู้ ฯลฯ
3. การออกแบบตกแต่งภายในอาคารโดยคำนึงถึงความประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วยการแบ่งห้องพื้นที่ใช้สอย ฝ้าผนังอาคาร ฝ้าเพดาน ระบบไฟฟ้า ระบบปรับอากาศ ระบบแสงสว่าง ระบบสื่อเทคโนโลยีสารสนเทศฯ
4. การใช้พื้นที่ภายนอกอาคาร ประกอบด้วย
 - นิทรรศการเพื่อให้ความรู้ เช่น การบำบัดน้ำเสียตามแนวพระราชดำริ การจัดการขยะ การจัดการพื้นที่สีเขียวภายใต้ภาวะขาดแคลนพื้นที่สวนสาธารณะ ฯลฯ
 - การสาธิตกระบวนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้พลังงานทดแทน กระบวนการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง ฯลฯ
5. สารการเรียนรู้ในแต่ละเรื่อง ประกอบด้วย สาเหตุของปัญหา สภาพปัญหา ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสุขภาพของประชาชนและการพัฒนาที่ยั่งยืน การแก้ไขปัญหา แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแก้ไขปัญหา แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแก้ไขปัญหา ตัวอย่างความสำเร็จในการจัดการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม ฯลฯ
6. รูปแบบการนำเสนอองค์ความรู้ใช้ในการนำเสนอองค์ความรู้ที่หลากหลาย ด้วยวิธีการสื่อสาร 2 แนวทาง (Interactive) โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย ประกอบด้วยแบบจำลองกราฟฟิเคอร์ต สถานการณ์จำลอง ปัญหามลภาวะ และเมืองจำลองในฝัน Animation คอมพิวเตอร์

ทักษะกรีน LCD Online ภาพจาก CCTV ที่เป็นปัจจุบัน เกมส์คอมพิวเตอร์ บรรยากาศจำลอง
Electronic Board
วีดีทัศน์ ฯลฯ

ข้อสังเกตของคณะกรรมการ

ปัญหาน้ำเน่าเสียเป็นปัญหาที่สะสมมานาน กรุงเทพมหานครควรจะมีการวางแผน
รองรับและบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานและมีโครงการที่ดีอย่างโครงการศูนย์
การศึกษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมบางซื่ออีก

2. ติดตามผลการดำเนินงานด้านการจัดการน้ำเสียของกรุงเทพมหานคร

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมร่วมกับสำนักการระบายน้ำเพื่อติดตามผลการดำเนินงานด้าน
การจัดการน้ำเสียของกรุงเทพมหานคร สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาน้ำเสียโดยใช้มาตรการใช้สิ่งก่อสร้างโดยการ
ดำเนินโครงการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียขนาดใหญ่ จำนวน 8 พื้นที่ 7 โครงการ ได้แก่ โรงควบคุม
คุณภาพน้ำสี่พระยา รัตนโกสินทร์ ชองนนท์ หนองแขม ท่งครุ ดินแดง จตุจักร และศูนย์การศึกษาและ
อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมบางซื่อ ครอบคลุมพื้นที่รวม 212.74 ตารางกิโลเมตร ใน 21 เขตการปกครอง
ได้แก่ เขตพระนคร ป้อมปราบศัตรูพ่าย สัมพันธวงศ์ บางรัก สาทร บางคอแหลม ยานนาวา ดินแดง
ราชเทวี พญาไท ปทุมวัน บางซื่อ จตุจักร ห้วยขวาง หนองแขม บางแค ภาษีเจริญ ดุสิต ท่งครุ
จอมทองและราษฎร์บูรณะ สามารถบำบัดน้ำเสียได้รวมทั้งสิ้น 1,112,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดย
ปริมาณน้ำเสียที่บำบัดได้จริงในปี พ.ศ. 2558 จำนวน 778,172 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน นอกจากนี้ยังมี
ระบบบำบัดน้ำเสียชุมชนขนาดเล็กที่รับโอนจากการเคหะแห่งชาติ จำนวน 12 แห่ง ได้แก่ โรงควบคุม
คุณภาพน้ำทุ่งสองห้อง 1 ทุ่งสองห้อง 2 บางบัว รามอินทรา ห้วยขวาง บางนา บ่อนไก่ คลองเตย คลอง
จั่น หัวหมาก และร่มเกล้า มีขีดความสามารถในการบำบัดน้ำเสียจำนวน 25,8000 ลูกบาศก์เมตรต่อ
วัน และมีปริมาณน้ำเสียที่บำบัดได้จริง จำนวน 14,580 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน รวมปริมาณน้ำเสียที่
บำบัดได้จริง 792,752 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 31.16 นอกจากนี้ยังมีระบบบำบัดน้ำเสีย
แบบสระเติมอากาศที่บำบัดน้ำเสียจากคลอง คือ โรงควบคุมคุณภาพน้ำพระราม 9 แบบบ่อปรับเสถียร
คือ โรงควบคุมคุณภาพน้ำมักกะสัน แบบหมุนเวียนตามธรรมชาติและระบบการใช้พืชน้ำของสวนลุมพินี
และระบบบำบัดน้ำเสียจากมูลฝอยโดยใช้สารเคมีในการตกตะกอน คือโรงควบคุมคุณภาพน้ำอ่อนนุช

สำหรับโครงการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างมีจำนวน 4
โครงการ ได้แก่ โครงการบำบัดน้ำเสียคลองเตย โครงการบำบัดน้ำเสียธนบุรี โครงการบำบัดน้ำเสียมีน
บุรี และโครงการบำบัดน้ำเสียบึงหนองบอน นอกจากนี้ยังมีการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเกี่ยวกับปัญหา
น้ำเน่าเสียในคูคลองโดยการจัดระบบไหลเวียนน้ำ ส่วนมาตรการไม่ใช้สิ่งก่อสร้างได้แก่ มาตรการเฝ้า
ระวัง ติดตาม ตรวจวัด วิเคราะห์คุณภาพน้ำของคลองสายหลักและแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างต่อเนื่อง
มาตรการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ ความเข้าใจ และสร้างจิตสำนึกในการแก้ปัญหามลพิษทาง
น้ำ ตลอดจนการอนุรักษ์ทรัพยากรน้ำและแหล่งน้ำโดยมีการศึกษา วิจัย และดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่

เกี่ยวกับการนำน้ำที่ผ่านการบำบัดและตะกอนน้ำเสียกลับมาใช้ประโยชน์เพื่อให้มีการใช้ผลผลิตที่เกิดจากการบำบัดน้ำเสียอย่างคุ้มค่าและถูกสุขลักษณะก่อนที่จะปล่อยออกสู่สิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ยังมีการนำมาตรการทางด้านเศรษฐศาสตร์ คือ การเตรียมการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย ภายใต้หลักการ ผู้ใดเป็นผู้ก่อมลภาวะผู้นั้นต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายบำบัดมลภาวะ

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

1. การจะเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสียจากประชาชน กรุงเทพมหานครควรมีการดำเนินการให้น้ำในคลองใสสะอาดขึ้นให้เห็นเป็นรูปธรรมก่อนเพื่อให้ประชาชนมีความมั่นใจและยินดีให้ความร่วมมือ

2. ควรมีการแยกระบบท่อระบายน้ำเพื่อรองรับน้ำเสียจากบ้านเรือนหรือสถานประกอบการเพื่อนำไปบำบัดออกจากท่อระบายน้ำที่รองรับน้ำฝน เพื่อลดปริมาณน้ำที่จะนำไปบำบัด รวมถึงลดต้นทุนในการบำบัดด้วย

3. ติดตามผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวด้านเหนือด้านใต้

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมร่วมกับสำนักงานการจราจรและขนส่งเพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวด้านเหนือ (หมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต) และด้านใต้ (แครีจ – สมุทรปราการ) สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

วันที่ 28 มีนาคม 2559 ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกรุงเทพมหานครและผู้ว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) มอบให้กรุงเทพมหานครบริหารจัดการส่วนต่อขยายสายสีเขียวด้านเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ระยะทาง 19 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี และด้านใต้ (แครีจ-สมุทรปราการ) ระยะทาง 13 กิโลเมตร จำนวน 9 สถานี ซึ่งโครงการส่วนต่อขยาย 2 เส้นทางนี้ใช้งบประมาณในการลงทุนประมาณ 84,000 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 เป็นค่าก่อสร้างโครงสร้างงานโยธาและการซื้อที่ดิน ประมาณ 60,000 ล้านบาท รฟม. เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ส่วนที่ 2 เป็นการลงทุนติดตั้งระบบไฟฟ้าเครื่องกล ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบสื่อสารและระบบการเก็บค่าโดยสาร ประมาณ 24,000 ล้านบาท กรุงเทพมหานครดำเนินการเอง และเมื่อเดินรถแล้วมีรายได้จากค่าโดยสารทั้งหมดและรายได้อื่นๆ จะเป็นของกรุงเทพมหานครทั้งหมดตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจร (คจร.) และข้อหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เมื่อ รฟม. ก่อสร้างแล้วเสร็จตามสัญญาจะมีการระบุไว้ใน MOU ว่าจะมีการตั้งคณะทำงานขึ้น 3 คณะ ได้แก่ คณะที่ 1 คณะกรรมการประเมินมูลค่าหนี้สินและทรัพย์สิน รวมทั้งขั้นตอนทางการเงินและการงบประมาณ คณะที่ 2 คณะกรรมการประสานงานด้านเทคนิคและการเดินรถ ตรวจสอบว่าการก่อสร้างนั้นถูกต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่ทำให้ กทม. สามารถดำเนินการต่อได้เมื่อตรวจสอบครบถ้วนสมบูรณ์แล้วก็จะถือว่าทรัพย์สินที่ รฟม. ลงทุนไป 60,000 ล้านบาท มอบให้ กทม. พร้อมทั้งภาระหนี้สินทั้งหมดซึ่ง กทม. ยินดีชำระคืนหลังปี พ.ศ. 2572 คณะที่ 3 คณะกรรมการกำกับดูแลติดตามผลการดำเนินการ ความคืบหน้าโครงการส่วนต่อขยายดังกล่าวขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562

วันที่ 15 มิถุนายน 2559 ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครได้เห็นชอบมอบหมายโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวทั้งด้านเหนือและด้านใต้ให้บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เป็นผู้ดำเนินการดังนี้

1. ติดตั้งระบบเดินรถ (ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล) และงานที่เหลืออยู่จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

2. บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด บริหารจัดการเดินรถโดยตามข้อเสนอของบริษัทฯ จะเป็นการดำเนินการโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ เนื่องจากในสัญญาจ้างบริหารจัดการ 30 ปี ได้ครอบคลุมค่าบริหารจัดการส่วนต่อขยายไว้ทั้งหมดแล้ว

วันที่ 28 มิถุนายน 2559 บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ได้ลงนามสัญญากับบริษัท ระบบขนส่งมวลชน จำกัด (มหาชน) เพื่อจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) โครงการรถไฟฟ้าส่วนขยายด้านใต้ (แบริ่ง-สมุทรปราการ) โดยเริ่มดำเนินการติดตั้งในเดือนกรกฎาคม 2559 ทดสอบการเดินรถในเดือนธันวาคม 2559 เปิดให้บริการเดินรถในสถานีแรก (สถานีสำโรง) ในเดือนมีนาคม 2560 และเปิดบริการเดินรถทั้งระบบในปี 2561

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

กรุงเทพมหานครควรดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเอง เนื่องจากการมอบหมายให้บริษัท กรุงเทพมหานครดำเนินการแทนนั้นหากเกิดความเสียหายใดๆ ขึ้นมาก็จะไม่พ้นความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานครเนื่องจากบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เป็นวิสาหกิจของกรุงเทพมหานครและกรุงเทพมหานครเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

4. โครงการรถไฟฟ้าโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT)

คณะกรรมการการจราจรขนส่ง และการระบายน้ำ ประชุมร่วมกับผู้แทนจากสำนักงานการจราจรและขนส่ง เพื่อพิจารณาโครงการรถไฟฟ้าโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) ดังต่อไปนี้

ข้อมูลโครงการและเส้นทางให้บริการเดินรถ

- มติ ครม. 3 ม.ค. 50 เห็นชอบให้ กทม. เดินรถ BRT เป็นโครงการนำร่องสายแรก
สาย 402 สาทร - ราชพฤกษ์ จากกรมการขนส่งทางบก

- โดยมีสัญญาจ้างเดินรถกับบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ในวงเงิน 2,009.7 ล้านบาท
จากระยะเวลาสัญญา 7 ปี (2553 - 2560) เปิดให้บริการเมื่อ 29 พ.ค. 2553

- จำนวน 12 สถานี ระยะทาง 15.9 กิโลเมตร

- รถให้บริการจำนวน 25 คัน

- ความถี่การให้บริการ ช่วงเร่งด่วนทุก 5 นาที ช่วงไม่เร่งด่วนทุก 10 นาที

มาตรฐานการให้บริการ

- มีจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า BTS ที่สถานีสาทร - สถานีช่องนนทรี และสถานีราชพฤกษ์ - สถานีตลาดพลู

- มีจุดเชื่อมต่อกับรถ ขสมก. ที่สถานีราชพฤกษ์ (B12) จำนวน 2 สาย คือสาย 15 และสาย 68

- มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในสถานี BRT

บันไดเลื่อน มีจำนวน 35 ตัว (11 สถานี)

ลิฟต์คนพิการ มีจำนวน 35 ตัว (11 สถานี)

มีระบบปรับอากาศที่สถานีสาทร และสถานีราชพฤกษ์

มีระบบประตูกั้นชานชาลาที่สถานีสาทร และสถานีราชพฤกษ์

ระบบตั๋วโดยสารอัตโนมัติ (AFC)

บัตร Rabbit เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า BTS

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรกำหนดช่องทางเฉพาะรถ BRT บนถนนราชมารชานครินทร์, ถนนพระรามที่ 3 จากสะพานข้ามแยกถนนวงแหวนอุตสาหกรรมถึงเชิงสะพานพระราม 3

- เปิดให้บริการทุกสถานีตั้งแต่เวลา 06.00 – 24.00 น.

อัตราค่าโดยสาร

กรุงเทพมหานครได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 29 พ.ค. 2553 โดยมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารดังนี้

- วันที่ 29 พ.ค. 2553 – 31 ส.ค. 2553 ไม่เก็บค่าโดยสาร

- วันที่ 1 ก.ย. 2553 – 14 เม.ย. 2556 อัตราค่าโดยสาร 10 บาทตลอดสาย

- วันที่ 15 เม.ย. 2556 – 30 มิ.ย. 2559 อัตราค่าโดยสาร 5 บาทตลอดสาย

(ตามนโยบายผู้ว่า กทม.)

หมายเหตุ

1. ยกเว้นค่าโดยสาร

1.1 บุคคลทุพพลภาพ

1.2 นักเรียนในเครื่องแบบ

1.3 พระภิกษุสามเณร

1.4 ผู้สูงวัย (60 ปีขึ้นไป)

1.5 ข้าราชการและลูกจ้างของกรุงเทพมหานคร

2. ฟรีค่าโดยสาร

2.1 วันพ่อ,วันแม่,วันเด็กแห่งชาติ

2.2 วัน Car free day

ปริมาณผู้โดยสาร

ปี 2553 ประมาณ 13,221 เที่ยว/คน

ปี 2554 ประมาณ 14,667 เที่ยว/คน

ปี 2555 ประมาณ 16,723 เที่ยว/คน

ปี 2556 ประมาณ 18,846 เที่ยว/คน

ปี 2557 ประมาณ 21,645 เที่ยว/คน

ปี 2558 ประมาณ 22,990 เที่ยว/คน

ปี 2559 ประมาณ 23,173 เทียว/คน (ม.ค. – เม.ย. 59)

ในปี 2558 ที่ผ่านมามีจำนวนผู้โดยสารรวม 6.9 ล้านเทียว ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการวันละประมาณ 25,000 เทียว/วัน มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 8 ในชั่วโมงเร่งด่วนมีผู้โดยสารหนาแน่นในช่วงเช้าที่สถานีพระราม 3 (B5) และช่วงเย็นที่สถานีสาทร (B1) จึงได้มีการจัดรถเสริมวิ่งรับส่งระหว่าง

B1 – B5 จำนวน 3 คัน ปัจจุบันมีรถจำนวน 25 คัน

ผลการประกอบการ

สรุปรายรับค่าโดยสาร – รายจ่าย

ปี 2553 รายรับ 12.6 ล้านบาท รายจ่าย 116 ล้านบาท กทม.ชดเชย 103.5 ล้านบาท

ปี 2554 รายรับ 39.4 ล้านบาท รายจ่าย 187.5 ล้านบาท กทม.ชดเชย 148.2 ล้านบาท

ปี 2555 รายรับ 43.8 ล้านบาท รายจ่าย 194.8 ล้านบาท กทม. ชดเชย 150.9 ล้านบาท

ปี 2556 รายรับ 31.4 ล้านบาท รายจ่าย 214.7 ล้านบาท กทม. ชดเชย 183.3 ล้านบาท

ปี 2557 รายรับ 30 ล้านบาท รายจ่าย 221.9 ล้านบาท กทม.ชดเชย 191.8 ล้านบาท

ปี 2558 รายรับ 32 ล้านบาท รายจ่าย 226.7 ล้านบาท กทม.ชดเชย 194.8 ล้านบาท

ปี 2559 รายรับ 10.7 ล้านบาท รายจ่าย 76 ล้านบาท กทม.ชดเชย 65.3 ล้านบาท

(ม.ค. – เม.ย. 59)

รวมรายรับ 199.8 ล้านบาท รายจ่าย 1,237.6 ล้านบาท กทม.ชดเชย 1,037.8 ล้านบาท

แนวทางการพัฒนาโครงการหลังสิ้นสุดสัญญาโครงการ

อยู่ระหว่างทำการศึกษารายละเอียดการปรับปรุงโครงการ BRT ดังนี้

1. การพัฒนาเป็นรถไฟฟ้าโมโนเรลในระยะยาวโดยใช้สถานีเดิม

โครงการรถไฟฟ้าโมโนเรลสายสีเทา ช่วงที่ 2 และ 3 มีเส้นทางทับซ้อนกับเส้นทาง

รถ BRT ตลอดแนวเส้นทาง การก่อสร้างสามารถประหยัดค่าลงทุนด้วยการใช้สถานีของโครงการ BRT ประกอบด้วย

1.1) โครงสร้างสถานี

1.2) ระบบต่างๆ ในสถานี เช่น ระบบตัว CCTV, อุปกรณ์อำนวยความสะดวก ฯลฯ

2. ศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบในการขยายเส้นทาง BRT เพื่อเชื่อมต่อกับ

รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

2.1) เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินสถานีท่าพระระยะทาง 1.7 กิโลเมตร

2.2) เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินสถานีลุมพินีระยะทาง 1.3 กิโลเมตร

3. ศึกษาแนวทางปรับลดค่าใช้จ่ายด้านงบประมาณของกรุงเทพมหานคร ดังนี้

3.1) ลดจำนวนพนักงานสถานี

3.2) ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงงานระบบ

3.3) ลดความถี่การเดินรถนอกช่วงเวลาเร่งด่วน

4. การปรับปรุงรถ BRT ให้สามารถใช้งานได้ในระยะสั้น 3 – 5 ปี คือการปรับปรุง

รถ BRT เดิมจำนวน 25 คัน (คาดว่าจะศึกษารายละเอียดแล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม 2559)

อุปสรรคในการให้บริการ

1. ช่องทางเดินรถ รถติดในช่องทาง BRT, ช่องเดินรถมวลชน (high-occupancy vehicle/HOV lane)

2. ผู้โดยสารหนาแน่น สถานีราราม 3 ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า และสถานีสาทรในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น โดยได้จัดรถเสริมให้บริการจำนวน 3 คันในช่วงเช้า และ 2 คันในช่วงเย็น

หลังจากนั้นนายชยวุธ ศิริยุทธวัฒนา ได้เสนอญัตติเรื่อง ขอให้สภากรุงเทพมหานครตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาและทบทวนการดำเนินการโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) ในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่ 3 (ครั้งที่ 1) ประจำปีพุทธศักราช 2559 เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2559

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

1. การดำเนินการโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) ในระยะเวลา 6 ปีที่ผ่านมา

มาผลการประกอบการขาดทุนสูงมากกว่าพันล้านบาท ซึ่งเป็นภาระของกรุงเทพมหานครเป็นอย่างมาก ในด้านความคุ้มค่าของการลงทุนก็ไม่มี ความชัดเจนประกอบกับยังมีปัญหาการบริหารจัดการด้านการจราจร การผ่านทางแยกต่างๆ ยังติดปัญหาในเรื่องของสัญญาณจราจร ไม่สามารถถึงจุดหมายได้ตามระยะเวลาที่กำหนด

จึงเห็นควรที่ต้องแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องดังกล่าว

2. ในส่วนที่จะพัฒนาโครงการเป็นรถไฟฟ้าโมโนเรลโดยใช้สถานีเดิมปัญหา คือ เงินลงทุน

ที่สูงมาก ซึ่งเห็นว่าโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) จะเกิดประสิทธิผลเมื่อสามารถส่งต่อผู้โดยสารไปยังสถานีหลักๆ หรือโหมดการเดินทางอื่น หรือสามารถเดินทางถึงชานเมืองเพื่อต่อไปยังจังหวัดอื่นๆ ได้ แต่โครงการนี้สามารถขนส่งคนเพียงกลางเมืองในระยะทางสั้นๆ เท่านั้น ประชาชนจึงใช้บริการน้อยรายรับก็ไม่ได้ตามเป้าหมาย กรุงเทพมหานครจึงต้องแบกรับภาระการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง

3. การขาดทุนจากโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษมีสาเหตุหลักๆ 2 ประการคือ

3.1 จำนวนผู้โดยสารที่ต่ำกว่าประมาณการ ซึ่งอาจจะมีเหตุผลจากไม่สามารถใช้เวลา

เดินทางได้ตามเป้าหมาย เพราะมีรถอื่นๆ เข้ามาวิ่งร่วมในเลน BRT หรือปัญหาในทางแยกต่างๆ และเส้นทางควรจะรับส่งประชาชนจากในเมืองแล้วขนส่งไปยังจุดเชื่อมต่อการเดินทางจุดใหญ่ๆ

3.2 นโยบายลดค่าโดยสารของผู้บริหารกรุงเทพมหานครเป็น 5 บาทตลอดสาย ซึ่งขาดทุนอย่างแน่นอน เนื่องจากต้นทุนที่แท้จริงคือ 10 บาทกว่าเกือบ 20 บาท จึงจะคุ้มทุนในการดำเนินการ

4. การดำเนินการโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ ต้องพิจารณาจากเหตุผลคือการให้บริการสาธารณะในฐานะมหานครที่เป็นเมืองใหญ่ แต่ผลที่ได้รับจากการดำเนินการคือการขาดทุนต้องมีเหตุผลที่เหมาะสมและสามารถอธิบายต่อสาธารณชนได้

5. กรุงเทพมหานครลงทุนโครงสร้างไปด้วยงบประมาณจำนวนมาก หากจะเลิกดำเนินการ

ประชาชนก็อาจจะเกิดความสงสัย จึงควรทำการศึกษาใหม่ว่าทำอย่างไรจึงจะเกิดประโยชน์มากที่สุดและขาดทุนน้อยที่สุด โดยอาจจะแบ่งการเดินเป็น 2 ระยะคือ ช่วงที่ 1 จากราชพฤกษ์ - ถนนตก ช่วงที่ 2 จากถนนตก - ถนนราชวิสาครนครินทร์ โดยอาจจะให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนและปรับเส้นทางโดยศึกษาความเหมาะสมใหม่

5. มาตรการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมในจุดอ่อนน้ำท่วมทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร

คณะกรรมการการจราจร ขนส่ง และการระบายน้ำ ประชุมร่วมกับผู้แทนจากสำนักการระบายน้ำ เพื่อรับทราบมาตรการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมในจุดอ่อนน้ำท่วมทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร เพื่อบรรเทาผลกระทบในปี 2559 จำนวน 19 พื้นที่ดังนี้

1. ถนนแจ้งวัฒนะ จากวงเวียนหลักสี่ถึงหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน คือ

1.1 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ขนาด 0.13 ลบ.ม./วินาที จำนวน 1 เครื่อง เพื่อสูบลบแก้มลิงถนนพหลโยธินบริเวณวงเวียนหลักสี่

1.2 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ขนาด 0.13 ลบ.ม./วินาที จำนวน 2 เครื่อง ที่ถนนพหลโยธินสูบลบคลองรางอ้อ – รางแก้ว

1.3 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ขนาด 0.13 ลบ.ม./วินาที จำนวน 1 เครื่อง ที่ถนนพหลโยธินสูบลบบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าโลตัส

1.4 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ขนาด 0.13 ลบ.ม./วินาที จำนวน 1 เครื่อง ที่ถนนรามอินทรา บริเวณปากซอยรามอินทรา 5

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

1.5 บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) ดำเนินการแก้ไขท่อร้อยสายโทรศัพท์ที่เกิดขวางท่อระบายน้ำถนนแจ้งวัฒนะตอนลงคลองถนน (ต้นท่อร้อยสายแล้วอยู่ระหว่างรื้อสาย)

1.6 การไฟฟ้านครหลวง ดำเนินการแก้ไขท่อร้อยสายไฟที่เกิดขวางท่อระบายน้ำถนนแจ้งวัฒนะตอนลงคลองถนน

1.7 กรมทางหลวง ดำเนินการเชื่อมระบบระบายน้ำ บริเวณแยกอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ

1.8 ปรับปรุงประตูระบายน้ำคลองรางอ้อรางแก้ว จากขนาด 1 ลบ.ม./วินาที เป็น 6 ลบ.ม./วินาที (อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ)

1.9 ขอความร่วมมือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รถไฟฟ้าสายสีเขียว) ดำเนินการปรับปรุงท่อระบายน้ำบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าโลตัส (การดำเนินการของกรมทางหลวง)

1.10 ก่อสร้างระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมถนนแจ้งวัฒนะ จากอนุสาวรีย์
พิทักษ์รัฐธรรมนูญถึงคลองถนน

1.11 ก่อสร้างระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์
พิทักษ์รัฐธรรมนูญถึงคลองบางบัว

1.12 ก่อสร้างบ่อสูบน้ำถนนพหลโยธิน ตอนลงคลองรางอ้อรางแก้ว จำนวน 2 บ่อ

2. ถนนแจ้งวัฒนะ จากคลองประปาถึงศูนย์ราชการ

การแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วน คือ

2.1 ปรับปรุงบ่อสูบน้ำศูนย์ราชการจากขนาด 4 ลบ.ม./วินาที เป็น 8 ลบ.ม./วินาทีและมีแผนจะเพิ่มเป็น 10 ลบ.ม./วินาที

2.2 ก่อสร้างบ่อสูบน้ำถนนแจ้งวัฒนะขาออก ตอนลงคลองเปรมประชากร ขนาด 0.5
ลบ.ม./วินาที ดำเนินการแล้วเสร็จ

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

2.3 ก่อสร้างระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมถนนแจ้งวัฒนะจากศูนย์ราชการถึง
คลองเปรมประชากร

2.4 ปรับปรุงบ่อสูบน้ำคลองบางพูด

2.5 กรมทางหลวง ปรับปรุงช่องรับน้ำฝนให้กว้างขึ้น (อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ)

3. ถนนรัชดาภิเษก ช่วงหน้าธนาคารกรุงเทพ

การแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วน คือ

3.1 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำไฮดรอลิก และเครื่องสูบน้ำดีเซล กำลังสูบรวม 2.2 ลบ.ม./วินาที

3.2 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ขนาด 0.13 ลบ.ม./วินาที จำนวน 1 เครื่อง ที่ถนน
รัชดาภิเษกฝั่งขาออก บริเวณกรมส่งเสริมการส่งออก

3.3 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ขนาด 0.13 ลบ.ม./วินาที จำนวน 1 เครื่อง ที่ถนน
รัชดาภิเษกฝั่งขาเข้า บริเวณอาคารจอดรถสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินลาดพร้าว

3.4 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ขนาด 0.13 ลบ.ม./วินาที จำนวน 1 เครื่อง ที่ถนน
ลาดพร้าวฝั่งขาออก บริเวณปากซอยลาดพร้าว 23

3.5 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ขนาด 0.13 ลบ.ม./วินาที จำนวน 2 เครื่อง ที่ซอยอาภา
ภิรมย์ ตอนลงคลองลาดพร้าว

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

3.6 ก่อสร้างบ่อสูบน้ำถนนรัชดาภิเษกฝั่งขาออก ขนาด 2 ลบ.ม./วินาที เพื่อเร่งระบาย
น้ำลงคลองด่วน

3.7 ก่อสร้างบ่อสูบน้ำซอยอาภาภิรมย์ ตอนลงคลองลาดพร้าว จำนวน 2 บ่อ

4. ถนนประชาราษฎร์สาย 2 ช่วงแยกเตาปูน

การแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วน คือ

4.1 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ที่ถนนพระราชราษฎร์สาย 2 (ขาออก) บริเวณหน้าธนาคารออมสิน ขนาด 0.1 ลบ.ม./วินาที จำนวน 2 เครื่อง

4.2 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำไฟฟ้า กำลังสุบรวม 2.4 ลบ.ม./วินาที ที่บ่อสูบน้ำซอยสะพานขาว

4.3 เพิ่มกำลังสูบน้ำสถานีขรัวตาแก่น จากขนาด 3 ลบ.ม./วินาที เป็นขนาด 3.5 ลบ.ม./วินาที

4.4 เสริมผิวจราจรถนนพระราชราษฎร์สาย 2 จากคลองประปาถึงถนนกรุงเทพ -นนทบุรี

5. ลานพระบรมรูปทรงม้า ผังสวนอัมพร

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน คือ

5.1 ก่อสร้างท่อระบายน้ำและบ่อสูบน้ำ ขนาด 2.5 ลบ.ม./วินาที เพื่อรับน้ำจากลานพระบรมรูปทรงม้าลงคลองเปรมประชากร

6. ถนนราชวิถี ช่วงหน้าราชภัฏสวนดุสิตและเชิงสะพานกรุงธนบุรี

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน คือ

6.1 ก่อสร้างท่อระบายน้ำถนนราชสีมาและซอยสวนอ้อย เพื่อระบายน้ำผ่านซอยสังคโลกเข้าบ่อสูบน้ำสังคโลก ขนาด 2.5 ลบ.ม./วินาที แล้วระบายลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา

7. ถนนพญาไท ช่วงหน้ากรมปศุสัตว์

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน คือ

7.1 ปรับปรุงช่องรับน้ำหน้าคันหิน ที่ถูกแนวสายโทรศัพท์ใต้ดินกีดขวางให้สามารถรับน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดำเนินการแล้วเสร็จ

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

7.2 บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) ดำเนินการแก้ไขแนวสายโทรศัพท์ที่กีดขวางช่องรับน้ำหน้าคันหิน

7.3 ปรับปรุงบ่อสูบน้ำข้างสถานทูตอินโดนีเซีย จากขนาด 6 ลบ.ม./วินาที เป็นขนาด 8 ลบ.ม./วินาที

8. ถนนศรีอยุธยา ช่วงหน้า สน.พญาไท

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน คือ

8.1 ก่อสร้างทำนบไม้ค้ำน้ำสารวัตรทหาร พร้อมติดตั้งเครื่องสูบน้ำขนาด 1 ลบ.ม./วินาที เพื่อสูบน้ำจากถนนศรีอยุธยาผ่านค้ำน้ำสารวัตรทหารและซอยเสนารักษ์ ลงคลองสามเสน

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

8.2 ก่อสร้างระบบระบายน้ำเพื่อแก้ปัญหาน้ำท่วมถนนศรีอยุธยาและถนนพระรามที่ 6 จากคลองสามเสนถึงบึงมักกะสัน โดยการก่อสร้างท่อขนส่งน้ำ (ต้นท่อ) ถนน ศรีอยุธยาและถนนพระรามที่ 6 พร้อมก่อสร้างบ่อสูบน้ำตอนลงบึงมักกะสันและตอนลงคลองสามเสน และก่อสร้างบ่อสูบน้ำพร้อมเขื่อน ค.ส.ล. คู้น้ำสารวัตรทหาร

9. ถนนสนามไชย จากซอยเศรษฐกิจถึงถนนท้ายวังและรอบสนามหลวง

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน คือ

9.1 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำไฟฟ้า ที่ถนนพระพิพิธ ตอนลงคลองคูเมืองเดิม ขนาด 0.4 ลบ.ม./วินาที จำนวน 1 เครื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ

9.2 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำไฟฟ้า ที่ถนนมหาราช บริเวณหน้าโรงเรียนราชินีล่าง ขนาด 0.4 ลบ.ม./วินาที จำนวน 1 เครื่อง

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

9.3 ก่อสร้างระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมเกาะรัตนโกสินทร์ โดยปรับปรุงท่อระบายน้ำถนนสนามไชย ถนนมหาราช ถนนท้ายวัง ถนนพระพิพิธ และถนนเจริญกรุง พร้อมก่อสร้างบ่อสูบน้ำที่ซอยท่าข้ามตอนลงแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด 2.5 ลบ.ม./วินาที (ประสานงานกับกรมศิลปากรในการขุดสำรวจโบราณคดี)

10. ถนนเจริญกรุง (แยกหมอมี่) จากถนนแปลงนามถึงแยกหมอมี่

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

10.1 ก่อสร้างระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมถนนทรงสวัสดิ์ ถนนเยาวราชและถนนเจริญกรุง โดยการก่อสร้างท่อขนส่งน้ำ (ตันท่อ) ถนนทรงสวัสดิ์ พร้อมก่อสร้างบ่อสูบน้ำที่ทำน้ำสวัสดิ์ ตอนลงแม่น้ำเจ้าพระยา

11. ถนนเยาวราช ผังเหนือ จากถนนทรงสวัสดิ์ถึงถนนราชวงศ์

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

11.1 ก่อสร้างระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมถนนทรงสวัสดิ์ ถนนเยาวราชและถนนเจริญกรุง โดยการก่อสร้างท่อขนส่งน้ำ (ตันท่อ) ถนนทรงสวัสดิ์ พร้อมก่อสร้างบ่อสูบน้ำที่ทำน้ำสวัสดิ์ ตอนลงแม่น้ำเจ้าพระยา

12. ถนนจันทน์ จากซอยบำเพ็ญกุศลถึงปรีชญ์ยานนาวา

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

12.1 ก่อสร้างระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมถนนจันทน์ โดยก่อสร้างบ่อสูบน้ำถนนเจริญราษฎร์ ตอนคูน้ำบำเพ็ญกุศล ขนาด 2.5 ลบ.ม./วินาที

13. ถนนสวนพลู จากถนนสาทรใต้ ถึงถนนนางลิ้นจี่

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

13.1 ก่อสร้างระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมถนนราชีวาสราชนครินทร์ 17 และถนนสวนพลู

14. ถนนสุวินทวงศ์ ช่วงจากคลองสามวาถึงคลองแสนแสบ

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน คือ

14.1 ก่อสร้างบ่อสูบน้ำชั่วคราวถนนสุวินทวงศ์ ตอนลงคลองสามวา ขนาด 0.6 ลบ.ม./
วินาที จำนวน 2 แห่ง

14.2 ก่อสร้างบ่อสูบน้ำชั่วคราวถนนสุวินทวงศ์ ตอนลงคลองแสนแสบ ขนาด 0.6 ลบ.ม./
วินาที จำนวน 3 แห่ง

14.3 ก่อสร้างทำนบไม้พร้อมติดตั้งเครื่องสูบน้ำที่คูน้ำข้างถนนสุวินทวงศ์เพื่อ ระบายน้ำ
ลงคลองแสนแสบ ขนาด 0.8 ลบ.ม./วินาที

14.4 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ที่บริเวณแยกถนนสุวินทวงศ์ ตัดกับถนนนิมิตใหม่ขนาด
0.1 ลบ.ม./วินาที จำนวน 1 เครื่อง

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

14.5 กรมทางหลวงดำเนินการฟื้นฟูทางหลวงเพื่อคืนสู่สภาพอย่างยั่งยืน โดยก่อสร้าง
ระบบท่อระบายน้ำและสถานีสูบน้ำจำนวน 7 แห่ง ที่ถนนสุวินทวงศ์จากบริเวณแยกถนนนิมิตใหม่ถึง
คลองหลวงแพ่ง

15. ถนนนิมพิล จากถนนบรมราชชนนีถึงทางรถไฟสายใต้

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน คือ

15.1 ล้างท่อลอดถนนบรมราชชนนี ตอนลงคลองขุนจันทร์

15.2 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ที่บริเวณถนนนิมพิล ตอนถนนบรมราชชนนี ขนาด 0.43 ลบ.ม./
วินาที

15.3 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ที่ถนนบรมราชชนนีตอนลงคลองบัว ขนาด 0.3 ลบ.ม./
วินาที จำนวน 1 เครื่อง

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

15.4 ปรับปรุงระบบระบายน้ำ ถนนนิมพิล ทุ่งมังกร โดยการปรับปรุงระบบท่อระบายน้ำ
และดันท่อลอดถนนพุทธมณฑลสาย 1 พร้อมสร้างบ่อสูบน้ำ จำนวน 5 บ่อ เพื่อ สูบน้ำออกจากพื้นที่

16. ถนนเพชรเกษม บริเวณแยกพุทธมณฑลสาย 2 ถึงปากซอยเพชรเกษม 63

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน คือ

16.1 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ที่ปลายซอยเพชรเกษม 63 ขนาด 0.3 ลบ.ม./วินาที ทั้งสองฝั่ง
ดำเนินการแล้วเสร็จ

16.2 ก่อสร้างท่อลอดถนนเพชรเกษม บริเวณแยกพุทธมณฑลสาย 2

17. ถนนบางบอน 1 จากถนนเอกชัยถึงคลองบางโคล่

การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน คือ

17.1 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ที่ถนนบางบอน 1 ตอนลงคลองบางโคล่ ขนาด 0.67 ลบ.ม./
วินาที

การแก้ไขปัญหาระยะสั้น - กลาง คือ

17.2 ก่อสร้างบ่อสูบน้ำถนนบางบอน 1 ตอนลงคลองบางโคล่ ขนาด 2.5 ลบ.ม./วินาที

18. ถนนบางขุนเทียน จากถนนพระรามที่ 2 ถึงถนนบางขุนเทียนชายทะเล
การแก้ไขปัญหาขยะเร่งด่วน คือ

- 18.1 ก่อสร้างบ่อสูบน้ำที่แยกถนนบางขุนเทียนชายทะเลตัดถนนพระรามที่ 2 ขนาด
0.35 ลบ.ม./วินาที
- 18.2 เสริมผิวจราจรถนนบางขุนเทียนชายทะเล (ขาออก) บริเวณแยกเชื่อมถนนพระรามที่ 2
- 18.3 ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดีเซล ที่ถนนบางขุนเทียนชายทะเล บริเวณหน้าร้านอาหาร ตำ
มั่ว ขนาด 0.15 ลบ.ม./วินาที จำนวน 1 เครื่อง

การแก้ไขปัญหาขยะ - กลาง คือ

- 18.4 ก่อสร้างบ่อสูบน้ำถนนบางขุนเทียน ตอนลงบึงรางเข้ ขนาด 4 ลบ.ม./วินาที
19. ถนนประชาอุทิศ จากคลองรางจากถึงหน้าสำนักงานเขตทุ่งครุ
การแก้ไขปัญหาขยะเร่งด่วน คือ
- 19.1 ก่อสร้างบ่อสูบน้ำถนนประชาอุทิศ จากคลองรางตรงถึงคลองตาถึง ขนาด 2.5 ลบ.
ม./วินาที จำนวน 4 บ่อ
- 19.2 ก่อสร้างบ่อสูบน้ำถนนประชาอุทิศ ตอนลงคลองรางจาก ขนาด 2.5 ลบ.ม./วินาที
จำนวน 1 บ่อ

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

1. เมื่อเกิดกรณีของรถเสียจากปัญหาน้ำท่วม กรุงเทพมหานครควรเตรียมความพร้อม
เพื่อแก้ไขปัญหา โดยการเตรียมบุคลากรไว้เพื่อแก้ไขปัญหาเครื่องยนต์ขัดข้องในเบื้องต้นด้วย จะได้ไม่
เกิดปัญหาการจราจรจากกรณีดังกล่าว
2. น้ำถือว่าเป็นทรัพยากร ดังนั้นกรุงเทพมหานครควรมีนโยบายเรื่องการบริหาร
จัดการ
น้ำด้วย เป็นนโยบายกักเก็บน้ำในหน้าน้ำแล้วนำไปใช้ประโยชน์ในหน้าแล้ง ไม่ใช่ระบายน้ำทิ้งเพียงอย่าง
เดียว เพราะฉะนั้น สำนักการระบายน้ำควรมียุทธศาสตร์ในการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำด้วย
3. ที่ดินสาธารณประโยชน์และเป็นกรรมสิทธิ์ของกรุงเทพมหานครยังมีอีกพอสมควร
ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักการโยธา ประเด็นหนึ่งที่จะต้องพิจารณาคือการใช้เป็นแก้มลิงเพื่อเก็บ
กักน้ำไว้ใช้ประโยชน์ ฉะนั้นหน่วยงานต่างๆ ของกรุงเทพมหานครควรจะพิจารณาร่วมกันเพื่อนำที่ดิน
ดังกล่าวนี้มาใช้ให้เกิดประโยชน์
4. ในเรื่องการแข่งขันและแก้ไขปัญหา น้ำท่วมของกรุงเทพมหานคร ควรมีการประสาน
ให้
ข้อมูลกับสื่อมวลชนทุกแขนงอย่างทั่วถึง เพื่อช่วยกันสื่อสารออกไปจะเกิดประโยชน์ต่อประชาชน
5. กรุงเทพมหานครควรพิจารณาว่าจะทำอย่างไรให้สามารถระบายน้ำฝนจากถนน
ต่างๆ

ลงสู่ท่อระบายน้ำหรืออุโมงค์ระบายน้ำให้ได้เร็วที่สุด จึงต้องวางแผนเตรียมความพร้อมทั้งคน อุปกรณ์ และเครื่องมือต่าง ๆ ในการปฏิบัติการกับน้ำ

6. กรณีความคาดหวังของประชาชน จากการที่สำนักการระบายน้ำได้ให้ข้อมูลว่าถ้าฝนตก

ไม่เกิน 60 มม. จะสามารถระบายน้ำได้ภายใน 2 ชั่วโมง ดังนั้นเมื่อได้รับงบประมาณการสร้างอุโมงค์ระบายน้ำเพิ่มขึ้นจึงต้องมีประสิทธิภาพการระบายน้ำที่ดีขึ้นกว่าเดิมและอธิบายให้ประชาชนเข้าใจได้

7. การประชาสัมพันธ์ของสำนักการระบายน้ำควรมีที่ปรึกษา (In-house) ภายในองค์กร

เพื่อช่วยทำงานประชาสัมพันธ์ด้านการระบายน้ำอย่างมืออาชีพและสื่อสารให้ประชาชนเข้าใจได้อย่างทั่วถึง และในบางกรณีจะต้องทำ Presentation ที่ชัดเจนเพื่อประกอบการของบประมาณสนับสนุนในโครงการต่างๆ จากรัฐบาลด้วย

6. การพัฒนาคลองแสนแสบตามนโยบายของรัฐบาล

คณะกรรมการการจราจร ขนส่ง และการระบายน้ำ ประชุมร่วมกับผู้แทนจากสำนักการระบายน้ำ เพื่อรับทราบข้อมูลการพัฒนาคลองแสนแสบตามนโยบายของรัฐบาล โดยสรุปได้ดังนี้

มีการเสนอขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขอปรับแผนปฏิบัติการเพื่อให้คลองแสนแสบสะอาดภายใน 2 ปี คือ

- ขอเปลี่ยนชื่อแผนปฏิบัติการเปลี่ยนชื่อแผนจาก “แผนปฏิบัติการเพื่อให้คลองแสนแสบสะอาดภายใน 2 ปี” เป็น “แผนปฏิบัติการเพื่อฟื้นฟูคุณภาพน้ำคลองแสนแสบ”
- ขอเปลี่ยนแปลงโครงการ งานฟื้นฟูสภาพน้ำคลองแสนแสบ งานฟื้นฟูสภาพน้ำคลองบางเตย

ขอเปลี่ยนแปลงโครงการ

แผนงานเดิม	แผนงานใหม่
1. งานฟื้นฟูสภาพน้ำคลองแสนแสบ งบประมาณ 3,846.54	1. โครงการก่อสร้างระบบรวบรวมน้ำเสียเพิ่มเติมพื้นที่เขตห้วยขวางเข้าโรงควบคุมคุณภาพน้ำดินแดง งบประมาณ 1,648 ล้านบาท - ค่าศึกษาออกแบบ 48 ล้านบาท ระยะเวลา 8 เดือน (2559-2560) - ค่าก่อสร้าง 1,600 ล้านบาท ระยะเวลา 24 เดือน (2560-2562)
	2. โครงการบำบัดน้ำเสียมีนบุรี ระยะที่ 2 งบประมาณ 2,242 ล้านบาท - ค่าศึกษาออกแบบ 42 ล้านบาท ระยะเวลา 12 เดือน (2559-2560) - ค่าก่อสร้าง 2,200 ล้านบาท ระยะเวลา 33 เดือน (2560-2563)

2. งานฟื้นฟูสภาพน้ำคลองบางเตย งบประมาณ 316 ล้านบาท	3. โครงการบำบัดน้ำเสียบึงกุ่ม งบประมาณ 8,000 ล้านบาท - ค่าศึกษาออกแบบ 120 ล้านบาท ระยะเวลา 18 เดือน (2559-2561) - ค่าก่อสร้าง 7,880 ล้านบาท ระยะเวลา 48 เดือน (2561-2565)
รวมงบประมาณ 4,162.54 ล้านบาท	รวมงบประมาณ 11,890 ล้านบาท - ค่าศึกษาออกแบบ 210 ล้านบาท - ค่าก่อสร้าง 11,680 ล้านบาท

สรุปแผนงานและงบประมาณโครงการ

กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)						
	2559	2560	2561	2562	2563	2564	รวม
1. งานฟื้นฟูสภาพน้ำชุมชนคลองเป้ง	20	-	-	-	-	-	20
2. งานก่อสร้างระบบรวบรวมน้ำเสียเพิ่มเติม ริมคลองแสนแสบช่วงถนนวิฑูรย์-คลองตัน เข้าโรงควบคุมคุณภาพน้ำดินแดง	-	75.6	151.2	151.2	-	-	378
3. งานฟื้นฟูสภาพน้ำคลองแสนแสบ 3,846.54 ล้านบาท เปลี่ยนเป็น							
โครงการก่อสร้างระบบรวบรวมน้ำเสียเพิ่มเติมพื้นที่เขตห้วยขวางเข้าโรงควบคุมคุณภาพน้ำดินแดง	48	320	640	640	-	-	1,648
โครงการบำบัดน้ำเสียมีนบุรี ระยะที่ 2	42	200	800	800	400	-	2,242
4. งานฟื้นฟูสภาพน้ำคลองบางเตย 316 ล้านบาท เปลี่ยนเป็น							
โครงการบำบัดน้ำเสียบึงกุ่ม	120	-	1,960	1,960	1,960	2,000	8,000
5. โครงการก่อสร้างเขื่อน ค.ส.ล. พร้อมระบบรวบรวมน้ำเสียคลองแสนแสบจากประตูระบายน้ำมีนบุรี ถึงบริเวณประตูระบายน้ำหนองจอก	-	-	600	600	531.4	-	1,731.4
6. โครงการก่อสร้างเขื่อน ค.ส.ล. คลองแสนแสบจากบริเวณสะพาน	-	-	200	200	164.5	-	564.5

ผ่านฟ้าถึงบริเวณ ประตูระบายน้ำ คลองตัน							
รวมงบประมาณ	230	595.6	4,351.2	4,351.2	3,055.9	2,000	14,583.9

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

1. ในการแก้ไขปัญหาคุณภาพน้ำในคลองแสนแสบ สำนักการระบายน้ำควรมีแผนแม่บทในการแก้ไขปัญหาน้ำเสียอย่างยั่งยืน หลังจากการใช้งบประมาณจำนวนมากในการบำบัดน้ำแล้วต้องรักษาความสะอาดให้ยั่งยืน และควรมีหน่วยงานหลักเข้ามาดูแลรับผิดชอบคลองแสนแสบอย่างสม่ำเสมอ

2. การจะได้รับความร่วมมือจากประชาชนต้องมีตัวอย่างที่ดีและประชาสัมพันธ์ให้

ประชาชน

ทราบอย่างทั่วถึงด้วย เพื่อสามารถแก้ไขปัญหาคลองแสนแสบได้อย่างถาวร และไม่กลับสู่วัฏจักรเดิมคือเกิด ปัญหาน้ำเสียอีก

**7. ติดตามผลการดำเนินโครงการพัฒนาเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนในคลองผดุง
กรุงเกษม**

คณะกรรมการฯ ประชุมร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง และสำนักการระบายน้ำเพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการพัฒนาเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนในคลองผดุงกรุงเกษม สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

การดำเนินการโครงการพัฒนาเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนในคลองผดุงกรุงเกษม
ดังนี้

- เส้นทางเดินเรือคลองผดุงกรุงเกษม มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 5 กิโลเมตร
- ประกอบด้วยท่าเรือทั้งหมดจำนวน 10 ท่า ดังนี้

- 1) ท่าเรือหัวลำโพง
- 2) ท่าเรือนพวงศ์
- 3) ท่าเรือยศเส
- 4) ท่าเรือกระทรวงพลังงาน
- 5) ท่าเรือแยกหลานหลวง
- 6) ท่าเรือนครสวรรค์
- 7) ท่าเรือราชดำเนินนอก
- 8) ท่าเรือประชาธิปไตย
- 9) ท่าเรือเทเวศร์
- 10) ท่าเรือตลาดเทวราช

เปิดเดินเรือทดลองให้บริการประชาชนเริ่มวันที่ 5 กันยายน 2559 ใช้เรือ 4 ลำ วิ่งรับ – ส่ง
ทุกวันโดยบริการฟรี

วันจันทร์ – วันศุกร์

06.00 - 09.00 น. เรือออกทุก 10 นาที

09.00 - 16.00 น. เรือออกทุก 10 นาที

16.00 - 20.00 น. เรือออกทุก 10 นาที

วันเสาร์ – วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์

08.00 – 20.00 น. เรือออกทุก 10 นาที

ปัจจุบันมีเรือทั้งหมดจำนวน 11 ลำ เป็นเรือของกรุงเทพมหานครจำนวน 8 ลำเป็นเรือของ กองทัพเรือ (กองเรือลำน้ำ) ได้สนับสนุนเรือ จำนวน 3 ลำ และเจ้าหน้าที่ 19 นาย เพื่อร่วมการทดลอง เดินเรือคลองผดุงกรุงเกษม

จำนวนผู้โดยสารเรือคลองผดุงกรุงเกษม

- สถิติผู้ใช้บริการทดลองเดินเรือ ระหว่างวันที่ 5 – 30 กันยายน 2559 จำนวน 29,511 คน

- สถิติผู้ใช้บริการทดลองเดินเรือ ระหว่างวันที่ 1 – 25 ตุลาคม 2559 จำนวน 35,366 คน

การพัฒนาพื้นที่

การก่อสร้างท่าเรือเพิ่มบริเวณจุดตัดคลองแสนแสบกับคลองผดุงกรุงเกษม เพื่อเป็นจุด เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเรือคลองผดุงกรุงเกษมและเรือคลองแสนแสบ

แนวเส้นทางการเชื่อมต่อท่าเรือหัวลำโพงกับ MRT สถานีหัวลำโพง

โดยระยะทางระหว่างท่าเรือหัวลำโพงกับสถานีรถไฟหัวลำโพงและ MRT สถานีรถไฟฟ้าใต้ ดิน หัวลำโพงมีระยะทางประมาณ 240 เมตร ใช้เวลาเดินไม่เกิน 4 นาที

เส้นทาง Feeder เชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้า

Feeder เชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้า จากท่าเรือกระทรวงพลังงานเชื่อมต่อรถไฟฟ้า BTS (W1) สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม (สถานียศเส ในอนาคต) ระยะทาง 1.5 กิโลเมตร โดยใช้เวลาเดินทาง 15 นาที และจะมี รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (สถานียศเส ในอนาคต)

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

1. ให้สำนักงานระบายน้ำดำเนินการซ่อมแซมเขื่อนตลอดแนวคลองผดุงกรุงเกษม
2. ควรดำเนินการปรับปรุงภูมิทัศน์ตลาดเทวราชริมคลองผดุงกรุงเกษมให้สะอาดและมี

ความ

เป็นระเบียบเรียบร้อย

8. โครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำใต้คลองบางซื่อ จากคลองลาดพร้าวถึงแม่น้ำเจ้าพระยา

คณะกรรมการการจราจรขนส่ง และการระบายน้ำ ประชุมร่วมกับผู้แทนจากสำนักงานระบายน้ำ เพื่อรับทราบความคืบหน้าของโครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำใต้คลองบางซื่อ จากคลองลาดพร้าวถึงแม่น้ำเจ้าพระยา สรุปได้ดังนี้

1. ลักษณะโครงการ

โครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำใต้คลองบางซื่อ จากคลองลาดพร้าวถึงแม่น้ำเจ้าพระยา เริ่มจากบริเวณถนนรัชดาภิเษกตลอดใต้คลองบางซื่อไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกกายพื้นที่ที่จะได้รับประโยชน์ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 56 ตารางกิโลเมตร ได้แก่พื้นที่เขตดุสิต บางซื่อ พญาไท จตุจักร ดินแดง และห้วยขวาง โดยอุโมงค์มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 5.0 เมตร ยาวประมาณ 6.40 กิโลเมตร ก่อสร้างสถานีสูบน้ำตอนปลายอุโมงค์ริมแม่น้ำเจ้าพระยา กำลังสูบ 60 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที จะช่วยลำเลียงน้ำจากพื้นที่เขตต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น ออกสู่อำเภอเจ้าพระยาโดยตรง ลดระยะเวลาการเดินทางของน้ำ แก้ไขปัญหาน้ำท่วมเนื่องจากฝนตก ซึ่งครอบคลุมบริเวณถนนสายสำคัญทางเศรษฐกิจ ถนนวิภาวดีรังสิต/ถนนลาดพร้าว/ถนนรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นจุดอ่อนน้ำท่วม

การดำเนินการโครงการดังกล่าวมีเป้าหมายสำคัญประกอบด้วย

1) แก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังเนื่องจากฝนตกในถนนสายหลัก ซึ่งตอบสนองแผนพัฒนา

กรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี และนโยบายของผู้บริหารกรุงเทพมหานคร โดยครอบคลุมถนนสายหลักสำคัญ ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ซึ่งจากสี่แยกสะพานควายถึงห้าแยกลาดพร้าว ถนนวิภาวดีรังสิต ช่วงจากสี่แยกสุทธิสารถึงห้าแยกลาดพร้าว ถนนรัชดาภิเษก ช่วงจากสี่แยกรัชโยธินถึงคลองบางซื่อ ถนนลาดพร้าว ช่วงจากสี่แยกรัชดาลาดพร้าวถึงคลองบางซื่อ ถนนกำแพงเพชร ช่วงจากใต้ทางด่วนศรีรัชถึงตลาดนัดสวนจตุจักร ถนนสามเสน ช่วงจากคลองบางกระบือถึงสี่แยกแยกกาย เป็นต้น

2) เพิ่มประสิทธิภาพระบบระบายน้ำในคลองบางซื่อ บริเวณคอขวดถนนพหลโยธินถึงถนนวิภาวดีรังสิต

3) รองรับปริมาณน้ำที่เพิ่มขึ้นในคลองบางซื่อ เนื่องจากโครงการบำบัดน้ำเสีย ระยะที่ 4 จำนวนวันละ

300,000 ลบ.ม.

4) เพิ่มประสิทธิภาพระบบระบายน้ำในพื้นที่เขตดุสิต บางซื่อ พญาไท จตุจักร ดินแดง และห้วยขวาง

ให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนตกไม่น้อยกว่า 60 มิลลิเมตรต่อชั่วโมง

2. วงเงินค่าก่อสร้าง 2,442,400,000 บาท (อุดหนุน 50 : กทม. 50)

3. ผู้รับจ้าง บริษัทเนวาร์ตันพัฒนาการจำกัดมหาชน

4. สัญญาเลขที่ สนน. 159/2556 ลงวันที่ 12 กันยายน 2556บันทึกข้อตกลงสัญญาครั้งที่ 1 ลงวันที่ 8 เมษายน 2559 เริ่มต้นสัญญาวันที่ 13 กันยายน 2556 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 11 เมษายน 2560 + 150 วัน

5. ที่ปรึกษาควบคุมงาน บริษัทไทยเอนจิเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด ร่วมกับ บริษัทคอนซัลติ้ง

เอนจิเนีย จำกัด

สัญญาจ้างเลขที่ สนน. 160/2556 ลงวันที่ 12 กันยายน 2556

เริ่มต้นสัญญาวันที่ 13 กันยายน 2556 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 27 สิงหาคม 2559

ระยะเวลาการบริหารและควบคุมงาน 1,080 วัน วงเงินค่าจ้างที่ปรึกษา 41,148,000 บาท

6. ความก้าวหน้าโครงการ

ตามแผน 81.36 % ทำได้จริง 80.44 % ช้ากว่าแผน 0.92 % (ณ วันที่ 25 พ.ย. 2559)

ความก้าวหน้าปัจจุบัน ตามแผน 100 % ทำได้จริง 85.25 % ช้ากว่าแผน 14.75 % ในเดือนมิถุนายน 2560 คาดว่าอุโมงค์ระบายน้ำได้คลองบางซื่อจะใช้งานในการระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมได้ในฤดูฝนที่จะมาถึงนี้ ส่วนโครงการก่อสร้างจะแล้วเสร็จสมบูรณ์ภายในเดือนธันวาคม 2560

7. ปัญหาอุปสรรค

ไม่มี

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

เมื่ออุโมงค์ระบายน้ำได้คลองบางซื่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องพัฒนาระบบส่งน้ำเข้าสู่อุโมงค์และชุดลอกคูคลองต่างๆ ที่เป็นโครงข่ายให้เสร็จสมบูรณ์ เพื่อให้อุโมงค์ระบายน้ำทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังในถนนสายหลักต่างๆ โดยเฉพาะถนนรัชดาภิเษกบริเวณศาลอาญาซึ่งมีปัญหา น้ำท่วมเป็นประจำ ถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดีรังสิต

9. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสียของกรุงเทพมหานคร

คณะกรรมการการจราจร ขนส่ง และการระบายน้ำ ประชุมร่วมกับผู้แทนจากสำนักการระบายน้ำ

เพื่อรับทราบความคืบหน้าของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสียของกรุงเทพมหานคร สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

โรงบำบัดน้ำเสียกรุงเทพมหานครที่มีอยู่ในปัจจุบันจำนวน 8 แห่ง ค่าก่อสร้างจำนวน 26,578

ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการ ดูแลและบำรุงรักษาจำนวน 593 ล้านบาทต่อปี บำบัดน้ำเสียได้ 1.12 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 45 ของน้ำเสียทั้งหมด

โรงบำบัดน้ำเสียกรุงเทพมหานครที่จะก่อสร้างเพิ่มเติมอีก 19 แห่ง ค่าก่อสร้างจำนวน 105,203 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการ ดูแลและบำรุงรักษาจำนวน 1,190 ล้านบาทต่อปี บำบัดน้ำเสียได้เพิ่มเติมอีก 2.295 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อวัน รวมเป็นความสามารถในการบำบัดน้ำเสียได้ 3.55 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 96.7 ของน้ำเสียทั้งหมด (คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2583)

- ความจำเป็นที่ต้องจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย

1. กรุงเทพมหานครต้องใช้จ่ายงบประมาณจำนวนมากในการเดินระบบบำบัดน้ำเสียอย่างต่อเนื่องประมาณ 500 – 800 ล้านบาทต่อปี

2. หากกรุงเทพมหานครสามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสียได้จะได้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายใน

การเดินระบบบำบัดน้ำเสีย ซึ่งคาดว่าจะจัดเก็บได้ประมาณ 370 ล้านบาทต่อปี

- ผลประโยชน์ที่ประชาชนได้รับ

1. มีแหล่งเงินทุนเป็นค่าใช้จ่ายในการบำบัดน้ำเสียจากชุมชน ในพื้นที่บริการจนได้ตามมาตรฐานก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ

2. ประชาชนในพื้นที่บริการบำบัดน้ำเสียได้อาศัยอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี ส่งผลดีต่อสุขภาพ และคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

- ผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน

การสำรวจความคิดเห็นและความเต็มใจในการจ่ายค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย 20 เขตในพื้นที่บริการ (ปี พ.ศ. 2553) ความเต็มใจในการจ่ายค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย จากจำนวนประชากร 2,300 คน

(Willingness to Pay)

1) เต็มใจจ่ายค่าธรรมเนียม ร้อยละ 56.09

2) ไม่เต็มใจจ่ายค่าธรรมเนียม ร้อยละ 43.91

- แนวทางการดำเนินงานการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย

1. จัดเก็บในพื้นที่บริการบำบัดน้ำเสียของโรงควบคุมน้ำ 8 แห่ง ครอบคลุมพื้นที่ 21 เขตการปกครอง

2. สถานที่ชำระค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย

ประเภทที่ 1 บ้านเรือนที่อยู่อาศัย (มากกว่า 50 ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)

ประเภทที่ 2 หน่วยงานราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ มูลนิธิ ศาสนสถาน สถานสาธารณกุศล โรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล โรงเรียนหรือสถานศึกษา สถานที่ประกอบธุรกิจขนาดเล็ก ซึ่งไม่ใช่โรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน อาคารที่พักอาศัยรวมที่มีการใช้น้ำเกิน

100 ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน

ประเภทที่ 3 โรงงาน โรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน สถานที่ประเภทประกอบธุรกิจขนาดใหญ่

3. อัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย

ประเภทที่ 1 เหมจ่าย 30 บาทต่อเดือนต่อหลังคาเรือน

ประเภทที่ 2

1) น้ำเสียไม่เกิน 500 ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน คิด 500 บาทต่อเดือน

2) น้ำเสีย 501-1,000 ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน คิด 1,000 บาทต่อเดือน

3) น้ำเสียเกิน 1,000 ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน คิด 1,500 บาทต่อเดือน

ประเภทที่ 3 จัดเก็บตามการใช้น้ำประปาจริง คิดอัตรา 4 บาทต่อลูกบาศก์เมตร

4. แนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย แบ่งเป็น 3 ประเภท

ประเภทที่ 1 ให้เจ้าหน้าที่เก็บค่าบริการขยะเป็นผู้จัดเก็บตามบ้านเรือนที่พักอาศัย

ประเภทที่ 2 และ 3 ให้เจ้าของชำระค่าธรรมเนียม ณ สถานที่ กทม.กำหนด ได้แก่ กองการเงิน สำนักการคลัง สำนักงานเขต หรือการประสานครหลวง (สำนักงานใหญ่และ สำนักงานสาขา)

5. วิธีคำนวณจำนวนน้ำที่ใช้ในแหล่งกำเนิดน้ำเสียที่ไม่อาจใช้เครื่องอุปกรณ์วัดจำนวนน้ำที่ใช้ได้

- คำนวณจากปริมาณน้ำที่ใช้ในแหล่งกำเนิด
- ประเมินการจัดเก็บภาษี รายได้ของอาคารแต่ละประเภท ภายใต้การคิดปริมาณน้ำเสียที่เกิดจากกระบวนการผลิตหรือผลผลิตในกิจการของแหล่งกำเนิดน้ำเสียแต่ละประเภท

6. มาตรการบทลงโทษ เสนอให้มีการกำหนดบทลงโทษทางอาญาควบคู่ไปกับมาตรการทางปกครอง

ในรายละเอียดของความก้าวหน้าคือ แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสียของสำนักการระบายน้ำ การยกร่างข้อบัญญัติได้เสนอผ่านผู้บริหารกรุงเทพมหานครไปแล้วขณะนี้ อยู่ที่สำนักงานกฎหมายและคดี สำนักงานกฎหมายและคดียืนยันว่าต้องมีคณะกรรมการกลั่นกรองขึ้นมาหนึ่งชุด ก่อนเสนอเข้าสู่สภาฯ โดยมีปลัดกรุงเทพมหานครเป็นประธานคณะกรรมการชุดนี้ด้วย

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

1. ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย ถ้าจัดเก็บค่าธรรมเนียมนอกพื้นที่บริการจะเกิดปัญหาเรื่องข้อกฎหมาย ข้อบัญญัตินี้อาจจะขัดต่อกฎหมายคือไม่เข้าข่ายอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งต้องตอบประชาชนที่ต้องเสียค่าบริการให้ได้ว่ากรุงเทพมหานครให้บริการอะไรแก่ประชาชน เมื่ออยู่นอกพื้นที่บริการที่ไม่มีโรงบำบัดน้ำเสีย ประกอบกับถ้าน้ำในคลองยังเน่าเสียอยู่ อาจเกิดการฟ้องร้องจากประชาชนได้

2. ควรรีบดำเนินการประชาสัมพันธ์ในสื่อต่างๆ เพื่อให้ประชาชนรู้สึกว่าเป็นหน้าที่ที่จะต้องมี

ส่วนร่วมรับผิดชอบกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งควรเริ่มดำเนินการจัดเก็บให้ได้โดยเร็ว

3. เนื่องจากโครงการก่อสร้างโรงบำบัดน้ำเสียใช้งบประมาณจำนวนมาก กรุงเทพมหานครจึง

ควรพิจารณาแนวทางการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน



คณะกรรมการการจราจรขนส่ง และการระบายน้ำ ประชุมและลงพื้นที่ร่วมกับสำนักการระบายน้ำ เพื่อติดตามผลการดำเนินงานของศูนย์ศึกษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมบางซื่อ





คณะกรรมการการจราจร ขนส่ง และการระบายน้ำ ประชุมและลงพื้นที่ร่วมกับสำนักการระบายน้ำ เพื่อติดตามผลการดำเนินงานด้านการจัดการน้ำเสียของกรุงเทพมหานคร





คณะกรรมการการจราจร ขนส่ง และการระบายน้ำ ประชุมร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวด้านเหนือด้านใต้





คณะกรรมการการจราจร ขนส่ง และการระบายน้ำ ประชุมร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง
เพื่อติดตามผลการดำเนินการโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT)





คณะกรรมการการจราจร ขนส่ง และการระบายน้ำ ประชุมร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง
และสำนักการระบายน้ำ เพื่อรับทราบดำเนินการโครงการการพัฒนาคลองแสนแสบตามนโยบายของ
รัฐบาล



คณะกรรมการการจราจร ขนส่ง และการระบายน้ำ ประชุมและลงพื้นที่ร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง

และสำนักการระบายน้ำ เพื่อติดตามผลการดำเนินการโครงการพัฒนาเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนในคลองผดุง
กรุงเกษม



คณะกรรมการการจราจร ขนส่ง และการระบายน้ำ ประชุมและลงพื้นที่ร่วมกับสำนักการระบายน้ำ เพื่อติดตามโครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำใต้คลองบางซื่อ จากคลองลาดพร้าวถึงแม่น้ำเจ้าพระยา

