

สรุปกิจกรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ - ท่าพระ ครั้งที่ ๑

เรื่อง “แนวทางการควบคุมการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ -
ท่าพระ อย่างมีประสิทธิภาพ”

จัดทำโดย

ศูนย์สารสนเทศจราจร กองนโยบายและแผนงาน
สำนักการจราจรและขนส่ง

มิถุนายน ๒๕๕๘

คำนำ

กิจกรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เรื่อง “แนวทางการควบคุมการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ -ท่าพระ อย่างมีประสิทธิภาพ” จัดขึ้นเพื่อให้ข้าราชการซึ่งมีประสบการณ์ในการควบคุมงานโครงการรถไฟฟ้า BTS และโครงการอื่นๆ ได้มีโอกาสในการเข้าร่วมแลกเปลี่ยนความรู้ประสบการณ์ ปัญหา อุปสรรค ในการควบคุมงานและเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหา เพื่อกำหนดแนวทางในการควบคุมงานการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทาช่วงวัชรพล สายสีเทา ช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ -ท่าพระ อย่างมีประสิทธิภาพ

ศูนย์สารสนเทศจรรยา กงนโยบายและแผนงาน ขอขอบคุณผู้เข้าร่วมกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทุกท่านที่สละเวลามาร่วมแสดงความคิดเห็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้าราชการจากกองการขนส่งที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีทำให้การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในครั้งนี้ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์

ศูนย์สารสนเทศจรรยา กงนโยบายและแผนงาน
มิถุนายน ๒๕๕๘

สรุปกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ – ท่าพระ ครั้งที่ ๑

เรื่อง “แนวทางการควบคุมการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ -ท่าพระ อย่างมีประสิทธิภาพ”

เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๘

เวลา ๑๐.๐๐ น. – ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑ สำนักการจราจรและขนส่ง ชั้น ๒

๑. หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานครโดยสำนักการจราจรและขนส่ง จะดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ – ท่าพระ เป็นเส้นทางของโครงข่ายสายรองในรูปแบบ รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ที่มีเส้นทางตามแนวแกนเหนือ-ใต้ ที่เชื่อมต่อพื้นที่ชุมชนหนาแน่นของกรุงเทพมหานครชั้นในย่านสาทรประดิษฐ์และริมแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่ศูนย์กลางกรุงเทพฯ ด้วยโครงสร้างยกระดับตลอดเส้นทาง เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่โครงการผ่าน ตลอดจนการป้องกันผู้โดยสารให้กับระบบขนส่งมวลชนหลัก ได้แก่ สายสีส้ม สีแดงอ่อน สีเขียว และสีน้ำเงิน ตลอดจนสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรองสายสีชมพู สีเหลือง และระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สาทร-ราชพฤกษ์ ส่งผลให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ในอนาคตจะมีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (ARL) ด้วย

ดังนั้น เพื่อให้การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ – ท่าพระ มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด จึงเห็นควรจัดกิจกรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เรื่อง “แนวทางการควบคุมการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ -ท่าพระ อย่างมีประสิทธิภาพ” ขึ้น เพื่อร่วมกันให้ข้อเสนอแนะปัญหา อุปสรรค และแนวทางการแก้ไขปัญหาในด้านการควบคุมงานก่อสร้าง เพื่อกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานร่วมกัน และแลกเปลี่ยนความรู้ประสบการณ์ ปัญหา อุปสรรค ในการควบคุมงานและเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาเพื่อกำหนดแนวทางในการควบคุมงานให้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายและเกิดประสิทธิภาพต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อให้ข้าราชการสำนักการจราจรและขนส่งร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ในการควบคุมงานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่

๒.๒ เพื่อเสนอแนะปัญหา อุปสรรค และแนวทางการแก้ไขในการควบคุมงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ – ท่าพระ

๓. เป้าหมาย

๓.๑ ข้าราชการสำนักการจราจรและขนส่งมีความรู้และแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ – ท่าพระ

๓.๒ มีคลังความรู้ เรื่อง การควบคุมงานก่อสร้างให้มีประสิทธิภาพ

๔. วิธีการดำเนินงาน

๔.๑ เชิญชวนข้าราชการสำนักการจราจรและขนส่งเข้าร่วมกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้

๔.๒ จัดสถานที่พร้อมอุปกรณ์สำหรับการแลกเปลี่ยนเรียนรู้

๔.๓ สรุปผลการแลกเปลี่ยนเรียนรู้

๕. กลุ่มเป้าหมาย

ข้าราชการกองการขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่ง

๖. วัน เวลา และสถานที่ในการจัดกิจกรรม

วันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘

ณ ห้องประชุม ๑ สำนักการจราจรและขนส่ง ชั้น ๒

๗. กำหนดการ

| เวลา | กิจกรรม |
|------------------|---|
| ๐๙.๓๐ – ๑๐.๐๐ น. | ลงทะเบียน |
| ๑๐.๐๐ – ๑๐.๑๕ น. | ความเป็นมาของการจัดกิจกรรม |
| ๑๐.๑๕ – ๑๑.๑๕ น. | ปัญหาและและแนวทางการแก้ไขปัญหา |
| ๑๑.๑๕ – ๑๒.๐๐ น. | สรุปประเด็นแนวทางแก้ไขปัญหา และแนวทางการปฏิบัติ |

๘. ผู้รับผิดชอบกิจกรรม

ศูนย์สารสนเทศจราจร กองนโยบายและแผนงาน

๙. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑๐.๑ ข้าราชการมีโอกาสร่วมกันในการนำเสนอข้อคิดเห็นและแนวทางการปฏิบัติงานร่วมกัน

๑๐.๒ มีแนวทางในการปฏิบัติงานที่ชัดเจนในการแก้ไขปัญหา

องค์ความรู้

เรื่อง “แนวทางการควบคุมการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ -ท่าพระ อย่างมีประสิทธิภาพ”

ผู้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันในประเด็น หน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมงาน

การควบคุมงานก่อสร้าง เป็นกระบวนการหนึ่งที่สำคัญ ที่จะบริหารสัญญาจ้างก่อสร้างให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้ทำหน้าที่ “ผู้ควบคุมงาน” จะต้องมีรู้ความเข้าใจในอำนาจหน้าที่ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม กำหนดไว้และเข้าใจในเงื่อนไขข้อกำหนดที่ระบุไว้ในสัญญาเป็นอย่างดี เพราะหากไม่เข้าใจหรือเข้าใจคลาดเคลื่อนในหน้าที่ความรับผิดชอบตามอำนาจหน้าที่ที่ตนเองได้รับการแต่งตั้งให้ทำหน้าที่แล้ว อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อทางราชการหรือบุคคลอื่น นอกจากนี้ อาจจะต้องรับผิดชอบในทางแพ่ง อาญา วินัยฯ หรืออาจถูกฟ้องร้องต่อศาลปกครองได้

ด้วยเหตุดังกล่าวข้างต้น เพื่อให้ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้ทำหน้าที่ “ผู้ควบคุมงาน” มีความรู้มีความเข้าใจปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายได้อย่างถูกต้อง จึงขอแนะนำระเบียบและสาระสำคัญที่ควรทราบมากล่าวไว้เพื่อนำไปใช้ประกอบในการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ผู้ควบคุมงาน

๑. การแต่งตั้งผู้ควบคุมงาน

ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุฯ ข้อ ๓๗ ได้กำหนดการแต่งตั้งผู้ควบคุมงานไว้สรุปได้ ดังนี้.-

- (๑) หัวหน้าส่วนราชการเป็นผู้แต่งตั้ง
- (๒) เป็นผู้มีความรู้ ความชำนาญทางด้านช่างตามลักษณะของงานที่จ้าง
- (๓) จะแต่งตั้งเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานอื่น ต้องได้รับความยินยอมจากหัวหน้าส่วนราชการผู้นั้น
- (๔) กรณีต้องใช้ความรู้ความชำนาญหลายด้าน จะแต่งตั้งเป็นเฉพาะด้าน หรือกลุ่มบุคคลก็ได้
- (๕) ผู้ควบคุมงานควรมีวุฒิตามที่ผู้ออกแบบเสนอแนะ โดยปกติต้องมีคุณวุฒิไม่ต่ำกว่า ปวช.
- (๖) จะจ้างที่ปรึกษาเป็นผู้ควบคุมงานแทนข้าราชการหรือลูกจ้างประจำก็ได้

๒. หน้าที่ของผู้ควบคุมงาน

๒.๑ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุฯ ข้อ ๗๓ ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ควบคุมงานไว้ ดังนี้.-

“ข้อ ๗๓ ผู้ควบคุมงานมีหน้าที่ ดังนี้

(๑) ตรวจสอบและควบคุมงาน ณ สถานที่ที่กำหนดไว้ในสัญญา หรือที่ตกลงให้ทำงานข้างนั้นๆ ทุกวัน ให้เป็นไปตามแบบรูป รายการละเอียด และข้อกำหนดในสัญญาทุกประการ โดยสิ่งเปลี่ยนแปลงแก้ไขเพิ่มเติมหรือตัดทอนงานข้างได้ตามที่เห็นสมควร และตามหลักวิชาช่างเพื่อให้เป็นไปตามแบบรูป รายการละเอียด และข้อกำหนดในสัญญา ถ้าผู้รับจ้างขัดขืนไม่ปฏิบัติตามก็สั่งให้หยุดงานนั้นเฉพาะส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดแล้วแต่กรณีไว้ก่อนจนกว่าผู้รับจ้างจะยอมปฏิบัติให้ถูกต้องตามคำสั่ง และให้รายงานคณะกรรมการตรวจการจ้างทันที

(๒) ในกรณีที่ปรากฏว่าแบบรูปรายการละเอียด หรือข้อกำหนดในสัญญา มีข้อความขัดกันหรือเป็นที่คาบคองได้ว่าถึงแม้ว่างานนั้นจะได้เป็นไปตามแบบรูป รายการละเอียด และข้อกำหนดในสัญญา แต่เมื่อสำเร็จแล้วจะไม่มั่นคงแข็งแรง หรือไม่ปฏิบัติตามหลักวิชาช่างที่ดี หรือไม่ปลอดภัย ให้สั่งพักงานนั้นไว้ก่อน แล้วรายงานคณะกรรมการตรวจการจ้างโดยเร็ว

(๓) จัดบันทึกสภาพการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างและเหตุการณ์แวดล้อมเป็นรายวันพร้อมทั้งผลการปฏิบัติงาน หรือการหยุดงานและสาเหตุที่มีการหยุดงานอย่างน้อย ๒ ฉบับ เพื่อรายงานให้คณะกรรมการตรวจการจ้างทราบทุกสัปดาห์ และเก็บรักษาไว้เพื่อมอบให้แก่เจ้าหน้าที่พัสดุเมื่อเสร็จงานแต่ละงวด โดยถือว่าเป็นเอกสารสำคัญของทางราชการเพื่อประกอบการตรวจสอบของผู้มีหน้าที่การบันทึกการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างให้ระบุนายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงานและวัสดุที่ใช้ด้วย

(๔) ในวันกำหนดส่งมอบทำการของผู้รับจ้างตามสัญญา และในวันถึงกำหนดส่งมอบงานแต่ละงวดให้รายงานผลการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างว่าเป็นไปตามสัญญาหรือไม่ ให้คณะกรรมการตรวจการจ้างทราบภายใน ๓ วันทำการ นับแต่วันถึงกำหนดนั้นๆ ”

กล่าวโดยสรุป คือ ผู้ควบคุมงานจะต้องศึกษาสัญญา รูปแบบรายการละเอียดหรือข้อกำหนดในสัญญา ควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างตลอดเวลาอายุสัญญา มีอำนาจสั่งเปลี่ยนแปลง แก้ไขเพิ่มเติมได้ตามที่เห็นสมควร พร้อมบันทึกการปฏิบัติงานตลอดสัญญาเป็นรายวัน และทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อระหว่างผู้รับจ้าง และคณะกรรมการตรวจการจ้าง ขณะปฏิบัติงานและในการตรวจรับงานแต่ละครั้ง

๒.๒ ข้อกำหนดเงื่อนไขในสัญญา

ผู้ควบคุมงาน นอกจากจะมีหน้าที่ตาม ข้อ ๒.๑ แล้ว ยังต้องมีหน้าที่ดำเนินการตามเงื่อนไขข้อกำหนดที่ระบุไว้ในสัญญา สรุปประเด็นสำคัญมีดังนี้

(๑) กรณีรูปแบบรายการละเอียด ข้อกำหนดในสัญญา มีข้อความหรือรายการละเอียดขัดแย้งกัน เสนอข้อคิดเห็นเสนอคณะกรรมการตรวจการจ้าง เพื่อพิจารณาวินิจฉัยหรือดำเนินการในขั้นตอนต่อไปเพื่อให้ได้ข้อปฏิบัติที่ชัดเจน (สัญญา ข้อ ๒)

(๒) มีอำนาจเข้าไปตรวจสอบงานในโรงงานและสถานที่ที่กำลังก่อสร้างได้ตลอดเวลา (สัญญาข้อ ๑๓)

(๓) มีอำนาจหน้าที่วินิจฉัยสั่งการหรือเสนอต่อคณะกรรมการตรวจการจ้าง เพื่อพิจารณาวินิจฉัยสั่งการ กรณีแบบรูปและรายการละเอียดคลาดเคลื่อน จากหลักวิศวกรรม หรือทางเทคนิค (สัญญา ข้อ ๑๔)

(๔) มีอำนาจตรวจสอบและควบคุมงานให้เป็นไปตามเอกสารสัญญา และมีอำนาจสั่งแก้ไข เปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือตัดทอน หากผู้รับจ้างขัดขืนไม่ปฏิบัติตามมีอำนาจสั่งให้หยุดงานชั่วคราว ซึ่งผู้รับจ้างจะ ถือเป็นเหตุขอขยายวันทำการออกไปไม่ได้ (สัญญาข้อ ๑๕)

กล่าวโดยสรุป คือ ผู้ควบคุมงานมีอำนาจวินิจฉัยสั่งการ หรือเสนอข้อเสนอนั้นต่อคณะกรรมการ ตรวจสอบการจ้าง สามารถเข้าไปตรวจสอบโรงงานหรือสถานที่ก่อสร้างได้ตลอดเวลา นอกจากนี้ยังสั่งแก้ไขเปลี่ยนแปลง เพิ่มเติมหรือตัดทอนงานบางส่วนตามความเหมาะสม แล้วรายงานให้คณะกรรมการตรวจสอบการจ้างทราบโดยเร็ว

๒.๓ หากท่านเป็นผู้ควบคุมงานควรทำอย่างไร

ถ้าท่านได้รับแต่งตั้งเป็นผู้ควบคุมงาน หรือเป็นผู้ควบคุมงานและเป็นกรรมการตรวจสอบการจ้าง ด้วย ควรปฏิบัติ ดังนี้-

(๑) ศึกษาเงื่อนไขข้อกำหนดในสัญญา แบบรูปรายการละเอียดเอกสารแนบท้ายสัญญา ที่ กำหนดให้เข้าใจ และควบคุมผู้ว่าจ้างให้ดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญา

(๒) ถึงกำหนดวันเข้าทำงานตามสัญญาผู้รับจ้างเข้าทำงานหรือไม่ และครบกำหนดตามสัญญา ผู้รับจ้างทำงานแล้วเสร็จหรือไม่ ต้องรายงานให้หน่วยงานเจ้าของสัญญาทราบ

(๓) ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้รับจ้างเข้าพื้นที่ หรือทำงาน โดยไม่มีอุปสรรคการกีดขวางการก่อสร้าง

(๔) จัดบันทึกผลการปฏิบัติงานเป็นรายวัน รายงานประธานคณะกรรมการตรวจสอบการจ้างทราบ ทุกสัปดาห์มีอำนาจสั่งเปลี่ยนแปลง แก้ไขได้ตามสมควร

(๕) รับหนังสือส่งมอบงานพร้อมตรวจผลงานที่ทำได้ว่าถูกต้องตามความเป็นจริงหรือไม่ เสนอ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบการจ้างภายในเวลาที่กำหนด (ตาม ข้อ ๒.๓)

(๖) ร่วมทำการตรวจรับงานจ้างกับคณะกรรมการตรวจสอบการจ้าง

(๗) ลงนามใบรับรองผลการปฏิบัติงาน (Payment)

(๘) กรณีแก้ไขงานและแก้ไขสัญญาหรือขยายเวลาทำการหรืองด หรือลดการปรับ จะต้อง เสนอให้เห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของผู้มีอำนาจด้วย

(๙) กรณีผู้รับจ้างส่งมอบหนังสือส่งมอบงานให้กับผู้ควบคุมงานโดยตรง ให้รับลงรับหนังสือ ทันที หรืออย่างช้าวันรุ่งขึ้น และถือว่ารับหนังสือแทนผู้ว่าจ้าง

(๑๐) เมื่องานแล้วเสร็จส่งมอบหลักฐานเอกสารทั้งหมดที่ดำเนินการตามสัญญาให้กับเจ้าหน้าที่ พัสดุกเก็บไว้เป็นหลักฐานเอกสารสำคัญ

แนวปฏิบัติในการดำเนินงานควบคุมการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ - ท่าพระ อย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็นปัญหาที่ได้จากการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ฯ นั้น ผู้เข้าร่วมเลือกประเด็นปัญหาที่เกิดจาก การควบคุมงานก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) โดยผู้เข้าร่วมได้ร่วมแลกเปลี่ยนแนวทางการแก้ไขปัญหา ดังนี้

| ปัญหา/อุปสรรค | แนวทางการแก้ปัญหา |
|--|--|
| ๑. ปิดการจราจร | การก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ ต้องปิดจราจรจราจร ๑. ประชาสัมพันธ์ประชาชนที่ใช้เส้นทาง ๒. จัดทำป้ายบอกเส้นทางลัดให้ประชาชนทราบ ๓. จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก |
| ๒. สาธารณูปโภคใต้ดิน | ๑. สำรวจพื้นที่ก่อสร้าง ๒. จัดส่งแผนการก่อสร้างให้กับหน่วยงาน สาธารณูปโภค ๓. กำหนดวันแล้วเสร็จในการย้ายสาธารณูปโภค |
| ๓. ฝุ่นละออง | ป้องกันฝุ่นละอองให้เป็นไปตามมาตรฐานด้าน สิ่งแวดล้อม |
| ๔. ผู้รับเหมาดำเนินการไม่เป็นไปตามแผนงาน | ๑. เร่งรัดโดยหนังสืออย่างเป็นทางการ ๒. ร่วมหาแนวทางในการแก้ปัญหาให้เป็นไปตาม แผนที่กำหนด |

ภาพกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้

เรื่อง “แนวทางการควบคุมการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทาช่วงวัชรพล-สะพานพระราม ๙ -ท่าพระ อย่างมีประสิทธิภาพ”

เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๘

เวลา ๑๐.๐๐ น. - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑ สำนักงานจรรยาและขนส่ง ชั้น ๒



รายชื่อผู้เข้าร่วมกิจกรรม

- | | |
|-----------------------------------|---|
| ๑. นางอัจฉรา ห่อสมบัติ | รองผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง |
| ๒. นายอนุสรณ์ ตันแก้ว | หัวหน้าฝ่ายการเจ้าหน้าที่ สำนักงานเลขานุการ |
| ๓. นางรัชชนิ พงษ์ธานี | หัวหน้ากลุ่มงานแผนงานและประเมินผล |
| ๔. นางสาวปรีศราชาติทหาร | สำนักงานวิศวกรรมจราจร |
| ๕. นายทศพล สุภารี | สำนักงานวิศวกรรมจราจร |
| ๖. นายศุภมิตร ลายทอง | หัวหน้ากลุ่มงานเครื่องหมายจราจร ๒ สำนักงานวิศวกรรมจราจร |
| ๗. นายสุชี อินทา | กลุ่มงานเครื่องหมายจราจร ๒ สำนักงานวิศวกรรมจราจร |
| ๘. นายทวีชัย แผ่นทอง | กลุ่มงานเครื่องหมายจราจร ๒ สำนักงานวิศวกรรมจราจร |
| ๙. นายวีรวิชัย ณะดำรงชัยพร | กลุ่มงานเครื่องหมายจราจร ๓ สำนักงานวิศวกรรมจราจร |
| ๑๐. นายภิญโญพิสิฐ พงษ์ศรี | กองการขนส่ง |
| ๑๑. นายวิจารณ์ อินทรชิต | กลุ่มงานเครื่องหมายจราจร ๑ สำนักงานวิศวกรรมจราจร |
| ๑๒. นายธีรวัจน์ หงษ์แสนยาธรรม | หัวหน้ากลุ่มงานวางแผนและออกแบบ สำนักงานวิศวกรรมจราจร |
| ๑๓. นางสาวนุจรีย์ พงษ์เฉลิม | รักษาการในตำแหน่งหัวหน้าศูนย์สารสนเทศจราจร กองนโยบายและแผนงาน |
| ๑๔. นางสาวชัชสรัญ นิยมจันทร์ | หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป สำนักงานเลขานุการ |
| ๑๕. นายวราพงษ์ สังฆานนท์ | รักษาการในตำแหน่งหัวหน้ากลุ่มงานวิศวกรรมความปลอดภัย |
| ๑๖. นายจักรพันธ์ วรรณกุล | กลุ่มงานวางแผนและออกแบบ |
| ๑๗. นายภักดี กล่อมคอน | หัวหน้ากลุ่มงานวางแผนและออกแบบ |
| ๑๘. วิทยา แดงประเสริฐ | สำนักงานเลขานุการ |
| ๑๙. นางสิริพร ฉิมผุด | สำนักงานเลขานุการ |
| ๒๐. นายฐิตกานูจน์ ทิรัญ | สำนักงานเลขานุการ |
| ๒๑. นางสาวจิตติมาภรณ์ ทับทิมเมือง | สำนักงานเลขานุการ |
| ๒๒. นางสาวประภาวดี วชิรพุทธิ | กองนโยบายและแผนงาน |
| ๒๓. นายอภิชา ปิตียนุวัฒน์ | สำนักงานวิศวกรรมจราจร |
| ๒๔. นายธนศักดิ์ แก้วคง | กองพัฒนาระบบจราจร |
| ๒๕. นางจิระนันท์ น่วมน่วม | สำนักงานเลขานุการ |
| ๒๖. นายศิริพงษ์ อาจปฐุ | สำนักงานวิศวกรรมจราจร |

| | |
|---------------------------------|-----------------------|
| ๒๗.นายสรวิชัย แก้วผลึก | สำนักงานวิศวกรรมจราจร |
| ๒๘.นายอารยะ ศรีชัย | สำนักงานวิศวกรรมจราจร |
| ๒๙.นางเครือฟ้า บุญดวง | กองนโยบายและแผนงาน |
| ๓๐.นางสาวกรสินี ศรีรัตนกฤตวโรดม | กองนโยบายและแผนงาน |
| ๓๑.นายอภิชาติ ศุภจิตรสวัสดิ์ | กองการขนส่ง |

โครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail)

สายสีเทาช่วงวัชรพล – สะพานพระราม 9 – ท่าพระ

1. ความเป็นมาของโครงการ

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2553 ได้มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกที่ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2553 – 2572 ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงวัชรพล – สะพานพระราม 9 – ท่าพระ โดยให้อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ในฐานะผู้รับผิดชอบการพัฒนาระบบการเดินทางในกรุงเทพมหานครของประชาชนให้มีความสะดวกและปลอดภัย ขณะเดียวกันสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานครเอง ก็มีแผนส่งเสริมให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางมาใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแทนรถยนต์ส่วนบุคคล และได้พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพและมีความเหมาะสมในการดำเนินงาน โดยจัดสรรงบประมาณการศึกษา 65.5 ล้านบาท

ดังนั้นสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร จึงมอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด บริษัท พิสุทธิ์ เทคโนโลยี จำกัด บริษัท เอ็นโซล จำกัด และบริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา พร้อมจัดทำแบบเบื้องต้น และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาเพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการ เอกชน/ผู้รับจ้างให้บริการเดินรถและบำรุงรักษา พร้อมทั้งคัดเลือกผู้รับจ้าง ต่อไป

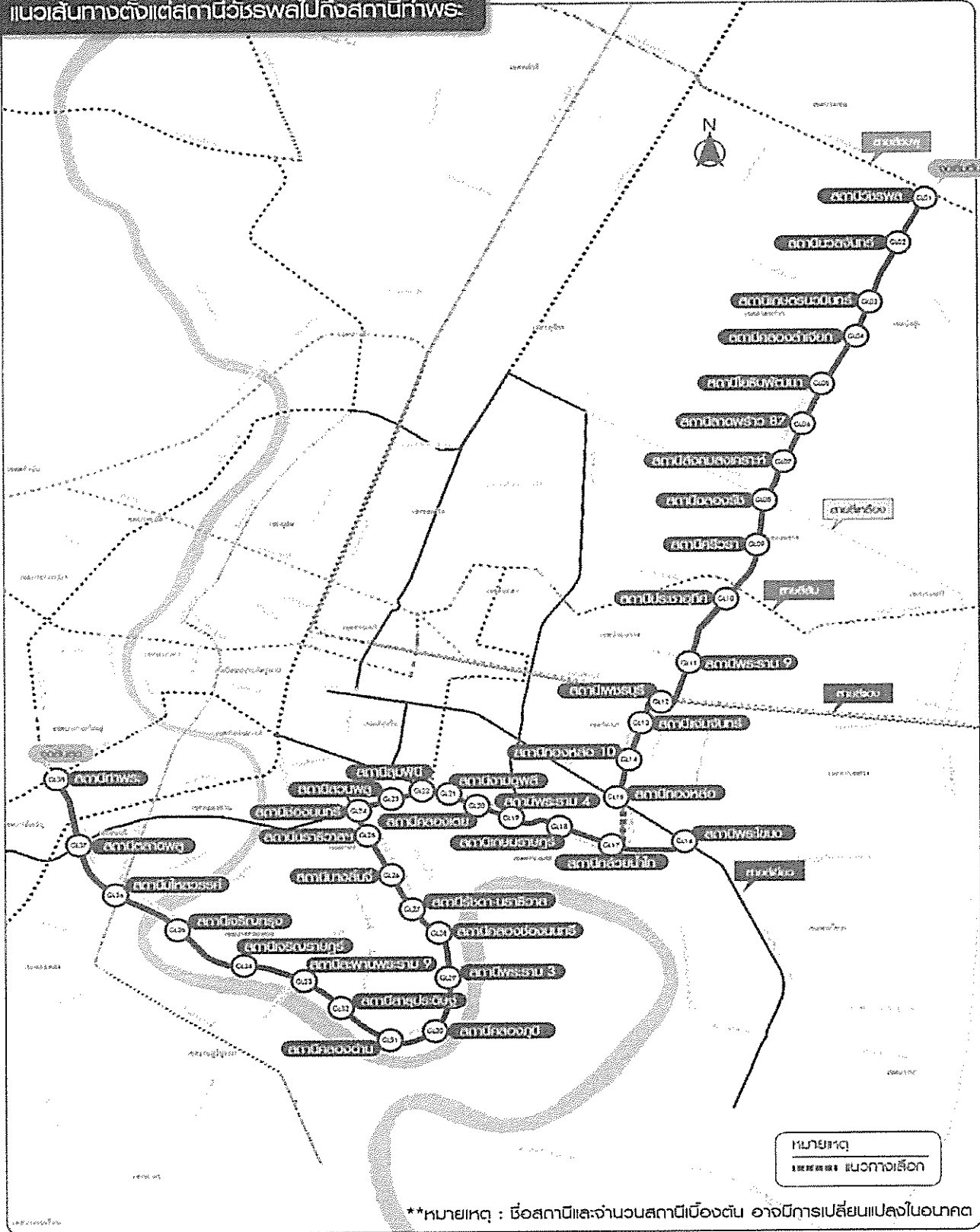
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงวัชรพล – สะพานพระราม 9 – ท่าพระ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงวัชรพล – สะพานพระราม 9 เป็นหนึ่งเส้นทางของโครงข่ายสายรองในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ที่มีเส้นทางตามแนวแกนเหนือ – ใต้ ที่เชื่อมต่อพื้นที่ชุมชนหนาแน่นของกรุงเทพมหานครชั้นในย่านสาทรประติษฐ์และริมแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่ศูนย์กลางกรุงเทพฯ ด้วยโครงสร้างยกระดับตลอดเส้นทาง เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่โครงการผ่าน ตลอดจนการป้อนผู้โดยสารให้กับระบบขนส่งมวลชนหลัก ได้แก่ สายสีส้ม สีแดงอ่อน สีเขียว สีน้ำเงิน ตลอดจนสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรองสายสีชมพู

สี่เหลี่ยม และระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สาทร – ราชพฤกษ์ ส่งผลให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนมี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ในอนาคต จะมีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (ARL) ด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้จากการพิจารณาแนวทางที่เหมาะสมเบื้องต้น ที่ปรึกษาจึงมีแนวคิดการปรับปรุงและขยายเส้นทาง โดยจากเดิมสิ้นสุดที่สะพานพระราม 9 เปลี่ยนมาเป็นสิ้นสุดที่แยกท่าพระ เพื่อให้โครงการสามารถเชื่อมต่อกับ ระบบขนส่งมวลชนได้มากขึ้น คือ สายสีน้ำเงิน บริเวณสถานีท่าพระ และสายสีเขียวบริเวณสถานีตลาดพลู แนว เส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา มีจุดเริ่มต้นที่สถานีวัชรพลและจุดสิ้นสุดที่สถานีท่าพระมีจำนวนสถานี เบื้องต้น จำนวน 38 สถานี และโรงจอดซ่อมบำรุง 2 แห่ง โดยแนวเส้นทางเริ่มจากถนนรามอินทรา ซานเมือง ทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพฯ มุ่งหน้าลงใต้ตามถนนประดิษฐ์มนูธรรม เลียบทางพิเศษฉลองรัช เข้าสู่ ใจกลางเมืองย่านทองหล่อจนบรรจบกับจุดตัดถนนสุขุมวิท แล้วแยกระบบที่ถนนสุขุมวิท ถนนพระราม 4 ถนนสา ทร ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เข้าพระราม 3 ซ้ำแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 3 ผ่านแยกมไหสวรรค์ เข้าสู่ถนนรัชดาภิเษก ไปสิ้นสุดบริเวณแยกท่าพระ รวมระยะทาง 39.91 กิโลเมตร

แนวเส้นทางตั้งใต้สถานีฉะเชิงเทราไปถึงสถานีท่าพระ



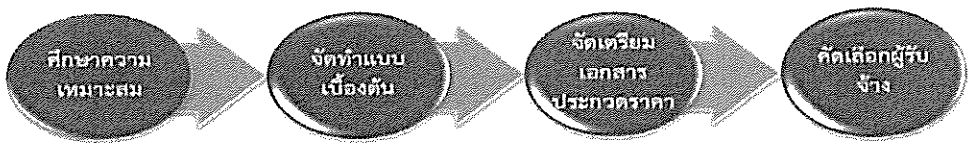
3. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 3.1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการในรายละเอียด เพื่อจัดเตรียมเอกสารประกอบการตัดสินใจให้กับกรุงเทพมหานครในการพิจารณาดำเนินการโครงการต่อไป ทั้งระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) หรือระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรองระบบอื่นที่เหมาะสม
- 3.2) เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนที่มีความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย และคุ้มค่าในการพัฒนาซึ่งจะนำไปสู่การคลี่คลายปัญหาจราจร ยกระดับคุณภาพชีวิต และสร้างเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนได้ในอนาคต

4. ขอบเขตของการศึกษา

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมฯ โดยแบ่งขอบเขตของการศึกษาเป็นงาน 3 ส่วน ดังนี้

| | |
|--------------|---|
| งานส่วนที่ 1 | ศึกษาความเหมาะสมของโครงการในภาพรวม และเลือกเส้นทางระยะแรกที่สำคัญและเร่งด่วน พร้อมพิจารณาแนวทางในการดำเนินโครงการที่เหมาะสมกับกรุงเทพมหานคร |
| งานส่วนที่ 2 | จัดเตรียมเอกสารหรือร่างเอกสาร ดังนี้ <ul style="list-style-type: none">• เอกสารประกวดราคาเพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้างโครงการโดยครอบคลุมพื้นที่สายทางระยะแรกที่สำคัญและเร่งด่วนลำดับแรก• ร่างเอกสารประกวดราคาเบื้องต้นเพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้างโครงการสำหรับพื้นที่สายทางระยะที่สำคัญรองลงมาและไม่เร่งด่วน• เอกสารประกวดข้อเสนอมือเพื่อคัดเลือกเอกชน/ผู้รับจ้างให้บริการเดินรถและบำรุงรักษา โดยครอบคลุมพื้นที่สายทางระยะแรกที่สำคัญและเร่งด่วน• ร่างเอกสารประกวดข้อเสนอมือเบื้องต้นเพื่อคัดเลือกเอกชน/ผู้รับจ้างให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาสำหรับพื้นที่สายทางระยะที่สำคัญรองลงมาและไม่เร่งด่วน |
| งานส่วนที่ 3 | ดำเนินการคัดเลือกผู้รับจ้าง และ/หรือ เอกชนเข้าร่วมงาน โดยครอบคลุมพื้นที่สายทางระยะแรกที่สำคัญและเร่งด่วน |



```
graph LR; A(ศึกษาความเหมาะสม) --> B(จัดทำแบบเบื้องต้น); B --> C(จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา); C --> D(คัดเลือกผู้รับจ้าง)
```

5. พื้นที่ตั้งโครงการ

การกำหนดแนวเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ครอบคลุมตั้งแต่ถนนรามอินทรา ลงมาทางทิศใต้ตามถนนประดิษฐ์มนูธรรม เลียบทางพิเศษฉลองรัช เข้าสู่ใจกลางเมืองอย่างทองหล่อ ถนนสุขุมวิท ถนนพระราม 4 ถนนสาทร ตลอดคลองเตย เลี้ยวซ้ายเข้าถนนราธิวาสราชนครินทร์ เข้าถนนพระราม 3

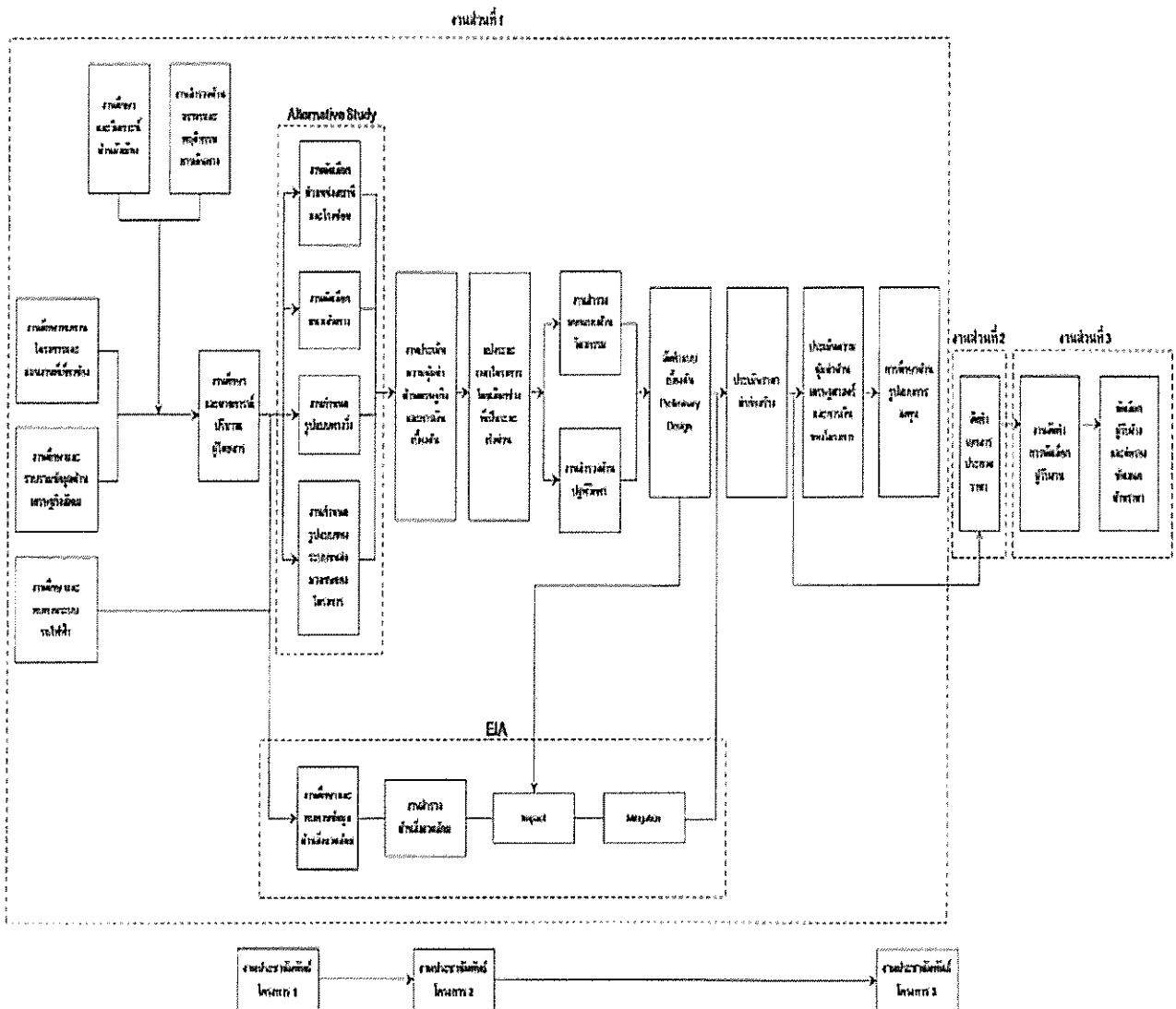
ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 3 ผ่านสี่แยกมไหศวรรย์ เข้าสู่ถนนรัชดาภิเษก ไปสิ้นสุดแยกท่าพระ ระยะทางทั้งสิ้น 39.91 กิโลเมตร จำนวน 38 สถานี

6. ขั้นตอนการดำเนินโครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน จะแบ่งกิจกรรมตามขอบเขตการศึกษาทั้ง 3 ส่วนงาน (หัวข้อที่ 3 หน้าที่ 3) กล่าวคือ

| | |
|----------------------------|--|
| <p>งานส่วนที่ 1</p> | <p>ศึกษาความเหมาะสมของโครงการในภาพรวม และเลือกเส้นทางระยะแรกที่สำคัญและเร่งด่วน พร้อมพิจารณาแนวทางในการดำเนินโครงการที่เหมาะสมกับกรุงเทพมหานครนั้น มีกิจกรรมดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● งานศึกษาด้านผังเมือง ● งานวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน ● ประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ ● งานศึกษาความต้องการเดินทาง ● งานศึกษาและคาดการณ์ผู้โดยสาร ● งานศึกษาระบบรถไฟ ● งานสำรวจออกแบบด้านวิศวกรรม ● งานสำรวจด้านปฐพี ● งานจัดทำแบบเบื้องต้น ● ประกวดราคาค่าก่อสร้าง ● งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ● งานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| <p>งานส่วนที่ 2</p> | <p>จัดเตรียมเอกสารประกวดราคาเพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้างโครงการ รวมทั้งคัดเลือกเอกชน/ผู้รับจ้างให้บริการเดินรถและบำรุงรักษา โดยแยกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ที่มีความสำคัญและเร่งด่วนลำดับแรก และ ระยะที่ 2 มีความสำคัญรองลงมา</p> |
| <p>งานส่วนที่ 3</p> | <p>ดำเนินการคัดเลือกผู้รับจ้าง และ/หรือ เอกชนเข้าร่วมงาน โดยครอบคลุมพื้นที่ สายทางระยะที่ 1 ที่สำคัญและเร่งด่วน</p> |

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ



7. ระยะเวลาดำเนินโครงการ

การศึกษาความเหมาะสม จัดทำแบบเบื้องต้น และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทา ช่วงวัชรพล – สะพานพระราม 9 โดยบริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด บริษัท พิสุทธิ เทคโนโลยี จำกัด บริษัท เอ็นโซล จำกัด และบริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด โดยแต่ละส่วนงานมีระยะดำเนินการ ดังนี้

งานส่วนที่ 1 คือ งานศึกษาความเหมาะสม (ระยะเวลา 10 เดือน)

งานส่วนที่ 2 คือ และจัดทำเอกสารประกวดราคา (ระยะเวลา 2 เดือน)

งานส่วนที่ 3 คือ การคัดเลือกผู้รับจ้าง (ระยะเวลา 6 เดือน)

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาคาดว่าโครงการจะศึกษาแล้วเสร็จ สามารถเดินรถได้ ปลายปี 2562

8. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

8.1 อำนวยความสะดวก และพัฒนาคุณภาพชีวิต ให้กับคนกรุงเทพมหานครได้เดินทางสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

8.2 จากการเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ จึงส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมากยิ่งขึ้น บรรเทาปัญหาการจราจร ลดการใช้พลังงานและช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม

9. แนวคิดการพัฒนาโครงการ

9.1 การออกแบบแนวเส้นทาง

ในการออกแบบแนวเส้นทางของรถไฟฟ้าสายสีเทาทั้งแนวตั้งและแนวราบเพื่อลดปัญหาในขั้นตอนการออกแบบและก่อสร้าง มีแนวคิดพื้นฐาน ได้แก่

- พิจารณาถึงความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ
- พิจารณาความเหมาะสมของแนวถนน ทางยกระดับ ทางพิเศษอื่น ๆ และแนวระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ
- แนวเส้นทางและที่ตั้งสถานี จะต้องสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการเดินรถ
- หลีกเลี่ยงผลกระทบต่อการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและการเวนคืนที่ดินให้น้อยที่สุด
- แนวทางรถไฟฟ้าจะต้องเป็นแนวตรงในบริเวณสถานีและบริเวณหัว/ท้าย ก่อนเข้าและหลังออกจากสถานี
- คำนึงถึงแนวเส้นทางที่สามารถใช้รูปแบบโครงสร้างที่เรียบง่าย เพื่อลดค่าก่อสร้างและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- คำนึงถึงทัศนียภาพและความสวยงาม
- คำนึงถึงค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา
- สามารถรองรับการให้บริการเดินรถตามที่คาดการณ์ไว้ในอนาคต

- การกำหนดตำแหน่งสถานี จะพิจารณาถึงความสะดวกในการให้บริการชุมชน การเข้าถึงสถานีของผู้โดยสาร และการจราจรรอบ ๆ สถานีและพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อให้เข้าถึงสถานีได้สะดวก
- การกำหนดระยะระหว่างศูนย์กลางทางรถไฟ (Track Distance)
โดยพิจารณาพิกัตรระยะปลอดภัยของส่วนโครงการรถไฟ (Structurat Gauge)

9.2 การแบ่งช่วงก่อสร้าง

ในการศึกษาโครงการฯ ได้แบ่งช่วงการก่อสร้างออกเป็น 3 ระยะ รายละเอียด ดังนี้

| ระยะที่ 1 (ช่วงวีรพล – กองหล่อ) ระยะทาง 16.25 กิโลเมตร | ระยะที่ 2 (ช่วงพระโขนง – พระราม 3) ระยะทาง 12.17 กิโลเมตร | ระยะที่ 3:ระสาม (พระราม3 – ท่าพระ) ระยะทาง 11.49 กิโลเมตร |
|---|---|--|
| ลักษณะพื้นที่ | | |
| มีที่พักอาศัยค่อนข้างหนาแน่นและมีอัตรา การขยายตัวค่อนข้างสูงและมีแนวโน้มการ ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังสามารถ เชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายอื่นๆ ได้แก่ สายสีชมพู สายสีเหลือง สายสีส้ม รวมถึง การเชื่อมต่อกับ Airport Rail Link ไปยัง สนามบินสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ยังมีสถานที่ สำคัญ อาทิ วัดพระราม 9, ห้างสรรพสินค้า คริสตัล พาร์ค, ห้างสรรพสินค้า ซีตซี, คลินิก ศูนย์แพทย์พัฒนา รวมถึงในย่านทองหล่อที่ จะเป็นแรงดึงดูดของการเดินทาง ที่ประกอบ ไปด้วย คอนโดมิเนียม สำนักงาน ศูนย์การค้า ร้านอาหาร เป็นต้น | มีที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก รวมทั้งเป็น แหล่งรวมของสำนักงานคอนโดมิเนียม ขนาดใหญ่ ศูนย์กลางค้า ย่านธุรกิจ และสถานศึกษามากมาย นอกจากนี้ สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายสี เขียวหรือ BTS อาทิ สถานีชองถนนหรือ สถานีเอกมัย สถานีพระโขนง เป็นต้น | พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยที่ค่อนข้าง หนาแน่น รวมถึงเป็นแหล่งรวมของ สำนักงาน คอนโดมิเนียม และ สถานศึกษามากมาย นอกจากนี้ยัง สามารถเชื่อมต่อ BTS บริเวณสถานีตลาด พลและรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินบริเวณ สถานีท่าพระ |
| เส้นทาง | | |
| เริ่มต้นบริเวณซอยวีรพล จุดตัดกับถนน รามอินทรา มุ่งหน้าลงใต้ตามถนนประดิษฐ์ มนูธรรม ผ่านซอยนวลจันทร์ ข้ามถนน เกษตร – นวมินทร์ และสิ้นสุดที่จุดตัดกับ ถนนลาดพร้าว เข้าถนนลาดพร้าว มุ่งหน้าลง ทิศใต้ ผ่านถนนประชาอุทิศ ถนนพระราม 9 ยกข้ามทางพิเศษศรีรัช เลี้ยวเข้าถนน เพชรบุรีตัดใหม่ เลี้ยวซ้ายเข้าซอยทองหล่อ จนบรรจบกับจุดตัดถนนสุขุมวิท แล้วแยก ระบบตรงถนนสุขุมวิท | มี 2 แนวเส้นทางเลือก ดังนี้ ทางเลือกที่ 1 เมื่อรถไฟฟ้าเข้าเส้นทอง หล่อมาบรรจบกับถนนสุขุมวิทแล้วเป็ยง เส้นทางเข้าสู่ ซ.สุขุมวิท 40 มาบรรจบ กับถนนพระราม 4 ทางเลือกที่ 2 แยกระบบที่ทองหล่อแล้ว เริ่มต้นแยกที่พระโขนง จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งหน้าเข้าสู่ ถนนพระราม 4 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนสาร เลี้ยวซ้ายเข้าถนนนราธิวาสราช นครินทร์ ข้ามแยกรัชดา เลี้ยวเข้า ถนนพระราม 3 | จากถนนพระราม 3 แนวเส้นทางมุ่ง หน้าตามถนนพระราม 3 ข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 3 ผ่าน แยกมไหศวรรย์ เข้าสู่ถนน รัชดาภิเษก สิ้นสุดที่แยกท่าพระ |

| ระยะที่ 1 (ช่วงวัชรพล – กองหล่อ) รวมระยะทาง 16.25 กิโลเมตร | ระยะที่ 2 (ช่วงพระโขนง – พระราม 3) รวมระยะทาง 12.17 กิโลเมตร | ระยะที่ 3:ระสาม (พระราม3 – ท่าพระ) รวมระยะทาง 11.49 กิโลเมตร |
|--|--|--|
| สถานีเบื้องต้น | | |
| มีทั้งหมด 15 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none"> ● สถานีวัชรพล ● สถานีนวลจันทร์ ● สถานีเกษตรนวมินทร์ ● สถานีคลองลำเจียก ● สถานีโยธินพัฒนา ● สถานีลาดพร้าว 87 ● สถานีสังคมสงเคราะห์ ● สถานีฉลองรัช ● สถานีศรีวรา ● สถานีประชาอุทิศ ● สถานีพระราม 9 ● สถานีเพชรบุรี ● สถานีแจ่มจันทร์ ● สถานีทองหล่อ 10 ● สถานีทองหล่อ | มีทั้งหมด 14 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none"> ● สถานีสุขุมวิท 40 หรือ สถานีพระโขนง ● สถานีกล้วยน้ำไท ● สถานีเกษมราษฎร์ ● สถานีพระราม 4 ● สถานีคลองเตย ● สถานีสวนลุมพินี ● สถานีงามดูพลี ● สถานีสวนพูล ● สถานีช่องนนทรี ● สถานีนราธิวาสราชนครินทร์ ● สถานีนางลิ้นจี่ ● สถานีรัชดา-นราธิวาส ● สถานีคลองช่องนนทรี ● สถานีพระราม 3 | มีทั้งหมด 9 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none"> ● สถานีคลองภูมิ ● สถานีคลองด่าน ● สถานีสาธุประดิษฐ์ ● สถานีพระราม 9 ● สถานีเจริญราษฎร์ ● สถานีเจริญกรุง ● สถานีมีนไทรสวรรค์ ● สถานีตลาดพลู ● สถานีท่าพระ |

10. ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เหมาะสมสำหรับโครงการ

ในการศึกษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เหมาะสมกับโครงการ คำนึงถึงประสิทธิภาพในการ

ให้บริการของระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก โดยพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ อาทิ

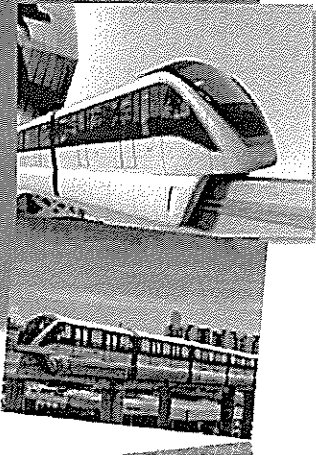
- ความจุของระบบ (Capacity คน/ชม./ทิศทาง)
- รัศมีวงเลี้ยว
- ความสามารถในการไต่ความชัน
- ตำแหน่งทางวิ่ง

- ขนาดและข้อจำกัดของพื้นที่โรงซ่อม
- ต้นทุนการก่อสร้าง (Investment Cost) และต้นทุนค่าดำเนินการ (Operation Cost)
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ความยุ่งยากในการย้ายสาธารณูปโภค
- ความสามารถในการเชื่อมต่อระบบ
- การอพยพผู้โดยสารเมื่อเกิดเพลิงไหม้
- ผลกระทบวิถีชีวิตเดิมของมนุษย์ ต้นทุนทางอ้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Externalities)

ดังนั้น กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้พิจารณาระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ไว้ดังนี้

ลักษณะเด่นของรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail)

- 1) เขตทางเฉพาะ ลักษณะตัวรถและโครงสร้างเป็นรางเดี่ยว ทางวิ่งมีขนาดเล็ก
- 2) ก่อสร้างได้ง่ายและรวดเร็ว ไม่กีดขวางการจราจร สามารถผลิตจากโรงงาน และยกประกอบหน้างานได้รวดเร็ว
- 3) มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมน้อย
- 4) ใช้สอยอย่างเป็นตัวขับเคลื่อน มีเสียงดังน้อยกว่าระบบราง
- 5) สามารถต่อเป็นขบวนยาว ตู้โดยสาร 3 - 8 ตู้
รับผู้โดยสารประมาณ 4,000 - 48,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง



11. แนวเส้นทางวิ่ง

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้กำหนดรูปแบบโครงสร้างที่เป็นไปได้ แล้วนำมาเปรียบเทียบในด้านต่าง ๆ โดยคำนึงถึงความเหมาะสมของโครงสร้าง ดังนี้

- ความสวยงามสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม
- การก่อสร้างให้ได้รวดเร็วและมีผลกระทบต่อจราจรให้น้อยที่สุด
- มูลค่าของงานโครงสร้างและค่าบำรุงรักษา

- ด้านการก่อสร้างทางวิ่งและโครงสร้าง ควรเป็นระบบ Pre – casted หรือการทำชิ้นส่วนโครงสร้างจากที่อื่น แล้วยกมาประกอบในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบเรื่อง การจราจรทั้งพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง และก่อสร้างได้รวดเร็ว อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้พิจารณาแนวเส้นทางวิ่งไว้ 2 รูปแบบ ดังนี้



รูปแบบที่ 1 เส้นทางวิ่งตามแนวทางเท้า

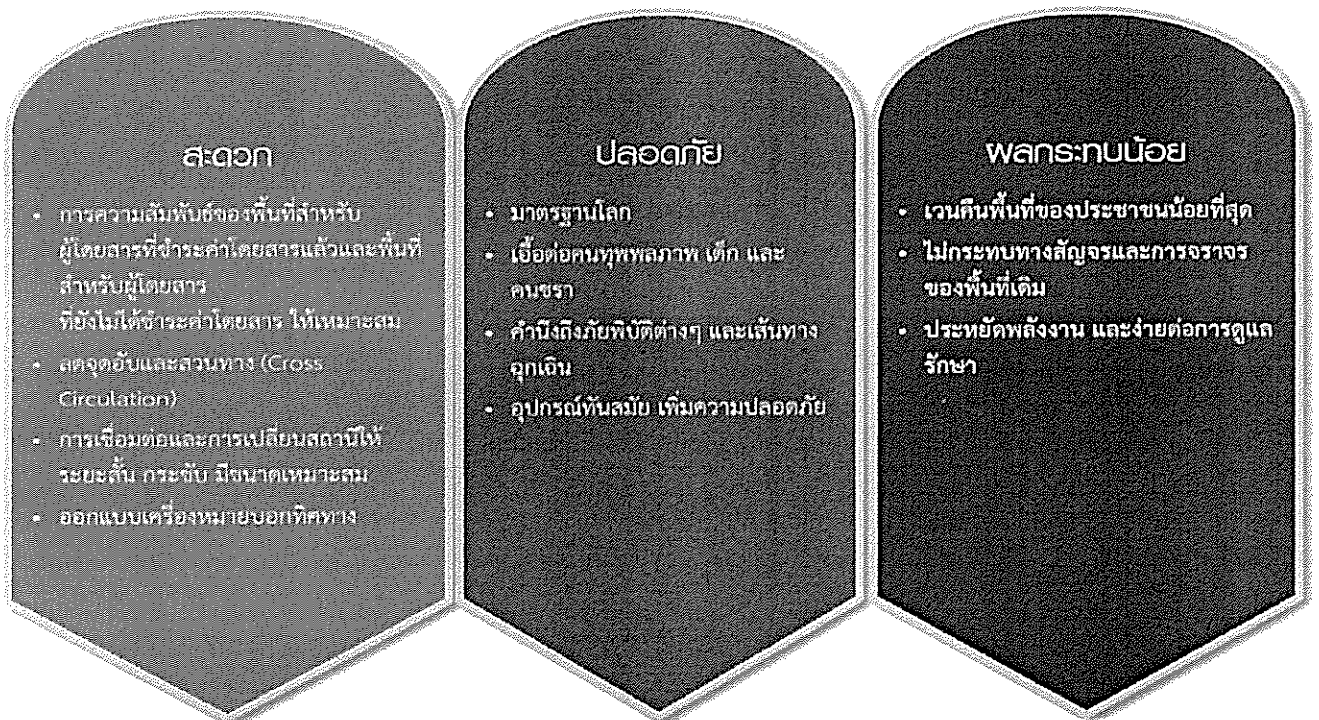


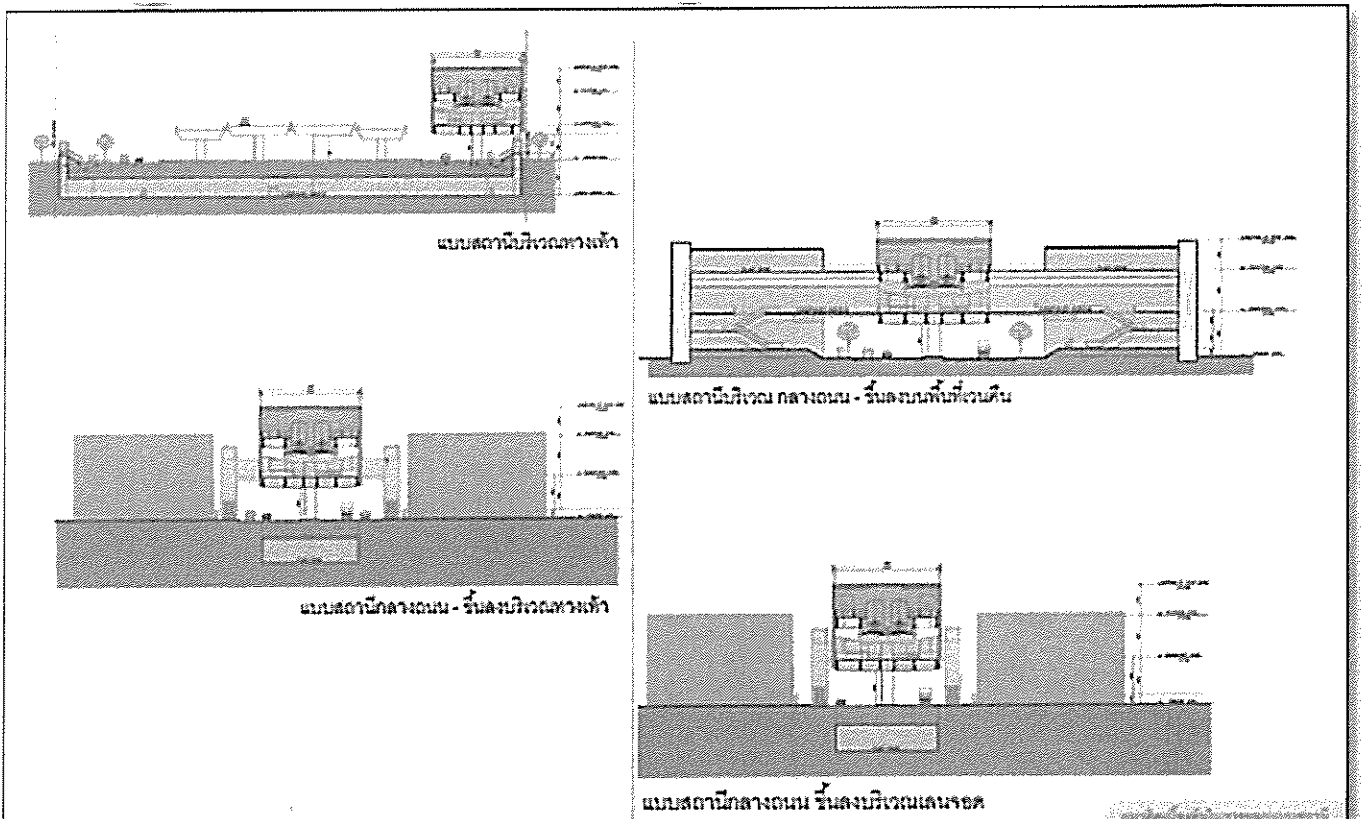
รูปแบบที่ 2 เส้นทางวิ่งตามแนวถนน

12. รูปแบบสถานีรถไฟฟ้า

การออกแบบสถานีรถไฟฟ้า ได้คำนึงถึงแนวทางหลัก 3 แนวทาง คือ

- 1) การออกแบบสถานีที่ให้ผู้โดยสารสะดวก
- 2) การออกแบบที่มีมาตรฐานความปลอดภัยสูง
- 3) การออกแบบให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและพื้นที่ข้างเคียงน้อยที่สุด ความเป็นอยู่อาศัย การสัญจร และสิ่งแวดล้อมรอบข้าง





ทางเลือกรูปแบบสถานีเบื้องต้น

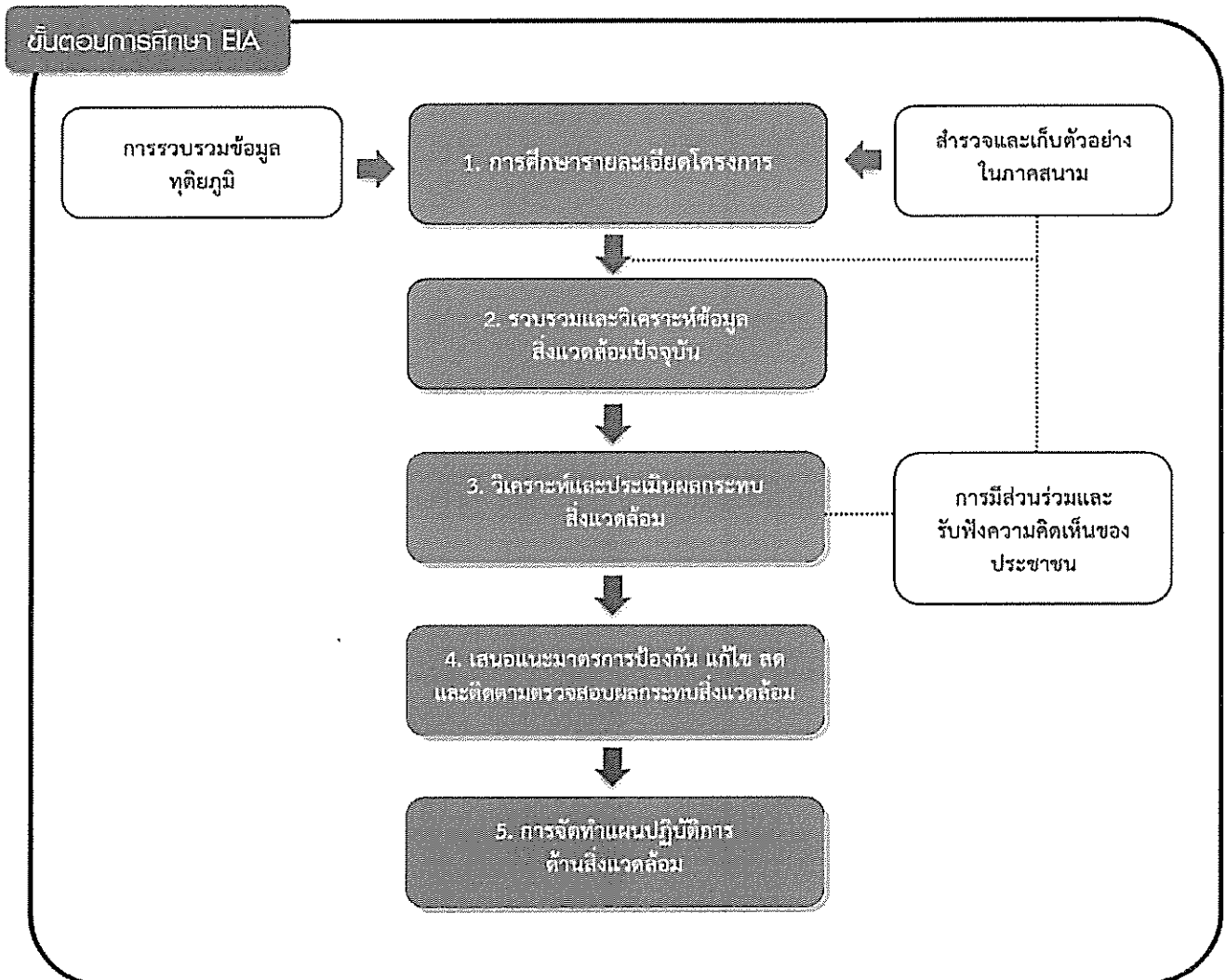
13. ขอบเขตและแนวทางการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

(Environmental Impact Assessment : EIA)

13.1 ดำเนินการตามหลักเกณฑ์วิธีการและแนวทางการศึกษาของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม และระเบียบที่เกี่ยวข้อง การศึกษาครอบคลุมถึงปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและคุณค่ารวม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรทางกายภาพ ชีวภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

ขั้นตอนการศึกษา EIA ประกอบด้วย 1) การศึกษาลักษณะกิจกรรมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา 2) การศึกษาสภาพแวดล้อมชุมชน ประกอบด้วยรวบรวมข้อมูลและการสำรวจภาคสนาม 3) การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยพิจารณากิจกรรมของโครงการในช่วงก่อสร้าง และดำเนินการที่จะมีผลกระทบต่อปัจจัยสิ่งแวดล้อมและสังคม 4) การเสนอมาตรการแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข ลด

และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ประเมินได้ว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา



13.2 ประเด็นสำคัญในการศึกษา EIA

- คุณภาพอากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน
- การคมนาคมขนส่ง
- สภาพเศรษฐกิจสังคมและชุมชน

- การโยกย้ายและเวนคืน
- แหล่งโบราณคดีประวัติศาสตร์
- ทัศนียภาพ

14. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ ตลอดจนการรับฟังความคิดเห็นข้อกังวล และข้อเสนอแนะเชิงพื้นที่เบื้องต้นจากกลุ่มผู้มีอำนาจหน้าที่บริหารจัดการเขตที่เกี่ยวข้องทั้ง 12 เขต ไม่ว่าจะเป็นเขตบางเขน เขตลาดพร้าว เขตห้วยขวาง เขตวังทองหลาง เขตบึงกุ่ม เขตบางกะปิ เขตวัฒนา เขตปทุมวัน เขตสาทร เขตบางรัก เขตคลองเตย เขตยานนาวา โดยการเข้าปรึกษาหารือผู้อำนวยการเขต หัวหน้าฝ่ายพัฒนาชุมชนและสวัสดิการสังคม หัวหน้าฝ่ายโยธา หัวหน้าฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสวัสดิการสังคมฯ แบบไม่เป็นทางการ ในเดือนกรกฎาคม นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมการปรึกษาหารือกับผู้มีส่วนได้เสีย อาทิ ผู้นำชุมชน ผู้นำทางความคิด ผู้อำนวยการโรงเรียน เจ้าของสถานประกอบการ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วยการปรึกษาแบบไม่เป็นทางการเช่นเดียวกับกลุ่มที่ 1 ในเดือนสิงหาคม โดยการเข้าพื้นที่โครงการจริงและมีเครื่องมือประชาสัมพันธ์โครงการเบื้องต้นเป็นแผนที่โครงการ

กิจกรรมการปรึกษาหารือชุมชนครั้งที่ 1 และ 2



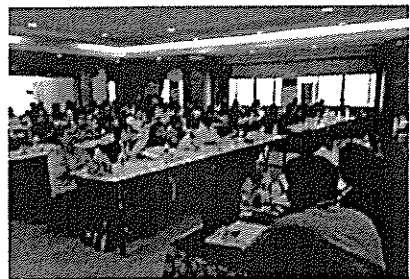
พระของวัดพระราม 9



อิหม่ามของมัสยิดย่านทองหล่อ



ผู้อำนวยการเขตลาดพร้าว



การประชุมประธานชุมชนในเขตลาดพร้าว



ผู้อำนวยการโรงเรียนปทุมคงคา



ประธานและประธานชุมชนเชื้อเพลิง

สำหรับการประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อประชาสัมพันธ์เปิดตัวโครงการอย่างเป็นทางการ ชี้แจงข้อมูล ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้ทราบ อาทิ ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา แนวทางและขั้นตอนการศึกษา
2. เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อกังวลใจ ข้อเสนอแนะเบื้องต้น และร่วมตรวจสอบผลการศึกษา
3. เพื่อแถลงข่าวประชาสัมพันธ์เปิดตัวโครงการ ให้สื่อมวลชนได้รับทราบภาพรวมการศึกษาโครงการ

อย่างไรก็ตาม การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 นี้ ได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายไว้ 200 คน ได้แก่ กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทั้งทางบวกและทางลบ ผู้นำชุมชน ผู้นำทางความคิด นักวิชาการ ตัวแทนหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตัวแทนหน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตัวแทนหน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ ตัวแทนองค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม ตัวแทนองค์กรพัฒนาเอกชน ตัวแทนสถาบันการศึกษา ตัวแทนศาสนสถาน ผู้ประกอบการ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ

ทั้งนี้กิจกรรมด้านการมีส่วนร่วมที่จะดำเนินการในครั้งต่อ ๆ ไปตลอดการศึกษาโครงการ มีดังนี้

- ปรีกษาหารือกับผู้มีส่วนได้เสีย (Dialogue)
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นชุมชน (Community Consultation)
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (Public Consultation #2)

15. ช่องทางการติดต่อสื่อสารและแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม

หลังจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 นี้แล้ว ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกคน ทุกภาคส่วนและผู้สนใจ สามารถร่วมแสดงความคิดเห็น ร่วมเสนอแนะเพิ่มเติม และร่วมติดตามตรวจสอบความก้าวหน้าของ โครงการ ผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังนี้

1) กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

อาคารเดอะปณธ์ ชั้น 3 เลขที่ 125 ถ.คลองลำเจียก แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร
10230 โทรศัพท์ 0 – 2943 – 9600 – 10 ต่อ 1338 โทรสาร 0 – 2943 - 9614

2) เว็บไซต์โครงการ www.bangkokgreyline.com