

โครงการ	รายการค่าใช้จ่ายโครงการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบบริ้ง - สมุทรปราการ
หน่วยงาน	สำนักงานระบบขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง
ปีงบประมาณ	พ.ศ. 2570

1. หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานครได้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครแก่ประชาชน เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ ในปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครที่ให้บริการแล้ว ได้แก่ ส่วนเส้นทางหลัก (ส่วนสัมปทาน) จำนวน 24 สถานี ระยะทาง ๒๓.๕ กิโลเมตร ซึ่งกรุงเทพมหานครให้สัมปทานแก่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระยะเวลา 30 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542-2572 และส่วนต่อขยายที่ 1 จำนวน 11 สถานี ระยะทาง 12.75 กิโลเมตร ซึ่งกรุงเทพมหานครได้จ้างบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ ต่อมา ในปี พ.ศ. 2551 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบบริ้ง-สมุทรปราการ (ส่วนต่อขยายที่ 2) แล้วเสร็จบางส่วน และในปี พ.ศ.2558 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติมอบให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการส่วนต่อขยายที่ 2 และกรุงเทพมหานครได้มอบหมายบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เป็นผู้ติดตั้งงานระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) และบริหารจัดการเดินรถ ตามบันทึกข้อตกลงการมอบหมายกิจการในอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานครโครงการระบบขนส่งมวลชน สายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบบริ้ง-สมุทรปราการ ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2559 ต่อมาในปี พ.ศ.2562 หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีคำสั่งที่ 3/2562 ลงวันที่ 11 เมษายน 2562 เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (คำสั่ง คสช.) เพื่อให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายที่ 1 และส่วนต่อขยายที่ 2 สามารถเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนและมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่ไม่เป็นภาระแก่ประชาชน ซึ่งกรุงเทพมหานครได้ดำเนินการตามคำสั่งโดยคณะกรรมการตามคำสั่งฯ ได้เจรจากับผู้รับสัมปทานรายเดิม(บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์อื่นเพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการ และกำหนดหนึ่งในเงื่อนไขให้ทางเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบส่วนต่างของค่าจ้างเดินรถฯ ของโครงการส่วนต่อขยายที่ 1 และส่วนต่อขยายที่ 2 จากนั้นกรุงเทพมหานครได้เสนอต่อกระทรวงมหาดไทยเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ โดยเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรีตั้งแต่ พ.ศ. 2562-2566 แต่ปรากฏว่าเรื่องที่เสนอเข้าคณะรัฐมนตรียังไม่ได้ข้อยุติ ทำให้บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้รับจ้างให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงประสบปัญหาทางการเงินจากการไม่ได้รับค่าจ้างเต็มจำนวน และฟ้องกรุงเทพมหานครต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้ชำระค่าจ้างเดินรถฯ ในส่วนที่ค้างชำระ โดยฟ้องครั้งแรกในปี พ.ศ.2564 เป็นค่าจ้างเดินรถฯ ส่วนต่อขยายที่ 1 ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2562 ถึงพฤษภาคม 2564 และส่วนต่อขยายที่ 2 ตั้งแต่เดือนเมษายน 2560 ถึงพฤษภาคม 2564 และฟ้องครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ.2565 เป็นค่าจ้างเดินรถฯ ส่วนต่อขยายที่ 1 และส่วนต่อขยายที่ 2 ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2564 ถึงตุลาคม 2565 ปัจจุบัน (ธันวาคม 2568) กรุงเทพมหานครได้ชำระค่าจ้างเดินรถฯ ส่วนที่ค้างชำระทั้งหมด

จนถึงเดือนสิงหาคม 2568 โดยใช้งบประมาณของกรุงเทพมหานครกว่า 46,000 ล้านบาท และชำระให้แก่บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2568

- 2 -

จากสถิติปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการโครงการส่วนต่อขยายที่ 2 มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี เช่น โครงการ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 18.4 กิโลเมตร ปริมาณผู้โดยสารในปี ๒๕67 โดยรวมเฉลี่ย 242,796 เที่ยวคนต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากปริมาณผู้โดยสารโดยรวมเฉลี่ยในปี ๒๕66 และโครงการช่วงแบริ่ง-เคหะสมุทรปราการ ระยะทาง 12.8 กิโลเมตร ปริมาณผู้โดยสารในปี 2567 โดยรวมเฉลี่ย 86,283 เที่ยวคนต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 จากปริมาณผู้โดยสารโดยรวมเฉลี่ยในปี 2566 และในปี 2569 คาดการณ์ว่าจะมีการเดินทางส่วนต่อขยายที่ 2 รวมเฉลี่ยประมาณ 338,951 เที่ยวคนต่อวัน ทั้งนี้ โครงการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ เป็นการดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงการมอบหมายฯ ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2559 ซึ่งข้อ 4.3 กำหนดให้บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด นำรายได้ค่าโดยสารมาชำระค่าใช้จ่ายของโครงการตามที่เกิดขึ้นจริง โดยหากรายได้ค่าโดยสาร ไม่เพียงพอที่จะชำระกรุงเทพมหานครจะอุดหนุนเงินมาชำระค่าใช้จ่ายของโครงการในส่วนที่ยังขาดอยู่ ซึ่งจากการดำเนินโครงการส่วนต่อขยาย 2 ที่ผ่านมาประสบภาวะขาดทุนและต้องใช้งบประมาณสนับสนุนส่วนที่ขาดปีละมากกว่า 5,000 ล้านบาท ประกอบกับการมอบหมายให้บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เป็นผู้บริหารจัดการโครงการตามบันทึกข้อตกลงการมอบหมายฯ มีระยะเวลามอบหมายจนถึงปี พ.ศ.2585 จึงต้องมีการจัดทำโครงการเพื่อขอจัดสรรงบประมาณไปชำระส่วนที่ขาดของโครงการฯ เพื่อนำไปชำระให้แก่บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด

2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อสนับสนุนการจัดสรรเงินสำหรับค่าจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนที่ขาดของโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการให้บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2569 ถึงเดือนสิงหาคม 2570 (รวม 11 เดือน)
2. เพื่อให้บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด สามารถบริหารจัดการภาระค่าจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงที่เกิดขึ้น การบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. เพื่อให้การให้บริการระบบขนส่งมวลชนดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่ติดปัญหาภาระทางการเงินจากการค้างชำระค่าจ้างเดินรถและซ่อมบำรุง

3. เป้าหมาย

เพื่อให้โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีงบประมาณเพียงพอรองรับค่าใช้จ่ายจากค่าจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงในแต่ละเดือน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามขอบเขตและเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาอย่างครบถ้วน

4. ลักษณะโครงการ

ประเภทโครงการ เป็นโครงการงานประจำ

สอดคล้องกับแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี ระยะที่ 3 (พ.ศ. ๒๕๖6 – ๒๕70) และแผนปฏิบัติราชการกรุงเทพมหานครประจำปี พ.ศ. 2570 และแผนปฏิบัติการประจำปี 2570 สำนักการจราจรและขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การเชื่อมโยงเมืองที่มีความคล่องตัวและระบบบริการสาธารณะแบบบูรณาการ ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๔ กรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง สะดวก ประหยัด การจราจรคล่องตัวและมีทางเลือก

เป้าประสงค์ที่ ๔.๔.๑ การพัฒนาและปรับปรุงระบบการเดินทางให้สามารถรองรับความต้องการของประชาชนได้
กลยุทธ์
ที่ ๔.๔.๑.๔ เชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางรางหลัก พัฒนาส่วนต่อขยายเพิ่มเติม หรือระบบขนส่งมวลชนทางรางขนาดรอง (รถไฟฟ้า)

- 3 -

นโยบายผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร 9 ดี 217 นโยบาย นโยบายที่ P๐๐8 รถไฟฟ้าสายสีเขียว ประชาชน
ต้องได้ประโยชน์สูงสุด ด้านที่ 1 เดินทางดี ประเด็นการพัฒนา 1.3 : ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและ
เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง

รูปแบบโครงการ เป็นโครงการขอจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อจัดสรรงบประมาณในการชำระ
ส่วนที่ขาดจากค่าใช้จ่ายการเดินระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ - คูคต และช่วง
สมุทรปราการให้แก่บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด

5. ระยะเวลาและสถานที่ดำเนินการ

5.1 ระยะเวลาโครงการ : 330 วัน (11 เดือน)

5.2 สถานที่ดำเนินการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ - คูคต และช่วง
บางรี - สมุทรปราการ

6. แผนปฏิบัติการ

โดยมีแผนปฏิบัติการ ดังตารางต่อไปนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน	งบประมาณปี 2569						งบประมาณปี 2570											
	เม.	พ.	มิ.	ก.	ส.	ก.ย.	ต.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.	ก.พ.	มี.	เม.	พ.	มิ.	ก.	ส.	ก.ย.
	ย.69	ค.	ย.	ค.	ค.	69	ค.	69	69	ค.	70	ค.	ย.	ค.	ย.	ค.	ค.	70
		69	69	69	69		69				70	70	70	70	70	70	70	
เตรียมการ																		
ขออนุมัติดำเนินการ																		
อนุมัติงบประมาณ																		
ชำระส่วนที่ขาดจาก ค่าใช้จ่ายการเดินรถ ฯ																		

7. งบประมาณที่ใช้ดำเนินการ

รายการค่าใช้จ่ายโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต
และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
ประมาณการค่าใช้จ่ายโครงการ

รายละเอียดรายการ	ระยะเวลาในการดำเนินงาน	รวมทั้งสิ้น	กฎหมายระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2570		
รวมงบประมาณทั้งสิ้น (บาท)	4,014,044,400.00	4,014,044,400.00	
1. งบประมาณในการชำระส่วนที่ ขาดจากค่าใช้จ่ายการเดินรถ	4,014,044,400.00	4,014,044,400.00	
รวม	4,014,044,400.00	4,014,044,400.00	

โดยเบิกจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2570 ด้านเมืองและการพัฒนาเมือง
แผนงานจัดการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะ ผลผลิตระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบรายจ่ายอื่น รายการค่าใช้จ่ายโครงการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ จำนวนเงิน 4,014,044,400.00 บาท (สี่พันสี่แสนสี่หมื่นสี่พันสี่ร้อยบาทถ้วน)

- 4 -

โดยได้แนบเอกสารประกอบการพิจารณา ดังนี้

- บันทึกข้อตกลงการมอบหมายกิจการให้อำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่าง กรุงเทพมหานคร กับ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2559
- หนังสือบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ที่ กธ01/ร

8. ความเสี่ยงของโครงการและแนวทางการบริหารความเสี่ยง

	การประเมินความเสี่ยง	
ความเสี่ยง		แนวทางการบริหารความเสี่ยง

	โอกาสที่จะเกิด	ผลกระทบ	ระดับของความเสียหาย	
การจัดสรรงบประมาณล่าช้ากว่ากรอบเวลาที่กำหนด ส่งผลให้การชำระส่วนที่ขาดให้บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ไม่เป็นไปตามกำหนด	4	5	สูงมาก	1. จัดทำแผนงานขอจัดสรรงบประมาณอย่างชัดเจน 2. ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด เพื่อลดระยะเวลาในการพิจารณา 3. ติดตามความคืบหน้าการอนุมัติ และแจ้งเตือนล่วงหน้าเมื่อมีความเสี่ยงต่อความล่าช้า

9. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ลดภาระค่าใช้จ่ายอันอาจเกิดจากดอกเบี้ยการค้างชำระค่าจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยสนับสนุนการใช้งบประมาณอย่างคุ้มค่าและโปร่งใส ตลอดจนช่วยเสริมสร้างระบบขนส่งสาธารณะที่มีความน่าเชื่อถือ สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นของประชาชนได้อย่างเหมาะสม พร้อมทั้งช่วยให้การบริหารจัดการมีความเป็นระบบและสนับสนุนการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

10. การติดตามประเมินผล

10.1 ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ประเภทตัวชี้วัด	วิธีการคำนวณ/เครื่องมือในการใช้วัด	ระยะเวลา
ความถูกต้องครบถ้วนของข้อมูลรายได้ - ค่าใช้จ่ายที่ใช้ประกอบการจัดทำประมาณการส่วนที่ขาด	ถูกต้องและครบถ้วน ไม่น้อยกว่า 95% ของข้อมูลที่ต้องจัดส่ง	กระบวนการ	$\left(\frac{\text{ข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วน}}{\text{ข้อมูลที่ต้องจัดส่งทั้งหมด}} \right) \times 100$	รายเดือน

10.2 การติดตามความก้าวหน้า

ติดตามการจัดส่งข้อมูลรายได้ - ค่าใช้จ่ายจากบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เป็นรายเดือน ตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนของข้อมูลเทียบกับแบบฟอร์มที่กำหนด และรายงานผลการติดตามต่อผู้บริหารอย่างต่อเนื่อง

10.3 การประเมินผลโครงการ

ประเมินผลโครงการจากสัดส่วนข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเมื่อเทียบกับข้อมูลที่ต้องจัดส่งทั้งหมด วิเคราะห์สาเหตุของข้อมูลที่คลาดเคลื่อน เพื่อนำไปปรับปรุงกระบวนการจัดทำประมาณการส่วนที่ขาดและการบริหารงบประมาณในปีต่อไป

ลงชื่อ.....ผู้เสนอโครงการ

ลงชื่อ.....ผู้อนุมัติโครงการ