

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0805.2 / 125



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพ 10100

28 พฤษภาคม 2547

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานี
รับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร 0202/ว(ล)6254 ลงวันที่ 23 พฤษภาคม 2537
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร 0202/ว (ล) 8147 ลงวันที่ 30 มิถุนายน 2537
3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร 0504/4590 ลงวันที่ 25 มีนาคม 2547

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ที่ นร (สกก.) 115 / 214 ลงวันที่ 15 กันยายน 2546
2. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ที่ นร (สกก.) 115 / ว 252 ลงวันที่ 27 ตุลาคม 2546
3. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ที่ นร (สกก.) 115 / ว 265 ลงวันที่ 18 พฤศจิกายน 2546
4. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/2822/2547 ลงวันที่ 27 พฤษภาคม 2547
5. สำเนาหนังสือของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาของการรถไฟฯ สำหรับงานสำรวจและออกแบบ
รายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานี
รับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ที่ AIRLINK-052-1/2547 ลงวันที่ 25 พฤษภาคม
2547
6. ร่างมติคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 11/2547 เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2547 วาระที่ 4.12
เรื่อง การขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

/ ตามที่....

ตามที่ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี ได้แสดงความกังวลถึงความล่าช้าในการดำเนินงานโครงการหลัก 2 โครงการในการเตรียมรับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มมากขึ้นจากการเปิดให้บริการของสนามบินสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนโดยรถไฟฟ้า (Airport Link) โดย Check-in ที่ City Air Terminal ที่มีกระแสไปสู่อำเภอสุวรรณภูมิ และได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมไปหาทางเร่งรัดการดำเนินงานในขั้นตอนต่างๆ ให้กระชับยิ่งขึ้น เพื่อให้โครงการดังกล่าวแล้วเสร็จโดยเร็ว กระทรวงคมนาคมได้ทำการศึกษหาแนวทางดำเนินการแล้ว จึงนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามรายละเอียดต่อไปนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทก.) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 3/2546 เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2546 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ใช้งบประมาณที่ได้รับแล้วในปีงบประมาณ 2546 ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายพญาไท-มีนบุรี-สนามบินสุวรรณภูมิ ในวงเงิน 20 ล้านบาท ซึ่งเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

1.2 คณะรัฐมนตรี(ครม.)ได้มีมติเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2546 อนุมัติตามมติ กทก. ตามข้อ 1.1 เรื่องการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายพญาไท-มีนบุรี-สุวรรณภูมิ โดยให้เร่งดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 โดยเร็ว โดยให้หารือกับรองนายกรัฐมนตรี (นายวิญญู เครืองาม) เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการตาม พรบ.ดังกล่าว ตามความเหมาะสมและจำเป็น สำหรับรูปแบบการร่วมลงทุนของเอกชนรวมทั้งระดมทุน ให้ กทก. รับไปพิจารณาโดยเร็ว ทั้งนี้ แนวทางต่างๆ ที่อาจทำได้ เช่น การให้สัมปทาน หรือการให้เอกชนก่อสร้างและรัฐใช้แหล่งเงินกองทุนเข้าไปบริหาร โดยถือหน่วยลงทุนและมีการจำหน่ายในตลาดหลักทรัพย์ เป็นต้น รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

1.3 รฟท. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AEC/TEC/PCI ให้เป็นที่ปรึกษาในงานศึกษาวิเคราะห์ ทบทวน ปรับปรุง การศึกษาความเหมาะสมของโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในวงเงิน 21,132,000 บาท

1.4 กทก. ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 4/2546 เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2546 อนุมัติให้ รฟท. ทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมือง โดย ครม. ได้มีมติในการประชุม เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2546 รับทราบผลการประชุม กทก. ข้างต้น รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

1.5 รฟท. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ABC/TEC/DC ให้เป็นที่ปรึกษาเพื่อทำการสำรวจ และออกแบบรายละเอียดโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2547 ในวงเงิน 291,040,000 บาท ซึ่งกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาฯ ได้ส่งรายงานการสำรวจและแบบเบื้องต้นให้ รฟท. แล้ว เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2546

1.6 ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน โดยกำหนดให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจะต้องสร้างเป็นระบบใต้ดินในพื้นที่ส่วนกลาง ภายในบริเวณ 25 ตารางกิโลเมตร และควรเป็นระบบใต้ดินในบริเวณพื้นที่ 87 ตารางกิโลเมตร ภายในขอบเขตถนนวงแหวนรอบใน(ถนนรัชดาภิเษก) รายละเอียดตามอ้างอิง 1

1.7 ครม. ได้มีมติต่อเนื่องเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน โดยรับทราบปัญหาและอุปสรรคเชิงเทคนิคของ โครงการสัมปทานระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานครและการใช้ประโยชน์ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (โครงการโฮปเวลล์) ในการปฏิบัติตามมติ ครม. ตามข้อ 1.6 จึงให้ กระทรวงคมนาคม (การรถไฟฯ) ยังคงถือปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาสัมปทานเดิมของโครงการโฮปเวลล์ที่เป็นระบบขนส่งทางยกระดับทั้งหมดตามที่ได้ลงนามไปแล้ว รายละเอียดตามอ้างอิง 2

2. ข้อเท็จจริง

2.1. กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟท. เพื่อขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยมีข้อสรุปดังนี้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย 4)

2.1.1 คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ 4/2547 เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2547 ได้มีมติเห็นชอบผลการศึกษา วิเคราะห์ ทบทวน ปรับปรุง การศึกษาความเหมาะสมของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสาระของรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Final EIA Report) โดยมีเงื่อนไขให้ รฟท. รับข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตอื่นใดเพิ่มเติม (หากมี) จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายงานข้างต้นทั้งสองฉบับให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

2.1.2 รฟท. ได้นำเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2547 และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและโครงการร่วมกับเอกชน ด้านการคมนาคม ได้ประชุมพิจารณาเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2547 ปรากฏว่าคณะกรรมการฯ ยังไม่สามารถเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ โดยมี

/ ประเด็น.....

ประเด็นพิจารณาที่สำคัญประการหนึ่ง คือ ผลการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการฯ ซึ่ง ที่ปรึกษาได้เสนอให้ระบบขนส่งทางรถไฟตามโครงการนี้เป็นระบบทางรถไฟยกระดับตลอดสายทาง (ยกเว้นในส่วนของการสถานีรถไฟใต้ดินสุวรรณภูมิ) รวมถึงโครงสร้างทางรถไฟยกระดับที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ส่วนกลางและพื้นที่ชั้นในของ กทม. ในอนาคตด้วย ซึ่งไม่สอดคล้องกับมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน

2.1.3 การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 ได้มีมติเห็นชอบการพัฒนาโครงข่ายในภาพรวมของระบบขนส่งมวลชนระบบราง ระยะทางรวม 291 กม. ภายใต้แผนการดำเนินงานช่วงระยะเวลา 6 ปีข้างหน้า ในกรอบ วงเงินลงทุน 446,677 ล้านบาท (ที่ราคาปัจจุบัน พ.ศ. 2547) ขอบเขตของโครงข่ายฯ ดังกล่าวได้รวมถึงการสนับสนุนให้ดำเนินโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของ รฟท. จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ สายสีแดง ช่วงพญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ ระยะทางประมาณ 28.7 กม. และสายสีแดง ช่วงรังสิต-บางซื่อ-พญาไท ระยะทางประมาณ 28.8 กม. ให้เชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนต่อเนื่องถึงกัน และ ครม. ได้มีมติรับทราบผลการประชุม คจร. ดังกล่าวเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2547 รายละเอียดตามข้อ 3

2.1.4 กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาของ รฟท. สำหรับงานสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ได้ส่งมอบรายงานการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design Report) ต่อ รฟท. เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2547 พร้อมเอกสารประกอบเกี่ยวกับประมาณการราคาก่อสร้างโครงการในเบื้องต้น (ที่อ้างอิงจากแบบเบื้องต้นดังกล่าว) ซึ่งคิดเป็นมูลค่าโครงการรวม 30,000 ล้านบาท ทั้งนี้ได้รวมมูลค่างานตัวอาคารสถานีรถไฟใต้ดิน อาคารผู้โดยสารที่สนามบินสุวรรณภูมิ จำนวน 576 ล้านบาท และงานอุโมงค์ลอดใต้อาคารโรงแรมสุวรรณภูมิ และอาคารจอดรถเพื่อไปยังสถานีรถไฟใต้อาคารอีก 3,389.771 ล้านบาท พร้อมค่าควบคุมงานก่อสร้าง 99.911 ล้านบาท ซึ่งรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 4,082.937 ล้านบาท ที่ต้องนำส่งคืนให้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ที่ได้ออกเงินงานดังกล่าวแล้วต่อไป รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 5

2.1.5 ที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฟ้า ครั้งที่ 11/2547 เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2547 ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงิน 30,000 ล้านบาท โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมด และให้ รฟท. นำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณารายงานเสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามลำดับขั้นตอน รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 6

2.2 รฟท. จึงเสนอประเด็นประกอบการพิจารณาดังนี้

2.2.1 เพื่อการสนับสนุนต่อการพัฒนาและการก่อสร้างโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนแบบรางสำหรับกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล ตลอดจนรองรับส่งเสริมศักยภาพของท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิที่จะเปิดในปลายปี พ.ศ. 2548 อย่างจริงจังและเป็นเอกภาพ รฟท. จึงเห็นควรเสนอขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่ง ผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท (รวมอุโมงค์และสถานีใต้อาคารผู้โดยสารที่สุวรรณภูมิ 4,082.937 ล้านบาท) โดยมีสัดส่วนของอุปกรณ์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ (Import Content) ประมาณร้อยละ 55 ผลตอบแทนเชิงเศรษฐกิจประมาณร้อยละ 22.4 ผลตอบแทนเชิงการเงินประมาณร้อยละ 7.4 ใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 30 เดือน และระยะเวลาทดสอบระบบประมาณ 6 เดือน

2.2.2 เพื่อให้โครงการแล้วเสร็จสมบูรณ์สอดคล้องทันกับกำหนดการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงเห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องใช้วิธีการว่าจ้างเอกชนเข้าทำการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟฯ ดังกล่าวทั้งหมดตั้งแต่งานโครงสร้างพื้นฐาน งานโยธา งานระบบ งานจัดหาขบวนรถ และงานสนับสนุนอื่นๆ เป็นเงินรวม 30,000 ล้านบาท โดยเอกชนจะได้รับค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมดภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนรูปแบบของผู้ประกอบการเดินรถและการบำรุงรักษาระบบฯ ควรให้ รฟท. ดำเนินการหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ไปพร้อมกันกับการก่อสร้าง โดยมีเงื่อนไขว่าผู้เข้าร่วมลงทุนต้องรับภาระค่าใช้จ่ายด้านการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟฯ และค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งหมด ในขณะที่ผู้เข้าร่วมลงทุนจะได้รับสิทธิการบริหารจัดการผลประโยชน์ที่เกิดจากการเก็บค่าโดยสารของระบบขนส่งทางรถไฟฯ และได้รับสิทธิในการบริหารที่สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง พร้อมทั้งการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของพื้นที่บริเวณสถานี เป็นช่วงระยะเวลาหนึ่งตามแต่ละตกลงกัน

2.2.3 แม้ตามสัญญาว่าจ้างบริการที่ปรึกษา สำหรับงานสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ได้กำหนดวันแล้วเสร็จ (เมื่อส่งมอบรายงาน Final Design) ในวันที่ 10 ตุลาคม 2547 เพื่อเป็นการเร่งรัดการดำเนินงานของโครงการให้สอดคล้องกับแผนเปิดบริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การรถไฟฯ ได้ตรวจสอบความคืบหน้าของที่ปรึกษาในสัญญาว่าจ้างสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการนี้ พบว่าในกำหนดส่งมอบแบบรายละเอียดฉบับร่าง (Draft Final Design) ในวันที่ 10 กรกฎาคม 2547 นี้ ที่ปรึกษาสามารถออกแบบในรายละเอียดของทุกระบบงาน กล่าวคือ โครงสร้างเส้นทาง อาคารสถานี ระบบไฟฟ้า เครื่องกล อาณัติสัญญาณ และข้อกำหนดขบวนรถครบถ้วนตามข้อกำหนดในสัญญาแล้ว เว้นแต่่างานโยธาของเส้นทางและสถานีนั้น ยังคงค้างรายละเอียดในส่วนที่จะสัมพันธ์กับงานอื่น เช่น การต่อเชื่อมของตัวสถานีกับอาคาร โรงแรมท่าอากาศยาน การทบทวนด้าน Safety Audit ของตัวสถานี และรายละเอียด

/ ปลีกย่อย.....

ปลีกย่อยที่จะต่อเชื่อมกันระหว่างโครงสร้างหลักต่างๆ ซึ่งไม่เป็นสาระสำคัญของการประเมินราคา กล่าวคือ ผู้เสนอราคาที่มีประสบการณ์อย่างคึกกับงานก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนดังเช่นโครงการนี้จะสามารถประเมินราคาของโครงการนี้ได้จากแบบรายละเอียดระดับนี้ได้ โดยสามารถประกันราคาต่อหน่วยของบัญชีรายการงานและวัสดุได้ อีกทั้งสามารถประกันราคาสูงสุดของโครงการได้ โดยสามารถรองรับรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ขาดเหลือที่จะตามมาภายในกำหนดสัญญาว่าจ้างออกแบบฯ ภายใน 10 ตุลาคม 2547 ได้ จึงสามารถที่จะใช้แบบรายละเอียดฉบับร่างที่จะส่งมอบในวันที่ 10 กรกฎาคม 2547 ในการประกวดราคาได้เลย โดยผู้เสนอราคาจะสามารถประกันราคาต่อหน่วยงาน (Unit Rate) ตามบัญชีวัสดุ และสามารถประกันราคาสูงสุด (Guaranteed Maximum Price) ของโครงการได้ การนี้จะสามารถร่นเวลาในการหาผู้รับเหมาลงได้ไม่น้อยกว่า 4 เดือน และจะได้ระดับงานเดียวกันกับการขอให้แบบรายละเอียดขั้นสุดท้ายแล้วเสร็จ ภายหลังจากที่ที่ปรึกษาได้จัดส่งแบบรายละเอียดฉบับร่าง พร้อมเอกสารประกวดราคฉบับร่างต่อการรถไฟฟ้า ในวันที่ 10 ก.ค. 2547 เรียบร้อยแล้ว ที่ปรึกษายังคงต้องปฏิบัติงานหรือดำเนินการต่อไปให้ครบถ้วน ภายใตกรอบแห่งสัญญาว่าจ้างฯ และให้จัดส่งแบบรายละเอียดฉบับสุดท้าย ก่อนหรือภายในวันที่ 10 ตุลาคม 2547 ตามที่ระบุในสัญญาว่าจ้างฯ ทั้งนี้ รายละเอียดจากการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมสาระจากฉบับร่างมาเป็นฉบับสุดท้ายจะต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบคือสาระสำคัญหรืออย่างมีนัยสำคัญต่อการประกวดราคาที่กำลังดำเนินการอยู่ขณะนั้นๆ หรือที่ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นไปแล้ว ตลอดจนกำหนดให้ผู้ที่ได้รับการคัดเลือกจากการประกวดราคาก่อสร้างโครงการนี้ ต้องรับและนำแบบรายละเอียดฉบับสุดท้ายและเอกสารประกวดราคฉบับสุดท้ายไปปฏิบัติต่อไป โดยไม่มีเงื่อนไขใดๆ

2.2.4 ในการดำเนินโครงการฯ ตามแนวทางที่เสนอไว้ข้างต้น รฟท. จะต้องรายงานเสนอเรื่องนี้ต่อต้นสังกัดตามลำดับชั้นจนเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เพื่อขอยกเว้นการปฏิบัติหรือดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรจะกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน โดยมีเหตุผลและความจำเป็น ดังนี้

- เพื่อให้สอดคล้องกับงบประมาณค่าลงทุน โครงการและผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ
- ขนาดของโครงสร้างทางรถไฟยกระดับที่จะก่อสร้างตามโครงการนี้ มีขนาดเล็กกว่าโครงสร้างของโครงการโฮปเวลต์ในอดีตมาก และทั้งหมดจะก่อสร้างบนเขตที่ดินปัจจุบันของ รฟท. โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินแต่อย่างใด (ในพื้นที่ที่มีมติ ครม. ใช้บังคับอยู่)
- ได้เคยมีมติ ครม. เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2537 ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟฟ้า) ยังคงถือปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาสัมปทานเดิมของโครงการ โฮปเวลต์ที่เป็นระบบขนส่งทางยกระดับทั้งหมดตามที่ได้ลงนามไปแล้ว
- การก่อสร้างโครงสร้างเป็นระบบรถไฟใต้ดิน ถึงแม้ว่า จะสร้างเป็นแบบช่องเปิด (Open Trench) ก็จะไม่สามารถกระทำได้หรือทำได้ยาก โดยที่มีข้อจำกัดและปัญหาอุปสรรคเป็นอย่างมาก เพราะจะ

ติดขัดกับส่วนของโครงสร้างของระบบขนส่งอื่นๆ ที่มีอยู่แล้ว

จึงเห็นสมควรขออนุมัติยกเว้นการปฏิบัติหรือดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 โดยให้ รฟท. สามารถก่อสร้างเป็นทางยกระดับได้ทั้งหมดในพื้นที่โครงการ

3. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ให้ความเห็นชอบให้ รฟท.

3.1 ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและ สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท ทั้งนี้รวมมูลค่างานก่อสร้างตัว อาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 4,082.937 ล้านบาท ที่จะต้องนำ ส่งคืน บทม. ไว้ด้วยแล้ว โดยใช้แบบรายละเอียดฉบับร่างและเอกสารประกวดราคฉบับร่าง ซึ่งมีสาระสำคัญที่ ชัดเจนและเพียงพอสำหรับการประกวดราคา โดยผู้เสนอราคาจะสามารถประกันราคาต่อหน่วยงาน (Unit Rate) ตามบัญชีวัสดุ และสามารถประกันราคาสูงสุด (Guaranteed Maximum Price) ของโครงการได้ ตลอดจนกำหนดให้ผู้ที่ได้รับการคัดเลือกจากการประกวดราคาก่อสร้างโครงการนี้ ต้องรับและนำแบบ รายละเอียดฉบับสุดท้ายและเอกสารประกวดราคฉบับสุดท้ายไปปฏิบัติต่อไป โดยไม่มีเงื่อนไขใดๆ

3.2 ดำเนินการว่าจ้างเอกชนเข้าทำการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟฯ ในวงเงินรวม 25,917.063 ล้านบาท และนำส่งคืน บทม. จำนวน 4,082.937 ล้านบาทโดยเอกชน จะได้รับค่าก่อสร้างและ ค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมด ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ

3.3 สามารถลงนามในสัญญาว่าจ้างเอกชนเข้าทำการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทาง รถไฟฯ โดยที่ยังไม่มีเงินเป็นค่าใช้จ่ายโครงการฯ ได้

3.4 เนื่องจากโครงการนี้ได้รับมติจาก กทก. ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2546 วันที่ 28 กรกฎาคม 2546 ให้เร่งดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการ ของรัฐ พ.ศ. 2535 โดยเร็ว แต่เหตุที่โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายในภาพรวมของระบบขนส่งมวลชน ระบบราง ระยะทางรวม 291 กม. ภายใต้แผนการดำเนินงานช่วงระยะเวลา 6 ปีข้างหน้า ในกรอบวงเงินลงทุน 446,677 ล้านบาท ที่ กจร. ได้ให้ความเห็นชอบแล้วในการประชุมครั้งที่ 1/2547 วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 และ ขณะนี้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังกำลังอยู่ระหว่างการพิจารณารูปแบบการระดมแหล่งเงินลงทุน ของโครงการทั้งระบบ เพื่อเสนอขอรับความเห็นชอบจาก กจร. และ ครม. ต่อไป ซึ่งก็จะได้จัดสรรเงินส่วน 30,000 ล้านบาทนี้และค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนให้แก่เอกชน และ บทม.ต่อไป อนึ่งหากเมื่อถึง

/ กำหนด.....

กำหนดแล้วเสร็จของโครงการแล้ว ยังไม่สามารถหาข้อยุติของรูปแบบการระดมทุนดังกล่าวได้ ขอให้รัฐบาล
อนุมัติให้ รฟท. หาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมโดยความเห็นชอบจากกระทรวงการคลังเพื่อนำมาชำระค่าก่อสร้าง
และค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนให้แก่เอกชนต่อไป

3.5 ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟท.
ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยให้ยกเว้นการปฏิบัติหรือดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม
2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน โดยอาศัยแนวทางการ
พิจารณาตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน
(รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ

(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อนุสรณ์เพื่อเสนอ ดร. พินิจ

10. ————

(นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา)

รองนายกรัฐมนตรี

31 พ.ค. 47

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร 0 2215 4099

โทรสาร 0 2215 4099

เรียน พลเอกสุรยุทธ์ (พลเอกสุรยุทธ์ มหาวงศ์
ม.ค.)

เพื่อโปรดฯ พ.ร.บ. 191/2550 กรม.

พ.ร.บ. ก.อ.อ.อ.อ.อ. 1 พ.ค. 47

ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 พ.ค. 47
ได้ขอให้ ส.ส.ร., ก.อ., ท.อ. หรือ ส.อ. 191/2550
นับต่อไปแล้ว

2. 10. 47

(นายบรรศักดิ์ อูวรรณโณ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2547

4.12 เรื่องโครงการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผู้ว่าการในฐานะเลขานุการ เสนอให้ที่ประชุมทราบเรื่องตามระเบียบวาระ 4.12 ตามรายงานของการรถไฟฯ ที่ 1/2741/2547 ลงวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2547 ดังนี้.-

เรื่องเดิม

1. การรถไฟฯ ได้รายงานผลการศึกษา วิเคราะห์ ทบทวน ปรับปรุง การศึกษาความเหมาะสมของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Review on Feasibility Study of the Airport Rail Link Project) เสนอต่อ คกร. ครั้งที่ 4/2547 เมื่อ 17 ก.พ. 2547 ทั้งนี้ เป็นการดำเนินงานต่อเนื่องจากมติ คกร. ดังอ้างถึง โดยการรถไฟฯ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AEC ให้เป็นที่ปรึกษาในการศึกษาทบทวนโครงการฯ ดังกล่าวในวงเงิน 21,132,000 บาท ใช้ประมาณแผ่นดิน (ตามมติเห็นชอบของคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทก.) ครั้งที่ กทก.3/2546 เมื่อ 28 ก.ค. 2546 มี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีเป็นประธานในที่ประชุม (พร้อมมีมติให้เร่งรัดดำเนินการตามพระราชบัญญัติให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535) และมติอนุมัติตามลำดับของคณะรัฐมนตรี เมื่อ 23 ก.ย. 2546) ในการนี้ ที่ประชุม คกร. ได้มีมติเห็นชอบผลการศึกษาทบทวนข้างต้นตามสาระของรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Final EIA Report) ดังที่เสนอ (สาระสำคัญของผลการศึกษาทบทวนฯ ปรากฏดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 1) โดยมีเงื่อนไขให้การรถไฟฯ รับซื้อที่ดิน ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตอื่นใดเพิ่มเติม (หากมี) จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายงานข้างต้นทั้งสองฉบับให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

2. การรถไฟฯ ได้ส่งมอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมเอกสารประกอบต่างๆ (Final EIA Report) ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แล้ว เมื่อวันที่ 31 มี.ค. 2547 เพื่อขอให้พิจารณารายงานเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณาต่อไปตามลำดับขั้นตอน และต่อมา สผ. ได้มีหนังสือแจ้งการรถไฟฯ ขอเชิญไปประชุมชี้แจงโครงการนี้ต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชน (คชก.) ด้านการคมนาคม (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 3) ขณะนี้ เรื่องอยู่ในระหว่างพิจารณาดำเนินการของ สผ. และ คชก.

3. อนึ่ง การรถไฟฯ ได้เตรียมความพร้อมในการดำเนินโครงการ โดยเร่งดำเนินการในขั้นตอนถัดมา กล่าวคือ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาอีกกลุ่มหนึ่ง ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัทไทยเอ็นอีเอเอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนเซ็ป จำกัด ให้ทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงิน 291,040,000 บาท เมื่อวันที่ 5 ก.พ. 2547 โดยใช้ประมาณ

แผ่นดิน (ตามมติเห็นชอบของคณะกรรมการ กทก. ครั้งที่ กทก.4/2546 เมื่อ 15 ต.ค. 2546 และมติอนุมัติของ
คณะรัฐมนตรี เมื่อ 11 พ.ย. 2546 ตามลำดับ) ความคืบหน้าถึงปัจจุบัน ที่ปรึกษาได้ส่งมอบรายงานการสำรวจ
และออกแบบเบื้องต้น พร้อมเอกสารประกอบ (Preliminary Design Reports) รวม 7 เล่ม ต่อการรถไฟฟ้า แล้วเมื่อ
วันที่ 10 พ.ค. 2547 ขณะนี้ อยู่ในระหว่างการพิจารณาของการรถไฟฟ้า และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 6)

ข้อเท็จจริง

1. คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 ก.พ. 2547 มี
ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีเป็นประธานในที่ประชุม ได้มีมติเห็นชอบการพัฒนาโครงข่ายในภาพรวมของระบบ
ขนส่งมวลชนแบบราง ระยะทางรวม 291 กม. ภายใต้แผนการดำเนินงานช่วงระยะเวลา 6 ปีข้างหน้า และใน
กรอบวงเงินลงทุน 446,677 ล้านบาท (ที่ราคาปัจจุบัน พ.ศ. 2547) ซึ่งขอบเขตของโครงข่ายฯ ดังกล่าวได้รวมถึง
การสนับสนุนให้ดำเนินโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า สายสีแดง (ในส่วนที่การรถไฟฟ้า รับผิดชอบดูแล)
จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ สายสีแดง ช่วง พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ ระยะทางประมาณ 28.7 กม. และ สาย
สีแดง ช่วง รังสิต-บางซื่อ-พญาไท ระยะทางประมาณ 28.8 กม. ให้เชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอด
จนต่อเนื่องถึงกัน
2. ต่อมา ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 23 มี.ค. 2547 ได้มีมติรับทราบผลการประชุมของคณะ
กรรมการ คจร. ตามที่ได้เสนอไว้ ดังสาระที่กล่าวมาแล้วข้างต้นในข้อเท็จจริง 1(รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 3)
3. มติคณะกรรมการ กทก. ครั้งที่ 3/2546 เมื่อวันที่ 28 ก.ค. 2546 ได้เห็นชอบให้การรถไฟฟ้า ใช้งบ
ประมาณที่ได้รับไว้แล้วในปีงบประมาณ 2546 ทำการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการให้
เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้า สาย พญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ ในวงเงิน 20 ล้านบาท (ไม่รวม
ภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วย การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจ
การของรัฐ พ.ศ. 2535 ต่อไป (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 4)
4. คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 23 ก.ย. 2546 ได้ลงมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการ กทก. ครั้งที่
กทก.3/2546 (เมื่อ 28 ก.ค. 2546) เรื่องการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้า สาย พญาไท-มักกะสัน-
สุวรรณภูมิ โดยให้เร่งรัดดำเนินการตาม พระราชบัญญัติให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ
พ.ศ. 2535 โดยเร็ว โดยให้หารือกับรองนายกรัฐมนตรี (นายวิญญู เครืองาม) เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการตาม
พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ตามความเหมาะสมและจำเป็นด้วย สำหรับรูปแบบการร่วมลงทุนของเอกชน รวมทั้ง
การระดมทุนให้ กทก. รับไปพิจารณาโดยเร็ว ทั้งนี้ แนวทางต่างๆ ที่อาจทำได้ เช่น การให้สัมปทาน หรือการ
ให้เอกชนก่อสร้างและรัฐใช้แหล่งเงินจากกองทุนเข้าไปบริหาร โดยถือหน่วยลงทุนและมีการจำหน่ายในตลาด
หลักทรัพย์ เป็นต้น (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 5)
5. ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 พ.ค. 2537 ได้มีมติเกี่ยวกับพื้นที่ที่ต้องสร้างและที่ควรจะ
กำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน โดยได้กำหนดให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่ง
มวลชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ต้องสร้างเป็นระบบใต้ดินในบริเวณพื้นที่ส่วนกลาง ภายในบริเวณ 25 ตาราง

กิโลเมตร และควรเป็นระบบใต้ดินในบริเวณพื้นที่ 87 ตารางกิโลเมตร ภายในขอบเขตถนนวงแหวนรอบใน (ถนนรัชดาภิเษก) (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 7)

ข้อพิจารณา

1. แม้ว่า กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาของการรถไฟฟ้า ได้รายงานผลการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการฯ เกี่ยวกับรูปแบบการลงทุนไว้หลายกรณีทางเลือก โดยสรุปเสนอให้ภาครัฐเป็นผู้สนับสนุนค่าใช้จ่ายในส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานและค่าเวนคืนที่ดิน ได้แก่ งานโครงสร้างโยธา อาคารสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง งานติดตั้งและวางราง (Trackwork) เป็นเงินรวม 16,608 ล้านบาท (ที่ราคาปี พ.ศ. 2546) ซึ่งสอดคล้องกับมติ ครม. เมื่อ 23 ก.ย. 2546 และมติ กทท.3/2546 เมื่อ 28 ก.ค. 2546 เกี่ยวกับการให้ดำเนินโครงการตามแนวทางแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วย การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ก็ตาม การรถไฟฟ้า ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า เนื่องจากจะต้องหาวิธีการเร่งดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมินี้ ให้สอดคล้องทันกับกำหนดการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยคำนึงถึงขีดความสามารถด้านการเงินการคลังของรัฐในปัจจุบันที่เพิ่มพูนมั่นคงขึ้นมาก จึงสรุปว่า ภาครัฐควรจะเป็นผู้ลงทุนระบบขนส่งทางรถไฟ ดังกล่าวทั้งหมด ตั้งแต่ งานโยธา งานระบบ งานจัดหาขบวนรถ และงานอื่นๆ เป็นเงินรวม 29,000 ล้านบาท (ที่ราคา ปี พ.ศ. 2546) เพื่อให้สามารถเร่งดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จทันตามกำหนดเป้าหมาย ส่วนรูปแบบการเดินรถและการบำรุงรักษาระบบฯ นั้น รัฐอาจจะให้การรถไฟฟ้า เป็นผู้ดำเนินการเอง หรือจะจ้างภาคเอกชนเป็นผู้รับจ้างเดินรถ โดยแบ่งปันรายได้จากการประกอบการเดินรถมาสนับสนุนค่าใช้จ่ายเพื่อการนี้ อย่างใดอย่างหนึ่งก็ได้ ตามความเหมาะสม
2. ในการก่อสร้างดำเนินโครงการฯ การรถไฟฟ้า จะต้องรายงานเสนอเรื่องต่อต้นสังกัดตามขั้นตอนสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เพื่อขอยกเว้นการปฏิบัติหรือดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 23 ก.ย. 2546 เกี่ยวกับการกำหนดแนวทางดำเนินโครงการฯ นี้ ให้เป็นไปตามนัยแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วย การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 และขอยกเว้นการปฏิบัติหรือดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 พ.ค. 2537 เกี่ยวกับการกำหนดให้ระบบรถไฟฟ้ามหานครซึ่งจะเกิดขึ้นในอนาคต ต้องสร้างเป็นแบบระบบใต้ดิน ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับงบประมาณค่าลงทุนและผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ
3. โดยที่เป็นนโยบายระดับสูงของรัฐ (ดังปรากฏในข้อเท็จจริงข้างต้น) ที่ประสงค์ให้การสนับสนุนต่อการพัฒนาและการก่อสร้างโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนแบบราง สำหรับกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล ตลอดจนรองรับส่งเสริมศักยภาพของท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิอย่างจริงจังและเป็นเอกภาพ ประกอบกับการรถไฟฟ้า ได้มีการเตรียมความพร้อมในการดำเนินงานรองรับตามเรื่องนี้ อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา อีกทั้งเป็นการเร่งดำเนินงานตามภารกิจให้รองรับสัมพันธ์กับเป้าหมายของชาติ ในการเปิดใช้ท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิในปลายปี พ.ศ. 2548 ที่จะถึงนี้ และสอดคล้องกับระดับความหนาแน่นของปริมาณการจราจรเข้าและออกที่ท่าอากาศยานฯ ตามการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของชาติ ดังนั้น การรถไฟฟ้า จึงเห็นควรเสนอขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงิน 29,000 ล้านบาท ใช้ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างประมาณ 3 ปี (โดยมี

สาระสำคัญ จากผลการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการฯ และจากการสำรวจออกแบบรายละเอียดของโครงการ (ซึ่งที่ปรึกษาอีกชุดหนึ่งของการรถไฟฟ้า กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน) ดังต่อไปนี้

1. วงเงินก่อสร้างตามโครงการ เป็นเงิน 29,000 ล้านบาท (ราคาปี พ.ศ. 2546)
2. สัดส่วนของอุปกรณ์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ (Import Content) ประมาณร้อยละ 55
3. ผลตอบแทนเชิงเศรษฐกิจประมาณร้อยละ 22.4
4. ผลตอบแทนเชิงการเงินประมาณร้อยละ 7.4
5. ใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี (หรือประมาณ 30-36 เดือน ช่วงปี พ.ศ. 2548-2550)
6. รัฐควรจะเป็นผู้ลงทุนระบบขนส่งทางรถไฟ ดังกล่าวทั้งหมด ตั้งแต่งานโยธา งานระบบ งานจัดหาขบวนรถ และงานสนับสนุนอื่นๆ เป็นเงินรวม 29,000 ล้านบาท (ราคาปี พ.ศ. 2546) โดยใช้งบประมาณแผ่นดินเป็นหลัก เพื่อให้สามารถเร่งดำเนินโครงการนี้ให้แล้วเสร็จทันตามกำหนดเป้าหมาย ส่วนรูปแบบของผู้ประกอบการเดินรถและการบำรุงรักษาระบบฯ ในอนาคตนั้น รัฐอาจจะให้การรถไฟฟ้า เป็นผู้ดำเนินการเอง หรือจะว่าจ้างให้ภาคเอกชนเป็นผู้รับจ้างเดินรถ ตามความเหมาะสมและความพร้อมของผู้ประกอบการในสถานการณ์นั้นๆ
7. ในการนี้ เพื่อให้โครงการฯ สามารถดำเนินการได้ด้วยความรวดเร็วและต่อเนื่อง จึงควรเสนอให้ว่าจ้างผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างระบบทั้งหมดทุกองค์ประกอบ ในลักษณะที่เป็นสัญญาเดี่ยว (Single Package Contract Arrangement) เพื่อลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน ร่นระดับการสั่งการและกระบวนการตัดสินใจ ย่นระยะเวลาก่อสร้าง และลดโอกาสความเสี่ยงในการประสานงานที่อาจจะผิดพลาดระหว่างระบบต่างๆ (System Interface, Coordination and System Commissioning)
8. สำหรับประเภทของระบบรถไฟและขนาดทาง (Track Gauge) ที่จะเป็นแบบ Meter Gauge หรือ Standard Gauge นั้น ให้ผู้รับเหมาต่างๆ ที่สนใจเป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม และมีประสิทธิภาพสูงสุดต่อภาครัฐ ภายใต้กรอบหลักเกณฑ์ต่างๆ ซึ่งรัฐจะกำหนดให้ต่อไป เช่น ความปลอดภัย (Safety Certification) ระดับและคุณภาพของเทคโนโลยีในการให้บริการ (Level of Services) ราคา ก่อสร้าง ชี้วัดความสามารถของกลุ่มผู้รับเหมาในการก่อสร้าง/ทดสอบระบบ/ส่งมอบโครงการให้แล้วเสร็จได้ตามกำหนด (Project Delivery & System Handover Capability) หรือประเด็นประโยชน์อื่นๆ ที่จะเสนอให้ภาครัฐ (Public Benefits) เป็นต้น
9. ในกรณีที่รัฐประสงค์ให้มีการเวนคืนที่ดิน เพื่อขยายโครงข่ายเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นไปตามมาตรฐานนานาชาติและสามารถอำนวยความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น อาจจะต้องเวนคืนที่ดินบริเวณใกล้สถานีลาดกระบังประมาณ 12 ไร่ คิดเป็นมูลค่าประมาณ 60 ล้านบาท
10. อนึ่ง จากผลการประเมินค่าลงทุนเบื้องต้นที่ได้จากงานสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการ (Detailed Design) ของโครงการฯ นี้ ซึ่งการรถไฟฟ้า กำลังดำเนินการในขณะนี้ (และเป็นการ

ดำเนินงานต่อเนื่องจากงานศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการฯ ที่แล้วเสร็จไปก่อนหน้านี้แล้ว) ซึ่งจากข้อมูลการสำรวจพื้นที่โดยละเอียดและจากการประสานงานเชิงเทคนิคกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ปรากฏว่า ยังมีรายการค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ บางรายการที่อยู่นอกเหนือหรือคลาดเคลื่อนจากตัวเลขค่าลงทุนเดิม ที่เคยได้รับการประเมินไว้ในระดับการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการฯ อาทิ เช่น การขยายพื้นที่ของศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ (Depot, Workshop & Operating Control Center) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการต่อเชื่อมประสานระบบสาธารณูปโภคต่างๆ (E&M Utilities, Baggage Handling, Security, Emergency Evacuation, Management Information System Interface) ของสถานีรถไฟใต้ดินสุวรรณภูมิกับของอาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal Complex) ที่ท่าอากาศยานและของโรงแรมแอร์พอร์ต การรื้อย้ายสาธารณูปโภคบางอย่างที่จำเป็นซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่โครงการ (Relocation of Utilities and Traffic Surface) การปรับปรุงขยายถนนและทางเข้าออกเชื่อมถนนใหญ่รอบๆ โครงการ (Station Accessibility) ค่าใช้จ่ายในการบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการจราจรในระหว่างงานก่อสร้าง ค่าชดเชยให้กับชุมชนผู้บุกรุกที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ ค่าใช้จ่ายกรณีที่ต้องออกแบบโครงสร้างให้ใหญ่ขึ้น (Combined Portal Structures) ในบริเวณที่มีพื้นที่เขตทางจำกัด เพื่อใช้รองรับระบบทางรถไฟยกระดับในอนาคต เป็นต้น คิดเป็นเงินรวมอีกประมาณ 1,000 ล้านบาท

ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเห็นชอบให้การรถไฟฯ ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดของการดำเนินโครงการดังสาระที่ปรากฏในข้อพิจารณาข้างต้น เพื่อการรถไฟฯ จักได้รายงานเสนอขออนุมัติก่อสร้างโครงการฯ ดังกล่าวต่อกระทรวงคมนาคมต้นสังกัดตามลำดับขั้นตอนต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบให้การรถไฟฯ ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท โดยให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระ โดยมีรายละเอียดของการดำเนินโครงการตามข้อพิจารณาข้างต้น และให้การรถไฟฯ รายงานเสนอขออนุมัติก่อสร้างโครงการฯ ดังกล่าวต่อกระทรวงคมนาคมตามขั้นตอนต่อไป ได้ตามที่การรถไฟฯ เสนอ

สำหรับบันทึกรายงานการประชุมจะนำเสนอเพื่อยืนยันภายหลังเมื่อที่ประชุมรับรองรายงานการประชุมแล้ว



มติที่ประชุม บันทึบข้อความ

ส่วนราชการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โทร. 0-2280-4085 ต่อ 6117/6126

ที่ นร(สกก.)1115/214 วันที่ 15 กันยายน 2546

เรื่อง มติคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทภ. 3/2546 (28 กรกฎาคม 2546)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

ด้วยคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) ได้มีการประชุมครั้งที่ กทภ.3/2546 เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2546 และมีมติเห็นชอบในเรื่องเร่งด่วนต่างๆ ที่ ขพพช. นายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการ กทภ. เห็นสมควรให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา รวม 4 เรื่อง ดังนี้

1. นโยบายการเก็บค่าผ่านทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์)

- (1) ที่ประชุมไม่เห็นชอบให้กรมทางหลวงก่อสร้างด่านเก็บเงินค่าผ่านทางบนทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 ช่วงถนนศรีนครินทร์ถึงทางเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ ณ บริเวณจุด กม. 6 และ กม. 11 ตามที่กรมทางหลวงเสนอ
- (2) ที่ประชุมมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปทบทวนระบบการจัดเก็บเงินค่าผ่านทางบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพ-ชลบุรี) และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก) ให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับระบบทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย รวมทั้งศึกษาระบบเทคโนโลยีวิธีการจัดเก็บค่าผ่านทาง อัตราค่าผ่านทาง ตำแหน่งจุดจัดเก็บค่าผ่านทาง ฯลฯ แล้วนำเสนอคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิพิจารณาโดยด่วนต่อไป

2. ศูนย์รถโดยสารปรับอากาศ (Airport Express) ที่อาคารผู้โดยสาร

- (1) เห็นชอบให้มีจุดรับส่งผู้โดยสารรถขนส่งท่าอากาศยานพิเศษโดยสารปรับอากาศ (Airport Express) อยู่ชั้นล่างด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร โดยมอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด รับไปออกแบบและจัดให้มีศูนย์รถโดยสารปรับอากาศขึ้น โดยให้สอดคล้องกับแผนงานรวมของอาคารจอดรถยนต์ที่อยู่ด้านหน้าอาคารผู้โดยสารที่กำลังดำเนินการด้วย
- (2) มอบหมายให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระทรวงคมนาคม เพื่อจัดทำแผนการให้สัมปทานการเดินรถโดยสารปรับอากาศ (Airport Express) ของสนามบินสุวรรณภูมิ ให้ครอบคลุมทั้งระบบ แล้วนำเสนอคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิพิจารณาต่อไป

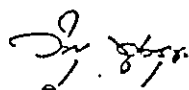
3. โครงการลงทุนระบบแจ้งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (APIS: ADVANCED PASSENGER INFORMATION SYSTEM) และเครื่องเอกซเรย์กระเป๋าสัมภาระผู้โดยสาร ของกรมศุลกากร

อนุมัติให้กรมศุลกากรดำเนินโครงการลงทุนระบบแจ้งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (APIS: Advanced Passenger Information System) และเครื่องเอกซเรย์กระเป๋าสัมภาระผู้โดยสารที่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยให้ผนวกโครงการระบบรหัสข้อมูลกระเป๋าเดินทาง (Baggage Information System) เพิ่มเติมเข้าไปด้วย ทั้งนี้ ให้ใช้เงินลงทุนของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) จากส่วนของผู้ถือหุ้นในวงเงิน 364.9 ล้านบาท และให้ บทม. เป็นหน่วยงานจัดหา และติดตั้งระบบพร้อมอุปกรณ์

4. การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการรถไฟสายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ

เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้งบประมาณที่ได้รับไว้แล้วในปีงบประมาณ 2546 ทำการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟสายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ ในวงเงิน 20 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งเป็นการดำเนินการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำมติคณะกรรมการ กทภ. ดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบพระคุณยิ่ง พร้อมนี้สำนักงานฯ ได้ส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการ กทภ. ครั้งที่ กทภ. 3/2546 เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2546 จำนวน 100 ชุด มาด้วยแล้ว


(นายวิษณุ พูลสุข)

รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและผู้ช่วยเลขาธิการ
คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รายงานการประชุม
คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ครั้งที่ กทก. 3/2546
วันจันทร์ที่ 28 กรกฎาคม 2546 เวลา 14.00 น.
ณ ห้องประชุม 501 ตึกบัญชาการ ชั้น 5 ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|---|------------------|
| 1. นายกรัฐมนตรี
(พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร) | ประธานกรรมการ |
| 2. รองนายกรัฐมนตรี
(นายวิษณุ เครืองาม) | รองประธานกรรมการ |
| 3. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
(ร้อยเอกสุชาติ เศษมา) | กรรมการ |
| 4. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ) | กรรมการ |
| 5. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
(นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา) | กรรมการ |
| 6. ปลัดกระทรวงการคลัง
(นางพรณี สดวโรดม ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ แทน) | กรรมการ |
| 7. ปลัดกระทรวงคมนาคม
(นายศรีสุข จันทรางศุ) | กรรมการ |
| 8. ปลัดกระทรวงมหาดไทย
(นายเสริมศักดิ์ พงษ์พานิช) | กรรมการ |
| 9. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
(นายพรชัย นุชสุวรรณ) | กรรมการ |
| 10. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
(นายคำรบลักษ์ สุรัสวดี) | กรรมการ |

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

97. นางจิราภรณ์ พรหมสิทธิ์
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 ว.
98. เจ้าหน้าที่สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ จำนวน 1 คน

สำนักประเมินผลและเผยแพร่การพัฒนา

- 99.-100. เจ้าหน้าที่สำนักประเมินผลและเผยแพร่การพัฒนา จำนวน 2 คน

เริ่มประชุมเวลา 14.00 น.

นายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) กล่าวเปิดประชุม แล้วดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระ ดังนี้

ระเบียบวาระที่ 1 : เรื่องประธานแจ้งที่ประชุมทราบ

ประธานกรรมการ กทภ. กล่าวว่า ได้รับรายงานร่างงานก่อสร้างสนามบินได้ก้าวหน้าไปแล้วพอสมควร จึงขอให้ทุกฝ่ายได้ติดตามเอาใจใส่งานอย่างใกล้ชิด โดยถือว่างานก่อสร้างสนามบินเป็นภารกิจหลักของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะต้องช่วยและร่วมมือกันทำงานเพื่อให้สนามบินแล้วเสร็จตามกำหนด จากการทำงานที่ผ่านมา จะเห็นว่าการก่อสร้างบางงานจะต้องรอให้งานของผู้อื่นเสร็จก่อนแล้วอีกฝ่ายหนึ่งจึงจะลงมือทำงานของตนได้ ดังนั้น ถ้าหากงานของฝ่ายหนึ่งผู้ใดล่าช้าก็จะทำให้งานของฝ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องต้องล่าช้าตามไปด้วย การประชุมในวันนี้จึงเป็นการประชุมที่หน่วยงานซึ่งคาดว่าจะมีความรับผิดชอบของตนจะมีปัญหาล่าช้า ขอให้กรุณานำเสนอปัญหาให้ที่ประชุมทราบด้วย เพื่อร่วมกันหาทางแก้ไขหรือหากหน่วยงานใดอยากจะให้ช่วยเหลืออย่างใดก็ขอให้แจ้งด้วย หากไม่มีหน่วยงานนำเสนอปัญหาเรื่องใดๆ จะถือว่าหน่วยงานนั้นๆ ไม่มีปัญหา และกรุณาอย่าได้ปล่อยเวลาให้ล่วงผ่านไปจนกระทั่งปัญหาที่ประสบสายเกินกว่าที่ทุกคนจะช่วยแก้ไขได้ มิฉะนั้นจะถือว่าเป็นความบกพร่องต่อหน้าที่ที่รับผิดชอบ งานดังกล่าวมิได้จำกัดอยู่แต่เฉพาะงานก่อสร้างภายในสนามบินเท่านั้น แต่รวมถึงงานภายนอกสนามบินด้วย เช่น ทางด่วนช่วง S1 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรืองานของกรมชลประทาน เป็นต้น สำหรับการประชุมคณะกรรมการ กทภ. ครั้งต่อไปขอให้มีการประชุมในช่วงปลายเดือนกันยายน คือประชุมทุกๆ 2 เดือน และหากมีปัญหาที่จะต้องนำเข้าสู่ที่ประชุมพิจารณาแก้ไข ก็ขอให้จัดประชุมบ่อยขึ้นด้วย เพื่อจะได้ร่วมกันแก้ไขปัญหาได้โดยเร็ว

นำนักกระเป่า จำนวนกระเป่า และบุคคลที่เป็นเจ้าของ เป็นต้น ทำให้สามารถตรวจสอบสิ่งผิดกฎหมายและช่วยในการรักษาความปลอดภัยได้ ซึ่งเทคโนโลยีเหล่านี้ จะกลายเป็นสิ่งที่ต้องนำมาใช้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ในอนาคตอันใกล้

4. รองอธิบดีกรมศุลกากร (นางเน่งน้อย ณ ระนอง) ชี้แจงเพิ่มเติมสรุปว่า ระบบ APIS ของกรมศุลกากรจะคล้ายกับระบบข้อมูลของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง คือจะสามารถเรียกข้อมูลได้จากระบบ AIMS ซึ่งเป็นระบบหลักของสนามบิน โดยมีการต่ออุปกรณ์ระบบถึงกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลแบบ Real Time นอกจากนี้ การมีระบบเอกซเรย์กระเป่า จะช่วยให้เกิดความโปร่งใสในการตรวจปล่อยผู้โดยสารเข้าด้านศุลกากรและสามารถตรวจปล่อยได้รวดเร็วขึ้น
 หนึ่ง ขณะนี้ IATA กำลังสนับสนุนให้สายการบินทั้งหมดติดรหัสบาร์โค้ดที่กระเป่าเดินทางทุกใบ ซึ่งจะสอดคล้องกับโครงการ APIS ทำให้การทำงานของศุลกากรมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
 นอกจากนี้ APEC Economic Leader's Declaration ยังกำหนดให้นำ APIS มาใช้ และยังคงปรากฏอยู่ในแผนปฏิบัติการของ APEC-Sub Committee on Customs Procedures ด้วย

5. มติที่ประชุม

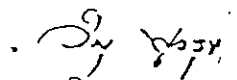
อนุมัติให้กรมศุลกากรดำเนินโครงการลงทุนระบบแจ้งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (APIS: Advanced Passenger Information System) และเครื่องเอกซเรย์กระเป่าสัมภาระผู้โดยสารที่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยให้ผนวกโครงการระบบรหัสข้อมูลกระเป่าเดินทาง (Baggage Information System) เพิ่มเติมเข้าไปด้วย ทั้งนี้ ให้ใช้เงินลงทุนของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) จากส่วนของผู้ถือหุ้นในวงเงิน 364.9 ล้านบาท และให้ บทม. เป็นหน่วยงานจัดหาและติดตั้งระบบพร้อมอุปกรณ์

ระเบียบวาระที่ 4.4 : การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ

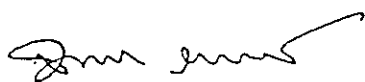
1. กรรมการและเลขานุการชี้แจงวาระต่อที่ประชุมสรุปว่า กระทรวงคมนาคมได้เสนอโครงการรถไฟฟ้าสายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ โดยมี City Check-in Terminal เพื่อให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการ โดยที่โครงการรถไฟนี้จะช่วยเพิ่มศักยภาพความเป็นศูนย์กลางของสนามบินสุวรรณภูมิได้อย่างดี ซึ่งขณะนี้ บทม. กำลังทำการออกแบบก่อสร้างสถานีรถไฟใต้ดินไว้ด้านหน้าอาคารผู้โดยสารแล้ว ทั้งนี้ ก่อนหน้านี้ก็ได้เคยมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในเส้นทางรถไฟฟ้าสายห้วยขวาง-สนามบินสุวรรณภูมิ-ระยอง แต่จากสภาวะเศรษฐกิจที่เกิดวิกฤติและความล่าช้าของการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ จึงทำให้จำเป็นต้องศึกษาทบทวนใหม่ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้รับงบประมาณเพื่อศึกษาสำรวจออกแบบทางรถไฟฟ้าสายนี้ไว้แล้วจำนวน 140 ล้านบาท จึงจะเจียดงบประมาณนี้ส่วนหนึ่งมาว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาต่อไป เพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมชี้แจงสรุปได้ว่า งบว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาจะเป็นวงเงิน 20 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงบประมาณที่ รฟท. ได้รับใน ปีงบประมาณ 2546 ไว้แล้ว จำนวน 140 ล้านบาท นอกจากนี้ รฟท. ได้จัดเตรียมวิถีทัศน์ของโครงการรถไฟฟ้าสายนี้ไว้ จึงใคร่ขออนุญาตประธานกรรมการ กทภ. ให้ รฟท. ฉายวิถีทัศน์ ต่อที่ประชุม ซึ่งก็ได้รับอนุญาต
3. ประธานกรรมการ กทภ. เสนอความเห็น ว่า รถไฟฟ้าที่วิ่งอยู่บนระดับดินในทางรถไฟฟ้าสายตะวันออก โดยมีจุดตัดระดับเดียวกับถนนนั้น ต่อไปก็ต้องให้หยุดวิ่งอยู่คนนอกเมือง แล้วใช้ทางรถไฟในโครงการนี้ซึ่งเป็นทางรถไฟยกระดับเดินทางเข้าเมืองแทน สำหรับพื้นที่มักกะสันของ รฟท. ก็จะได้มีการปรับปรุงให้เป็นสถานที่ทันสมัย และมีระบบ Check-in ในเมืองสำหรับผู้โดยสารเครื่องบินที่สถานีมักกะสันด้วย
4. ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (นายจิตรต์สันติ ธนะโสภณ) ชี้แจงตอบข้อซักถามว่า รฟท. จะใช้พื้นที่โรงซ่อมรถไฟฟ้ายานของการรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อเป็นโรงซ่อมรถไฟในโครงการนี้ และโรงซ่อมรถไฟที่เดิมเคยใช้พื้นที่มักกะสันก็จะย้ายโรงซ่อมรถไฟไปอยู่ที่บ้านภาชี หรือที่หนองปลาตุก หรือศรีราชา ที่ใดที่หนึ่ง ส่วนพื้นที่มักกะสันก็จะก่อสร้างเป็นสถานีขนาดใหญ่ร่วมกับศูนย์ธุรกิจ และ City Check-in Terminal
5. มติที่ประชุม
เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้งบประมาณที่ได้รับไว้แล้วในปีงบประมาณ 2546 ทำการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ ในวงเงิน 20 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งเป็นการดำเนินการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ต่อไป

ปิดประชุมเวลา 16.30 น.


(นายวิษณุ พูลสุข)

รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ



(นายสุวัฒน์ วาณิสบุตร)

รองผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการบริหาร
การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ผู้บันทึกรายงานการประชุม

ที่ นร (สภก.)1115/๐๖52



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม กทม. 10100

๑๗ ตุลาคม 2546

เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 23 กันยายน 2546 เห็นชอบมติคณะกรรมการบริหารการพัฒนา
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทภ. 3/2546 (28 กรกฎาคม 2546)

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย (1) สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 05๐๕๗๔๘๘๐
ลงวันที่ 30 กันยายน 2546

(2) มติคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทภ. 3/2546
(28 กรกฎาคม 2546)

(3) รายงานการประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ครั้งที่ กทภ. 3/2546 (28 กรกฎาคม 2546)

ตามที่ คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) ได้มีการประชุมครั้งที่
กทภ.3/2546 เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2546 โดยมีมติเห็นชอบเรื่องเร่งด่วนที่สำคัญต่างๆ และได้เสนอ
คณะรัฐมนตรีพิจารณา รวม 4 เรื่อง ได้แก่

1. นโยบายการเก็บค่าผ่านทางลิฟต์พิเศษ (มอเตอร์เวย์)
2. ศูนย์รถโดยสารปรับอากาศ (Airport Express) ที่อาคารผู้โดยสาร
3. โครงการลงทุนระบบแจ้งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (APIS : ADVANCED PASSENGER INFORMATION SYSTEM) และเครื่องเอกซเรย์กระเป๋าสัมภาระผู้โดยสาร ของกรมศุลกากร
4. การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการรถไฟสายพญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ

คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2546 ลงมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการ
บริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทภ. 3/2546 ทั้ง 4 เรื่องดังกล่าว โดยให้ความเห็น
ของคณะรัฐมนตรีไปดำเนินการด้วย ดังนี้

1. ศูนย์รถโดยสารปรับอากาศ (Airport Express) ที่อาคารผู้โดยสาร ให้ออกแบบ
และดำเนินการให้เหมาะสมสอดคล้องกับแผนงานรวมของอาคารที่จอดรถทั้งระบบ รวมทั้งให้มีสภาพที่
เหมาะสมกับการเป็น Airport Express ซึ่งจะต้องแตกต่างและไม่ให้เกิดการคับคั่งเหมือนที่หยุดรถรับส่ง
ผู้โดยสารโดยทั่วไป และจะต้องมีมาตรฐานทัดเทียมกับต่างประเทศด้วย

2. โครงการลงทุนระบบแจ้งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (APIS) และเครื่องเอกซเรย์ กระเป๋าสัมภาระผู้โดยสารของกรมศุลกากร ให้ดำเนินการจัดทำให้เป็นระบบที่มีความทันสมัย สามารถให้บริการผู้โดยสารด้วยความสะดวกรวดเร็ว และสามารถรองรับเทคโนโลยีใหม่ๆ ได้ รวมทั้ง สามารถตรวจสอบและป้องกันการก่ออาชญากรรมและการก่อการร้ายที่มีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐานสากล เช่นเดียวกับสนามบินชั้นนำอื่นๆ ของโลก

3. การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการรถไฟสายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ ให้เร่งรัดดำเนินการตามพระราชบัญญัติให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โดยเร็ว โดยให้หารือรองนายกรัฐมนตรี (นายวิญญู เครืองาม) เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการตาม พระราชบัญญัติดังกล่าว ตามความเหมาะสมและจำเป็นด้วย สำหรับรูปแบบการร่วมลงทุนของเอกชน รวมทั้งการระดมทุนให้ กทภ. รับไปพิจารณาโดยเร็ว ทั้งนี้ แนวทางที่อาจทำได้ เช่น การให้สัมปทาน หรือให้เอกชนก่อสร้างและรัฐใช้แหล่งเงินจากกองทุนเข้าไปบริหาร โดยถือหน่วยลงทุนและมีการจำหน่าย ในตลาดหลักทรัพย์ เป็นต้น

4. โดยที่รัฐบาลมีนโยบายที่จะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ประกอบกับจะมี สายการบินราคาประหยัด และจะมีการขยายและการตกลงการค้ากับต่างประเทศอีกมาก ดังนั้น การขนส่ง ทางอากาศและนักท่องเที่ยว ตลอดจนการเดินทางทางอากาศจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว กทภ. จึง สมควรพิจารณาวางแผนไปในอนาคตเพื่อให้ทันกับการขยายตัว และหากจำเป็นต้องลงทุนในขณะนี้บางส่วน เพื่อให้สามารถรองรับการขยายการดำเนินงานและการให้บริการในอนาคต ก็ให้ กทภ. พิจารณาเตรียมการ ไว้ตั้งแต่บัดนี้ด้วย

[รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย (1) - (2) และ (3)]

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง จักขอขอบคุณยิ่ง

② เรือง สอน
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

(นายจิรศักดิ์ ธนะโสภณ)
ผอ.ก.ค.ค.

๓/๑๑๓๖

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิญญู พูลสุข)

③ เรืองออดพ.
เพื่อโปรดพิจารณา
9 ม.ค. ๒๕๓๖
(นายถวิล สามนคร)

รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและผู้ช่วยเลขาธิการ
คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
โทร. 0-2282-1095, 0-2282-1903 และ 0-2282-1867
โทรสาร 0-2282-0838

(นายนคร จันทสร)
ผู้อำนวยการฝ่ายโครงการพิเศษ
11 ม.ค. ๒๕๓๖

บันทึก มติ กทภ. 3/๔6
1๖/๑๒/๒๕๓๕ ๐๘.๐๓
กทภ. ๑๖ ม.ค. ๒๕๓๖
1๖/๑ 4 ม.ค. ๒๕๓๖

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๔/๑๒๖๙๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๓๐ กันยายน ๒๕๕๖

เรื่อง มติคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทภ. ๓/๒๕๕๖
(๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๖)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด
ที่ นร (สกก.) ๑๑๑๕/๒๑๕ ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๖

ตามที่ได้เสนอเรื่อง มติคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ครั้งที่ กทภ. ๓/๒๕๕๖ (๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๖) ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียด
แจ้งแล้ว นั้น

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๖ ลงมติอนุมัติตามมติ
คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) ครั้งที่ กทภ. ๓/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๘
กรกฎาคม ๒๕๕๖ รวม ๔ เรื่อง และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไปได้ โดยได้รับความเห็นของ
คณะรัฐมนตรีไปดำเนินการด้วย ดังนี้

๑. ศูนย์รถโดยสารปรับอากาศ (Airport Express) ที่อาคารผู้โดยสาร ให้ออกแบบ
และดำเนินการให้เหมาะสมสอดคล้องกับแผนงานรวมของอาคารที่จอดรถทั้งระบบ รวมทั้งให้มีสภาพ
ที่เหมาะสมกับการเป็น Airport Express ซึ่งจะต้องแตกต่างและไม่ให้เกิดการคับคั่งเหมือนที่หยุดรถรับส่ง
ผู้โดยสารโดยทั่วไป และจะต้องมีมาตรฐานทัดเทียมกับต่างประเทศด้วย

๒. โครงการลงทุนระบบแจ้งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (APIS) และเครื่องเอกซเรย์
กระเป๋าสัมภาระผู้โดยสารของกรมศุลกากร ให้ดำเนินการจัดทำให้เป็นระบบที่มีความทันสมัย สามารถ
ให้บริการผู้โดยสารด้วยความสะดวกรวดเร็ว และสามารถรองรับเทคโนโลยีใหม่ ๆ ได้ รวมทั้งสามารถ
ตรวจสอบและป้องกันการก่ออาชญากรรมและการก่อการร้ายที่มีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐานสากล
เช่นเดียวกับสนามบินชั้นนำอื่น ๆ ของโลก

๓. การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการรถไฟสายพญาไทย - มักกะสัน - สนามบิน
สุวรรณภูมิ ให้เร่งรัดดำเนินการตามพระราชบัญญัติให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการ
ของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยเร็ว โดยให้หารือรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) เกี่ยวกับแนวทาง
การดำเนินการตามพระราชบัญญัติดังกล่าว ตามความเหมาะสมและจำเป็นด้วย สำหรับรูปแบบ

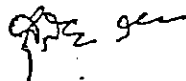
/การร่วมทุน ...

การร่วมลงทุนของเอกชน รวมทั้งการระดมทุนให้ กทท. รับไปพิจารณาโดยเร็ว ทั้งนี้ แนวทางที่อาจทำได้ เช่น การให้สัมปทาน หรือให้เอกชนก่อสร้างและรัฐใช้แหล่งเงินจากกองทุนเข้าไปบริหาร โดยถือหน่วยลงทุนและมีการจำหน่ายในตลาดหลักทรัพย์ เป็นต้น

๔. โดยที่รัฐบาลมีนโยบายที่จะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ประกอบกับจะมีสายการบินราคาประหยัด และจะมีการขยายและการตกลงการค้ากับต่างประเทศอีกมาก ดังนั้น การขนส่งทางอากาศและนักท่องเที่ยว ตลอดจนการเดินทางทางอากาศจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว กทท. จึงสมควรพิจารณาวางแผนไปในอนาคตเพื่อให้ทันกับการขยายตัว และหากจำเป็นต้องลงทุนในขณะนี้บางส่วน เพื่อให้สามารถรองรับการขยายการดำเนินงานและการให้บริการในอนาคตก็ได้ กทท. พิจารณาเตรียมการไว้ตั้งแต่บัดนี้ด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุรัชย์ ภูประเสริฐ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔

nat46_9_42

ที่ นร (สกท.)1115/ว 265



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม กทม. 10100

18 พฤศจิกายน 2546

เรื่อง: มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 11 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบมติคณะกรรมการบริหารการพัฒนา
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทท. 4/2546 (15 ตุลาคม 2546)

เรียน: ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย (1) สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ส่วนที่ 13 ที่ นร 0504/17144
ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2546

(2) มติคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทท. 4/2546
(15 ตุลาคม 2546)

ตามที่ คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทท.) ได้มีการประชุมครั้งที่ กทท.
4/2546 เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2546 โดยมีมติเห็นชอบเรื่องเร่งด่วนที่สำคัญต่างๆ และได้เสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณา รวม 6 เรื่อง ได้แก่

1. การเพิ่มพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ในอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. การขยายทางวิ่งตะวันออก จาก 3,700 เมตร เป็น 4,000 เมตร พร้อมค่าควบคุม
งานก่อสร้าง และการเพิ่มความแข็งแรง Stopway ทางวิ่งตะวันตก
3. การเพิ่มระบบตรวจสอบ อุปกรณ์ และงานสาธารณูปโภค สำหรับท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ เพื่อรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี
4. โครงการก่อสร้างอุโมงค์จากอาคารผู้โดยสารด้านเหนือเชื่อมอาคารเทียบ
เครื่องบินรอง (Satellite) ตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
5. การก่อสร้างขยายความยาวอุโมงค์รถไฟใต้ดินภายในสนามบินของทางรถไฟ
สายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ
6. การทำข้อตกลงเพื่อเร่งรัดงานก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2546 ลงมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการบริหาร
การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทท. 4/2546 ทั้ง 6 เรื่องดังกล่าว [รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย
(1) และ (2)]

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง จักขอบคุณยิ่ง

เรียน ผอ.พ.
สำนักงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
21 พ.ค. 47

ขอแสดงความนับถือ

ว. ๑๗

(นายวิเชษฐ์ พูลสุข)

(นายถวิล สามนกร)

รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รทท.2 - ๑๑๐๗
21 พ.ค. 47

สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โทร. ๐-2282-1095, ๐-2282-1903 และ ๐-2282-1867

โทรสาร ๐-2282-0838

ที่ นร ๐๔๐๔/ ๖๗๔๔

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๖

เรื่อง มติคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทภ. ๔/๒๕๕๖
(๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๖)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

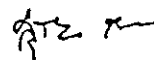
อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ที่ นร (สกก.) ๑๑๑๔/๒๕๖ ลงวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๖

ตามที่ได้เสนอเรื่อง มติคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทภ.
๔/๒๕๕๖ (๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๖) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ลงมติอนุมัติตามมติ
คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทภ. ๔/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม
๒๕๕๖ รวม ๖ เรื่อง ตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและ
เลขาธิการคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว และ
ขอได้โปรดแจ้งหน่วยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทราบด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)
รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๘

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔

<kw 1-381 >

24 JUL 2546



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โทร. 0-2282-1095

ที่ นร(สกก.)1115/ 256 วันที่ 6 พฤศจิกายน 2546

เรื่อง มติคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทก. 4/2546 (15 ตุลาคม 2546)

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตามที่คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทก.) ได้มีการประชุมครั้งที่ กทก. 4/2546 เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2546 นั้น สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้จัดทำรายงานการประชุมเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนเพื่อพิจารณามติคณะกรรมการ กทก. เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา รวม 6 เรื่อง ดังนี้

1. การเพิ่มพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ในอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ดำเนินการก่อสร้างพื้นที่เพิ่มเติมและปรับปรุงพื้นที่เดิมในอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ ในวงเงินรวม 247 ล้านบาท โดยใช้เงินลงทุนจากเงินกู้ Japan Bank for International Cooperation (JBIC)

2. การขยายทางวิ่งตะวันออกจาก 3,700 เมตร เป็น 4,000 เมตร พร้อมค่าควบคุมงานก่อสร้าง และการเพิ่มความแข็งแรง Stopway ทางวิ่งตะวันตก

เห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ดำเนินการขยายทางวิ่งตะวันออกจากความยาว 3,700 เมตร เป็น 4,000 เมตร และปรับปรุงพื้นผิว Stopway ทางวิ่งตะวันตก ในวงเงินรวม 272 ล้านบาท ซึ่งวงเงินดังกล่าวได้รวมค่าควบคุมงานก่อสร้างปรับปรุงคุณภาพดินสำหรับการขยายทางวิ่งตะวันออก จำนวน 5.6 ล้านบาท ที่ บทม. จะใช้ในปีงบประมาณ 2547 ไว้ด้วยแล้ว

3. การเพิ่มระบบตรวจสอบ อุปกรณ์ และงานสาธารณูปโภค สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี

เห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ดำเนินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสารเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสารในระดับ 45 ล้านคนต่อปี และเพิ่มประสิทธิภาพระบบรักษาความปลอดภัยในการตรวจกระเป๋าและสัมภาระของผู้โดยสาร ในวงเงินรวม 6,155 ล้านบาท ประกอบด้วย การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก

ความสะดวกของผู้โดยสารภายในอาคาร จำนวน 1,280 ล้านบาท ระบบการตรวจสอบกระเป๋าและสัมภาระของผู้โดยสาร จำนวน 4,500 ล้านบาท ระบบจ่ายน้ำประปา จำนวน 70 ล้านบาท ระบบงานจ่ายไฟฟ้าและท่อร้อยสาย จำนวน 125 ล้านบาท และระบบงานบำบัดน้ำเสีย จำนวน 180 ล้านบาท ทั้งนี้ ให้ บทม. ดำเนินการจัดหาระบบเพื่อตรวจสอบกระเป๋าและสัมภาระของผู้โดยสารที่เป็นเทคโนโลยีล่าสุด พร้อมทั้งมีเงื่อนไขในการปรับปรุงซอฟต์แวร์ของระบบให้ทันสมัยอยู่เสมอ รวมทั้งการบำรุงรักษาตามปกติไว้ด้วย

4. โครงการก่อสร้างอุโมงค์จากอาคารผู้โดยสารด้านเหนือเชื่อมอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Satellite) ตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เห็นชอบในหลักการให้บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินจากอาคารผู้โดยสารด้านเหนือเชื่อมอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Satellite) โดยคำนึงถึงความจำเป็นในอนาคตหากจะต้องก่อสร้างอุโมงค์รถไฟใต้ดินสายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ เชื่อมกับอาคารผู้โดยสารด้านใต้ตามแผนแม่บทไว้ด้วย สำหรับวิธีจ้างเหมาให้ใช้วิธีออกแบบพร้อมก่อสร้าง (Design-Built) ในวงเงินไม่เกิน 4,013 ล้านบาท และขอให้ บทม. จัดทำข้อกำหนดที่ต้องการ รายละเอียดของงาน ปริมาณงาน และหลักเกณฑ์วิธีประเมินราคาค่าจ้างแต่ละงาน ไว้ให้สมบูรณ์และชัดเจนตั้งแต่แรก โดยต้องเป็นไปตามเกณฑ์เช่นเดียวกับที่หน่วยงานของรัฐหรือระดับสากลใช้ปฏิบัติกันอยู่ในโครงการอื่นเพื่อให้เกิดความโปร่งใส

5. การก่อสร้างขยายความยาวอุโมงค์รถไฟใต้ดินภายในสนามบินของทางรถไฟสายพญาไท - มักกะสัน - สนามบินสุวรรณภูมิ

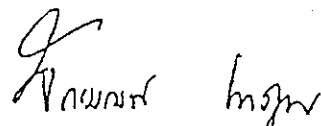
- (1) เห็นชอบในหลักการให้บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟใต้ดินต่อจากจุดสิ้นสุดโครงการรถไฟใต้ดินที่ บทม. กำลังดำเนินการอยู่ ไปทางทิศเหนือจนถึงระดับพื้นดินเป็นระยะทางประมาณ 1,000 เมตร โดยวิธีออกแบบพร้อมก่อสร้าง (Design - Built) ในวงเงินไม่เกิน 3,513 ล้านบาท แล้วให้ บทม. เรียกเก็บเงินค่าลงทุนก่อสร้างอุโมงค์รถไฟใต้ดินดินจากบริษัทเอกชนที่จะเป็นผู้ร่วมลงทุนในโครงการทางรถไฟสายดังกล่าวในภายหลังต่อไป
- (2) เห็นชอบในหลักการให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ใช้เงินงบประมาณที่ รฟท. ได้รับไว้แล้วในโครงการทางรถไฟเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมของโครงการทางรถไฟสายพญาไท - มักกะสัน - สนามบินสุวรรณภูมิ ต่อไป

6. การทำข้อตกลงเพื่อเร่งรัดงานก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ที่ประชุมเห็นชอบตามข้อเสนอของคณะกรรมการเร่งรัดการดำเนินงานก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิลงนามข้อตกลงกับบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) เพื่อผูกพันว่าจะสามารถเร่งรัดงานก่อสร้างในส่วนที่หน่วยงานรับผิดชอบให้แล้วเสร็จ สอดคล้องตามกำหนดเวลาของ บทม. ในแผนดำเนินงานก่อสร้างท่าอากาศยานที่ปรับใหม่ (Revised Master Program) กับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการได้ในวันที่ 29 กันยายน 2548

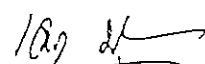
(รายละเอียดตามรายงานการประชุมคณะกรรมการ กทภ. ครั้งที่ กทภ. 4/2546 เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2546 ที่ได้แนบมาพร้อมนี้)

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติให้นำมาติดคณะกรรมการ กทภ. ดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา จักขอบพระคุณยิ่ง


(นายจักรมณฑ์ ผาสกุลวิไล)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ
คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สำเนาออกสื่อ

107 
(นางเจตสุภา บุณยรัตกุล)
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน ๗๐



การรถไฟแห่งประเทศไทย

ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

ที่ 1/2822/2547

วันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2547

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและ
สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาบันทึกข้อความของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ นร (สกก.) 115 / 214 ลงวันที่ 15 ก.ย. 2546
 2. สำเนาหนังสือของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ นร (สกก.) 115 / ว 252 ลงวันที่ 27 ต.ค. 2546
 3. สำเนาหนังสือของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ นร (สกก.) 115 / ว 265 ลงวันที่ 18 พ.ย. 2546
 4. สำเนาหนังสือของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0202 / ว (ล) 6254 ลงวันที่ 23 พ.ค. 2537
 5. สำเนาหนังสือของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0202 / ว (ล) 8147 ลงวันที่ 30 มิ.ย. 2537
 6. สำเนาหนังสือของการรถไฟฯ ที่ คพ. 142/2547 ลงวันที่ 31 มี.ค. 2547 และสำเนาหนังสือตอบของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส 1009/1833 ลงวันที่ 17 พ.ค. 2547
 7. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0504 / 4590 ลงวันที่ 25 มี.ค. 2547
 8. สำเนาหนังสือของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาของการรถไฟฯ สำหรับงานสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ที่ AIRLINK-052-1/2547 ลงวันที่ 25 พ.ค. 2547

9. ร่างมติคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 11/2547 เมื่อวันที่ 25 พ.ค. 2547 วาระที่ 4.12 เรื่อง
การขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมอากาศยาน
สุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทก.) มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 3/2546 เมื่อวันที่ 28 ก.ค. 2546 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ใช้งบประมาณที่ได้รับไว้แล้วในปีงบประมาณ 2546 ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟ สายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ ในวงเงิน 20 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วย การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ต่อไป (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

1.2 คณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 23 ก.ย. 2546 ได้ลงมติอนุมัติตามมติ กทก. ตามข้อ 1.1 เรื่อง การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการรถไฟ สายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ โดยให้ความเห็นของ ครม. ไปดำเนินการด้วย กล่าวคือ ให้เร่งรัดดำเนินการตามพระราชบัญญัติให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โดยเร็ว โดยให้หารือกับรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ตามความเหมาะสมและจำเป็นด้วย สำหรับรูปแบบการร่วมลงทุนของเอกชน รวมทั้งการระดมทุนให้ กทก. รับไปพิจารณาโดยเร็ว ทั้งนี้ แนวทางต่างๆ ที่อาจทำได้ เช่น การให้สัมปทาน หรือการให้เอกชนก่อสร้างและรัฐใช้แหล่งเงินจากกองทุนเข้าไปบริหาร โดยถือหน่วยลงทุนและมีการจำหน่ายในตลาดหลักทรัพย์ เป็นต้น (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

1.3 รฟท. ได้ดำเนินการตามมติ ครม. ในข้อ 1.2 โดยว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AEC/TEC/PCI เมื่อวันที่ 25 ก.ย. 2546 ให้ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ ทบทวน ปรับปรุง การศึกษาความเหมาะสมของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Review and Revision on the Feasibility Study of the Airport Rail Link Project) เป็นเงิน 21,132,000 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยใช้งบประมาณแผ่นดิน

1.4 กทก. ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ กทก. 4/2546 เมื่อวันที่ 15 ต.ค. 2546 เห็นชอบในหลักการให้ รฟท. ใช้เงินงบประมาณที่ รฟท. ได้รับไว้แล้วในโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมของโครงการทางรถไฟ สายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ ต่อไป และต่อมา ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 11 พ.ย. 2546 อนุมัติตามมติ กทก. ข้างต้น (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

1.5 รฟท. ได้ดำเนินการตามมติ ครม. ในข้อ 1.4 โดยว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AEC/TEC/DC ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เมื่อวันที่ 5 ก.พ. 2547 เป็นเงินรวม 291,040,000 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยใช้งบประมาณแผ่นดิน ความคืบหน้าถึงปัจจุบัน คือ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้ส่งรายงานการสำรวจและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design Reports) ต่อ รฟท. แล้ว เมื่อวันที่ 10 พ.ค. 2547 ขณะนี้ อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานการออกแบบขั้นสุดท้ายเสนอต่อ รฟท.

2. ข้อเท็จจริง

2.1 ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 17 พ.ค. 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน โดยกำหนดให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ต้องสร้างเป็นระบบใต้ดินในบริเวณพื้นที่ส่วนกลางภายในบริเวณ 25 ตารางกิโลเมตร และควรสร้างเป็นระบบใต้ดินในบริเวณพื้นที่ 87 ตารางกิโลเมตร ภายในขอบเขตถนนวงแหวนรอบใน (ถนนรัชดาภิเษก) (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 4)

2.2 ครม. ได้มีมติต่อเนื่องเมื่อวันที่ 28 มิ.ย. 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน โดยรับทราบปัญหาและอุปสรรคเชิงเทคนิคของ โครงการสัมปทานระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานครและการใช้ประโยชน์ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (โครงการโฮปเวลล์) ในการปฏิบัติตามมติ ครม. ตามข้อ 1.6 จึงให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟฯ) ยังคงถือปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาสัมปทานเดิมของโครงการโฮปเวลล์ที่เป็นระบบขนส่งทางยกระดับทั้งหมดตามที่ได้ลงนามไปแล้ว (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 5)

2.3 คณะกรรมการรถไฟฯ ในการประชุมครั้งที่ 4/2547 เมื่อ 17 ก.พ. 2547 ได้มีมติเห็นชอบผลการศึกษา วิเคราะห์ ทบทวน ปรับปรุง การศึกษาความเหมาะสมของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสาระของรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Final EIA Report) ตามที่ รฟท. เสนอ โดยมีเงื่อนไขให้ รฟท. รับข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตอื่นใดเพิ่มเติม (หากมี) จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายงานข้างต้นทั้งสองฉบับให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

2.4 รฟท. ได้นำเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมเอกสารประกอบต่างๆ (Final EIA Report) ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แล้ว เมื่อวันที่ 31 มี.ค. 2547 และต่อมา คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชน (คชก.) ด้านการคมนาคม ได้มีการประชุมพิจารณาเมื่อวันที่ 24 พ.ค. 2546 (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 6) ปรากฏว่า คชก. ยังไม่สามารถเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ โดยมีประเด็นพิจารณาที่สำคัญประการหนึ่ง คือ ผลการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการฯ ซึ่งที่ปรึกษาได้สรุปเสนอให้ระบบขนส่งทางรถไฟตามโครงการนี้ เป็นแบบระบบทางรถไฟยกระดับตลอดสายทาง (ยกเว้นในส่วนของการรถไฟใต้ดินสุวรรณภูมิ) ซึ่งรวมถึงโครงสร้างทางรถไฟยกระดับที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ส่วนกลางและพื้นที่ชั้นในของ กทม. ด้วย จึงขัดกับมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 พ.ค. 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน

2.5 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 ก.พ. 2547 และที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 23 มี.ค. 2547 ได้มีมติเห็นชอบการพัฒนาโครงข่ายในภาพรวมของระบบขนส่งมวลชนแบบราง ระยะทางรวม 291 กม. ภายใต้แผนการดำเนินงานช่วงระยะเวลา 6 ปีข้างหน้า และใน

กรอบวงเงินลงทุน 446,677 ล้านบาท (ที่ราคาปัจจุบัน พ.ศ. 2547) ซึ่งขอบเขตของโครงการฯ ดังกล่าวได้รวมถึง การสนับสนุนให้ดำเนินโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า สายสีแดง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของ รฟท. จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ สายสีแดง ช่วง พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ ระยะทางประมาณ 28.7 กม. และ สายสีแดง ช่วง รังสิต-บางซื่อ-พญาไท ระยะทางประมาณ 28.8 กม. ให้เชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ตลอดจนต่อเนื่องถึงกัน (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 7)

2.6 กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาของ รฟท. สำหรับงานสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการระบบ ขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ได้ส่งมอบ รายงานการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design Report) ต่อ รฟท. เมื่อวันที่ 10 พ.ค. 2547 พร้อมเอกสาร ประกอบเกี่ยวกับประมาณการราคาก่อสร้างโครงการในเบื้องต้น (ที่อ้างอิงจากแบบเบื้องต้นดังกล่าว) ซึ่ง คิดเป็นมูลค่าโครงการรวม 30,000 ล้านบาท ทั้งนี้ได้รวมมูลค่างานตัวอาคารสถานีรถไฟใต้ดิน อาคาร ผู้โดยสารที่สนามบินสุวรรณภูมิ จำนวน 576 ล้านบาท และงานอุโมงค์ลอดใต้อาคารโรงแรมสุวรรณภูมิ และ อาคารจอดรถเพื่อไปยังสถานีรถไฟใต้ดินอีก 3,389.771 ล้านบาท พร้อมค่าควบคุมงานก่อสร้าง 99.911 ล้านบาท ซึ่งรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 4,082.937 ล้านบาท ที่ต้องนำส่งคืนให้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งใหม่ จำกัด (บพม.) ที่ได้ออกเงินงานดังกล่าวแล้วต่อไป (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 8)

2.7 ที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟ ครั้งที่ 11/2547 เมื่อวันที่ 25 พ.ค. 2547 ได้มีมติเห็นชอบให้ การรถไฟฯ ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่ง ผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงิน 30,000 ล้านบาท โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมด และให้ การรถไฟฯ นำเสนอกระทรวงคมนาคมต้นสังกัด เพื่อพิจารณารายงานเสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี ตามลำดับขั้นตอน (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 9)

3. ข้อพิจารณา

3.1. โดยที่เป็นนโยบายระดับสูงของรัฐ (ดังข้อเท็จจริงข้างต้น) ที่ประสงค์ให้การสนับสนุนต่อการ พัฒนาและการก่อสร้างโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนแบบราง สำหรับกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล ตลอดจนรองรับส่งเสริมศักยภาพของท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิอย่างจริงจังและเป็นเอกภาพ อีกทั้งเป็น การเร่งรัดดำเนินงานตามภารกิจให้รองรับสัมพันธ์กับวาระแห่งชาติในการเปิดใช้ท่าอากาศยานสากลสุวรรณ ภูมิในปลายปี พ.ศ. 2548 ที่จะถึงนี้ ตลอดจนให้สอดคล้องกับระดับความหนาแน่นของปริมาณการจราจรเข้า และออกที่ท่าอากาศยานฯ ตามขนาดการขยายตัวเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ ประกอบกับ การรถไฟฯ เองก็ได้มีการเตรียมความพร้อมรองรับการดำเนินงานตามเรื่องนี้อย่างต่อเนื่อง ตลอดช่วง ระยะเวลาที่ผ่านมา การรถไฟฯ จึงเห็นควรรายงานเสนอขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่ง ทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงินรวม 30,000

ล้านบาท โดยมีสาระสำคัญอ้างอิงจากผลการศึกษาทบทวนปรับปรุงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ และจากผลการสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการ ดังนี้

- 3.1.1 ค่าลงทุนก่อสร้างของโครงการ เป็นวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท (รวมอุโมงค์และสถานีใต้อาคารผู้โดยสารที่สุวรรณภูมิ 4,082.937 ล้านบาท)
- 3.1.2 สัดส่วนของอุปกรณ์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ (Import Content) ประมาณร้อยละ 55
- 3.1.3 ผลตอบแทนเชิงเศรษฐกิจประมาณร้อยละ 22.4
- 3.1.4 ผลตอบแทนเชิงการเงินประมาณร้อยละ 7.4
- 3.1.5 ใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 30 เดือนและระยะเวลาทดสอบระบบอีกประมาณ 6 เดือน

3.2 การรถไฟฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า การเร่งรัดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานนี้ มีความจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อให้โครงการแล้วเสร็จสมบูรณ์สอดคล้องทันกับกำหนดการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงเห็นว่า มีความจำเป็นที่จะต้องใช้วิธีการว่าจ้างเอกชนเข้าทำการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟฯ ดังกล่าวทั้งหมดตั้งแต่งานโครงสร้างพื้นฐาน งานโยธา งานระบบ งานจัดหาขบวนรถ และงานสนับสนุนอื่นๆ เป็นเงินรวม 30,000 ล้านบาท โดยเอกชนจะได้รับค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินคืนทั้งหมด ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนรูปแบบของผู้ประกอบการเดินรถและการบำรุงรักษาระบบฯ ในอนาคตนั้น เห็นควรให้การรถไฟฯ ดำเนินการหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ไปพร้อมกันกับการก่อสร้าง โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้เข้าร่วมลงทุนต้องรับภาระค่าใช้จ่ายด้านการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟฯ และค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งหมด ในขณะที่ผู้เข้าร่วมลงทุนจะได้รับสิทธิการบริหารจัดการผลประโยชน์ที่เกิดจากการเก็บค่าโดยสารของระบบขนส่งทางรถไฟฯ และได้รับสิทธิในการบริหารที่สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง พร้อมทั้งการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของพื้นที่บริเวณสถานี เป็นช่วงระยะเวลาหนึ่งตามแต่จะตกลงกัน

3.3 รูปแบบการจัดเตรียมแบบและเอกสารสำหรับการประกวดราคา

แม้ตามสัญญาว่าจ้างบริการที่ปรึกษา สำหรับงานสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ได้กำหนดวันแล้วเสร็จ (เมื่อส่งมอบรายงาน Final Design) ในวันที่ 10 ตุลาคม 2547 เพื่อเป็นการเร่งรัดการดำเนินงานของโครงการให้สอดคล้องกับแผนเปิดบริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การรถไฟฯ ได้ตรวจสอบความคืบหน้า

ของที่ปรึกษาในสัญญาว่าจ้างสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการนี้ พบว่าในกำหนดส่งมอบแบบรายละเอียดฉบับร่าง (Draft Final Design) ในวันที่ 10 กรกฎาคม 2547 นี้ ที่ปรึกษาสามารถออกแบบในรายละเอียดของทุกระบบงาน กล่าวคือ โครงสร้างเส้นทาง อาคารสถานี ระบบไฟฟ้า เครื่องกล อาณัติสัญญาณ และข้อกำหนดขบวนรถครบถ้วนตามข้อกำหนดในสัญญาแล้ว เว้นแต่่างานโยธาของเส้นทางและสถานีนั้น จะยังคงค้างรายละเอียดในส่วนที่จะสัมพันธ์กับงานอื่น เช่น การต่อเชื่อมของตัวสถานีกับอาคารโรงแรมท่าอากาศยาน การทบทวนด้าน Safety Audit ของตัวสถานี และรายละเอียดปลีกย่อยที่จะต่อเชื่อมกันระหว่างโครงสร้างหลักต่างๆ ซึ่งไม่เป็นสาระสำคัญของการประเมินราคา กล่าวคือ ผู้เสนอราคาที่มีประสบการณ์อย่างดีกับงานก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนดังกล่าวเช่นโครงการนี้ จะสามารถประเมินราคาของโครงการนี้ได้จากแบบรายละเอียดระดับนี้ได้ โดยสามารถประกันราคาต่อหน่วยของบัญชีรายการงานและวัสดุได้ อีกทั้งสามารถประกันราคาสูงสุดของโครงการได้ โดยสามารถรองรับรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ขาดเหลือที่จะตามออกมาภายในกำหนดสัญญาว่าจ้างออกแบบฯ ภายใน 10 ตุลาคม 2547 ได้ จึงสามารถที่จะใช้แบบรายละเอียดฉบับร่างที่จะส่งมอบในวันที่ 10 กรกฎาคม 2547 ในการประกวดราคาได้เลย โดยผู้เสนอราคาจะสามารถประกันราคาต่อหน่วยงาน (Unit Rate) ตามบัญชีวัสดุ และสามารถประกันราคาสูงสุด (Guaranteed Maximum Price) ของโครงการได้ การนี้จะสามารถร่นเวลาในการหาผู้รับเหมาลงได้ไม่น้อยกว่า 4 เดือน และจะได้ระดับงานเดียวกันกับการขอให้แบบรายละเอียดขั้นสุดท้ายแล้วเสร็จ ภายหลังจากที่ที่ปรึกษาได้จัดส่งแบบรายละเอียดฉบับร่างพร้อมเอกสารประกวดราคฉบับร่าง ต่อการรถไฟฯ ในวันที่ 10 ก.ค. 2547 เรียบร้อยแล้ว ที่ปรึกษายังคงต้องปฏิบัติงานหรือดำเนินการต่อไปให้ครบถ้วน ภายได้กรอบแห่งสัญญาว่าจ้างฯ และให้จัดส่งแบบรายละเอียดฉบับสุดท้าย ก่อนหรือภายในวันที่ 10 ตุลาคม 2547 ตามที่ระบุในสัญญาว่าจ้างฯ ทั้งนี้ รายละเอียดจากการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมสาระจากฉบับร่างมาเป็นฉบับสุดท้าย จะต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสาระสำคัญหรืออย่างมีนัยสำคัญต่อการประกวดราคาที่กำลังดำเนินการอยู่ขณะนั้นๆ หรือที่ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นไปแล้ว ตลอดจนกำหนดให้ผู้ที่ได้รับการคัดเลือกจากการประกวดราคาก่อสร้างโครงการนี้ ต้องรับและนำแบบรายละเอียดฉบับสุดท้าย และเอกสารประกวดราคฉบับสุดท้ายไปปฏิบัติต่อไป โดยไม่มีเงื่อนไขใดๆ

3.4 ในการดำเนินโครงการฯ ตามแนวทางที่เสนอไว้ดังข้อพิจารณาข้อที่ 3.2 ข้างต้น รฟท. จะต้องรายงานเสนอเรื่องนี้ต่อต้นสังกัดตามลำดับขั้นตอนจนเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เพื่อขอยกเว้นการปฏิบัติหรือดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 พ.ค. 2537 เรื่องการกำหนดให้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนซึ่งจะเกิดขึ้นในอนาคต ต้องสร้างเป็นแบบระบบใต้ดิน โดยมีเหตุผลและความจำเป็น ดังนี้

- เพื่อให้สอดคล้องกับงบประมาณค่าลงทุนโครงการและผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ

- ขนาดของโครงสร้างทางรถไฟยกระดับที่จะก่อสร้างตามโครงการนี้มีขนาดเล็กกว่าโครงสร้างของโครงการโฮปเวลต์ในอดีตมาก และทั้งหมดจะก่อสร้างบนเขตที่ดินปัจจุบันของ รฟท. โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินแต่อย่างใด (ในพื้นที่ที่มีมติ ครม. ใช้บังคับอยู่)
- ได้เคยมีมติ ครม. เมื่อวันที่ 28 มิ.ย. 2537 ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟฯ) ยังคงถือปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาสัมปทานเดิมของโครงการโฮปเวลต์ที่เป็นระบบขนส่งทางยกระดับทั้งหมดตามที่ได้ลงนามไปแล้ว
- การก่อสร้างโครงสร้างเป็นระบบรถไฟใต้ดิน ถึงแม้ว่า จะสร้างเป็นแบบช่องเปิด (Open Trench) ก็จะไม่สามารถกระทำได้หรือทำได้ยาก โดยที่มีข้อจำกัดและปัญหาอุปสรรคเป็นอย่างมาก เพราะจะติดขัดกับส่วนของโครงสร้างของระบบขนส่งอื่นๆ ที่มีอยู่แล้ว

จึงเห็นสมควรขออนุมัติยกเว้นการปฏิบัติหรือดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 พ.ค. 2537 โดยให้ รฟท. สามารถ ก่อสร้างเป็นทางยกระดับได้ทั้งหมดในพื้นที่โครงการ

4 ข้อเสนอ

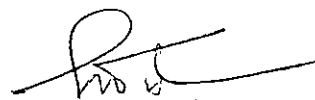
การรถไฟฯ พิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟฯ

- 1 ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท โดยใช้แบบรายละเอียดฉบับร่าง และเอกสารประกวดราคาฉบับร่าง ซึ่งมีสาระสำคัญที่ชัดเจนและเพียงพอสำหรับการประกวดราคา โดยผู้เสนอราคาจะสามารถประกันราคาต่อหน่วยงาน (Unit Rate) ตามบัญชีวัสดุ และสามารถประกันราคาสูงสุด (Guaranteed Maximum Price) ของโครงการได้ ตลอดจนกำหนดให้ผู้ที่ได้รับการคัดเลือกจากการประกวดราคาก่อสร้างโครงการนี้ ต้องรับและนำแบบรายละเอียดฉบับสุดท้ายและเอกสารประกวดราคาฉบับสุดท้ายไปปฏิบัติต่อไป โดยไม่มีเงื่อนไขใดๆ
- 2 ดำเนินการว่าจ้างเอกชนเข้าทำการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟฯ ในวงเงินรวม 25,917.063 ล้านบาท และนำส่งคืน บทม. จำนวน 4,082.937 ล้านบาทโดยเอกชน จะได้รับค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินคืนทั้งหมด ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ

- 3 สามารถลงนามในสัญญาว่าจ้างเอกชนเข้าทำการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟฯ โดยที่ยังไม่มีเงินเป็นค่าใช้จ่ายโครงการฯ ได้
- 4 ดำเนินการหาเอกชนที่สนใจจะเข้าร่วมลงทุน ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ควบคู่ไปพร้อมกันในระหว่างการก่อสร้าง โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้เข้าร่วมลงทุนต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งหมดยกเว้นค่าใช้จ่ยทางการเงินทั้งหมด ตามข้อเสนอ 2 ต่อไป ในขณะที่ผู้ร่วมลงทุนจะได้รับสิทธิการบริหารจัดการผลประโยชน์ที่เกิดจากการเก็บค่าโดยสารและสิทธิในการบริหารที่สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง พร้อมทั้งการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของพื้นที่บริเวณสถานี เป็นช่วงระยะเวลาหนึ่ง ตามแต่จะตกลงกัน
- 5 หากเมื่อถึงกำหนดของช่วงระยะเวลาที่โครงการฯ ดำเนินการก่อสร้างจนแล้วเสร็จแต่การรถไฟฯ ยังไม่สามารถหาผู้เข้าร่วมลงทุนโครงการได้ ให้การรถไฟฯ เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินงานและบริหารโครงการนี้เอง โดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณเป็นผู้หาแหล่งเงินที่เหมาะสมมาชำระคืนค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งหมดแก่ผู้ก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ ให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายโครงการทั้งหมด ในวงเงิน 30,000 ล้านบาท
- 6 ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟท. ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยให้ยกเว้นการปฏิบัติหรือดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 พ.ค. 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน โดยอาศัยแนวทางการพิจารณาตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 มิ.ย. 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบ โปรดนำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อยกยอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป

เรียน ผอ.ททท.
เพื่อพิจารณาและพิจารณาต่อไป



(นายจิตต์สันติ ธนะโสภณ)

ผู้ว่าการรถไฟฯ

27/1/37

(นายอดิศักดิ์ ภู่วรวรรต)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง



งานสำรวจออกแบบรายละเอียด โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

• บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

• บริษัท ไทยเอนจิเนียริงคอนซัลแต้นท์ จำกัด

• บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด

ที่ AIRLINK-052-1/2547

25 พฤษภาคม 2547

เรื่อง ประมาณราคาค่าก่อสร้างจากแบบเบื้องต้นโครงการ Airport Rail Link

เรียน ประธานคณะกรรมการบริหารโครงการฯ

อ้างถึง สัญญาว่าจ้างงานบริการที่ปรึกษา เลขที่ รฟ./คพ.1/2547 ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547

สิ่งที่ส่งมาด้วย ตารางประมาณราคาค่าก่อสร้าง จำนวน 3 แผ่น

ตามสัญญาที่อ้างถึง บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Drawings) แล้วเสร็จ และได้จัดส่งเอกสารแบบเบื้องต้นดังกล่าวให้กับการรถไฟฟ้า แล้วเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2547 พร้อมกันนี้บริษัทที่ปรึกษาได้ประมาณราคาค่าก่อสร้างจากแบบเบื้องต้นโครงการเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 30,000 ล้านบาท (สามหมื่นล้านบาทถ้วน) รายละเอียดดังปรากฏในสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

เรียน พล.1 (คทท.)
ที่ทราบ และเริ่มได้มีมติ
ที่ตรงดัดแปลงข้อ 21.

(วิเชตติ รพมทว)

รพม. 2

บริษัท 5.

25 พค. 47

(นายมนัส ชื่นเกิดลาภ)
ผู้จัดการโครงการ

สำเนาเรียน ดร.กฤษ อนุรักษกุลมกุล

ตารางการประมาณราคาค่าก่อสร้างจากแบบเบื้องต้นโครงการ AIRPORT RAIL LINK

(ล้านบาท)

รายการ	ประมาณการราคา จากแบบเบื้องต้น AEC/ TEC/ DC/ PCI/ TEWET
งานโยธา	
1. โครงสร้างรองรับราง	7,599.6
2. ระบบราง	2,138.0
3. สถานี	4,605.0
4. ศูนย์ซ่อมบำรุง	1,033.0
5. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	318.4
รวมย่อย	15,694.0
งานไฟฟ้าและเครื่องจักรกล	
1. ระบบไฟฟ้าและระบบ SCADA	1,129.0
2. ระบบจ่ายกำลังไฟฟ้าจากด้านบน	966.0
3. ระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม	2,610.0
4. อุปกรณ์ในศูนย์ซ่อมบำรุง	700.0
5. ระบบจำหน่ายตัวโดยสารอัตโนมัติ	264.0
6. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	494.0
รวมย่อย	6,163.0
ค่าจัดซื้อตู้โดยสาร	4,075.0
รวมทั้งหมด	25,932.0
ส่วนของงานที่ บม.ได้ก่อสร้างแล้ว (ส่วนของสถานีใต้อาคารผู้โดยสารและ อุโมงค์เชื่อมต่อสถานีจนถึงระดับผิวดิน)	4,082.9
ประมาณการค่าก่อสร้างทั้งหมด	30,014.9
ปรับราคาเป็น	30,000.0

ตารางสรุปเปรียบเทียบการประมาณราคาค่าก่อสร้างโครงการ AIRPORT RAIL LINK

รายการ	การศึกษาเบื้องต้น โดย PCI เสนอ รฟท เมื่อ ม.ค. 2545	ประมาณการราคา จากแบบเบื้องต้น โดย AEC/TEC/DC/PCI/TEWET
1. ลักษณะราง (28.8 กม.)		
1.1 พญาไท-หัวหมาก (12.3 กม.)	ยกระดับ	ยกระดับ
1.2 หัวหมาก-ลาดกระบัง (11.2 กม.)	ใช้รางเดิมที่อยู่บนดิน	ยกระดับ**
1.3 ลาดกระบัง-สุวรรณภูมิ (5.3 กม.)	ยกระดับ บนดิน และอุโมงค์	ยกระดับ บนดิน และอุโมงค์
2. จำนวนสถานี	13	8
3. ประมาณการค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)		
3.1 งานโยธา	17,289	15,694.0
3.2 งานไฟฟ้าและเครื่องจักรกล	6,207	6,163.0
3.3 การจัดซื้อตู้โดยสาร*	8,672	4,075.0
รวม	32,168	25,932.0
ส่วนของงานที่ บมท.ได้ก่อสร้างแล้ว (ส่วนของสถานีได้อาคารผู้โดยสารและ อุโมงค์เชื่อมต่อสถานีจนถึงระดับผิวดิน)		4,082.9
ประมาณการค่าก่อสร้างทั้งหมด		30,014.9
ปรับราคาเป็น	32,000	30,000.0

หมายเหตุ : * การศึกษาของ PCI กำหนดตู้โดยสารสำหรับการเปิดบริการระยะแรกจาก พญาไท-สุวรรณภูมิ โดยเผื่อไว้สำหรับ

การขยายบริการไปยังบางซื่อด้วย ส่วนของที่ปรึกษากำหนดตู้โดยสารสำหรับการเปิดบริการระยะแรกจาก พญาไท-สุวรรณภูมิ

** จำเป็นต้องยกระดับเพราะออกแบบความเร็วที่ 160 กม./ชม. หากอยู่ระดับดินต้องกันรั้ว

ตารางเปรียบเทียบรายละเอียดการประมาณราคาค่าก่อสร้างโครงการ AIRPORT RAIL LINK

รายการ	การศึกษาเบื้องต้น โดย PCI เสนอ รฟท. เมื่อ ม.ค. 2545	ประมาณการราคา จากแบบเบื้องต้น โดย AEC/TEC/DC/PCI/TEWET	คำอธิบายข้อแตกต่างระหว่างการศึกษาของ PCI กับแบบของที่ปรึกษา
งานโยธา			
1. โครงสร้างรองรับราง	5,457.4	7,599.6	เนื่องจากเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง ในขณะที่การศึกษาของ PCI กำหนดให้ช่วงหัวหมาก-ลาดกระบัง ใช้รางรถไฟเดิมของ รฟท. ซึ่งอยู่บนดิน (ระยะทางประมาณ 11 กม.) เหตุผลที่กำหนดให้เป็นโครงสร้างยกระดับตลอดสาย ได้บรรยายไว้ในหมายเหตุข้างล่าง
2. ระบบราง	1,857.5	2,138.0	ราคาต่อหน่วยของรางและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพิ่มขึ้น
3. สถานี	7,961.6	4,605.00	งานศึกษา PCI คิดจาก 13 สถานี ส่วนที่ปรึกษาคิด 7 สถานี และบางส่วนของสถานีได้ดิน
4. ศูนย์ซ่อมบำรุง	683.2	1,033.0	ใช้พื้นที่มากกว่าของ PCI
5. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	1,328.9	318.4	
รวมย่อย	17,288.6	15,694.0	
งานไฟฟ้าและเครื่องจักรกล			
1. ระบบไฟฟ้าและระบบ SCADA	1,335.6	1,129.0	
2. ระบบจ่ายกำลังไฟฟ้าจากด้านบน	1,051.9	966.0	
3. ระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	2,488.0	2,610.0	
5. อุปกรณ์ในศูนย์ซ่อมบำรุง	480.5	700.0	
6. ระบบจำหน่ายตัวโดยสารอัตโนมัติ	458.2	264.0	
7. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	393.0	494.0	
รวมย่อย	6,207.2	6,163.0	
การจัดซื้อตู้โดยสาร	8,672.0	4,075.0	จำนวนตู้รถไฟของ PCI มากกว่า เนื่องจากเผื่อไว้สำหรับการขยายบริการช่วงพญาไท-บางซื่อด้วย จึงทำให้ระยะเส้นทางไกลขึ้น
รวม	32,167.8	25,932.0	
ส่วนของงานที่ บทม.ได้ก่อสร้างแล้ว (ส่วนของสถานีได้อาคารผู้โดยสารและอุโมงค์เชื่อมต่อนานจนถึงระดับผิวดิน)		4,082.9	
ประมาณการค่าก่อสร้างทั้งหมด		30,014.9	
ปรับราคาเป็น		30,000.0	

หมายเหตุ - เหตุผลที่กำหนดให้เป็นโครงสร้างทางยกระดับเพราะว่า

1. โครงการนี้จะมีรางแยกอิสระไม่ปนกับการใช้งานของรถไฟทางไกลหรือรถไฟชานเมืองของ รฟท. เพื่อให้การควบคุมตารางการเดินรถของโครงการเป็นไปอย่างตรงเวลา และมีประสิทธิภาพ
2. โครงการนี้กำหนดการเดินรถด้วยความเร็วสูงประมาณ 160 กม./ชม. หากก่อสร้างระดับดินจำเป็นต้องมีรั้วกันเพื่อความปลอดภัย อันเป็นอุปสรรคต่อการติดต่อระหว่างชุมชนในพื้นที่สองฝั่งทางรถไฟ
3. บางตำแหน่งของสถานี หากสร้างระดับดินจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพิ่ม ในขณะที่สถานียกระดับไม่ต้องเวนคืนที่ดิน