

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0806.1/ 215



สวค. 1/448
วันที่ 15.09.50
เวลา 15.00

คคค 8707/50
15.09.50
15.00

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ 10100

/2 ตุลาคม 2550

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล : โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

16 ต.ค. 2550
จัดเข้าวาระ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/9261 ลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2550

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/6187/2550 ลงวันที่ 11 ตุลาคม 2550
2. Checklist นำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการ

1. เรื่องเดิม

ตามหนังสือที่อ้างถึงสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีแจ้งว่าในคราวประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 ได้มีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - บางซื่อ - คลิ่งชัน โดยในส่วนของช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทางประมาณ 26 กิโลเมตร ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการภายใต้กรอบวงเงิน 52,220 ล้านบาท แต่เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาหาแหล่งเงินกู้ต่างประเทศของกระทรวงการคลัง และอยู่ระหว่างปรับแบบรายละเอียดให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และปรับรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับแบบรายละเอียด ให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ก่อนประกวดราคา นั้น

2. ข้อเท็จจริง

2.1 กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการร่วมกับ รฟท. ศึกษาทบทวนความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ภายใต้โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต รวมสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ โดยเริ่มดำเนินงานตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2550 และขณะนี้ได้รายงานผลการศึกษาทบทวนความเหมาะสมฯ ดังกล่าวให้ รฟท. และกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะกรรมการเพื่ออนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว

2.2 คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) มีมติเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2550 เห็นชอบให้นำเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อใช้ในการก่อสร้างระบบขนส่งทางราง โดยในลำดับแรก จะเป็นการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต รวมสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ซึ่งทำให้

/โครงการ ...

รอง นรม. 1431

15.10.50 (1507)

โครงการดังกล่าวสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ในทันทีที่มีความพร้อมของแบบรายละเอียด โดยไม่ต้องรอเงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank for International Cooperation – JBIC)

3. เรื่องที่เสนอ

รฟท. ได้มีหนังสือที่ ที่ 1/6187/2550 ลงวันที่ 11 ตุลาคม 2550 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) เสนอกระทรวงคมนาคม ขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล : โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และอนุมัติช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ซึ่งคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการประชุมครั้งที่ 6/2550 เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2550 พิจารณออนุมัติตามผลการพิจารณาทบทวนโครงการจากการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ และช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

3.1 ผลการพิจารณาทบทวนโครงการทางด้านกายภาพ

รายละเอียดด้านกายภาพ	การดำเนินงานตามแบบรายละเอียดเดิม	การดำเนินงานตามแบบรายละเอียดที่ได้รับการปรับปรุงใหม่
สถานีกลางบางซื่อ	หันหน้าของโถงทางเข้าสถานีไปทางทิศตะวันตกตามแนวถนนเทอดดำริ เนื่องจากติดขัด ในเรื่องการให้พื้นที่บริเวณบางซื่อของ รฟท. ที่มีข้อจำกัดเนื่องมาจากในบริเวณดังกล่าวมีกิจกรรม เช่น โรงซ่อมบำรุงหัวรถจักร ย่านสถานีเดิม พื้นที่ที่ให้ รฟท.เช่า และไม่มีทางเข้าออกที่มาจากถนนกำแพงเพชร ถนนวิภาวดีรังสิต	จัดการพื้นที่ให้เกิดความมีระเบียบ และสง่างามแก่ตัวสถานีกลางบางซื่อในอนาคต รวมถึงการปรับให้ตัวอาคารสถานีกลางดังกล่าวหันหน้าโถงทางเข้าออกทางทิศตะวันออก โดยเพิ่มทางเข้าออกทางด้านถนนกำแพงเพชร และวิภาวดี รวมถึงย้ายอาคารซ่อมบำรุงรายวัน (Daily Maintenance) ที่เดิมใช้พื้นที่ทางด้านตะวันออก ให้ไปอยู่บริเวณทางด้านทิศตะวันตกของพื้นที่แทน
จำนวนขบวนขบวน	22 ขบวนขบวน	16 ขบวนขบวน (ลดในส่วนของการก่อสร้าง Airport Link ส่วนต่อขยาย และส่วนรถไฟขนส่งมวลชนจากมหาชัย)
ที่จอดรถ	ใช้พื้นที่นอกอาคารจำนวนประมาณ 700 คัน	ใช้พื้นที่ในอาคารบริเวณชั้นใต้ดิน สามารถจอดรถได้ประมาณ 1,000 คัน
สถานีปลายทาง (ไม่รวมบางซื่อ)	4 สถานี ได้แก่ บางเขน หลักสี่ ดอนเมือง รังสิต	ออกแบบเพิ่มเติม 5 สถานี ได้แก่ จตุจักร วัดเสมียนนารี สถานีทุ่งสองห้อง การเคหะ และหลักหก แต่ควรคำนึงการก่อสร้างในระยะแรก รวม 7 สถานี ได้แก่ จตุจักร บางเขน ทุ่งสองห้อง หลักสี่ การเคหะ สถานี ดอนเมือง และสถานีรังสิต

โรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ขานเมือง	เดิมได้รับการออกแบบให้อยู่ขานเมืองบริเวณเชิงรึก สำหรับสายบางซื่อ – รังสิต และบริเวณตำบลท่าแรด จังหวัดนครปฐม	ออกแบบรายละเอียดเพิ่มเติมให้ตั้งอยู่บริเวณขานสถานีบางซื่อ ให้สามารถใช้ประโยชน์ในการเดินรถไฟฟ้าทุกสายทาง
โรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ทางไกล	แนวโรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าทางไกลเดิมอยู่ติดอาคารสถานีบางซื่อทางด้านทิศตะวันออก ทำให้ไม่สามารถเปิดพื้นที่ด้านตะวันออกให้เชื่อมกับถนนกำแพงเพชรได้	ปรับแนวใหม่ให้ทอดยาวเบี่ยงแนวไปให้ชิดกับโรงซ่อมหัวรถจักรของ รฟท. ในปัจจุบัน ทำให้เปิดพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกปรับเป็นพื้นที่เปิดโล่ง และมีแนวถนนเชื่อมกับส่วนอื่น ๆ ได้
อาคารสถานี ไฟฟ้าย่อย	เดิมไม่มีการออกแบบสถานีไฟฟ้าย่อยไว้	ออกแบบให้มีสถานีไฟฟ้าย่อยบริเวณด้านทิศเหนือของพื้นที่โรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าทางไกล
ถนนเชื่อมต่อ ระหว่างสถานี บางซื่อ	เข้าออกทางถนนเทอดคำดี ทางทิศตะวันตกไม่สามารถเชื่อมต่อกับทางด้านถนนวิภาวดีรังสิต และกำแพงเพชร 1 และ 2 ได้	เข้าออกได้หลายทาง ทั้งทางด้านถนนวิภาวดีรังสิต ถนนกำแพงเพชร 1 และ 2 และถนนเทอดคำดี รวมถึงมีโครงสร้างถนนยกระดับเชื่อมต่อกับสถานี บขส.
การจัดทำรายงาน การวิเคราะห์ ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม (EIA)	ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อ 20 มิ.ย. 2548	อยู่ระหว่างการศึกษเพิ่มเติมกรณีการเพิ่มสถานีรายทาง
การเชื่อมต่อกับ สถานีหัวลำโพง	เดิมมีแนวโครงสร้างทางรถไฟยกระดับด้านทิศใต้ของสถานีบางซื่อประมาณ กม.ที่ 7+130 นับจากสถานีหัวลำโพง ซึ่งจะต้องเชื่อมต่อกับส่วนของการพัฒนาช่วงบางซื่อ – มักกะสัน ผ่านสถานีหัวลำโพง จึงจะสามารถกลับรถได้	เพิ่มการก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟยกระดับขนาด 8 ราง ต่อจากสถานีบางซื่อมาถึงประดิพัทธ์ จนถึง กม. ที่ 6 +000 ทำให้รถไฟฟ้าทางไกล และรถไฟฟ้าขานเมืองสามารถกลับรถได้โดยไม่ต้องเชื่อมต่อกับโครงการอื่น
การต่อขยายไป มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	-	- สามารถดำเนินการต่อขยายไปยังมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ได้ เนื่องจาก สนข. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าขานเมืองช่วงรังสิต – บ้านภาชีไว้แล้ว ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการรอผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) - ระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร ระหว่างรังสิต ถึงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดยมีสถานีระดับดิน 3 สถานี ได้แก่ คลองหนึ่ง เชียงราก ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

3.2 ปริมาณผู้โดยสาร

การประมาณการจำนวนผู้โดยสารตามสมมติฐานราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าชานเมือง ที่ราคา 10 + 1.8 บาทต่อกิโลเมตร และเป็นการดำเนินงานภายใต้แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ที่เห็นชอบ กรอบการดำเนินงาน ระยะทาง 137 กิโลเมตร

3.2.1 ปริมาณผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าชานเมืองต่อวัน ช่วงบางซื่อ - รังสิต และ ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

(หน่วย :คน/วัน)

ปี	บางซื่อ - รังสิต			รังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต		
	จำนวนผู้โดยสาร	จำนวนผู้โดยสารที่ขึ้นที่สถานี	จำนวนผู้โดยสารเปลี่ยนถ่าย	จำนวนผู้โดยสาร	จำนวนผู้โดยสารที่ขึ้นที่สถานี	จำนวนผู้โดยสารเปลี่ยนถ่าย
2555	119,300	89,300	30,000	123,800	92,664	31,136
2565	236,300	187,300	49,000	245,131	195,472	49,660
2575	343,300	262,300	81,000	356,108	273,873	82,235
2585	379,200	290,200	89,000	393,364	302,826	90,539
2594	414,725	317,670	97,055	430,217	331,491	98,726

3.2.1 ปริมาณผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงทั้งโครงข่าย

ประมาณการผู้โดยสารทั้งโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงทั้งโครงข่าย ณ ปี 2555 เมื่อแรกเปิดดำเนินการพบว่า จะมีปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการของ รฟท. ประมาณ 661,700 คน/วัน (รวมสายรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน ประมาณ 179,900 คน/วัน แนวตะวันตก (ตลิ่งชัน) – ตะวันออก (สุวรรณภูมิ) ประมาณ 257,100 คน/วัน แนวเหนือ (รังสิต) – ใต้ (หัวลำโพง) 224,700 คน/วัน) และมีผู้โดยสารรถไฟฟ้าทางไกลขึ้นที่สถานีบางซื่อประมาณ 32,700 คน/วัน

และกรณีเดียวกันหากขยายระยะทางการดำเนินงานโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงไปถึงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นเมืองมหาวิทยาลัย โดยมีนักศึกษาจากมหาวิทยาลัยกรุงเทพ และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่เดียวกัน และเป็นแหล่งที่มีประชากรพักอาศัยอยู่จำนวนมาก ทำให้ประมาณการของผู้โดยสารสายสีแดง ทั้งโครงข่ายเพิ่มขึ้นกล่าวคือ ในปี 2555 จะมีปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการของ รฟท. ประมาณ 706,800 คน/วัน (รวมสายรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน ประมาณ 157,200 คน/วัน แนวตะวันตก (ตลิ่งชัน) – ตะวันออก (สุวรรณภูมิ) ประมาณ 261,000 คน/วัน แนวเหนือ (รังสิต) – ใต้ (หัวลำโพง) 288,600 คน/วัน) และมีผู้โดยสารรถไฟฟ้าทางไกลขึ้นที่สถานีบางซื่อประมาณ 32,700 คน/วัน

3.3 แผนการดำเนินงาน

ขั้นตอน	กำหนดการ
ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ	ธันวาคม 2550
ได้รับความเห็นชอบรายงาน EIA จาก สผ.	กุมภาพันธ์ 2551
คณะกรรมการ TOR และ คณะกรรมการกำหนดราคากลางดำเนินการ	ธันวาคม 2550 – กุมภาพันธ์ 2551
ขายเอกสารประกวดราคา	มีนาคม 2551
ยื่นซองเอกสารประกวดราคา	พฤษภาคม 2551
ลงนามในสัญญา/ก่อสร้าง	กันยายน 2551
การก่อสร้าง	ตุลาคม 2551 – ตุลาคม 2555

3.4 วงเงิน และแหล่งเงินลงทุน

3.4.1 วงเงินลงทุนกรณีการดำเนินการช่วงบางซื่อ - รังสิต

เนื่องจากการดำเนินโครงการปรับแบบรายละเอียดในครั้งนี้ ได้เพิ่มเนื้อหาหลัก ได้แก่ การเพิ่มโครงสร้างทางรถไฟยกระดับทางด้านใต้ของสถานีบางซื่อ การเพิ่มศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าในเมือง พื้นที่ที่จ่อครชั้นใต้ดินประมาณ 1,000 คัน การปรับโถงทางเข้าเป็นด้านทิศตะวันออก การปรับปรุงโครงข่ายถนนภายในให้เชื่อมต่อกับถนนสายหลักบริเวณโดยรอบ การเพิ่มสถานีในการก่อสร้างระยะแรก 3 สถานี ได้แก่ จตุจักร สถานีทุ่งสองห้อง สถานีการเคหะ การเพิ่มมูลค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลของสายบางซื่อ - ตลิ่งชัน (เนื่องจากเดิมเป็นประมาณการที่ไม่รวมส่วนเชื่อมต่อย่านรถไฟบางซื่อ) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รายการ	วงเงิน (ล้านบาท)		
	กรอบวงเงินตาม มติ ครม. 22 พ.ค. 2550	เพิ่ม (+) ลด (-)	ราคาที่เสนอ ขออนุมัติ
1. งานโยธา และงานวางราง	35,257.7	+5,899.0	41,156.7
• เพิ่มงาน โครงสร้างยกระดับขนาด 8 ราง และงานวาง ระยะทางทางด้านทิศใต้ของบางซื่อ 1.130 กม.		+1,489.0	
• เพิ่ม โครงสร้างทางเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุงขบวนรถขบวนเมือง		+1,000.0	
• เพิ่มที่จอดรถชั้นใต้ดิน		+375.0	
• เพิ่มโถงทางเข้าด้านตะวันออก		+80.0	
• เพิ่มสถานีจตุจักร ทุ่งสองห้อง และการเคหะ		+1,426.2	
• เพิ่มอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงขบวนรถขบวนเมือง		+469.8	
• เพิ่มถนนทางเข้าออกหลักด้านตะวันออกของบางซื่อ		+121.5	
• เพิ่มทางยกระดับข้ามทางรถไฟบริเวณบางซื่อ		+300.0	
• เพิ่มอาคารสถานีไฟฟ้าย่อย		+36.0	
• ลดอาคารซ่อมหัวรถจักร		-280.1	

• ลดอาคารศูนย์ควบคุมระบบอาณัติสัญญาณที่บางซื่อ		-5.3	
• อัตราการขยายตัวของทุนทั้งโครงการครึ่งปี ร้อยละ 2.2		+886.0	
2. ระบบไฟฟ้า เครื่องกล และอาณัติสัญญาณ สายบางซื่อ - รังสิต	8,662.0	-719.8	7,942.2
• เพิ่มงานระบบคัตว 3 สถานี		+160.0	
• เพิ่มอุปกรณ์สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงขบวนรถหนานเมือง		+529.6	
• ลดงานระบบไฟฟ้าและอุปกรณ์		-500.0	
• ลดค่างานระบบควบคุมขบวนรถไฟและอาณัติสัญญาณ		-470.0	
• ลดระบบโทรคมนาคม		-300.0	
• ลดอุปกรณ์สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักร		-310.4	
• อัตราการขยายตัวของทุนทั้งโครงการครึ่งปี ร้อยละ 2.2		+171.0	
3. ระบบไฟฟ้า เครื่องกล และอาณัติสัญญาณ ระบบทางรถไฟ สายบางซื่อ - ดลิ่งชัน	2,281.0	+1,630.0	3,911.0
• ปรับเพิ่มงานในส่วนที่เชื่อมต่อกับย่านสถานีบางซื่อ		+1,630.0	
4. รวม 1 + 2 + 3	46,200.7	+6,809.2	+53,009.9
5. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน + ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (รายการที่ 1 ร้อยละ 4 รายการที่ 2 และ 3 ร้อยละ 3)	1,920.0	+81.9	2,001.9
6. รวม 4+5	48,120.7	+6,891.1	55,011.8
7. ภาษีมูลค่าเพิ่ม (ร้อยละ 7)	3,074.4	+776.4	3850.8
8. ค่าเผื่อเหตือเพื่อขาด	1,000.0	-	1,000.0
9. ค่าเรือย้ายขบวนในเขตทาง	25.0	-	25.0
รวมเป็นเงินทั้งสิ้น	52,220.1	+7,667.5	59,887.6

หมายเหตุ : 1. ไม่รวม Rolling Stock และ On board Media System

2. ไม่รวมสายเมน 115 KVA ของการไฟฟ้านครหลวงจากสถานีย่อยลาดพร้าว ซึ่งอยู่ในแผนวิสาหกิจ 10 ปี (พ.ศ. 2546 – 2556) อยู่แล้ว ประมาณ 1,000 ล้านบาท โดยต้องหาข้อสรุปในเรื่องการลงทุนส่วนนี้ของ การไฟฟ้านครหลวงต่อไป

3.4.2 วงเงินลงทุนกรณีการดำเนินการช่วงรังสิต – มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	รายการ	จำนวนเงิน
1.	งานโยธา และงานวางราง	1758.8
1.1	งานโยธา	1,296.7
1.2	งานวางราง	462.1
2.	งานระบบไฟฟ้า เครื่องกล และอาณัติสัญญาณ	1,036.1
3.	รวม 1+2	2,794.9

4.	ทำราคาให้เป็นราคาปัจจุบัน (เป็นแบบรายละเอียดที่มีฐานราคา ณ ปี 2548)	178.9
5.	ค่าจ้างที่ปรึกษา(ควบคุมงาน + บริหารโครงการ)ร้อยละ 4 สำหรับงานโยธา และ ร้อยละ 3 สำหรับงานระบบไฟฟ้า ฯ	96.8
6.	รวมทุกรายการ 3 - 5	3,070.6
7.	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	214.9
8.	ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด	600.0
	รวมเป็นเงินทั้งสิ้น	3,885.6

3.4.3 แผนการใช้จ่ายเงินรายปี

ลำดับที่	รายการ	วงเงินลงทุนที่ ปรับใหม่	ปีงบประมาณ (ล้านบาท)				
			2551	2552	2553	2554	2555
1	งานโยธาและงานวางราง	44,037.7		14,312.2	9,908.5	9,908.5	9,908.5
2	ระบบไฟฟ้า เครื่องกล และอาณัติ สัญญาณสายบางซื่อ - รังสิต	8,498.1		2,761.8	1,912.1	1,912.1	1,912.1
3	ระบบไฟฟ้า เครื่องกล และอาณัติ สัญญาณ ระบบทางรถไฟ สายบางซื่อ - ดุสิต	4,184.8		1,360.0	941.6	941.6	941.6
4	ค่าจ้างที่ปรึกษาคควบคุมงาน + ค่าจ้าง ที่ปรึกษาบริหารโครงการ	2,142.0	189.7	582.5	456.6	456.6	456.6
5	ค่าเรือย้ายชุมชนในเขตทาง	25.0		25.0	-	-	-
6	ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด	1,000.0		250.0	250.0	250.0	250.0
	รวมเป็นเงิน	59,887.6	189.7	19,291.5	13,468.8	13,468.8	13,468.8

3.4.4 แหล่งเงินลงทุน

3.4.4.1 เห็นควรนำเสนอรัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าลงทุนงานโครงสร้างพื้นฐานงานโยธาและส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และคำประกันเงินกู้ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างต่อไป หรือ

3.4.4.2 ให้ รฟท. สามารถเบิกจ่ายเงินลงทุนของโครงการตามกรอบวงเงินข้อ 3.4.1 จากกองทุนพลังงานเชื้อเพลิงตามมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพข.) เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2550 ที่เห็นชอบให้นำเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อใช้ในการก่อสร้างระบบขนส่งทางราง

โดยในลำดับแรก จะเป็นการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง ช่วงบางซื่อ – รังสิต รวมสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ

3.5 ประโยชน์ที่ประชาชนได้รับจากโครงการ

3.5.1 ช่วงบางซื่อ-รังสิต

ผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการฯ มีผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 16.49 โดยมีผลที่คาดว่าจะได้รับ ดังนี้

(1) สามารถใช้ประโยชน์เพื่อการเดินรถไฟฟ้าทางไกลสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ และส่วนของงานสถานีและย่านบางซื่อจะรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านการเดินทางโดยระบบรางของประเทศที่มาจากทั้งภาคใต้ และตะวันออกในอนาคตอีกด้วย โดยโครงสร้างทางรถไฟที่จะก่อสร้างจะสามารถรองรับการเดินรถที่มีอยู่ในปัจจุบันที่เข้าสู่กลางใจเมืองประมาณ 200 ขบวน/วัน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดระยะเวลาการจราจรที่ติดขัดจากการหยุดขบวนรถจำนวน 8 จุดที่ทางรถไฟตัดกับถนน

(2) สามารถใช้ประโยชน์เพื่อการเดินรถระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ซึ่งในอนาคตสามารถเดินระบบรถไฟฟ้าได้ในพื้นที่ที่ได้มีการซื้อรถไฟฟ้า (มูลค่าประมาณ 5,700 ล้านบาท) ซึ่งจะเป็นการช่วยลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงประมาณ 150,728 ล้านบาท และมีอัตราผลตอบแทนของโครงการโดยรวมประมาณ 730,217 ล้านบาท ตลอดอายุโครงการ 30 ปี

3.5.2 ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

ผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการฯ มีผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 17.50 โดยมีผลที่คาดว่าจะได้รับ ดังนี้

(1) สามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างส่วนงานบางซื่อ – รังสิต ให้เพิ่มประโยชน์แก่การเดินทางของประชาชนและนักศึกษารวมถึงบุคลากรบริเวณเมืองมหาวิทยาลัย ที่มีการเดินทางมากกว่า 50,000 คน/วัน ได้แก่ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ที่มีนักศึกษาและบุคลากรประมาณ 30,000 คน มหาวิทยาลัยกรุงเทพ วิทยาเขตรังสิต ที่มีนักศึกษาและบุคลากรประมาณ 20,000 คน และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ที่มีนักศึกษาและบุคลากรประมาณ 3,000 คน

(2) สามารถลดการใช้พลังงานได้ประมาณ 214,940 ล้านบาทและมีผลตอบแทนของโครงการประมาณ 914,932 ล้านบาท ตลอดอายุโครงการ 30 ปี

3.6 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต รวมสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ได้ดำเนินการตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามขั้นตอนของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 แล้ว และได้รายงานให้คณะรัฐมนตรีรับทราบแล้วเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 อย่างไรตาม แม้ว่าการดำเนินงานปรับ

แบบรายละเอียดฯ ในครั้งนี้ จะเป็นการดำเนินงานภายใต้โครงข่ายและสายทางเดิม แต่ได้มีการนำเสนอเพื่อขอก่อสร้างสถานีปลายทางเพิ่มเติม (ตามแผนการดำเนินงานเพิ่มเติม 5 สถานี โดยขออนุมัติก่อสร้างในครั้งนี้ 3 สถานี) จึงได้ดำเนินการจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอีกครั้งหนึ่ง เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2550 โดยได้เชิญประชาชนผู้มีส่วนได้เสียจากทุกพื้นที่ ผู้แทนจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง สถาบันอุดมศึกษา และองค์กรอิสระ เข้าร่วม โดยที่ประชุมเห็นด้วยกับโครงการฯ และการก่อสร้างสถานีเพิ่มเติมจากโครงการเดิมที่มีเพียง 5 สถานี

3.7 ราคากลาง

ราคางานที่เสนอในครั้งนี้เป็นราคางานที่ประมาณจากราคาค่อหน่วยที่ประมาณจากเนื้องานที่เพิ่มขึ้นรวมการจัดทำราคาให้เป็นปีฐานปัจจุบัน โดย รฟท. จัดดำเนินการพิจารณาราคากลางตามระเบียบของ รฟท. เพื่อพิจารณาโดยละเอียดก่อนประกวดราคาอีกครั้งหนึ่ง

4. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

4.1 เห็นสมควรอนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต รวมถึงอาคารสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งเป็นโครงการที่คณะรัฐมนตรีได้ให้การอนุมัติไว้แล้ว เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 ตามกรอบวงเงินใหม่ และให้ รฟท. ดำเนินการต่อไปได้ เนื่องจากโครงการนี้เป็นส่วนที่เชื่อมต่อกับโครงการช่วงบางซื่อ – คลังชันที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้แล้วในคราวเดียวกันตามข้อ 1. และอยู่ระหว่างการประกวดราคาในปัจจุบัน ให้เป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์และเดินรถระหว่างกันได้อันจะทำให้เกิดการบูรณาการโครงข่ายและใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดประโยชน์สูงสุด ประกอบกับโครงการดังกล่าวมีส่วนงานที่ก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศ และเป็นส่วนสำคัญต่อการพัฒนากิจการของ รฟท. ต่อไป

4.2 การดำเนินงานต่อขยายสายทางถึงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงข่ายระบบทางรถไฟสายสีแดง เนื่องจากจะส่งผลตอบแทนของโครงการที่สูงกว่าการดำเนินงานเพียงบริเวณรังสิต และเนื่องจากในขณะนี้ก็มีแบบรายละเอียดระหว่างช่วงรังสิต – มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต พร้อมทั้งจะดำเนินการอยู่แล้ว จึงเห็นควรนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการต่อขยายโครงข่ายระบบทางรถไฟชานเมืองให้ครอบคลุมในช่วงดังกล่าวด้วย อนึ่ง การดำเนินการช่วงนี้มีการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ภายได้โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงรังสิต – สถานีชุมทางบ้านภาชี ไว้แล้ว อยู่ระหว่างการพิจารณาจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงควรมอบหมายให้ รฟท. พิจารณาดำเนินการก่อสร้างได้เมื่อ EIA ได้รับความเห็นชอบแล้ว ดังนั้นกรณี รฟท. สามารถประหยัดงบประมาณจากการประกวดราคาในส่วนของงานช่วงบางซื่อ – รังสิต ได้ในอนาคต สมควรที่จะอนุมัติให้ รฟท. สามารถเบิกจ่ายวงเงินที่ประหยัดได้ เพื่อการก่อสร้างส่วนต่อขยายถึง

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต สถานีวัดเสมียนนารี และสถานีหลักหกต่อไปได้ เพื่อให้บริการกับประชาชนที่พักอาศัยบริเวณดังกล่าว

4.4 เพื่อให้การดำเนินงานต่อขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต – มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นการดำเนินการเพื่อประโยชน์ของประชาชนในพื้นที่ รวมถึงบุคลากรและนักศึกษาของมหาวิทยาลัยที่ตั้งอยู่บริเวณดังกล่าวและพื้นที่ใกล้เคียง กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรมอบหมายให้ สนข. ไปหารือร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ จัดทำแนวทางและแผนการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนเมืองมหาวิทยาลัยบริเวณรังสิต เพื่อเป็นการส่งเสริมการเดินทางในระบบขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

4.5 การดำเนินงานเพื่อต่อขยายสายเมน 115 KVA ของการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) จากสถานีย่อยลาดพร้าว อยู่ภายใต้แผนวิสาหกิจระหว่างปี พ.ศ. 2546 – 2556 อยู่แล้ว จึงเห็นสมควรมอบหมายให้ กฟน. เร่งดำเนินการต่อขยายสายเมนไฟฟ้าดังกล่าวเข้าสู่บริเวณสถานีบางซื่อ เพื่อให้บริการแก่ รฟท. ในการบริการรถไฟฟ้าชานเมืองได้ในระยะเวลา 5 ปี

5. ข้อเสนอเพื่อพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ดังนี้

5.1 อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท รวมระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (ปี พ.ศ. 2551 – 2555) โดยรัฐบาล ภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น ให้ รฟท. ดำเนินการประกวดราคาได้ทันทีเมื่อแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกรณีการเพิ่มสถานีปลายทางได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

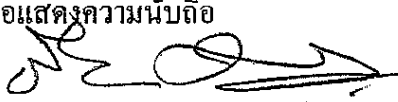
5.2 อนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสม และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ เพื่อเป็นค่าใช้จ่าย หรือใช้เงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตามมติคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติ ตามรายละเอียดค่าใช้จ่ายวงเงินลงทุน และค่าใช้จ่ายรายปี ตามข้อ 3.4 โดยดำเนินการประกวดราคาตามระเบียบของการรถไฟฟ้าด้วยวิธีการจ้าง พ.ศ. 2544 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 หรือดำเนินการประกวดราคาตามเงื่อนไขของแหล่งเงินทุน

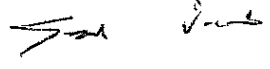
5.3 และหากมีวงเงินงบประมาณเหลือจากการประกวดราคาตามข้อ 5.1 หรือการจัดทำราคากลางตามข้อ 3.7 อนุมัติให้ต่อขยายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต – มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 10 กิโลเมตร ภายใต้กรอบวงเงิน 3,886 ล้านบาทเป็นลำดับแรก และดำเนินการก่อสร้างสถานีวัดเสมียนนารี และสถานีหลักหก ในโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต ต่อไปได้ เมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

5.4 มอบหมายให้ สนข. และสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ จัดทำแนวทางและแผนการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนเมืองมหาวิทยาลัยบริเวณรังสิต ให้สอดคล้องกับการ ดำเนินการต่อขยายระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต – มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

5.5 มอบหมายให้ กฟน. เร่งรัดการดำเนินการต่อขยายสายเมนจากสถานีไฟฟ้าย่อย ลาดพร้าวเข้าสู่บริเวณบางซื่อให้ทันต่อแผนการให้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง ของ รฟท.

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามข้อ 5. ต่อไปด้วย
จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ
พลเรือเอก 
(ธีระ ห้าวเจริญ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

๐๔๗

(นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์)
รองนายกรัฐมนตรี
ปฏิบัติราชการแทน นายกรัฐมนตรี
๑๕๓.๑๕๖

๔๕ ๐๕๐๖/๒๕๖๐/พ. ๑๑. 15 พ.ค. 50
เขียน รอนาออกรัฐมนตรี (นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์)
เนื่องจากเป็นเรื่องเร่งด่วน จึงเห็นควรเสนอ ครม. พิจารณาในวันที่
16 พ.ค. ๒๕๖๐ ทั้งนี้ สลค. ได้แจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของ ครม. ด้วยแล้ว


(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
15 พ.ค. 2550

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 4021

โทรสาร 0 2215 1469