

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0806.1/210



คค. 420

16 ต.ค. 57

15-18

คำสั่งเลขาธิการคณะกรรมการ

ที่ 7418

วันที่ 16 ต.ค. 2551

เวลา

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10110

16 ตุลาคม 2551

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการเพื่อก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงแคร้ง-สมุทรปราการ

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟม 004/1597 ลงวันที่ 10 กันยายน 2551
2. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร 0901/0477 ลงวันที่ 26 เมษายน 2550
2. Check List เสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการ

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 เห็นชอบในหลักการ แนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครตามลำดับความจำเป็นเร่งด่วน รวม 4 โครงการ (5 เส้นทาง รวมระยะทาง 118 กิโลเมตร) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ (ในเรื่องแนวทางการลงทุน ให้รัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบค่าลงทุนงานโครงสร้างพื้นฐานงานโยธาและส่วนที่เกี่ยวข้อง และพิจารณาความเป็นไปได้ ในการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนระบบรถไฟฟ้า อาณัติสัญญา ระบบตัวรถ และให้บริการรถไฟฟ้า) และให้ กระทรวงคมนาคมรับไปศึกษารายละเอียด ปรับปรุง และออกแบบแต่ละโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยให้ ใช้วิธีการออกแบบรายละเอียดเป็นหลัก และในส่วนของการรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้เห็นชอบในหลักการให้ รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (สายสีเขียว) ช่วงแคร้ง - สำโรง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ โดยให้กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานประสานเพื่อ ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา สำหรับเตรียมการก่อสร้างต่อไป

1.2 กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ใน 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงแคร้ง - สมุทรปราการ โดยได้รับความร่วมมือในการทำการศึกษาจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ กระทรวงการคลัง (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ) สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงบประมาณ (สปป.) สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง และจังหวัดสมุทรปราการ จนกระทั่ง การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ซึ่งการดำเนินงานได้แล้วเสร็จเมื่อเดือนเมษายน 2551 และได้ส่งมอบรายงาน ผลการศึกษาและแบบรายละเอียดให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รับไปดำเนินการต่อไป

2. ข้อเท็จจริง

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2551 ได้มีมติรับทราบตามมติของคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2551 โดยมีมติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.1 มอบหมายให้ รฟม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ สายสีน้ำเงินฯ และโครงการฯ สายสีเขียวฯ รวมทั้งให้ รฟม. รับไปพิจารณาแนวทางการปรับเส้นทางสายสีน้ำเงิน ช่วงท่าพระให้เชื่อมโยงถึงอ้อมน้อย และดำเนินการศึกษาและออกแบบโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายวงแหวนรอบใน ตามแนวนนรัชดาภิเษกเพิ่มเติมด้วย

2.2 มอบให้ สนข. ไปศึกษาปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการส่วนต่อขยายของสายสีเขียวเข้ม ช่วงสะพานใหม่ ถึงลำลูกกา คลอง 4 และส่วนต่อขยายสายสีเขียวอ่อน จากสมุทรปราการ (บางปิ้ง) ถึงบางปู โดยเร่งด่วน

2.3 มอบหมายให้กระทรวงมหาดไทยพิจารณามอบหมายให้ รฟม. เป็นผู้กำกับดูแลสัมปทานบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ตามสัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร แทนกรุงเทพมหานคร เพื่อให้การพัฒนาเส้นทางส่วนต่อขยายสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งการก่อสร้างและการเดินรถ โดยรัฐจะพิจารณาจ่ายเงินค่าก่อสร้างทางวิ่งและตัวสถานีช่วงสะพานสาทร – บางหว้า และช่วงอ่อนนุช – แบริ่ง ที่กรุงเทพมหานครได้จ่ายไปคืนให้กับกรุงเทพมหานคร และมอบหมายให้กระทรวงการคลังพิจารณาซื้อหนี้จากเจ้าหนี้/ผู้ถือหุ้นของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด รวมถึงการพิจารณาเข้าถือหุ้นในบริษัท ดังกล่าวตามความจำเป็นและเหมาะสม เพื่อให้การบริหารจัดการและการเดินรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน.

2.4 ในระหว่างที่การเจรจาต่อรองกับผู้รับสัมปทานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ยังไม่สัมฤทธิ์ผลให้กระทรวงคมนาคมดำเนินงานโครงการในสายสีเขียวส่วนต่อขยายทั้งในส่วนสีเขียวเข้ม และส่วนสีเขียวอ่อน

2.5 สำหรับการลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เห็นควรให้รัฐบาลรับภาระการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน และเอกชนรับผิดชอบในการลงทุนระบบตัวรถ และการจัดการเดินรถ

3. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟม. ปรากฏตามหนังสือ รฟม. ด่วนที่สุด ที่ 004/1597 ลงวันที่ 10 กันยายน 2551 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) ขออนุมัติดำเนินการเพื่อก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ และช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ซึ่งคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุม เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 วันที่ 20 สิงหาคม 2551 และวันที่ 1 กันยายน 2551 มีมติเห็นชอบแล้ว จึงสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

3.1 แนวเส้นทางและลักษณะโครงการ

1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

ระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 12 สถานี เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า BTS ที่สถานีหมอชิต แนวเส้นทางวิ่งจะข้ามทางแยกยกระดับดอนเมืองโทลเวย์บริเวณ

/ห้าแยก ...

ห้าแยกลาดพร้าว วิ่งตามแนวเกาะกลางถนนพหลโยธินผ่านทางแยกรัชโยธิน สี่แยกมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (แยกเกษตร) เมื่อพ้นแยกเกษตรแล้ว แนวเส้นทางจะไปตามแนวเกาะกลางไปจนถึงบริเวณซอยพหลโยธิน 55 แนวเส้นทางจะเบี่ยงออกไปเลียบกับแนวถนนฝั่งขวา หรือฝั่งสถานีตำรวจดับเพลิงบางเขน จนถึงอนุสาวรีย์หลักสี่ หลังจากนั้นเส้นทางจะเบี่ยงกับมาแนวเกาะกลางถนนที่บริเวณซอยหมู่บ้านราชตฤณมัย แล้วไปสิ้นสุดที่บริเวณสะพานใหม่ โดยมีศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถตั้งอยู่บริเวณด้านทิศใต้ของสนามบินดอนเมือง มีเนื้อที่ประมาณ 125 ไร่ และมีอาคารจอดแล้วจร 1 แห่ง อยู่บริเวณสำนักงานเขตบางเขน จอดรถยนต์ได้ 1,110 คัน

2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมดมี 9 สถานี เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้า BTS ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 (อ่อนนุช-แบริ่ง) จะไปตามแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิท เริ่มต้นที่บริเวณซอยสุขุมวิท 107 (แบริ่ง) ผ่านทางแยกเทพารักษ์ ทางแยกปู่เจ้าสมิงพราย ทางต่างระดับสุขุมวิท เลี้ยวซ้ายที่แยกศาลากลาง ผ่านแยกการไฟฟ้า จนถึงแยกสายลวดจึงเลี้ยวซ้ายออกไปทางบางปู จนถึงสุดเส้นทางบริเวณซอยเทศบาลบางปู 55 ซึ่งบริเวณสิ้นสุดโครงการจะเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ มีเนื้อที่ประมาณ 123 ไร่ และมีอาคารจอดแล้วจร 1 แห่ง อยู่บริเวณสถานีสุดท้ายฝั่งซอยเทศบาลบางปู 47 จอดรถยนต์ได้ 956 คัน

3.2 แนวเขตทางและการเวนคืนที่ดิน

โครงการฯ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ มีที่ดินที่จะต้องเวนคืนทั้งหมด 56 แปลง พื้นที่ประมาณ 184 ไร่ และต้องรื้อถอนอาคารและสิ่งปลูกสร้าง 21 หลัง

โครงการฯ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ มีที่ดินที่จะต้องเวนคืนทั้งหมด 256 แปลง พื้นที่ประมาณ 158 ไร่ และต้องรื้อถอนอาคารและสิ่งปลูกสร้าง 93 หลัง

3.3 ระบบรถไฟฟ้า

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวฯ ทั้งสองช่วงจะใช้ระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ (Heavy Rail Transit System) ที่มีความจุสูง สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากกว่า 50,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ความเร็วสูงสุด 80 กม. ต่อ ชม. ระบบจ่ายไฟฟ้าขับเคลื่อน 750 โวลต์ กระแสตรงจากรางที่ 3 โดยในปีแรกที่เปิดดำเนินการจะใช้รถทั้งหมด 12 ขบวน (3 ตู้ต่อขบวน) สำหรับช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และ 10 ขบวน (3 ตู้ต่อขบวน) สำหรับช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

3.4 ประเมินการจำนวนผู้โดยสาร

ผลการวิเคราะห์คาดการณ์จำนวนผู้โดยสารในปี 2555 ในกรณีพื้นฐาน ซึ่งคิดค่าโดยสารในอัตราแรกเข้า 10 บาท และคิดค่าโดยสารเพิ่มขึ้นตามระยะทาง 1.8 บาทต่อกิโลเมตร ไม่คิดค่าเปลี่ยนถ่ายระบบ (รวมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายเดิม และการดำเนินงานเป็นไปตามแนวนโยบายของรัฐบาล ในระยะแรกที่ก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ารวมระยะทางที่เพิ่มขึ้น 145 กิโลเมตร) ดังนี้

1)	ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่	140,000	คนต่อวัน
2)	ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	90,000	คนต่อวัน

3.5 ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ

วิเคราะห์ผลตอบแทนที่ได้รับในรูปของการประหยัดเวลาในการเดินทาง และการประหยัดค่าใช้จ่ายการใช้รถยนต์ ในระยะเวลา 25 ปี สรุปได้ดังนี้

	อัตราผลตอบแทน ทางเศรษฐกิจ (EIRR)	มูลค่าการประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายการใช้ รถยนต์
1) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่	24.2%	496,274 ล้านบาท
2) ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	25.2%	319,935 ล้านบาท

3.6 ผลตอบแทนทางการเงิน

ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการฯ ในระยะ 25 ปี พบว่า อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ของแต่ละโครงการฯ สรุปได้ดังนี้

	FIRR
1) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่	0.70%
2) ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	-1.44%

3.7 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ

1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

- กรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้นำเสนอรายงาน EIA ต่อ สผ. และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม (คชก.) เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2551

- สนข. ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 ได้นำเสนอรายงาน EIA โครงการฯ ในส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณา เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 และ สผ. ได้ส่งเรื่องดังกล่าวคืนเพื่อให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการเป็นผู้เสนอตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 46 และมาตรา 47 ที่กำหนดให้ผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการเป็นผู้จัดทำและเสนอรายงานฯ แต่เนื่องจาก รฟม. ได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ดังกล่าว ดังนั้น รฟม. จึงได้มอบอำนาจให้ สนข. เป็นผู้เสนอรายงานฯ ต่อไป เนื่องจาก สนข. เป็นผู้รับผิดชอบงานศึกษาฯ มาตั้งแต่ต้น ทั้งนี้ เป็นไปตามแนวทางการประสานงานระหว่าง สนข. และ สผ.

2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

- กทม. ได้นำเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย สายสุขุมวิท ช่วงสุขุมวิท 81 ถึงลำโพง และช่วงลำโพง-สมุทรปราการ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบรายงานฯ ดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2550

- สนข. ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 ได้ศึกษาออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงาน EIA โครงการฯ ได้นำเสนอ สผ. พิจารณารายงาน EIA ฉบับปรับปรุงในส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการอีกครั้งหนึ่งเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2551 และ สผ. ได้ส่งเรื่องดังกล่าวคืนเพื่อให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการเป็นผู้เสนอตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 46 และ มาตรา 47 ที่กำหนดให้ผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการเป็นผู้จัดทำและเสนอรายงานฯ แต่เนื่องจาก รฟม. ได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ดังกล่าว ดังนั้น รฟม. จึงได้ทำการมอบอำนาจให้ สนข. เป็นผู้นำเสนอรายงานฯ ต่อไป เนื่องจาก สนข. เป็นผู้รับผิดชอบงานศึกษา มาตั้งแต่ต้น ทั้งนี้เป็นไปตามแนวทางการประสานงานระหว่าง สนข. และ สผ.

- ในคราวประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ครั้งที่ 16/2551 เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2551 ได้พิจารณารายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการแล้ว มีมติว่าเนื่องจากยังไม่มี ความชัดเจนว่าหน่วยงานใดเป็นเจ้าของโครงการหรือผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการฯ ระหว่าง กทม. และ รฟม. ซึ่งจะมีผลต่อการพิจารณารายงานฯ จึงขอให้ฝ่ายเลขานุการนำไปหารือข้อกฎหมายว่าการพิจารณารายงานฯ สอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องหรือไม่ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ อีกครั้งหนึ่ง

3.8 รูปแบบการดำเนินการก่อสร้างโครงการ

การจัดหาผู้รับจ้างงานโยธา เห็นควรดำเนินการประกวดราคาโครงการฯ เพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาโครงการฯ ในรูปแบบการแข่งขันประกวดราคานานาชาติ (International Competitive Bidding หรือ ICB) เพื่อให้บริษัทรับจ้างจากต่างประเทศสามารถเข้าร่วมแข่งขันประกวดราคาได้อย่างกว้างขวาง รวมทั้งเพื่อให้เกิดการแข่งขันกันในด้านเทคโนโลยีการก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณถนนและชุมชนที่มีการจราจรหนาแน่น ดังนั้น ผู้รับจ้างที่ได้รับการคัดเลือกจะต้องเป็นบริษัท ที่มีศักยภาพในการบริหารจัดการการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว ซึ่งจะสามารถลดผลกระทบต่อประชาชนได้มากที่สุด โดยโครงการฯ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ แบ่งสัญญางานโยธาออกเป็น 5 สัญญา (ได้แก่ สัญญาโครงสร้างทางวิ่งและสถานี สัญญาศูนย์ซ่อมบำรุง สัญญาระบบราง สัญญาทางลอดรถไฟฟ้าโยธิน สัญญาอาคารจอดแล้วจร) ส่วนโครงการฯ ช่วงเบริ่ง-สมุทรปราการ แบ่งออกเป็น 6 สัญญา (ได้แก่ สัญญาทางวิ่งและสถานี ช่วงที่ 1 สัญญาทางวิ่งและสถานี ช่วงที่ 2 สัญญาศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ สัญญาอาคารจอดแล้วจร สัญญาระบบราง และสัญญาขยายสะพานข้ามคลองสำโรงและปรับปรุงแยกเทพารักษ์)

3.9 การขอยกเว้นดำเนินการ e-Auction

เนื่องจากการประกวดราคาโครงการฯ จะต้องดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 (e-Auction) ซึ่ง รฟม. มีความเห็นว่าการดำเนินการประกวดราคาสมควรดำเนินงานตามหลักการและขั้นตอนของการแข่งขันประกวดราคาแบบนานาชาติ หรือ ICB ซึ่งมีหลักการประกวดราคาเป็นสากลทั่วไป เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่จึงควร

เปิดกว้างในการใช้เทคโนโลยีจากต่างประเทศที่ทันสมัยในงานก่อสร้าง เพื่อความรวดเร็วในการก่อสร้างอันนำมาซึ่งการลดผลกระทบด้านการจราจร โดยสามารถคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานก่อสร้างจากต่างประเทศ ซึ่งอาจทำให้ข้อเสนอด้านราคามีการแข่งขันเพิ่มสูงขึ้น ทำให้รัฐสามารถประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างได้ ดังนั้นด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น รฟม. จึงเห็นสมควรเสนอขออนุมัติยกเว้นการดำเนินการตามระเบียบฯ ดังกล่าว สำหรับการดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างงานโยธา และงานระบบรถไฟฟ้าโครงการฯ

3.10 กรอบวงเงินลงทุนโครงการ

กรอบวงเงินทั้ง 2 โครงการ ที่ รฟม. ได้พิจารณานำเสนอกระทรวงคมนาคมรวมวงเงิน 64,713 ล้านบาท ซึ่งเป็นวงเงินรวมมูลค่าของทั้งโครงการ แต่เนื่องจากคณะกรรมการ รฟม. ได้อนุมัติให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินการเพื่อก่อสร้างงานโยธาเท่านั้น กระทรวงคมนาคมได้พิจารณากลับกรองแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติในกรอบวงเงินค่าที่ปรึกษาคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและระบบไฟฟ้า ค่าสำรวจสังหาริมทรัพย์ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่างานโยธา ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ (PC) ร้อยละ 4 ของค่างานโยธา และค่า Provisional Sum (ซึ่งเป็นกรอบวงเงินรวมระหว่างค่าเพื่อเหลือเผื่อขาดงานโยธาร้อยละ 5 ค่าปรับราคา ร้อยละ 3.8 ต่อปี และค่างานเบ็ดเตล็ด (Daywork) ร้อยละ 0.05)

หน่วย : ล้านบาท

สายทาง	ค่าที่ปรึกษา คัดเลือกผู้รับ จ้างงานโยธา และงาน ระบบ รถไฟฟ้า	ค่าสำรวจ สังหาริมทรัพย์	ค่าจัด กรรมสิทธิ์	งานโยธา	ค่าจ้างที่ ปรึกษา โครงการ ส่วนของ งานโยธา	ค่า Provisional Sum ของ โครงการ	รวม
1) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่	14	6	2,388	16,443	658	2,280	21,789
2) ช่วงแคราย-สมุทรปราการ	14	6	675	15,134	605	2,099	18,533
รวม	28	12	3,063	31,577	1,263	4,379	40,322

3.11 แผนการดำเนินงานโครงการ

แผนดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าทั้ง 2 ช่วง ตามผลการศึกษา สรุปได้ดังนี้

- คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการ : ก.ย. - ต.ค. 51
- ดำเนินการออก พรฎ.เวนคืนที่ดิน : ต.ค. 51 - ม.ค. 52
- กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ในประเทศ : พ.ค. - พ.ย. 51
- จัดจ้างผู้รับจ้างงานโยธา : พ.ย. 51 - พ.ค. 52
- จัดจ้างผู้รับงานระบบรถไฟฟ้า : ม.ค. 52 - ส.ค. 52
- ก่อสร้างโครงการและทดสอบระบบ : ก.ค. 52 - ม.ค. 57
- เปิดบริการ : ก.พ. 57

หมายเหตุ สมมุติฐานในการจัดทำแผน คือ เป็นแผนงานแบบเร่งรัด ซึ่งต้องได้รับความร่วมมือและอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดีจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3.12 การจัดการมลพิษที่ดินตามแนวสายทาง

เนื่องจากการจัดการมลพิษที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 จะต้องใช้เวลาดำเนินการตามขั้นตอนให้ครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด และการเสนอตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะดำเนินการ รวมทั้งการออกประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อกำหนดให้การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามโครงการเป็นกรณีที่มีความจำเป็นโดยเร่งด่วนตามพระราชบัญญัตินี้ จะต้องใช้เวลาดำเนินการต่อไปอีกระยะหนึ่ง ดังนั้น เพื่อให้ รฟม. สามารถดำเนินการจัดการมลพิษที่ดินตามขั้นตอนของกฎหมายได้ทันที เพื่อไม่ให้เป็นปัญหาในการส่งมอบพื้นที่ล่าช้า จึงจำเป็นต้องเสนอตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน รวมทั้งออกประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อกำหนดให้การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เป็นกรณีที่มีความจำเป็นโดยเร่งด่วน สำหรับโครงการฯ สายสีเขียว ดังนี้

- 1) ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนในท้องที่เขตจตุจักร เขตหลักสี่ เขตบางเขน เขตสายไหม และเขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร พ.ศ.
- 2) ร่างประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องกำหนดให้การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ เขตจตุจักร เขตหลักสี่ เขตบางเขน เขตสายไหม และเขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร เป็นกรณีที่มีความจำเป็นโดยเร่งด่วน
- 3) ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.
- 4) ร่างประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องกำหนดให้การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เป็นกรณีที่มีความจำเป็นโดยเร่งด่วน

3.13 ความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการฯ

เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายเร่งรัดดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคม ลดความสูญเสียด้านเศรษฐกิจและพลังงานน้ำมัน ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน แต่รายงาน EIA ของโครงการฯ ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติดังกล่าว ซึ่งจากผลการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ พบว่าโครงการฯ จะมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมเล็กน้อยในระยะสั้นในช่วงการก่อสร้าง และสามารถจัดให้มีมาตรการลดผลกระทบดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ของประชาชน แต่ในระยะยาวเมื่อเปิดดำเนินการเดินรถแล้วโครงการฯ จะช่วยปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้นอย่างชัดเจนซึ่งเป็นที่พิสูจน์แล้วทั่วโลก

ดังนั้น รฟม. จึงเห็นควรเร่งนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการฯ ควบคู่กับการเสนอและการพิจารณารายงาน EIA โดยมีเงื่อนไขให้ รฟม. เริ่มดำเนินโครงการในส่วนงานโยธา ได้เมื่อรายงาน EIA ของโครงการฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว ส่วนรูปแบบการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า และการเดินรถ

ที่เหมาะสม รฟม. จะนำเสนอรายละเอียดการวิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือกรูปแบบการลงทุนและการเดินรถ รวมทั้งข้อดีข้อเสียต่างๆ เพื่อเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติในขั้นตอนถัดไป ทั้งนี้เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อแผนเร่งรัดดำเนินงานก่อสร้างงานโยธา โครงการฯ เพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาจต้องใช้เวลาในการพิจารณารูปแบบการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถดังกล่าว

4. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นว่า การขออนุมัติดำเนินการเพื่อก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ และช่วงแบร็ง – สมุทรปราการ มีเหตุผลความจำเป็นที่สมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการไปก่อนเพื่อดำเนินการประกวดราคา โครงการได้ภายในปี พ.ศ. 2551 โดยไม่ต้องรอผลการพิจารณาเลือกรูปแบบการเดินรถที่เหมาะสม เนื่องจากในเบื้องต้น รฟม. ได้รายงานว่าในรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมของทั้ง 2 โครงการ ซึ่งได้ใช้กรอบการวิเคราะห์ตามสมมติฐาน MRTA – Assessment Standardisation ที่กำหนดโดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง ในการประเมินทางเลือกรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมระหว่างภาครัฐและเอกชน และพบว่ารูปแบบ “จ้างเอกชนดำเนินงาน” (PPP-Gross Cost) ซึ่งเป็นรูปแบบที่รัฐรับภาระในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และรายได้ค่าโดยสารทั้งหมดเป็นของรัฐ และจ้างเอกชนเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ โดยจะต้องลงทุนในการจัดการรวมถึงการซ่อมบำรุง ตลอดอายุสัญญาเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด ซึ่งเป็นผลการศึกษาที่คณะรัฐมนตรีจะได้มีมติเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2551 รับทราบมติคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ครั้งที่ 1/2551 จึงมีสมมติฐานที่ไม่ครอบคลุมในการดำเนินงานโครงการขยายส่วนต่อขยายที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น จึงได้มอบหมายให้ รฟม. นำเสนอรายละเอียดการวิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือกรูปแบบการลงทุนและการเดินรถ รวมทั้งข้อดี-ข้อเสียต่างๆ โดยครอบคลุมการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

4.1 รูปแบบการลงทุนระบบเดินรถที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายช่วงสะพานใหม่ – ลาลูกกา คลอง 4 และสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสมุทรปราการ (บางปิ้ง) – บางปู

4.2 การเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพเดิม ในสมมติฐานที่ รฟม. จะได้เป็นผู้กำกับดูแลแทนกรุงเทพมหานครที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานของกระทรวงมหาดไทย และ/หรือ การซื้อหนี้จากเจ้าหนี้/ผู้ให้กู้ของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานของกระทรวงการคลัง

4.3 แนวทางในการเชื่อมต่อกับโครงข่ายที่กรุงเทพมหานครอยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยรัฐอาจจ่ายเงินค่าก่อสร้างทางวิ่งและตัวสถานีช่วงสะพานสาทร – บางหว้า และช่วงอ่อนนุช – แบร็ง ที่ กรุงเทพมหานครได้จ่ายไปคืนให้กับกรุงเทพมหานคร

4.4 คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) เมื่อเดือนเมษายน 2550 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 2) ได้มีความเห็นว่าในเรื่องของรูปแบบการลงทุนและเดินรถแบบจ้างเอกชนดำเนินงานที่มีแนวทางที่ภาครัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบตัวรถไฟฟ้า โดยมีมูลค่าการลงทุนเกิน 1,000 ล้านบาท และว่าจ้างเอกชนให้บริการการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและซ่อมบำรุงในลักษณะจ้างเหมาบริการ โดยทำสัญญากำหนดวงเงินชำระค่าจ้างเป็นรายปีตามจำนวนเงินค่าจ้างที่ตกลงกันหรือตามจำนวนผู้โดยสาร

บนพื้นฐานของมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดขึ้น โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานของรัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร ว่าไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 แล้วก็ตาม แต่เพื่อความรอบคอบจึงได้มอบหมายให้ รฟม. ศึกษาให้เกิดความชัดเจน โดยหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกครั้งหนึ่ง และหากการดำเนินงานตามแนวทางที่ รฟม. เสนอ ไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว รฟม.สมควรศึกษาถึง ข้อดี – ข้อเสีย ของการดำเนินงานตามขั้นตอนตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวว่าจะนำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ของโครงการดีกว่าหรือไม่ต่อไป

4.5 เนื่องจากการเดินรถในรูปแบบ PPP - Gross Cost เป็นการบริหารที่รัฐต้องรับความเสี่ยงในการดำเนินโครงการ ซึ่งมีภาระค่าใช้จ่ายในการบริหารงานตลอดอายุโครงการ จึงได้มอบหมายให้ รฟม. ศึกษาแหล่งที่มาของรายได้ที่นอกเหนือจากการเก็บค่าโดยสาร เช่น กรณีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ หรือการจัดตั้งกองทุนอันมีรายได้จากแหล่งต่าง ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการประกอบต่อไปด้วย

5. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

5.1 อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ ในส่วนของงานโยธากรอบวงเงิน 16,443 ล้านบาท งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินกรอบวงเงิน 2,388 ล้านบาท และงานจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน 658 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า 14 ล้านบาท ค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ 6 ล้านบาท และค่า Provision Sum ของงานโยธา กรอบวงเงิน 2,280 ล้านบาท โดยให้ รฟม. เริ่มดำเนินการก่อสร้างงานโยธาได้เมื่อรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

5.2 อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ในส่วนของงานโยธาโดยมีกรอบวงเงิน 15,134 ล้านบาท งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินกรอบวงเงิน 675 ล้านบาท และงานจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน 605 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า 14 ล้านบาท ค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ 6 ล้านบาท และค่า Provision Sum ของงานโยธา กรอบวงเงิน 2,099 ล้านบาท โดยให้ รฟม. เริ่มดำเนินการก่อสร้างงานโยธาได้เมื่อรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

5.3 อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาโครงการฯ ในรูปแบบการแข่งขันประกวดราคานานาชาติ (International Competitive Bidding หรือ ICB) และยกเว้นการปฏิบัติการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549

5.4 อนุมัติให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม และค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว และให้สำนักงบประมาณจัดหางบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายจริง โดยรัฐบาลรับภาระด้านการลงทุนงานโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง

5.5 อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน อสังหาริมทรัพย์และร่างประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเรื่องกำหนดให้การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เป็นกรณีที่มีความจำเป็น โดยเร่งด่วน สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการ กฤษฎีกาตรวจพิจารณาก่อนดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติตามข้อ 5. ต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสันติ พร้อมพัฒน์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบขนส่งและจราจร

โทร. 02 215 1515 ต่อ 4021

โทรสาร 02 215 1151