

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0806.1/ 82



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ 10100

สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 1843 ค.อ.มค
ที่ - 4 ส.ค. 2552 / 55

4 มีนาคม 2552

สวค. 1/120
วันที่ 4 ส.ค. 2552
เวลา 16.20 น.

เรื่อง โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ..... 10 ส.ค. 2552

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/8261 ลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2550
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/19874 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2550

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/323/2552 ลงวันที่ 22 มกราคม 2552
2. Checklist นำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - บางซื่อ - คลิ่งชัน เนื่องจากเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกันที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อ โดยในช่วงบางซื่อ - รังสิตให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่งเมื่อแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน ให้ รฟท. ประกวดราคางานโยธางานวางราง งานรื้อย้าย และงานก่อสร้างถนนเลียบทางรถไฟ ได้ในทันที (ไม่รวมงานระบบไฟฟ้า เครื่องกล) ซึ่งต่อมา รฟท. ได้ดำเนินการประกวดราคางานในช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน และลงนามในสัญญาก่อสร้าง เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2551 ภายได้กรอบวงเงิน 8,748.4 ล้านบาท กำหนดระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ภายได้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท (ประกอบด้วย งานโยธา งานระบบไฟฟ้า เครื่องกล ช่วงบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - คลิ่งชัน ไม่รวมการจัดซื้อขบวนรถ) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น และให้ รฟท. ดำเนินการประกวดราคาได้ทันทีเมื่อแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ และรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสม และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ และ ค้ำประกันเงินกู้ เพื่อเป็นค่าใช้จ่าย และหากมีวงเงินงบประมาณเหลือจากการประกวดราคา หรือการจัดทำราคากลาง อนุมัติให้ รฟท. ต่อขยายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 10 กิโลเมตร ภายได้กรอบวงเงิน 3,886 ล้านบาทเป็นลำดับแรก และดำเนินการก่อสร้างสถานีวัดเสมียนนารี และสถานีหลักหกต่อไปได้

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่อ้างถึง 1 และ 2

2. การดำเนินการ

2.1 การดำเนินการด้านแหล่งเงิน

กระทรวงการคลังได้จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น (Japan Bank for International Cooperation: JBIC) ซึ่งปัจจุบันคือองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation: JICA) โดยในระหว่างวันที่ 23 มิถุนายน ถึงวันที่ 4 กรกฎาคม 2551 JICA ได้จัดส่งคณะเจ้าหน้าที่เพื่อประเมินโครงการ (Appraisal Mission) เดินทางมารวบรวมข้อมูลรายละเอียดของโครงการฯ เพื่อจัดทำรายงานสรุปเสนอต่อรัฐบาลญี่ปุ่นพิจารณาอนุมัติการให้กู้เงิน และได้มีการลงนามบันทึกข้อหารือ (Minute of Discussions) ร่วมกันระหว่างสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง (สบน.) JICA และ รฟท. เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2551 ซึ่งรายละเอียดสำคัญที่นำไปสู่วงเงินลงทุน ดังนี้.-

2.2.1 JICA มีความเห็นว่า รฟท. ควรรวมค่างานการจัดซื้อตู้รถไฟฟ้าในการขอกู้เงินครั้งนี้ไว้ด้วย เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีขบวนรถไฟฟ้าเปิดให้บริการแก่ประชาชน อีกทั้งการออกแบบงานระบบอาณัติสัญญาณ การควบคุมการเดินรถ ระบบการจ่ายไฟฟ้า และระบบอื่นๆที่เกี่ยวข้องจะได้ดำเนินการให้ถูกต้อง สอดคล้อง เป็นระบบที่สัมพันธ์กับผู้ผลิตตู้รถไฟฟ้า (Rolling Stock Supplier) ซึ่งเงื่อนไขนี้ JICA ได้แจ้งว่าให้ความสำคัญเป็นลำดับต้นในการพิจารณาให้กู้เงินโครงการ ฯ

2.2.2 JICA ได้พิจารณาตัดค่างานไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ออกจากการขอกู้เงิน ซึ่งเดิมมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ในคราวอนุมัติงบประมาณและกรอบวงเงิน ช่วงบางซื่อ – รังสิต ได้รวมงานในส่วนนี้ไว้ด้วยเพื่อให้การเดินรถระหว่างช่วงบางซื่อ – รังสิต สัมพันธ์กับช่วงบางซื่อ – ตลิ่งชัน ดังนั้น เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2551 ที่ผ่านมารฟท. ได้หารือกับ JICA และ สบน. ได้ข้อสรุปว่าให้ รฟท. ประกวดราคางานระบบไฟฟ้าเครื่องกล และงานจัดหาตู้รถไฟฟ้าของช่วงบางซื่อ – รังสิต และช่วงบางซื่อ – ตลิ่งชัน ไปพร้อมกัน โดยให้แยกใบเสนอราคาของทั้ง 2 ช่วงออกจากกัน เพื่อแยกแหล่งเงินให้ชัดเจน โดยในส่วนของช่วงบางซื่อ – รังสิต ใช้แหล่งเงินจาก JICA และช่วงบางซื่อ – ตลิ่งชัน อาจใช้แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ หรือแหล่งเงินอื่น ๆ ตามที่กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาให้ตามความเหมาะสม

2.2 การเตรียมการด้านการก่อสร้าง

2.2.1 การประกวดราคา

ปัจจุบัน รฟท. ได้จัดเตรียมเอกสารประกวดราคาเสร็จเรียบร้อยแล้ว เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการปรับวงเงินลงทุนโครงการในครั้งนี้ รฟท. จะเสนอเอกสารดังกล่าวให้ JICA พิจารณา และส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจสอบขั้นตอนของระเบียบต่างๆ ต่อไป

2.2.2 รายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2551 มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อแล้ว

2.2.3 การต่อขยายช่วงรังสิต – มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

มีแบบรายละเอียดพร้อมดำเนินการ แต่ยังไม่สามารถดำเนินการประกวดราคา ในคราวเดียวกันได้ เนื่องจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามผลการศึกษาของโครงการศึกษา และออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขต กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (รังสิต-สถานีชุมทางบ้านภาชี) ยังไม่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

2.2.4 แผนการดำเนินงาน

รฟท. ได้กำหนดแผนการดำเนินงาน ดังนี้

- | | |
|--|------------------------------|
| - รัฐบาล และ JICA ลงนามในประกาศให้เงินกู้ | กุมภาพันธ์ – มีนาคม 2552 |
| - ลงนามใน Loan Agreement | มีนาคม - เมษายน 2552 |
| - ขายเอกสารประกวดราคา | เมษายน - มิถุนายน 2552 |
| - ยื่นข้อเสนอประกวดราคา | สิงหาคม - ตุลาคม 2552 |
| - คณะกรรมการคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธา | พฤศจิกายน 2552 – เมษายน 2553 |
| คณะกรรมการ รฟท. และ JICA ให้ความเห็นชอบ | |
| - อัยการสูงสุดให้ความเห็นชอบร่างสัญญาว่าจ้าง | พฤษภาคม 2553 |
| - คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ | มิถุนายน 2553 |
| ผลการคัดเลือกผู้รับจ้างงาน | |
| - ลงนามสัญญาว่าจ้าง | กรกฎาคม 2553 |
| - เริ่มงานก่อสร้าง | กันยายน 2553 |

3. เรื่องที่เสนอ

3.1 รฟท. มีหนังสือที่ ค่วนที่สุด ที่ 1/323/2552 ลงวันที่ 22 มกราคม 2552 เสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต พร้อมงานจัดหาตู้รถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อถึงชั้น ตามมติคณะกรรมการ รฟท. ดังนี้ (เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

1) คณะกรรมการ รฟท. ในคราวประชุม ครั้งที่ 17/2551 เมื่อวันที่จันทร์ที่ 8 ธันวาคม 2551 มีความเห็นให้ รฟท. ดำเนินการปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ให้เป็นราคาปัจจุบันก่อนเริ่มประกวดราคา เพราะราคาก่อสร้างปัจจุบันแตกต่างจากราคาที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 (เป็นราคางานประมาณการในขณะที่แบบรายละเอียดยังไม่แล้วเสร็จ และได้แล้วเสร็จเดือนกุมภาพันธ์ 2551) และให้รวมค่างานจัดหาตู้รถไฟฟ้าช่วงบางซื่อ-รังสิต ไปในคราวเดียวกัน

2) คณะกรรมการ รฟท. ในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2552 มีมติอนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามที่ รฟท. ได้ให้ที่ปรึกษาปรับปรุงโดยใช้หลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางของกรมบัญชีกลาง และฐานข้อมูลราคา ณ เดือนพฤศจิกายน 2551 เพื่อให้สอดคล้องกับภาวะราคาวัสดุก่อสร้างในปัจจุบัน โดยได้อนุมัติ ดังนี้

2.1) อนุมัติให้ รฟท. จัดหาตู้รถไฟฟ้าและประกวดราคารวมกับงานระบบไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ – รังสิต เป็นสัญญาเดี่ยว ซึ่งมีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า 6,560 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าตู้รถไฟฟ้า 6,131 ล้านบาท ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 429 ล้านบาท

2.2) อนุมัติให้จัดหาตู้รถไฟฟ้าของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ – ดลิ่งชัน เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ โดยมีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า 3,840 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าตู้รถไฟฟ้า 3,589 ล้านบาท ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 251 ล้านบาท

2.3) อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิตใหม่จากเดิม 59,888 ล้านบาท ให้เป็นราคาปัจจุบันจำนวนประมาณ 75,548 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงวงเงิน และแหล่งเงิน ข้างท้ายนี้

รายการ	กรม.อนุมัติ 16 ตุลาคม 2550	วงเงินค่าก่อสร้าง (ประมาณราคา ณ พฤษภาคม 51) เมื่อแบบฯแล้ว เสร็จครั้งแรก	วงเงินที่เสนอ ขอกู้เงินจาก JICA (พฤศจิกายน 51)	วงเงินที่ขอปรับ กรอบวงเงิน (พฤศจิกายน 51)	แหล่งเงิน
1. งานโยธาและระบบไฟฟ้า เครื่องกลของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-รังสิต					
1.1 งานโยธา	41,157	55,071	44,779	44,779	JICA
1.2 งานระบบ, ไฟฟ้า เครื่องกล	7,942	15,310	13,372	13,372	JICA
1.3 ค่าตู้รถไฟฟ้า	-	-	6,560	6,131	JICA
1.4 ค่างานรื้อย้าย	25	53	-	105	กู้ในประเทศ
1.5 ค่าจ้างที่ปรึกษา	2,002	2,721	3,353	2,244	JICA
1.6 ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด	1,000	1,381	4,939	1,381	JICA
1.7 Price Escalation	-	-	11,606	-	JICA
1.8 Administration Cost	-	-	1,694	-	JICA
1.9 ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 7	3,578	1,046	3,392	1,293	JICA
รวม ช่วงบางซื่อ-รังสิต	55,704	75,582	89,695	69,305	
2. งานระบบไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-ดลิ่งชัน					
2.1 ค่างานไฟฟ้าเครื่องกล	3,911	1,851	-	2,162	กู้ในประเทศ
2.2 ค่าตู้รถไฟฟ้า	-	-	-	3,589	กู้ในประเทศ
2.3 ค่าจ้างที่ปรึกษา	-	-	-	84	กู้ในประเทศ
2.3 ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7	273	130	-	408	กู้ในประเทศ
รวม ช่วงบางซื่อ-ดลิ่งชัน	4,184	1,981	-	6,243	กู้ในประเทศ
รวมข้อ 1 และ 2	59,888	77,563	89,695	75,548	

หมายเหตุ : หลักเกณฑ์การประมาณราคาของ JICA ซึ่งมีผลให้กรอบวงเงินกู้สูงกว่ากรอบวงเงินที่ประมาณการโดย รฟท. ได้แก่ 1) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม คิดอัตราร้อยละ 7 ของวงเงินค่าก่อสร้าง 2) ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาดคิดอัตราร้อยละ 5 ของงานโยธาและร้อยละ 10 ของงานระบบ 3) ค่า Price Escalation ในอัตราร้อยละ 6.3 และ 2.6 ของค่างานภายในประเทศและต่างประเทศตามลำดับ 4) ค่า Administration cost ในอัตราร้อยละ 2 ของค่าก่อสร้าง และ 5) กรณีการใช้อัตราแลกเปลี่ยน 1 บาท ต่อ 3.14 เยน / 3.2 ...

3.2 กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ ปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต จากเดิมที่ คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ 59,888 ล้านบาท เป็นกรอบวงเงิน 75,548 ล้านบาท โดยอนุมัติงานจัดหาผู้รถไฟฟ้า เพิ่มเติม ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

3.2.1 การนำเสนอกรอบวงเงินโครงการของ รฟท. ได้ผ่านความเห็นชอบจาก คณะกรรมการ รฟท. ในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2552 เรียบร้อยแล้ว ซึ่งมีเหตุผล การปรับกรอบวงเงิน ดังนี้

1) เป็นการปรับราคาตามปริมาณงานที่แท้จริง และตามราคาต่อหน่วย ที่ มีฐานราคาวัสดุก่อสร้าง ณ เดือนพฤศจิกายน 2551 (ราคาน้ำมันดีเซลลิตรละ 19.66 บาท ราคาเหล็ก 20,780 บาทต่อตัน) รวมถึงการปรับเพิ่มกรอบวงเงินในส่วนของการค่าชดเชยและอพยพผู้บุกรุก ที่มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น กว่าเมื่อปี 2550 ซึ่งเมื่อคิดราคาที่เพิ่มขึ้นโดยรวม (ในปริมาณงานที่เท่ากัน ได้แก่ ช่วงบางซื่อ – รังสิต มีงาน ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน + ระบบราง + ระบบไฟฟ้าเครื่องกล และช่วงบางซื่อ – คลิ่งชัน มีงานระบบไฟฟ้า เครื่องกล) มีราคาเพิ่มสูงขึ้นประมาณร้อยละ 8.7 (จากกรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท เป็นกรอบวงเงิน 65,148 ล้านบาท)

2) เป็นเงื่อนไขที่ JICA ให้รวมค่าจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้า อยู่ในกรอบ วงเงินโครงการ เป็นมูลค่ารวมประมาณ 10,400 ล้านบาท

3.2.2 กรอบวงเงินที่เสนอขอกู้เงินจาก JICA จำนวนทั้งสิ้น 89,695 ล้านบาท จะ รวมถึงค่า Price Escalation, Administration Cost และภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ตามเงื่อนไขของแหล่ง เงินกู้ สำหรับกรอบวงเงินสำรองเพื่อการใช้งานและการเปลี่ยนแปลงงาน (Contingencies and Changes of the works) ซึ่งกำหนดที่ประมาณร้อยละ 5 ของมูลค่างาน เป็นการพิจารณาในกรณีที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงเนื่องงาน หรือกรณีที่คาดไม่ถึง ซึ่งเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นสำหรับโครงการขนาดใหญ่ทุกโครงการ ทั้งนี้ กรอบวงเงินที่ รฟท. สามารถดำเนินการได้คงยึดถือกรอบวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติเท่านั้น

3.2.3 ในส่วนของการลงทุนในระบบรถไฟฟ้าชานเมืองในช่วงบางซื่อ – รังสิต และบางซื่อ - คลิ่งชัน จะมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ร้อยละ 17.77 และมีอัตราผลตอบแทนทางด้านการเงินที่ประมาณร้อยละ 8 และเพิ่มสูงขึ้นกรณีต่อขยายจากรังสิต ถึงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ประมาณร้อยละ 10 (กรณีที่รัฐลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการเดินรถ และมีอัตราส่วนลดร้อยละ 5 โดยมีอายุโครงการ 40 ปี) สำหรับรูปแบบการบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าชานเมือง ซึ่ง รฟท. ดำเนินการ จัดซื้อเองในครั้งนี้ไม่เหมือนกับการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายใต้การดำเนินงานของการ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เนื่องจากการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองในโครงการ ฯ จะต้องใช้รางเพื่อการเดินรถร่วมกันกับระบบรถไฟฟ้าทางไกล และรถไฟฟ้าขนส่งสินค้า ที่เดินรถจากสายเหนือ สาย ตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ เข้าสู่กรุงเทพมหานครที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อ (โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง ฯ ช่วงบางซื่อ – รังสิต มี 3 ทาง (3 Track) และช่วงบางซื่อ – คลิ่งชัน (2 Track)) กระทรวงคมนาคมจะได้เร่งรัด

ให้ รฟท. นำเสนอแนวทางการบริหารจัดการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ให้เกิดความชัดเจน ก่อนการจัดซื้อขบวนรถต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ ดังนี้

1. อนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) บางซื่อ - รังสิต ภายใต้ความรับผิดชอบของ รฟท. จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีเคยอนุมัติไว้ 59,888 ล้านบาท เป็นเงิน 65,148 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดกรอบวงเงิน ดังนี้

1.1 ช่วงบางซื่อ-รังสิต เป็นเงินประมาณ 62,745 ล้านบาท ประกอบด้วยค่างานโยธา 44,779 ล้านบาท งานไฟฟ้าและเครื่องกล 13,372 ล้านบาท งานรื้อย้าย 105 ล้านบาท งานจ้างที่ปรึกษา 2,244 ล้านบาท งานเพื่อเหลือเผื่อขาด 1,381 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มรวม 864 ล้านบาท

1.2 ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เป็นเงินประมาณ 2,403 ล้านบาท เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ ประกอบด้วยงานไฟฟ้าและเครื่องกล 2,162 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา 84 ล้านบาท ภาษีมูลค่าเพิ่มรวม 157 ล้านบาท

โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

2. อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ภายใต้กรอบวงเงิน 10,400 ล้านบาท เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ แบ่งเป็นกรอบวงเงิน ดังนี้

2.1 ช่วง บางซื่อ - รังสิต มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า 6,560 ล้านบาท ประกอบด้วยค่าตู้รถไฟฟ้า 6,131 ล้านบาท ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 429 ล้านบาท

2.2 ช่วงบางซื่อ - ตลิ่ง มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า 3,840 ล้านบาท ประกอบด้วยค่าตู้รถไฟฟ้า 3,589 ล้านบาท ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 251 ล้านบาท

3. มอบหมายให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสม และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ และคำประกันเงินกู้ ภายใต้กรอบวงเงินข้อ 1. และ 2. ข้างต้น

ขอแสดงความนับถือ

นายสุเทพ เทือกสุบรรณ
รัฐมนตรี
รองนายกรัฐมนตรี

(นายสุเทพ เทือกสุบรรณ)

รองนายกรัฐมนตรี

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 4021

โทรสาร 0 2215 1469

นายโสภณ ชาร์มย์
(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ที่ นร๐๔๐๖/๒๖๕/พ ค. ๙ ๙.๑.๕๖

เรียน รอง นรม. (นายสุเทพ เทือกสุบรรณ)

เห็นควรนำเสนอ ครม. พิจารณา ทั้งนี้ ได้ขอให้ กค. สศช. และ สป. เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของ ครม. ด้วย

ส. -

(นายสุชัย ภูประเสริฐ)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี