

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๕.๒/๗๗



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รหัสเรื่อง : ศ5194 อด ✓

รับที่ : ศ4513/55 7/11/55

วันที่ : 27 เม.ย. 55 เวลา: 10:34

บันทึก

ศค 1/118

27 เม.ย. 55

11.15 4

๒๕ เมษายน ๒๕๕๕

เรื่อง ขออนุมัติขยายกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๔๒๙

ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๑

๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๔๘๓๘

ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รฟม ๐๐๙/๒๐๔๙

ลงวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๔

๒. เอกสารแสดงรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงของที่ดินที่จะมีการเวนคืน แผนผังแสดงตำแหน่งที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืนของโครงการฯ และตารางเปรียบเทียบกรอบวงเงินเดิมและกรอบวงเงินที่ขออนุมัติขยาย

๓. เอกสารแสดงรายการที่ดินและสิ่งปลูกสร้างส่วนที่เหลือ (มาตรา ๑๙ และ ๒๐)

๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๓๖๐๔

ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๕

๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๓๖๐๕

ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๕

๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๓๖๐๖

ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๕

๗. Check List เสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติขยายกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๑) ที่กำหนดว่า “เรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้ว ตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม” รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๗๕ (๒) ที่กำหนดว่า “รฟม. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินกิจการนี้ได้คือ ขยาย ปรับปรุง หรือดำเนินการใด ๆ

/ซึ่งมีวงเงิน...

ซึ่งมีวงเงินเกินห้าร้อยล้านบาท” และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๐ ข้อ ๑๗ ที่กำหนดว่า “ห้ามมิให้รัฐวิสาหกิจจ่ายเงินหรือก่อนนี้ผูกพันงบลงทุนเกินกว่าที่ได้รับอนุมัติจาก คณะรัฐมนตรีหรือได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ แล้วแต่กรณี เว้นแต่ในกรณีฉุกเฉินตามที่กำหนดไว้ใน ข้อ ๑๑”

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ มีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้

๑.๑ อนุมัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในส่วนของงานโยธาโดยมีกรอบวงเงิน ๑๕,๑๓๔ ล้านบาท งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินกรอบวงเงิน ๖๗๕ ล้านบาท งานจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน ๖๐๕ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า ๑๔ ล้านบาท ค่าสำรวจสิ่งขุดหาริมทรัพย์ ๖ ล้านบาท และค่า Provisional sum ของงานโยธา กรอบวงเงิน ๒,๐๙๙ ล้านบาท

๑.๒ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ จำนวน ๒ ฉบับ และร่างประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเรื่องกำหนดให้การเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ เป็นกรณีที่มีความจำเป็นโดยเร่งด่วน จำนวน ๒ ฉบับ

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑.

๒. การดำเนินการ

๒.๑ รฟม. ได้ดำเนินการประกวดราคางานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ สัญญาที่ ๑ (งานโครงสร้างทางวิ่งและศูนย์ซ่อมบำรุง) ซึ่ง รฟม. ได้ลงนามในสัญญาก่อสร้าง สัญญาที่ ๑ แล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๔ ในวงเงิน ๑๔,๐๘๘.๖ ล้านบาท ต่ำกว่าวงเงินที่คณะรัฐมนตรี อนุมัติไว้จำนวน ๖๙๖.๔ ล้านบาท และคณะรัฐมนตรีได้รับทราบแล้วในการประชุมเมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒.

๒.๒ รฟม. ได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณ ที่ที่จะเวนคืนในท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๕๓ ประกาศ ณ วันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๓ โดยได้นำข้อมูลจากงานออกแบบรายละเอียดโครงการระบบ ขนส่งกรุงเทพมหานคร ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และออกแบบโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกด้าน การจราจรที่เกี่ยวข้องที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นผู้ดำเนินการ มาเป็นข้อมูล งานสำหรับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งใช้เกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนเพียง ๒ หลักเกณฑ์ ประกอบด้วย ค่าทดแทนที่ดิน และค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง จากฐานราคาประเมินของกรมธนารักษ์ พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๔ เป็นกรอบวงเงินทั้งสิ้น ๖๗๕ ล้านบาท โดยรวมการเวนคืนที่ดินเพื่อขยายสะพานข้ามคลองสำโรงจาก ๔ ช่อง จราจร เป็น ๖ ช่องจราจร และมีการขยายถนนสุขุมวิทตั้งแต่เชิงสะพานข้ามคลองสำโรงถึงแยกปู่เจ้าสมิงพราย

/จาก ๖ ช่องจราจร...

จาก ๖ ช่องจราจร เป็น ๘ ช่องจราจร ระยะทางประมาณ ๘๕๐ เมตร ทั้งนี้ ในระหว่างดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน รพม. ได้รับการร้องเรียนจากประชาชนที่อาศัยบริเวณดังกล่าว ขอให้พิจารณาการลดผลกระทบด้านการเวนคืน ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการประชุมพิจารณาปรับแบบโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ มีข้อสรุปในการคงสภาพถนนสุขุมวิทช่วงดังกล่าวที่มีจำนวน ๖ ช่องจราจร และให้ขยายสะพานข้ามคลองสำโรงจากเดิม ๔ ช่องจราจรเป็น ๖ ช่องจราจร รวมทั้งพิจารณาการเวนคืนเฉพาะตำแหน่งบันไดทางขึ้น-ลง จึงคงเหลือการเวนคืนที่ดินในโครงการจำนวน ๑๐๒ แปลง (จำนวนเนื้อที่ดินรวม ๑๔๘ ไร่ ๘๖.๕ ตารางวา) และสิ่งปลูกสร้าง ที่ต้องเวนคืน จำนวน ๓๗ หลัง ผลจากการปรับแบบโครงการฯ ดังกล่าว ทำให้จำนวนแปลงที่ดินที่ต้องเวนคืนลดลงจากเดิม ๒๕๖ แปลง เหลือเพียง ๑๐๒ แปลง แต่ในส่วนของจำนวนเนื้อที่ดินที่ต้องเวนคืนกลับมีจำนวนที่ลดลงไม่มากนัก (ประมาณ ๑๐ ไร่ ๗๖.๖ ตารางวา) เนื่องจากแปลงที่ดินที่ลดลงตามผลการปรับแบบโครงการฯ ส่วนใหญ่เป็นที่ดินที่ถูกเวนคืนเพื่อการก่อสร้างขยายถนนสุขุมวิท ซึ่งใช้พื้นที่ในที่ดินแต่ละแปลงสำหรับการก่อสร้างเพียงเล็กน้อย

๓. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รพม. ตามหนังสือ ที่ รพม ๐๐๙/๒๐๔๙ ลงวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๔ ขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติขยายกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ จากจำนวน ๖๗๕ ล้านบาท เป็น ๑,๓๐๕ ล้านบาท โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าว และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณให้ตามที่ใช้จ่ายจริง หากสำนักงบประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณดังกล่าวได้ ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม และคำประกันเงินกู้ดังกล่าว และให้สำนักงบประมาณตั้งงบประมาณเพื่อชำระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายทางการเงินอื่นสำหรับการกู้เงินดังกล่าวเป็นรายปีต่อไป สรุปสาระสำคัญการเสนอขอขยายกรอบวงเงินได้ ดังนี้

๓.๑ การประมาณการวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

การประมาณกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเดิมในวงเงิน ๖๗๕ ล้านบาท ที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติไว้แล้วในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ดำเนินการโดย สนข. ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ ในขณะที่เมื่อมีการทบทวนเพื่อการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายดังกล่าวในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ปรากฏว่ามีข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงและเพิ่มเติม ๓ ประการ ดังนี้

- ๑) มีการปรับแบบก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืนดังกล่าวในข้อ ๒.๒
- ๒) มีการสำรวจรังวัดที่ดินตามขั้นตอนของกฎหมาย ที่จะต้องดำเนินการภายหลังการสำรวจและออกแบบทางวิศวกรรม ซึ่ง รพม. ได้ดำเนินการสำรวจรังวัดที่ดินเรียบร้อยแล้วตามที่คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ อนุมัติค่าสำรวจรังวัดที่ดินไว้จำนวน ๖ ล้านบาท
- ๓) หลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนที่ดิน ซึ่งกำหนดโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๙/๒๕๕๓ สั่ง ณ วันที่ ๑๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๓ ซึ่งเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ แตกต่างจากหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนของ สนข.

รายละเอียดความแตกต่างของหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทน ปรากฏในตารางเปรียบเทียบข้างท้ายนี้

**ตารางเปรียบเทียบหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ**

ที่	คณะรัฐมนตรีอนุมัติ เมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑	คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ
๑	ค่าทดแทนที่ดิน หลักเกณฑ์ที่ใช้ ราคาประเมินทุนทรัพย์จากฐานข้อมูลของกรมธนารักษ์ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๔ อัตราราคาประเมินตารางวาละ ๒,๐๐๐-๑๔๐,๐๐๐ บาท	ค่าทดแทนที่ดิน หลักเกณฑ์ที่ใช้ ราคาประเมินทุนทรัพย์จากฐานข้อมูลของกรมธนารักษ์ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๔ เป็นฐานเพื่อหาราคาซื้อขายในท้องตลาด แล้วกำหนดเพิ่มจากราคาซื้อขายอีก ๓๐% โดยคำนึงถึงเหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน (ตามมาตรา ๑๘ (๑))
๒	ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง หลักเกณฑ์ที่ใช้ ราคาประเมินทุนทรัพย์โรงเรือนสิ่งปลูกสร้างจากฐานข้อมูลของกรมธนารักษ์ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑- ๒๕๕๔ อัตราตารางเมตรละ ๒,๖๐๐-๖,๒๐๐ บาท	ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง หลักเกณฑ์ที่ใช้ การถอดแบบก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน โดยคิดราคาวัสดุก่อสร้างตามราคาของสำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์ หรือราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด แล้วปรับดัชนีราคาให้เป็นปัจจุบัน ณ เดือนที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ มีมติกำหนดราคาค่าทดแทน บวกเพิ่มด้วยค่าแรงงานก่อสร้าง ค่าดำเนินการ กำไรและภาษี ค่าออกแบบและควบคุมงาน ค่าธรรมเนียมอนุญาตปลูกสร้างอาคาร ค่าป้องกันอุบัติเหตุ ค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค โดยไม่คิดค่าเสื่อมราคาสิ่งปลูกสร้าง ยกเว้นสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืนดังกล่าวถูกทิ้งร้างหรือไม่ได้มีการใช้ประโยชน์จนทรุดโทรม รวมทั้งพิจารณากำหนดให้แก่ผู้เป็นเจ้าของสิ่งปลูกสร้างในที่ดินที่เข้าซึ่งถูกเวนคืน (ตามมาตรา ๑๘ (๒) และ (๕))
๓	-	ค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้น (ตามมาตรา ๑๘ (๔))
๔	-	ค่าทดแทนความเสียหายเนื่องจากต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ประกอบด้วย ค่าทดแทนค่าเสียหายทางจิตใจ และค่าทดแทนค่าขาดรายได้หรือขาดประโยชน์ (ค่าทดแทนความเสียหายจากการประกอบธุรกิจ) (ตามมาตรา ๒๑ วรรคท้าย)
๕	-	ค่าทดแทนอื่นและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ๑) ค่าทดแทนกรณีที่ต้องเวนคืนหรือจัดซื้อสิ่งปลูกสร้างและที่ดินส่วนที่เหลือตามมาตรา ๑๙ และ ๒๐ (ประมาณการจากจำนวนสิ่งปลูกสร้างและที่ดินที่ถูกเวนคืนแต่เพียงบางส่วนและอยู่ในหลักเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องเวนคืนหรือจัดซื้อ) ๒) ค่าทดแทนเพิ่มตามผลการพิจารณาอุทธรณ์ ตามมาตรา ๒๕ (ประมาณการจากข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในอัตราร้อยละ ๓ ของค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง) ๓) ค่าใช้จ่ายในการรังวัดแบ่งแยกและแก้ไขหลักฐานทางทะเบียน (ประมาณการจากบัญชีอัตราค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายทำประมวลกฎหมายที่ดินและจำนวนแปลงที่ดินที่ถูกเวนคืน (ทั้งแปลง/บางส่วน) ตามโครงการฯ)

๓.๒ คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ได้กำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๔ โดยพิจารณาตามหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนตามข้อ ๓.๑ ซึ่งการพิจารณาดังกล่าวผลปรากฏว่า กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์มีจำนวนสูงกว่ากรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่คณะกรรมการได้อนุมัติไว้ จากเดิมจำนวน ๖๗๕ ล้านบาท เป็น ๑,๑๘๕ ล้านบาท และเมื่อรวมค่าทดแทนอื่นและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องอีก จำนวนประมาณ ๑๒๐ ล้านบาท ที่จะต้องเบิกจ่ายจากงบประมาณค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ รวมเป็น กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินใหม่ของโครงการฯ จำนวน ๑,๓๐๕ ล้านบาท ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการ รฟม. ในการประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๕๔ ในการขยายกรอบวงเงิน ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการเรียบร้อยแล้ว สรุปการเปรียบเทียบ กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ ดังนี้

ตารางเปรียบเทียบกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ

หน่วย : บาท

รายการ	คณะกรรมการอนุมัติ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑	กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ผ่าน ความเห็นชอบจากคณะกรรมการ รฟม. ๒๑ กันยายน ๒๕๕๔
๑. ค่าทดแทนที่ดิน	๖๐๔,๓๗๘,๑๕๐.๐๐	๑,๑๕๕,๕๔๓,๐๒๗.๐๐
๒. ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง	๗๐,๓๑๕,๓๕๐.๐๐	๒๕,๓๐๕,๒๕๔.๙๕
๓. ค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้น	-	๔,๐๒๙,๒๖๕.๐๐
๔. ค่าทดแทนความเสียหายเนื่องจากออกจากอสังหาริมทรัพย์	-	๔๒๒,๘๕๔.๐๐
๕. ค่าทดแทนอื่นและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง		
๑) ค่าทดแทนกรณีที่ต้องเวนคืนหรือจัดซื้อสิ่งปลูกสร้างและที่ดิน ส่วนที่เหลือตามมาตรา ๑๙ และ ๒๐	-	๑๑๘,๖๗๐,๓๔๐.๐๐
๒) ค่าทดแทนเพิ่มตามผลการพิจารณาอุทธรณ์ ตามมาตรา ๒๕	-	๗๕๙,๑๕๘.๐๐
๓) ค่าใช้จ่ายในการรังวัดแบ่งแยกและแก้ไขหลักฐานทางทะเบียน	-	๒๗๕,๐๐๐.๐๐
รวม	๖๗๔,๖๙๓,๕๐๐.๐๐	๑,๓๐๕,๐๐๔,๘๙๘.๙๕

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑.

๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็นว่า การปรับกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ จากเดิม ๖๗๕ ล้านบาท เป็น ๑,๓๐๕ ล้านบาท โดยมี กรอบวงเงินเพิ่มขึ้นจำนวน ๖๓๐ ล้านบาท เนื่องจากการประมาณการค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน ของโครงการฯ ในเบื้องต้น มีวิธีประเมินราคาทรัพย์สินที่แตกต่างจากวิธีการพิจารณากำหนดค่าทดแทนของ คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ และมีได้รวมค่าทดแทนอื่นที่ รฟม. ต้องเบิกจ่ายให้แก่ผู้ถูกเวนคืนตาม กฎหมาย ซึ่งปกติจะสามารถประเมินได้ภายหลังจากการเข้าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามกระบวนการที่กฎหมาย กำหนด จึงทำให้กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ ที่คณะกรรมการได้มีมติอนุมัติไว้ เมื่อวันที่

/๒๗ พฤศจิกายน...

๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ไม่เพียงพอสำหรับการดำเนินงาน และ รฟม. จำเป็นจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนเพื่อขอความเห็นชอบการขยายกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการฯ จากเดิม ๖๗๕ ล้านบาท เป็น ๑,๓๐๕ ล้านบาท ก่อน รฟม. สามารถดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการฯ ให้สอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๐ ข้อ ๑๗ ต่อไป อย่างไรก็ตาม ภายใต้งบประมาณการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ ยังอยู่ภายใต้กรอบวงเงินลงทุนของโครงการโดยรวม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	มติคณะรัฐมนตรี ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑	ผลการดำเนินการของ รฟม. ณ วันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๔	ผลต่าง
๑. งานโยธา และค่า Provisional sum (๑๕,๑๓๔+๒,๐๙๙) สัญญาที่ ๑ งานโครงสร้างทางวิ่งและศูนย์ซ่อมบำรุง สัญญาที่ ๒ งานระบบราง	๑๗,๒๓๓ ๑๔,๗๘๕ ๒,๔๔๘	๑๖,๕๓๖.๖ ๑๔,๐๘๘.๖ ๒,๔๔๘ ^(๑)	(๖๙๖.๔) -
๒. งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๖๗๕	๑,๓๐๕ ^(๒)	๖๓๐
๓. งานจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน	๖๐๕	๖๐๕ ^(๓)	
๔. ค่าจ้างที่ปรึกษาคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า	๑๔	๑๔ ^(๓)	
๕. ค่าสำรวจสิ่งขุดพบ	๖	๖ ^(๔)	
รวม	๑๘,๕๓๓	๑๘,๕๖๖.๖	(๖๖.๔)

- หมายเหตุ ๑) รฟม. อยู่ระหว่างตรวจสอบเอกสารประกวดราคาและจัดทำราคากลาง
๒) อยู่ระหว่างการขออนุมัติขยายกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินฯ ครึ่งนี้
๓) - ๔) ดำเนินการภายใต้กรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑

ทั้งนี้ จากหลักการและเหตุผลตามที่ รฟม. รายงานตามข้อ ๓. จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติขยายกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ของ รฟม. จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้จำนวน ๖๗๕ ล้านบาท เป็นจำนวน ๑,๓๐๕ ล้านบาท โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าว โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณให้ตามที่ใช้จ่ายจริง หากสำนักงบประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณดังกล่าวได้ ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมและค้ำประกันเงินกู้อย่างเหมาะสม และให้สำนักงบประมาณตั้งงบประมาณเพื่อชำระหนี้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายทางการเงินอื่นสำหรับการกู้เงินดังกล่าวเป็นรายปีต่อไป ตามที่ รฟม. เสนอ

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๕.๑ กระทรวงคมนาคมได้จัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๔ ประกอบด้วย สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง เพื่อสร้างความเข้าใจในสาเหตุของการขยายกรอบวงเงินและพิจารณาให้เห็นเบื้องต้นแล้ว ซึ่งที่ประชุมได้เห็นชอบในหลักการการขอขยายกรอบวงเงินดังกล่าว แต่ขอให้จัดทำรายละเอียดเพิ่มเติมประกอบการพิจารณา ดังนี้

/๕.๑.๑ รายละเอียด...

๕.๑.๑ รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงของที่ดินที่จะมีการเวนคืนทั้งในส่วนของจำนวน แปลง ขนาดพื้นที่ และราคาค่าเวนคืน รวมทั้งแผนที่ของการเปลี่ยนแปลงการเวนคืน (เปรียบเทียบระหว่างที่ดิน จำนวน ๒๕๖ แปลงตามกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้กับที่ดินจำนวน ๑๐๒ แปลงที่ รฟม. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ รวมทั้งจัดทำตารางเปรียบเทียบราคาที่ดินทั้งสองกรณี)

๕.๑.๒ แสดงประมาณการรายละเอียดของค่าทดแทนเพิ่มเติมกรณีซื้อที่ดิน/สิ่งปลูกสร้าง ส่วนเหลือตามมาตรา ๑๙ และ ๒๐ ที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น และจัดทำรายการที่ดินที่ รฟม. คาดว่าจะต้องซื้อเพิ่มเติม

๕.๑.๓ ให้สรุปยอดวงเงินของโครงการฯ ที่จะมีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องที่เสนอด้วย ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการแล้ว
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒. และ ๓.

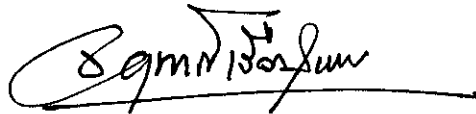
๕.๒ กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติขยายกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ให้สำนักงานประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการ พิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔.-๗.

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

อนุมัติให้ รฟม. ขยายกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ จากกรอบวงเงินเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติไว้จำนวน ๖๗๕ ล้านบาท เป็น ๑,๓๐๕ ล้านบาท โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าว ทั้งนี้ ให้สำนักงานประมาณจัดสรร งบประมาณให้ตามที่ใช้จ่ายจริง หากสำนักงานประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณดังกล่าวได้ ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมและค้ำประกันเงินกู้อย่างเหมาะสมและให้สำนักงานประมาณ ตั้งงบประมาณเพื่อชำระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายทางการเงินอื่นสำหรับการกู้เงินดังกล่าวเป็นรายปีต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายจุรินทร์พร รุ่งเรือง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๔๐๒๑

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๖๘