

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๕.๒/๑๓๘



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส9376
รับที่ : ๘7939/56
วันที่ : 04 มิ.ย. 56 เวลา : 15:28

สคค 1/137
4 มิ.ย. 56
16.05 น.

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๕ มิถุนายน ๒๕๕๖

เรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๔๒๙ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๑
 ๒. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุดที่ นร ๐๕๐๖/ว(ก)๔๒๗๖ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๔
 ๓. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๔/๓๒๘๗ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๕
 ๔. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๔/๖๗๔ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๖
 ๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๕๓๖๖ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๖
 ๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๕๓๖๘ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๖
 ๗. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๕๓๖๕ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๖
 ๘. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๕๓๗๐ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๖
 ๙. Checklist นำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๔) ร่างพระราชกฤษฎีกา มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว และมาตรา ๔ (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศตาม (๖) ทั้งนี้ นโยบายการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ที่มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเห็นชอบในหลักการของการต่อขยายโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม จากช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระยะทาง ๑๑.๔ กิโลเมตร เป็นหมอชิต-สะพานใหม่-คูคตรวมระยะทาง ๑๘.๔ กิโลเมตร โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รพม.)) ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ประกอบกับเป็นนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงไว้ต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๔ ในการที่จะเร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ครบใน ๔ ปี ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ มีมติที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ดังนี้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑)

๑) อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ในส่วนของงานโยธากรอบวงเงิน ๑๖,๔๕๓ ล้านบาท งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินกรอบวงเงิน ๒,๓๘๘ ล้านบาท และงานที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน ๖๕๘ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า ๑๔ ล้านบาท ค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ ๖ ล้านบาท และค่า Provisional sum ของงานโยธา กรอบวงเงิน ๒,๒๘๐ ล้านบาท

๒) อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ จำนวน ๒ ฉบับ และร่างประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเรื่องกำหนดให้การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เป็นกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วน จำนวน ๒ ฉบับ รวม ๔ ฉบับ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา แล้วดำเนินการต่อไปได้

๑.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ รับทราบผลการประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ โดยมีมติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒)

๑) เห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในระยะ ๑๐ ปีแรก (เปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒) ระยะทางรวม ๑๕๔ กิโลเมตร

๒) เห็นชอบในหลักการของการต่อขยายโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มจากช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระยะทาง ๑๑.๔ กิโลเมตร เป็นหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต รวมระยะทาง ๑๘.๔ กิโลเมตร และยกเลิกศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) บริเวณด้านทิศใต้ของสนามบินดอนเมือง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ และให้มีศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณตำบลคูคตแทน โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (รฟม.) ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๑.๒ ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

๑.๒.๑ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษา ออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ซึ่ง สนข. ได้ส่งมอบเอกสารการศึกษา แบบรายละเอียด และเอกสารประกวดราคาโครงการฯ ให้ รฟม. รับไปดำเนินการ ซึ่งต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างโครงการ

๑.๒.๒ สนข. ได้ดำเนินการศึกษา ออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มส่วนต่อขยาย ช่วงสะพานใหม่-คูคต-ลำลูกกาคลอง ๔ โดยได้รับความร่วมมือในการกำกับการศึกษาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการคลัง (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.)) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานนโยบายและแผน

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สม.) กรุงเทพมหานคร (กทม.) และจังหวัดปทุมธานี) จนกระทั่งการดำเนินงานสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี และได้ส่งมอบเอกสารการศึกษาแบบรายละเอียด และเอกสารประกวดราคาโครงการฯ ให้ รฟม. รับผิดชอบดำเนินการต่อไป

๑.๒.๓ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กวล.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๒ ได้มีมติรับทราบการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต - สะพานใหม่ - ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร (กทม.) เฉพาะช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ ซึ่งโครงการได้มีการออกแบบให้ใช้พื้นที่บางส่วนของบริเวณสำนักงานเขตบางเขน ของ กทม. ในการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า (สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ) และอาคารจอดแล้วจร ทั้งนี้ต่อมา กทม. ได้มีหนังสือที่ กท ๐๒๐๐/๑๑๗๑ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๓ แจ้ง รฟม. ว่า กทม. มีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่บริเวณสำนักงานเขตบางเขน เพื่อใช้ในราชการของ กทม. จึงไม่สามารถอนุญาตให้ รฟม. ใช้พื้นที่บางส่วนของสำนักงานเขตฯ สำหรับก่อสร้างโครงการฯ ได้ กระทรวงคมนาคมโดย สนข. และ รฟม. จึงได้มอบหมายให้ที่ปรึกษาศึกษาทางเลือกอื่นที่ไม่ใช้พื้นที่สำนักงานเขตบางเขน และเสนอทางเลือกที่เหมาะสม รวมทั้งออกแบบรายละเอียด ปรับปรุงเอกสารประกวดราคาและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมเพื่อเสนออนุมัติต่อไป โดยได้ปรับปรุงแบบสถานีวัดพระศรีมหาธาตุฯ ย้ายมาตั้งอยู่ภายในวงเวียนหลักสี่ และเป็นสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ซึ่ง กวล. มีมติรับทราบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต - สะพานใหม่ - ลำลูกกา) เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ ซึ่งครอบคลุมทั้งช่วงเส้นทางโครงการฯ ที่นำเสนอในครั้งนี้ (หมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต) แล้ว

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต เป็นโครงการที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่แล้ว โดยต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ เห็นชอบในหลักการของการต่อขยายโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม จากช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระยะทาง ๑๑.๔ กิโลเมตร เป็นหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต รวมระยะทาง ๑๘.๔ กิโลเมตร และยกเลิกศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) บริเวณด้านทิศใต้ของสนามบินดอนเมือง และให้มีศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณตำบลคูคตแทน จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต เพื่อให้ รฟม. สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ตามแผนงาน แม้ว่าที่ผ่านมาโครงการฯ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ดำเนินงานแล้ว แต่มีความล่าช้าในขั้นตอนการขอความเห็นชอบในรายงานศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA ฉบับเปลี่ยนแปลง) ซึ่งปัจจุบันรายงานฯ ของทั้งเส้นทางได้ผ่านความเห็นชอบตามขั้นตอนแล้ว รวมทั้งที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวมรายละเอียดของโครงการฯ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และช่วงสะพานใหม่-คูคต ให้เป็นช่วงเดียวเรียบร้อยแล้ว ดังนั้น เมื่อพิจารณาประกอบพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่รัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว และมาตรา ๔ (๙)

เรื่องที่ชอบทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศตาม (๖) จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต เพื่อให้ รฟม. ดำเนินการโครงการฯ ได้ต่อไป ตามนโยบายการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทางของรัฐบาล

๓. สารสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟม. ปรากฏตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๔/๓๒๘๗ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๕ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓) และหนังสือ ด่วนที่สุดที่ คค ๐๘๐๕.๒/๓๒๕ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๖ นำส่งข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการพิจารณา (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๔) ขออนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ซึ่งคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๕ มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการเสนอโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เฉพาะในส่วนการก่อสร้างงานโยธา จึงสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๓.๑ แนวเส้นทางและลักษณะโครงการ

โครงการฯ ระยะทางประมาณ ๑๙ กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับตลอดเส้นทาง สถานีระดับ ๑๖ สถานี เริ่มต้นต่อเนื่องจากโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) ที่สถานีหมอชิต ไปตามแนวถนนพหลโยธิน ข้ามทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์บริเวณห้าแยกลาดพร้าว ผ่านแยกรัชโยธิน แยกมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ไปจนถึงบริเวณซอยพหลโยธิน ๕๕ จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงออกไปเลียบกับแนวถนนฝั่งซ้ายจนถึงอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญหรือวงเวียนหลักสี่ และเบี่ยงกลับมาแนวเกาะกลางถนนพหลโยธิน ผ่านหน้าตลาดยิ่งเจริญ เมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ ๒๕ ของถนนพหลโยธิน แนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางด้านทิศตะวันออก (ด้านเหนือของพื้นที่ประตูกรุงเทพ) ผ่านบริเวณด้านข้างของสถานีตำรวจภูธรคูคตเข้าสู่บริเวณเกาะกลางของถนนลำลูกกา และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง (บริเวณสถานีคูคต) ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ มีเนื้อที่ประมาณ ๑๓๐ ไร่ และมีอาคารจอดแล้วจร ๒ แห่ง อยู่บริเวณถนนพหลโยธิน กิโลเมตรที่ ๒๕ และคลองสอง

๓.๒ แนวเขตทางและการเวนคืนที่ดิน

มีที่ดินที่ต้องเวนคืนตามแนวเส้นทาง สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอดแล้วจรทั้งสิ้น ๒๖๒ แปลง โดยมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อถอนประมาณ ๒๗๕ หลัง

๓.๓ ระบบรถไฟฟ้า

ใช้ระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ (Heavy Rail Transit System) ที่มีความจุสูง ความเร็วสูงสุด ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ระบบจ่ายไฟฟ้าขับเคลื่อน ๗๕๐ โวลท์กระแสตรงจากรางที่ ๓ โดยในปีแรกที่เปิดดำเนินการจะต้องใช้รถไฟฟ้าจำนวน ๑๗ ขบวน (๔ ตู้ต่อขบวน)

๓.๔ ประมาณการจำนวนผู้โดยสาร

ผลการวิเคราะห์คาดการณ์จำนวนผู้โดยสารในปีเปิดให้บริการ สำหรับกรณีพื้นฐาน คิดค่าโดยสารในอัตราแรกเข้า ๑๓ บาท และคิดค่าโดยสารเพิ่มขึ้นตามระยะทาง ๒ บาทต่อกิโลเมตร ไม่คิดค่าเปลี่ยนถ่ายระบบ (ราคา ณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔) จะมีจำนวนผู้โดยสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ประมาณ ๑๘๕,๒๐๐ คนต่อวัน

๓.๕ ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๕.๔ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๑๗,๐๐๔ ล้านบาท และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C ratio) เท่ากับ ๑.๔๐

๓.๖ ผลตอบแทนทางการเงิน

โครงการรถไฟฟ้าเป็นลักษณะธุรกิจที่มีค่าลงทุนสูงมาก แต่มีผลตอบแทนด้านรายได้จากค่าโดยสารที่ค่อนข้างต่ำ หรือเป็นธุรกิจที่มี “High Cost - High Risk - Low Return” ดังนั้น กรณีที่อัตราผลตอบแทนทางการเงินของโครงการนี้จะอยู่ในระดับต่ำ (อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับร้อยละ ๒.๕๗) จึงเป็นข้อเท็จจริงที่ปรากฏในโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อบริการประชาชนในทุกประเทศ

๓.๗ การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการ

กทล. มีมติรับทราบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต - สะพานใหม่ - ลำลูกกา) เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ ซึ่งครอบคลุมทั้งช่วงเส้นทางโครงการฯ ที่นำเสนอในครั้งนี้ (หมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต)

๓.๘ รูปแบบการดำเนินการก่อสร้างโครงการ

๓.๘.๑ การจัดหาผู้รับจ้างงานโยธา

เห็นควรดำเนินการประกวดราคาโครงการฯ เพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาโครงการฯ ตามแบบรายละเอียดที่ดำเนินการไว้ ในรูปแบบการแข่งขันประกวดราคานานาชาติ (International Competitive Bidding หรือ ICB) เพื่อให้เกิดการแข่งขันกันอย่างกว้างขวาง โดยแบ่งสัญญางานโยธาออกเป็น ๔ สัญญา ได้แก่ สัญญางานโยธาช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ สัญญางานโยธาช่วงสะพานใหม่ - คูคต สัญญาศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร และสัญญาระบบราง

๓.๘.๒ การบริหารและการควบคุมงานก่อสร้างโครงการ

เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่มีความยุ่งยากซับซ้อน และต้องใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย รพม. จึงจะจัดจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ จำนวน ๑ ราย เพื่อบริหารและควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า เพื่อให้การดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนดโดยมีค่าใช้จ่ายโครงการฯ อยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่กำหนด และมีคุณภาพงานก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด สำหรับในช่วงแรกนี้จะว่าจ้างเฉพาะงานบริหารและควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาก่อน (กรอบวงเงิน ๑,๐๖๒ ล้านบาท) ส่วนงานบริหารและควบคุมงานระบบรถไฟฟ้าจะว่าจ้างเพิ่มเติมหลังจากได้รับอนุมัติให้ดำเนินงานในส่วนงานระบบรถไฟฟ้าแล้ว

๓.๘.๓ รูปแบบการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถ

กระทรวงคมนาคมได้ประชุมพิจารณาเรื่องรูปแบบการลงทุนและบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต - ลำลูกกา และช่วงแบร์ริง - สมุทรปราการ - บางปู เมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๕ และที่ประชุมมีมติให้ รพม. ทบทวนรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ในเรื่องการวิเคราะห์ด้านการเงินการลงทุน ระหว่างรูปแบบ PPP และ PSC ให้เกิดความเหมาะสม สอดคล้องกับข้อเท็จจริงและนโยบายค่าโดยสาร ๒๐ บาทตลอดสายของรัฐบาล และต่อมาคณะกรรมการ รพม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๕ ได้ทบทวนรูปแบบการลงทุนแล้ว

มีมติสรุปว่า เห็นควรให้ รฟม. ดำเนินการตามผลการศึกษาเดิมต่อไป เนื่องจากรูปแบบการลงทุนและดำเนินงาน แบบ PPP Gross Cost เป็นหลักการที่ยังใช้ได้อยู่ โดยให้ รฟม. พิจารณาแก้ไขจุดอ่อนของการดำเนินงานที่ผ่านมา เช่น การมีผู้แข่งขันน้อยราย การใช้เวลาเจรจายาวนาน เป็นต้น ปัจจุบัน รฟม. ได้นำเสนอผลการพิจารณาดังกล่าว ต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาตามขั้นตอนต่อไปแล้ว

๓.๙ การขอยกเว้นดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ (e – Auction)

เนื่องจากการจัดซื้อจัดจ้างด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์เหมาะสมสำหรับจัดซื้อจัดจ้างพัสดุที่รู้รายละเอียดความต้องการที่ชัดเจนและแน่นอน เช่น วัสดุครุภัณฑ์สำนักงาน แล้วแข่งขันกันเสนอราคา แต่การดำเนินการครั้งนี้ การประมาณราคาตามแบบรายละเอียดซึ่งประกอบไปด้วยรายการงานจำนวนมาก ซึ่งผู้ยื่นข้อเสนอจะไม่สามารถพิจารณาราคาของแต่ละรายการในช่วงการแข่งขันในรายละเอียดได้ รวมทั้งผู้ยื่นข้อเสนอจะต้องแข่งขันในเรื่องเทคโนโลยีการก่อสร้าง รวมทั้งประสบการณ์เฉพาะของผู้ยื่นข้อเสนอเอง เพื่อให้ได้ราคาค่างานก่อสร้างต่ำและใช้เวลาก่อสร้างน้อยที่สุดด้วย ดังนั้นการจัดซื้อจัดจ้างด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์จึงไม่เหมาะสมสำหรับการประกวดราคาของโครงการนี้

๓.๑๐ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ

รฟม. ได้ตรวจสอบข้อมูลประมาณการค่าก่อสร้างโครงการ และปรับกรอบวงเงินโครงการ ช่วงหมอซิด-สะพานใหม่จากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ (ปรับลดเนื้อหาในส่วนของ ศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณทิศใต้ของสนามบินดอนเมือง (บริเวณพหลโยธิน ๕๐) และอาคารจอดแล้วจร ณ สำนักงานเขตบางเขนออก) และข้อมูลงานประมาณการค่าก่อสร้างโครงการฯ ช่วงสะพานใหม่-คูคต ให้เป็นราคาปัจจุบัน อ้างอิงจากราคาวัสดุก่อสร้างกรมบัญชีกลางเดือนกันยายน ๒๕๕๕ โดยแสดงสัดส่วนของราคาวัสดุที่ปรับเพิ่มในแต่ละสัญญาและวิธีการคิดคำนวณราคางานที่ปรับเพิ่มสูงขึ้น และฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินของ รฟม. ได้ประมาณการค่าใช้จ่ายงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่าจ้างสำรวจข้อเท็จจริงอสังหาริมทรัพย์ในแนวสายทางโครงการฯ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

สายทาง	ค่าจัดกรรมสิทธิ์	ค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์	ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง	ค่างานโยธา	ค่า Provisional Sum ของงานโยธาโครงการ	รวม
โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงหมอซิด - สะพานใหม่ - คูคต	๗,๘๖๓	๑๕	๑,๐๖๒	๒๖,๕๖๙	๒,๖๕๖	๓๘,๑๖๕

หมายเหตุ ๑. ราคา ณ เดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๕๕

๒. ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง ค่างานโยธา และค่า Provisional Sum ของงานโยธาโครงการ รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ไว้แล้ว ซึ่งตรวจสอบและปรับให้เป็นค่างาน ณ ปีปัจจุบัน โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา TEAM ภายใต้การว่าจ้างของ สนข. และสอบทานโดย รฟม.

๓. ค่าจัดกรรมสิทธิ์และค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ ตรวจสอบและปรับให้เป็นค่างาน ณ ปีปัจจุบัน โดย รฟม. ซึ่งมีสมมติฐานดังนี้

- ประมาณการจากราคาประเมินที่ดินเพื่อจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมของกรมธนารักษ์รอบบัญชี พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๘
- ประมาณการเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒๐ จากราคาประเมินที่ดินโดยคิดเทียบจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

- ประมาณการเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓๐ จากราคาซื้อขาย ตามหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดค่าทดแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ

- ประมาณการจากราคาประเมินค่าก่อสร้างอาคารของสมาคมผู้ประเมินค่าทรัพย์สินแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ และปรับเพิ่มค่าเสียหายระหว่างการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ร้อยละ ๕ ตามหลักเกณฑ์ของกระทรวงคมนาคม

- ค่าทดแทนอื่นๆ ประกอบด้วย ค่าทดแทนความเสียหายเนื่องจากต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ ค่าทดแทนเพิ่มกรณีซื้อที่ดิน/สิ่งปลูกสร้างส่วนที่เหลือ ค่าทดแทนเพิ่มตามผลการพิจารณาอุทธรณ์ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยประมาณการร้อยละ ๒๐ ของค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

๔. ค่า Provisional Sum ของงานโยธา รวมเงินสำรองไว้สำหรับสัญญาว่าจ้างที่ปรับราคาตามค่า K ได้

๓.๑๑ แผนการใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการเบื้องต้น

ประมาณการเบื้องต้นแผนการใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการฯ เป็นรายปี สรุปดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	
● ค่าจัดกรรมสิทธิ์	-	๒,๒๖๓	๕,๖๐๐	-	-	๗,๘๖๓
● ค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์	๕	๑๐	-	-	-	๑๕
● ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง	-	๒๖๖	๒๖๕	๒๖๖	๒๖๕	๑,๐๖๒
● ค่างานโยธา	-	๔,๕๑๔	๑๒,๔๘๙	๖,๓๗๔	๓,๑๘๒	๒๖,๕๖๙
● ค่า Provisional Sum ของงานโยธาโครงการ	-	๔๕๑	๑,๒๔๙	๖๓๗	๓๑๙	๒,๖๕๖
รวม	๕	๗,๕๐๔	๑๙,๖๐๓	๗,๒๗๗	๓,๗๗๖	๓๘,๑๖๕

หมายเหตุ เป็นแผนการใช้จ่ายเงินลงทุนเบื้องต้น ซึ่งอาจจะมีการเปลี่ยนแปลง หากมีการปรับแผนดำเนินงานโครงการใหม่

๓.๑๒ แผนการดำเนินงานโครงการ

แผนดำเนินงานโครงการฯ ซึ่งเป็นแผนเร่งรัด สรุปได้ดังนี้

- ครม. อนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา/ ที่ปรึกษา : เม.ย. ๕๖
- โครงการ/ กรอบวงเงิน/ การจัดกรรมสิทธิ์
- ดำเนินการออก พรฎ. เว้นคืนที่ดิน : เม.ย. ๕๖ - ก.ค. ๕๖
- จัดจ้างผู้รับจ้างงานโยธา : ส.ค. ๕๖ - มิ.ย. ๕๗
- ก่อสร้างโครงการและทดสอบงานระบบ : ก.ค. ๕๗ - พ.ค. ๖๑
- เปิดบริการ : มิ.ย. ๖๑

หมายเหตุ - สมมุติฐานในการจัดทำแผน คือ เป็นแผนงานแบบเร่งรัด ซึ่งต้องได้รับความร่วมมือและอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดีจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๔ ซึ่งเสนอคณะกรรมการ รฟม. รับทราบในการประชุมวันที่ ๒๐ ธ.ค. ๕๕

๓.๑๓ ผลกระทบเมื่อมีการดำเนินโครงการ

การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต อาจก่อให้เกิดผลกระทบทางลบด้านการจราจรในระยะสั้นเฉพาะช่วงการก่อสร้าง โดยประชาชนจะไม่ได้ได้รับความสะดวกบ้าง แต่จะก่อให้เกิดผลกระทบทางบวกและผลประโยชน์อื่นๆ อีกหลายประการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ได้แก่

๑) ลดปริมาณรถยนต์ที่วิ่งจากชานเมืองเข้ามาในเขตกลางเมือง ทำให้สามารถลดการจราจรติดขัดในเมือง และลดการใช้พลังงานน้ำมัน

๒) ปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่ตามแนวสายทางและพื้นที่ข้างเคียงโดยช่วยลดปริมาณมลพิษในอากาศจากการจราจรบนถนน รวมทั้งปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชาชน

๓) กระตุ้นเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากการก่อสร้างโครงการฯ และการเปิดบริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะทำให้กิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลดีขึ้น

๔) สามารถลดปัญหาการว่างงาน เนื่องจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าฯ จะก่อให้เกิดการจ้างงานจำนวนมาก

๕) อำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่กรุงเทพมหานคร อันเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ประเทศอีกทางหนึ่ง

๓.๑๔ ความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินงานโครงการฯ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เป็นหนึ่งในโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามนโยบายที่รัฐบาลจะเร่งรัดให้สามารถเริ่มก่อสร้างได้ครบใน ๔ ปี ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคม ลดความสูญเสียด้านพลังงานน้ำมันและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และแม้ว่าที่ผ่านมาโครงการฯ ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ ที่ ครม. ได้อนุมัติให้ดำเนินงานแล้ว จะมีความล่าช้าในขั้นตอนการขอความเห็นชอบในรายงานศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA ฉบับเปลี่ยนแปลง) แต่ปัจจุบันรายงานฯ ของทั้งเส้นทางได้ผ่านความเห็นชอบตามขั้นตอนแล้ว รวมทั้งที่ปรึกษาดำเนินการรวมรายละเอียดของโครงการฯ ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงสะพานใหม่ - คูคต ให้เป็นช่วงเดียวเรียบร้อยแล้ว ดังนั้น รฟม. จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานโครงการตามนโยบายของรัฐบาลและให้เป็นไปตามแผนงาน โดยมีเป้าหมายเริ่มประกวดราคาในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๖ เป็นต้นไป

๓.๑๕ ข้อมูลเพิ่มเติมที่ รฟม. เสนอ

๓.๑๕.๑ การปรับกรอบวงเงินจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑

รฟม. ชี้แจงว่าการปรับกรอบวงเงินโครงการจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ เป็นกรอบวงเงินที่ รฟม. นำเสนอในครั้งนี้ ได้ปรับปรุงให้เป็นราคาปัจจุบัน อ้างอิงจากราคาวัสดุก่อสร้างกรมบัญชีกลางเดือนกันยายน ๒๕๕๕ โดยแสดงสัดส่วนของราคาวัสดุที่ปรับเพิ่มในแต่ละสัญญา และวิธีการคิดคำนวณราคางานที่ปรับเพิ่มสูงขึ้น และได้ปรับลดเนื้องานในส่วนของศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณทิศใต้ของสนามบินดอนเมือง (บริเวณพหลโยธิน ๕๐) และอาคารจอดแล้วจร ณ สำนักงานเขตบางเขนออกแล้ว

๓.๑๕.๒ การประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการฯ

รฟม. ประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต จำนวน ๗,๘๖๓ ล้านบาท จากปริมาณอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนตามแนวสายทาง ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ (ไม่รวมพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณด้านทิศใต้ของสนามบินดอนเมือง) ระยะทางประมาณ ๑๒ กิโลเมตร และตามแนวสายทางที่ต่อขยายจาก สะพานใหม่-คูคต ระยะทางประมาณ ๗ กิโลเมตร (รวมระยะทางทั้งโครงการฯ ประมาณ ๑๙ กิโลเมตร)

/โดยอาศัย....

โดยอาศัยวิธีการตามหลักเกณฑ์การกำหนด ค่าอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟาส่วน ต่อขยายและสายใหม่ของ รฟม. ซึ่งได้จัดทำขึ้นตามแนวทางการพิจารณากำหนดค่าทดแทนที่กระทรวงคมนาคม ได้แจ้งให้หน่วยงานในสังกัดถือปฏิบัติและตามหลักเกณฑ์ที่ได้แก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติมตามแนวทางของกระทรวงคมนาคม โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามที่เป็นอยู่ในวันที่พระราชกฤษฎีกาใช้บังคับราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่ ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการทะเบียนสิทธิและนิติกรรม สภาพและที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์ตลอดจนเหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคมตามที่มาตรา ๒๑ แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ บัญญัติเป็นหลักการไว้แล้ว นอกจากนี้ยังมีค่าทดแทนอื่นและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องที่จะต้องเบิกจ่ายจากงบประมาณค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามโครงการฯ ซึ่งได้รวมประมาณการไว้ในรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการฯ ที่เสนอขออนุมัติด้วยแล้ว

ทั้งนี้ การประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟาสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต มีหลักเกณฑ์และวิธีการเป็นอย่างเดียวกันกับที่ รฟม. ใช้ประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมาแล้วในโครงการรถไฟฟาสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ โครงการรถไฟฟาสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และโครงการรถไฟฟาสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

๓.๑๕.๓ วิธีการคำนวณค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง

รฟม. ได้ดำเนินการคำนวณค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างตามโครงการรถไฟฟาสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และโครงการรถไฟฟาสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ซึ่งเป็นอัตราค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างที่เคยผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว ทั้งนี้ค่าที่ปรึกษาควบคุมงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ นั้นเป็นอัตราค่าจ้างสำหรับโครงการก่อสร้างทั่วไป ที่ไม่ได้มีความซับซ้อนอย่างโครงการก่อสร้างรถไฟฟา

๓.๑๖ ข้อกฎหมาย

๓.๑๖.๑ พระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การรถไฟฟาขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓

มาตรา ๓๕ วรรค ๑ และมาตรา ๗๕

“มาตรา ๗๕ รฟม. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้

(๑) ดำเนินกิจการรถไฟฟาในเส้นทางหนึ่งเส้นทางใด

(๒) ขยาย ปรับปรุง หรือดำเนินการใดๆ ซึ่งมีวงเงินเกินห้าร้อยล้านบาท

(๓) กู้ยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาท

.....”

๓.๑๖.๒ พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๔๗ วรรค ๑

๓.๑๖.๓ พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐

มาตรา ๕, มาตรา ๖ และมาตรา ๑๓ วรรค ๑

๓.๑๖.๔ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙

ข้อ ๔ วรรค ๑

๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นว่าการขออนุมัติดำเนินการเพื่อก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต มีเหตุผลความจำเป็นที่สมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ตามแผนงาน โดยมีความเห็นดังนี้

๔.๑ การนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต เป็นโครงการที่มีความสอดคล้องตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ และเป็นโครงการเร่งรัดตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งที่ผ่านมามีมติคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ อนุมัติดำเนินโครงการฯ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่แล้ว แต่มีความล่าช้าเนื่องจากการปรับแบกรายละเอียดบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ และการขอความเห็นชอบรายงาน EIA ฉบับเปลี่ยนแปลง ซึ่งปัจจุบันรายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบจาก กวล. แล้ว การดำเนินโครงการช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ในคราวเดียวกันจึงมีความเหมาะสมในการดำเนินการ สามารถลดความซ้ำซ้อนของวงเงินลงทุนโครงการจากการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงจากเดิม ๒ แห่งเหลือเพียงบริเวณคูคตตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ และเพิ่มพื้นที่การให้บริการประชาชนบริเวณคูคตเพื่อเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ขึ้นในได้อย่างเหมาะสม

๔.๒ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ

กระทรวงคมนาคมได้เปรียบเทียบกรอบวงเงินลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	หมอชิต-สะพานใหม่	สะพานใหม่-คูคต
	มติ คม.๒๗/พ.ย.๕๑ (ฐานราคา เม.ย. ๕๑)	ผลศึกษาของ สนข. (ฐานราคา ก.ย. ๕๒)
๑. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๒,๓๘๘	๒,๐๘๓ ^(๑)
๒. ค่าสำรวจก่อสร้างหาริมทรัพย์	๖	-
๓. ค่างานโยธา	๑๖,๔๔๓	๑๐,๕๒๐ ^(๒)
๔. ค่า Provision Sum	๒,๒๘๐	-
๕. งานที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน (โยธา)	๖๕๘	-
๖. งานที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน (งานระบบรถไฟฟ้า)	-	-
๗. ค่าจ้างที่ปรึกษาคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า	๑๕ ^(๓)	-
รวม	๒๑,๗๘๔	๑๒,๖๐๓

หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต	
รฟม.เสนอครั้งนี้ (ฐานราคา ก.ย. ๕๕)	หมายเหตุ
๗,๘๖๓	-
๑๕	- รฟม.ใช้หลักเกณฑ์การกำหนดสิ่งหรือทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ - รฟม.ใช้หลักเกณฑ์และวิธีการอย่างเดียวกับสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) สายสีน้ำเงิน (ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ-หัวลำโพง-นคร) สายสีเขียว (ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ)
๒๖,๕๖๙	รฟม.ปรับฐานราคา : ๑. ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ จาก เม.ย. ๕๑ เป็น ก.ย. ๕๕ ๒. ช่วงสะพานใหม่-คูคต จาก ก.ย. ๕๒ เป็น ก.ย. ๕๕ ๓. ปรับลดงาน Depot ที่ใต้สถานีดินแดงเมือง และ P&R สำนักงานเขตบางเขนออก
๒,๖๕๖	รฟม. เสนออัตราร้อยละ ๑๐ ของงานโยธา
๑,๐๖๒	รฟม. เสนออัตราตามโครงการที่เคยผ่านความเห็นชอบจาก คม. (ร้อยละ ๔ ของงานโยธา)
-	-
-	-
๓๘,๑๖๕	

- หมายเหตุ : * ^๑ รายงานการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสะพานใหม่-คูคต-ลำลูกกา คลอง ๔ (กันยายน ๒๕๕๒) โดยค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ได้รวมค่าภาษี ณ ที่จ่าย ร้อยละ ๓
- ^๒ รายงานบัญชีปริมาณงานและการปริมาณค่าก่อสร้าง : ฉบับ COMMENT MRTA (กันยายน ๒๕๕๒)
- ^๓ รฟม. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ

โดย รฟม. ได้เสนอรายละเอียดการปรับกรอบวงเงินโครงการฯ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ จากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ เป็นกรอบวงเงินราคาปัจจุบัน อ้างอิงจากราคาวัสดุก่อสร้างกรรมบัญชีกลางเดือนกันยายน ๒๕๕๕ โดยแสดงสัดส่วนของราคาวัสดุที่ปรับเปลี่ยนในแต่ละสัญญาและวิธีการคิดคำนวณราคางานที่ปรับเปลี่ยนสูงขึ้น และได้ปรับลดเนื้องานในส่วนของศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณทิศใต้ของสนามบินดอนเมือง (บริเวณพหลโยธิน ๕๐) และอาคารจอดแล้วจร ณ สำนักงานเขตบางเขนออกแล้ว

๔.๓ การประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

รฟม. ได้ประมาณการกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต จำนวน ๗,๘๖๓ ล้านบาท ตามหลักเกณฑ์การกำหนดค่าอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนและจำนวนเงินค่าทดแทนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ของ รฟม. ซึ่งได้จัดทำขึ้นตามแนวทางการพิจารณากำหนดค่าทดแทนที่กระทรวงคมนาคมได้แจ้งให้หน่วยงานในสังกัดถือปฏิบัติและตามหลักเกณฑ์ที่ได้แก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติมตามแนวทางของกระทรวงคมนาคม โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามที่เป็นอยู่ในวันที่พระราชกฤษฎีกาใช้บังคับราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่ ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการทะเบียนสิทธิและนิติกรรม สภาพและที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์ตลอดจนเหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคมตามที่มาตรา ๒๑ แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ บัญญัติเป็นหลักการไว้แล้ว นอกจากนี้ยังมีค่าทดแทนอื่นและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องที่จะต้องเบิกจ่ายจากงบประมาณค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามโครงการฯ ซึ่งได้รวมประมาณการไว้ในกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการฯ ที่เสนอขออนุมัติด้วยแล้ว ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์และวิธีการอย่างเดียวกันกับที่ใช้ประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมาแล้วในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

๔.๔ การพิจารณากรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ

รฟม. นำเสนอกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา จำนวน ๑,๐๖๒ ล้านบาท โดยมีวิธีการคำนวณค่าจ้างที่ปรึกษา ตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ซึ่งเป็นอัตราค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างที่เคยผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

๔.๕ การลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถ

รูปแบบการลงทุนและการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทางประมาณ ๑๙ กิโลเมตร ควรมีรูปแบบการลงทุนและผู้รับผิดชอบการเดินรถรายเดียวกัน และต่อขยายการให้บริการเดินรถในช่วงคูคต-ลำลูกกาคลอง ๔ ระยะทาง ๖.๕ กิโลเมตรต่อไป ซึ่งปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ก่อนนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป โดย รฟม. ได้มอบหมายให้ที่ปรึกษาศึกษาารูปแบบการลงทุนของโครงการฯ ตลอดทั้งเส้นทาง (ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต-ลำลูกกา คลอง ๔)

๔.๖ แหล่งเงินดำเนินโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต มีความพร้อมในการดำเนินโครงการและได้รับการบรรจุเป็นโครงการหนึ่งตามแผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง ภายใต้ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว ใน “ร่าง พ.ร.บ. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.” ซึ่งปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญ สถาปนาผู้แทนราษฎร จึงเห็นสมควรเสนอกระทรวงการคลังเพื่อพิจารณาจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมในการดำเนินการต่อไป

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ให้สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕-๘

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการในคราวเดียวกันตามแผนงานและนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการบริการประชาชนได้อย่างเหมาะสม จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๖.๑ อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ในวงเงินค่างานก่อสร้างงานโยธา จำนวน ๒๖,๕๖๙ ล้านบาท และค่า Provisional Sum ของงานโยธา จำนวน ๒,๖๕๖ ล้านบาท

๖.๒ อนุมัติให้ รฟม. ยกเว้นการดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ และให้ดำเนินการจัดจ้างด้วยวิธีการประกวดราคาแบบแข่งขันราคานานาชาติ

๖.๓ อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการฯ ในวงเงิน จำนวน ๗,๘๖๓ ล้านบาท และกรอบวงเงินค่าจ้างงานสำรวจอสังหาริมทรัพย์ จำนวน ๑๕ ล้านบาท

๖.๔ อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาโครงการฯ ในวงเงิน จำนวน ๑,๐๖๒ ล้านบาท

๖.๕ อนุมัติแหล่งเงินโครงการฯ ดังนี้

๑) ให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณ สำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ ในกรอบวงเงินจำนวน ๗,๘๗๘ ล้านบาท ตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผน การใช้จ่ายเงินจริง

๒) ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม และค้ำประกันเงินกู้ภายใต้กรอบวงเงินค่างานก่อสร้างงานโยธา ค่า Provisional Sum ของงานโยธา และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา ในกรอบวงเงินรวม ๓๐,๒๘๗ ล้านบาท รวมทั้งเห็นชอบให้ รฟม. กู้เงินในกรอบวงเงินสำหรับในแต่ละกรณี ตามพระราชบัญญัติ รฟม. พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๗๕(๓) โดยให้ รฟม. ทายอดกู้เงินดังกล่าวเป็นงวดๆ ตามความเหมาะสมและความจำเป็น

๓) ให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รพม. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้ทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รพม. ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามข้อ ๖. ต่อไปด้วย
จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๔๐๒๗

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๑๔๖๙