

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส14183
รับที่ : ๑1558/58
วันที่ : 26 ม.ค. 58 เวลา : 15:27
110.5
๑๖ ม.ค. ๕๘
๑๖ ม.ค. ๕๘

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๑๑.๒/๒๔



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๖ มกราคม ๒๕๕๘

เรื่อง ขออนุมัติแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่างๆ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๑๑.๒/๑๐๔ ลงวันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๕๗
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๑๗๒ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๗
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๑๗๔๗ ลงวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๕๗
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๒๓๖๘ ลงวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๗

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล) เห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๕๔/๔๙๓๒
ลงวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๗
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๖๖๖ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๖๖๗ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘
๕. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ. ๑/๑๗๙๗/๒๕๕๗ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๗
๖. Checklist นำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงิน
ค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-
รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่างๆ โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้น
การปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์
ปรีดิยาธร เทวกุล) กำกับกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอ
คณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ กระทรวงคมนาคม ได้เสนอเรื่องขออนุมัติแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่างๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑.๑.๑ อนุมัติแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมีค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นทั้ง ๓ สัญญา จำนวน ๘,๑๔๐ ล้านบาท แยกเป็นค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นของสัญญาที่ ๑ จำนวน ๔,๓๑๕ ล้านบาท สัญญาที่ ๒ จำนวน ๓,๓๕๒ ล้านบาท และสัญญาที่ ๓ จำนวน ๔๗๓ ล้านบาท ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ

๑.๑.๒ มอบหมายให้กระทรวงการคลังพิจารณาดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามขั้นตอนต่อไป

รายละเอียดตามเอกสารที่อ้างถึง ๑

๑.๒ รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรีพิจารณาเรื่องที่กระทรวงคมนาคมนำเสนอในข้อ ๑.๑ แล้ว มีคำสั่งให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการโดยส่งเรื่องให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณาก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี ต่อไป

รายละเอียดตามเอกสารที่อ้างถึง ๒

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่างๆ โดยมีค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นทั้ง ๓ สัญญาเป็นเงินโดยประมาณ ๘,๑๔๐ ล้านบาท ด้วยเหตุผลความจำเป็นและผลกระทบ ดังนี้

๒.๑ ปัจจุบันผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการระบบการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต งานสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ได้เริ่มงานมาเป็นเวลากว่า ๑ ปีแต่ผลงานไม่คืบหน้าเท่าที่ควร ขณะนี้มีงานหลายส่วนเริ่มหยุดชะงัก ไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มที่และมีความล่าช้าเกิดขึ้น เนื่องจากยังไม่มี ความชัดเจนว่าแบบที่จะปรับใหม่จะได้รับการเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีหรือไม่ ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถสั่งการให้ผู้รับจ้างทั้ง ๒ สัญญาดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบเดิมหรือดำเนินการตามแบบรูปที่ปรับใหม่ได้ ส่งผลให้การก่อสร้างของโครงการ เช่น งานเสาเข็มเจาะงานฐานราก งานเตรียมการหล่อโครงสร้างทางวิ่ง (Viaduct Segmental) และงานจัดทำแบบก่อสร้าง (shop drawing) ของโครงสร้างทางวิ่งและโครงสร้างสถานีหลายส่วนเริ่มหยุดชะงัก ไม่สามารถเริ่มงานได้อย่างเต็มที่

๒.๒ หากการรถไฟแห่งประเทศไทยสั่งให้ผู้รับจ้างหยุดงาน ผู้รับจ้างทั้งสองสัญญาสามารถขอสงวนสิทธิ์ที่จะเรียกร้องค่าความเสียหายได้ตามสัญญา ซึ่งจะมีค่าเสียหายที่เกิดขึ้นของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ โดยประมาณเป็นเงิน ๕ ล้านบาทต่อวัน และ ๔.๕ ล้านบาทต่อวันตามลำดับ โดยเป็นค่าเสียหายที่คิดจากค่าใช้จ่าย

ในการบริหารโครงการ ค่าแรงงาน ค่าดอกเบี้ย ค่าเช่าและค่าใช้จ่ายบำรุงเครื่องจักร ทั้งนี้ ยังไม่รวมค่าเสียหาย อันเกิดจากค่าเสียโอกาสของการรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีไม่สามารถดำเนินการเปิดใช้งานโครงการได้เมื่อโครงการแล้วเสร็จตามสัญญา อีกทั้งจะเกิดเป็นข้อพิพาทระหว่างเอกชนกับภาครัฐในอนาคตได้

๒.๓ เนื่องจากการแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้าง เป็นประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการและการรถไฟแห่งประเทศไทย หากยังไม่มี ความชัดเจนจะเกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อภาครัฐ ซึ่งในการดำเนินงานเรื่องนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานให้คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย รับทราบและได้รับการอนุมัติให้ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการแก้ไขแบบรายละเอียดแล้ว

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ภายในเดือนมกราคม ๒๕๕๘

๓. สารสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

๓.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง ๒๖ กิโลเมตร ภายใต้กรอบวงเงิน ๕๒,๒๒๐ ล้านบาท และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง ๑๕ กิโลเมตร ๑๓,๑๓๓ ล้านบาท

๓.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน ๕๙,๘๘๘ ล้านบาท รวมระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี

๓.๑.๓ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุน ค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) บางซื่อ-รังสิต ภายใต้ความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ ที่ได้อนุมัติไว้ในวงเงิน ๕๙,๘๘๘ ล้านบาท โดยให้มีกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นในจำนวนที่เหมาะสมเพียงพอแก่การดำเนินโครงการข้างต้น และให้กระทรวงการคลังรับไปประสานในรายละเอียดกับกระทรวงคมนาคมเพื่อดำเนินการต่อไป

๓.๑.๔ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๕๕ อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรอง เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๔ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๕ รับทราบสถานการณ์ ดำเนินการประกวดราคาโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ในสัญญาที่ ๑-๓ โดยกิจการร่วมค้า เอส ยู เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุดในสัญญาที่ ๑ (งานก่อสร้างงานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง) และเห็นชอบการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน ๗๔,๗๙๘,๒๕๙,๓๒๕ บาท โดยปรับกรอบวงเงิน ในสัญญาที่ ๑ เพิ่มเติมจากจำนวน ๒๗,๑๓๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท เป็น ๒๙,๘๒๘,๒๕๙,๓๒๕ บาท

๓.๑.๕ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๖ อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรอง เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๕ ในเรื่องการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธาของโครงการฯ ของสัญญาที่ ๒ (งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต) เพิ่มเติมจากจำนวน ๑๙,๓๑๔ ล้านบาท เป็น ๒๑,๒๓๕.๔๔ ล้านบาท และให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการโครงการดังกล่าว เพื่อนำไปสู่การก่อสร้างงานโยธาในสัญญาที่ ๑ และ ๒ ตามลำดับขั้นตอนต่อไป

๓.๒ สัญญาก่อสร้างโครงการ

โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต แบ่งเป็น ๓ สัญญา สถานะดำเนินงาน ดังนี้

๓.๒.๑ สัญญาที่ ๑ (งานก่อสร้างงานโยธาสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง)

การรถไฟแห่งประเทศไทย ลงนามว่าจ้างกิจการร่วมค้า เอส ยู เป็นผู้รับจ้างดำเนินงาน เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๕๖ วงเงินรวม ๒๙,๘๒๖,๙๗๓,๕๑๒ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เริ่มงานเมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๖ ปัจจุบัน (พฤศจิกายน ๒๕๕๗) มีผลงานร้อยละ ๑๕.๔๕ ล่าช้ากว่าแผนงานร้อยละ ๑๓.๘๐

๓.๒.๒ สัญญาที่ ๒ (งานโยธาส่งเสริมทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต)

การรถไฟแห่งประเทศไทย ลงนามว่าจ้างบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างดำเนินการ เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๖ วงเงินรวม ๒๑,๒๓๕,๔๐๐,๐๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เริ่มงานเมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๖ ปัจจุบัน (พฤศจิกายน ๒๕๕๗) มีผลงานร้อยละ ๒๗.๒๙ ล่าช้ากว่าแผนงานร้อยละ ๔๑.๕๔

๓.๒.๓ สัญญาที่ ๓ (งานระบบราง อาณัติสัญญาณ และขบวนรถไฟฟ้า)

การรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างประกวดราคาคัดเลือก

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	กรอบวงเงิน ตามมติ ครม. ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๖	กรอบวงเงิน ตามเอกสารประกวดราคา	การรถไฟแห่งประเทศไทย ลงนาม สัญญาก่อสร้าง
๑. สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างงานโยธาสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง - สถานีกลางบางซื่อ และสถานีจุดจักร - ศูนย์ซ่อมบำรุง ย่านจตุรพัก - โครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ระยะทาง ๖.๒ กม. ถึงวัดเสมียนนารี	๒๗,๓๔๔,๐๐๐,๐๐๐	๒๙,๘๒๖,๙๗๓,๕๑๒ (ปรับกรอบวงเงินฯ ตามมติ ครม. ๓ กรกฎาคม ๒๕๕๕)	๒๙,๘๒๖,๙๗๓,๕๑๒ (กิจการร่วมค้า เอส ยู เป็นผู้รับจ้างฯ)
๒. สัญญาที่ ๒ งานโยธาส่งเสริมทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต - ก่อสร้าง ๘ สถานี : สถานีวัดเสมียนนารี (อนาคต) สถานีบางเขน สถานีทุ่งสองห้อง สถานีหลักสี่ สถานีการเคหะ สถานีดอนเมือง สถานีหลักหก (อนาคต) และสถานีรังสิต - โครงสร้างทางวิ่งประมาณ ๒๐.๑๒ กม. (วัดเสมียนนารี-รังสิต) (ยกระดับ ๑๓ กม. /ระดับดิน ๗.๑๒ กม.)	๑๙,๔๖๑,๐๐๐,๐๐๐	๒๑,๒๓๕,๔๐๐,๐๐๐ (ปรับกรอบวงเงินฯ ตามมติ ครม. ๒๙ มกราคม ๒๕๕๖)	๒๑,๒๓๕,๔๐๐,๐๐๐ (บ. อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จก.(มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง)

รายการ	กรอบวงเงิน ตามมติ ครม. ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒	กรอบวงเงิน ตามเอกสารประกวดราคา	การรถไฟแห่งประเทศไทย ลงนาม สัญญาก่อสร้าง
๓. สัญญาที่ ๓ งานระบบราง อาณัติสัญญาณ และขบวน รถไฟฟ้า (ช่วงรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน)	๒๖,๒๗๒,๐๐๐,๐๐๐	๒๗,๔'๒๖,๗๖๓,๓๑๔	การรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างประกวด ราคาคัดเลือก
รวม (๑-๓)	๗๓,๐๗๗,๐๐๐,๐๐๐	๗๘,๔'๔๐,๔'๖๕,๗๒๖	-
๔. งานรื้อย้าย	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	-	-
๕. ค่าจ้างที่ปรึกษา	๒,๓๖๖,๐๐๐,๐๐๐		
๖. ค่าจ้างที่ปรึกษา ICE	-		
รวม (๑-๖)	๗๕,๕๔๘,๐๐๐,๐๐๐		

๓.๓ การแก้ไขแบบรายละเอียดโครงการ

๓.๓.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เสนอเรื่องการแก้ไขแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เสนอกระทรวงคมนาคม ซึ่งกระทรวงคมนาคมในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๖ มีมติมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย แก้ไขแบบรายละเอียดโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่างๆ

๓.๓.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทย ประชุมร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาโครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก และที่ปรึกษาหลักของงานควบคุมการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อหารือการดำเนินการแก้ไขแบบรายละเอียด โดยที่ปรึกษาฯ ได้ศึกษารวบรวมข้อมูลจากโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีกลางบางซื่อ (BRMBS) โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานกรุงเทพ-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARLEX) และโครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง และได้จำแนกงานแก้ไขแบบ ออกได้เป็น ๓ ส่วนหลัก ได้แก่

๑) งานแก้ไขแบบทางวิ่งรถไฟฟ้ายานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต จากเดิมที่กำหนดไว้ในแบบก่อสร้างตามสัญญา ๓ ทางวิ่งเป็น ๔ ทางวิ่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถระหว่างรถไฟชานเมือง (Commuter Train) และรถไฟทางไกล (Long Distance) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒) งานแก้ไขแบบโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้ายานเมือง (สายสีแดง) เพื่อรองรับโครงสร้างทางวิ่งของรถไฟความเร็วสูงบริเวณสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างเตรียมไว้ พร้อมกับงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้ายานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยหากก่อสร้างในภายหลัง จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสูงมาก และจะเกิดความไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถไฟสายสีแดง

๓) งานปรับแนวเส้นทางการเดินรถของโครงการระบบขนส่งมวลชนฯ (สายสีแดง) ให้สอดคล้องกับแนวเส้นทางรถไฟประเภทต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๓.๓.๓ ที่ปรึกษาฯ ได้นำเสนอรูปแบบทางเลือกของการปรับแบบสถานีกลางบางซื่อ ให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย และกระทรวงคมนาคมพิจารณาเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๕๖ รวมถึง รูปแบบการจัดสถานีกลางบางซื่อเป็นรูปแบบขานชาลาของรถไฟขานเมืองไม่อยู่ติดกัน โดยได้พิจารณา งบประมาณค่าก่อสร้างของงานเพิ่มเติมตามความจำเป็น เพื่อรองรับการขยายตัวของรูปแบบการให้บริการรถไฟ ที่สอดคล้องกับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

๓.๔ สารสำคัญของการแก้ไขแบบโครงการ

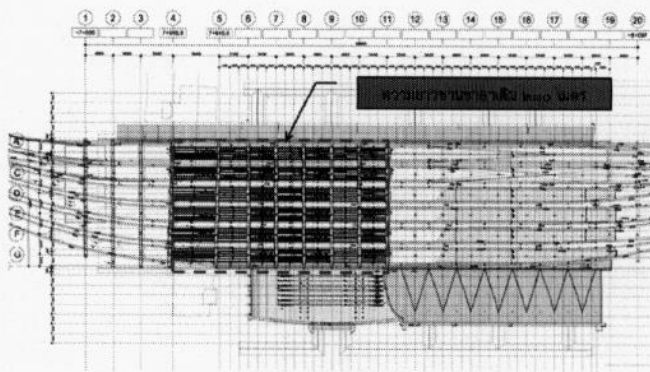
๓.๔.๑ การแก้ไขแบบโครงการ ประกอบด้วย ๒ ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ ๑ : การแก้ไขแบบสถานีกลางบางซื่อ

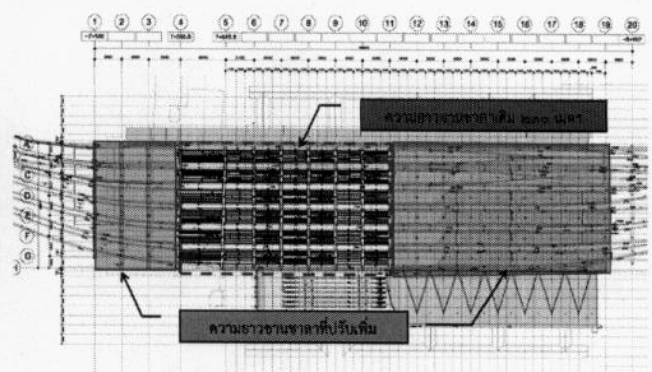
๑) การปรับแบบขานชาลา

เนื่องจากการปรับรูปแบบการใช้งานสถานีกลางบางซื่อตามประเภทของ รถไฟและกลุ่มผู้โดยสารที่มาใช้บริการเพื่อให้เกิดความสะดวกสบายที่สุด โดยให้ขานชาลาชั้นที่ ๒ รองรับ การเดินรถไฟ Meter Gauge แยกเป็นขบวนรถไฟทางไกล ๘ ขบวน จำนวน ๔ ขบวน และให้ขานชาลาชั้นที่ ๓ รองรับการเดินทางรถไฟ Standard Gauge จำนวน ๑๐ ขบวน (เพื่อรองรับขบวนรถไฟที่จะเชื่อมต่อกับสายใต้ ๔ ขบวน สายเหนือและสายอีสานรวม ๖ ขบวน) และขบวนรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานกรุงเทพฯ-ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (ARLEX) ๒ ขบวน รวม ๑๒ ขบวน ซึ่งผลจากการปรับรูปแบบการใช้งานของสถานีกลางบางซื่อ ดังกล่าว ทำให้ต้องมีการก่อสร้างขานชาลาบนชั้นที่ ๓ ให้มีความยาวเพิ่มจาก ๒๓๐ เมตร เป็น ๖๐๐ เมตร เพื่อให้ เหมาะสมกับองค์ประกอบการใช้งานของผู้โดยสารในการเข้าถึงขานชาลาของรถไฟ Standard Gauge ซึ่งโดยทั่วไป ความยาวขานชาลาของรถไฟ Standard Gauge กำหนดไว้ที่ ๔๐๐ เมตร แต่เนื่องจากตำแหน่งทางขึ้นลงตามแบบ โครงสร้างเดิมมีข้อจำกัดที่จะต้องจัดให้สอดคล้องกับทางขึ้นลงของรถไฟ Meter Gauge ในชั้น ๒ จึงต้องขยาย ความยาวของขานชาลาดังกล่าวเพิ่มเติม

ภาพมุมมองสถานีกลางบางซื่อ

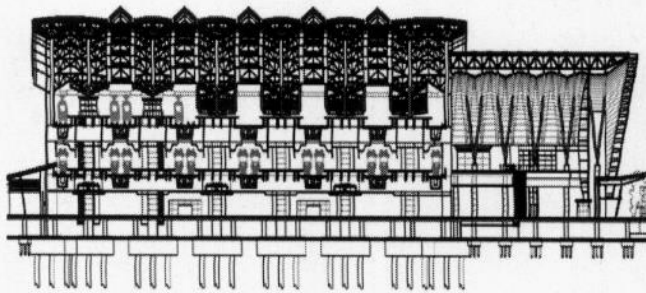


รูปแบบตามสัญญา



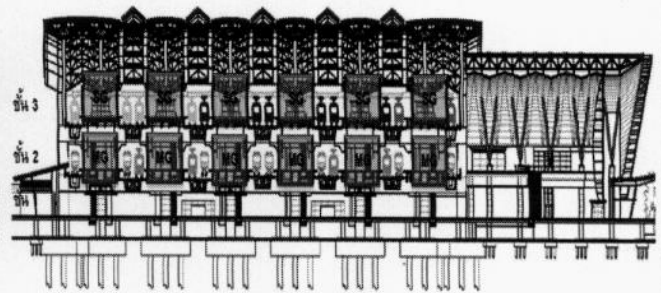
รูปแบบที่ปรับแก้

ภาพตัดสถานีกลางบางซื่อ



ชั้น ๓ จอดรถไฟขบวนเมือง (Meter Gauge) (๔ ขบวน)
ชั้น ๒ จอดรถไฟทางไกล (Meter Gauge) (๑๒ ขบวน)

รูปแบบตามสัญญา



ชั้น ๓ จอดรถไฟ Standard Gauge (๑๒ ขบวน)
ชั้น ๒ จอดรถไฟทางไกลและขบวนเมือง (Meter Gauge) (๑๒ ขบวน)

รูปแบบที่ปรับแก้

รูปที่ ๑ งานปรับแก้ความยาวขบวนขบวนสถานีกลางบางซื่อ

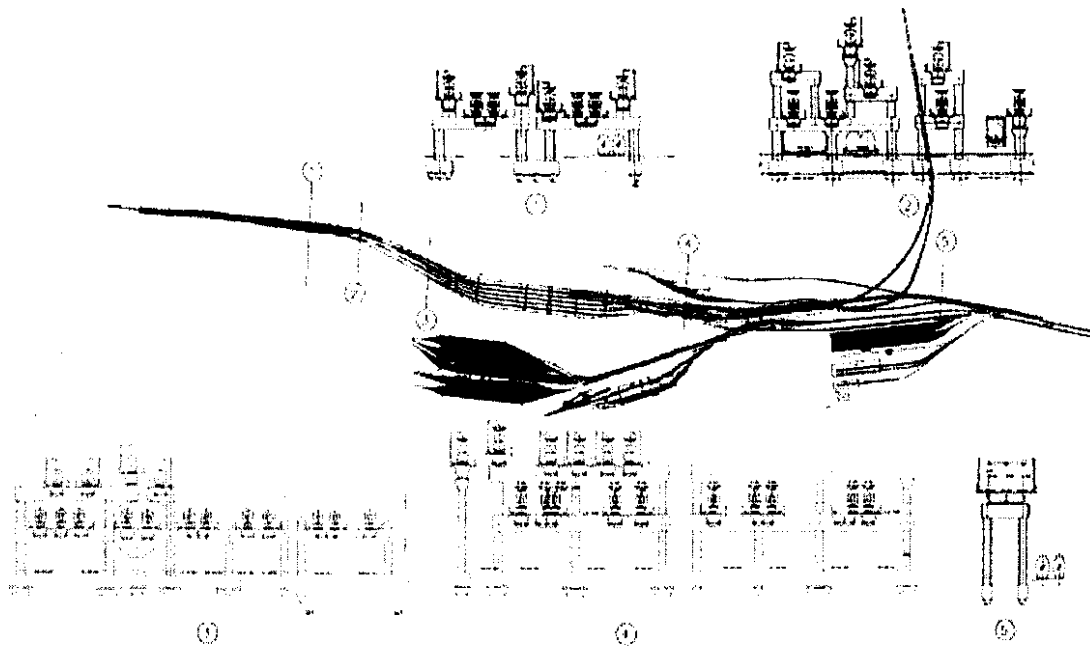
๒) การแก้ไขรูปแบบสถานี

มีการแก้ไขสถานีกลางบางซื่อโดยการจัดให้ขบวนขบวนชั้น ๒ จอด Meter Gauge ชั้น ๓ จอด Standard Gauge ดังนี้

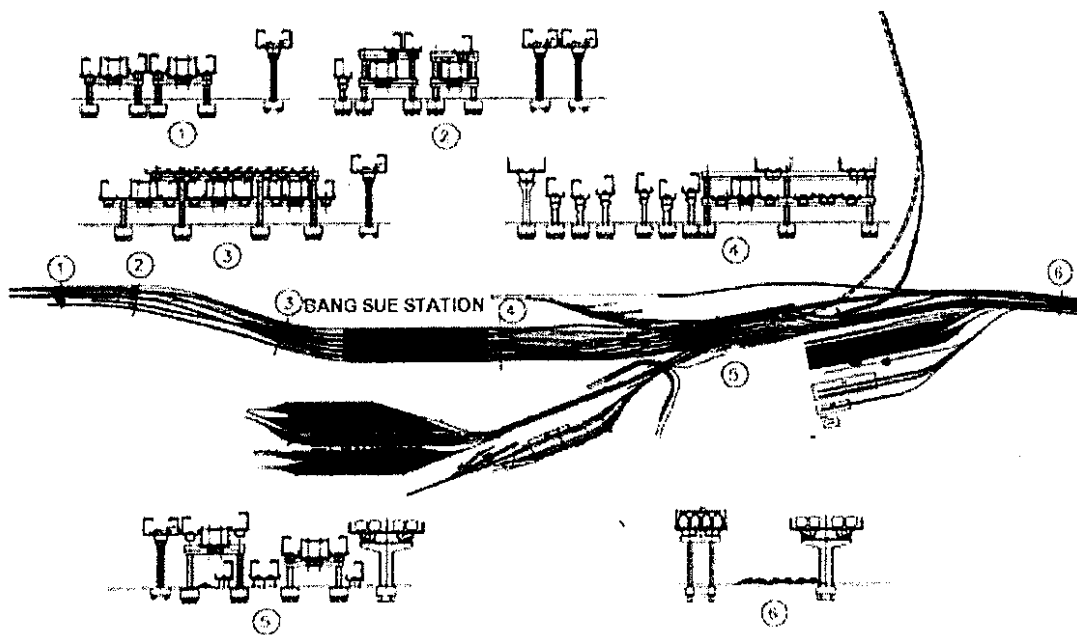
- จัดขบวนขบวนชั้น ๒ ให้รถไฟแนวเหนือ-ใต้เข้าขบวนขบวนทางซีกตะวันตก และแนวรถไฟตะวันออก-ตะวันตกเข้าขบวนขบวนทางซีกตะวันออก โดยไม่มีการตัดไขว้ของทางรถไฟที่เข้าขบวนขบวนของสถานี ทำให้ไม่เกิดความซับซ้อนของโครงสร้างทางวิ่ง
- จัดขบวนขบวนชั้น ๓ รองรับรถไฟ Standard Gauge จากทิศตะวันตก มาทิศตะวันออก เป็นขบวนขบวนของรถไฟสายใต้ ๔ ขบวน สายเหนือ-สายอีสาน รวม ๖ ขบวน และ ARLEX- สายตะวันออก ๒ ขบวน โดยมีการเชื่อมทางรถไฟสายเหนือ-อีสาน และสายใต้ ที่ด้านหน้าของสถานีกลางบางซื่อ ทำให้สามารถนำขบวนรถไฟสายใต้ไปจอดเก็บในย่านจอดรถไฟที่กำหนดในเส้นทางสายเหนือ-สายอีสานได้ ซึ่งจะสามารถประหยัดราคาลงได้ สำหรับขบวนขบวนของรถไฟขบวนเมืองที่ไม่อยู่ติดกันซึ่งอาจเกิดความไม่สะดวกต่อการให้บริการของผู้โดยสาร สามารถแก้ไขได้โดยเพิ่มเติมชั้นลอยเพื่อเชื่อมต่อขบวนขบวนของรถไฟขบวนเมืองเข้าด้วยกัน

๓) การเพิ่มโครงสร้างทางวิ่งของทางรถไฟประเภทต่างๆ ที่มีขนาดราง ๑.๔๓๕ เมตร
บนชั้น ๓

โครงสร้างของโครงการสายสีแดง บริเวณทางเข้าออกสถานีกลางบางซื่อ ตามแบบเดิม ออกแบบให้รองรับโครงสร้างทางวิ่งเพียงชั้น ๒ จำนวน ๑๒ ทางวิ่งเท่านั้น ไม่ได้ออกแบบเผื่อให้รองรับโครงสร้างทางวิ่งของรถไฟขนาดราง ๑.๔๓๕ เมตร ดังนั้น เมื่อมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้งานของ สถานีกลางบางซื่อ เพื่อเพิ่มการให้บริการเดินรถไฟที่เพิ่มมากขึ้น จึงต้องมีการปรับแบบรูปโครงสร้างเสาเดิม ที่ออกแบบไว้ให้สามารถรองรับโครงสร้างทางวิ่งขนาดราง ๑.๔๓๕ เมตรบนชั้น ๓ และต้องออกแบบขึ้นส่วน โครงสร้างทางวิ่งขนาดราง ๑.๔๓๕ เมตรเพิ่มเติม รวมทั้งต้องทำการก่อสร้างไปในคราวเดียวกัน เพื่อหลีกเลี่ยง ปัญหาการก่อสร้างที่ยุ่งยากซับซ้อน เพื่อให้โครงการเกิดความสมบูรณ์และประหยัดค่าก่อสร้าง เพราะหากเข้าไป ทำงานก่อสร้างในภายหลังที่มีการเดินขบวนรถไฟแล้วจะไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถและทำงานก่อสร้างได้ยาก เพราะมีข้อจำกัดมาก เช่น เรื่องการยกขึ้นส่วนโครงสร้างทางวิ่งไปติดตั้งบนชั้น ๓ จะไม่สามารถยกขึ้นส่วนขึ้น ตามแนวตั้งได้ เนื่องจากมีโครงสร้างทางวิ่งชั้นสองกีดขวางอยู่ในแนวเดียวกัน รวมทั้งการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร ขนาดใหญ่ เครื่องเจาะเสาเข็ม (Bore Pile Rig) เครื่องยกติดตั้งชิ้นส่วน (Launcher support frames) เข้าไปทำงานในพื้นที่ที่จำกัดและมีการเดินรถแล้ว และการติดตั้งแบบหล่อคอนกรีตและการเทคอนกรีตทำได้ยาก ซึ่งส่งผลให้ค่าก่อสร้างสูงขึ้นมาก และควบคุมความปลอดภัยการเดินขบวนรถไฟในระหว่างก่อสร้างได้ลำบาก



รูปแบบตามสัญญา

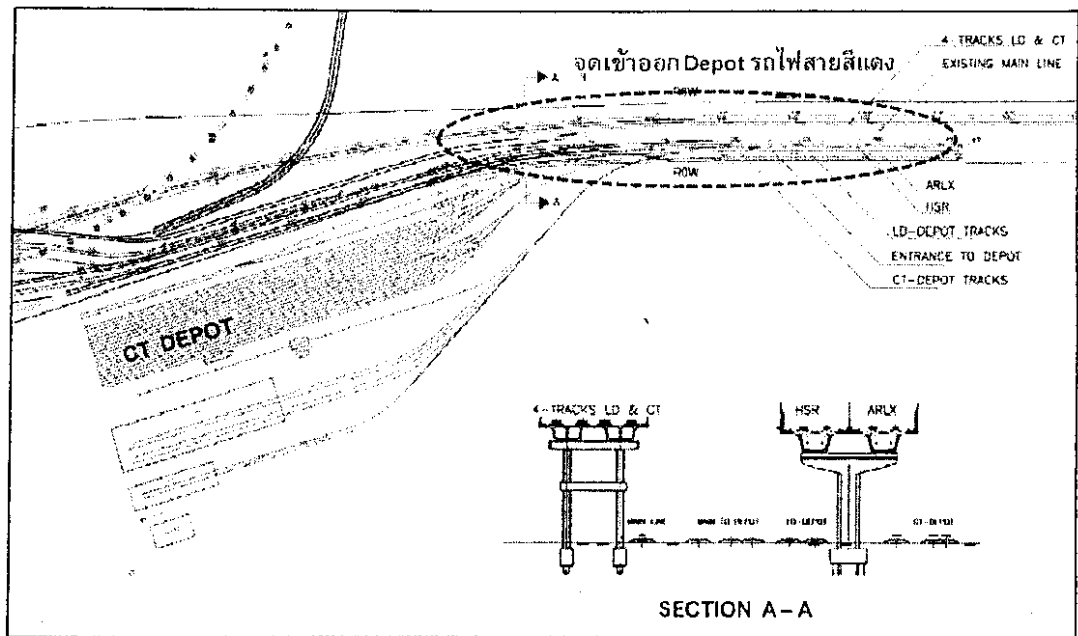


รูปแบบโครงสร้างที่ปรับแก้

รูปที่ ๒ โครงสร้างรองรับแนวเส้นทางรถไฟ Meter Gauge และ Standard Gauge

๔) การปรับแนวเส้นทางการเดินรถของโครงการระบบขนส่งมวลชนฯ (สายสีแดง) ให้สอดคล้องกับแนวเส้นทางรถไฟประเภทต่างๆที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

จากการปรับแบบดังกล่าว พบว่าในบางช่วงตั้งแต่ทางเข้าออกศูนย์ซ่อมบำรุง ถึงแยกต่างระดับรัชวิภา มีตำแหน่งโครงสร้างของโครงการรถไฟความเร็วสูงอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการรถไฟสายสีแดง ทำให้จำเป็นต้องก่อสร้างทางรถไฟขนาด Standard gauge ไปพร้อมๆกับการก่อสร้างโครงการรถไฟสายสีแดงที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน เพราะหากก่อสร้างภายหลังที่โครงการรถไฟสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต เปิดให้บริการแล้วจะไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวจะไม่มีพื้นที่เพียงพอให้เครื่องจักรและอุปกรณ์เข้าไปทำงานก่อสร้างฐานรากได้



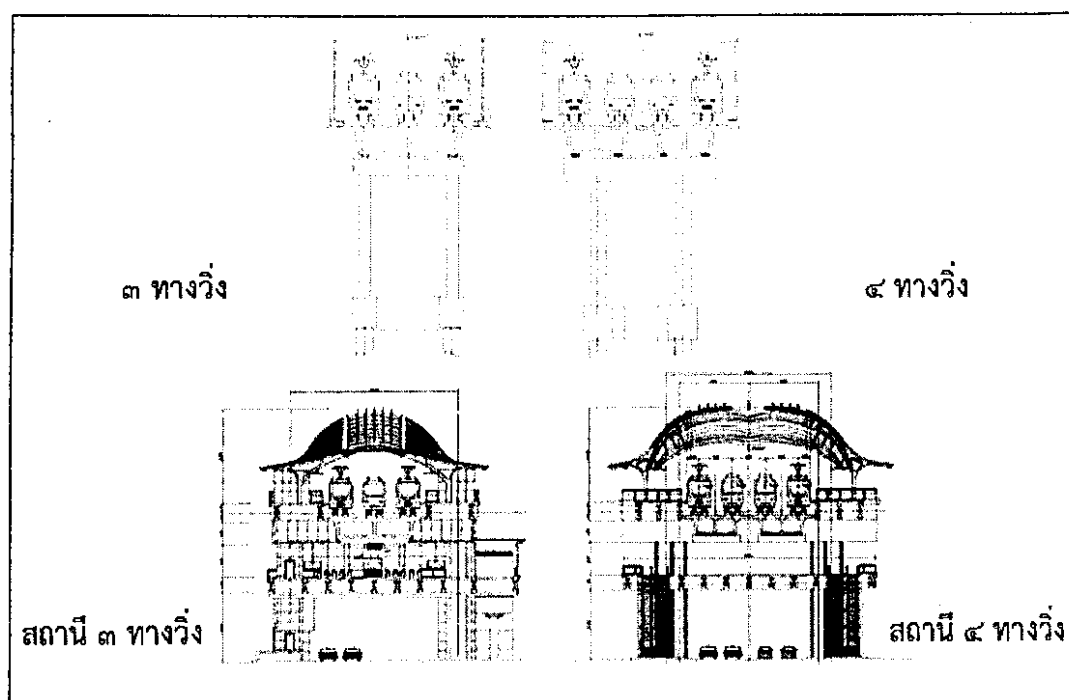
รูปที่ ๓ พื้นที่จำเป็นต้องก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ไปพร้อมกับโครงการรถไฟสายสีแดง

ส่วนที่ ๒ : การแก้ไขแบบทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต

๑) การปรับแบบก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่ง (Segmental Box) เพิ่มจากแบบตามสัญญาเดิม ๓ ทางวิ่ง เป็น ๔ ทางวิ่ง (บริเวณสถานีและโครงสร้างทางวิ่ง)

เนื่องจากแบบรูปโครงสร้างทางวิ่งที่กำหนดไว้ในแบบเป็นทางวิ่ง ๓ ทางวิ่ง ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีข้อจำกัดในการบริหารจัดการควบคุมเดินรถและการควบคุมความปลอดภัย เพราะเป็นการเดินรถร่วมกันระหว่างรถไฟชานเมือง ซึ่งควบคุมการเดินรถและขับเคลื่อนแบบอัตโนมัติกับรถไฟทางไกล ซึ่งควบคุมการขับเคลื่อนโดยพนักงานขับ ดังนั้น หากมีกรณีรถไฟทางไกลเกิดปัญหาขณะขับเคลื่อน ควบคุมการหยุดไม่ได้ จะพ่วงขบวนรถไฟชานเมืองที่วิ่งอยู่ข้างหน้า ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ หรือหากมีกรณีเครื่องยนต์ชำรุดจอดกีดขวางการเดินรถชานเมืองทำให้การบริการหยุดชะงัก การเพิ่มทางวิ่งเป็น ๔ ทางวิ่ง จะเป็นการแยกการเดินรถไฟชานเมืองกับรถไฟทางไกลออกจากกัน นอกจากเพื่อความปลอดภัยในการควบคุมการเดินรถแล้ว ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพความจุทางในการเดินขบวนรถ อีกทั้งปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทย มีแผนปรับปรุงทางรถไฟ

สายเหนือ และสายอีสานให้เป็นทางคู่ เพื่อเพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางตามนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล โดยทางคู่สายเหนือและสายอีสานจะมารวมกันที่ชุมทางบ้านภาชี และวิ่งเข้าสถานีกลางบางซื่อ ดังนั้น การเดินรถไฟทางไกล ในช่วงเวลาเร่งด่วนบนทางวิ่งเส้นกลางเพียงทางวิ่งเดียว และเดินรถร่วมกับรถไฟชานเมืองบนทางวิ่งด้านข้างนอกชั่วโมงเร่งด่วนนั้น เป็นการจำกัดความจุของทางในการเดินทาง ก่อให้เกิดคอขวดของจำนวนเที่ยวในการเดินรถไฟ และเนื่องจากทางรถไฟของโครงการสายสีแดงนี้เป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ จึงยากต่อการขยายทางรถไฟในอนาคต การก่อสร้างทางเพิ่มขึ้นอีกทางจึงเป็นการแก้ปัญหาทั้งเรื่องความจุ ความยืดหยุ่นในการจัดการเดินรถของโครงการที่รองรับการให้บริการทั้งสายเหนือและสายอีสานและรวมถึงการจัดการความถี่ของการเดินรถไฟชานเมืองที่จะไม่มีรถไฟทางไกลมาเป็นข้อจำกัด และความปลอดภัยในการควบคุมการเดินรถ



รูปที่ ๔ งานแก้ไขแบบทางรถไฟและสถานี จาก ๓ ทางวิ่ง เป็น ๔ ทางวิ่ง

๒) การปรับโครงสร้างทางรถไฟสมรรถนะจากบริเวณ กม. ๒๕+๒๒๐ ถึง กม. ๒๘+๔๓๕

จากแบบเดิมตามสัญญา โครงสร้างทางวิ่งจากบริเวณทางผ่านดอนเมือง กม. ๒๕+๒๒๐ ถึงรังสิต จะเป็นทางรถไฟระดับดิน ๓ ทางวิ่ง โดยมีทางคู่ระดับดินทางเดิมวางขนาน ซึ่งตามรูปแบบการเดินรถหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ทางเดิมไม่สามารถวิ่งขึ้นทางยกระดับได้ ดังนั้น เพื่อให้การปรับแบบทางวิ่งสมรรถนะ มีความสอดคล้องกับทางวิ่งยกระดับ ๔ ทางวิ่งที่ปรับใหม่ จึงปรับแนวทางคู่เดิม ซึ่งปัจจุบันมีการปรับปรุงสภาพทางให้อยู่ในสภาพที่ดีแล้วมาเชื่อมต่อให้วิ่งขึ้นทางยกระดับได้ โดยใช้เป็นทางวิ่งของรถไฟทางไกล ส่วนทางรถไฟระดับดิน ๓ ทางวิ่ง ที่จะก่อสร้างใหม่สามารถลดลงเป็น ๒ ทางวิ่งและใช้เป็นทางวิ่งของรถไฟชานเมืองแทนจากการปรับรูปแบบดังกล่าวเป็นการนำทางคู่เดิมที่ปรับปรุงทางแล้วมาใช้งาน ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ต่อเงินงบประมาณที่นำมาใช้จ่ายลงทุน และยังเป็นการประหยัดเงินค่าก่อสร้างของโครงการรถไฟสายสีแดงให้ลดลง ขณะที่ยังคงมีประสิทธิภาพในด้านความจุทาง และสอดคล้องกับรูปแบบที่ปรับทางวิ่งยกระดับจาก ๓ ทางวิ่งเป็น ๔ ทางวิ่งด้วย

๓.๔.๒ ประมาณราคาค่าก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นจากการแก้ไขแบบ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ประมาณการราคาค่าก่อสร้างเพิ่มเติมเบื้องต้นของงานแก้ไขแบบสถานีกลางบางซื่อเพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่างๆ โดยมีค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นทั้ง ๓ สัญญาจำนวน ๘,๑๔๐ ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย คัดราคาค่าก่อสร้างจากปริมาณงานตามแบบที่ปรับใหม่แยกเป็นค่างาน ๒ ส่วน คือโครงสร้างของโครงการสายสีแดง และโครงสร้างของส่วนที่รองรับรถไฟในอนาคต โดยใช้ราคาต่อหน่วยตามสัญญาที่องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) ได้พิจารณาตรวจสอบและเห็นชอบตามขั้นตอนเงื่อนไขของแหล่งเงินกู้แล้ว ซึ่งเป็นฐานราคาในปี ๒๕๕๔ ที่ผู้รับจ้างได้ยื่นขอเสนอราคาคำนวณเป็นค่าก่อสร้าง สรุปค่างานเปลี่ยนแปลงดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	รูปแบบตามสัญญา (รวม VAT)	แก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงิน	
		ค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น	สัดส่วน (%)
๑. ราคาค่าก่อสร้าง สัญญาที่ ๑	๒๙,๘๒๗	๔,๓๑๕	๑๔.๔๗%
• ค่าก่อสร้างงาน Meter Gauge		๕๑๒	
• ค่าก่อสร้างงาน Standard Gauge		๓,๘๐๓	
๒. ราคาค่าก่อสร้าง สัญญาที่ ๒	๒๑,๒๓๕	๓,๓๕๒	๑๕.๗๙%
๓. ราคาค่าก่อสร้าง สัญญาที่ ๓	อยู่ในระหว่างประกวดราคา	๔๗๓	-
รวมค่าก่อสร้างเบื้องต้น	-	๘,๑๔๐	

สรุปรายการค่างานเปลี่ยนแปลงของสัญญาที่ ๑-๓ ดังนี้

สัญญาที่	รายการเปลี่ยนแปลง	ค่างานเปลี่ยนแปลง (ล้านบาท)		
		เพิ่มขึ้น	ลดลง	ผลต่าง
๑	งานก่อสร้างงานโยธาสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง	๕,๑๒๗	๘๑๒	๔,๓๑๕
	๑.๑ ปรับโครงสร้างทางวิ่งของราง Meter Gauge	๑,๓๒๔.๓	๘๑๒	+๕๑๒
	๑) ปรับโครงสร้างรองรับทางวิ่ง และโครงสร้างทางวิ่งขนาดราง Meter Gauge ในสถานีกลางบางซื่อและช่วงเข้าออกสถานีกลางบางซื่อ (ส่งผลให้โครงสร้างไม่มีแนวและระดับที่ซับซ้อน และความยาวทางรถไฟลดลง)	-	๘๑๒	-๘๑๒
	๒) โครงสร้างทางวิ่งสำหรับทางขึ้น-ลง ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) (ก่อสร้างเพิ่ม ๔ ทางวิ่ง เพื่อให้การบริหารการเดินรถเข้า Depot มีประสิทธิภาพ)	๔๔๔.๘	-	+๔๔๔.๘

/๓) ปรับโครงสร้าง

	๓) ปรับปรุงโครงสร้างรองรับทางวิ่งและโครงสร้างทางวิ่งจาก ๓ ทางวิ่งเป็น ๔ ทางวิ่ง ของทางประธาน ระยะทางประมาณ ๓.๒ กม.	๘๗๐.๘	-	+๘๗๐.๘
	๔) ปรับปรุงโครงสร้างความกว้างสถานีจุดจักรเพื่อรองรับทางวิ่งจาก ๓ ทางวิ่งเป็น ๔ ทางวิ่ง	๘.๗	-	+๘.๗
	๑.๒ ปรับแบบสถานีกลางบางซื่อ รองรับการเดินทางรถไฟฟ้าในอนาคตทุกประเภท	๓,๘๐๓		+๓,๘๐๓
	๑) งานโครงสร้างรองรับทางวิ่งและโครงสร้างทางวิ่งเพื่อรองรับการเดินทางรถไฟฟ้าในอนาคตทุกประเภท ช่วงเข้าออกสถานีกลางบางซื่อ ความยาวประมาณ ๑๑ กม.	๑,๖๘๘	-	+๑,๖๘๘
	๒) งานโครงสร้างทางวิ่งชนิด ๑ ทางวิ่ง ในสถานีกลางบางซื่อ ความยาวประมาณ ๗ กม.	๘๔๕.๑	-	+๘๔๕.๑
	๓) ปรับเพิ่มความยาวขบวนขบวนขึ้น ๓ จาก ๒๓๐ เมตร เป็น ๖๐๐ เมตร รองรับการเดินทางรถไฟฟ้าในอนาคตทุกประเภท	๔๒๑.๘	-	+๔๒๑.๘
	๔) งานเสาเข็มและฐานรากรองรับโครงสร้างทางวิ่งทางรถไฟในอนาคตทุกประเภท บริเวณทางเข้าออก Depot ถึงแยกต่างระดับรัชวิภา ระยะทางประมาณ ๗ กม.	๘๔๗.๗	-	+๘๔๗.๗
๒	งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต	๓,๓๕๒.๐		๓,๓๕๒.๐
	๒.๑ ปรับปรุงโครงสร้างรองรับทางวิ่งและโครงสร้างทางวิ่งจาก ๓ ทางวิ่งเป็น ๔ ทางวิ่ง ระยะทางประมาณ ๑๒ กม.	๓,๒๗๒.๒	-	+๓,๒๗๒.๒
	๒.๒ ปรับปรุงโครงสร้างความกว้างของสถานีปลายทาง จำนวน ๘ สถานี รองรับทางวิ่งจาก ๓ ทางวิ่งเป็น ๔ ทางวิ่ง	๗๙.๘	-	+๗๙.๘
๓	งานระบบราง อาณัติสัญญาณ และขบวนรถไฟฟ้า	๔๗๓		๔๗๓
	ปรับเพิ่มความยาวระบบรางตามทางวิ่งที่เพิ่มขึ้นจาก ๓ ทางวิ่งเป็น ๔ ทางวิ่ง	๔๗๒.๗	-	+๔๗๒.๗
	รวม สัญญาที่ ๑-๓	๘,๙๕๒	๘๑๒	๘,๑๔๐

เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ที่ให้พิจารณาหาทุนค่าก่อสร้างเบื้องต้นและเป็นการเร่งด่วน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ว่าจ้างคณะวิศวกรรมศาสตรมหาวิทยาลัทยเกษตรศาสตร์ ซึ่งมีความรู้ความสามารถและมีผลงานจากการตรวจสอบราคากลางงานก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ให้เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบราคาค่าก่อสร้างเพิ่มเติมเบื้องต้น ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่าการคิดราคาค่าก่อสร้างเพิ่มเติมเบื้องต้นดังกล่าวเป็นไปตามหลักเกณฑ์การประมาณราคาทางวิศวกรรมทุกประการ และจากการตรวจสอบเปรียบเทียบราคาต่อหน่วยที่เสนอกับข้อมูลสถิติของโครงการอื่นที่ผ่านมา พบว่าราคาต่อหน่วยที่ที่ปรึกษาเสนอมีความเป็นไปได้ โดยอยู่ในช่วงใกล้เคียงกัน ถือว่าเป็นราคาต่อหน่วยที่สามารถนำไปใช้คิดราคากลางได้

ซึ่งคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๖ มีมติเห็นชอบแนวทางเลือกที่เหมาะสม ในการแก้ไขแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางฯ (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามแนวทางเลือกที่การรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอ

๔. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เสนอขออนุมัติแก้ไขแบบและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต โดยมีค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นทั้ง ๓ สัญญาจำนวน ๘,๑๔๐ ล้านบาท แยกเป็นค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นของสัญญาที่ ๑ จำนวน ๔,๓๑๕ ล้านบาท สัญญาที่ ๒ จำนวน ๓,๓๕๒ ล้านบาทและสัญญา ๓ จำนวน ๔๗๓ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินที่เพิ่มขึ้นของโครงการฯ ต่อไป

รายละเอียดตามเอกสารที่อ้างถึง ๑

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นว่าการขออนุมัติแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่างๆ มีเหตุผลความจำเป็นที่สมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อสามารถดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ตามแผนงาน โดยมีความเห็นดังนี้

๕.๑ ความจำเป็นของการแก้ไขแบบรายละเอียด และปรับกรอบวงเงินค่าจ้างโครงการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เป็นโครงการที่รองรับการให้บริการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับระบบรถไฟทางไกล สายภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยรวมการก่อสร้างสถานีรถไฟกลางบางซื่อ ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางรถไฟแห่งใหม่ของกรุงเทพ โดยการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้เสนอการแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อแก้ไขปัญหาเรื่องความจุทางความยืดหยุ่นในการจัดการเดินรถของโครงการที่รองรับการให้บริการทั้งสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ และความปลอดภัยในการควบคุมการเดินรถ รวมถึงการเสนอขอก่อสร้างโครงสร้างสำหรับรองรับรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง ๑.๔๓๕ เมตร) ที่จะวิ่งเข้าสถานีกลางบางซื่อ ไว้ในคราวเดียวกันกับการก่อสร้างโครงสร้างของรถไฟสายสีแดง เนื่องจากมีพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในบริเวณเดียวกัน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการก่อสร้างที่ย่างยากซับซ้อน ในอนาคต ประหยัดค่าก่อสร้าง และหลีกเลี่ยงปัญหาความไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถในระหว่างก่อสร้าง

๕.๒ ความเหมาะสมของการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างโครงการ

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้เสนอขออนุมัติปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ ค่าก่อสร้างเพิ่มเติมจำนวน ๘,๑๔๐ ล้านบาท โดยเลือกทำงานที่จำเป็นที่ต้องก่อสร้างในระยะแรกก่อน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถในระหว่างก่อสร้างภายหลัง โดยการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาเปรียบเทียบระหว่างแบบเดิมกับแบบใหม่ ที่จะขอปรับทั้งในส่วนค่างานที่เพิ่มขึ้นและลดลง รวมทั้ง ได้พิจารณาตรวจสอบและทบทวนราคาค่าก่อสร้าง โดยว่าจ้างคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ซึ่งเป็นสถาบันการศึกษาของรัฐที่มีผลงานจากการตรวจสอบราคากลางงานก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ให้เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบราคาค่าก่อสร้างเพิ่มเติมเบื้องต้น โดยมีวงเงินเพิ่มเติมแต่ละสัญญาดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	รูปแบบตามสัญญา (รวม VAT)	แก้ไขแบบรายละเอียดและ ปรับกรอบวงเงิน		หมายเหตุ
		ค่าก่อสร้าง เพิ่มขึ้น	สัดส่วน (%)	
๑. ราคาค่าก่อสร้างสัญญาที่ ๑	๒๙,๘๒๗ (ผู้รับจ้าง : กิจการร่วมค้า เอส ยู)	๔,๓๑๕	๑๕.๔๗%	(ค่าจ้างก่อสร้างโครงการช่วง บางซื่อ-รังสิต) (ค่าจ้างก่อสร้างเพื่อรองรับรถไฟ ประเภทต่างๆ ในอนาคต)
• ค่าก่อสร้างงาน Meter Gauge		๕๑๒		
• ค่าก่อสร้างงาน Standard Gauge		๓,๘๐๓		
๒. ราคาค่าก่อสร้างสัญญาที่ ๒	๒๑,๒๓๕ (ผู้รับจ้าง : บ. อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์จก. (มหาชน))	๓,๓๕๒	๑๕.๗๙%	
๑. ราคาค่าก่อสร้างสัญญาที่ ๓	อยู่ในระหว่าง การประกวดราคา	๔๗๓	-	
รวมค่าก่อสร้างเบื้องต้น		๘,๑๔๐		

๕.๓ แหล่งเงินดำเนินโครงการ

การขออนุมัติปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ จำนวน ๘,๑๔๐ ล้านบาท เป็นงานต่อเนื่องจากโครงการที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน เมื่อเงินค่าจ้างของโครงการฯ นี้ได้ใช้เงินกู้มาดำเนินโครงการ จึงอาจเสนอพิจารณาขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการในส่วนที่แก้ไขแบบได้

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๑ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เห็นว่าเรื่องดังกล่าวเป็นการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามมาตรา ๔ (๔) แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ เนื่องจากเป็นเรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรีที่ได้เคยมีมติไว้แล้ว กรณีจึงเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาได้ รายละเอียดตามเอกสารที่อ้างถึง ๒

๖.๒ คณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ (คตร.)

เห็นสมควรให้แก้ไขในแบบรายละเอียดของการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยในส่วนของกรอบวงเงินที่เพิ่มขึ้นจำนวน ๘,๑๔๐ ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จ้างคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบราคา และพบว่าค่าก่อสร้างเพิ่มเติมเป็นไปตามหลักการที่ประเมินราคาทางวิศวกรรมทุกประการ และได้ตรวจสอบเปรียบเทียบกับสถิติ โครงการอื่นที่ผ่านมาพบว่าราคาต่อหน่วยมีความเป็นไปได้ โดยอยู่ในช่วงใกล้เคียงกัน วงเงินที่ปรับเพิ่มจึงมีความเหมาะสม เห็นสมควรให้มีการปรับเพิ่ม ทั้งนี้ โครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยเฉพาะ ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมถึงสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งเป็นจุดศูนย์รวมของการขนส่งทางราง ทั้งต่างจังหวัด และในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลของประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จะต้องพิจารณาให้รอบคอบ เหมาะสมและครอบคลุมการขนส่งทางรางทุกชนิด รวมถึงการเปลี่ยนแปลงในอนาคต ไม่ควรแยกดำเนินการเป็นส่วนๆ จะทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณหรือจำกัดด้วยพื้นที่ดำเนินการในการแก้ไขภายหลัง

ประกอบกับการก่อสร้างตามสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ได้ดำเนินการไปแล้วส่วนหนึ่ง การแก้ไขแบบรายละเอียดควรมีความชัดเจน แน่นนอนและรวดเร็ว เพื่อให้มีผลกระทบกับการก่อสร้างเดิมน้อยที่สุด การดำเนินการขอให้กระทำด้วยความโปร่งใส ถูกต้อง เกิดประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ และพร้อมรับการตรวจสอบจากหน่วยงานและองค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้อง รายละเอียดตามเอกสารที่อ้างถึง ๓

๖.๓ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๖.๓.๑ การแก้ไขแบบรายละเอียดของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล(สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อรองรับการเดินทางรถไฟฟ้าประเภทต่างๆ คณะรัฐมนตรีสามารถให้ความเห็นชอบให้ดำเนินการต่อไปได้ หากกระทรวงคมนาคมยืนยันว่ายังคงกำหนดบทบาทให้สถานีกลางบางซื่อเป็นศูนย์กลางของการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าทางไกล รถไฟฟ้าชานเมือง และระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร และมีความสอดคล้องกับการปรับลดบทบาทของสถานีหัวลำโพง เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณกรุงเทพมหานครชั้นใน แนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนาดทาง ๑ เมตร รวมทั้งการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนาดทางมาตรฐานของประเทศในอนาคต ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) ตามมติคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗

ทั้งนี้ การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนาดทางมาตรฐาน ควรจะต้องเป็นการพัฒนาโครงข่ายที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังเมืองหลัก ที่สำคัญในภูมิภาคและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังประเทศที่สำคัญในภูมิภาคได้ด้วย รวมทั้ง เร่งรัดการพัฒนาระบบบัตรโดยสารร่วม เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

๖.๓.๒ ปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง และการพัฒนาระบบรางของประเทศ ขึ้นอยู่กับรูปแบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการปฏิรูประบบการบริหารจัดการระบบรางของประเทศ ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีพิจารณากำหนดเป็นเงื่อนไขสำคัญให้กระทรวงคมนาคม เร่งดำเนินการ ดังนี้

๑) พิจารณารูปแบบการบริหารจัดการเดินรถและการลงทุนจัดหาระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้า ในโครงการรถไฟฟ้า ทั้งที่อยู่ระหว่างก่อสร้างและระหว่างการนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้มีความชัดเจนโดยเร็ว ทั้งนี้ การพิจารณารูปแบบการบริหารจัดการดังกล่าว จำเป็นต้องสามารถรองรับการเดินทางเชื่อมต่อภายในโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า และสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบอื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจะต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบบัตรโดยสาร เพื่อจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางรถยนต์ส่วนบุคคลมาเป็นระบบขนส่งสาธารณะ ตลอดจนจะต้องสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทเพิ่มขึ้นในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะด้วย

๒) ปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการระบบรางของประเทศโดยเร็ว โดยอาจมีความจำเป็นต้องเร่งจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง ทำหน้าที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกำกับดูแลกิจการระบบราง เพื่อให้ระบบรางของประเทศมีระดับการให้บริการที่ได้มาตรฐาน ทั้งด้านความตรงต่อเวลาและความปลอดภัยในระดับสากล ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนและผู้ประกอบการมีความมั่นใจในการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นต่อไป

๓) เร่งประกวดราคางานสัญญาที่ ๓ (งานระบบราง อาณัติสัญญาณและขบวนรถไฟฟ้า) ให้สามารถลงนามในสัญญาได้โดยเร็ว เพื่อให้ทันการก่อสร้างงานโยธาโครงการ และสามารถเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าในเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ได้ตามเป้าหมายภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒

๖.๓.๓ เนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) จะมีการก่อสร้างทางคู่ในหลายเส้นทาง ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณามาตรการเยียวยาเพื่อลดผลกระทบผู้ถูกเวนคืนที่ดินที่ใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของประเทศ เพิ่มเติมนอกเหนือจากจ่ายค่าทดแทนเท่านั้น เนื่องจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินเพื่อพัฒนาระบบรางในภูมิภาค ส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรที่ต้องอาศัยพื้นที่ในการเลี้ยงชีพ ซึ่งจะช่วยเหลืออุปสรรคต่อการพัฒนาระบบรางของประเทศในระยะยาว

๖.๓.๔ สำหรับการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการ นั้น เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เร่งศึกษาออกแบบรายละเอียดของการแก้ไขแบบรายละเอียดของโครงการ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีข้อสังเกตว่าประมาณการราคาโดยใช้ราคาต่อหน่วยอาจจะไม่เหมาะสม เนื่องจากบางรายการอาจสามารถเจรจาต่อรองเพิ่มเติมได้ ทั้งนี้ เห็นควรมอบหมายให้สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง รับไปพิจารณารายละเอียดความเหมาะสมของการปรับกรอบวงเงินของโครงการฯ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป
รายละเอียดตามเอกสารที่อ้างถึง ๔

๖.๔ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (กนร.)

คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๕๗ มีมติเห็นชอบในหลักการการแก้ไขแบบรายละเอียดของโครงการสายสีแดงฯ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการให้สอดคล้องกับโครงการลงทุนภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ส่วนการแก้ไขแบบรายละเอียดดังกล่าว ทำให้ต้องมีการปรับวงเงินเพิ่มเติมทั้งสิ้น ๘,๑๔๐ ล้านบาท นั้น เห็นว่า การกำหนดราคาค่าก่อสร้างที่ปรับเพิ่มเติม จะต้องพิจารณารายละเอียดของงานที่เพิ่มขึ้นให้เหมาะสมเพื่อคำนวณเป็นราคาค่าก่อสร้างที่จะใช้เป็นราคาเจรจาต่อรองกับคู่สัญญาในรายละเอียดของการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาก่อสร้างต่อไป จึงขอให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้การปรับเพิ่มกรอบวงเงินดังกล่าวมีความเหมาะสมและโปร่งใส โดยมีการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการกำหนดราคา ต่อไป รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๖.๕ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงกระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดตามเอกสารที่ส่งมาด้วย ๓ - ๔

๗. การดำเนินงานตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความสอดคล้องและเป็นไปในแนวทางเดียวกับเรื่องที่น่าเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ ที่เพิ่มเติม กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะรับไปพิจารณาต่อไป สำหรับสถานีกลางบางซื่อ ที่คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเห็นสมควรให้เป็นศูนย์กลางของการเดินทางนั้น กระทรวงคมนาคมขอยืนยันบทบาทการเป็นศูนย์กลางการเดินทางของสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการศูนย์คมนาคมพหลโยธินอยู่แล้ว ที่มีเป้าหมายจะพัฒนาเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานคร (Bangkok Metropolitan Transportation Hub) อันจะเป็นจุดรวมการคมนาคมขนส่งหลายระบบและการเชื่อมต่อระบบราง รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟชานเมืองและรถไฟฟ้า เพื่อประชาชนสามารถใช้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ รายละเอียดตามเอกสารที่ส่งมาด้วย ๕

๘. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๘.๑ อนุมัติแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมีค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นทั้ง ๓ สัญญา จำนวน ๘,๑๔๐ ล้านบาท แยกเป็นค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นของสัญญาที่ ๑ จำนวน ๔,๓๑๕ ล้านบาท สัญญาที่ ๒ จำนวน ๓,๓๕๒ ล้านบาท และสัญญาที่ ๓ จำนวน ๔๗๓ ล้านบาท ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ

๘.๒ มอบหมายให้กระทรวงการคลังพิจารณาดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม ให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามขั้นตอนต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลอากาศเอก

(ประจักษ์ จันทอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๓๑๔

โทรสาร ๐๒ ๒๘๑ ๔๑๔๑