

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๒/ ๑๗๒



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 5708
รับที่ 8 เม.ย. 2559 17.00
วันที่ 8 เม.ย. 2559 เวลา 17.00

149
วันที่ 8 เม.ย. 59
เวลา 17.20

ค. 3 กค ๐๖.

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๘ เมษายน ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๔๔๗๒๘ ลงวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๔/๒๙๙๘

ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๘

๓. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๔/๒๓๖

ลงวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙

๔. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๔/๖๐๘

ลงวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๙

๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๐๔๔ ลงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

๖. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๗/๒๑๓๘๖ ลงวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๘

๗. สำเนาหนังสือคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๕.๔/๔๖๕๗ ลงวันที่

๒๔ กันยายน ๒๕๕๘

๘. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๑๖๔ ลงวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๘

๙. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มาเพื่อ คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่อง และการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ มาตรา ๗๕ (๑) และ (๓) ที่กำหนดให้ รฟม. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในเส้นทางหนึ่ง เส้นทางใด และการกู้ยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาทได้ ตามลำดับ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

/ทั้งนี้...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๘ อนุมัติในหลักการให้ รฟม. ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยให้สำนักงบประมาณ (สงป.) จัดสรรงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจรังวัดสิทธิประโยชน์ ในกรอบวงเงินจำนวน ๙,๖๒๕ ล้านบาท ตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง สำหรับค่าก่อสร้างงานโยธา ให้กระทรวงคมนาคม (รฟม.) ทบทวนมูลค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ให้เป็นปัจจุบัน โดยพิจารณาดำเนินการตามนโยบายการลงทุนด้านระบบรางของรัฐที่เน้นให้การกำหนดมูลค่าการลงทุนมีความเหมาะสมและประหยัด ใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตในประเทศเป็นหลักและส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ให้ระมัดระวังความซ้ำซ้อนของการจ้างที่ปรึกษาออกแบบและการจ้างบริษัทก่อสร้างด้วย ตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งภายใน ๓๐ วัน รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๗๕ (๑) และ (๓) ที่กำหนดให้ รฟม. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการรถไฟฟ้าในเส้นทางหนึ่งเส้นทางใด และการกู้ยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาท รวมถึงพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีและ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ซึ่งจะต้องดำเนินการขออนุมัติและเตรียมการประกวดราคาให้แล้วเสร็จ ดังนั้น เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโดยเร็ว ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๘ ตามข้อ ๑. มอบหมายให้ รฟม. ทบทวนมูลค่างานโยธาโครงการฯ และนำเสนอขออนุมัติการก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ อีกครั้งภายใน ๓๐ วัน

๔. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

รฟม. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม. ๐๐๔/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๘ เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่อง มูลค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๘ หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๔/๒๓๖ ลงวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ แจ้งมติคณะกรรมการ รฟม. และหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๔/๖๐๘ ลงวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๙ เรื่องมูลค่างานโยธาฯ และข้อสั่งการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒-๔) มีสาระสำคัญ ดังนี้

๔.๑ การปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการให้เป็นราคาปัจจุบัน

กรอบวงเงินลงทุนโครงการจำนวน ๙๕,๑๐๘ ล้านบาท ประกอบด้วยค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวน ๙,๖๒๕ ล้านบาท ค่างานก่อสร้างงานโยธาจำนวน ๗๙,๐๑๔ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาจำนวน ๒,๘๗๕ ล้านบาท และค่า Provisional Sum จำนวน ๓,๕๙๔ ล้านบาท นั้น เป็นราคาฐานที่คำนวณ ณ เดือน เมษายน ๒๕๕๘ ซึ่งปัจจุบันราคาวัสดุก่อสร้างและสินค้าหลักที่สำคัญ เช่น เหล็ก คอนกรีต น้ำมันดีเซล เป็นต้น ได้ปรับราคาลดลง ดังนั้นจึงได้ทำการทบทวนปรับฐานราคากรอบวงเงินลงทุนให้เป็นราคาปัจจุบัน ณ เดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๘ ลงเป็นจำนวน ๑,๐๒๘ ล้านบาท และได้ปรับลดงานและวัสดุต่างๆ เช่น ปรับลดการใช้งานศูนย์ซ่อมบำรุง และปรับลด เปลี่ยนแปลงวัสดุต่างๆ เป็นต้น ทั้งนี้การพิจารณาปรับลดดังกล่าวไม่กระทบต่อความปลอดภัยและ Universal Design รวมทั้งคำนึงถึงหลักความประหยัดและการใช้วัสดุภายในประเทศ ทำให้กรอบวงเงินลดลงอีก ๑,๔๓๑ ล้านบาท (ยังไม่รวมค่า Provisional Sum ๑๑๗ ล้านบาท) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รายการ	กรอบวงเงินที่ปรับลด (ล้านบาท)	รายละเอียด
- ศูนย์ซ่อมบำรุง	๖๔๙.๗๐	ลดพื้นที่ของ Platform & Stabling Yard
- ฝ้าเพดาน (หลังคา) (สถานียกระดับ)	๒๕๐.๘๔	ยกเลิกการใช้ฝ้า (ใต้หลังคาที่ชั้น Platform) ทั้งหมด และเพิ่ม Louver บริเวณ Skylight
- ผนังแกรนิต (สถานีใต้ดิน)	๒๒๕.๒๖	เปลี่ยนจากแกรนิตเป็นกระเบื้อง Homogeneous
- ฝ้าเพดาน (สถานีใต้ดิน)	๓๐๕.๒๐	ปรับลดความหนาวัสดุ
รวม	๑,๔๓๑.๐๐	

ซึ่งมีผลให้กรอบวงเงินลงทุนทั้งหมดของโครงการลดลงจำนวน ๒,๕๗๖ ล้านบาท คงเหลือวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้นจำนวน ๙๒,๕๓๒ ล้านบาท ดังนี้

รายการ	กรอบวงเงินเดิม (ล้านบาท)	เปลี่ยนแปลง (ล้านบาท)	กรอบวงเงิน หลังทบทวน (ล้านบาท)
๑. ค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๙,๖๒๕	ไม่เปลี่ยนแปลง	๙,๖๒๕
- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๙,๕๘๕	-	๙,๕๘๕
- งานสำรวจสังหาริมทรัพย์	๔๐	-	๔๐
๒. ค่าก่อสร้างงานโยธา	๗๙,๐๑๔	- ๒,๓๘๒	๗๖,๖๓๒
๓. ค่าที่ปรึกษาบริหารและควบคุมโครงการ	๒,๘๗๕	- ๘๖	๒,๗๘๙
รวมค่าก่อสร้างและค่าที่ปรึกษา	๙๑,๕๑๔	- ๒,๔๖๘	๘๙,๐๔๖
๔. Provisional Sum	๓,๕๙๔	- ๑๐๘	๓,๔๘๖
รวมทั้งหมด	๙๕,๑๐๘	- ๒,๕๗๖	๙๒,๕๓๒

หมายเหตุ :

- ๑) ค่าจัดกรรมสิทธิ์และค่าสำรวจสังหาริมทรัพย์คงเดิมไม่มีการเปลี่ยนแปลง ตามที่ คณะรัฐมนตรี ได้อนุมัติ เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๘
- ๒) ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง ค่างานโยธา และค่า Provisional Sum ของงานโยธา โครงการรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ไว้แล้ว
- ๓) ค่างานโยธารวมค่าเงินเฟ้อระหว่างการก่อสร้างร้อยละ ๒.๕ ต่อปี
- ๔) ค่า Provisional sum งานโยธา ประมาณการร้อยละ ๕ ของมูลค่างานโยธาไม่รวมเงินเฟ้อระหว่างการก่อสร้าง
- ๕) ราคาข้างต้นเป็นราคา ณ เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๘
- ๖) ค่า Provisional sum ของงานโยธาโครงการ และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง ปรับลดลงตามสัดส่วนการปรับลดของมูลค่างานโยธา

ทั้งนี้ หลังจากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการแล้ว รฟม. จะต้องดำเนินการกำหนดราคากลางงานก่อสร้าง ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ไว้ไม่เกิน ๓๐ วันก่อนเริ่มดำเนินการประกวดราคาจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งในการจัดทำราคากลางงานก่อสร้าง รฟม. จะดำเนินการตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างของทางราชการ ซึ่งจะไม่มีรายการค่าเงินเฟ้อระหว่างการก่อสร้างปรากฏในรายการราคากลางงานก่อสร้างแต่อย่างใด

โดย รฟม. ประมาณการเบื้องต้นแผนการใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการฯ ในส่วนงานโยธาและงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นรายปี มีกรอบวงเงินลงทุน สรุปได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ							รวม (ล้านบาท)
	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๑. ค่าจัดกรรมสิทธิ์	๓๒๔	๑,๙๗๓	๓,๒๗๓	๔,๐๑๕	-	-	-	๙,๕๘๕
๒. ค่าสำรวจสิ่งขุดหาทรัพยากร	๔๐	-	-	-	-	-	-	๔๐
๓. ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง	-	๗๒๘	๗๒๓	๖๙๗	๒๗๙	๒๒๓	๑๓๙	๒,๗๘๙
๔. ค่างานโยธา	-	๑๙,๑๖๓	๑๙,๕๑๕	๑๙,๓๓๐	๗,๙๓๔	๖,๕๑๓	๔,๑๗๗	๗๖,๖๓๒
๕. ค่า Provisional Sum งานโยธาโครงการ	-	๙๑๐	๙๐๓	๘๗๑	๓๔๙	๒๗๙	๑๗๔	๓,๔๘๖
รวม	๓๖๔	๒๒,๗๗๔	๒๔,๔๑๔	๒๔,๙๑๓	๘,๕๖๒	๗,๐๑๕	๔,๔๙๐	๙๒,๕๓๒

นอกจากนี้ รฟม. ได้พิจารณาแนวทางในการปรับลดงานก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วจริง ที่สถานีคลองบ้านม้าแล้ว เห็นว่า อาคารจอดรถแล้วจริงดังกล่าว สามารถจอดรถได้ประมาณ ๑,๒๐๐ คัน มีวัตถุประสงค์เพื่อเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในพื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครและบริเวณถนนรามคำแหง จากการใช้รถส่วนบุคคลมาใช้ระบบรถไฟฟ้าแทน ซึ่งจะสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนรามคำแหงที่มีความหนาแน่นมากได้ รวมทั้งการจัดให้มีอาคารจอดรถบริเวณดังกล่าว สอดคล้องกับข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีที่ให้พิจารณาให้มีพื้นที่จอดรถสาธารณะในแหล่งชุมชนในกรุงเทพมหานครเพื่อเป็นการลดปัญหาการจราจร และเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ดังนั้น รฟม. จึงเห็นควรจัดให้มีอาคารจอดรถแล้วจริงที่บริเวณคลองบ้านม้าตามที่ได้ออกแบบไว้ อย่างไรก็ตาม หากปรากฏว่ามีเอกชนสนใจจะร่วมดำเนินการจัดให้มีอาคารจอดรถบริเวณคลองบ้านม้าด้วย รฟม. จะพิจารณาปรับปรุงรูปแบบและเนื้องานก่อสร้างในส่วนของ รฟม. ในระหว่างขั้นตอนดำเนินโครงการต่อไป

๔.๒ ข้อชี้แจงประเด็นข้อสังเกตอื่นๆ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๘

๔.๒.๑ มูลค่าการลงทุนมีความเหมาะสมและประหยัด

การออกแบบโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ รวมทั้งโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ของ รฟม. ได้มีการออกแบบเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นในอนาคตโดยคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารไว้ ๓๐ ปี ซึ่งเป็นหลักการทั่วไปในการออกแบบโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และเนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมาก ต้องการความคงทนถาวร และต้องการความปลอดภัยสูงสุดในกรณีฉุกเฉิน เช่น กรณีการเกิดอัคคีภัยหรือการก่อการร้าย เป็นต้น รวมทั้งยังต้องรองรับผู้ใช้บริการได้ทุกกลุ่ม ดังนั้นในการออกแบบโครงการ รฟม. จึงดำเนินการภายใต้หลักเกณฑ์ต่างๆ ดังนี้

/๑) หลัก...

๑) หลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย รฟม.ได้ใช้มาตรฐานการออกแบบเพื่อป้องกันอัคคีภัยของ National Fire Protection Association (NFPA) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่มีความปลอดภัยสำหรับประชาชนผู้ใช้บริการและมีความทันสมัยในปัจจุบัน โดยมาตรฐานดังกล่าวมีผลต่อการกำหนดขนาดและพื้นที่ในส่วนต่างๆ ของสถานี อาคารทางขึ้น-ลง และปล่องระบายอากาศ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัยในการอพยพในกรณีฉุกเฉิน รวมถึงมีพื้นที่สำหรับติดตั้งอุปกรณ์เพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ อย่างครบถ้วน ตลอดจนการเลือกใช้ชนิดและประเภทวัสดุที่ไม่ติดไฟง่ายและไม่ก่อให้เกิดควันพิษหากติดไฟ

๒) ความคงทนและง่ายต่อการบำรุงรักษา เนื่องจากโครงสร้างของอาคารจะต้องมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน และมีการบำรุงรักษาน้อยเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อให้บริการอย่างต่อเนื่องไม่มีวันหยุด ดังนั้นการเลือกใช้วัสดุจึงจำเป็นต้องสะท้อนวัตถุประสงค์ดังกล่าว เช่น การใช้หินแกรนิตเป็นวัสดุปูพื้น เพื่อความแข็งแรง สามารถรองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการจำนวนมากๆ มีอายุการใช้งานที่ยาวนาน หรือการกำหนดให้ราวจับหรือราวกันตกเป็น สแตนเลสสตีล (Stainless Steel) เนื่องจากวัสดุดังกล่าวมีความแข็งแรง ทนต่อรอยขีดข่วนจากการสัมผัสและไม่เป็นสนิม โดยไม่จำเป็นต้องทาสีเพิ่มระหว่างการใช้งาน จึงทำให้มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาที่น้อยกว่าวัสดุอื่น

๓) การออกแบบเพื่อรองรับผู้ใช้งานทุกกลุ่ม โดยคำนึงถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการตามกฎหมาย และหลักการออกแบบสถาปัตยกรรมเพื่อทุกคนหรือ Universal Design เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นผู้สูงอายุ ผู้พิการ หรือคนปกติได้เข้าถึงและใช้บริการภายในสถานีได้อย่างสะดวกสบายและปราศจากอุปสรรค

๔.๒.๒ การใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตภายในประเทศเป็นหลัก และส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง

รฟม. ได้ออกแบบโครงการตามมาตรฐานสากล มุ่งเน้นให้คำนึงถึงการใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตภายในประเทศเป็นหลัก และส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ดังนั้นจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้วัสดุและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศเป็นลำดับแรก โดยงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ได้ออกแบบให้ใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตภายในประเทศมากกว่าร้อยละ ๙๐ ในงานโครงสร้างหรือองค์ประกอบหลักที่สำคัญต่างๆ เช่น คอนกรีต เหล็กเสริม และโครงสร้างเหล็กต่างๆ เป็นต้น รวมถึงวัสดุหลักในงานสถาปัตยกรรมด้วย เช่น วัสดุปูพื้น ผนัง ฝ้าเพดานและหลังคา เป็นต้น ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมและการผลิตภายในประเทศ ทั้งนี้มีวัสดุที่จำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศในสัดส่วนเพียงประมาณร้อยละ ๖ เมื่อเทียบกับกรอบวงเงินลงทุนโครงการ ดังนี้

รายการ	มูลค่าผลิตภัณฑ์นำเข้าจากต่างประเทศ (ล้านบาท)	มูลค่าผลิตภัณฑ์นำเข้าจากต่างประเทศ (ร้อยละ)
งานโครงสร้าง ส่วนทางยกระดับ	๓	๐.๐๐๓๒
งานสถาปัตยกรรมสถานี	๑๐๖	๐.๑๑๒
งานระบบวิศวกรรมประกอบอาคารและลิฟท์-บันไดเลื่อน สถานียกระดับ อาคารจอดแล้วจร และศูนย์ซ่อมบำรุง	๕๗๖	๐.๖๑๒

รายการ	มูลค่าผลิตภัณฑ์ นำเข้าจากต่างประเทศ (ล้านบาท)	มูลค่าผลิตภัณฑ์นำเข้า จากต่างประเทศ (ร้อยละ)
งานระบบวิศวกรรมประกอบอาคารและลิฟท์- บันไดเลื่อน สถานีใต้ดิน	๓,๗๕๓	๓.๘๘๙
งานระบบราง (Track work)	๑,๒๑๕	๑.๒๙๑
รวมมูลค่าผลิตภัณฑ์นำเข้าจากต่างประเทศ	๕,๖๕๓	๖

๔.๒.๓ ความจำเป็นต้องใช้ผลิตภัณฑ์นำเข้าจากต่างประเทศ

วัสดุและอุปกรณ์ที่จำเป็นต้องใช้ผลิตภัณฑ์นำเข้าจากต่างประเทศข้างต้น
มีเหตุผลและความจำเป็น สรุปได้ดังนี้

งาน	อุปกรณ์จำเป็นที่ต้องนำเข้า	มูลค่า (ล้านบาท)	เหตุผลความจำเป็น
๑. งานโครงสร้างส่วน ทางยกระดับ	● Pot Bearing (อุปกรณ์รองรับโครงสร้างทางวิ่ง เพื่อรับแรงในตำแหน่งสำคัญ)	๓	- เนื่องจากเป็นอุปกรณ์ที่มีความจำเป็น ตามมาตรฐานการออกแบบและ ความปลอดภัย แต่เป็นผลิตภัณฑ์ ที่ไม่สามารถผลิตได้ในประเทศ
๒. งาน สถาปัตยกรรม สถานี	๑. Raised Access Floor เป็น ระบบพื้นยกสำหรับห้องควบคุม ที่สามารถป้องกันกระแสไฟฟ้า รบกวนระบบควบคุมการเดินรถ	๑๑	- เนื่องจากระบบพื้นยกที่มีคุณสมบัติ ป้องกันไฟฟ้าสถิตย์ ไม่สามารถผลิต ได้ภายในประเทศ
	๒. Door Hardware เป็นอุปกรณ์ สำหรับเปิด-ปิดประตู ที่ต้องการความปลอดภัยสูง สามารถเปิด-ปิด ได้ด้วยระบบ กุญแจและระบบไฟฟ้ารวมทั้ง ยากต่อการปลอมแปลงและ การโจรกรรม	๓๑	- มีความจำเป็นต้องนำเข้าเพื่อป้องกัน ไม่ให้เกิดการปลอมแปลงอุปกรณ์ สำคัญ เช่น ดอกกุญแจ ภายในประเทศได้
	๓. Flood Barrier System เป็น ระบบป้องกันน้ำท่วมแบบ สำเร็จที่ใช้สำหรับกรณีฉุกเฉิน บริเวณทางขึ้น-ลงสถานีซึ่งเป็น อุปกรณ์เฉพาะที่มีคุณภาพสูง	๕๐	- ไม่มีการผลิตภายในประเทศ
	๔. Insulation Membrane เป็น แผ่นฉนวนป้องกันกระแสไฟฟ้า รั่วบริเวณขานชาลาสถานี ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ไม่มีผู้ผลิต ภายในประเทศ	๑๔	- ไม่มีการผลิตภายในประเทศ

งาน	อุปกรณ์จำเป็นที่ต้องนำเข้า	มูลค่า (ล้านบาท)	เหตุผลความจำเป็น
๓. งานระบบ วิศวกรรม ประกอบอาคาร ทั้งระบบไฟฟ้า และเครื่องกล	ซึ่งประกอบไปด้วย : ● Busduct ● Load Break Switches ● UPS ● Ring Main Unit ● อุปกรณ์งานระบบสื่อสาร ● Precision Air ● Fire Smoke damper ● Fire Barrier	๓,๑๓๓	- เนื่องจากเป็นอุปกรณ์ที่มีความจำเป็นตามมาตรฐานการออกแบบและความปลอดภัย แต่เป็นผลิตภัณฑ์ที่ไม่สามารถผลิตได้ในประเทศ
๔. งานลิฟต์และ บันไดเลื่อน	● อุปกรณ์ลิฟต์และบันไดเลื่อน	๑,๑๙๖	- เนื่องจากเป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จำเป็นตามมาตรฐานการออกแบบและความปลอดภัยของอาคาร โดยจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดสำหรับการใช้งานในอาคารสาธารณะขนาดใหญ่ ซึ่งมีโอกาสที่จะเป็นของในประเทศ หรือต้องนำเข้าจากต่างประเทศ เนื่องจากมีผู้ประกอบการในไทยน้อยราย รวมทั้งราคาอาจสูงกว่าราคาของที่นำเข้าจากต่างประเทศ
๕. งานระบบราง (Track work)	ซึ่งประกอบไปด้วย : ● รางรถไฟ ● เครื่องยึดเหนี่ยวราง (Rail Fastening System) ● Rail Expansion Joint ● รางจ่ายไฟ ● Speed Ramp ● Splice Joint Assemble ● Cable Terminal & Isolators	๑,๒๑๕	- เนื่องจากเป็นวัสดุอุปกรณ์ที่ไม่มีผลิตในประเทศ
รวม		๕,๖๕๓	

๔.๒.๔ การส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง

การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยทั่วไปประกอบด้วยงานหลัก คือ งานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า สำหรับงานก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ได้ออกแบบงานโยธาให้ใช้ผลิตภัณฑ์ภายในประเทศเป็นหลักตามที่ได้ชี้แจงแล้วข้างต้น โดยยังคงเหลือส่วนที่จำเป็นต้อง

/ นำเข้า...

นำเข้าจากต่างประเทศเพียงประมาณร้อยละ ๖ ของวงเงินทุนโครงการเท่านั้น ซึ่งเป็นการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งทางรางอยู่แล้ว

ส่วนงานระบบรถไฟฟ้า ซึ่งยังมีความจำเป็นต้องใช้ผลิตภัณฑ์ที่นำเข้าส่วนใหญ่ นั้น ในระยะสั้น รฟม. จะผลักดันส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องในการผลิตและติดตั้งอุปกรณ์และวัสดุภายในรถไฟฟ้า เช่น รววจับ แก้ว วัสดุบุพื้น (วัสดุผสมยางพารา) เป็นต้น รวมถึงอุปกรณ์อะไหล่และวัสดุสิ้นเปลืองสำหรับการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าบางรายการที่ผู้ผลิตในประเทศมีศักยภาพที่จะดำเนินการได้ โดยจะพิจารณากำหนดในเอกสารประกวดราคางานระบบรถไฟฟ้า ให้ผู้ยื่นข้อเสนอรับสัมปทานสามารถเสนอใช้อุปกรณ์ต่างๆ ดังกล่าวที่สามารถผลิตในประเทศได้

สำหรับในระยะยาว การส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องในงานระบบรถไฟฟ้า อาจพิจารณาต่อยอดอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าอย่างเป็นระบบ โดยการจัดตั้งโรงงานประกอบรถไฟฟ้าขึ้นในประเทศไทย ซึ่งจากการประเมินความเป็นไปได้พบว่า จำเป็นต้องมีการจัดซื้อจัดจ้างตัวรถไฟฟ้าในปริมาณไม่น้อยกว่าครั้งละประมาณ ๑๕๐ ตู้ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่ากับการลงทุน (Economy of Scale) รวมทั้งต้องมีแผนการใช้งานโรงงานประกอบรถไฟฟ้าในระยะยาว เช่น การใช้ประกอบรถไฟฟ้าในโครงการอื่นๆ หรือประกอบเพื่อส่งออกต่างประเทศ เป็นต้น อย่างไรก็ตามการประมูลที่หลายอย่างกรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้ตัวรถไฟฟ้าช่วงต้นเพียง ๔๘ ตู้ นั้น ภาคเอกชนอาจจะไม่มีความสนใจลงทุนโรงงานผลิตประกอบดังกล่าว ทั้งนี้การดำเนินการจัดซื้อครั้งละจำนวนมาก (Big Lot) จะสามารถดำเนินการได้ หากรัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจนและอาจต้องปรับแก้ระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถรองรับการจัดซื้อรถไฟฟ้าสำหรับใช้หลายโครงการร่วมกันได้ในครั้งเดียว นอกจากนี้ยังมีความจำเป็นต้องปรับแผนการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าของแต่ละโครงการให้สามารถเปิดบริการในช่วงระยะเวลาที่ใกล้เคียงกัน รวมทั้งต้องมีมาตรการป้องกันการทุจริตสำหรับการประมูลซื้อรถไฟฟ้าครั้งละจำนวนมาก ให้ความโปร่งใส และเกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม

๔.๒.๕ ความซับซ้อนของการจ้างที่ปรึกษาออกแบบและการจ้างบริษัทก่อสร้าง

ในการจัดจ้างที่ปรึกษาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ รฟม. จะดำเนินการตรวจสอบผู้ถือหุ้นหลัก ผู้บริหารและบุคลากรของที่ปรึกษาทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ไม่ให้มีผลประโยชน์ทับซ้อนกับผู้รับจ้างก่อสร้าง โดยจะตรวจสอบตลอดระยะเวลาการก่อสร้างของที่ปรึกษาและผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติงาน นอกจากนี้ รฟม. จะระบุเป็นเงื่อนไขหลักในสัญญาจ้างที่ปรึกษาให้รับรองและยืนยันต่อ รฟม. ว่า ที่ปรึกษาและบุคลากรหลักของที่ปรึกษารายชื่อในสัญญาจะต้องไม่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือผลประโยชน์ทับซ้อนใดๆ ไม่ว่าโดยทางตรงและทางอ้อมกับบริษัทผู้ผลิต หรือผู้รับเหมาก่อสร้างใดๆ หรือบริษัทผู้บริหารการเดินรถ ตลอดจนผู้รับเหมาช่วงใดๆ ในงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าและกิจการรถไฟฟ้า และจะไม่ทำสัญญาหรือหาผลประโยชน์หรือมีส่วนได้เสียในสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าฯ ซึ่งหากตรวจพบ รฟม. ก็จะดำเนินการลงโทษตามที่กำหนดไว้ให้ถึงที่สุด

๔.๓ ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๓.๑ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๘

อนุมัติในหลักการให้ รฟม. ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยให้ สงป. จัดสรรงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่าสำรวจสังหาริมทรัพย์ ในกรอบวงเงินจำนวน ๙,๖๒๕ ล้านบาท ตามความจำเป็นและเหมาะสม ตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง สำหรับค่าก่อสร้างงานโยธาให้ คค. (รฟม.) ทบทวนมูลค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ให้เป็นปัจจุบัน โดยพิจารณาดำเนินการตามนโยบายการลงทุนด้านระบบรางของรัฐที่เน้นให้กำหนดมูลค่าการลงทุน มีความเหมาะสมและประหยัด ใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตในประเทศเป็นหลักและส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ให้ระมัดระวังความซ้ำซ้อนของการจ้างที่ปรึกษาออกแบบและการจ้างบริษัทก่อสร้างด้วย ตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง

๔.๓.๒ พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓

มาตรา ๗ ให้ รฟม. เป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว

(๒) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าเพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย

(๓) ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการให้บริการกิจการรถไฟฟ้า

.....

มาตรา ๑๘ ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแล โดยทั่วไปซึ่งกิจการของ รฟม.

มาตรา ๗๔ ในกรณีที่ รฟม. จะต้องเสนอเรื่องใดๆ ไปยังคณะรัฐมนตรี ให้ รฟม. นำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอไปยังคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๗๕

“มาตรา ๗๕ รฟม. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะ ดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้

(๑) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในเส้นทางหนึ่งเส้นทางใด

(๒) ขยาย ปรับปรุง หรือดำเนินการใดๆ ซึ่งมีวงเงินเกินห้าร้อยล้านบาท

(๓) กู้ยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาท

.....”

๕. ข้อเสนอของ รฟม.

รฟม. เสนอให้กระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๕.๑ อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในกรอบวงเงินรวม ๘๒,๙๐๗ ล้านบาท (ไม่รวมค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้แล้ว) ซึ่งประกอบด้วย ค่างานก่อสร้างงานโยธาจำนวน ๘๐,๑๑๘ ล้านบาท (รวมค่า Provisional Sum) และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาโครงการ จำนวน ๒,๗๘๙ ล้านบาท โดยแต่ละรายการจะแบ่งเป็นหลายสัญญาตามความเหมาะสมทางเทคนิค

๕.๒ อนุมัติแหล่งเงินดำเนินโครงการ ดังนี้

๕.๒.๑ ให้กระทรวงการคลัง (กค.) จัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม โดยวิธีการให้กู้ต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ภายใต้กรอบวงเงินค่างานก่อสร้างงานโยธา ค่า Provisional Sum ของงานโยธา และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา ในกรอบวงเงินรวม ๘๒,๙๐๗ ล้านบาท รวมทั้งเห็นชอบให้ รฟม. กู้เงินในกรอบวงเงินสำหรับในแต่ละกรณี ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๗๕ (๓) โดยให้ รฟม. ทายอดกู้เงินดังกล่าวเป็นงวดๆ ตามความเหมาะสมและความจำเป็น

๕.๒.๒ ให้ สบป. พิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณปีให้เป็นรายได้แก่ รฟม. ให้เพียงพอเพื่อการดำเนินการ การบริหารงาน การลงทุน ค่าใช้จ่ายต่างๆ และการชำระหนี้แก่แหล่งเงินกู้ทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย ค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง และเงินชดเชยสาธารณะของโครงการ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ กค. จะได้ตกลงกับ รฟม. ต่อไป

๖. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๖.๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เป็นการดำเนินการตามนโยบายรัฐบาล และได้บรรจุไว้ในแผนการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบและรับทราบกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘

/๖.๒ ประเด็น...

๖.๒ ประเด็นค่าก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ซึ่ง รฟม. ได้ทำการปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการให้เป็นราคาปัจจุบัน ณ เดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๘ แล้ว และกระทรวงคมนาคมจะได้กำกับดูแลให้ รฟม. ดำเนินการกำหนดราคากลาง งานก่อสร้าง ตามมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ไว้ไม่เกิน ๓๐ วันก่อนเริ่มดำเนินการประกวด ราคาจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม พร้อมทั้งประเด็นการเน้นการใช้วัสดุในประเทศที่มีอายุการใช้งานยาวนาน และมีค่าซ่อมบำรุงต่ำ การใช้ ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตในประเทศ ซึ่ง รฟม. ได้ชี้แจงในประเด็นดังกล่าวแล้วว่า งานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้า สายสีส้มฯ ได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้วัสดุและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศเป็นลำดับแรก และนำเข้าผลิตภัณฑ์ ที่จำเป็นจากต่างประเทศคิดเป็นร้อยละ ๖ เมื่อเทียบกับกรอบวงเงินลงทุนโครงการ ตามข้อ ๔.๒.๒ พร้อมทั้ง ปรับลดขนาดการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง และปรับลด เปลี่ยนแปลงวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างงานโยธาต่างๆ รายละเอียดตามข้อ ๔.๑

๗. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องสำหรับการพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการและงบประมาณ และได้เสนอความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สก. กค. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการ นโยบายรัฐวิสาหกิจ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตาม สิ่งที่ส่งมาด้วย ๕-๙ ซึ่ง รฟม. ได้ปรับปรุงข้อมูลและชี้แจงข้อสังเกตของหน่วยงานต่างๆ รายละเอียดตามข้อ ๔.๑ และ ๔.๒ แล้ว

๘. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในกรอบวงเงินรวม ๘๒,๙๐๗ ล้านบาท (ไม่รวมค่างานที่เกี่ยวข้อง กับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้แล้ว) ซึ่งประกอบด้วย ค่างานก่อสร้างงานโยธา จำนวน ๘๐,๑๑๘ ล้านบาท (รวมค่า Provisional Sum) และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา โครงการ จำนวน ๒,๗๘๙ ล้านบาท โดยแต่ละรายการจะแบ่งเป็นหลายสัญญาตามความเหมาะสมทางเทคนิค

๘.๒ อนุมัติแหล่งเงินดำเนินโครงการ ดังนี้

๘.๒.๑ ให้ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม โดยวิธีการให้กู้ต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ ภายใต้อัตราดอกเบี้ยค่าจ้างงานโยธา ค่า Provisional Sum ของงานโยธา และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุม งานก่อสร้างงานโยธา ในกรอบวงเงินรวม ๘๒,๙๐๗ ล้านบาท รวมทั้งเห็นชอบให้ รฟม. กู้เงินในกรอบวงเงิน สำหรับในแต่ละกรณี ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๗๕ (๓) โดยให้ รฟม. ทายอดกู้เงินดังกล่าวเป็นงวดๆ ตามความเหมาะสมและความจำเป็น

/๘.๒.๒ ให้...

๘.๒.๒ ให้ สบ. พิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณปีให้เป็นรายได้แก่ รพม. ให้เพียงพอ
เพื่อการดำเนินการ การบริหารงาน การลงทุน ค่าใช้จ่ายต่างๆ และการชำระหนี้แก่แหล่งเงินกู้ทั้งในส่วนเงินต้น
ดอกเบี้ย ค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง และเงินชดเชยสาธารณะของโครงการ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข
ที่ กค. จะได้ตกลงกับ รพม. ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๗

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๙๓