

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๘๐๖.๔/๒๑๔



ศก. 194
รับที่ 19 พ.ค. 59
เวลา 13.40 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ศ20130 ส.ร. ก.ส.อ.
รับที่ : ๘7901/59 ส.ร.๓ ✓
วันที่ : 19 พ.ค. 59 เวลา : 13:28

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๘ พฤษภาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๒๑๘ ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๔๒๗๖ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๓
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๒๗๑๑ ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๙๙๖/๒๕๕๗ ลงวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗

๓. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๕๗/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๘

๔. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๕๒๔/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๘

๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๖.๔/๑๑๐๕๗ ลงวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

๖. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลังที่ กค ๐๙๐๗/๔๔๕๗ ลงวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๙

๗. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๕/๑๘๕๗ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๙

๘. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคม (คค.) ขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี และ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

/๑. เรื่องเดิม ...

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เห็นชอบนโยบายการกำหนดให้มีศูนย์กลางเชื่อมต่อในการเดินทาง ๒ แห่ง ได้แก่ ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน (บริเวณบางซื่อ) และศูนย์คมนาคมมักกะสัน (บริเวณมักกะสัน) เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางจากพื้นที่ปริมณฑลและพื้นที่เมืองบริวาร โดยระบบรถไฟฟ้าชานเมือง และการเดินทางด้วยระบบรางเดียวกันจากเมืองในภูมิภาค

๑.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ เห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเห็นชอบในหลักการให้รูปแบบการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง รวมทั้งโครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงพญาไท-บางซื่อ เป็นวิธีการก่อสร้างใต้ดินด้วย

๑.๑.๓ มติคณะรักษาความสงบแห่งชาติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ โดยโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง เป็นโครงการตามแผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (รถไฟฟ้า ๑๐ สาย)

รายละเอียดตามหนังสือที่อ้างถึง ๑-๓

๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

คค. ได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง โดยแบ่งเป็นการออกแบบรายละเอียด ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน และช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง (ภายใต้โครงการศึกษารูปแบบที่เหมาะสมของระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ผ่านบริเวณสถานีรถไฟจิตรลดา และการออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน) และการออกแบบรายละเอียดช่วงมักกะสัน-หัวหมาก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกล เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (รังสิต-สถานีบ้านภาชี, ตลิ่งชัน-นครปฐม, มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา และมหาชัย-ปากท่อ)) โดยได้รับความร่วมมือในการกำกับการศึกษาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กระทรวงการคลัง (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ) สำนักงบประมาณ (สงป.) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จนกระทั่งการดำเนินงานสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี และได้ส่งมอบเอกสารการศึกษาแบบรายละเอียด และเอกสารประกวดราคาโครงการให้ รฟท. เพื่อดำเนินงานต่อไป โดยต่อมารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕ และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ช่วงมักกะสัน-หัวหมาก ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

/๒. เหตุผลความจำเป็น ...

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ของ รฟท. เป็นโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ปริมณฑลและพื้นที่เมืองบริวารโดยระบบรถไฟฟ้าชานเมือง โดยอยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งที่ประชุมคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อบริหารราชการแผ่นดิน ครั้งที่ ๘/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ รวมทั้งเป็นแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (คณะกรรมการ รฟท.) ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบให้รายงาน คค. เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการ คค. จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ของ รฟท. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ เพื่อให้ รฟท. ดำเนินการต่อไป

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

รฟท. มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง เนื่องด้วยเป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและข้อสั่งการของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ รวมทั้งเป็น แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งมีความจำเป็นเร่งด่วนในการดำเนินการเพื่อสอดคล้องกับการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต ซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้าง โดยโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง จะทำให้การเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน มีความสมบูรณ์ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔. สำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

รฟท. ได้มีหนังสือ ที่ รฟ ๑/๙๙๖/๒๕๕๗ ลงวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ หนังสือ ที่ รฟ ๑/๕๗/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๘ และหนังสือที่ รฟ ๑/๑๕๒๔/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๘ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ในกรอบวงเงิน ๔๔,๑๕๗.๗๖ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ๓๖ เดือน โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการก่อสร้างโครงการทั้งสิ้น และให้ สงป. จัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือ กค. หาแหล่งเงินกู้ โดยวิธีการให้กู้เงินต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๔.๑ ความสอดคล้องของโครงการ

โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ที่นายกรัฐมนตรีแถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ นโยบายข้อที่ ๖ การเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ข้อ ๖.๑๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและด้านคมนาคมทางบกในระยะยาว เพื่อลดเวลาในการเดินทางของประชาชนและเพื่อให้คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เนื่องจากเป็นระบบขนส่งผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่ใจกลางเมือง ประกอบกับเป็นโครงการที่อยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ระยะที่ ๑ (โครงการที่มีความพร้อมเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๘) ซึ่งที่ประชุมคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อบริหารราชการแผ่นดิน ครั้งที่ ๘/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ โดย คค. ได้รับนโยบายดังกล่าวไปเป็นแนวทางในการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง และจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ด้านการขนส่งทางบกเมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๗ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ซึ่งได้สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งผลักดันโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบให้มีความคืบหน้าอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว ซึ่งรวมถึงโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ รฟท. ด้วย

๔.๒ ความเหมาะสมของโครงการ

๔.๒.๑ แนวเส้นทางโครงการ

โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง มีระยะทางประมาณ ๒๕.๙ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๙ สถานี ได้แก่ สถานีสามเสน สถานีราชวิถี สถานียมราช สถานียศเส สถานีหัวลำโพง สถานีพญาไท สถานีมักกะสัน สถานีรามคำแหง และสถานีหัวหมาก เพื่อขจัดปัญหาจุดตัดของทางรถไฟกับถนนตามแนวเส้นทาง ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะสถานีจิตรลดา และเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างศูนย์คมนาคมพหลโยธินกับศูนย์คมนาคมมักกะสัน โดยรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งบริเวณสถานีจิตรลดาได้เน้นให้อยู่ต่ำกว่าระดับดิน และออกแบบให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงการต่างๆ เช่น โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ-รังสิต) ที่บริเวณถนนประดิพัทธ์ โครงสร้างรองรับรถไฟฟ้าจึงเป็นการผสมผสานระหว่างโครงสร้างทางวิ่งระดับดิน (At Grade) โครงสร้างทางวิ่งยกระดับ (Elevated) โครงสร้างทางวิ่งแบบคลองแห้ง (Open Trench and Cut & Cover Tunnel) และก่เป็นระดับใต้ดิน ๒ ชั้น เฉพาะบริเวณสถานีจิตรลดา ทั้งนี้ จะมีข้อจำกัดด้านพื้นที่เพราะต้องใช้เขตทางรถไฟร่วมกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานกรุงเทพ-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งช่วงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-พญาไท และช่วงพญาไท-บางซื่อ รายละเอียดของแนวเส้นทางโครงการ สรุปได้ ดังนี้

๑) โครงสร้างทางวิ่งระดับดิน (At Grade) เริ่มจากบริเวณสถานีหัวลำโพง ถึงสถานียศเส ลอดใต้สะพานกษัตริย์ศึก และข้ามคลองมหานาค โครงสร้างรองรับรถไฟระดับดินเป็นโครงสร้างชนิด Flat Slab หนา ๐.๔๐ เมตร รองรับด้วยเสาเข็ม Spun Pile ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง ๐.๔๐ เมตร วางห่างกันเป็นตาข่ายประมาณ ๓.๐๐ เมตร

สะพานข้ามคลองมหานาค ได้ออกแบบให้คงช่วงคานเช่นเดิมเพื่อไม่ให้เกิดปัญหา กัดขวางพื้นที่รับน้ำในคลองของ กทม. โดยจะต้องมีการรื้อย้ายสะพานเดิม แต่ยังคงให้รถไฟสามารถเดินเข้าออก สถานีหัวลำโพงได้อย่างไม่ติดขัด โครงสร้างสะพานข้ามคลองมหานาคออกแบบใหม่ ปรับจากสะพาน โครงสร้างเหล็กเป็นสะพานคอนกรีตอัดแรงที่สามารถรองรับรถไฟเดิม ๒ ทางวิ่ง และรถไฟฟ้า ๒ ทางวิ่ง ซึ่ง ๒ ทางวิ่งที่อยู่ตรงกลางจะรองรับรถไฟฟ้า โดยก่อสร้างโครงสร้างรองรับรถไฟเดิมให้เสร็จก่อนรื้อย้ายสะพานเดิม ซึ่งโครงสร้างคอนกรีตอัดแรงเป็นรูปตัวยู มีความลึกทั้งสิ้น ๓.๐๐ เมตร แผ่นพื้นหนา ๐.๔๐ เมตร

โครงสร้างรองรับรถไฟบนอุโมงค์ที่ระดับดินช่วงดังกล่าว ออกแบบให้สามารถ รองรับน้ำหนักรถไฟตามมาตรฐานการออกแบบรถไฟในปัจจุบัน มีลักษณะเป็นโครงสร้างสะพานรถไฟรูปกล่อง วางเรียงต่อกัน มีขนาดกล่องประมาณ ๐.๖๕x๑.๐๐ เมตร รองรับโดยโครงสร้างค้ำยันอุโมงค์รถไฟที่วางห่างกัน ๗.๕๐ เมตร และ ๑๐.๐๐ เมตร บริเวณโครงสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีตามลำดับ ผังนคอนกรีตจะมีรั้วตาข่าย เพื่อป้องกันผู้โดยสารขว้างปาวัสดุลงในอุโมงค์ทางวิ่งที่อยู่ข้างใต้

๒) โครงสร้างทางวิ่งยกระดับ (Elevated) บริเวณประติพัทธ์เพื่อเชื่อมต่อกับ ทางยกระดับของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เป็นโครงสร้างรูปกล่องเซลล์คู่ (Double Cell Box Girder) ชนิด Segmental Post-tension รองรับรถไฟฟ้า ๒ ทาง มีช่วงคาน ๓๐ เมตร

ส่วนทางวิ่งยกระดับช่วงตั้งแต่ถนนราชปรารภ-หัวหมาก เป็นโครงสร้างรูปกล่อง เซลล์เดี่ยว (Single Cell Box Girder) ชนิด Segmental Post-tension รองรับรถไฟขนาด ๒ ทาง ช่วงคานออกแบบให้สอดคล้องกับช่วงคานในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง คืออยู่ระหว่าง ๓๐.๐๐-๓๐.๕๐ เมตร

๓) โครงสร้างทางวิ่งแบบคลองแห้ง (Open Trench and Cut & Cover Tunnel) ช่วงประติพัทธ์-คลองมหานาค (ยกเว้นบริเวณสถานีรถไฟจิตรลดา) รูปแบบโครงสร้างเป็นโครงสร้างแบบ Open Trench หลังจากข้ามสะพานคลองมหานาคและเป็นโครงสร้างชนิด Cut & Cover Tunnel ช่วงลอดใต้ถนนเพชรบุรี ผ่านสถานียมราช และลอดใต้ถนนศรีอยุธยา สำหรับช่วงผ่านบริเวณสถานีรถไฟจิตรลดา ใช้รูปแบบเป็นโครงสร้าง ใต้ดิน ๒ ชั้น ลอดใต้ถนนราชวิถี ผ่านสถานีราชวิถี และค้อยๆ ปรับโครงสร้างเป็นแบบ Open Trench ลอดใต้ คลองสามเสน ถนนนครชัยศรี ผ่านสถานีสามเสน และลอดใต้ถนนเศรษฐศิริ ตามลำดับ บริเวณจุดติดกับถนน จะมีรูปแบบโครงสร้างเป็นแบบ Cut & Cover Tunnel โดยจะนำรูปแบบผนังกันดินคอนกรีตเสริมเหล็ก (RC Retaining Wall) มาใช้สำหรับโครงสร้างอุโมงค์รถไฟช่วงดิน ซึ่งเหมาะสมกับบริเวณที่มีการขุดไม่มาก และที่ระดับน้ำใต้ดินอยู่ต่ำกว่าผิวดินมาก

ส่วนทางวิ่งแบบคลองแห้ง ช่วงยมราช-ราชปรารภ เป็นโครงสร้างชนิด Open Trench ลอดสะพานทางด่วนสายเฉลิมมหานคร และเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างเป็นแบบ Cut & Cover Tunnel ลอดจุดตัดถนนต่างๆ เช่น ถนนราชปรารภ ถนนพญาไทบริเวณสถานีพญาไท ลอดถนนพระรามที่ ๖ ถนนศรีอยุธยา

/ถนนราชวิถี ...

ถนนราชวิถี คลองสามเสน ถนนนครชัยศรี ถนนเศรษฐศิริ ตามลำดับ มีลักษณะเช่นเดียวกับแนวเส้นทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ยกเว้นบริเวณที่ต้องตัดผ่านโครงสร้างหลักๆ เช่น โครงสร้างใต้สถานีรถไฟฟ้า BTS บริเวณพญาไท มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินบริเวณมุมถนนพญาไทด้านใต้-ตะวันตก เพื่อเลี่ยงการเสริมฐานราก โครงสร้าง BTS และโครงสร้างใต้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเสริมฐานรากโครงสร้าง สะพานทางพิเศษ โดยเป็นแนวทางที่มีผลกระทบต่อจำนวนเสาสะพานทางด่วนน้อยที่สุด และเส้นทางรถไฟ ที่เป็นทางตรงและทางเรียบ

๔) การออกแบบได้ออกแบบให้รองรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน กรุงเทพฯ-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริเวณคลองสามเสน (กม.๔+๑๗๕ ถึงบริเวณ กม.๔+๔๐๐) โดยผนัง D-wall จะเผื่อน้ำหนักรองรับรถไฟของโครงการดังกล่าว เพื่อให้สามารถก่อสร้างทั้งระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดง และโครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานฯ ในเขตทางรถไฟที่มีอย่างจำกัดได้

๔.๒.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารพบว่า ปริมาณผู้โดยสารขึ้นรถไฟฟ้า ในเส้นทางสายเหนือ-สายใต้ (รังสิต-หัวลำโพง) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มีค่าประมาณ ๒๑๑,๒๐๐ เที่ยวการเดินทางต่อวัน และมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็น ๓๓๑,๗๐๐ เที่ยวการเดินทางต่อวันในปี พ.ศ. ๒๕๘๕ และในเส้นทางสายตะวันตก-สายตะวันออก (ตลิ่งชัน-หัวหมาก) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มีค่าประมาณ ๑๗๔,๘๐๐ เที่ยวการเดินทางต่อวัน และมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็น ๒๘๓,๖๐๐ เที่ยวการเดินทางต่อวันในปี พ.ศ. ๒๕๘๕

๔.๒.๓ ผลตอบแทนการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจ

โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๓๓.๔๘

๔.๒.๔ ผลตอบแทนการลงทุนทางการเงิน

โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง มีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ ๑๓.๕๑

๔.๒.๕ ความเหมาะสมทางเทคนิค

๑) ระบบปฏิบัติการเดินรถ สอดคล้องกับแผนการเดินรถในโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าที่จ่ายเหนือหัว (OCS) โดยใช้กำลังไฟฟ้าที่แรงดันไฟฟ้า AC ๒๕ kV เดินรถใน ๒ รูปแบบ ทั้งแบบรถด่วนและรถธรรมดา ซึ่งรถด่วนในเส้นทางสายเหนือ-สายใต้ ที่มาจากสถานีกลางบางซื่อจะจอดที่สถานีราชวิถีและสถานีหัวลำโพง ส่วนรถด่วนในเส้นทางสายตะวันตก-สายตะวันออก ที่มาจากสถานีกลางบางซื่อจะจอดที่สถานีราชวิถี สถานีมักกะสัน สถานีรามคำแหง และสถานีหัวหมาก

๒) ระบบราง ใช้ระบบรางขนาดความกว้าง ๑.๐๐ เมตร ใช้รางชนิด UIC ๖๐

๓) งานโครงสร้างทางวิ่ง ประกอบด้วย ๓ ส่วนหลักๆ ได้แก่ โครงสร้างทางวิ่งระดับดิน (At Grade) โครงสร้างทางวิ่งยกระดับ (Elevated) และโครงสร้างทางวิ่งแบบคลองแห้ง (Open Trench and Cut & Cover Tunnel)

/๔) ระบบไฟฟ้า ...

๔) ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ประกอบด้วย ระบบล้อยเลื่อน ระบบอาณัติสัญญาณ และควบคุมการเดินรถ ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบไฟฟ้ากำลัง และระบบอื่นๆ

๕) การวางแผนเส้นทางรถไฟ จะเชื่อมเส้นทางสายเหนือ-สายใต้ ระหว่าง สถานีกลางบางซื่อ-สถานีหัวลำโพง และเส้นทางสายตะวันตก-สายตะวันออก ระหว่างสถานีกลางบางซื่อ-สถานีหัวหมาก

๖) รูปแบบสถานี แบ่งเป็น รูปแบบสถานีสามเสน สถานีราชวิถี สถานียมราช และสถานีพญาไท จะมีโถงโดยสารที่ระดับดิน และชานชาลาที่ระดับใต้ดิน ส่วนสถานีหัวลำโพงและสถานียศเส จะมีโถงโดยสารอยู่ที่ชั้น ๒ และชานชาลาอยู่ที่ระดับดิน ส่วนสถานีมักกะสัน รามคำแหง และหัวหมาก จะมีโถงโดยสารอยู่ที่ชั้น ๒ และชานชาลาอยู่ที่ชั้น ๓

๗) งานจุดตัดทางรถไฟ ถนนต่างๆ และเส้นทางรถไฟใหม่สำหรับขบวนรถไฟ ชานเมืองเหล่านี้จะเป็นจุดตัดผ่านต่างระดับรวม ๒๐ จุด โดยตัดผ่านลอดใต้ถนน ๑๐ จุด ได้แก่ ประกอบด้วย ขอยระนอง ๑ ถนนเศรษฐศิริ ถนนนครไชยศรี ถนนราชวิถี ถนนศรีอยุธยา ถนนเพชรบุรี ถนนพระรามที่ ๑ ถนนพระรามที่ ๖ ถนนพญาไท และถนนราชปรารภ และตัดยกระดับข้ามถนน ๑๐ จุด ได้แก่ ถนนอโศก-ดินแดง ถนนเพชรอุทัย ขอยรอยัลชิตีโอเวนิว ขอยเพชรบุรี ๔๗ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ถนนเพชรพระราม ถนนรามคำแหง ขอยรามคำแหง ๒๔ ถนนกำแพงเพชร๗ และถนนศรีนครินทร์

๘) การระบายน้ำออกจากพื้นที่ของคลองแห้ง (Open Trench) ได้ออกแบบ ทำรางน้ำคอนกรีตทั้งสองข้างของคลองแห้งเพื่อทำหน้าที่รับน้ำและลำเลียงน้ำไปสู่ถังเก็บน้ำ (Pump Sump) ของแต่ละจุด และระบายน้ำออก โดยใช้เครื่องสูบน้ำ สูบน้ำภายในถังเก็บน้ำขึ้นสู่ข้างบนผิวดิน และระบายน้ำ ลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะต่อไป

๔.๓ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๔.๓.๑ ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติในการประชุมเมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน

๔.๓.๒ ช่วงมักกะสัน-หัวหมาก

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติในการประชุมเมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้า ชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สายมักกะสัน-ฉะเชิงเทรา ซึ่งช่วงมักกะสัน-หัวหมาก รวมอยู่ในโครงการนี้

๔.๔ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการ

การออกแบบโครงการอยู่ในเขตที่ดินของ รฟท. เป็นส่วนใหญ่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่บริเวณข้างเคียง แต่มีบางพื้นที่ต้องเวนคืนเพิ่มมีจำนวน ๒ แปลง ในบริเวณ พื้นที่เขตพญาไท ซึ่งเป็นพื้นที่ของเอกชน โดยเป็นการเวนคืนที่ดินและจ่ายค่าทดแทนที่ดินและค่าทดแทน อาคาร สิ่งปลูกสร้าง

๔.๕ ระยะเวลาการดำเนินการก่อสร้าง

การดำเนินการก่อสร้างโครงการจะอยู่ภายในเขตทางรถไฟเป็นส่วนใหญ่ โดยมี ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ ๓๖ เดือน แบ่งการจัดจ้างออกเป็น ๓ สัญญา คือ

สัญญาที่ ๑ : งานโยธาสำหรับช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง-มักกะสัน

สัญญาที่ ๒ : งานโยธาสำหรับช่วงมักกะสัน-หัวหมาก

สัญญาที่ ๓ : งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมจัดหาตู้รถไฟฟ้า

ทั้งนี้ รฟท. ได้จัดทำแผนการดำเนินโครงการ โดยคาดว่า เมื่อได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีให้ดำเนินโครงการแล้ว จะสามารถประกวดราคาได้ประมาณเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๙ เริ่มก่อสร้างโครงการในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๙ ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง ๓๖ เดือน และคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๒ ดังนี้

ขั้นตอน	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ				
		๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
๑. ขออนุมัติโครงการต่อ ครม.	๘					
๒. จัดจ้างที่ปรึกษาประกวดราคา	๓					
๓. ที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา (E-Auction)	๕					
๔. จัดจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)	๕					
๕. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๕					
๖. งานรื้อย้ายและเวนคืนที่ดิน	๑๘					
๗. ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๓๖					
๘. สัญญาที่ ๑ งานโยธาสำหรับช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง-มักกะสัน	๓๖					
๙. สัญญาที่ ๒ งานโยธาสำหรับช่วงมักกะสัน-หัวหมาก	๓๖					
๑๐. สัญญาที่ ๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมจัดหาตู้รถไฟฟ้า	๓๖					

๔.๖ วงเงินและแหล่งเงินลงทุน

รฟท. พิจารณาแล้ว เห็นสมควรให้รัฐบาลรับประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ในกรอบวงเงิน ๔๔,๑๕๗.๗๖ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) โดยให้ สบ. จัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือ กค. จัดหาแหล่งเงินทุน โดยวิธีการให้กู้เงินต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม ตามแผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงินของ รฟท. โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่างานโยธาสัญญาที่ ๑ ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง-มักกะสัน ๑๕,๖๐๘.๗๒ ล้านบาท
- ค่างานโยธาสัญญาที่ ๒ ช่วงมักกะสัน-หัวหมาก ๖,๙๙๘.๖๕ ล้านบาท
- ค่างานสัญญาที่ ๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ๘,๖๙๖.๕๘ ล้านบาท
- ค่างานสัญญาที่ ๓ ค่าตู้รถไฟฟ้า ๘,๖๐๔.๐๐ ล้านบาท
- ค่ารื้อย้ายและเวนคืนที่ดิน ๑๗๙.๓๖ ล้านบาท

/ค่าจ้าง ...

- ค่าจ้างที่ปรึกษาประกวดราคา (รวม VAT ร้อยละ ๗)	๒๐.๐๐	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๙๘๙.๙๒	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)	๑๗๓.๐๑	ล้านบาท
- ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗	๒,๘๘๗.๕๒	ล้านบาท
รวมทั้งสิ้น ๔๔,๑๕๗.๗๖		ล้านบาท

- หมายเหตุ : ๑. ค่างานโยธาปรับราคาโดยใช้ค่าวัสดุจากกระทรวงพาณิชย์ ตุลาคม ๒๕๕๗ ค่าแรงขั้นต่ำ ๓๐๐ บาท/วัน และค่าขนส่งอ้างอิงจากราคาน้ำมัน ๓๐ บาท/ลิตร
๒. ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ค่าตู้รถไฟฟ้า ค่าร้อยละและเวนคืนที่ดิน ปรับราคาโดยใช้เงินอัตราเงินเพื่อ ร้อยละ ๑๙.๕๐
๓. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ร้อยละ ๒.๗๕ ของค่างานโยธาและค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมกับร้อยละ ๑.๕๐ ของค่าตู้รถไฟฟ้า
๔. ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) ร้อยละ ๑ ของค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และค่าตู้รถไฟฟ้า
๕. ข้อมูลอัตราเงินเพื่อทั่วไปจากธนาคารแห่งประเทศไทย จากปี ๒๕๕๑-๒๕๕๘ เท่ากับร้อยละ ๑๙.๕๐

ทั้งนี้ การดำเนินโครงการมีแผนการเบิกจ่ายเงิน รวม ๔ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๒) ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ			
		ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒
๑. ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)	๒๐.๐๐	๒๐.๐๐	-	-	-
๒. ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)	๑๗๓.๐๑	๒๕.๙๖	๕๑.๙๖	๕๑.๙๖	๔๓.๑๓
๓. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๙๘๙.๙๒	๑๔๘.๔๙	๒๙๗.๐๐	๒๙๗.๐๐	๒๔๗.๔๓
๔. สัญญาที่ ๑ งานโยธาสำหรับช่วงบางซื่อ- หัวลำโพง-มักกะสัน	๑๕,๖๐๘.๗๒	๒,๓๔๑.๓๑	๔,๖๘๒.๖๔	๔,๖๘๒.๖๔	๓,๙๐๒.๑๓
๕. สัญญาที่ ๒ งานโยธาสำหรับช่วงมักกะสัน- หัวหมาก	๖,๙๘๘.๖๕	๑,๐๔๙.๘๑	๒,๐๙๙.๖๔	๒,๐๙๙.๖๔	๑,๗๔๙.๕๖
๖. สัญญาที่ ๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมจัดหาตู้รถไฟฟ้า	๑๗,๓๐๐.๕๘	๒,๕๕๕.๐๘	๕,๑๙๐.๑๒	๕,๑๙๐.๑๒	๔,๓๖๕.๒๖
๗. ค่าร้อยละและเวนคืนที่ดิน	๑๗๙.๓๖	๑๑๙.๖๐	๕๙.๗๖	-	-
๘. ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗	๒,๘๘๗.๕๒	๔๓๙.๖๒	๘๖๖.๖๘	๘๖๒.๔๙	๗๑๘.๗๓
รวมวงเงิน	๔๔,๑๕๗.๗๖	๖,๗๓๙.๘๗	๑๓,๒๔๗.๘๐	๑๓,๑๘๓.๘๕	๑๐,๙๘๖.๒๔

๔.๗ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ รฟท. ในการประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๗ มีมติให้ความเห็นชอบให้ รฟท. นำเสนอโครงการให้ คค. พิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ในกรอบวงเงิน ๔๔,๑๕๗.๗๖ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๓๖ เดือน โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น

/และให้ ...

และให้ สงป. จัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้โดยวิธีการให้กู้เงินต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ ให้ตามความเหมาะสมเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) ต่อไป

๔.๘ ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑) พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่รัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว ซึ่งการขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง จำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๒) พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ หมวด ๓ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้

๔.๙ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

รฟท. เสนอขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ในวงเงิน ๔๔,๑๕๗.๗๖ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ๓ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๒) โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น และให้ สงป. จัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้โดยวิธีการให้กู้เงินต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นสมควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒-๔

๕. ความเห็นของ คค.

คค. พิจารณาแล้ว เห็นว่า การขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง มีเหตุผลความจำเป็นที่สมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อสามารถดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ตามแผนงาน โดยมีความเห็น ดังนี้

๕.๑ ความสอดคล้องกับแผน ยุทธศาสตร์ นโยบายรัฐบาล หรือข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี

โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง มีความพร้อมในการดำเนินโครงการ และได้รับการบรรจุเป็นโครงการหนึ่งตามแผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้ประชุมและมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) เป็นแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุน

ด้านโครงการพื้นฐานของประเทศ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (รถไฟฟ้า ๑๐ สาย) ซึ่งเป็นทิศทางที่สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศ ด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๑ พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ในส่วนของการปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนให้ทันสมัย ครอบคลุมพื้นที่บริการและสอดคล้องกับการขยายตัวของเมือง เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคล เป็นระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นรูปธรรม และเป็นโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ ซึ่งปัจจุบันได้ศึกษา และออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว รวมทั้งมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้เห็นชอบในหลักการ การก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ซึ่งได้ออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างแนวรางในระดับคลองแห้ง (Open Trench) ดังนั้น โครงการดังกล่าว จึงมีความจำเป็นที่ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อไป

๕.๒ ความเหมาะสมของกรอบวงเงินลงทุน

เนื่องจากการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการได้จัดทำตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ โดยคณะกรรมการ รฟท. ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบ กรอบวงเงินลงทุนโครงการตามที่เสนอในขณะนั้นเป็นจำนวน ๓๙,๑๗๖.๗๕ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗) ซึ่ง คค. ได้พิจารณาปรับลดกรอบวงเงินลงทุนโครงการเป็นจำนวน ๓๘,๙๕๔.๘๕ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และต่อมา รฟท. ได้ทบทวนกรอบวงเงินลงทุนโครงการให้เป็นราคาปัจจุบัน ณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยใช้ปัจจัยต่างๆ ประกอบการพิจารณา ได้แก่ ค่างานโยธาปรับราคาโดยใช้ค่าวัสดุจาก กระทรวงพาณิชย์ ค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ ๓๐๐ บาท/วัน และค่าขนส่งที่อ้างอิงจากราคาน้ำมันที่ ๓๐ บาทต่อลิตร ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ค่าตุลราคาไฟฟ้า ค่าร้อยละและเวนคืนที่ดิน ปรับราคาโดยใช้อัตราเงินเฟ้อทั่วไป จากธนาคารแห่งประเทศไทย จากปี ๒๕๕๑-๒๕๕๘ เท่ากับร้อยละ ๑๙.๕๐ สำหรับค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน และค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ ยังคงอัตราร้อยละไว้คงเดิม เป็นการปรับราคาตามค่างานที่เพิ่มขึ้น ทำให้วงเงินลงทุนโครงการปรับเพิ่มขึ้นเป็น ๔๔,๑๕๗.๗๖ ล้านบาท ซึ่ง รฟท. ได้นำเสนอคณะกรรมการ รฟท. ในการประชุม ครั้งที่ ๒๕/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๗ โดยที่ประชุมคณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเห็นชอบ ให้ รฟท. เสนอโครงการให้ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี ขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการ ตามกรอบวงเงินที่ปรับใหม่ ๔๔,๑๕๗.๗๖ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๕.๓ ความจำเป็นของโครงการ

โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง เป็นโครงการที่มีความสอดคล้องตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ ที่มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเป็นช่วงที่สำคัญที่สุดของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง ทำหน้าที่เชื่อมต่อโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม (แนวเหนือ-ใต้) และสายสีแดงอ่อน (แนวตะวันตก-ตะวันออก) เพื่อให้บริการเชื่อมต่อการเดินทางจากพื้นที่ปริมณฑลและพื้นที่เมืองบริวารเข้าสู่พื้นที่ กรุงเทพฯ ขึ้นในด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และการเดินทางด้วยระบบรางเดียวกันจากเมืองในภูมิภาคโดยรถไฟทางไกลเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยมีศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางจำนวน ๒ แห่ง ประกอบด้วย ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน (บริเวณบางซื่อ) และศูนย์คมนาคมมักกะสัน (บริเวณมักกะสัน) ซึ่งปัจจุบันรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ดังนั้นการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นในการดำเนินการ รวมทั้งสอดคล้องกับการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต ซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้าง โดยโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง จะทำให้การเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน มีความสมบูรณ์ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ดี แนวเส้นทางและสถานีโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง มีเส้นทางและสถานีบางช่วงอยู่ในแนวเส้นทางเดียวกันกับโครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท ซึ่งเป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีวัตถุประสงค์และกลุ่มผู้โดยสารที่แตกต่างกัน ดังนี้

๑) โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง เป็นระบบที่สามารถรองรับการให้บริการหลายรูปแบบทั้งรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถไฟทางไกล และรถไฟขนส่งสินค้า โดยใช้ขนาดทางเท่ากับขนาดทางที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน (ขนาดทางกว้าง ๑.๐๐ เมตร หรือ Meter Gauge) โดยใช้รถไฟฟ้า (Electrified Multiple Units, EMU) ใช้ระบบอาณัติสัญญาณและการควบคุมการเดินทางที่มีความทันสมัย เพื่อความปลอดภัยและรองรับการใช้หัวรถจักรไฟฟ้าได้ในอนาคต โดยมีสถานีกลางบางซื่อเป็นศูนย์กลางของการเดินทางรถไฟทั่วประเทศ โดยกลุ่มเป้าหมายคือประชาชนทั่วไปซึ่งใช้บริการเดินทางระหว่างตัวเมืองและชานเมือง รวมถึงจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา นครปฐม และฉะเชิงเทรา

๒) โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงพญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง และโครงการ Airport Rail Link ที่ให้บริการในปัจจุบัน ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ เป็นระบบขนส่งมวลชนทางรางที่ใช้รองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานครและท่าอากาศยานทั้งสองแห่ง (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) โดยใช้ขนาดทางกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารอากาศยาน นักท่องเที่ยว พนักงาน หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน และประชาชนทั่วไป ให้สามารถเดินทางระหว่างท่าอากาศยานทั้งสองแห่งและพื้นที่ใจกลางเมืองได้อย่างรวดเร็ว และกระจายการเดินทางในเขตเมืองจึงนับได้ว่าทั้งโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน

ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และโครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงพญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง เป็นระบบที่มีบทบาทเกื้อกูลและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในวงกว้าง และยังเป็นโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ จึงมีความจำเป็นที่ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อไป

๕.๔ ความพร้อมในการดำเนินโครงการ

๕.๔.๑ การพิจารณาของคณะกรรมการ รฟท.

คณะกรรมการ รฟท. ในการประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติให้ความเห็นชอบให้ รฟท. เสนอโครงการให้ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ตามกรอบวงเงินรวมทั้งสิ้น ๔๔,๑๕๗.๗๖ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๕.๔.๒ ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน

รฟท. ได้จัดทำร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง จำนวน ๑ ฉบับ และกระทรวงคมนาคมจะได้นำเสนอเรื่องพร้อมกับการเสนอโครงการหรือเสนอภายหลังจากที่โครงการได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

๕.๔.๓ การพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง เป็นโครงการต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยจัดเป็นประเภทโครงการระบบขนส่งมวลชนที่ใช้ราง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานฯ พ.ศ. ๒๕๕๒ ซึ่งโครงการฯ ได้ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว แบ่งเป็น ๒ ช่วง ดังนี้

๑) ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติในการประชุมเมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน

๒) ช่วงมักกะสัน-หัวหมาก

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติในการประชุมเมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสายมักกะสัน-ฉะเชิงเทรา ซึ่งช่วงมักกะสัน-หัวหมาก รวมอยู่ในโครงการนี้

๕.๔.๔ การพิจารณาของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๙ มีความเห็นว่า เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รพท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และมีความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีว่าสามารถพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการดังกล่าวได้บนเงื่อนไขของการดำเนินการต่าง ๆ

๖. มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องสำหรับการพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการและงบประมาณ

๖.๑ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘

กำหนดแนวทางการเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรีสรุปได้ ดังนี้

๑) การเสนอเรื่องขออนุมัติงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ให้ส่วนราชการเสนอเรื่องให้สำนักงานงบประมาณ ดำเนินการเสนอนายกรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาก่อน โดยให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดกำกับให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนด ก่อนเสนอเรื่องต่อรองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแล ให้ความเห็นชอบเพื่อสั่งการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

๒) สำหรับส่วนราชการที่จะเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณ หรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ถามความเห็นของ กค. สงป. สศช. และ คนร. และนำความเห็นของหน่วยงานข้างต้นเสนอมาพร้อมกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้รองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลพิจารณาสั่งการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

๖.๒ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘

คณะรัฐมนตรีกำหนดระยะเวลาให้หน่วยงานที่ต้องเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในการขออนุมัติงบประมาณของส่วนราชการหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ กค. สงป. สศช. และ คนร. ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ จะต้องตอบความเห็นให้ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง ภายใน ๒ สัปดาห์

๗. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คค. พิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องสำหรับการพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการและงบประมาณ โดย คค. มีหนังสือถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กค. สงป. สศช. และ คนร. ตั้งแต่วันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ และขอให้ส่งความเห็นกลับมายัง คค. โดยตรง ภายใน ๒ สัปดาห์ ตามกรอบระยะเวลาที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี (ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕) ซึ่งเมื่อถึงกำหนดไม่มีหน่วยงานใดแจ้งความเห็นต่อเรื่องดังกล่าวอย่างเป็นทางการ โดยมี กค. และ สศช. แจ้งความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีภายหลังกรอบระยะเวลา ๒ สัปดาห์ สรุปความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๗.๑ ความเห็นของ กค.

กค. มีหนังสือที่ กค. ๐๔๐๗/๔๕๕๗ ลงวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีว่า เห็นควรอนุมัติให้ รพท.ดำเนินการก่อสร้างโครงการในกรอบวงเงินรวม ๔๔,๑๕๗.๗๖ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ตามที่ คค. เสนอ อย่างไรก็ดี เนื่องจากโครงการดังกล่าว เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ จึงเห็นควรให้ คค. เสนอขออนุมัติโครงการตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง โดยให้เสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (คณะกรรมการ สศช.) และ คนร. พิจารณาเห็นชอบโครงการ รวมทั้งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ชั่วมกกะสัน-หัวหมาก ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการต่อไป

๗.๒ ความเห็นของ สศช.

สศช. มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๑๘๕๗ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๙ แจ้งว่า คณะกรรมการ สศช. ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๙ มีความเห็นว่า เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รพท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และมีความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีว่าสามารถพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการดังกล่าวได้บนเงื่อนไขของการดำเนินการต่าง ๆ ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖-๗

๘. การชี้แจงข้อมูลประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

คค. ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ สำหรับการพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการและงบประมาณ โดยมีหนังสือถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กค. สก. สศช. และ คนร. ตั้งแต่วันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ และขอให้ส่งความเห็นกลับมายัง คค. โดยตรงภายใน ๒ สัปดาห์ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ซึ่งเมื่อถึงกำหนดไม่มีหน่วยงานใดแจ้งความเห็นต่อเรื่องดังกล่าวอย่างเป็นทางการ โดยมี กค. และ สศช. แจ้งความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีภายหลังกรอบระยะเวลา ๒ สัปดาห์ ดังนั้น เพื่อให้คณะรัฐมนตรีมีความเห็นประกอบการพิจารณาอย่างครบถ้วน จึงเห็นควรประมวลรวมความเห็นของ ๒ หน่วยงานดังกล่าว พร้อมชี้แจงข้อมูลด้านความพร้อมในการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ของ รพท. ซึ่งผ่านการพิจารณาตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องแล้ว เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป ดังนี้

๘.๑ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง) จึงถือได้ว่า รายงานการวิเคราะห์

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ได้รับความเห็นชอบ ครบถ้วนแล้ว กล่าวคือ ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน ได้รับความเห็นชอบตั้งแต่วันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕ และช่วงมักกะสัน-หัวหมาก ได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๕

๘.๒ คณะกรรมการ สศช. ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๕ มีความเห็นว่า เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และมีความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีว่าสามารถพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการดังกล่าวได้บนเงื่อนไขของการดำเนินการต่าง ๆ ทั้งนี้ สก. และ คท. ยังไม่มีความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในเรื่องดังกล่าว

๙. ข้อเสนอของส่วนราชการ

คค. พิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ในกรอบวงเงิน ๔๔,๑๕๗.๗๖ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ๓๖ เดือน โดยให้ สก. จัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือ กค. จัดหาแหล่งเงินทุน โดยวิธีการให้กู้เงินต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นสมควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๔) ตามที่ รฟท. เสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

โทร ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๖

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๔๓