

254
14 ก.ก. 60.
16.10 น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 9387 กก
วันที่ 14 ก.ก. 2560 15.00



ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๒/๒๕๖

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๔๒๗๖ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๓

๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๑๑๑๙ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๔/๙๙๕

ลงวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๕๙ และด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๔/๑๔๔๐ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๙

๓. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๔/๒๑๑๒

ลงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๙

๔. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนมาก ที่ กค ๐๙๐๗/๒๓๙๖๓ ลงวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๙

๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๒๐๘๓ ลงวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๐

๖. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มาเพื่อ คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ของรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๗๕ (๑) และ (๓) ที่กำหนดให้ รฟม. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการ รถไฟฟ้าในเส้นทางหนึ่งเส้นทางใด และการกู้ยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาทได้ ตามลำดับ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอ คณะรัฐมนตรีด้วยแล้วรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

/๑. เรื่อง...

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ที่ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการในระยะเวลา ๑๐ ปีแรก (เปิดบริการภายในปี ๒๕๖๒) จำนวน ๗ สาย ระยะทางรวม ๑๕๔ กิโลเมตร ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ) ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑

๑.๒ มติคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (สายสีม่วงใต้) รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒

๑.๓ รฟม. และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำโดย บริษัท เทสโก้ จำกัด (กลุ่มที่ปรึกษา BMTP) ได้ศึกษาทบทวนแนวเส้นทางช่วงสถานีเตาปูน - สถานีรัฐสภา และตำแหน่งศูนย์ซ่อมบำรุงที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบและการเคลื่อนไหวคัดค้านของประชาชนบริเวณดังกล่าว โดยคณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ สรุปว่า เห็นชอบแนวเส้นทางตามแนวนอน ง ๘ ตามประกาศผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดสำหรับช่วงสถานีเตาปูน - สถานีรัฐสภา และเห็นชอบตำแหน่งศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าแห่งใหม่ที่บริเวณข้างด้านเก็บค่าผ่านทางถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) เป็นตำแหน่งที่เหมาะสม จากตำแหน่งเดิมที่บริเวณตำบลบางพึ่ง อำเภอพระประแดง จึงเป็นผลให้กลุ่มที่ปรึกษา BMTP มีเนื้องานเพิ่มเติมจากขอบเขตงานเดิมอันเนื่องมาจากการขยายแนวเส้นทางจากเดิมบริเวณราษฎร์บูรณะไปสิ้นสุดที่บริเวณถนนวงแหวนกาญจนาภิเษกอีกประมาณ ๕ กิโลเมตร

๑.๔ คจร. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๙ มีมติสรุปว่า เห็นชอบให้ขยายแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงได้ออกไป ๕ กิโลเมตร จากเดิมที่สิ้นสุดบริเวณราษฎร์บูรณะ เป็นสิ้นสุดที่บริเวณถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก และมอบหมายให้ รฟม. พิจารณาความเหมาะสมของการก่อสร้างจุดจอดรถและศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ให้สอดคล้องและเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล และข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี

๑.๕ รฟม. เสนอกระทรวงคมนาคมขออนุมัติดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ซึ่งได้ปรับปรุงมูลค่างานโยธาโครงการ จากการทบทวนและปรับปรุงรายการค่าใช้จ่ายต่างๆ ได้แก่ การปรับปรุงมูลค่างานโยธาให้เป็นราคาปัจจุบัน การปรับลดการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง และการปรับลดและเปลี่ยนแปลงวัสดุตกแต่ง มีผลทำให้กรอบวงเงินลดลงจากเดิมจำนวน ๑๐๓,๙๔๙ ล้านบาท เป็นกรอบวงเงินรวมจำนวน ๑๐๑,๑๑๒ ล้านบาท โดยคณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๙ เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการเสนอกระทรวงคมนาคม และ ครม. พิจารณานุมัติให้ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ดังกล่าวแล้ว

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

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

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) เป็นหนึ่งในโครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเป็นส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – เตาปูน ซึ่งเปิดให้บริการแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ และเป็นโครงการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ โดยจัดอยู่ในกลุ่มโครงการลงทุนฯ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๓) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคม เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ หลายสายทาง ซึ่งจะมีส่วนช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวในเกาะกรุงรัตนโกสินทร์และย่านการค้าโบราณ ลดการใช้พลังงานน้ำมัน ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ รฟม. จึงเห็นควรเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการต่อกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี โดยมีเป้าหมายเริ่มประกวดราคาก่อสร้างงานโยธาในเดือนตุลาคม ๒๕๖๐

๔. สารสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

รฟม. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม. ๐๐๔/๙๙๕ ลงวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๕๙ และด่วนที่สุด ที่ รฟม. ๐๔๔/๑๔๔๐ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๙ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ เสนอเรื่องขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โดยเสนอปรับปรุงมูลค่างานโยธาโครงการ และนำเสนอส่งข้อมูลเพิ่มเติมผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนที่มีการเปลี่ยนแปลงไป และต่อมาได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม. ๐๐๔/๒๑๑๒ ลงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ นำส่งข้อมูลเพิ่มเติมประเด็นการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการฯ โดยเสนอให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา มีสารสำคัญ สรุปได้ ดังนี้

๔.๑ แนวเส้นทางและลักษณะโครงการ

แนวเส้นทางโครงการฯ เป็นส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน มีจุดเริ่มต้นเป็นทางวิ่งยกระดับจากสถานีเตาปูนไปตามแนวถนน ง ๘ ตามประกาศผังเมืองรวม กทม. พ.ศ. ๒๕๕๖ แล้วลดระดับลงเป็นทางวิ่งใต้ดิน ผ่านเข้าพื้นที่กรมสรรพาวุธทหารบก เลี้ยวเข้าถนนทหาร ถนนสามเสน ถนนพระสุเมรุ

ถนนมหาไชย ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน เมื่อลอดผ่านสี่แยกมหาสวรรค์แล้วจึงเปลี่ยนเป็นทางวิ่งยกระดับไปตามถนนสุขสวัสดิ์ สิ้นสุดปลายทางที่บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงข้างด่านเก็บค่าผ่านทางถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก รวมระยะทาง ๒๓.๖ กิโลเมตร เป็นทางวิ่งใต้ดิน ๑๒.๖ กิโลเมตร และทางวิ่งยกระดับ ๑๑ กิโลเมตร สถานีใต้ดิน ๑๐ สถานี และสถานียกระดับ ๗ สถานี

๔.๒ ระบบรถไฟฟ้า

โครงการฯ จะใช้ระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ (Heavy Rail Transit System) ที่มี ความจุสูง ความเร็วสูงสุด ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ระบบจ่ายไฟฟ้าขับเคลื่อน ๗๕๐ โวลต์ กระแสตรงจากรางที่ ๓ โดยในปีแรกที่เปิดเดินรถจะใช้รถทั้งหมด ๓๘ ขบวน (จำนวนรถ ๔ ตู้ต่อขบวน)

๔.๓ ประเมินการจำนวนผู้โดยสาร

ผลการวิเคราะห์คาดการณ์จำนวนผู้โดยสารโครงการฯ ในปีเปิดบริการ พ.ศ. ๒๕๖๗ มีจำนวนผู้โดยสาร ๔๗๗,๐๙๘ คน-เที่ยว/วัน

๔.๔ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจของโครงการฯ ในรูปการประหยัดค่าใช้จ่ายการใช้น้ำมัน การประหยัดมูลค่าเวลาของผู้ใช้น้ำมัน และการประหยัดค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อมเป็นระยะเวลา ๓๐ ปี ในกรณีคิดค่าโดยสารตามระยะทาง และไม่คิดค่าเชื่อมต่อระหว่างระบบรถไฟฟ้าของ รฟม. จะมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๒.๙๕ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) จำนวน ๙,๒๔๖ ล้านบาท และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C ratio) เท่ากับ ๑.๑๐

๔.๕ ผลตอบแทนทางการเงิน

อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ของโครงการร้อยละ ๔.๕๙ และมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ที่อัตราส่วนลดร้อยละ ๕) เท่ากับ -๙,๖๕๔ ล้านบาท

๔.๖ ความเหมาะสมและรูปแบบการก่อสร้างจุดจอดรถและศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้

รฟม. และที่ปรึกษาฯ ได้ศึกษาทบทวนขนาดและความสามารถของพื้นที่จอด รถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่แล้ว พบว่าศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่มีความสามารถเพียงพอที่จะรองรับการซ่อมบำรุงขบวนรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงตลอดสายจึงสามารถยุบรวมเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงเดียว ส่วนพื้นที่จอดรถไฟฟ้า (Stabling Yard) ที่คลองบางไผ่ไม่เพียงพอที่จะรองรับขบวนรถไฟฟ้าตลอดสายได้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดเตรียมพื้นที่จอดรถไฟฟ้าเพิ่มเติมสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ที่ปลายทางบริเวณวงแหวนกาญจนาภิเษกให้เพียงพอและสอดคล้องกับตารางการเดินรถไฟฟ้า ในการนี้ รฟม. และที่ปรึกษาฯ จึงได้ปรับปรุงรูปแบบศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นพื้นที่จอดรถไฟฟ้าบริเวณวงแหวนกาญจนาภิเษก โดยสรุปดังนี้

- ตัดรางทดสอบ (Test Track) อาคารสำนักงาน (Admin. Building) และศูนย์ควบคุมการเดินรถ (OCC) ออก

- ปรับลดเนื้องานโรงซ่อมบำรุงหลัก (Main Workshop) รวมถึงปรับลดอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องให้เหลือเป็นโรงซ่อมบำรุงเบา (Light Maintenance Workshop)

- ปรับลดพื้นที่จอดรถไฟฟ้า (Platform & Stabling Yard) จากเดิม ๑๒ ราง ให้เหลือเท่าที่จำเป็น จำนวน ๙ ราง รองรับขบวนรถไฟฟ้าได้ ๒๗ ขบวน (๔ ตู้/ขบวน)

การปรับปรุงดังกล่าวข้างต้น ทำให้ค่าก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณวงแหวนกาญจนาภิเษกลดลง รวมทั้งส่งผลให้การใช้พื้นที่เพื่อก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงดังกล่าว ลดลงจากเดิม ๙๗ ไร่ เหลือเพียง ๕๐ ไร่ ซึ่งมีผลให้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินลดลงด้วย เมื่อผนวกกับการปรับปรุงค่างานและราคาวัสดุให้เป็นราคาปัจจุบัน (จากฐานราคาเดิมที่คำนวณ ณ เดือนมีนาคม ๒๕๕๘ ตามราคาวัสดุก่อสร้างหลักที่สำคัญ เช่น เหล็ก คอนกรีต น้ำมันดีเซล เป็นต้น ให้เป็นราคาปัจจุบัน ณ เดือนมีนาคม ๒๕๕๙) สามารถสรุปกรอบวงเงินที่ปรับลดได้ดังนี้

รายการ	กรอบวงเงินที่ปรับลด (ล้านบาท)	รายละเอียด	ผลกระทบ
- ศูนย์ซ่อมบำรุงและ ลานจอดรถไฟฟ้า	๑,๒๖๕	- ตัด Test Track, Admin. Building, OCC ออก - ลด Main Workshop ให้เหลือเป็น Light Maintenance Workshop - ลด Platform & Stabling Yard จากเดิม ๑๒ ราง เหลือเท่าที่จำเป็น ๙ ราง	งานซ่อมบำรุง ทั้งหมดต้อง ดำเนินการที่ศูนย์ ซ่อมบำรุงคลองบางไผ่
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ ที่ดิน	๘๕๘	ลดพื้นที่เวนคืนที่ดินตามการปรับลด ขนาดศูนย์ซ่อมบำรุง จากเดิม ๙๗ ไร่ เหลือ ๕๐ ไร่	-
- งานระบบราง	๒๖๒	ปรับราคาให้เป็นปัจจุบัน (ปรากฏว่า ราคาวัสดุลดลง)	-
รวม	๒,๓๘๕		

ทั้งนี้ เมื่อมีการปรับลดขนาดศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ที่วงแหวนกาญจนาภิเษก การซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าทั้งหมดต้องดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (สายสีม่วงเหนือ) เท่านั้น แม้จะมีข้อดีในด้านการประหยัดงบประมาณการลงทุนค่าก่อสร้างลงได้ แต่มีประเด็นที่ต้องพิจารณาในเชิงนโยบายการเดินรถไฟฟ้าในกรณีหากเอกชนผู้เดินรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้เป็นคนละครายกับเอกชนผู้เดินรถไฟฟ้าสายสีม่วงเหนือ จะต้องมีการให้สิทธิ์เอกชนเดินรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้สามารถนำรถไฟฟ้าเข้าใช้ศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่ร่วมกันได้ รวมทั้งงาน

ระบบอื่นๆ ที่มีความจำเป็นเช่น ระบบอาณัติสัญญาณ เป็นต้น ของสายสีม่วงเหนือและสายสีม่วงใต้จะต้องสอดคล้องใช้ร่วมกันได้ด้วย อย่างไรก็ตามเนื่องจากรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและเดินรถไฟฟ้าสายสีม่วงเหนือเป็นรูปแบบ PPP Gross Cost ซึ่งโครงสร้างทางวิ่ง สถานี และศูนย์ซ่อมบำรุง เป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟม. จึงคาดว่าจะสามารถตกลงเพื่อให้เอกชนผู้เดินรถคนละรายสามารถใช้ศูนย์ซ่อมบำรุงร่วมกันได้

๔.๗ การปรับปรุงวัสดุตามหลักประหยัดและการใช้วัสดุภายในประเทศ

รฟม. และที่ปรึกษา ได้พิจารณาปรับลดงานและเปลี่ยนแปลงวัสดุในส่วนที่ไม่กระทบต่อความปลอดภัยและการออกแบบลักษณะ Universal Design ตามหลักความประหยัดและการใช้วัสดุภายในประเทศ ตามแนวทางของการปรับปรุงงานและวัสดุของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันออกฯ สรุปได้ ดังนี้

รายการ	กรอบวงเงินที่ปรับลด (ล้านบาท)	รายละเอียด	ผลกระทบ
- ฝ้าเพดาน (หลังคา) (สถานียกระดับ)	๑๔๑	ยกเลิกการใช้ฝ้า (ใต้หลังคาที่ขึ้น Platform) ทั้งหมด และเพิ่ม Louver บริเวณ Sky Light	จะเห็นท่อนร้อยสายไฟและอุปกรณ์อื่นๆ
- ผนังแกรนิต (สถานีใต้ดิน)	๑๗๑	เปลี่ยนจากแกรนิตเป็น กระเบื้อง Homogeneous	อายุการใช้งานลดลง แตกหักเสียหายง่าย แต่เนื่องจากเป็นผนังจะมีโอกาสเสียหายน้อยกว่าพื้น
รวม	๓๑๒		

๔.๘ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ

การปรับปรุงตามข้อ ๔.๖ และ ๔.๗ ที่ได้ผนวกรวมผลจากการปรับค่างานและราคาวัสดุให้เป็นราคาปัจจุบันไว้ด้วยแล้ว มีผลทำให้กรอบวงเงินลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ เปลี่ยนแปลงจากกรอบวงเงินลงทุนโครงการเดิม ๑๐๓,๙๔๙ ล้านบาท โดยลดลง ๒,๘๓๗ ล้านบาท คงเหลือกรอบวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๑๐๑,๑๑๒ ล้านบาท ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	กรอบวงเงิน มีนาคม ๒๕๕๘	เปลี่ยนแปลง	กรอบวงเงิน มีนาคม ๒๕๕๙
๑. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๑๖,๗๗๑	-๘๕๘	๑๕,๙๑๓
๒. ค่าสำรวจสิ่งขุดหรือทรัพย์สิน	๓๒	-	๓๒
๓. ค่าก่อสร้างงานโยธา	๗๒,๑๓๔	-๑,๘๓๗	๗๐,๒๙๕
๔. ค่าสิ่งก่อสร้างทดแทนหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง	๑,๓๓๕	-	๑,๓๓๕
๕. ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง	๒,๙๓๙	-๗๔	๒,๘๖๕
๖. Provisional Sum ของงานโยธา	๑๐,๗๓๘	-๖๖	๑๐,๖๗๒
รวมทั้งสิ้น	๑๐๓,๙๔๙	-๒,๘๓๗	๑๐๑,๑๑๒

/หมายเหตุ...

หมายเหตุ

๑. ค่างานโยธา ค่าที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง และค่า Provisional Sum ของงานโยธาโครงการ รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ไว้ แล้ว
๒. ค่า Provisional Sum ของงานโยธาโครงการ และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง ปรับลดลงตามสัดส่วนการปรับลดของมูลค่างานโยธา
๓. ค่า Provisional sum ของงานโยธา ประกอบด้วย Contingency ร้อยละ ๕ รวมกับค่าเงินเพื่อระหว่างการก่อสร้าง (Price Escalation) คิดเป็นร้อยละ ๒.๕ ต่อปี

นอกจากนี้ เพื่อให้รูปแบบการนำเสนอกรอบวงเงินลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ เป็นไปในรูปแบบเดียวกับการนำเสนอโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๙ แล้ว รฟม. จึงได้ปรับย้ายรายการของกรอบวงเงินลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ โดยนำค่าปรับราคาระหว่างการก่อสร้าง (Price Escalation) จำนวน ๗,๐๙๐ ล้านบาท จากรูปแบบเดิมที่ผนวกไว้กับค่า Provisional Sum ไปผนวกรวมเข้ากับค่าก่อสร้างงานโยธา ตามรูปแบบของกรอบวงเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันออก เป็นดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	กรอบวงเงิน มีนาคม ๒๕๕๙ (รูปแบบเดิม)	ปรับกลุ่มใหม่	กรอบวงเงิน มีนาคม ๒๕๕๙ (รูปแบบตามสายสีส้ม)
๑. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๑๕,๙๑๓	-	๑๕,๙๑๓
๒. ค่าสำรวจรังวัดหาริมทรัพย์	๓๒	-	๓๒
๓. ค่าก่อสร้างงานโยธา	๗๐,๒๙๕	+๗,๐๙๐	๗๗,๓๘๕
๔. ค่าสิ่งก่อสร้างทดแทนหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง	๑,๓๓๕	-	๑,๓๓๕
๕. ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง	๒,๘๖๕	-	๒,๘๖๕
๖. Provisional Sum ของงานโยธา	๑๐,๖๗๒	-๗,๐๙๐	๓,๕๘๒
รวมทั้งสิ้น	๑๐๑,๑๑๒	-	๑๐๑,๑๑๒

หมายเหตุ

๑. ค่างานโยธา ค่าที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง ค่างานโยธา และค่า Provisional Sum ของงานโยธาโครงการ รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ไว้แล้ว
๒. ค่างานโยธารวมค่าเงินเพื่อระหว่างการก่อสร้างร้อยละ ๒.๕ ต่อปี
๓. ค่า Provisional Sum ของงานโยธาโครงการ และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง ปรับลดลงตามสัดส่วนการปรับลดของมูลค่างานโยธา
๔. ค่า Provisional sum งานโยธา ประมาณการร้อยละ ๕ ของมูลค่างานโยธา ไม่รวมเงินเพื่อระหว่างการก่อสร้าง

ทั้งนี้ หลังจากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการแล้ว รฟม. จะต้องดำเนินการกำหนดราคากลางงานก่อสร้างตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ไว้ไม่เกิน ๓๐ วันก่อนเริ่มดำเนินการประกวดราคาจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยในการจัดทำราคากลางงานก่อสร้าง รฟม. จะดำเนินการตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างของทางราชการ ซึ่งจะไม่มีรายการค่าเงินเพื่อระหว่างการก่อสร้างปรากฏในรายการราคากลางงานก่อสร้างแต่อย่างใด

/๔.๙ มติ...

๔.๙ มติคณะกรรมการ รพม.

คณะกรรมการ รพม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๙ สรุปว่า เห็นชอบให้ รพม. เสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ในกรอบวงเงินรวมตามผลการศึกษาจำนวน ๑๐๑,๑๑๒ ล้านบาท โดยให้ รพม. ดำเนินการประกวดราคางานก่อสร้างงานโยธาโครงการฯ ได้ แต่จะลงนามสัญญาจ้างผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาฯ ได้เมื่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.ว.ล.) ได้รับทราบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ) แล้ว และได้มีมติรับทราบแผนการดำเนินงานฉบับปรับปรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงได้ เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๐ แล้ว

๔.๑๐ หลักการออกแบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้

เป็นหลักการเดียวกันกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติแล้ว ดังนี้

๑) การลงทุนมีความเหมาะสมและประหยัด

การออกแบบโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ รวมทั้งโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ของ รพม. ได้มีการออกแบบเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารไว้อีก ๓๐ ปี ซึ่งเป็นหลักการทั่วไปในการออกแบบโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และเนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมาก ต้องการความคงทนถาวร และต้องการความปลอดภัยสูงสุดในกรณีฉุกเฉิน เช่น กรณีการเกิดอัคคีภัยหรือการก่อการร้าย เป็นต้น รวมทั้งยังต้องรองรับผู้ใช้บริการได้ทุกกลุ่ม ดังนั้นในการออกแบบโครงการ รพม. จึงดำเนินการภายใต้หลักเกณฑ์ต่างๆ ดังนี้

๑.๑) หลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย รพม. ได้ใช้มาตรฐานการออกแบบเพื่อป้องกัน อัคคีภัย ของ National Fire Protection Association (NFPA) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่มีความปลอดภัยสำหรับประชาชนผู้ใช้บริการและมีความทันสมัยในปัจจุบัน โดยมาตรฐานดังกล่าวมีผลต่อการกำหนดขนาดและพื้นที่ในส่วนต่างๆ ของสถานี อาคารทางขึ้น-ลง และปล่องระบายอากาศ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัยในการอพยพในกรณีฉุกเฉิน รวมถึงมีพื้นที่สำหรับติดตั้งอุปกรณ์เพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ อย่างครบถ้วน ตลอดจนการเลือกใช้ชนิดและประเภทวัสดุที่ไม่ติดไฟง่ายและไม่ก่อให้เกิดควันพิษหากติดไฟอีกด้วย

๑.๒) ความคงทนและง่ายต่อการบำรุงรักษา เนื่องจากโครงสร้างของอาคารจะต้องมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน และมีการบำรุงรักษาน้อยเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อให้บริการอย่างต่อเนื่องไม่มีวันหยุด ดังนั้นการเลือกใช้วัสดุจึงจำเป็นต้องสะท้อนวัตถุประสงค์ดังกล่าว เช่น การใช้หินแกรนิตเป็นวัสดุปูพื้นเพื่อความแข็งแรง สามารถรองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการจำนวนมากๆ มีอายุการใช้งานที่ยาวนาน หรือการกำหนดให้ราวจับหรือราวกันตกเป็น สเตนเลสสตีล (Stainless Steel) เนื่องจากวัสดุดังกล่าวมีความแข็งแรงทนต่อรอยขีดข่วนจากการสัมผัสและไม่เป็นสนิม โดยไม่จำเป็นต้องทาสีเพิ่มระหว่างการใช้งาน จึงทำให้มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาที่น้อยกว่าวัสดุอื่น

๑.๓) การออกแบบเพื่อรองรับผู้ใช้งานทุกกลุ่ม โดยคำนึงถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการตามกฎหมาย และหลักการออกแบบสถาปัตยกรรมเพื่อทุกคนหรือ Universal Design เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นผู้สูงอายุ ผู้พิการ หรือคนปกติได้เข้าถึงและใช้บริการภายในสถานีได้อย่างสะดวกสบายและปราศจากอุปสรรค

๒) การใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตภายในประเทศเป็นหลัก

รฟม. ได้ออกแบบโครงการตามมาตรฐานสากล มุ่งเน้นให้คำนึงถึงการใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตภายในประเทศเป็นหลัก และส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ดังนั้นจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้วัสดุและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศเป็นลำดับแรก โดยงานก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ได้ออกแบบให้ใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตภายในประเทศมากกว่าร้อยละ ๙๐ ในงานโครงสร้างหรือองค์ประกอบหลักที่สำคัญต่างๆ เช่น คอนกรีต เหล็กเสริม และโครงสร้างเหล็กต่างๆ เป็นต้น รวมถึงวัสดุหลักในงานสถาปัตยกรรมด้วย เช่น วัสดุปูพื้น ผนัง ฝ้าเพดานและหลังคา เป็นต้น ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมและการผลิตภายในประเทศ

๔.๑๑ การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้

ในการออกแบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ได้ดำเนินการโดยมีแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ดังนี้ (๑) ออกแบบ ทางเข้า - ออกของสถานี ให้เชื่อมต่อกับอาคารและพื้นที่ข้างเคียงได้ (๒) จัดผังพื้นที่ในสถานีให้มีพื้นที่ว่างในชั้นโอนกประสงค์ (Multipurpose Level) และชั้นจำหน่ายตั๋ว (Concourse Level) สำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถไฟฟ้า ในลักษณะของพื้นที่ให้เช่า (๓) จัดเตรียมพื้นที่ว่างในบริเวณสถานีให้เอื้ออำนวยต่อการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ และโฆษณา

สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ รฟม. ใช้หลักการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ (Transit Oriented Development: TOD) เป็นแนวคิดหลัก ซึ่งหลักการ TOD มีแนวคิดการพัฒนาเมืองที่ให้ความสำคัญกับการใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นหลัก ในการเดินทาง โดยพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะให้มีการใช้ประโยชน์กันอย่างผสมผสาน เป็นศูนย์กลางที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม และเน้นการออกแบบให้เข้าถึงระบบขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ ในการนี้ รฟม. ได้ร่วมกับกลุ่มที่ปรึกษา BMTP ศึกษาการใช้พื้นที่ตามแนวสายทางโครงการฯ ที่น่าจะมีศักยภาพเบื้องต้นแล้ว พบว่า มีพื้นที่ ๒ แห่ง ที่เห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะพัฒนาให้เพิ่มการใช้ประโยชน์เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ ได้แก่ พื้นที่โรงเรียนสรรพาวุธทหารบก (ที่ดินราชพัสดุ) และพื้นที่โดยรอบลานจอดรถไฟฟ้าที่วงแหวนกาญจนาภิเษก อนึ่ง เนื่องจากที่ดินดังกล่าวไม่ได้เป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟม. ดังนั้น หากรัฐบาลมีดำริจะดำเนินนโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเป็นรูปธรรม รฟม. เห็นว่ามีแนวทางดำเนินการ ๓ แนวทาง ได้แก่

๔.๑๑.๑ ให้ รฟม. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มเติมประมาณ ๕๐ ไร่ จากพื้นที่จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเดิมที่จะก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและลานจอดรถไฟฟ้า ซึ่งแผนที่แนบท้ายร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนฯ ได้กำหนดพื้นที่ครอบคลุมไว้ทั้งหมดแล้ว โดยจะต้องปรับเพิ่มค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินอีก ๘๕๘ ล้านบาท และ รฟม. นำพื้นที่ดังกล่าวมาพัฒนาต่อไป

๔.๑๑.๒ ในกรณีที่ยังมีประเด็นข้อกฎหมายทำให้ รฟม. ไม่สามารถพัฒนาที่ดินที่ได้มาจากการเวนคืนได้ อาจเลือกให้ รฟม. เจรจาเพื่อซื้อที่ดินเพิ่มเติมประมาณ ๕๐ ไร่ และ รฟม. นำพื้นที่ดังกล่าวมาพัฒนาโดยอาจจะเป็นรูปแบบที่ รฟม. ลงทุนและบริหารจัดการเอง หรือรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน

๔.๑๑.๓ ให้กรมโยธาธิการและผังเมืองร่วมกับ รพม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการตามแนวทางการจัดรูปที่ดิน โดยเมื่อ รพม. ได้ส่วนแบ่งการปันส่วนที่ดินจากการจัดรูปที่ดินแล้วให้นำส่วนแบ่งที่ดินดังกล่าวมาพัฒนาต่อไป

๔.๑๒ ข้อกฎหมาย

๑) พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓

“มาตรา ๓๕ การใช้อสังหาริมทรัพย์เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้าโดยไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ ถ้ามิได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน ส่วนในกรณีที่มีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์และมิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ...”

“มาตรา ๗๔ ในกรณีที่ รพม. จะเสนอเรื่องใดๆ ไปยังคณะรัฐมนตรี ให้ รพม. นำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอไปยังคณะรัฐมนตรี”

“มาตรา ๗๕ รพม. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้

(๑) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในเส้นทางหนึ่งเส้นทางใด

(๒) ขยาย ปรับปรุง หรือดำเนินการใดๆ ซึ่งมีวงเงินเกินห้าร้อยล้านบาท

(๓) กู้ยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาท

.....”

๒) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๔๗ วรรค ๑

๓) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ ๙/ ๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๙ ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๙ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

...ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสี่ ของมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕

“ในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์ในการดำเนินโครงการหรือกิจการด้านการคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัย ในระหว่างที่รอผลการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่ง ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการ เพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไม่ได้”

๔) พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐

มาตรา ๕ และมาตรา ๖ และมาตรา ๑๓ วรรค ๑

/๕) พระ...

๕) พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาสิ่งหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน

พ.ศ. ๒๕๔๐ มาตรา ๘

๖) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๔ วรรค ๑

๗) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๕๗ มาตรา ๒๒

๘) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๔๗ วรรค ๑

๙) พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๕.

และมาตรา ๖ และมาตรา ๑๓ วรรค ๑

๑๐) พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาสิ่งหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน

พ.ศ. ๒๕๔๐ มาตรา ๘

๑๑) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๔ วรรค ๑

๑๒) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๕๗ มาตรา ๒๒

๕. ข้อพิจารณาของ รฟม.

รฟม. ได้พิจารณาผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) แล้ว เห็นควรเสนอแนวทางการดำเนินโครงการ ดังนี้

๕.๑ รูปแบบการดำเนินการก่อสร้างโครงการ

๑) การจัดหาผู้รับจ้างงานโยธา

เห็นควรให้ รฟม. ลงทุนงานโครงสร้างงานโยธา โดยดำเนินการประกวดราคา เพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา ดำเนินการออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design & Build) สำหรับช่วงใต้ดิน และก่อสร้างตามแบบรายละเอียด (Detailed Design) ที่ออกแบบไว้สำหรับช่วงยกระดับ ในรูปแบบการแข่งขันประกวดราคานานาชาติ (International Competitive Bidding หรือ ICB) เพื่อให้เกิดการแข่งขันกันอย่างกว้างขวาง และเพื่อให้การแข่งขันประกวดราคาสามารถได้ราคาและงานแต่ละรายการที่ดีที่สุด รฟม. จะพิจารณาแยกประกวดราคางานต่างๆ เป็นหลายสัญญาตามความเหมาะสมของงานและผู้เข้าประมูล

๒) การบริหารและการควบคุมงานก่อสร้างโครงการ

เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่มีความยุ่งยากซับซ้อน และต้องใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย รฟม. จึงจะจัดจ้างที่ปรึกษาโครงการต่างๆ เพื่อบริหารและควบคุมงาน

/ก่อสร้าง...

ก่อสร้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า เพื่อให้การดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด โดยมีค่าใช้จ่ายโครงการอยู่ภายในกรอบวงเงิน และมีคุณภาพงานก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด สำหรับในช่วงแรกนี้จะว่าจ้างเฉพาะงานบริหารและควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาก่อน ส่วนงานบริหารและควบคุมงานระบบรถไฟฟ้าจะว่าจ้างเพิ่มเติมหลังจากได้รับอนุมัติให้ดำเนินงานในส่วนงานระบบรถไฟฟ้าแล้ว

๓) รูปแบบการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถ

สำหรับงานระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถจะดำเนินการในรูปแบบการให้สัมปทานเอกชน ซึ่งที่ปรึกษาอยู่ระหว่างนำเสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้ รฟม. พิจารณา ซึ่ง รฟม. จะนำเสนอกระทรวงคมนาคม พิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๕.๒ แผนการใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการเบื้องต้น

การประมาณการเบื้องต้นแผนการใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการฯ เป็นรายปี สรุปดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	รวม
	ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	ปีที่ ๖	
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๒,๒๑๕.๖๗	๖,๒๒๔.๘๓	๗,๔๗๒.๕๐	-	-	-	๑๕,๙๑๓
ค่าสหกรณ์สหกรณ์ทรัพย์	๘	๒๔	-	-	-	-	๓๒
ค่าก่อสร้างงานโยธา	๙,๔๗๙.๖๖	๗,๙๓๑.๙๖	๑๒,๓๘๑.๖๐	๑๗,๐๒๔.๗๐	๑๕,๔๗๗	๑๕,๐๙๐.๐๘	๗๗,๓๘๕
ค่าสิ่งก่อสร้างทดแทน หน่วยงานที่ได้รับ ผลกระทบจากการ ก่อสร้าง	๕๓๕	๘๐๐	-	-	-	-	๑,๓๓๕
ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหาร และควบคุมการก่อสร้าง	๓๕๐.๙๖	๒๙๓.๖๖	๔๕๘.๔๐	๖๓๐.๓๐	๕๗๓.๐๐	๕๕๘.๖๘	๒,๘๖๕
ค่า Provisional Sum ของงานโยธา	๘๙.๕๕	๔๑๑.๙๓	๖๔๔.๗๖	๘๕๙.๖๘	๗๘๘.๐๔	๗๘๘.๐๔	๓,๕๘๒
รวม	๑๒,๖๗๘.๘๕	๑๕,๖๘๖.๓๘	๒๐,๙๕๗.๒๖	๑๘,๕๑๘.๖๘	๑๖,๘๓๘.๐๔	๑๖,๔๓๖.๘๐	๑๐๑,๑๑๒

/๕.๓ แผน...

๕.๓ แผนการดำเนินงานโครงการ

แผนดำเนินงานโครงการฯ ซึ่งเป็นแผนเร่งรัด สรุปกิจกรรมหลักๆ ได้ดังนี้

- ดำเนินการออก พรฎ. เวณคืนที่ดิน	: มกราคม- สิงหาคม ๒๕๖๐
- สำรวจอสังหาริมทรัพย์/จัดกรรมสิทธิ์/ส่งมอบพื้นที่	: กันยายน ๒๕๖๐ – ตุลาคม ๒๕๖๓
- จัดจ้างผู้รับจ้างงานโยธา	: มิถุนายน ๒๕๖๐ – สิงหาคม ๒๕๖๑
- ก่อสร้างโครงการและทดสอบงานระบบ	: กันยายน ๒๕๖๑ – เมษายน ๒๕๖๗
- เปิดบริการ	: พฤษภาคม ๒๕๖๗

หมายเหตุ – แผนการดำเนินงานฉบับปรับปรุงที่คณะกรรมการ รพม. ได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๐

๕.๔ การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามแนวสายทาง

เนื่องจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ และพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๕๐ จะต้องใช้เวลาดำเนินงานตามขั้นตอนให้ครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด และการเสนอตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน และพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จะต้องใช้เวลาดำเนินการต่อไปอีกระยะหนึ่ง ดังนั้น เพื่อให้ รพม. สามารถดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามขั้นตอนของกฎหมายได้ตามแผนงานก่อสร้าง และไม่มีปัญหาการส่งมอบพื้นที่ล่าช้า จึงจำเป็นต้องเสนอตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน และกำหนดเขตที่ดินบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในบริเวณที่จะดำเนินการ โดย รพม. ได้จัดเตรียมร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน และกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในท้องที่เขตบางซื่อ เขตดุสิต เขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ เขตธนบุรี เขตคลองสาน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ และเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร และในท้องที่อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ไว้เรียบร้อยแล้ว

๕.๕ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ

๑) รายงานการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการสายสีส้มระยะแรก ช่วงบางกะปิ - ราชบุรีบูรณะ ซึ่งมีบางส่วนเป็นเส้นทางที่ปรับเปลี่ยนมาเป็นโครงการนี้ ได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๕ ต่อมาเมื่อปรับเปลี่ยนมาเป็นรถไฟฟ้าสายสีม่วง กก.วล. ได้รับทราบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงสามเสน-ราชบุรีบูรณะ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ และมีมติเห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-สามเสน เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ อย่างไรก็ตาม การศึกษาและออกแบบ

โครงการฯ ในครั้งนี้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดจากการศึกษาเดิมที่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ข้างต้น ปัจจุบัน รพม. อยู่ระหว่างดำเนินการนำเสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และ กก.วล. ตามขั้นตอนต่อไป

๒) สำหรับแนวเส้นทางใหม่ ช่วงราชบุรีบูรณะ - วงแหวนกาญจนภิเษก ระยะทางประมาณ ๕ กิโลเมตร รพม. อยู่ระหว่างนำเสนอรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาเห็นชอบก่อนนำเสนอ กก.วล. ตามขั้นตอนต่อไป

๓) ในกรณีหากไม่สามารถเสนอความเห็นของ กก.วล. ต่อรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการฯ ดังกล่าว เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีได้ทันในวันที่ คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ นั้น รพม. เห็นควรเสนอให้ รพม. ดำเนินการประกวดราคางานก่อสร้างงานโยธาโครงการฯ ได้ แต่จะลงนามสัญญาจ้างผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาฯ ได้เมื่อ กก.วล. ได้รับทราบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการฯ) แล้ว ทั้งนี้ ให้ รพม. กำหนดให้เป็นเงื่อนไขในสัญญาที่ผู้รับเหมาต้องดำเนินการตามมติดังกล่าว หากไม่มีผลกระทบต่อวงเงินค่าก่อสร้างที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ แต่หากความเห็น ข้อเสนอแนะ หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอโดย กก.วล. มีผลทำให้ค่าก่อสร้างโครงการฯ สูงเกินกว่าค่าก่อสร้างโครงการฯ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้แล้ว ก็ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบให้ดำเนินการตามความเห็นของ กก.วล. ดังกล่าวต่อไป

๖. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๖.๑ ความจำเป็นของโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราชบุรีบูรณะ (วงแหวนกาญจนภิเษก) สอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราชบุรีบูรณะ ได้รับการบรรจุในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ดังกล่าวแล้ว รวมทั้งแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราชบุรีบูรณะ (วงแหวนกาญจนภิเษก) เป็นส่วนต่อขยายกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน ที่ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้ว จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นในการพิจารณาอนุมัติดำเนินงานโครงการ เพื่อผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและคมนาคมทางรางตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็นรูปธรรม และอำนวยความสะดวกการเดินทางของประชาชน รวมทั้งเชื่อมต่อบูรณาการโครงข่ายตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อไป

๖.๒ กรอบวงเงินลงทุน

กรอบวงเงินลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) จำนวน ๑๐๑,๑๑๒ ล้านบาท ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ รฟม. เมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๙ แล้ว โดยได้มีการปรับกรอบวงเงินให้มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและปรับลดกรอบวงเงินให้เหมาะสม โดยมีรายละเอียดการปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	กรอบวงเงินที่เสนอ ครม.		เปลี่ยนแปลง
	เสนอครั้งที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๘	เสนอครั้งนี้ สิงหาคม ๒๕๕๙	
๑. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๑๖,๗๗๑	๑๕,๙๑๓	-๘๕๘
๒. ค่าสำรวจก่อสร้างทรัพย์สิน	๓๒	๓๒	-
๓. ค่าก่อสร้างงานโยธา	๗๒,๑๓๔	๗๗,๓๘๕	+๕,๒๕๑
๔. ค่าสิ่งก่อสร้างทดแทนหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง	๑,๓๓๕	๑,๓๓๕	-
๕. ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง	๒,๙๓๙	๒,๘๖๕	-๗๔
๖. Provisional Sum ของงานโยธา	๑๐,๗๓๘	๓,๕๘๒	-๗,๐๙๐
รวมทั้งสิ้น	๑๐๓,๙๕๙	๑๐๑,๑๑๒	-๒,๘๔๗

หมายเหตุ

๑. ค่างานโยธา ค่าที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง ค่างานโยธา และค่า Provisional Sum ของงานโยธาโครงการรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ไว้แล้ว
๒. ค่างานโยธารวมค่าเงินเพื่อระหว่างการก่อสร้างร้อยละ ๒.๕ ต่อปี
๓. ค่า Provisional Sum ของงานโยธาโครงการ และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง ปรับลดลงตามสัดส่วนการปรับลดของมูลค่างานโยธา
๔. ค่า Provisional sum งานโยธา ประมาณการร้อยละ ๕ ของมูลค่างานโยธา ไม่รวมเงินเพื่อระหว่างการก่อสร้าง
๕. ค่าก่อสร้างงานโยธาเพิ่มขึ้น ๕,๒๕๑ ล้านบาท เนื่องจาก รฟม. เสนอย้ายค่าเงินเพื่อระหว่างการก่อสร้างร้อยละ ๒.๕ ต่อปี จำนวน ๗,๐๙๐ ล้านบาท มาเป็นค่าก่อสร้างงานโยธา โดยมีค่าใช้จ่ายลดลง ๑,๘๔๓ ล้านบาท (๗,๐๙๐-๑,๘๔๓ = ๕,๒๕๑ ล้านบาท)

๖.๓ รูปแบบการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถ

การขออนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) มีเหตุผลความจำเป็นที่สมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการไปก่อนเพื่อประกวดราคาโครงการได้ตามแผนงาน โดยในส่วนของพิจารณาเลือกรูปแบบการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถนั้น เห็นควรให้ รฟม. เปรียบเทียบเสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อให้สอดคล้องกับการก่อสร้างงานโยธา และเปิดให้บริการได้ตามแผนดำเนินงานต่อไป

/๖.๔ แหล่ง...

๖.๔ แหล่งเงินดำเนินโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ได้รับการบรรจุเป็นโครงการหนึ่งตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ดังนั้น ในการจัดหาแหล่งเงินลงทุนดำเนินโครงการ กระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณจะพิจารณาจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมในการดำเนินการต่อไป

๖.๕ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานขอการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ)

รฟม. อยู่ระหว่างนำเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-สามเสน-ราษฎร์บูรณะ เพื่อเสนอคณะอนุกรรมการกลั่นกรองและพิจารณาแผนการดำเนินงานในกรุงรัตนโกสินทร์ และอยู่ระหว่างเสนอรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ช่วงราษฎร์บูรณะ-วงแหวนกาญจนาภิเษก เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และ กก.วล.จึงเห็นควรให้ รฟม. เร่งนำเสนอตามขั้นตอน เพื่อสอดคล้องกับแผนการดำเนินโครงการที่ รฟม. จะเสนอคณะรัฐมนตรี

๖.๖ ความเหมาะสมของขนาดศูนย์ซ่อมบำรุงและลานจอดรถไฟฟ้าของสายสีม่วงใต้ และการใช้ประโยชน์ร่วมกับโครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วงเหนือ

รฟม. ได้เสนอว่าศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่มีศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับงานซ่อมบำรุงหลักขบวนรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงตลอดสายได้ อย่างไรก็ตามลานจอดรถไฟฟ้า (Stabling Yard) ที่คลองบางไผ่ไม่เพียงพอที่จะรองรับขบวนรถไฟฟ้าตลอดสายได้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดเตรียมลานจอดรถไฟฟ้าเพิ่มเติมสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ที่ปลายทางบริเวณวงแหวนกาญจนาภิเษก ให้เพียงพอและสอดคล้องกับตารางการเดินรถไฟฟ้า ดังนั้น รฟม. และที่ปรึกษาฯ จึงได้ปรับลดขนาดของศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณวงแหวนกาญจนาภิเษกจากเดิม ให้เป็นลานจอดรถไฟฟ้าและโรงซ่อมบำรุงเบา (Light Maintenance Workshop) เท่าที่จำเป็นสำหรับรองรับการซ่อมบำรุงประจำวันเท่านั้น ซึ่งการปรับลดดังกล่าวส่งผลให้ค่าก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณวงแหวนกาญจนาภิเษกลดลง รวมทั้งส่งผลให้พื้นที่ที่จะต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินลดลงจากเดิม ๙๗ ไร่ เหลือเพียง ๕๐ ไร่ จึงมีผลให้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินลดลง และเป็นการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายรัฐบาลและนายกรัฐมนตรี เรื่องการใช้ประโยชน์ศูนย์ซ่อมบำรุงร่วมกันสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายเดียวกัน

๖.๗ การพิจารณารูปแบบการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า เมื่อปรับลดขนาดศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ที่วงแหวนกาญจนาภิเษกลง ทำให้การซ่อมบำรุงหลักทั้งหมดต้องดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่ของโครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วงเหนือเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนงานระบบและเดินรถไฟฟ้าสายสีม่วงเหนือ เป็นรูปแบบ PPP Gross Cost ซึ่งโครงสร้างทางวิง สถานี

และศูนย์ซ่อมบำรุง เป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟม. (รูปแบบ Built - Transfer - Operate (BTO)) ในกรณีหากเอกชน ผู้เดินรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้เป็นคนละรายกับเอกชนผู้เดินรถไฟฟ้าสายสีม่วงเหนือ ตามสัญญาสัมปทานสายสีม่วงเหนือ จึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาให้ผู้เดินรถไฟฟ้าสายสีม่วงเหนืออนุญาตให้เอกชนเดินรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้นำรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้เข้าใช้ศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่ร่วมกันได้ โดยจะต้องมีการเจรจาข้อสรุปในประเด็นค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่ให้รองรับการซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายในการให้บริการซ่อมบำรุง รวมทั้งระเบียบปฏิบัติในการเดินรถร่วมกัน ส่วนงานระบบอื่นๆ เช่น ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการสื่อสาร เป็นต้น ในทางเทคนิคสามารถดำเนินการให้งานระบบต่างๆ ดังกล่าวของสายสีม่วงใต้และสายสีม่วงเหนือสอดคล้องและใช้ร่วมกันได้

๗. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องสำหรับการพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการและงบประมาณ โดยมีหนังสือถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง และ สศช. และขอให้ส่งความเห็นกลับมายังกระทรวงคมนาคมโดยตรง ภายใน ๒ สัปดาห์ ตามกรอบระยะเวลาที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ซึ่ง กระทรวงการคลัง และ สศช. ได้เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔-๕

๘. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เห็นสมควรนำเสนอเรื่องตามข้อเสนอ รฟม. เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ในกรอบวงเงินรวม ๑๐๑,๑๑๒ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย ค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวน ๑๕,๙๔๕ ล้านบาท ค่างานก่อสร้างงานโยธาจำนวน ๗๗,๓๘๕ ล้านบาท ค่าสิ่งก่อสร้างทดแทนหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ จำนวน ๑,๓๓๕ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาจำนวน ๒,๘๖๕ ล้านบาท และค่า Provisional Sum ของงานโยธาจำนวน ๓,๕๘๒ ล้านบาท โดยแต่ละรายการจะแบ่งเป็นหลายสัญญาตามความเหมาะสมทางเทคนิค โดยให้ รฟม. ดำเนินการประกวดราคางานก่อสร้างงานโยธาโครงการฯ ได้ แต่จะลงนามสัญญาจ้างผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาฯ ได้เมื่อ กก.วล. ได้รับทราบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการฯ) แล้ว ทั้งนี้ ให้ รฟม. กำหนดให้เป็นเงื่อนไขในสัญญาที่ผู้รับเหมาต้องดำเนินการตามมติดังกล่าว หากไม่มีผลกระทบต่อวงเงินค่าก่อสร้างที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ แต่หากความเห็นข้อเสนอแนะ หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอ โดย กก.วล. มีผลทำให้ค่าก่อสร้างโครงการฯ สูงเกินกว่าค่าก่อสร้างโครงการฯ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้แล้ว ก็ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบให้ดำเนินการตามความเห็นของ กก.วล. ดังกล่าวต่อไป

๘.๒ อนุมัติแหล่งเงินดำเนินโครงการ ดังนี้

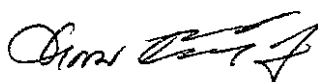
๘.๒.๑ ให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณ สำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่าสำรวจรังวัดสิทธิในครอบงวนเงินจำนวน ๑๕,๙๔๕ ล้านบาท ตามความจำเป็นและเหมาะสม ตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง

๘.๒.๒ ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม โดยวิธีการให้กู้เงินต่อ หรือค้ำประกันเงินกู้ ภายใต้กรอบวงเงิน ค่างานก่อสร้างงานโยธา ค่าก่อสร้างทดแทนหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบ จากการก่อสร้างโครงการฯ ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง และค่า Provisional Sum ของงานโยธา ในกรอบวงเงินรวม ๘๕,๑๖๗ ล้านบาท รวมทั้งเห็นชอบให้ รฟม. กู้เงินในกรอบวงเงินสำหรับในแต่ละกรณี ตามพระราชบัญญัติ รฟม. พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๗๕ (๓) โดยให้ รฟม. ทายอดกู้เงินดังกล่าวเป็นงวดๆ ตามความเหมาะสมและความจำเป็น

๘.๒.๓ ให้สำนักงานงบประมาณพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณประจำปีให้เป็นรายได้ แก่ รฟม. ให้เพียงพอเพื่อการดำเนินการ การบริหารงาน การลงทุน ค่าใช้จ่ายต่างๆ และการชำระหนี้แก่แหล่งเงินกู้ ทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย ค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง และเงินชดเชยสาธารณะของโครงการฯ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟม. ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๗

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๙๓