

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๔/๒,



กวก. ๒๖
วันที่ ๑๗ ธ.ค. ๖๒
เวลา ๑๖.๐๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส30332
รับที่ : ๘935/62
วันที่ : 17 ม.ค. 62 เวลา : 16:04

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๗ มกราคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๔๖๖๓๓ ลงวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๕๙

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๖๓๒/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๐

๓. รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ที่ นร ๐๗๒๐/๑๕๗๖๙ ลงวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๒๐๔๖๐ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๗๓๒๕ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑

๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคม (คค.) จะเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้ (๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงิน มีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท และ (๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุน ซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการ คค. ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๗ ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาและออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (รังสิต- สถานีชุมทางบ้านภาชี มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา ตลิ่งชัน-นครปฐม และมหาชัย-ปากท่อ) ตามแผนผังของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ๔ สาย และเส้นทางรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๒ คณะรัฐมนตรี ...

๑.๑.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ อนุมัติโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน ซึ่ง รฟท. ได้ดำเนินการประกวดราคา ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และดำเนินการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จ

๑.๑.๓ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๔ รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ โดยเร่งรัดผลักดันขับเคลื่อนโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา อยู่ในกลุ่มโครงการที่เสนอคณะรัฐมนตรีหรือคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐพิจารณา ทั้งนี้ ในส่วนการดำเนินการแต่ละโครงการให้ คค. นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

๑.๒.๑ สนข. ได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนโครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางการรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม ๖ เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๔๔

๑.๒.๒ สนข. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (รังสิต-สถานีชุมทางบ้านภาชี มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา ตลิ่งชัน-นครปฐม และมหาชัย-ปากท่อ) แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๕๐

๑.๒.๓ รฟท. ได้ศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกรวยในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน รวมส่วนต่อขยายจากสถานีตลิ่งชันถึงสถานีศาลายา โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ต่อมา รฟท. ได้เพิ่มเติมขอบเขตงานดังกล่าวให้ครอบคลุมถึงการพัฒนาเส้นทางรถไฟ สายศิริราช-ศาลายา และดำเนินงานแล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๕๔

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ได้รับการบรรจุเป็นโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๔ โดย รฟท. ได้ปรับแผนการดำเนินโครงการ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๕ ปัจจุบัน รฟท. ก่อสร้างช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชันแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ที่มีแผนเปิดให้บริการเดินรถ ช่วงรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการส่วนต่อขยายสายสีแดงมีความต่อเนื่อง และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมืองของ รฟท. จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อผลักดันการพัฒนาโครงการดังกล่าวให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ การดำเนินโครงการได้มีการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม รวมทั้งออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา รวมถึงการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อีกทั้ง คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เห็นชอบให้รายงาน คค. เพื่อเสนอ คณะรัฐมนตรีขออนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการฯ ด้วยแล้ว ดังนั้น การดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี จึงมีความพร้อมและจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและคมนาคมทางรางตามนโยบายของรัฐบาล โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

รฟท. มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี เนื่องจากส่วนต่อขยายโครงข่ายจากโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เพื่อรองรับและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน นักศึกษาจากสถาบันที่อยู่ในอำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐมในการเข้าสู่กรุงเทพมหานคร เป็นการเชื่อมต่อการเดินทางจากชานเมืองลดระยะเวลา ในการเดินทาง และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท. ได้อย่างเหมาะสมสูงสุด และมีประสิทธิภาพ ช่วยแบ่งเบาภาระการจราจรทางถนนในการรับส่งประชาชนที่มาจากชานเมืองได้มากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ยังมีการก่อสร้างสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีสะพานพระราม ๖ และสถานีบางกรวย-กฟผ. จะช่วยอำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณรอยต่อของกรุงเทพ กับนนทบุรี และชาวจังหวัดนนทบุรี นักเรียน นิสิต นักศึกษาจากสถาบันต่างๆ ที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียง สามารถเข้าถึงระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) และเชื่อมต่อระบบรถประจำทางและเรือด่วนซึ่งมีท่าเรือ ให้บริการอยู่บริเวณใต้สะพานพระราม ๗ และจะส่งผลให้การบริการด้านการขนส่งสาธารณะเกิดประโยชน์ แก่ประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ และสถานีบ้านฉิมพลี บริเวณต่อเนื่องจากสถานีตลิ่งชัน โดยมีหมู่บ้านจัดสรร กระจายตัวอยู่ตามแนวถนนสวนผักและถนนพุทธมณฑลสาย ๑ และยังเป็นที่ตั้งของศาลจังหวัดตลิ่งชันที่กำลังขยายพื้นที่เพิ่มเติม ทำให้ในอนาคตคาดว่าจะมีจำนวนพนักงานและผู้มาติดต่องานเพิ่มมากขึ้น ซึ่งรวมถึงกิจการในภาคการค้าและบริการที่จะเกิดขึ้นเพื่อมารองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นด้วย จึงมีความจำเป็นต้องเร่งดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี

๔. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

รฟท. มีหนังสือที่ รฟ๑/๖๓๒/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๐ เสนอ คค. เพื่อพิจารณา นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐-๒๕๖๔) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และให้รัฐบาลรับภาระ ค่าใช้จ่าย ...

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานประมาณ (สปป.) จัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือ กระทรวงการคลัง (กค.) จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) ปราบกฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดย รฟท. ได้ปรับแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายให้สอดคล้องกับสถานะปัจจุบัน มีรายละเอียดการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการฯ สรุปได้ ดังนี้

๔.๑ ผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการ

๔.๑.๑ ลักษณะของโครงการ

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา เป็นส่วนต่อขยายจากโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชันออกไปจนถึงอำเภอศาลายา ระยะทางรวม ๑๔.๘ กิโลเมตร โดยแยกเป็นโครงสร้างทางวิ่งระดับดิน (At Grade) ระยะทาง ๘.๕ กิโลเมตร และโครงสร้างทางยกระดับ (Elevated) ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร รองรับรถไฟฟ้าขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร (Meter Gauge) จำนวน ๒ ทางวิ่ง มีสถานีประกอบด้วย ๖ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. สถานีบ้านฉิมพลี สถานีกาญจนาภิเษก สถานีศาลาธรรมสพน์ และสถานีศาลายา

๔.๑.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร โดยจะมีปริมาณผู้โดยสารใช้บริการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ประมาณ ๔๗,๕๗๐ คน-เที่ยวการเดินทางต่อวัน ในปี ๒๕๖๔ และเพิ่มเป็น ๑๐๔,๕๗๐ คน-เที่ยวการเดินทางต่อวัน ในปี ๒๕๘๔

๔.๑.๓ อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)

ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ	
ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจ	ผลการวิเคราะห์
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	๓๔.๗๕%
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	๓๕,๑๙๐ ล้านบาท
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน(B/C)	๔.๔๙

๓.๑.๔ อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)

ผลตอบแทนทางการเงิน	
ดัชนีทางการเงิน	ผลการวิเคราะห์
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	๒๒.๘๓%
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	๖๐,๗๑๕ ล้านบาท
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)	๗.๒ ปี

๔.๑.๕ ความเหมาะสมทางด้านเทคนิค

๑) ระบบปฏิบัติการเดินรถสอดคล้องกับแผนการเดินรถในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และช่วงบางซื่อ-รังสิต ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าที่จ่ายเหนือหัว โดยใช้กำลังไฟฟ้าที่แรงดันไฟฟ้า AC ๒๕ kV เดินรถใน ๒ รูปแบบ ทั้งแบบรถด่วนและรถธรรมดา ความเร็วสูงสุดของรถไฟวิ่ง ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๒) ระบบราง ...

๒) ระบบราง ใช้ระบบรางขนาดความกว้าง ๑.๐๐ เมตร ใช้รางชนิด UIC ๖๐

๓) งานโครงสร้างทางวิ่งประกอบด้วย ๒ ส่วนหลัก ได้แก่ โครงสร้างทางวิ่งระดับดิน ระยะทาง ๘.๕ กิโลเมตร และโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร

๔) ระบบไฟฟ้าเครื่องกล ประกอบด้วยระบบอาณัติสัญญาณและควบคุมการเดินรถ ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบไฟฟ้ากำลัง และระบบอื่นๆ

๕) การวางแผนเส้นทางรถไฟ จะเชื่อมเส้นทางสายตะวันตก-สายตะวันออก ระหว่างสถานีศาลายาถึงสถานีตลิ่งชัน

๖) รูปแบบสถานีพระราม ๖ และสถานีบางกรวย-กฟผ. มีโถงโดยสารอยู่ที่ชั้น ๒ และชานชาลาอยู่ที่ชั้น ๓ สถานีบ้านฉิมพลี สถานีกาญจนาภิเษก และสถานีศาลาธรรมสพน์ มีโถงโดยสารอยู่ที่ชั้น ๒ และชานชาลาอยู่ที่ระดับดิน ส่วนสถานีศาลายา มีโถงโดยสารระดับดิน และชานชาลาอยู่ที่ชั้น ๒

๗) งานแก้ไขปัญหาคูตัดทางรถไฟและถนนเลียบทางรถไฟ มีการก่อสร้างถนนเลียบทางรถไฟขนาดสองช่องจราจรทั้งสองฝั่งของทางรถไฟต่อจากช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ไปสิ้นสุดบริเวณสถานีศาลายา ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับช่วงก่อนเข้าสถานีศาลายาเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางหลวงชนบทหมายเลข นร ๓๐๐๔

๔.๒ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๔.๒.๑ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

๑) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) มีมติเมื่อวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๕๙ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทนโครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทาง รฟท. สายบางซื่อ-พระราม ๖ เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี

๒) กก.วล. มีมติเมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ รับทราบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบทางด่วนทดแทนโครงการทางด่วนสายพญาไท- พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม ๖ เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ซึ่งเห็นชอบต่อการเพิ่มสถานีรถไฟ ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี

๔.๒.๒ ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา

๑) กก.วล. มีมติเมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ตลิ่งชัน-นครปฐม)

๒) กก.วล. มีมติเมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ซึ่งให้ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ส่วนต่อขยาย ช่วงศิริราช-ตลิ่งชัน และบ้านฉิมพลี-ศาลายา ของ รฟท.

๔.๓ แผนการดำเนินงานโครงการ

รฟท. ได้จัดทำแผนการดำเนินงานโครงการ โดยคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ประมาณเดือนมิถุนายน ๒๕๖๒ แล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ ซึ่งจะสามารถเปิดให้บริการประชาชนได้ในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๕ โดยมีรายละเอียดแผนการดำเนินงาน ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ						
		2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
1 พิจารณา EIA	24							
2 ขออนุมัติดำเนินการโครงการ	15							
3 ประกวดราคา	7							
4 งานก่อสร้างงานโยธา	36							
5 ติดตั้งงานระบบฯ	36							

๔.๔ การประเมินมูลค่าโครงการ

รฟท. ได้พิจารณาตรวจสอบและประเมินมูลค่าโครงการ โดยอ้างอิงจากประมาณการตามผลการศึกษาและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน มีมูลค่าโครงการเป็นจำนวนทั้งสิ้น ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย

- ค่าจ้างที่ปรึกษาประกวดราคา	๑๐.๐๐	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๒๗๑.๙๘	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)	๓๐.๑๙	ล้านบาท
- ค่างานโยธาและระบบราง	๗,๓๕๘.๖๕	ล้านบาท
- งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	๒,๕๓๑.๓๖	ล้านบาท
รวมทั้งสิ้น	๑๐,๒๐๒.๑๘	ล้านบาท

โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

ขั้นตอน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ			
		๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔
๑. ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐	-	-	-
๒. ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)	๓๐.๑๙	๔.๕๒	๙.๐๐	๙.๐๐	๗.๖๗
๓. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๒๗๑.๙๘	๔๐.๘๐	๘๑.๖๐	๘๑.๖๐	๖๗.๙๘
๔. สัญญาที่ ๑ งานโยธาและระบบราง	๗,๓๕๘.๖๕	๘๙๒.๔๑	๑,๖๒๑.๔๑	๓,๐๑๙.๑๔	๑,๘๒๕.๖๙
๕. สัญญาที่ ๒ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	๒,๕๓๑.๓๖	๒๙๑.๑๐	๔๑๗.๕๗	๑,๑๓๘.๙๒	๖๘๓.๗๗
รวม	๑๐,๒๐๒.๑๘	๑,๒๓๔.๘๓	๒,๑๒๙.๕๘	๔,๒๕๘.๖๖	๒,๕๘๕.๑๑

สำหรับวงเงินลงทุนเห็นสมควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สงป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศ ให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

๔.๕ รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ รพท. ได้จัดทำแผนบริหารจัดการโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับเสนอมาพร้อมกับการขออนุมัติโครงการแล้ว ดังนี้

๑) แผนบริหารโครงการ ได้พิจารณาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย โดยมีแผนการดำเนินงานตามข้อ ๓.๓

๒) ประมาณการรายจ่าย และแหล่งเงินที่ใช้ตลอดโครงการ โดยค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มาให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น และให้ สงป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม

๓) ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการนี้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และแผนการพัฒนาต่าง ๆ ของรัฐบาลที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบรางเพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๔.๖ มติคณะกรรมการ รพท.

คณะกรรมการ รพท. ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ มีมติเห็นชอบให้ รพท. รายงาน คค. เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ ดังนี้

๑) อนุมัติให้ รพท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ในกรอบวงเงิน ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๒) ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สงป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการ รายละเอียดตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินที่เสนอมา ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการ โดยใช้เงินกู้เห็นควรอนุญาตให้ รพท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) ต่อไป

๔.๗ ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

๑) พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓

“มาตรา ๓๙ รพท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้

(๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

(๕) ลงทุนหรือร่วมทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท”

๒) พระราชกฤษฎีกา ...

๒) พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

“มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้อง
เสนอคณะรัฐมนตรี

.....

(๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การ
มหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนด
ในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว”

๓) พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐
และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๔) พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๕) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒)
พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๔๙ วรรคแรก “ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้อง
จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ
ของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจาก
คณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการ
หรือการดำเนินการนั้น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความ
เหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการและเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติใหม่ความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการประกอบการพิจารณาด้วย”

วรรคสี่ “ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงาน
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่งเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการด้านการคมนาคม
ขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัยที่มีความจำเป็นเร่งด่วน
เพื่อประโยชน์สาธารณะในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงาน
ของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา
อนุมัติให้ดำเนินการกระบวนกรหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้
แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้”

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คค. มีหนังสือถึง กค. สงป. และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(สศช.) เพื่อขอทราบความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
เรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม
๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ของ รฟท. โดยมีหน่วยงาน
แจ้งความเห็นและข้อสังเกตประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๕.๑ ความเห็น ...

๕.๑ ความเห็นของ สบป.

สบป. มีหนังสือ ที่ นร ๐๗๒๐/๑๕๗๖๙ ลงวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีว่า หากโครงการดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว ก็เห็นสมควรที่ คค. จะนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ คค. โดย รพท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ในกรอบวงเงิน ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗) โดยมีความเห็นเรื่องแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ในโครงการ และมีข้อสังเกตเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

๕.๒ ความเห็นของ กค.

กค. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๒๐๔๖๐ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีว่า เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการให้ รพท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ในกรอบวงเงิน ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗) โดยให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาถึงความเหมาะสมของโครงการและแผนการดำเนินงาน รวมทั้งให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินลงทุนในอันดับแรกก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี และมีความเห็นถึงแนวทางการรับภาระการลงทุนและการจัดหาแหล่งเงินทุน การกำกับดูแลการก่อสร้างให้ได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ การลดอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้าง และการจัดทำแผนพัฒนาและเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งสาธารณะควบคู่กับการพัฒนาโครงการ

๕.๓ ความเห็นของ สศช.

สศช. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๗๓๒๕ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ แจ้งว่า คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รพท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ในกรอบวงเงิน ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี ตามที่ คค. เสนอ โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น พร้อมทั้งมอบหมายให้ กค. รับไปพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินจ้างที่ปรึกษาของโครงการ เพื่อให้กรอบวงเงินดังกล่าวอยู่บนหลักการของความประหยัดและความโปร่งใสตามหลักเกณฑ์การคำนวณอัตราค่าจ้างที่ปรึกษาตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๖

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔-๖

๖. ความเห็นของ คค.

คค. พิจารณาการขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ตามที่ รพท. เสนอแล้ว มีความเห็นประกอบการพิจารณา ดังนี้

๖.๑ ความจำเป็น ...

๖.๑ ความจำเป็นของโครงการ

รฟท. มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา เนื่องจากส่วนต่อขยายโครงข่ายจากโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เพื่อรองรับและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน นักศึกษาจากสถาบันการศึกษาที่อยู่ในอำเภอศาลายา จังหวัดนครปฐม ในการเข้าสู่กรุงเทพมหานครเป็นการเชื่อมต่อการเดินทางจากชานเมืองลดระยะเวลาในการเดินทาง และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท. นอกจากนี้ ยังมีการก่อสร้างสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีสะพานพระราม ๖ และสถานีบางกรวย-กฟผ. จะช่วยอำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณรอยต่อของกรุงเทพกับนนทบุรี และชาวจังหวัดนนทบุรี นักเรียน นิสิต นักศึกษาจากสถาบันต่างๆ ที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียง สามารถเข้าถึงระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง และเชื่อมต่อบริการรถประจำทางและเรือด่วนซึ่งมีท่าเรือให้บริการอยู่บริเวณใต้สะพานพระราม ๗ และจะส่งผลให้การบริการด้านการขนส่งสาธารณะเกิดประโยชน์แก่ประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ และสถานีบ้านฉิมพลี บริเวณต่อเนื่องจากสถานีตลิ่งชัน โดยมีหมู่บ้านจัดสรรกระจายตัวอยู่ตามแนวถนนสวนผักและถนนพุทธมณฑลสาย ๑ และยังเป็นที่ตั้งของศาลจังหวัดตลิ่งชันที่กำลังขยายพื้นที่เพิ่มเติม ทำให้ในอนาคตคาดว่าจะมีจำนวนพนักงานและผูมาติดต่องานเพิ่มมากขึ้น ซึ่งรวมถึงกิจการในภาคการค้าและบริการที่จะเกิดขึ้นเพื่อมารองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นด้วย

๖.๒ ความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล

โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ได้รับการบรรจุเป็นโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ โดย รฟท. ได้ปรับแผนการดำเนินโครงการ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๕

ปัจจุบัน รฟท. ก่อสร้างช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ที่มีแผนเปิดให้บริการเดินทาง ช่วงรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการส่วนต่อขยายสายสีแดงมีความต่อเนื่องและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบรถไฟชานเมืองของ รฟท. จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อผลักดันการพัฒนาโครงการดังกล่าวให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

๖.๓ ความพร้อมของโครงการ

โครงการฯ มีการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียด และการจัดทำเอกสารประกวดราคา การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามระเบียบของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีประเด็นความพร้อมในการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่สำคัญ ดังนี้

๑) การให้บริการ ...

๑) การให้บริการเดินรถ

โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา เป็นส่วนต่อขยายจากโครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๕๕ ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและจัดหาขบวนรถจำนวน ๑๓๐ ขบวน ที่ดำเนินการภายใต้สัญญาที่ ๓ ของโครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมีรูปแบบการเดินรถในลักษณะต่อเนื่อง (Through Operation) ซึ่งจากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและขบวนรถที่จัดซื้อสามารถรองรับการเดินรถจากรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน-ศาลายา ได้อย่างเพียงพอ

๒) การพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

กก.วล. มีมติเมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ รับทราบต่อรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนทดแทนโครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทาง รฟท. สายบางซื่อ-พระราม ๖ เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี ซึ่งเห็นชอบต่อการเพิ่มสถานีรถไฟ ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี และ กก.วล. มีมติเมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบตามความเห็นของ คชก. ในการประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ซึ่งให้ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ส่วนต่อขยาย ช่วงศิริราช-ตลิ่งชัน และบ้านฉิมพลี-ศาลายา ของ รฟท.

จึงถือได้ว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้รับความเห็นชอบครบถ้วนแล้ว กล่าวคือ รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๐

๓) การพิจารณาของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ในกรอบวงเงิน ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี ตามที่ คค. เสนอ โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น พร้อมทั้งมอบหมายให้ กก. รับไปพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินจ้างที่ปรึกษาของโครงการ เพื่อให้กรอบวงเงินดังกล่าวอยู่บนหลักการของความประหยัดและความโปร่งใสตามหลักเกณฑ์การคำนวณอัตราค่าจ้างที่ปรึกษาตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๖

๔) การพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

คนร. มีมติในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบให้ รฟท. เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) โดยจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อเดินรถและซ่อมบำรุง (Operation & Maintenance) ตามที่ คค. เสนอแผนบริหารจัดการและให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ของ รฟท. ตลอดทั้งสาย (ศาลายา-ตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต)

๕) การจัดทำ ...

๕) การจัดทำรายงานตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย มีมติในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เห็นชอบให้นำเสนอโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ในกรอบวงเงิน ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด โดย รฟท. ได้จัดทำแผนบริหารโครงการ ประมาณการรายจ่าย และแหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ทั้งนี้ คค. ขอให้ รฟท. ดำเนินการตามประกาศหรือคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่เกี่ยวข้อง และปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวกับการงบประมาณต่อไป

๖.๔ แนวทางการดำเนินโครงการ

สนช. ได้พิจารณาเสนอแนวทางให้ รฟท. ดำเนินโครงการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ดังนี้

๑) ให้ รฟท. ถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อความโปร่งใสในการดำเนินโครงการ ตรวจสอบได้ เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล รวมถึงหลักการและแนวทางของข้อตกลงคุณธรรม โดยสมควรที่จะนำเข้าสู่การเผยแพร่การประมาณราคากลาง ตามหลักโครงการความโปร่งใสในการก่อสร้างภาครัฐ (Construction Sector Transparency Initiative) หรือ CoST รวมทั้งการจัดทำราคากลางให้มีการทบทวนราคา Cost Estimation ให้เกิดความรอบคอบอีกครั้งหนึ่ง

๒) ให้ รฟท. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด และดำเนินการตามความเห็นของ กก.วล. ในการดูแลเรื่องความปลอดภัยในระหว่างดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

๓) ให้ รฟท. เตรียมความพร้อมในการให้บริการ จัดทำแผนการบริหารจัดการโครงการให้ชัดเจน และกำหนดตัวชี้วัดการบริหารจัดการโครงการที่มีประสิทธิภาพ ตามมติ คนร. ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ ที่เห็นชอบให้ รฟท. เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

คค. พิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณา ตามที่ รฟท. เสนอ ดังนี้

๗.๑ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ในกรอบวงเงิน ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๗.๒ ให้รัฐบาล ...

๗.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สบป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการ รายละเอียดตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินที่เสนอมา ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการโดยใช้เงินกู้เห็นควรอนุญาตให้ รพท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๕ มาตรา ๓๙ (๔) ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

James C. F.

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๖

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๕๓

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ tor_tong๔๒๕@yahoo.com

- [illegible]