

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๘๐๖.๔/๖



ก.ว. 11
วันที่ 7 ต.ค. 62
เวลา 11.00

ส.ล. 258
7 ต.ค. 62
11.05

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๔ มกราคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

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

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๖๕๖/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๐

๓. ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

๔. รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๕๐๗/๑๑๙๓๔ ลงวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๖. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๑๕๗๗๐ ลงวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๗. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๕/๗๓๒๕ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑

๘. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคม (คค.) จะเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้ (๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท และ (๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุน ซึ่งมีวงเงินเกินห้าล้านบาท ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการ คค. ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ อนุมัติในหลักการ ให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน ๕๙,๘๘๘ ล้านบาท รวมระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๕) และหากมีวงเงินงบประมาณเหลือ

จากการ ...

จากการประกวดราคาหรือการจัดทำราคากลาง อนุมัติให้ต่อขยาย ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง ๑๐ กิโลเมตร ภายใต้กรอบวงเงิน ๓,๘๘๖ ล้านบาท เป็นลำดับแรก และมอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแนวทางและแผนการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน เมืองมหาวิทยาลัยบริเวณรังสิต ให้สอดคล้องกับการดำเนินการต่อขยายระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต)

๑.๑.๒ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ รับทราบผลการประชุม คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ โดยมีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งกำหนดให้ โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต เป็นโครงการระยะเร่งรัด ตามมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งกำหนดแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๕๙

๑.๑.๓ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ อนุมัติการแก้ไข แบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑลสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ โดยมีค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ทั้ง ๓ สัญญา จำนวน ๘,๑๔๐ ล้านบาท แยกเป็นค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นของสัญญาที่ ๑ จำนวน ๔,๓๑๕ ล้านบาท สัญญาที่ ๒ จำนวน ๓,๓๕๒ ล้านบาท และสัญญาที่ ๓ จำนวน ๔๗๓ ล้านบาท และให้กระทรวงการคลัง ดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม จำนวน ๘,๑๔๐ ล้านบาท ให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างโครงการฯ ตามที่ คค. เสนอ โดยให้ คค. ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ โดยกำกับดูแล ให้การปรับเพิ่มกรอบวงเงินดังกล่าวมีความเหมาะสม โปร่งใส สอดคล้องกับรายละเอียดของงานที่เพิ่มขึ้น เพื่อกำหนดเป็นราคาค่าก่อสร้างที่จะใช้เป็นราคาเจรจาต่อรองกับคู่สัญญาในรายละเอียดของการแก้ไขเพิ่มเติม สัญญาก่อสร้าง รวมทั้งจัดส่งรายละเอียดให้กระทรวงการคลังเพื่อดำเนินการจัดหาแหล่งเงินในการดำเนิน โครงการฯ และรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

๑.๑.๔ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ รับทราบแผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ของประเทศ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และโครงการสำคัญที่ต้องการเร่งรัดผลักดันตามนโยบายรัฐบาล โดยโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ถูกจัดอยู่ในกลุ่มโครงการเริ่มประกวดราคาได้

๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

๑.๒.๑ สนข. จ้างที่ปรึกษาศึกษาและออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (รังสิต-สถานีชุมทาง บ้านภาชี มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา ดลิ่งชัน-นครปฐม และมหาชัย-ปากท่อ) งานแล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๕๐

๑.๒.๒ สนข. จ้างที่ปรึกษาศึกษาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าชานเมืองกับชุมชน มหาวิทยาลัยด้วยระบบขนส่งมวลชน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐

๑.๒.๓ รฟท. จ้างบริษัทที่ปรึกษาจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา ทบทวน ความเหมาะสมและแบบรายละเอียด ออกแบบสถานีมหาวิทยาลัยกรุงเทพ วิทยาเขตรังสิต และจัดทำรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเพิ่มเติม เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๕ แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๖

๑.๒.๔ รฟท. ...

๑.๒.๔ รฟท. จ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการทบทวนความเหมาะสมแบบรายละเอียด จัดทำเอกสารประกวดราคา ให้สอดคล้องกับการปรับแบบรายละเอียดโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ และจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการฯ โดยดำเนินการปรับแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๕๙

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของ รฟท. เป็นโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงการพื้นฐานของประเทศ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ โดย รฟท. ได้ปรับแผนการดำเนินโครงการคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ ซึ่งปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต ที่มีแผนเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการส่วนต่อขยายสายสีแดงมีความต่อเนื่อง และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมืองของ รฟท. จึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

ทั้งนี้ การดำเนินโครงการได้มีการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม รวมทั้งออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา รวมถึงการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อีกทั้ง คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เห็นชอบให้รายงาน คค. เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการฯ ด้วยแล้ว ดังนั้น การดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต จึงมีความพร้อมและจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและคมนาคมทางรางตามนโยบายของรัฐบาล โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

รฟท. มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายของระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต และเป็นโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำหน้าที่ขยายการให้บริการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ในทิศทางเหนือ-ใต้ เพื่อให้บริการเชื่อมต่อการเดินทางจากพื้นที่ปริมณฑลและพื้นที่เมืองบริวารเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพฯ ขึ้นในด้วยระบบรถไฟฟ้าชานเมือง และการเดินรถด้วยระบบรางเดียวกันจากเมืองในภูมิภาคด้วยรถไฟทางไกล เชื่อมต่อการเดินทางกับระบบรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกสบาย ยกระดับคุณภาพชีวิต ตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชน นอกจากนี้ โครงการดังกล่าวยังสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและเสริมสมรรถนะในการแข่งขันกับต่างประเทศ ช่วยให้เกิดการพัฒนาด้านอื่น ๆ ตามมาอย่างต่อเนื่องในระยะยาวอย่างยิ่งย่น ช่วยพัฒนาชุมชนใหม่ชานเมือง (City Sub-Centers) ตามแนวเส้นทาง เพื่อกระจายกิจกรรมจากบริเวณพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ออกสู่ชุมชนใหม่ในเขตพื้นที่ชานเมืองและปริมณฑลโดยรอบ รวมทั้งเป็นการเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนทางรางกับเมืองมหาวิทยาลัยบริเวณดังกล่าวด้วย จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อผลักดันการพัฒนาโครงการดังกล่าวให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

๔. สำคัญ ...

๔. สารสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

รฟท. มีหนังสือ ที่ รพ๑/๖๕๖/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๐ เสนอ คค. เพื่อพิจารณา นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในกรอบวงเงิน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐-๒๕๖๔) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย ในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณ (สงป.) จัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือกระทรวงการคลัง (กค.) จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานโครงการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการ โดยใช้เงินกู้เห็นควรอนุญาต ให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) รายละเอียด ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดย รฟท. ได้ปรับแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายให้สอดคล้องกับ สถานะปัจจุบัน มีรายละเอียดการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการฯ สรุปได้ ดังนี้

๔.๑ ผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการ

๔.๑.๑ ลักษณะของโครงการ

เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายสีแดงเข้ม ซึ่งต่อขยายจากโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต ซึ่งเป็นการก่อสร้างทางรถไฟใหม่จำนวน ๒ ทาง ใช้ไฟฟ้าเป็นระบบ ขับเคลื่อน และโครงสร้างทางวิ่งระดับดินตลอดเส้นทาง โดยเส้นแนวทางโครงการเริ่มต้นจาก กม.๓๒+๓๕๐ (จุดสิ้นสุดของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต) และมีจุดสิ้นสุดที่ กม.๔๑+๑๘๗ รวมระยะทางประมาณ ๘.๘๔ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๔ สถานี ได้แก่ สถานีคลองหนึ่ง สถานีเชียงราก สถานี มหาวิทยาลัยกรุงเทพ และสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต โดยก่อสร้างสะพานลอยจำนวน ๓ แห่ง เพื่อแก้ไขปัญหาทางลักผ่าน ก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างถนนเลียบคลองเปรมประชากรกับสถานี พื้นที่ส่วนใหญ่ อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินของการรถไฟ พร้อมก่อสร้างรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งได้ทบทวน แบบรายละเอียดโครงการให้สอดคล้องกับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต แล้ว

๔.๑.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารโครงการฯ ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีค่าประมาณ ๒๘,๑๕๐ เที่ยวการเดินทางต่อวันและมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็น ๖๔,๐๘๐ เที่ยวการเดินทางต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๙๔

๔.๑.๓ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงิน

ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจ	ผลการวิเคราะห์
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	๒๔.๖๑%
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	๘,๘๒๕.๗๕ ล้านบาท
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C)	๒.๑๘

ผลตอบแทน ...

ผลตอบแทนทางการเงิน

ตัวชี้วัดทางการเงิน	ผลการวิเคราะห์
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	-๑.๑๑%
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	-๗๕๕๒.๗๒ ล้านบาท
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C)	๐.๕๑

๔.๑.๔ ความเหมาะสมทางเทคนิค

๑) ระบบปฏิบัติการเดินรถ สอดคล้องกับแผนการเดินรถในโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-รังสิต ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าที่จ่ายเหนือหัว (OCS) โดยใช้กำลังไฟฟ้าที่แรงดันไฟฟ้า AC ๒๕ กิโลโวลต์ และมีการให้บริการทุก ๆ ๒๐ นาที โดยจะหยุดรับส่งผู้โดยสารทุกสถานี

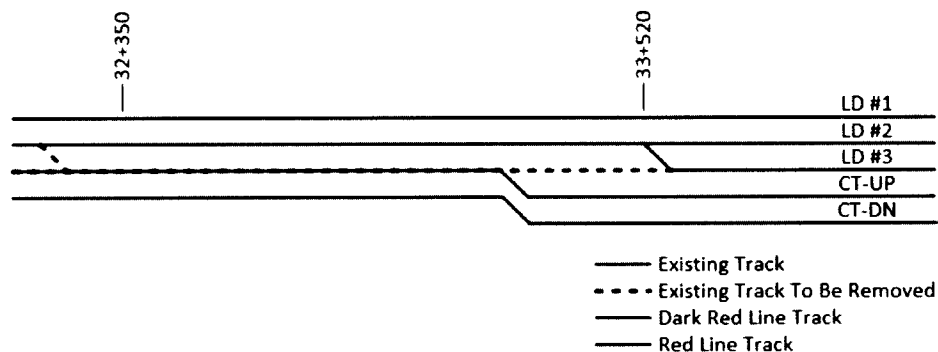
๒) ระบบราง ใช้ระบบรางขนาดความกว้าง ๑.๐๐ เมตร ใช้รางชนิด UIC ๖๐ เชื่อมต่อเป็นรางเชื่อมยาว ซึ่งทางรถไฟเป็นแบบหินโรยทาง หมอนคอนกรีตอัดแรงท่อนเดียว

๓) โครงสร้างทางวิ่ง เป็นโครงสร้างทางวิ่งระดับดิน (At Grade) ที่มีคุณสมบัติที่ดี คั่นทางดินถมก่อสร้างอยู่บน Bearing Unit บนเสาเข็มตอก จึงไม่มีการพังทลายของดินเดิม เนื่องจากการรับน้ำหนัก และการทรุดตัวของคันทางที่มากเกินไป

๔) การศึกษาและออกแบบระบบระบายน้ำ จะออกแบบเป็นคูระบายน้ำ ตลอดแนวเส้นทางรถไฟทางด้านทิศตะวันออก โดยให้ไหลไปยังทางน้ำธรรมชาติที่ตัดผ่านเส้นทางรถไฟ (คลองบางสิงห์และคลองมะดัน) และไหลระบายลงสู่คลองเปรมประชากรต่อไป

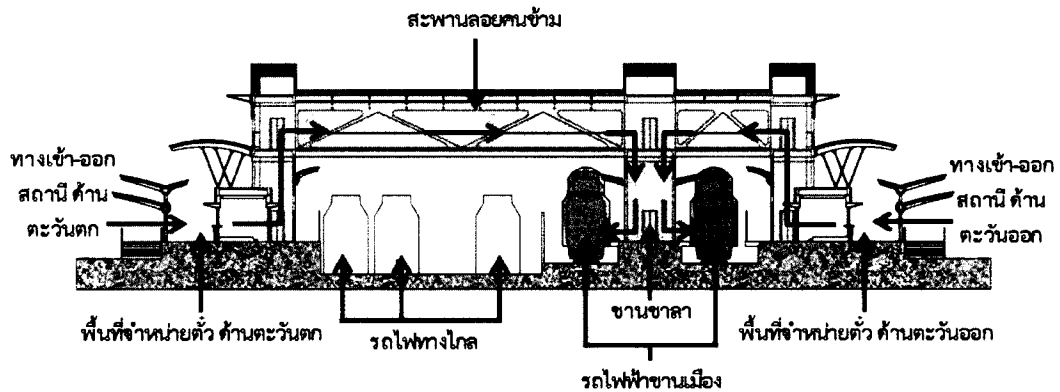
๕) ทางรถไฟ จำนวน ๒ ทาง จะก่อสร้างใหม่ด้วยระบบรองรับคันทาง แบบฐานแผ่บนเสาเข็ม (Bearing Unit) และยกระดับสันรางขึ้นให้สูงกว่าระดับน้ำท่วมที่เคยท่วมสูงสุด เมื่อปี ๒๕๕๔ รวมทั้ง ออกแบบสะพานรถไฟใหม่จำนวน ๒ สะพาน บริเวณ กม.๓๓+๓๖๙ ข้ามคลองบางสิงห์ และบริเวณ กม.๓๘+๑๖๗ ข้ามคลองมะดันด้วย

๖) การวางแผนเส้นทางรถไฟ ได้ออกแบบให้สอดคล้องกับจุดสิ้นสุดโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต บริเวณ กม.๓๒+๓๕๐ ซึ่งยังคงทางรถไฟทางไกลจำนวน ๒ ทาง และก่อสร้างทางรถไฟชานเมืองจำนวน ๒ ทาง รวมทางรถไฟทั้งหมดจำนวน ๔ ทาง โดยจุดเชื่อมต่อระหว่างโครงการจะอยู่ที่ระดับดินและมีทั้งหมด ๔ ทาง เนื่องจากทางรถไฟชานเมืองซ้อนทับกับทางที่สามของรถไฟทางไกล ทำให้ต้องเลื่อนการเชื่อมต่อระหว่างทางที่สองและทางที่สามของรถไฟทางไกล ออกไปอีกประมาณ ๑.๓ กิโลเมตร โดยยังคงทางรถไฟทางไกลจำนวน ๓ ทาง และก่อสร้างทางรถไฟชานเมืองระดับพื้นจำนวน ๒ ทาง รวมทางรถไฟในเส้นทางจำนวน ๕ ทาง ซึ่งสรุปได้ ดังนี้



๗) สถานี ...

๗) สถานีรถไฟมีรูปแบบเป็นสถานีชั้นเดียว ตัวสถานีจะอยู่ทางด้านตะวันออกของทางรถไฟทางไกลที่วิ่งคู่ขนานเส้นทางโครงการ โดยการเข้าถึงสถานีจะสามารถเข้าถึงได้ทั้ง ๒ ด้านของทางรถไฟทางไกล และเข้าสู่ชานชาลาด้วยทางเดินบนสะพานข้ามทางรถไฟ ซึ่งสรุปได้ ดังนี้



ภาพตัดตามขวางของสถานี

๘) การออกแบบแนวเส้นทางดัง การออกแบบในกรณีทั่วไป กำหนดให้ระดับของท้องม่อนรองรางจะต้องอยู่สูงกว่าระดับน้ำท่วมสูงสุดที่คาบน้ำฝน ๑๐๐ ปี และมีระยะห่างเพื่อความปลอดภัยจากระดับสันรางถึงท้องของโครงสร้างถนนยกระดับต้องไม่น้อยกว่า ๖.๐ เมตร ส่วนการออกแบบในกรณีพิเศษที่ไม่สามารถใช้ระยะห่างตามข้างต้น ได้ออกแบบให้ระดับของท้องม่อนรองรางจะต้องอยู่สูงกว่าระดับน้ำท่วมสูงสุด ที่คาบน้ำฝน ๕๐ ปี และมีระยะห่างเพื่อความปลอดภัยจากระดับสันรางถึงท้องของโครงสร้างถนนยกระดับต้องไม่น้อยกว่า ๕.๓ เมตร

๙) ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ประกอบด้วย ระบบอาณัติสัญญาณและควบคุมรถไฟ ระบบสื่อสาร ระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบควบคุมดูแลและเก็บข้อมูล (SCADA) และระบบอื่นๆ

๑๐) ขบวนรถที่จัดซื้อในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต สามารถรองรับการเดินรถจากสถานีกลางบางซื่อถึงสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ได้อย่างเพียงพอในปีที่เปิดให้บริการ โดยสรุปได้ว่าโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ศูนย์รังสิต ไม่ต้องจัดซื้อขบวนรถเพิ่มเติม

๑๑) งานจุดตัดทางรถไฟ มีจุดตัดอยู่แห่งเดียวบริเวณตอนเหนือของสถานี เชียงราก กม. ๓๘+๖๕๐ เป็นจุดตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ ปัจจุบันเป็นทางรถยนต์ยกระดับแล้ว โดยระดับสันรางถึงท้องของโครงสร้างเท่ากับ ๕.๕๕ เมตร ซึ่งมากกว่าระดับความสูงสันรางถึงระดับท้องของโครงสร้างน้อยที่สุดเท่ากับ ๕.๓ เมตร โดยออกแบบในกรณีพิเศษที่ระดับน้ำท่วมสูงสุดที่คาบน้ำฝน ๕๐ ปี เพื่อไม่ให้กระทบต่อสะพานถนนทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔

๑๒) การออกแบบแก้ปัญหาทางลักผ่าน จะพิจารณาถึงลักษณะการใช้งาน ในปัจจุบันของทางลักผ่าน และออกแบบแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของประชาชน บริเวณทางลักผ่านให้น้อยที่สุด หากทางลักผ่านมีคนเดินเท้าและจักรยานยนต์ ก็จะออกแบบให้ใช้ได้ทั้ง ๒ อย่าง ซึ่งมีจำนวน ๑ แห่ง บริเวณ กม.๓๓+๗๘๐ ส่วนทางลักผ่านที่มีคนเดินข้ามอย่างเดียว ก็จะออกแบบให้คนเดินเท้าสามารถใช้งานได้ ซึ่งมีจำนวน ๒ แห่ง บริเวณ กม.๓๘+๐๐๐ และ บริเวณ กม.๓๙+๕๒๐

๔.๒ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน

โครงการมีแนวเส้นทางอยู่ในเขตที่ดินของ รพท. เป็นส่วนใหญ่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่บริเวณข้างเคียง แต่มีบางพื้นที่จำเป็นต้องเวนคืนเพิ่มเติมเพื่อก่อสร้างสถานีและถนนทางเข้าสถานี โดยมีพื้นที่ประมาณ ๑๔ ไร่ ประกอบด้วย บริเวณสถานีคลองหนึ่ง จำนวนพื้นที่ ๒ ไร่ ๑ งาน ๓๓.๕๑ ตารางวา บริเวณสถานีมหาวิทยาลัยกรุงเทพ จำนวนพื้นที่ ๕ ไร่ ๓ งาน ๖๓.๑๑ ตารางวา บริเวณสถานีเชียงราก จำนวนพื้นที่ ๑ งาน ๗๙.๒๕ ตารางวา และบริเวณสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต จำนวนพื้นที่ ๕ ไร่ ๒ งาน ๖๐.๐๒ ตารางวา ซึ่ง รพท. ได้จัดเตรียมร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต พร้อมแผนที่แนบท้ายเรียบร้อยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๔.๓ การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

๔.๓.๑ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕ เห็นชอบรายงาน EIA โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต โดยให้ รพท. นำข้อมูลอุทกภัยที่เกิดขึ้นล่าสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ มาใช้ประกอบการพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการฯ เพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๔.๓.๒ กก.วล. มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๘ รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่น ๆ ในการประชุมครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๗ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของ รพท. โดยให้ รพท. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานอย่างเคร่งครัด

๔.๓.๓ รพท. ได้จัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐ มีมติให้ รพท. ปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเห็นหรือแนวทางที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด ซึ่งปัจจุบัน รพท. อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงานดังกล่าว

๔.๔ แผนการดำเนินโครงการ

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนโครงสร้างการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งมีโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต รวมอยู่ด้วย รพท. จึงได้ปรับแผนดำเนินโครงการ โดยคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๒ แล้วเสร็จในเดือนกันยายน ๒๕๖๕ ซึ่งจะสามารถเปิดให้บริการต่อประชาชนได้ในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ โดยมีรายละเอียดแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินสรุปได้ ดังนี้

ตารางขั้นตอน

[illegible]

รพท. ได้พิจารณาวิธีการจัดหาผู้รับจ้างแล้ว เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เป็นธรรม และเกิดการแข่งขันกันในการเสนอราคา เห็นควรดำเนินการโดยวิธีประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๔.๕ การประเมินมูลค่าโครงการก่อสร้าง

รพท. ได้ตรวจสอบจากการศึกษาโครงการเมื่อปี ๒๕๕๙ และประเมินมูลค่าโครงการ (รวมภาษี มูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) เป็นเงินทั้งสิ้น ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

๑) ค่างานโยธาและระบบราง	๓,๘๗๔.๒๕	ล้านบาท
๒) ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	๒,๑๔๗.๑๗	ล้านบาท
๓) ค่าเวนคืนที่ดิน	๒๙๕.๐๐	ล้านบาท
๔) ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	๑๐.๐๐	ล้านบาท
๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๑๖๖.๙๗	ล้านบาท
๖) ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรรมอิสระ	๒๑.๙๗	ล้านบาท
๗) ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน	๕.๐๐	ล้านบาท
รวมทั้งสิ้น	๖,๕๗๐.๔๐	ล้านบาท

โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ			
		ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕
๑. ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	๓๐.๐๐	๓๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐
๒. ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรรมอิสระ (ICE)	๒๑.๗๗	๒.๒๐	๖.๖๖	๖.๖๐	๖.๕๗
๓. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๑๖๖.๗๓	๑๖.๗๖	๕๐.๐๔	๕๐.๐๔	๕๐.๙๓
๔. สัญญาที่ ๑ งานโยธา	๓,๗๗๕.๒๙	๓๗๗.๕๓	๖๙๓.๙๓	๓,๕๗๙.๑๙	๑,๒๗๓.๕๕
๕. สัญญาที่ ๑ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	๒,๑๗๓.๗๓	๒๙๓.๗๒	๙๕๓.๕๖	๙๐๘.๕๐	๗๐๕.๕๗
๖. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน	๕.๐๐	๕.๐๐	๓.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐
๗. ค่าเวนคืนที่ดิน	๒๙๕.๐๐	๐.๐๐	๒๙๕.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐
รวม	๖,๕๗๐.๕๐	๖๕๐.๐๕	๑,๓๐๗.๓๓	๒,๕๕๓.๒๒	๒,๐๗๙.๘๐

สำหรับวงเงินลงทุนเห็นสมควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สบป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศ ให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

๔.๖ รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

รฟท. ได้จัดทำแผนบริหารจัดการโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับเสนอมาพร้อมกับการขออนุมัติโครงการแล้ว ดังนี้

๑) แผนบริหารโครงการ ได้พิจารณาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย โดยมีแผนการดำเนินงานตามข้อ ๔.๔

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

๓) ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการนี้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และแผนการพัฒนาต่าง ๆ ของรัฐบาล ที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบรางเพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๔.๗ มติคณะกรรมการ รฟท.

คณะกรรมการ รฟท. ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ มีมติเห็นชอบให้ รฟท. รายงาน คค. เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ ดังนี้

๑) อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในกรอบวงเงิน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐-๒๕๖๔) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๒) ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สงป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการ ตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินที่เสนอมา ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการ โดยใช้เงินกู้เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) ต่อไป

๔.๘ ข้อกำหนดและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑) พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๓

“มาตรา ๓๙ รฟท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้

(๑) สร้างทางรถไฟสายใหม่

(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 จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษา
ความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการและเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติใหม่ความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการประกอบการพิจารณาด้วย”

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

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คค. มีหนังสือถึง กค. สงป. และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(สศช.) เพื่อขอทราบความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
ของ รฟท. โดยมีหน่วยงานแจ้งความเห็นและข้อสังเกตประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๕.๑ ความเห็น ...

๕.๑ ความเห็นของ กค.

กค. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๑๙๓๔ ลงวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีว่า เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในกรอบวงเงิน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗) โดยมีความเห็นถึงแนวทางการรับภาระการลงทุนและการจัดหาแหล่งเงินทุน การเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน ให้ รฟท. ปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๙ และมีข้อสังเกตเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

๕.๒ ความเห็นของ สงป.

สงป. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๑๕๗๗๐ ลงวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีว่า หากโครงการดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการจากคณะกรรมการ สศช. แล้ว เห็นสมควรที่ คค. จะนำเสนอ คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ คค. โดย รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในกรอบวงเงิน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗) โดยมีความเห็นเรื่องแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ในโครงการ และมีข้อสังเกตเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

๕.๓ ความเห็นของ สศช.

สศช. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๗๓๒๕ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ แจ้งว่า คณะกรรมการ สศช. ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ มีมติ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในกรอบวงเงิน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐-๒๕๖๕) ตามที่ คค. เสนอ โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น พร้อมทั้งมอบหมายให้ กค. รับไปพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินจ้างที่ปรึกษาของโครงการฯ เพื่อให้กรอบวงเงินดังกล่าวอยู่บนหลักการของความประหยัดและความโปร่งใสตามหลักเกณฑ์การคำนวณอัตราค่าจ้างที่ปรึกษาตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๖

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕-๗

๖. ความเห็นของ คค.

คค. พิจารณาการขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ตามที่ รฟท. เสนอแล้ว มีความเห็นประกอบการพิจารณา ดังนี้

๖.๑ ความจำเป็นของโครงการ

รฟท. มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต และเป็นโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำหน้าที่ขยายการให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในทิศทางเหนือ-ใต้ เพื่อให้บริการเชื่อมต่อการเดินทางจากพื้นที่ปริมณฑลและพื้นที่เมืองบริวารเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพฯ ขึ้นในด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และการเดินทางด้วยระบบรางเดียวกันจากเมืองในภูมิภาคด้วยรถไฟทางไกล เชื่อมต่อการเดินทางกับระบบไฟฟ้าขนส่งมวลชน

ซึ่งจะช่วย ...

ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกสบาย ยกระดับคุณภาพชีวิต ตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชน นอกจากนี้ โครงการดังกล่าวยังสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและเสริมสมรรถนะในการแข่งขันกับต่างประเทศ ช่วยให้เกิดการพัฒนาด้านอื่น ๆ อย่างต่อเนื่องในระยะยาวอย่างยั่งยืน ช่วยพัฒนาชุมชนใหม่ชานเมือง (City Sub-Centers) ตามแนวเส้นทาง เพื่อกระจายกิจกรรมจากบริเวณพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ออกสู่ชุมชนใหม่ในเขตพื้นที่ชานเมืองและปริมณฑลโดยรอบ รวมทั้งเป็นการเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนทางรางกับเมืองมหาวิทยาลัยบริเวณดังกล่าวด้วย จึงจำเป็นต้องดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

๖.๒ ความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของ รฟท. เป็นแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงการพื้นฐานของประเทศ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ โดย รฟท. ได้ปรับแผนการดำเนินโครงการ คาดว่าเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ซึ่งปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต และมีแผนเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการส่วนต่อขยายสายสีแดงมีความต่อเนื่องและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมืองของ รฟท. จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อผลักดันการพัฒนาโครงการดังกล่าวให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

๖.๓ ความพร้อมของโครงการ

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

๑) การปรับแบบรายละเอียดเพื่อเชื่อมต่อกับช่วงบางซื่อ-รังสิต

รฟท. ได้ปรับแก้แบบรายละเอียด การจัดการเดินรถ การจัดวางผังทางรถไฟ และการวางแนวเส้นทางรถไฟ ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ที่เสนอในครั้งนี้อย่างเหมาะสม เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อการเดินรถไฟกับช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยใช้ระบบปฏิบัติการเดินรถที่สอดคล้องกัน ซึ่งจากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและขบวนรถที่จะให้บริการ พบว่า ขบวนรถสายสีแดงที่มีตามสัญญาของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต สามารถรองรับการเดินรถจากบางซื่อ-รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ได้อย่างเพียงพอในปีเปิดให้บริการ

๒) การพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)

กก.วล. มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕ เห็นชอบรายงาน EIA และ กก.วล. มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๘ รับทราบมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ที่ให้ความเห็นชอบในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA ไปครั้งหนึ่งแล้ว แต่เนื่องจากการปรับแก้แบบรายละเอียดเพื่อเชื่อมต่อกับช่วงบางซื่อ-รังสิต รฟท. ได้จัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA ให้สอดคล้องกับช่วงบางซื่อ-รังสิต และส่งให้ สผ. พิจารณานำเสนอ

คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้วเมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐ มีมติให้ รฟท. ปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดตามความเห็น หรือแนวทางที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด ซึ่งปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงานฯ โดยแม้ว่ารายงานฯ อยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาของ สผ. แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๙ วรรคสี่ กำหนดว่าในระหว่างที่รอผลการพิจารณา รายงาน EIA หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้

๓) การพิจารณาของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในกรอบวงเงิน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี ตามที่ คค. เสนอ โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น พร้อมทั้งมอบหมายให้ กค. รับไปพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินจ้างที่ปรึกษาของโครงการฯ เพื่อให้ กรอบวงเงินดังกล่าวอยู่บนหลักการของความประหยัดและความโปร่งใสตามหลักเกณฑ์การคำนวณอัตราค่าจ้าง ที่ปรึกษาตามมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๖

๔) การพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ มีมติในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบให้ รฟท. เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สาย สีแดง) โดยจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อเดินรถและซ่อมบำรุง (Operation & Maintenance) ตามที่ คค. เสนอแผน บริหารจัดการและให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ของ รฟท. ตลอดทั้งสาย (ศาลายา-ตลิ่ง ชัน-บางซื่อ-รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต)

๕) การจัดทำรายงานตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย มีมติในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เห็นชอบให้นำเสนอโครงการในกรอบวงเงินจำนวน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยดำเนินการ ประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด โดย รฟท. ได้จัดทำแผนบริหารโครงการ ประมาณการรายจ่าย และแหล่งเงินที่ใช้ ตลอดระยะเวลาดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ทั้งนี้ สนข. ขอให้ รฟท. ดำเนินการตามประกาศหรือคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่เกี่ยวข้อง และปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวกับการงบประมาณต่อไป

๖.๔ แนวทาง ...

๖.๔ แนวทางการดำเนินโครงการ

คค. ได้พิจารณาเสนอแนวทางให้ รพท. ดำเนินโครงการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ดังนี้

๑) ให้ รพท. 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 รพท. ประสานกับ สผ. เพื่อเร่งรัดการปรับปรุงแก้ไขและนำเสนอข้อมูล เพิ่มเติมในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA ต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และ กก.วล. ตามขั้นตอนต่อไปโดยเร็ว

๓) ให้ รพท. เตรียมความพร้อมในการให้บริการ จัดทำแผนการบริหารจัดการโครงการ ให้ชัดเจน และกำหนดตัวชี้วัดการบริหารจัดการโครงการที่มีประสิทธิภาพ ตามมติ คนร. ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ ที่เห็นชอบให้ รพท. เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

คค. พิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามที่ รพท. เสนอ ดังนี้

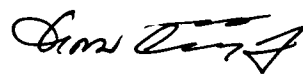
๗.๑ อนุมัติให้ รพท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในกรอบวงเงิน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๗.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สงป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการ รายละเอียดตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงิน ที่เสนอมา ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการโดยใช้เงินกู้เห็นควรอนุญาตให้ รพท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๔)

๗.๓ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๖ โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๔๓

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ tor_tong๔๒๙@yahoo.com