สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส30603
รับที่ : ธ2285/62
วันที่ : 14 ก.พ. 62 เวลา: 13:30

สวค. 63
วันที่ 14 กพ 62
เวลา 13.44

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๘๐๖.๒/๖๒

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๐๑๕/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๐
๓. รายละเอียดข้อมูลตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๑๙๙๗๑ ลงวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๐
๕. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ที่ นร ๐๗๒๐/๓๖๒๑ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๐
๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๗๓๒๕ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑
๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Check List)

ด้วยกระทรวงคมนาคม (คค.) ขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วย การเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๓๙ และแก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๕ กำหนดให้ รฟท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการ คค. ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีและมติการประชุมที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ **มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐** อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน โดย รฟท. ได้ดำเนินการประกวดราคาโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จ ต่อมาได้มีการพิจารณาขยายโครงข่ายของโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ออกไปจนถึงอำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม และโรงพยาบาลศิริราช เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนและผู้มาเข้ารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลศิริราช รวมถึงแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดโดยรอบบริเวณโรงพยาบาลศิริราช

๑.๑.๒ คค. ...

๑.๑.๒ คค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย คณะแพทยศาสตร์ ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล กรุงเทพมหานคร และ รฟท. ได้ประชุมร่วมกันเมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๕๔ เพื่อพิจารณารายละเอียดการดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณโดยรอบโรงพยาบาลศิริราช สำหรับจัดทำแผนการดำเนินงานให้มีความสอดคล้อง เหมาะสมและเกิดการบูรณาการร่วมกัน โดยที่ประชุมฯ มีมติเห็นชอบในหลักการเชื่อมต่อโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางกับพื้นที่โดยรอบโรงพยาบาลศิริราช ประกอบด้วย โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช บริเวณสถานีธนบุรี-ศิริราช และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-มีนบุรี บริเวณสถานีธนบุรี โดยโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบขนส่งมวลชนเชื่อม ๓ ศูนย์การแพทย์ ได้แก่ ศูนย์การแพทย์กาญจนาภิเษก มหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาเขตศาลายา โรงพยาบาลศิริราช และโรงพยาบาลรามาธิบดี

๑.๑.๓ **มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙** รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ โดยเร่งรัดผลักดันขับเคลื่อนโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช จัดอยู่ในกลุ่มโครงการพร้อมที่จะเสนอคณะรัฐมนตรีหรือคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐพิจารณา ทั้งนี้ ในส่วนการดำเนินการแต่ละโครงการให้ คค. นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๑.๑.๔ **คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ ๑ /๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐** มีมติรับทราบการดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ของ รฟท. และเห็นควรบรรจุโครงการฯ ไว้ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ และเห็นชอบให้แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันตก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-ตลิ่งชัน สิ้นสุดที่สถานีบางขุนนนท์ (ถนนจรัญสนิทวงศ์) ก่อนในระยะแรก เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงบางขุนนนท์-ตลิ่งชัน ทับซ้อนกับโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนฯ โดยให้โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนฯ ซึ่งเชื่อมต่อที่สถานีบางขุนนนท์รองรับการเดินทางของประชาชนไปยังฝั่งตะวันตกแทน

๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

รฟท. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช พร้อมจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ส่วนต่อขยายช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และตลิ่งชัน-ศิริราช) โดยดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๕

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

รัฐบาลได้กำหนดนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยให้ความสำคัญกับการลงทุนที่จะช่วยให้เกิดการประหยัดพลังงาน การลดต้นทุนการขนส่งและการลดปัญหามลพิษ อีกทั้งยังได้มีการพิจารณาการลงทุนด้านการขนส่งทางระบบรางมาโดยลำดับ เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน ซึ่งโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ของ รฟท. เป็นหนึ่งในโครงการซึ่งทำหน้าที่ในการบริการขนส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ ที่มีโครงข่ายอยู่แล้วและที่จะสร้างเพิ่มเติมในอนาคต โดยโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ได้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จและปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างในช่วงบางซื่อ-รังสิต และโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช เป็นโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายเพื่อเชื่อมต่อโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางกับพื้นที่โดยรอบโรงพยาบาลศิริราช พร้อมทั้งบูรณาการร่วมกับโครงการแก้ปัญหาการจราจรบริเวณโดยรอบ

โรงพยาบาลศิริราชและโครงข่ายการจราจรด้านทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานครที่ดำเนินการโดยกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (คณะกรรมการ รฟท.) ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ได้มีมติเห็นชอบให้รายงาน คค. เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าว ดังนั้น เมื่อพิจารณาประกอบพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว จึงมีความจำเป็นต้องเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ของ รฟท. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ เพื่อให้ รฟท. สามารถดำเนินการได้ตามแผนต่อไป

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

รฟท. มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช เนื่องจากโครงการดังกล่าวถูกบรรจุอยู่ใน Action Plan ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ และถูกจัดให้เป็นโครงการพร้อมที่จะเสนอคณะรัฐมนตรีหรือคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐพิจารณา โดยมีเป้าหมายที่จะเริ่มการก่อสร้างได้ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการประชาชนได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕

๔. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมาย

รฟท. ได้มีหนังสือ ที่ รฟ ๑/๑๐๑๕/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๐ เสนอ คค. เพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยมีสาระสำคัญของโครงการ ดังนี้

๔.๑ ความสอดคล้องของโครงการ

๔.๑.๑ รัฐบาลมีนโยบายในการจัดให้มีโครงการระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร โดยให้ความสำคัญกับการลงทุนที่จะช่วยให้เกิดการประหยัดพลังงาน การลดต้นทุนการขนส่งและการลดปัญหามลพิษ อีกทั้งยังได้มีการพิจารณาการลงทุนด้านการขนส่งทางรางมาโดยลำดับ เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน ซึ่งโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ของ รฟท. เป็นหนึ่งในโครงการซึ่งทำหน้าที่ในการบริการขนส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ ที่มีโครงข่ายอยู่แล้วและที่จะสร้างเพิ่มเติมในอนาคต โดยโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ได้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จและปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างในช่วงบางซื่อ-รังสิต นอกจากนี้โครงการดังกล่าวยังสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและเสริมสมรรถนะในการแข่งขันกับต่างประเทศ ถึงแม้ว่าจะมีการลงทุนสูงแต่ช่วยให้เกิดการพัฒนาด้านอื่นๆ ตามมาอย่างต่อเนื่องในระยะยาวอย่างยั่งยืนและเอื้อต่อการจัดระบบเศรษฐกิจพอเพียงในระดับบุคคลและชุมชนในอนาคต

๔.๑.๒ โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช เป็นโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายเพื่อเชื่อมต่อโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางกับพื้นที่โดยรอบโรงพยาบาลศิริราช พร้อมทั้งบูรณาการร่วมกับโครงการแก้ปัญหาการจราจรบริเวณโดยรอบโรงพยาบาลศิริราชและโครงข่ายการจราจรด้านทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ที่ดำเนินการโดยกรุงเทพมหานคร ซึ่งโครงการนี้จะทำให้ระบบขนส่งมวลชนทางรางมีความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ ช่วยแบ่งเบาภาระการจราจรทางบกในการรับส่งประชาชนและนักศึกษาจากสถาบันการแพทย์ระหว่างมหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาเขตศาลายา และโรงพยาบาลศิริราช ซึ่งอยู่ในความดูแลของมหาวิทยาลัยมหิดล

๔.๒ ความเหมาะสม ...

๔.๒ ความเหมาะสมของโครงการ

๔.๒.๑ แนวเส้นทางโครงการ

ความเหมาะสมด้านแนวเส้นทาง โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช มีระยะทางประมาณ ๕.๗๐ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๓ สถานี ได้แก่ สถานีตลาดน้ำตลิ่งชัน สถานีจรัญสนิทวงศ์ และสถานีธนบุรี-ศิริราช โดยแนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณสถานีธนบุรี-ศิริราช วิ่งไปทิศตะวันตกเฉียงเหนือไปสิ้นสุดที่สถานีตลาดน้ำตลิ่งชัน ซึ่งในการออกแบบทางรถไฟในโครงการเป็นการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๒ ทาง ขนานไปกับทางรถไฟเดิม โดยจัดวางทางรถไฟใหม่อยู่ฝั่งเหนือของทางรถไฟเดิม มีรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟเป็นทางระดับพื้นดิน (At Grade) และทางยกระดับ (Elevated) รายละเอียดสรุป ดังนี้

๑) โครงสร้างทางรถไฟระดับพื้นดินต้องทำการปรับปรุงคุณภาพดินด้วยการใช้คันทางเสาเข็ม (Pile Embankment) ทั้งหมด โดยระบบรางของโครงสร้างทางรถไฟระดับพื้นดินเป็นชนิดหินโรยทาง (Ballasted Track)

๒) โครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณจุดตัดทางรถไฟข้ามถนนจรัญสนิทวงศ์ ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนจรัญสนิทวงศ์ เนื่องจากถนนจรัญสนิทวงศ์มีการจราจรที่แออัด ดังนั้น เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกถนนจรัญสนิทวงศ์ จึงได้กำหนดรูปแบบทางรถไฟเป็นทางยกระดับมีระยะทางประมาณ ๑.๔๐ กิโลเมตร โดยลักษณะทั่วไปของโครงสร้างทางรถไฟยกระดับเป็นคานคอนกรีตช่วงเดียวรูปกล่องชนิดหล่อจากโรงงาน (Precast Girder) รองรับทางรถไฟทางคู่ตั้งอยู่บนโครงสร้างเสาเดี่ยว ความยาวช่วงละ ๒๐ เมตร สำหรับช่วงในสถานียกระดับจรัญสนิทวงศ์จะเป็นโครงสร้างเสาเดี่ยวรองรับทางรถไฟทางเดี่ยว ความยาวช่วงละ ๒๐ เมตรเท่ากัน โดยระบบรางบนโครงสร้างสะพานเป็นชนิดแบบไม่ใช้หินโรยทาง (Ballastless Track)

๔.๒.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช มีรายละเอียด ดังนี้

สถานี	ปริมาณผู้โดยสาร (คน-เที่ยว/วัน) รวม ๒ ทิศทาง		
	ปี พ.ศ. ๒๕๖๔	ปี พ.ศ. ๒๕๗๔	ปี พ.ศ. ๒๕๘๔
สถานีตลิ่งชัน*	๓๐,๙๐๐	๓๒,๗๐๐	๓๓,๕๐๐
สถานีตลาดน้ำตลิ่งชัน	๓,๑๐๐	๓,๔๐๐	๓,๕๕๐
สถานีจรัญสนิทวงศ์	๑๓,๓๐๐	๑๓,๐๐๐	๑๓,๗๘๐
สถานีธนบุรี-ศิริราช	๗,๙๐๐	๗,๕๐๐	๘,๑๐๐
รวม	๕๕,๒๐๐	๕๖,๖๐๐	๕๘,๙๓๐

หมายเหตุ : * ปริมาณผู้โดยสารคิดรวมผู้โดยสารช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน-ศาลายา

๔.๒.๓ ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการฯ สรุปได้ ดังนี้

ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ	
ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจ	ผลการวิเคราะห์
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	ร้อยละ ๑๗.๘๕
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	๓,๖๒๕ ล้านบาท
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C)	๑.๕๒

หมายเหตุ : คำนวณจากข้อมูลปีเปิดให้บริการ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔

๔.๒.๔ ความเหมาะสม ...

๔.๒.๔ ความเหมาะสมทางด้านการเงิน

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการฯ สรุปได้ ดังนี้

ผลตอบแทนทางการเงิน	
ดัชนีทางการเงิน	ผลการวิเคราะห์
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	ร้อยละ- ๔.๑๖
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	- ๕,๔๓๘ ล้านบาท
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C)	๐.๕๓
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)	ไม่สามารถระบุได้เนื่องจาก FIRR ติดลบ

๔.๒.๕ ความเหมาะสมทางด้านเทคนิค

๑) ระบบปฏิบัติการเดินรถ สอดคล้องกับแผนการเดินรถในโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าที่จ่ายเหนือหัว (OCS) โดยใช้กำลังไฟฟ้าที่แรงดันไฟฟ้า AC ๒๕ kV เดินรถใน ๒ รูปแบบ ทั้งแบบรถด่วนและรถธรรมดา สำหรับการเดินรถไฟในช่วงศาลายา-ตลิ่งชัน-ศิริราช แบบไป-กลับจะใช้เป็นรถไฟฟ้าแบบ Electrical Multiple Unit (EMU) โดยความเร็วในการเดินรถจากสถานีธนบุรี-ศิริราชจนถึงสถานีตลิ่งชันวิ่งด้วยความเร็วสูงสุด ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และเมื่อออกจากสถานีตลิ่งชัน ความเร็วสูงสุดของรถไฟจะวิ่ง ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และจากระยะทางสถานีธนบุรี-ศิริราชจนถึงสถานีศาลายามีระยะทางประมาณ ๑๘ กิโลเมตร จะใช้เวลาในการเดินทางประมาณ ๑๘ นาที ที่ความเร็วเฉลี่ย ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ดังนั้นรูปแบบในการเดินรถไฟในเส้นทางนี้จึงเป็นแบบ City line เท่านั้น

๒) ระบบราง ใช้ระบบรางขนาดกว้าง ๑.๐๐ เมตร ใช้รางชนิด UIC ๕๔

๓) งานโครงสร้างทางวิ่ง ประกอบด้วย โครงสร้างทางระดับดิน ๔.๓ กิโลเมตร และทางยกระดับช่วงข้ามถนนจรัญสนิทวงศ์ ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนจรัญสนิทวงศ์ มีระยะทางประมาณ ๑.๔ กิโลเมตร

๔) ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ประกอบด้วย ระบบล้อเลื่อน ระบบอาณัติสัญญาณและควบคุมการเดินรถ ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบไฟฟ้ากำลัง และระบบอื่นๆ

๕) งานโรงซ่อมบำรุงเพื่อทดแทนโรงซ่อมบำรุงที่สถานีรถไฟธนบุรี ประกอบด้วย

- อาคารสำนักงาน เป็นอาคารสองชั้น ออกแบบเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก ระบบคาน-พื้น เสาคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่ขนาด ๔๐x๔๐ เซนติเมตร ฐานรากคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่บนเสาเข็มตอกคอนกรีตอัดแรงหล่อสำเร็จ

- โรงซ่อมบำรุง ตั้งอยู่บน Platform แต่เป็นโครงสร้างแยกจาก Platform โดยมี Expansion Joint รอบแนวอาคาร เป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กฐานรากคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่บนเสาเข็มตอกคอนกรีตอัดแรงหล่อสำเร็จ เสาเป็นเสาคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่ พื้นเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่แบบไร้คาน และโครงหลังคาเป็นโครงสร้างเหล็กมุงทับด้วย Metal Sheet

- โรงจอดรถไฟ (Stabling Yard) อาคารตั้งอยู่ในพื้นที่ Platform แต่เป็นโครงสร้างแยกจาก Platform โดยมี Expansion Joint รอบแนวอาคารโดยรูปแบบโครงสร้างอาคารเป็นลักษณะเดียวกับโรงซ่อมบำรุง

- โรงล้างรถไฟ ...

- โรงล้างรถไฟ อาคารตั้งอยู่บน Platform รูปแบบโครงสร้างเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก เสาคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่ และหลังคาโครงเหล็กมุงทับด้วย Metal Sheet

๖) สถานีและรูปแบบสถานี ประกอบด้วย ๓ สถานี ดังนี้

- สถานีตลาดน้ำตลิ่งชัน เป็นอาคาร ๒ ชั้น โดยชั้นจำหน่ายตั๋วอยู่ชั้นที่ ๒ และชานชาลาอยู่ระดับดิน

- สถานีจรัญสนิทวงศ์ เป็นอาคาร ๒ ชั้น โดยชั้นจำหน่ายตั๋วอยู่ระดับดิน และชานชาลาอยู่ชั้น ๒

- สถานีธนบุรี-ศิริราช เป็นอาคารชั้นเดียว โดยชั้นจำหน่ายตั๋วและชานชาลาอยู่ระดับดิน

๗) งานจุดตัดทางรถไฟในโครงการฯ พบว่าตามแนวเส้นทางของโครงการฯ มีจุดตัดทางรถไฟกับถนนจำนวน ๕ จุด แบ่งเป็นจุดตัดที่แก้ไขปัญหาแล้วด้วยการทำ Grade Separated จำนวน ๓ จุด (Overpass) เหลือจุดตัดระดับเดียวกันที่ต้องแก้ไขในโครงการนี้ทั้งสิ้น ๒ จุด ซึ่งรูปแบบการแก้ไขจุดตัดทางรถไฟกับถนนจรัญสนิทวงศ์ ออกแบบเป็นทางรถไฟยกระดับข้ามทางแยก และจุดตัดถนนฉิมพลีแก้ปัญหาโดยกำหนดเป็นรูปแบบทางกลับรถยกระดับรูปตัวยู (One Way U-Turn)

๔.๒.๖ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ส่วนต่อขยายช่วงศิริราช-ตลิ่งชัน และบ้านฉิมพลี-ศาลายา ของ รฟท. ตามความเห็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เรียบร้อยแล้ว

๔.๒.๗ ผลกระทบจากการรื้อย้ายชุมชนที่บุกรุกในเขตทางรถไฟ

การพัฒนาโครงการจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ ๒ ทาง ในเขตทางรถไฟเดิมทั้งหมด จึงไม่มีผลกระทบต่อประชาชนด้านการเวนคืนที่ดิน มีเฉพาะผลกระทบต่อประชาชนด้านการรื้อย้ายชุมชนที่บุกรุกและเช่าที่ในเขตทางรถไฟ จากการสำรวจพบว่า มีสิ่งปลูกสร้างอยู่ภายในพื้นที่เขตทางรถไฟ ซึ่งเป็นสิ่งปลูกสร้างของผู้บุกรุกและผู้ที่เช่าพื้นที่เขตทางของ รฟท. ดังนี้

พื้นที่		ชุมชน	จำนวนหลังคาเรือน (หลัง)
เขตตลิ่งชัน	ตลิ่งชัน	ชุมชนโรงเรียนวัดตลิ่งชัน	๑๑๖
	ฉิมพลี	ชุมชนริมทางรถไฟ	๑๑๘
เขตบางกอกน้อย	บางขุนนนท์	ชุมชนชวนชื่น	๓๑
		ชุมชนวัดบางขุนนนท์	๑๐๒
		ชุมชนเลียบทางรถไฟ	๖๐๒
	ศิริราช	ชุมชนซอยวัดสุวรรณาราม	๑๒๙
		ชุมชนบ้านบุ	๕๓
		ชุมชนวัดอมรทายิการาม	๕๓
		ชุมชนไม่มีชื่อ	๔๔
รวม			๑,๒๔๘

๔.๒.๘ การดำเนินการก่อสร้าง

การดำเนินโครงการฯ ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ ๓๖ เดือน แบ่งเป็น ๒ สัญญา ประกอบด้วยสัญญาที่ ๑ งานโยธาและระบบราง และสัญญาที่ ๒ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

๔.๒.๙ วงเงินโครงการและแผนการเบิกจ่ายเงิน

สรุปมูลค่าโครงการฯ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๗,๔๖๙.๔๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย

ลำดับ	รายการ	ราคาปี ๒๕๕๙ (หน่วย : ล้านบาท)
๑	ค่างานสัญญาที่ ๑ งานโยธา	๓,๒๑๘.๓๐
๒	ค่างานสัญญาที่ ๑ งานระบบราง	๓๑๒.๖๖
๓	ค่างานสัญญาที่ ๒ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	๑,๙๙๗.๓๓
๔	ค่างานสัญญาที่ ๒ งานจัดหาตู้รถไฟฟ้า	๑,๗๑๓.๑๗
๕	ค่าจ้างที่ปรึกษาประกวดราคา	๑๐.๐๐
๖	ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๑๗๗.๗๓
๗	ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)	๔๐.๒๔
รวมทั้งสิ้น		๗,๔๖๙.๔๓

โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

ขั้นตอน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ				
		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔
๑. ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	๑๐.๐๐	-	-	๑๐.๐๐	-	-
๒. ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)	๔๐.๒๔	-	-	๕.๘๘	๑๑.๗๖	๑๒.๓๖
๓. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๑๗๗.๗๓	-	-	๒๖.๖๕	๕๓.๒๘	๕๓.๒๘
๔. สัญญาที่ ๑ งานโยธาและระบบราง	๓,๕๓๐.๙๖	-	-	๔๒๘.๑๔	๗๕๐.๔๗	๑,๔๗๔.๑๒
๕. สัญญาที่ ๒ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	๑,๙๙๗.๓๓	-	-	๒๓๙.๐๓	๔๑๒.๖๕	๗๖๕.๒๗
๖. สัญญาที่ ๒ งานจัดหาตู้รถไฟฟ้า	๑,๗๑๓.๑๗	-	-	๒๐๕.๐๒	๓๕๓.๙๔	๖๓๐.๔๐
รวม	๗,๔๖๙.๔๓	-	-	๙๑๔.๗๒	๑,๕๘๒.๑๐	๒,๙๓๕.๔๓

๔.๓ แผนการดำเนินงาน

รฟท. ได้วางแผนการดำเนินโครงการ โดยพิจารณาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) โดยคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้วเสร็จและเปิดให้บริการประชาชนในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยมีรายละเอียดแผนการดำเนินงาน ดังนี้

ขั้นตอน	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ					
		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕
๑. พิจารณารายงาน EIA	๕๕						
๒. ขออนุมัติโครงการต่อ ครม.	๑๙						
๓. จัดจ้างที่ปรึกษาประกวดราคา	๓						
๔. ที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	๗						
๕. ก่อสร้างและควบคุมงานก่อสร้าง	๓๖						

๔.๔ มติคณะกรรมการ รฟท.

คณะกรรมการ รฟท. มีมติครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เห็นชอบให้ รฟท. รายงาน คค. เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ ดังนี้

๔.๔.๑ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ในกรอบวงเงิน ๗,๔๖๙.๔๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๔.๔.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณ (สงป.) จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลัง (กค.) จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสมเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการ รายละเอียดตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินที่เสนอมา ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๔) ต่อไป

๔.๕ ข้อกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๔.๕.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๓๙ และแก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๕ *"รฟท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้ (๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท และ (๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท"*

๔.๕.๒ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตร ๔ *"การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้เฉพาะเรื่อง (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี และ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว"*

๔.๕.๓ ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ข้อ ๑๓ ในส่วนของหนังสือนำส่งเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ให้หน่วยงานของรัฐเจ้าของเรื่องสรุปเรื่องให้ชัดเจนและครบถ้วน

๔.๕.๔ พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๔.๕.๕ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๙ ที่ได้บัญญัติไว้ว่า *"ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้นจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการและเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติใหม่ความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการประกอบการพิจารณาด้วย..."*

๔.๕.๖ พระราชบัญญัติ ...

๔.๕.๖ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๗ ที่ได้บัญญัติว่า *"การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้น จัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการและประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติ กิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับเสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย"*

ทั้งนี้ รฟท. ได้จัดทำข้อมูลตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังฯ พ.ศ. ๒๕๖๑ เรียบร้อยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๕. มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องสำหรับการพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการและงบประมาณ

๕.๑ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ กำหนดแนวทางการเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรี สำหรับส่วนราชการที่จะเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณ หรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจถามความเห็นของ กค. สงป. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และนำความเห็นของหน่วยงานข้างต้นเสนอมาพร้อมกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้รองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลพิจารณาสั่งการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

๕.๒ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ กำหนดระยะเวลาให้หน่วยงานที่ต้องเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในการขออนุมัติงบประมาณของส่วนราชการหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ กค. สงป. สศช. และ สคร. ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ จะต้องตอบความเห็นให้ส่วนราชการเจ้าของเรื่องภายใน ๒ สัปดาห์

๕.๓ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบให้ทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ และวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ เรื่อง แนวทางการเสนองบประมาณต่อคณะรัฐมนตรี โดยยกเลิกเฉพาะในส่วนที่กำหนดให้ส่วนราชการที่จะเสนอขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจต้องถามความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนั้น การเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี จึงต้องเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กค. สงป. และ สศช.

๖. การดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีและคำสั่งเฉพาะที่เกี่ยวข้องสำหรับการพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการและงบประมาณ

คค. ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการและงบประมาณเรียบร้อยแล้ว โดยได้มีหนังสือถึง กค. สงป. และ สศช. เพื่อขอทราบความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องสำหรับใช้ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในการขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ของ รฟท. โดยหน่วยงานข้างต้นมีความเห็นสรุป ดังนี้

๖.๑ ความเห็นของ กค.

กค. มีความเห็นสรุปตามหนังสือ ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๑๙๙๗๑ ลงวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ ดังนี้

๖.๑.๑ เห็นสมควรให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ตามที่ คค. เสนอ เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบแผนปฏิบัติการดังกล่าวเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ ประกอบกับเพื่อให้การดำเนินการส่วนต่อขยายสายสีแดงมีความต่อเนื่อง สามารถเชื่อมต่อกับโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และช่วงบางซื่อ-รังสิต

๖.๑.๒ เนื่องจาก ...

๖.๑.๒ เนื่องจากโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ มีวงเงินลงทุนสูง และมีความเกี่ยวเนื่องกัน ด้านประมาณการจำนวนผู้โดยสารและความคุ้มค่าในการลงทุน ดังนั้น จึงเห็นสมควรให้ คค. เสนอขออนุมัติโครงการทั้ง ๒ ช่วงดังกล่าว ตามขั้นตอนกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาด้านความเหมาะสมโครงการและแผนการดำเนินงาน รวมทั้งให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินลงทุนในอันดับแรกก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๖.๑.๓ คค. และ รฟท. ควรกำกับดูแลการดำเนินโครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ แม้ว่าโครงการดังกล่าวตามที่ คค. เสนอ จะไม่มีการเวนคืนที่ดินเนื่องจากเป็นการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ ๒ ทาง ในเขตทางรถไฟเดิมทั้งหมด แต่ยังคงมีขั้นตอนการรื้อย้ายชุมชนที่บุกรุกและการย้ายออกของผู้เช่าที่ในเขตทางรถไฟ จำนวน ๑,๒๔๘ หลังคาเรือนด้วย ดังนั้น จึงควรคำนึงถึงค่าใช้จ่ายและการดำเนินการในส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งหากไม่สามารถดำเนินการได้ตามระยะเวลาที่กำหนดอาจส่งผลกระทบให้โครงการไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ได้

๖.๑.๔ คค. ควรกำหนดมาตรการที่ชัดเจนในการรองรับกรณีการซ้อนทับกันระหว่างแนวเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-ตลิ่งชัน ช่วงบางขุนนนท์-ตลิ่งชัน กับแนวเส้นทางโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ทั้งนี้ เพื่อให้การบูรณาการระบบการขนส่งทางรางเป็นไปอย่างเหมาะสมคุ้มค่าในการลงทุน และเกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชนผู้ใช้บริการ ควรกำหนดโครงสร้างราคาค่าโดยสารให้สอดคล้องกับระบบตั๋วร่วมเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับประชาชนในอนาคต

๖.๑.๕ เนื่องจาก รฟท. มีแผนที่จะเปิดให้บริการเดินรถในช่วงสถานีศาลายาไปจนถึงสถานีธนบุรี-ศิริราช ซึ่งต้องมีการใช้ทางรถไฟร่วมกัน (Share Track) กับการเดินรถช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน-ศาลายา ดังนั้น รฟท. ควรมีการศึกษาโครงสร้างต้นทุนในการใช้ทางร่วมกัน เพื่อใช้ประกอบการกำหนดค่าใช้ทางของผู้ให้บริการเดินรถทั้ง ๒ เส้นทางดังกล่าว (Access Charge) รวมถึงการกำหนดค่าโดยสารที่เหมาะสมต่อไป

๖.๑.๖ คค. และ รฟท. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาจัดทำแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางและบริเวณสถานีรถไฟ (Transit-Oriented Development : TOD) รวมทั้งจัดทำแผนการพัฒนาและเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งสาธารณะระบบต่างๆ ควบคู่การพัฒนาโครงการ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากการใช้พื้นที่ในการดำเนินโครงการในภาพรวม

๖.๒ ความเห็นของ สงป.

สงป. มีความเห็นสรุปตามหนังสือ ที่ นร ๐๗๒๐/๓๖๒๑ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๐ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕ ดังนี้

๖.๒.๑ โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช เป็นโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ โดยเร่งรัดผลักดันขับเคลื่อนโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ จึงเป็นโครงการที่มีความเหมาะสมและจำเป็นเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงให้มีความสมบูรณ์ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพของระบบขนส่งทางรางในเมืองและชานเมือง รวมถึงช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะบริเวณโรงพยาบาลศิริราชและถนนจรัญสนิทวงศ์ อีกทั้งเป็นโครงการที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๗.๘๕ จึงเป็นโครงการที่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ดังนั้น หากโครงการดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว ก็เห็นสมควรที่ คค. จะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ คค. โดย รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ภายในกรอบวงเงิน ๗,๔๖๙.๔๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕)

๖.๒.๒ สำหรับ ...

๖.๒.๒ สำหรับแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ในโครงการดังกล่าว เห็นควรให้ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้ภายในประเทศที่เหมาะสม โดยวิธีการให้กู้ต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศ ตามแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงิน เพื่อเป็นค่างานโยธาและระบบราง ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ค่างานจัดหาตู้รถไฟฟ้า ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม ภายในกรอบวงเงิน ๗,๔๕๙.๔๓ ล้านบาท โดยให้ รฟท. เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้เงินกู้รายปีเฉพาะในส่วนค่าโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลเป็นผู้รับภาระ ได้แก่ ค่างานโยธาและระบบราง ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน ๓,๗๔๘.๙๓ ล้านบาท ส่วนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และค่างานจัดหาตู้รถไฟฟ้า จำนวน ๓,๗๑๐.๕๐ ล้านบาท เห็นควรให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระ ซึ่งเป็นไปตามแนวทางการรับภาระค่าใช้จ่ายของโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ของ รฟท. ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๙ สำหรับในส่วนของค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา จำนวน ๑๐ ล้านบาท ให้ รฟท. ขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป อย่างไรก็ตาม เนื่องจากโครงการดังกล่าวยังมิได้รับการบรรจุไว้ในแผนบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ดังนั้น จึงเห็นควรให้ รฟท. ดำเนินการขอบรรจุแผนการกู้เงินไว้ในแผนบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ตามความจำเป็นและเหมาะสม ตามนัยพระราชบัญญัติบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และระเบียบ กค. ว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ ต่อไป

อนึ่ง เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น สงป. มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑) เห็นสมควรที่ คค. จะกำกับดูแลให้ รฟท. กำหนดราคากลางตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ไว้ไม่เกิน ๓๐ วัน ก่อนเริ่มดำเนินการจัดหา เพื่อให้การกำหนดราคากลางงานก่อสร้างเป็นไปตามหลักเกณฑ์การกำหนดราคากลางของทางราชการต่อไป นอกจากนี้ รฟท. ควรปฏิบัติตามประกาศกรมบัญชีกลาง เรื่อง อัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคางานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ด้วย ทั้งนี้ รฟท. ต้องดำเนินการจัดหาให้เป็นไปตามระเบียบ กค. ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ อย่างเคร่งครัด และเจรจาต่อรองราคาให้ได้ราคาต่ำสุดเพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการและเมื่อได้ทราบผลการประกวดราคาแล้ว ให้ รฟท. นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบอีกครั้งหนึ่งก่อนลงนามในสัญญาจ้าง

๒) เห็นควรให้ รฟท. นำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงานก่อสร้าง สูตรและวิธีการคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๓/ว ๑๐๙ ลงวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ ด้วย

๓) รฟท. ควรพิจารณา ทบทวน การจัดหาตู้รถไฟฟ้าที่จะใช้ในโครงการทั้งในเรื่องปริมาณและราคา โดยคำนึงถึงหลักประหยัดและคุ้มค่า สอดคล้องกับการวิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต หากผลการพิจารณาทบทวนส่งผลให้วงเงินดำเนินโครงการลดลง ให้ รฟท. ปรับกรอบวงเงินดำเนินโครงการลงด้วย

๔) รฟท. ควรเร่งรัดดำเนินโครงการและเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนโดยเร็ว รวมทั้งให้จัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และบรรลุเป้าหมายตามแผนที่กำหนดไว้ รวมทั้งรายงานผลการดำเนินงานต่อ คค. เป็นประจำทุกๆ เดือน เพื่อติดตามความก้าวหน้าและผลการดำเนินงานของโครงการ

ทั้งนี้ ขอให้ รฟท. ดำเนินการตามประกาศหรือคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่เกี่ยวข้อง และปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานของทางราชการให้ถูกต้องครบถ้วน โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของทางราชการเป็นสำคัญด้วย

๖.๓ ความเห็นของ สศช.

สศช. มีความเห็นสรุปตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๗๓๒๕ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖ ดังนี้

๖.๓.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ในกรอบวงเงิน ๗,๔๖๙.๔๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ตามที่ คค. เสนอ โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าลงทุนเฉพาะในส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานระบบไฟฟ้า (E&M) รวมทั้งค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน พร้อมทั้งเห็นควรมอบหมายให้ กค. รับไปพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาของโครงการฯ เพื่อให้กรอบวงเงินดังกล่าวอยู่บนหลักการของความประหยัดและความโปร่งใสตามหลักเกณฑ์การคำนวณอัตราค่าจ้างที่ปรึกษาตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๖ ทั้งนี้ สศช. เห็นควรปรับลดกรอบวงเงินค่าก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงใหม่เพื่อทดแทนโรงซ่อมบำรุงที่สถานีรถไฟธนบุรี วงเงินประมาณ ๘๒๔.๔๐ ล้านบาท พร้อมทั้งมอบหมายให้ รฟท. เร่งศึกษาทบทวนแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบุคลากรที่เกี่ยวกับการซ่อมบำรุงฯ ในภาพรวม โดยคำนึงถึงการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งโรงซ่อมที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และสามารถสนับสนุนการบริหารจัดการการเดินรถของ รฟท. ทั้งในปัจจุบันและอนาคต นอกจากนี้ รฟท. ควรพิจารณาแนวทางการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนของ รฟท. ที่เหมาะสม เพื่อให้ รฟท. สามารถซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนของ รฟท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพและนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและที่เกี่ยวข้องของประเทศ และเกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินของ รฟท. รวมทั้งช่วยในการลงทุนของภาครัฐในภาพรวมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๖.๓.๒ เห็นควรให้ รฟท. พิจารณาทบทวนความจำเป็นในการจัดหารถไฟฟ้าสำหรับการให้บริการ ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา จำนวน ๔ ขบวนตามที่เสนอ เนื่องจากปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างจัดหารถไฟฟ้าภายใต้โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง รวม ๒๒๐ คัน ซึ่งคาดว่าภายใต้รูปแบบการเดินรถในลักษณะต่อเนื่อง (Through Operation) จะทำให้ รฟท. สามารถบริหารจัดการเดินรถไฟชานเมืองสายสีแดงทั้งระบบด้วยจำนวนรถไฟฟ้าดังกล่าวได้ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์รถไฟฟ้าอย่างคุ้มค่าและลดภาระการลงทุนของ รฟท. โดยกรณีที่เปิดให้บริการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงทั้งระบบแล้ว และ รฟท. ได้พิจารณาเห็นว่าจำเป็นต้องจัดหารถไฟฟ้าเพิ่มเติมให้ รฟท. จัดทำแผนการจัดหารถไฟฟ้าเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๖.๓.๓ เห็นควรให้ คค. โรงพยาบาลศิริราช และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รฟท. และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)) เร่งพิจารณาออกแบบโครงสร้างอาคารผู้ป่วยในของโรงพยาบาลศิริราช สถานีธนบุรี-ศิริราช ของโครงการฯ และสถานีศิริราชของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างกลมกลืน เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการทั้งในส่วนของโรงพยาบาลและระบบขนส่งมวลชนสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจะเป็นการพัฒนาสถานีต้นแบบในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD)

๗. ความเห็นของ คค.

คค. พิจารณาการขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ตามที่ รฟท. เสนอแล้ว มีความเห็นประกอบการพิจารณา ดังนี้

๗.๑ ความจำเป็น ...

๗.๑ ความจำเป็นของโครงการ

๗.๑.๑ ปัจจุบัน รฟท. กำลังดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ–รังสิต ซึ่งคาดว่าจะเปิดบริการในปี ๒๕๖๔ จึงจำเป็นต้องเร่งรัดดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และช่วงบางซื่อ-รังสิต เป็นโครงข่ายระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงที่สมบูรณ์ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพของระบบขนส่งทางรางในเมืองและชานเมือง รวมถึงช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณรอบโรงพยาบาลศิริราชที่มีประชาชนและผู้เข้ามารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลศิริราช เดินทางเข้าออกเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน

๗.๑.๒ ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ปี พ.ศ. ๒๕๕๓–๒๕๗๒) กำหนดให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันตก มีจุดเริ่มต้นโครงการที่ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยและสิ้นสุดที่ตลิ่งชัน แต่เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงบางขุนนนท์-ตลิ่งชัน ซ้อนทับกับแนวเส้นทางโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ซึ่งเป็นโครงการที่มีการพิจารณาขยายโครงข่ายเพิ่มเติมจากโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเกิดความคุ้มค่าสูงสุดในการลงทุน คค. จึงได้พิจารณากำหนดให้การดำเนินงานระยะแรกของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-ตลิ่งชัน สิ้นสุดที่สถานีบางขุนนนท์ (ถนนจรัญสนิทวงศ์) และให้โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนฯ ซึ่งเชื่อมต่อที่สถานีบางขุนนนท์มารองรับการเดินทางของประชาชนไปยังฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครและเข้าสู่พื้นที่บริเวณโรงพยาบาลศิริราชแทน ดังนั้น โครงการนี้จึงมีความสำคัญในแง่ของการเป็นโครงข่ายเติมเต็มที่ทำให้การเชื่อมต่อของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์

๗.๒ ความสอดคล้องกับแผนงานหรือยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมขนส่ง

โครงการก่อสร้างระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ถูกบรรจุเป็นโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ โดยเร่งรัดผลักดันขับเคลื่อนโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ โดยโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช จัดอยู่ในกลุ่มโครงการพร้อมที่จะเสนอคณะรัฐมนตรีหรือคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐพิจารณา โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการต่อประชาชนได้ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕

๗.๓ การเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายอื่น

คค. ได้พิจารณาการเชื่อมต่อของโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนฯ กับรถไฟฟ้าสายอื่น พบว่ามีจุดเชื่อมต่อที่สำคัญ คือ สถานีจรัญสนิทวงศ์ และสถานีศิริราช โดยสถานีจรัญสนิทวงศ์เป็นสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า ๒ สาย ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตกฯ ของ รฟม. ดังนั้น รฟท. ควรมีการหารือร่วมกับ รฟม. เพื่อพิจารณาออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อระหว่างสถานีให้ประชาชนสามารถเข้าถึงสถานีได้อย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพ รวมถึงควรพิจารณาเปลี่ยนชื่อ “สถานีจรัญสนิทวงศ์” เป็น “สถานีบางขุนนนท์” เพื่อให้สอดคล้องกับชื่อสถานีของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินฯ และสายสีส้มฯ สำหรับจุดเชื่อมต่อที่สถานีศิริราช คค. ได้มีการประชุมหารือร่วมกับ รฟท. รฟม. และโรงพยาบาลศิริรราช เพื่อพิจารณาแนวทางการเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างสถานีศิริราชของโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนฯ กับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยมีข้อสรุปรูปแบบการเชื่อมต่อ ดังนี้

การเชื่อมต่อ ...

การเชื่อมต่อ	การออกแบบ
๑. สายสีส้มกับสายสีแดงอ่อน	จากชานชาลาของรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนจะมีทางเดินเชื่อมเป็นบันไดเลื่อนและลิฟต์เชื่อมต่อกับทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้าสายสีส้ม โดยทำเป็นทางเดินชั้นใต้ดินลอดรางรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนและต่อเชื่อมกับทางขึ้นลงชานชาลาของรถไฟฟ้าสายสีส้ม
๒. สายสีส้มกับอาคารโรงพยาบาลศิริราช	จากทางขึ้นลงชานชาลาของรถไฟฟ้าสายสีส้มจะมีทางเดินเชื่อมขึ้นไปชั้น ๒ ของอาคารโรงพยาบาลฯ โดยสามารถเชื่อมต่อไปยังทางเดินเชื่อมลอยฟ้า (Sky Walk) เพื่อไปยังอาคารอื่นๆ ของโรงพยาบาลศิริราชได้
๓. สายสีแดงอ่อนกับอาคารโรงพยาบาลศิริราช	ชานชาลาและอาคารโถงผู้โดยสารรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนอยู่ที่ชั้น ๑ และจะเชื่อมต่อกับโถงส่วนของโรงพยาบาลศิริราชที่อยู่ติดกัน

ดังนั้น รฟท. ควรหารือร่วมกับ รฟม. และโรงพยาบาลศิริราช เพื่อพิจารณาการออกแบบรายละเอียดให้ชัดเจนและควรมีการวางแผนการก่อสร้างร่วมกันแบบบูรณาการ เพื่อให้ช่วงเวลาในการก่อสร้างสอดคล้องกันจะได้ไม่เกิดผลกระทบต่อกันในอนาคต นอกจากนี้ รฟท. ควรหารือกับ รฟม. เพื่อพิจารณากำหนดราคาค่าโดยสารให้มีความเหมาะสมต่อผู้ใช้บริการต่อไป

๗.๔ ความพร้อมของโครงการ

โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ และออกแบบรายละเอียด พร้อมทั้งจัดทำเอกสารประกวดราคาแล้วเสร็จ และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ กก.วล. มีมติเห็นชอบแล้วในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ดังนั้น โครงการฯ จึงมีความพร้อมที่จะสามารถดำเนินการได้ทันที

๗.๕ แนวทางการดำเนินโครงการ

คค. พิจารณาแล้ว มีข้อสังเกตเพื่อเป็นแนวทางให้ รฟท. ดำเนินโครงการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ดังนี้

๗.๕.๑ ให้ รฟท. ถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อความโปร่งใสในการดำเนินโครงการ ตรวจสอบได้ เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล รวมถึงหลักการและแนวทางของข้อตกลงคุณธรรม โดยสมควรที่จะนำเข้าสู่การเผยแพร่การประมาณราคากลางตามหลักโครงการความโปร่งใสในการก่อสร้างภาครัฐ (Construction Sector Transparency Initiative) หรือ CoST รวมทั้งการจัดทำราคากลางให้มีการทบทวนราคา Cost Estimation ให้เกิดความรอบคอบอีกครั้งหนึ่ง

๗.๕.๒ ให้ รฟท. เตรียมความพร้อมในการให้บริการ จัดทำแผนการบริหารจัดการโครงการให้ชัดเจน และกำหนดตัวชี้วัดการบริหารจัดการโครงการที่มีประสิทธิภาพ ตามมติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ ที่เห็นชอบให้ รฟท. เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)

๗.๕.๓ ให้ รฟท. รับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กค. สงป. และ สศช.) ไปประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการฯ โดยให้ใช้จ่ายงบประมาณของรัฐอย่างมีประสิทธิภาพ คำนึงถึงหลักความประหยัดและความคุ้มค่า เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ รวมทั้ง ถูกต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัดต่อไป สำหรับความเห็นของ สศช. ที่เห็นควรปรับลดกรอบวงเงิน

ค่าก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงใหม่เพื่อทดแทนโรงซ่อมบำรุงที่สถานีรถไฟธนบุรี วงเงินประมาณ ๘๒๔.๔๐ ล้านบาท พร้อมทั้งมอบหมายให้ รฟท. เร่งศึกษาทบทวนแนวทาง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบุคลากรที่เกี่ยวกับการซ่อมบำรุงฯ ในภาพรวม โดยคำนึงถึงการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งโรงซ่อมที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และสามารถสนับสนุนการบริหารจัดการการเดินรถของ รฟท. ทั้งในปัจจุบันและอนาคต นอกจากนี้ รฟท. ควรพิจารณาแนวทางการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนของ รฟท. ที่เหมาะสม เพื่อให้ รฟท. สามารถซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนของ รฟท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพและนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและที่เกี่ยวข้องของประเทศ และเกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินของ รฟท. รวมทั้งช่วยในการลงทุนของภาครัฐในภาพรวมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ นั้น คค. ได้หารือร่วมกับ รฟท. แล้วเห็นว่า สามารถดำเนินการตามความเห็นดังกล่าว โดยให้ปรับลดกรอบวงเงินค่าก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงใหม่เพื่อทดแทนโรงซ่อมบำรุงที่สถานีรถไฟธนบุรี โดยใช้แนวทางการเพิ่มประแจให้รถไฟดีเซลรางเข้ามาในศูนย์ซ่อมบำรุงที่สถานีรถไฟธนบุรี โดยไม่ผ่านสถานีธนบุรี-ศิริราช ของโครงการฯ ซึ่งจะทำให้ รฟท. ไม่ต้องสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงใหม่เพื่อทดแทนโรงซ่อมบำรุงเดิมตามความเห็นของ สศช. ในระยะแรก นอกจากนี้ให้ รฟท. บริหารจัดการการเดินรถที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเข้าสู่บริเวณสถานีธนบุรี-ศิริราชให้น้อยที่สุด โดยใช้รถไฟฟ้าเป็นการทดแทนเพื่อมิให้มีผลกระทบต่อการลดการใช้พื้นที่ของศูนย์ซ่อมบำรุงเดิม และเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่จะช่วยส่งเสริมคุณภาพอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งได้มอบหมายให้ รฟท. รับไปศึกษาตามข้อเสนอแนะของ สศช. โดยเร่งด่วนในลำดับต่อไป

ในส่วนของการจัดหารถไฟฟ้าสำหรับการให้บริการช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช จำนวน ๔ ขบวน (๑๖ ตู้) รฟท. พิจารณาแล้ว เห็นว่ายังมีความจำเป็นในการจัดซื้อรถไฟฟ้าจำนวนดังกล่าว เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดงในภาพรวมในอนาคต ทั้งนี้ คค. ได้มอบหมายให้ รฟท. จัดลำดับกรอบระยะเวลาในการลงทุนจัดซื้อขบวนรถในจำนวนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพการให้บริการตามความเป็นจริงต่อไป

๗.๖ กรอบวงเงินโครงการ

เมื่อได้พิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการตามความเห็นของ สศช. แล้ว ทำให้โครงการฯ มีกรอบวงเงินลงทุนรวม ๖,๖๔๕.๐๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) (ปรับลดวงเงินค่าก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงใหม่เพื่อทดแทนโรงซ่อมบำรุงที่สถานีรถไฟธนบุรี วงเงินประมาณ ๘๒๔.๔๐ ล้านบาท) โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น และดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๘. ข้อเสนอของส่วนราชการ

คค. พิจารณาแล้ว ขอเรียนว่า เพื่อให้โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ของ รฟท. สามารถเริ่มดำเนินการได้ตามแผนงานและสอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามที่ รฟท. เสนอ ดังนี้

๘.๑ อนุมัติ ...

๘.๑ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน–ศิริราช ในกรอบวงเงิน ๖,๖๔๕.๐๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) (ปรับลดวงเงินค่าก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงใหม่เพื่อทดแทนโรงซ่อมบำรุงที่สถานีรถไฟธนบุรี วงเงินประมาณ ๘๒๔.๔๐ ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๘.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สงป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการ รายละเอียดตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินที่เสนอมา ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการโดยใช้เงินกู้เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๓๙ และแก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๕ ต่อไป

พร้อมนี้ คค. ได้จัดส่งแบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Check List) มาด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง
โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๓๐
โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๙๓
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ popponpat@hotmail.com