



กวค. 137  
วันที่ 23.4.67  
เวลา 16.22



ที่ คค (ปคร.) ๐๙๐๕.๓/๑๑๘

กระทรวงคมนาคม  
ถนนราชดำเนินนอก  
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๓ เมษายน ๒๕๖๗

เรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขอปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างอิง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๓๗๘ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒  
๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร.) ๐๙๐๕.๓/๒๔๒ ลงวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๖  
๓. หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร.) ๐๒๐๘/๓๔๔ ลงวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๖

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๒๒๖๖/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๕  
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๒๐๔๖/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๕  
๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๑๖๗๗/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๖  
๔. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๑๘๐๖/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๖  
๕. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนมาก ที่ รฟ๑/๒๖๘๓/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๖  
๖. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๔๑๓/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๗  
๗. รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑  
๘. สำเนาหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๘/ว๑๒๗๓๓ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๖  
๙. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๓๕๒๐ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๖  
๑๐. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ นร ๑๑๐๖/๑๘๐๖ ลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๖  
๑๑. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ที่ นร ๐๓๐๙/๖๔๐๕ ลงวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๖

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขอปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๙)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขอปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยเรื่องนี้เข้าข่าย

ต้องนำ ...

ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้ (๔) เรื่องที่ขอทบทวน หรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศตาม (๖) โดยคณะรัฐมนตรีมีมติ เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑) ดังนี้

๑.๑ อนุมัติหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในกรอบวงเงิน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สำหรับแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ในการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เป็นไปตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณ ทั้งนี้ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ตลอดจนกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

๑.๒ อนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๔ (๔) เพื่อดำเนินโครงการ และให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ดำเนินการขอบรรจุแผนการกู้เงินไว้ในแผนบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

๑.๓ ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) รับความเห็นของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อสังเกตของกระทรวงการคลังไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

๑.๔ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลบ้านปทุม อำเภอสามโคก ตำบลบางพูด ตำบลสวนพริกไทย อำเภอเมืองปทุมธานี และตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. .... ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วดำเนินการต่อไปได้

กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องเสนอเรื่องขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขอปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการทบทวนราคาก่อสร้างโครงการให้เป็นปัจจุบันตามราคาวัสดุก่อสร้าง ค่าขนส่งและราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น รวมถึงอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินบาทไทยและเงินเยนมีอัตราส่วนที่ลดลง โดยมีกรอบวงเงินรวมของโครงการลดลงจากกรอบมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ สำหรับรายละเอียดอื่นที่ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงให้ยึดถือตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

## ๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขอปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการส่วนต่อขยายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ได้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากปัจจุบันโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน และบางซื่อ - รังสิต เปิดให้บริการแล้ว ดังนั้น จึงเป็นเรื่องเร่งด่วนที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้เป็นไปตามแผนการดำเนินโครงการที่จะเริ่มก่อสร้างในเดือนมกราคม ๒๕๖๘ และเปิดให้บริการได้ในเดือนมกราคม ๒๕๗๑

### ๓. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมาย

กระทรวงคมนาคม มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร.) ๐๘๐๖.๔/๒๔๒ ลงวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๖ เรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขอปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการ ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายจากโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ออกไปจนถึงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทางรวม ๘.๘๔ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๔ สถานี ได้แก่ สถานีคลองหนึ่ง สถานีเชียงราก สถานีมหาวิทยาลัยกรุงเทพ และสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในกรอบวงเงิน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทยตามหนังสือ ที่ รฟ๑/๒๒๖๖/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ เรื่อง รายงานผลการทบทวนราคาค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ ได้มีมติเห็นชอบเรื่องดังกล่าวแล้ว โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย มีหนังสือ ที่ รฟ๑/๒๐๔๖/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ ชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติมประกอบรายงานผลการทบทวนราคาค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ส่วนต่อขยาย ๓ เส้นทาง และต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยมีหนังสือ ที่ รฟ๑/๑๖๗๗/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๖ โดยแจ้ง การปรับปรุงแผนบริหารจัดการ กิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ตามนัยมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ และแผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงินของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ส่วนต่อขยาย ๓ โครงการ และมีหนังสือ ที่ รฟ๑/๑๘๐๖/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๖ ชี้แจงผลการดำเนินการตามข้อสังเกตเพิ่มเติมของกระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงประเด็นข้อสังเกตเพิ่มเติมของสำนักงานงบประมาณว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ตรวจสอบและพิจารณาการดำเนินการตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๔๓๓.๒/ว ๑๒๘๘ ลงวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๕ เรื่อง การประกาศอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคากลางงานก่อสร้าง และปรับปรุงตาราง Factor F ใหม่ แล้วปรากฏว่า กรอบวงเงินโครงการ จำนวน ๖,๕๖๘.๖๙ ล้านบาท ที่ขออนุมัติปรับใหม่ยังสามารถดำเนินการโครงการต่อไปได้ ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้ว โดยกระทรวงคมนาคม มีหนังสือ ด่วนที่สุดที่ คค (ปคร.) ๐๘๐๕.๓/๒๔๘ ลงวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๖ เรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขอปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอคณะรัฐมนตรี (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒) โดยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๔๙๓๘ ลงวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ที่แจ้งให้กระทรวงคมนาคมจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามข้อสังเกตของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๖ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี และกระทรวงคมนาคม ได้มีหนังสือ ที่ คค (ปคร.) ๐๒๐๘/๓๔๔ ลงวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๖ เรื่อง ขอดอนเรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขอปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต และขออนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงดลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อนำไปพิจารณาจัดทำข้อมูลให้ครบถ้วน ก่อนนำเสนอ

คณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งต่อไป (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๓) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย มีหนังสือ ค่วนมาก ที่ รฟ๑/๒๖๘๓/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๖ ตอบชี้แจงกระทรวงคมนาคม ในประเด็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวม ๒ ประเด็นแล้ว ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาประเด็นข้อสังเกตของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการประชุมข้างต้นแล้ว โดยได้เพิ่มเติมข้อพิจารณาทั้ง ๒ ประเด็นไว้ในภาคผนวก ๒-๔ ความคิดเห็นและข้อสังเกตของ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (รายงานฉบับหลัก) และนำเสนอเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๖ ต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำการทบทวนราคาค่าก่อสร้างโครงการตามที่กรมบัญชีกลางได้ประกาศให้ใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคากลางงานก่อสร้างและปรับปรุงตาราง Factor F ใหม่ ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค ๐๔๓๓.๒/ว ๔๙๙ ลงวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๖ แล้ว จากการประเมินกรอบวงเงินค่าก่อสร้างโครงการล่าสุด ณ วันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ปรากฏว่า มีกรอบวงเงินโครงการ จำนวน ๖,๔๗๓.๙๘ ล้านบาท ซึ่งมากกว่ากรอบวงเงินโครงการ ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานเสนอกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ (๖,๔๖๘.๖๙ ล้านบาท) โดยเพิ่มขึ้นจำนวน ๕.๒๙ ล้านบาท เหตุเนื่องมาจากการปรับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้จาก ๕% เป็น ๗% จึงทำให้กรอบราคาค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามหนังสือที่ รฟ๑/๔๑๗/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๗ เรื่อง การขอ ทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขอปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต เพื่อขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ กรอบวงเงิน ๖,๔๗๓.๙๘ ล้านบาท โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นชอบด้วยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ คณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตงาน และร่างเอกสารประกวดราคา และคณะกรรมการพิจารณากำหนดราคากลาง

๓.๑.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีคำสั่งเฉพาะ ที่ ก. ๕๗๙/๒๕๖๒ ณ วันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๒ แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตงาน (Terms of Reference: TOR) และร่างเอกสารประกวดราคา โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต เพื่อให้การก่อสร้างงานโยธา และงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลของโครงการดังกล่าว ดำเนินการ ไปอย่างมีประสิทธิภาพตามมติคณะรัฐมนตรี

๓.๑.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีคำสั่งเฉพาะ ที่ ก. ๕๙๕/๒๕๖๒ ณ วันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๒ แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดราคากลางของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต เพื่อความเหมาะสมและให้การกำหนดราคากลาง เป็นไปตามหลักเกณฑ์ราคากลางของกรมบัญชีกลางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถดำเนินการประกวดราคาได้โดยเร็วสำหรับการก่อสร้างงานโยธา และงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลของโครงการดังกล่าว ทั้งนี้ คณะกรรมการพิจารณากำหนดราคากลางได้ประมาณราคาไว้เมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๖๕

๓.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างที่ปรึกษาประกวดราคา

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาจัดประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.๑๑/ปค./๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๒ ซึ่งกรอบวงเงินตามที่



คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ จำนวน ๑๐.๐๐ ล้านบาท ในขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาได้ในราคางบเงิน ๗.๓๙ ล้านบาท จึงทำให้มีการปรับกรอบราคาค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคาลดลง

### ๓.๓ การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

กระทรวงคมนาคมเห็นชอบผลการศึกษาและเปรียบเทียบการบริหารจัดการการเดินทางโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับการให้เอกชนร่วมลงทุนเมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๓ โดยมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการศึกษาและกำหนดหลักการโครงการร่วมลงทุนให้ถูกต้องและครบถ้วนตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๒ ประกอบมาตรา ๒๘ ของพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ รวมทั้งดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนดสำหรับในกรณีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

### ๓.๔ ผลการศึกษาการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย เอ็นจีเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด เมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๔ เป็นที่ปรึกษาให้ทำการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการจัดทำเอกสารประกวดราคา และการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ซึ่งผลการศึกษาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยสรุปได้ว่ารัฐ (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ลงทุนในด้านงานก่อสร้างงานโยธางานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ส่วนเอกชนลงทุนในด้านการจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้า งานให้บริการด้านการเดินรถพร้อมบำรุงรักษาและชดเชยค่าขบวนรถไฟฟ้าที่รัฐได้จัดซื้อไปใช้แล้ว ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดิปลิม ในมูลค่าไม่น้อยกว่า ๕,๖๒๔ ล้านบาท โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย มีมติเห็นชอบรายงานสรุปผลการศึกษาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๕ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดทำและดำเนินโครงการ การเสนอโครงการ ตามมาตรา ๒๒ และมาตรา ๒๘ ของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อนำเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

### ๓.๕ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๓.๕.๑ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติเมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

๓.๕.๒ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติเมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๖ รับทราบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต : กรณีก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มเติม

### ๓.๖ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบรายงานผลการทบทวนราคาค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้นำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาต่อไป

### ๓.๗ ข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๗.๑ อนุมัติรายการค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา จำนวน ๗.๓๙ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) จำนวน ๑๖๖.๗๙ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) จำนวน ๒๐.๐๔ ล้านบาท ค่างานโยธาและระบบราง จำนวน ๔,๐๖๐.๘๐ ล้านบาท ค่างานระบบไฟฟ้า และเครื่องกล จำนวน ๒,๐๐๔.๑๗ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน จำนวน ๕.๐๐ ล้านบาท ค่าเวนคืนที่ดิน จำนวน ๒๐๙.๗๙ ล้านบาท รวมกรอบวงเงินโครงการ ๖,๔๗๓.๙๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E - Bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๓.๗.๒ อนุมัติรายละเอียดอื่นที่มีได้มีการเปลี่ยนแปลง ให้ยึดถือตามมติ คณะรัฐมนตรีเดิม เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๘

### ๔. ประโยชน์และผลกระทบ

#### ๔.๑ ประโยชน์จากการก่อสร้างโครงการ

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต เป็นส่วนต่อขยายโครงข่ายจากโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ที่จะรองรับและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนและนักศึกษาจากมหาวิทยาลัยที่อยู่ในจังหวัดปทุมธานี ในการเข้าสู่กรุงเทพมหานคร เป็นการเชื่อมต่อการเดินทางจากชานเมือง ลดระยะเวลาในการเดินทาง ช่วยแบ่งเบาภาระการจราจรทางถนนในการรับส่งประชาชนที่มาจากชานเมืองได้มากยิ่งขึ้น เพิ่มขีดความสามารถ และประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ๆ เพิ่มประสิทธิภาพ การให้บริการด้านการเดินทางรถไฟทางไกล รถไฟฟ้าชานเมือง รวมทั้งรถไฟฟ้าชานเมืองของการรถไฟแห่งประเทศไทย ช่วยประหยัดและลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ และส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบราง ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณรอยต่อของกรุงเทพมหานครกับจังหวัดปทุมธานีให้สามารถเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ส่งผลให้การบริการด้านการขนส่งสาธารณะเกิดประโยชน์แก่ประชาชน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### ๔.๒ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการ

โครงการนี้มีแนวเส้นทางอยู่ในเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่บริเวณข้างเคียง แต่มีบางพื้นที่จำเป็นต้องเวนคืนเพิ่มเติมเพื่อก่อสร้าง สถานีและถนนทางเข้าสถานี 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 ส่วนการพิจารณาร่างพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตรวจแก้ไขร่างและได้ยืนยันร่างเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยสอบถามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนที่ดินอีกครั้ง และจะประสานสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาในการออกประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาต่อไป

## ๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

### ๕.๑ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทบทวนราคาค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ให้เป็นปัจจุบันแล้ว โดยมีค่างานโยธา และระบบรางเพิ่มขึ้นและมีกรอบราคาค่าก่อสร้างรวมเกินกรอบมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ซึ่งรัฐจะรับภาระทางการเงินเพิ่มขึ้น แต่กรอบวงเงินรวมโครงการลดลงจากเดิม ๙๖.๔๒ ล้านบาท ทำให้ มีกรอบวงเงิน ๖,๔๗๓.๙๘ ล้านบาท จึงจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ทั้งนี้ รายละเอียดอื่นที่มีได้ มีการเปลี่ยนแปลง ให้ยึดถือตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ค่างานตาม มติคณะรัฐมนตรี ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒	ค่างานปัจจุบัน	หมายเหตุ
๑. ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา	๑๐.๐๐	๗.๓๙	ลงนามสัญญาจ้าง ๗.๓๙ ล้านบาท
๒. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC)	๑๖๖.๙๗	๑๖๖.๗๙	ลดลง ๐.๑๘ ล้านบาท
๓. ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)	๒๑.๙๗	๒๐.๐๔	ลดลง ๑.๙๓ ล้านบาท
๔. ค่างานโยธาและระบบราง	๓,๘๗๔.๒๙	๔,๐๖๐.๘๐	เกิน ๑๘๖.๕๑ ล้านบาท
๕. ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	๒,๑๙๗.๑๗	๒,๐๐๔.๑๗	ลดลง ๑๙๓ ล้านบาท
๖. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน	๕.๐๐	๕.๐๐	
๗. ค่าเวนคืนที่ดิน	๒๙๕.๐๐	๒๐๙.๗๙	ลดลง ๘๕.๒๑ ล้านบาท
รวม	๖,๕๗๐.๔๐	๖,๔๗๓.๙๘	ลดลง ๙๖.๔๒ ล้านบาท

จากการประเมินกรอบวงเงินค่าก่อสร้างโครงการล่าสุด ณ วันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ปรากฏว่า มีกรอบวงเงินโครงการ จำนวน ๖,๔๗๓.๙๘ ล้านบาท ซึ่งมากกว่ากรอบวงเงินโครงการที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานเสนอกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ (๖,๔๖๘.๖๙ ล้านบาท) โดยเพิ่มขึ้นจำนวน ๕.๒๙ ล้านบาท เหตุเนื่องมาจากการปรับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้จาก ๕% เป็น ๗% จึงทำให้กรอบราคาค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ จากตารางค่างานดังกล่าวข้างต้น เมื่อเทียบกับค่างานที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ จะเห็นได้ว่าค่างานบางรายการมีทั้งปรับเพิ่มขึ้นและปรับลดลง เนื่องจากเหตุ ดังต่อไปนี้

๕.๑.๑ ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา มีเหตุผลการปรับลดเนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจ้างที่ปรึกษาได้ในราคา ๗.๓๙ ล้านบาท จึงทำให้มีการปรับกรอบราคาค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา

๕.๑.๒ ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) มีเหตุผลการปรับลดเนื่องจากผันผวนตามราคาค่างานโยธาและระบบราง และค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

๕.๑.๓ ค่างานโยธาและระบบราง มีเหตุผลการปรับเพิ่มเนื่องจากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้างจากช่วงอนุมัติกรอบวงเงินอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะเหล็กเสริมคอนกรีต เหล็กรูปพรรณ เหล็กวางรถไฟ และปูนซีเมนต์ และค่าขนส่งวัสดุก่อสร้างปรับตัวสูงขึ้นเนื่องจากการปรับขึ้นของราคาน้ำมันดีเซล

๕.๑.๔ ค่างาน ...

๕.๑.๔ ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล มีเหตุการณ์การปรับลดเนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินบาทไทยและเงินเยนญี่ปุ่นมีอัตราส่วนที่ลดลง

๕.๑.๕ ค่าเวนคืนที่ดิน มีเหตุการณ์การปรับลดเนื่องจากเดิมได้ประมาณการไว้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ซึ่งในปัจจุบันได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ประมาณการใหม่ตามเงื่อนไขต่างๆ ของพระราชบัญญัติฉบับล่าสุด

๕.๑.๖ ฐานของการกำหนดราคากลางได้ปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการราคากลางและขึ้นทะเบียนผู้ประกอบการคณะกรรมการราคากลางงานก่อสร้าง กรมบัญชีกลาง ประกาศ ณ วันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๐ และปรับปรุงล่าสุดเมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๓ ในส่วนของที่มาราคากลางได้จัดทำภายใต้ประกาศดังกล่าว เป็นบัญชีปริมาณงานและราคาโดยละเอียด ซึ่งมีข้อมูลสำหรับการประเมินราคากลางที่สำคัญดังต่อไปนี้

๑) ราคาวัดใช้ตามดัชนีราคาวัดที่ประกาศโดยกระทรวงพาณิชย์และดัชนีราคาวัดตามท้องตลาดเมื่อเดือน พฤศจิกายน ๒๕๖๕

๒) ราคาน้ำมันดีเซล B๗ สำหรับการประเมินค่าขนส่งและค่าดำเนินการ ค่าเสื่อมราคา งานทางและโครงสร้าง ใช้ราคาเฉลี่ยเมื่อเดือน พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ที่ราคา ๓๕.๐๐-๓๕.๙๙ บาท/ลิตร

๓) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ใช้ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ในช่วงเดือนที่ประมาณราคา (พฤศจิกายน ๒๕๖๕)

๕.๒ ผลการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๗

จากการทบทวนราคาค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดทำแผนบริหารโครงการ ประมาณการรายจ่าย และแหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการตามความในมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ รวมทั้งดำเนินการตามประกาศหรือคำสั่ง คณะรักษาความสงบแห่งชาติที่เกี่ยวข้อง และปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการงบประมาณแล้ว

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗

#### ๕.๒.๑ แผนการดำเนินโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับแผนการดำเนินโครงการให้เป็นปัจจุบันแล้ว ซึ่งจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในเดือนมกราคม ๒๕๖๘ ก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม ๒๕๗๐ และเปิดให้บริการได้ในเดือนมกราคม ๒๕๗๑ โดยมีรายละเอียดแผนการดำเนินโครงการ ดังนี้



ลำดับ	รายการ	ระยะเวลา (เดือน)	เดือน - เดือน	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	๒๕๗๑
๑	รายงานขอปรับ กรอบราคาค่า ก่อสร้างเสนอ ครม. อนุมัติ	๒๒	กรกฎาคม ๒๕๖๕ - เมษายน ๒๕๖๗	█						
๒	ขออนุญาต พรฎ. เวนคืน ที่ดิน	๒๐	พฤษภาคม ๒๕๖๖ - ธันวาคม ๒๕๖๗		█					
๓	จัดประกวดราคา	๘	พฤษภาคม ๒๕๖๖ - ธันวาคม ๒๕๖๗			█				
๔	จ้างที่ปรึกษาควบคุม งานก่อสร้าง (CSC)	๘	พฤษภาคม ๒๕๖๖ - ธันวาคม ๒๕๖๗			█				
๕	จ้างที่ปรึกษาวิศวกร อิสระ (ICE)	๘	พฤษภาคม ๒๕๖๖ - ธันวาคม ๒๕๖๗			█				
๖	จ้างที่ปรึกษาช่วย เวนคืนที่ดิน	๘	พฤษภาคม ๒๕๖๖ - ธันวาคม ๒๕๖๗			█				
๗	เวนคืนที่ดิน	๓๒	มกราคม ๒๕๖๘ - ธันวาคม ๒๕๖๘				█			
๘	ก่อสร้าง	๓๖	มกราคม ๒๕๖๘ - ธันวาคม ๒๕๗๐				█			
๙	เปิดให้บริการ		มกราคม ๒๕๗๑							★

๕.๒.๒ แผนการเบิกจ่าย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงแผนการเบิกจ่ายให้เป็นปัจจุบัน

แล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ขั้นตอนการ ดำเนินงาน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ								
		๒๕๖๓ - ๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	๒๕๗๑	๒๕๗๒	๒๕๗๓	
๑. ค่าจ้างที่ปรึกษา จัดประกวดราคา	๗.๓๙	๒.๘๐	๔.๕๙	-	-	-	-	-	-	
๒. ค่าจ้างที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้าง	๑๖๖.๗๙	-	-	๑.๗๓	๕๗.๔๗	๘๕.๐๖	๙.๙๙	๘.๓๖	๔.๘๘	
๓. ค่าจ้างที่ปรึกษา วิศวกรอิสระ	๒๐.๐๔	-	-	๐.๒๕	๘.๓๙	๑๐.๙๑	๐.๔๙	-	-	
๔. ค่างานโยธาและ ระบบราง	๔,๐๖๐.๘๐	-	-	๖๘๘.๔๑	๑,๕๘๕.๗๙	๑,๗๑๐.๘๒	๗๕.๗๘	-	-	
๕. ค่างานระบบ ไฟฟ้าและเครื่องกล	๒,๐๐๔.๑๗	-	-	๓๐๐.๖๒	๕๑๙.๖๐	๑,๐๘๑.๗๖	๑๐๒.๑๙	-	-	
๖. ค่าจ้างที่ปรึกษา ช่วยเวนคืนที่ดิน	๕.๐๐	-	-	๕.๐๐	-	-	-	-	-	
๗. ค่าเวนคืนที่ดิน	๒๐๙.๗๙	-	-	๒๐๙.๗๙	-	-	-	-	-	
<b>รวม</b>	<b>๖,๔๗๓.๙๘</b>	<b>๒.๘๐</b>	<b>๔.๕๙</b>	<b>๑,๒๐๕.๘๐</b>	<b>๒,๑๗๑.๒๕</b>	<b>๒,๘๘๘.๕๕</b>	<b>๑๘๘.๕๕</b>	<b>๘.๓๖</b>	<b>๔.๘๘</b>	



## ๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือสอบถามความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานประมาณ กระทรวงการคลัง และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยมีหน่วยงานแจ้งความเห็นและข้อสังเกตประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รวมทั้งความเห็นของกระทรวงคมนาคม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

### ๖.๑ กระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลัง มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๔๐๗/๓๕๒๐ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๖ ถึงกระทรวงคมนาคม โดยแจ้งความเห็น ดังนี้

๖.๑.๑ โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ประกอบกับการเสนอในครั้งนี้เป็น การขออนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ลดลง ๑๐๑.๗๑ ล้านบาท จึงเห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการ เรื่อง การปรับลดกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอจากที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เดิมเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ จำนวน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท เป็น ๖,๔๖๘.๖๙ ล้านบาท

๖.๑.๒ เห็นควรยืนยันแหล่งเงินดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ตามแนวทางการระดมทุนของโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ดั่งนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ โดยรัฐบาลรับประกันค่าจ้างก่อสร้างพื้นฐานงานโยธาและส่วนที่เกี่ยวข้อง และกระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้จากแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินต่อ สำหรับค่าจ้างระบบไฟฟ้าและเครื่องกลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับประกัน โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินและกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ ในส่วนค่าเวนคืนที่ดิน ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา และค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน ให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) เงินงบประมาณ วงเงินรวม ๒๒๒.๑๘ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าเวนคืนที่ดิน วงเงิน ๒๐๙.๗๙ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา วงเงิน ๗.๓๙ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน วงเงิน ๕.๐๐ ล้านบาท

#### ๒) เงินกู้ แบ่งเป็น

๒.๑) เงินให้กู้ยืม วงเงินรวม ๔,๒๔๒.๓๔ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่างานโยธาและระบบราง วงเงิน ๔,๐๕๕.๖๕ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาคงคุมงานก่อสร้าง วงเงิน ๑๖๖.๖๕ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ วงเงิน ๒๐.๐๔ ล้านบาท

๒.๒) เงินกู้โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ เป็นค่าจ้างระบบไฟฟ้าและเครื่องกล วงเงิน ๒,๐๐๔.๑๗ ล้านบาท

ทั้งนี้ เมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต แล้ว ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับแผนการใช้จ่ายเงินให้เป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับสถานะการดำเนินงาน เพื่อเสนอความต้องการกู้เงินเป็นรายปีเพื่อบรรจุโครงการเงินกู้ไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณต่อไป

๖.๑.๓ กระทรวงการคลังมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

๑) เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมกำกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ และมีแผนบริหารความเสี่ยงในการดำเนินงาน เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ แต่ปัจจุบันยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง รวมทั้งที่ผ่านมารถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการเบิกจ่ายงบลงทุนสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำและล่าช้าจากแผนงานมาโดยตลอด ซึ่งอาจส่งผลให้มีต้นทุนการก่อสร้างที่รัฐต้องรับภาระทางการเงินเพิ่มขึ้น และอาจเป็นเหตุให้ต้องปรับกรอบวงเงินในอนาคต อีกทั้งเพื่อให้เครือข่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) มีความสมบูรณ์และทำให้การเดินทาง จากพื้นที่ปริมณฑลและพื้นที่เมืองบริวารเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

๒) เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนการเวนคืนที่ดินอย่างรอบคอบ เพื่อไม่ให้กระทบต่อกรอบวงเงินค่าเวนคืนที่ดิน ซึ่งอาจทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องเสนอขอปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมภายหลัง

๓) เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าต่อการพิจารณาร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนของสำนักคณะกรรมการกฤษฎีกา รวมถึงอาจส่งผลให้การเข้าพื้นที่ก่อสร้างไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้และมีค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติมให้ครบถ้วนและเคร่งครัดต่อไป

๔) เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ อย่างเคร่งครัด

๕) เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ (Transit Oriented Development : TOD) โดยเฉพาะพื้นที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ รวมทั้งการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางและบริเวณสถานีรถไฟหรือพื้นที่โฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีรายได้เพิ่มเติมนอกเหนือจากค่าโดยสาร และเพื่อเกิดประโยชน์สูงสุดจากการใช้พื้นที่ในการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต นอกจากนี้ยังควรต้องจัดทำแผนการพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งสาธารณะระบบรองอื่น ๆ ในพื้นที่เข้าสู่สถานีเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนในการเข้าถึงการใช้บริการและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้อย่างสมบูรณ์

๖) เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมสร้างความชัดเจนของนโยบายรูปแบบการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และในกรณีที่มีความเหมาะสมที่จะใช้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนเห็นควรให้มีการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ในอนาคต เนื่องจากปัจจุบัน บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นผู้ดำเนินการเดินรถโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) รวมทั้งเร่งดำเนินการให้ได้มาร่วมลงทุน เพื่อให้การลงทุนก่อสร้างโครงการมีความสอดคล้องกับการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และป้องกันไม่ให้เกิดภาระงบประมาณในการดูแลรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมจากความล่าช้า

## ๖.๒ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีหนังสือ ที่ นร ๑๑๐๖/๑๘๐๖ ลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๖ ถึงกระทรวงคมนาคม โดยแจ้งความเห็น ดังนี้

๖.๒.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการของการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรี และขอปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จากที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ วงเงิน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท ลดลงเป็น ๖,๔๖๘.๖๙ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) หรือลดลงประมาณ ๑๐๑.๗๑ ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม โดยวิธีการให้กู้เงินต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณการกรอบวงเงินของโครงการให้เป็นราคาปัจจุบัน เนื่องจากความล่าช้าในการดำเนินโครงการ จากเดิมที่คาดว่าจะก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ และเปิดให้บริการ พ.ศ. ๒๕๖๕ เป็นก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ หรือล่าช้ากว่าเป้าหมายประมาณ ๔ ปี ทำให้กรอบวงเงินของโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ทั้งนี้ การปรับกรอบวงเงินดังกล่าวเป็นการประมาณการอยู่บนสมมติฐานในแง่ดีเกินไป ซึ่งอาจทำให้กรอบวงเงินสูงกว่าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยคาดการณ์ไว้ได้ ดังนั้น เห็นควรมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่เสนอในครั้งนี้ พร้อมทั้งจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงโดยเฉพาะด้านต้นทุนของโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ให้อยู่ภายใต้กรอบวงเงินที่เสนอโดยเคร่งครัด

๖.๒.๒ นอกจากนี้ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งพิจารณาดำเนินการตามความเห็นเพิ่มเติมของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ เรื่อง การปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้การดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงในภาพรวมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตามเป้าหมาย

## ๖.๓ สำนักงบประมาณ

สำนักงบประมาณ มีหนังสือ ที่ นร ๐๗๐๙/๖๔๐๕ ลงวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๖ ถึงกระทรวงคมนาคม โดยแจ้งความเห็น ว่า โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต เป็นส่วนต่อขยายของระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต ที่เปิดให้บริการแล้วในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และเป็นโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) ซึ่งการดำเนินโครงการดังกล่าวจะทำให้โครงข่ายระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) มีการเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง โดยกระทรวงคมนาคมขอปรับกรอบวงเงินโครงการที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ จากเดิม จำนวน ๖,๕๗๐.๔๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี เป็นจำนวน ๖,๔๖๘.๖๙ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ - พ.ศ. ๒๕๖๙) กรอบวงเงินโครงการ ลดลงจำนวน ๑๐๑.๗๑ ล้านบาท เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน จากการขยับตัวสูงขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้าง ค่าขนส่ง การปรับลดลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ตลอดจนกรอบวงเงินค่าเวนคืนที่ดินลดลง ซึ่งคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยในการประชุมครั้งที่ ๑๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ มีมติเห็นชอบผลการทบทวนกรอบวงเงินโครงการดังกล่าวแล้ว ดังนั้น

จึงเห็น ...

จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๖,๔๖๘.๖๙ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - พ.ศ. ๒๕๖๙) ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ

สำหรับวงเงินลงทุนและแหล่งเงินโครงการเห็นควรดำเนินการตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ โดยรัฐบาลรับภาระการลงทุนค่างานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานวงเงินรวม ๔,๕๖๔.๕๒ ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระการลงทุนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล วงเงิน ๒,๐๐๔.๑๗ ล้านบาท โดยมีแหล่งเงินในการดำเนินการ ดังนี้

๖.๓.๑ สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี วงเงินรวม ๒๒๒.๑๘ ล้านบาท เป็นค่าเวนคืนที่ดิน จำนวน ๒๐๙.๗๙ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา จำนวน ๗.๓๙ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน จำนวน ๕.๐๐ ล้านบาท

๖.๓.๒ ให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ต่อจากกระทรวงการคลัง วงเงินรวม ๔,๒๔๒.๓๔ ล้านบาท เพื่อเป็นค่าก่อสร้างงานโยธาและระบบราง จำนวน ๔,๐๕๕.๖๕ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน ๑๖๖.๖๕ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ จำนวน ๒๐.๐๔ ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี สำหรับเป็นงบชำระหนี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้ทั้งในส่วนของเงินต้น ดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๖.๓.๓ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน และกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ เพื่อเป็นค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จำนวน ๒,๐๐๔.๑๗ ล้านบาท อย่างไรก็ตาม สำนักงบประมาณมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

๑) การกำหนดราคากลางค่างานโยธาและระบบรางดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องถือปฏิบัติตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ส่วนที่ ๓๓๓.๒/ว ๑๒๘๘ ลงวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๕ เรื่อง การประกาศอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคากลางงานก่อสร้าง และปรับปรุงตาราง Factor F ใหม่ รวมทั้งการปรับปรุงแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการหรือโครงการ ตามนัยมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานด้วย

๒) โครงการดังกล่าวยังมิได้รับการบรรจุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ดังนั้น หากมีความจำเป็นต้องกู้เงินสำหรับดำเนินการโครงการดังกล่าว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอบรรจุแผนการกู้เงินไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ตามนัยพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ และระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับ การบริหารหนี้สาธารณะว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๖๑ พร้อมทั้งนำเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจให้ความเห็นชอบการจัดทำงบลงทุนเพิ่มเติมในระหว่างปี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ตามนัยพระราชบัญญัติสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๐

๓) การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเร่งรัดดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งตรวจสอบ

กรอบวงเงินค่าเวนคืนที่ดินให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎกระทรวงกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน พ.ศ. ๒๕๖๔ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๙ - ๑๑

#### ๖.๔ ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรเสนอเรื่องการขอทบทวนมติ คณะรัฐมนตรีและขอปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

##### ๖.๔.๑ สถานะโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท เอเซียเน็ท เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาจัดประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.๑๑/ปก./๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๒ ซึ่งกรอบวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ จำนวน ๑๐.๐๐ ล้านบาท ในขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาได้ในราคาวงเงิน ๗.๓๙ ล้านบาท จึงทำให้มีการปรับกรอบราคาค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคาลดลง ซึ่งเป็นวงเงินที่น้อยกว่ามติคณะรัฐมนตรี จำนวน ๒.๖๑ ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ค่าจ้างตามมติคณะรัฐมนตรี ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒	ค่าจ้างที่ปรึกษา	หมายเหตุ
๑. ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา	๑๐.๐๐	๗.๓๙	ลงนามสัญญาจ้าง ๗.๓๙ ล้านบาท
๒. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC)	๑๖๖.๙๗	-	
๓. ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)	๒๑.๙๗	-	
๔. ค่างานโยธาและระบบราง	๓,๘๗๔.๒๙	-	
๕. ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	๒,๑๙๗.๑๗	-	
๖. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน	๕.๐๐	-	
๗. ค่าเวนคืนที่ดิน	๒๙๕.๐๐	-	
รวม	๖,๕๗๐.๔๐	-	

##### ๖.๔.๒ การทบทวนราคาค่าก่อสร้างของโครงการ

###### ๑) ค่างานโยธาและระบบราง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทบทวนราคาค่าก่อสร้างของโครงการ ซึ่งได้มีการปรับเพิ่มกลุ่มงานโยธาและงานระบบราง โดยมีเหตุผลการปรับเพิ่ม ดังนี้

- (๑) เนื่องจากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้างจากช่วงอนุมัติกรอบวงเงินอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะเหล็กเสริมคอนกรีต เหล็กรูปพรรณ เหล็กรางรถไฟ และปูนซีเมนต์
- (๒) ค่าขนส่งวัสดุก่อสร้างปรับตัวสูงขึ้นเนื่องจากการปรับขึ้นของราคาน้ำมันดีเซล

๒) ค่างาน ...



๒) ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทบทวนราคาค่าก่อสร้างของโครงการ ซึ่งได้มีการปรับลดค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล เนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินบาทไทย และเงินเยนญี่ปุ่นมีอัตราส่วนที่ลดลง

๓) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทบทวนราคาค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ของโครงการ ซึ่งมีการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) จาก ๑๖๖.๙๗ ล้านบาท เป็น ๑๖๖.๗๙ ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดไว้ ๑๘๐,๐๐๐ บาท โดยคำนวณจากร้อยละ ๒.๗๕ ของค่างานโยธาระบบรางและค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

๔) ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทบทวนราคาค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) ของโครงการ ซึ่งมีการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) จาก ๒๑.๙๗ ล้านบาท เป็น ๒๐.๐๔ ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดไว้ ๑.๙๓ ล้านบาท โดยคำนวณจากร้อยละ ๑ ของค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

๕) ค่าเวนคืนที่ดิน

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทบทวนราคาค่าเวนคืนที่ดินของโครงการ ซึ่งมีการปรับกรอบวงเงินค่าเวนคืนที่ดินจาก ๒๙๕.๐๐ ล้านบาท เป็น ๒๐๙.๗๙ ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดไว้ ๘๕.๒๑ ล้านบาท

๖) กรอบวงเงินโครงการ

การทบทวนราคาค่าก่อสร้างโครงการ พบว่าค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล มีการปรับกรอบวงเงินเป็น ๒,๐๐๔.๑๗ ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดไว้ ๒,๑๙๗.๑๗ ล้านบาท ส่วนค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) มีการปรับกรอบวงเงินเป็น ๑๖๖.๗๙ ล้านบาท ต่ำกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดไว้ ๑๘๐,๐๐๐ บาท และค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) มีการปรับกรอบวงเงินเป็น ๒๐.๐๔ ล้านบาท ต่ำกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดไว้ ๑.๙๓ ล้านบาท และค่าเวนคืนที่ดิน มีการปรับกรอบวงเงินเป็น ๒๐๙.๗๙ ล้านบาท ต่ำกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดไว้ ๘๕.๒๑ ล้านบาท ซึ่งยังอยู่ในกรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรี ในขณะที่ค่างานโยธาและระบบราง มีการปรับกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นเป็น ๔,๐๖๐.๘๐ ล้านบาท ซึ่งสูงกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดไว้ ๓,๘๗๔.๒๙ ล้านบาท อันเนื่องจากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้างจากช่วงอนุมัติกรอบวงเงินอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะเหล็กเสริมคอนกรีต เหล็กรูปพรรณ เหล็กรางรถไฟ และปูนซีเมนต์ และค่าขนส่งวัสดุก่อสร้างปรับตัวสูงขึ้นเนื่องจากการปรับขึ้นของราคาค่าน้ำมันดีเซล ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีหนังสือชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม ซึ่งเป็นผลให้ต้องขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรี และขอปรับกรอบวงเงินโครงการนี้เป็นวงเงิน ๖,๔๗๓.๘๘ ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ค่างานตาม มติคณะรัฐมนตรี ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒	ค่างานปัจจุบัน	หมายเหตุ
๑. ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา	๑๐.๐๐	๗.๓๙	ลงนามสัญญาจ้าง ๗.๓๙ ล้านบาท
๒. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC)	๑๖๖.๙๗	๑๖๖.๗๙	ลดลง ๐.๑๘ ล้านบาท
๓. ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)	๒๑.๙๗	๒๐.๐๔	ลดลง ๑.๙๓ ล้านบาท
๔. ค่างานโยธาและระบบวาง	๓,๘๗๔.๒๙	๔,๐๖๐.๘๐	เกิน ๑๘๖.๕๑ ล้านบาท
๕. ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	๒,๑๙๗.๑๗	๒,๐๐๔.๑๗	ลดลง ๑๙๓ ล้านบาท
๖. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน	๕.๐๐	๕.๐๐	
๗. ค่าเวนคืนที่ดิน	๒๙๕.๐๐	๒๐๙.๗๙	ลดลง ๘๕.๒๑ ล้านบาท
รวม	๖,๕๗๐.๔๐	๖,๔๗๓.๙๘	ลดลง ๙๖.๔๒ ล้านบาท

- หมายเหตุ : ๑) ราคาวัสดุใช้ตามดัชนีราคาวัสดุที่ประกาศโดยกระทรวงพาณิชย์และดัชนีราคาวัสดุตามท้องตลาดเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕
- ๒) ราคาน้ำมันดีเซล B๗ สำหรับการประเมินค่าขนส่งและค่าดำเนินการ ค่าเสื่อมราคางานทางและโครงสร้าง ใช้ราคาเฉลี่ยเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ ที่ราคา ๓๕.๐๐ - ๓๕.๙๙ บาท/ลิตร
- ๓) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ใช้ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทยในช่วงเดือนที่ประมาณราคา (พฤศจิกายน ๒๕๖๕)

#### ๖.๔.๓ การกำหนดราคากลางค่าก่อสร้าง

เนื่องจากกรมบัญชีกลางได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๔๓๓.๒/ว ๔๙๙ ลงวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๖ เรื่อง ประกาศอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคากลางงานก่อสร้างและปรับปรุงตาราง Factor F ใหม่ โดยประกาศให้ใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ร้อยละ ๕ ต่อปี เป็นร้อยละ ๗ ต่อปี ดังนั้น ในขั้นตอนการประกวดราคาเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามประกาศดังกล่าว

#### ๖.๔.๔ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติรับทราบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๖

#### ๖.๔.๕ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

ผลการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership : PPP) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อให้การลงทุนการก่อสร้างโครงการมีความสอดคล้องกับการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และการเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงส่วนต่อขยาย ไม่เกิดความล่าช้า เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการเสนอตามขั้นตอนตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

#### ๖.๔.๖ การเชื่อมต่อและสิ่งอำนวยความสะดวก

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วพบว่า แนวเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต จะเป็นการเดินทางเชื่อมต่อจากนอกเมืองสู่นอกเมืองเส้นทางหลักได้ ซึ่งทางเข้าออกสถานีรถไฟจะเป็นปัจจัยสำเร็จในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงนี้

โดยมี ...

โดยมีแนวเส้นทางผ่านชุมชนในพื้นที่ฝั่งติดกับถนนพหลโยธิน ดังนั้นเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกกับประชาชนผู้มาใช้บริการ จึงเห็นสมควรดำเนินการ ดังนี้

๑) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตรวจสอบแบบก่อสร้างทางเข้าสู่สถานีในแต่ละสถานีของฝั่งถนนเลียบบคลองเปรมประชากรและหารีอกรมทางหลวงชนบทในการปรับปรุงถนนดังกล่าวให้มีมาตรฐาน และปลอดภัยต่อประชาชนที่จะมาใช้บริการ และจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์การเข้าออกสถานีตามเส้นทาง ปรับปรุงทางเข้า - ออก ของสถานีรถไฟจากถนนพหลโยธิน และที่จอดรถเพิ่มเติม ดังนี้

(๑) สถานีคลองหนึ่ง

(๑.๑) เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีทางเข้าสู่สถานีที่เหมาะสม จึงควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเพิ่มเติมแบบก่อสร้างทางเข้าสู่สถานี โดยก่อสร้างทางเข้า - ออก เพิ่มเติมในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อจากถนนในซอยคลองหลวง ๑๗ เพื่อให้มีทางเข้าออกเชื่อมต่อกับถนนพหลโยธินได้

(๑.๒) ปิดทางลักผ่านบริเวณสถานี และทำทางลอดใต้ทางรถไฟ ซึ่งอาจใช้ตัวอย่างรูปแบบทางลอดของสถานีสวนสนประดิพัทธ์

(๒) สถานีมหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ประสานมหาวิทยาลัยกรุงเทพ ด้านรายละเอียดการเชื่อมต่อและการเข้าถึงสถานีภายในมหาวิทยาลัย และพิจารณาการจัดให้มีรถเวียน (shuttle bus) ภายในมหาวิทยาลัยด้วย

(๓) สถานีเชียงราก

ประสานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อดำเนินการปรับปรุงถนนด้านตะวันออก เดิมที่ใช้เข้า - ออก สถานี ให้มีมาตรฐาน และปลอดภัยต่อประชาชนที่จะมาใช้บริการ

(๔) สถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

(๔.๑) ประสานมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์เพื่อปรับปรุงถนนยูงทองพร้อมทางเท้า ระยะทางประมาณ ๗๕๐ เมตรจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง เพื่อเพิ่มความสะดวกและปลอดภัยต่อประชาชนที่จะมาใช้บริการ พร้อมทั้งประสานด้านรายละเอียดการเชื่อมต่อและการเข้าถึงสถานีภายในมหาวิทยาลัย รวมทั้งพิจารณาการจัดให้มีรถเวียน (shuttle bus) ภายในมหาวิทยาลัยด้วย

(๔.๒) พิจารณาเชื่อมต่อพื้นที่ ๒ ฝั่งของสถานีโดยอาจพิจารณาเป็นทางลอดหรือสะพานกลับรถเกือกม้า

๒) ให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทจัดการจราจรบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางรถไฟของถนนคลองหลวง ให้มีความเป็นระเบียบ โดยอาจเพิ่มเติมสัญญาณไฟจราจรหรือเพิ่มช่องจราจรบริเวณถนนเลียบบเชิงสะพานข้ามทางรถไฟให้วิ่งสวนทางกันได้ พร้อมทั้งทาสีตีเส้นแบ่งช่องจราจร และลูกศรจราจรบอกทิศทางให้ชัดเจน รวมถึงการทำทางเลี่ยงหรือช่องรอเลียบบบริเวณทางแยกและจุดกลับรถ (Pocket Lane) เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต

๓) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาการเข้าถึงสถานีร่วมกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และมหาวิทยาลัยกรุงเทพ วิทยาเขตรังสิต โดยอาจจะพิจารณาจัดทำ Memorandum of Understanding : MoU ร่วมกับทั้ง ๒ มหาวิทยาลัย เพื่อให้การเชื่อมต่อมีประสิทธิภาพและการเดินทางเข้าถึงสถานีมีความสะดวกสบาย

๔) ความสะดวกในการเข้าถึงสถานีเป็นสิ่งที่มีความสำคัญในการพิจารณา  
เข้าใช้บริการระบบการขนส่งทางรางของประชาชน ดังนั้น จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไปพิจารณา  
โครงการที่เหมาะสมสำหรับการเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต สถานีเชียงราก สถานี  
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ และสถานีคลองหนึ่ง ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยควรให้ความสำคัญกับการพิจารณา  
โครงการเชื่อมต่อเพื่อเข้าถึงสถานีในโครงการที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเสนอให้กระทรวงคมนาคม  
พิจารณาในอนาคตต่อไปด้วย

### ๗. ข้อกำหนดและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๓๙  
และแก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๕

มาตรา ๓๙ “การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบ  
จากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้

(๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

.....”

๗.๒ ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ  
พ.ศ. ๒๕๖๐ ออกตามความในพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๗.๓ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๑๓ วรรคสอง “ให้รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับ  
โครงการหรือกิจการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕  
ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ให้ความเห็นชอบ หรือ  
ถือได้ว่าให้ความเห็นชอบ หรือที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบแล้ว สามารถนำไปใช้  
เพื่อเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีหรือประกอบการศึกษาอนุญาตตามกฎหมายได้ ภายใน  
ระยะเวลาห้าปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ”

มาตรา ๔๙ วรรคแรก “ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ  
ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือ  
การดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอรับ  
ความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบ  
โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะ  
ทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการและเสนอต่อคณะกรรมการ  
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอ  
ความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้มีความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการประกอบ  
การพิจารณาด้วย”

๗.๔ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๒๗ “การดำเนินการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระ  
ต้องงบประมาณ หรือภาระทางการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐ  
ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ งบประมาณการ  
รายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมทั้ง  
การขออนุมัติ กิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิด

การสูญเสียรายได้ ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย

ในการพิจารณาอนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตามวรรคหนึ่ง ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาความจำเป็นเร่งด่วน ประโยชน์ที่ได้รับ และภาระทางการคลังหรือการสูญเสียรายได้ที่จะเกิดขึ้น ในอนาคตด้วย

ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ จัดทำรายงานเปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นจริงกับประมาณการที่ได้จัดทำตามวรรคหนึ่ง เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบเป็นประจําทุกสิ้นปีงบประมาณ จนกว่าการดำเนินการดังกล่าวจะแล้วเสร็จ”

#### ๘. ข้อเสนอของส่วนราชการ

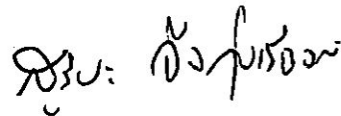
กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๘.๑ อนุมัติการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขอปรับกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในกรอบวงเงิน ๖,๔๗๓.๙๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E - Bidding) ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๘.๒ อนุมัติรายละเอียดอื่นที่ได้มีการเปลี่ยนแปลง ให้ยึดถือตามมติคณะรัฐมนตรีเดิม เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จีรุงเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๑๖๕ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๓๐๓

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ [ibp.drt@gmail.co.th](mailto:ibp.drt@gmail.co.th)