

# ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๙๐๕.๓/๑๒๕



กวก. ....๙๒.....  
วันที่ ๒๗ มี.ค.๖๘  
เวลา ๑๕.๔๕.....

สลด. (eMail)  
ส่ง : กวก.  
รับที่ : ๘3643/68  
27 มี.ค. 2568 เวลา 15.30 น.



กระทรวงคมนาคม  
ถนนราชดำเนินนอก  
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๓ มีนาคม ๒๕๖๘

เรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขออนุมัติรวมโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. สำเนาหนังสือสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร๐๕๐๕/๗๗๖๘

ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

๒. สำเนาหนังสือสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร๐๕๐๕/ว(ล)๘๗๗๗

ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ๑/๒๑๙๗/๒๕๖๗

ลงวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๗

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๒๕๙๔/๒๕๖๗

ลงวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๗

๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๕๗๓/๒๕๖๘

ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๘

๔. รายงานการดำเนินการตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ

พ.ศ. ๒๕๖๑

๕. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่ นร ๑๑๐๖/๓๖ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๘

๖. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ที่ นร ๐๗๐๙/๒๖๑๗ ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

๗. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๓๑๘๘

ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๘

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขออนุมัติรวมโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีได้ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) และ (๙)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผล ...

**๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี**

การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขออนุมัติรวมโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกัน เพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี ให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้

๑.๑ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ (๔) การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการ กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

๑.๒ (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศตาม (๖) (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ - ๒) ดังนี้

๑.๒.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

๑) อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ในกรอบวงเงิน ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สำหรับแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ในการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เป็นไปตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณ ทั้งนี้ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ตลอดจนกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

๒) อนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๔) เพื่อดำเนินโครงการ และให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ดำเนินการขอบรรจุแผนการกู้เงินไว้ในแผนบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

๓) ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ได้รับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย สำนักงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อสังเกตของกระทรวงการคลังไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

๑.๒.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒

๑) อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในกรอบวงเงิน ๖,๖๔๕.๐๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) (ปรับลดวงเงินค่าก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงใหม่เพื่อทดแทนโรงซ่อมบำรุงที่สถานีรถไฟธนบุรี วงเงินประมาณ ๘๒๔.๔ ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สำหรับแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ในการดำเนินโครงการฯ ให้เป็นไปตาม

ความเห็นของกระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ ทั้งนี้ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการให้ถูกต้อง เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

๒) อนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๔) เพื่อดำเนินโครงการฯ และให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ดำเนินการขอบรรจุแผนการกู้เงินไว้ในแผนบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

๓) ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) และการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พิจารณากำหนดชื่อสถานที่เชื่อมต่อกันของโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ให้เป็นชื่อเดียวกัน เพื่อป้องกันมิให้ผู้ให้บริการเกิดความสับสนในการเดินทาง

๔) ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความคิดเห็นของกระทรวงมหาดไทย สำนักงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อสังเกตของกระทรวงการคลัง และกระทรวงศึกษาธิการไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย

กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องเสนอเรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขออนุมัติรวมโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการบูรณาการด้านการก่อสร้างทั้งสองโครงการที่มีพื้นที่ก่อสร้างทับซ้อนกัน และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจำเป็นต้องมีการปรับปรุงระบบควบคุมการเดินรถให้สอดคล้องกันด้วย เพื่อให้มีความปลอดภัยในการเดินรถและความสะดวกสบายของประชาชน ดังนั้น การรวมทั้งสองโครงการเข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียวจึงเป็นหลักประกันว่าทั้งสองโครงการจะสามารถก่อสร้างให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการพร้อมกันได้ รวมถึงจะสามารถควบคุมระบบการเดินรถให้เป็นระบบเดียวกันได้ ทำให้ลดความซับซ้อนของงานเชื่อมต่อกับระบบเดิมและการบำรุงรักษาในอนาคต รวมทั้งสามารถลดค่าใช้จ่ายที่แยกกันจัดซื้อจัดจ้าง จำนวน ๑,๖๗๑ ล้านบาท สำหรับรายละเอียดอื่นที่มีได้มีการเปลี่ยนแปลงของทั้งสองโครงการ ให้ยึดถือตามมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติไว้เดิมเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒ ตามลำดับ

## **๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง**

การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขออนุมัติรวมโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการส่วนต่อขยายโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง) ได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับและอำนวยความสะดวกให้ประชาชน อีกทั้งรัฐบาลมีนโยบายให้อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดง ๒๐ บาทตลอดสาย หากมีการก่อสร้างขยายจากช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ออกไป จะทำให้โครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีแดงสามารถรองรับการเข้าถึงผู้โดยสารได้มากขึ้น มีผู้โดยสารมาใช้บริการมากขึ้น ซึ่งจะทำให้มีรายได้เพิ่มมากขึ้น ลดการขาดดุลค่าโดยสารของรัฐ อีกทั้งยังกระตุ้นให้ประชาชนมาใช้ระบบรางมากขึ้น และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

อย่างเหมาะสม ...

อย่างเหมาะสมสูงสุด นอกจากนี้ยังช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยแบ่งเบาภาระการจราจรทางถนน ในการรับส่งประชาชนที่มาจากชานเมืองได้มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะเพื่อให้ตามแผนการดำเนินโครงการที่จะเริ่มก่อสร้างในเดือนมกราคม ๒๕๖๙ และเปิดให้บริการได้ในเดือนมกราคม ๒๕๗๒

### ๓. สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟด/๒๑๔๗/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๗ เรื่อง ขออนุมัติรวมโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกัน เพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว หนังสือ ที่ รฟด/๒๕๔๔/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๗ เรื่อง ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบรายงานขออนุมัติรวมโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช และหนังสือ ที่ รฟด/๕๗๗/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๘ เรื่อง ขอส่งข้อมูลการจัดทำแผนการดำเนินงาน แผนการจ่ายเงินโครงการ และรายละเอียดข้อมูลโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกัน เพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี อนุมัติการดำเนินโครงการ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

#### ๓.๑ ข้อมูลภาพรวมและรายละเอียดของโครงการ

๓.๑.๑ โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)

##### ๑) ลักษณะของโครงการ

แนวเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) จากตลิ่งชันออกไปจนถึง อำเภอศาลายา เป็นส่วนต่อขยายจากโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ซึ่งมีจุดเริ่มต้นบริเวณด้านหน้าของศาลจังหวัดตลิ่งชัน และต่อเนื่องไปทางด้านตะวันตกระยะทางรวม ๑๔.๘๐ กิโลเมตร โดยแยกเป็นโครงสร้างทางวิ่งระดับดิน (At Grade) ระยะทาง ๙.๕๐ กิโลเมตร และโครงสร้างทางยกระดับ (Elevated) ระยะทาง ๕.๓๐ กิโลเมตร รองรับรถไฟฟ้าขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร (Meter Gauge) จำนวน ๒ ทางวิ่ง งานก่อสร้างสถานีประกอบด้วย ๖ สถานี ได้แก่ สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. สถานีบ้านฉิมพลี สถานีกาญจนาภิเษก สถานีศาลาธรรมสพน์ และสถานีศาลายา

##### ๒) ความเหมาะสมทางด้านเทคนิค

(๑) ระบบปฏิบัติการเดินรถสอดคล้องกับแผนการเดินรถในโครงการ ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน และช่วงบางซื่อ - รังสิต ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า ที่จ่ายเหนือหัว โดยใช้กำลังไฟฟ้าที่แรงดันไฟฟ้า AC ๒๕ kV เดินรถใน ๒ รูปแบบ ทั้งแบบรถด่วนและรถธรรมดา ความเร็วสูงสุดของรถไฟวิ่ง ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

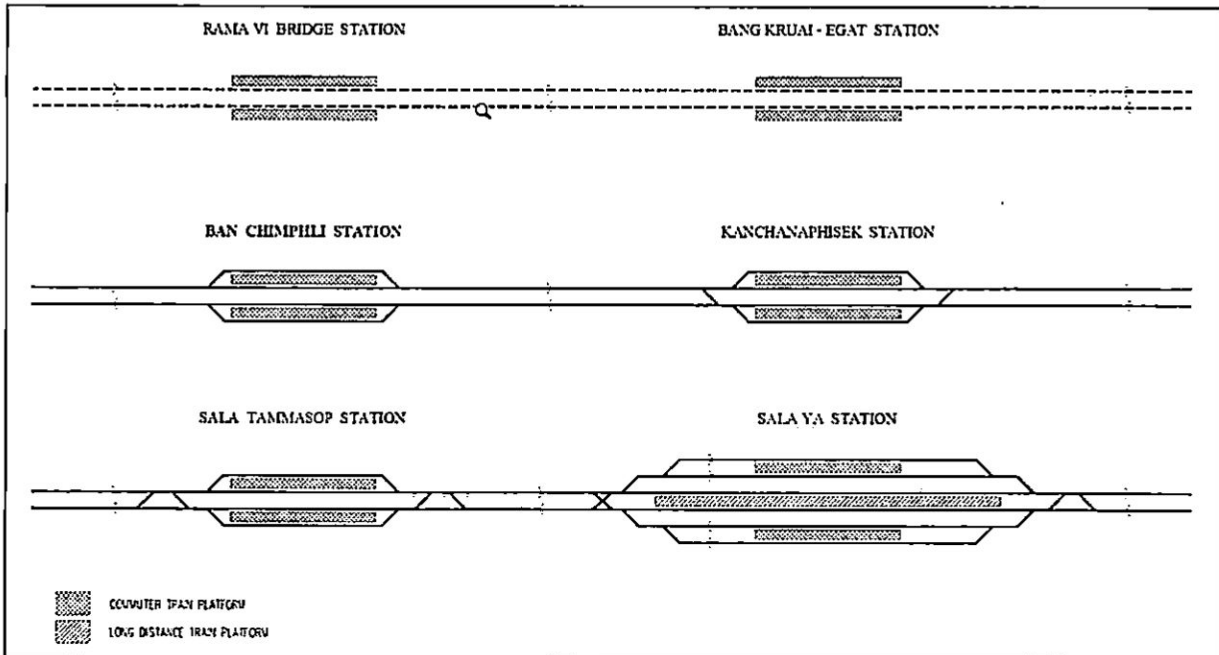
(๒) ระบบราง ใช้ระบบรางขนาดความกว้าง ๑.๐๐ เมตร ใช้ราง ชนิด UIC ๖๐

(๓) งานโครงสร้างทางวิ่งประกอบด้วย ๒ ส่วนหลัก ได้แก่ โครงสร้างทางวิ่งระดับดิน ๙.๕๐ กิโลเมตร และโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ๕.๓๐ กิโลเมตร

(๔) ระบบ ...

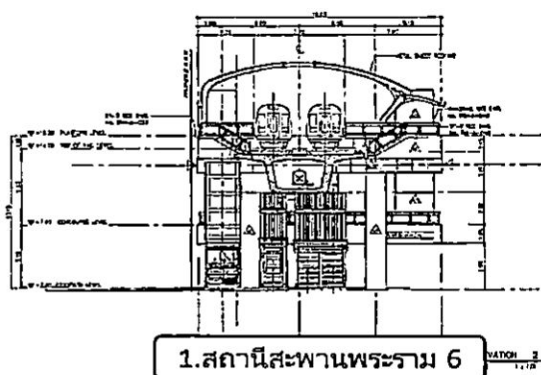
(๔) ระบบไฟฟ้าเครื่องกล ประกอบด้วยระบบอาณัติสัญญาณและควบคุมการเดินรถ ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบไฟฟ้ากำลัง และระบบอื่น

(๕) การวางแผนเส้นทางรถไฟ จะเชื่อมเส้นทางสายตะวันตก - สายตะวันออกระหว่างสถานีศาลายาถึงสถานีตลิ่งชัน

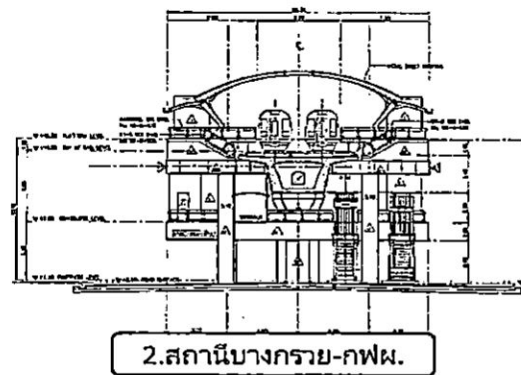


ผัง Layout แนวเส้นทางรถไฟ

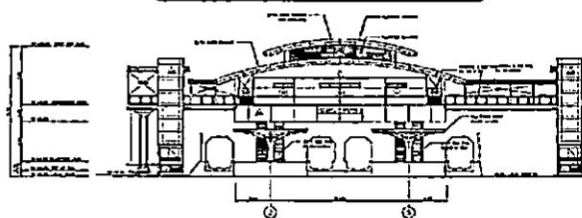
(๖) สถานี รูปแบบสถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. จะมีโถงโดยสารอยู่ที่ชั้น ๒ และชานชาลาอยู่ที่ชั้น ๓ สถานีบ้านฉิมพลี สถานีกาญจนาภิเษก และสถานีศาลาธรรมสพน์ จะมีโถงโดยสารอยู่ที่ชั้น ๒ และชานชาลาอยู่ที่ระดับดิน ส่วนสถานีศาลายาจะมีโถงโดยสารระดับดินและชานชาลาอยู่ที่ชั้น ๒



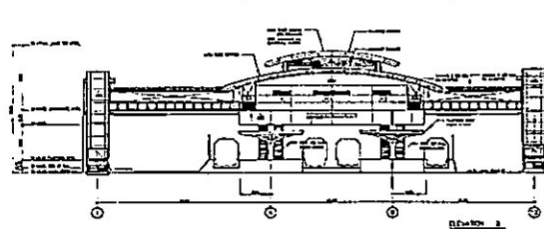
1. สถานีสะพานพระราม 6



2. สถานีบางกรวย-กฟผ.

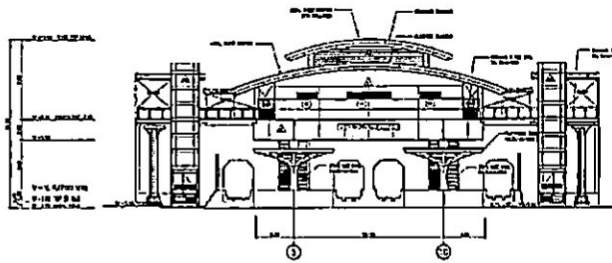


3. สถานีบ้านฉิมพลี

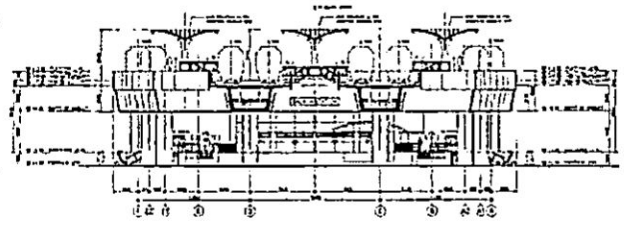


4. สถานีกาญจนาภิเษก

๕. สถานี ...



5. สถานีศาลาธรรมสพน์



6. สถานีศาลายา

(๗) งานจุดตัดทางรถไฟและถนนเลียบทางรถไฟ มีการก่อสร้างถนนเลียบทางรถไฟขนาดสองช่องจราจรทั้งสองฝั่งของทางรถไฟต่อจากโครงการสายสีแดงบางซื่อ - ดุสิต ไปสิ้นสุดบริเวณสถานีศาลายา ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับช่วงก่อนเข้าสถานีศาลายาเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางหลวงชนบทหมายเลข นฐ ๓๐๐๔

### ๓.๑.๒ โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงดุสิต - ศิริราช

#### ๑) ลักษณะของโครงการ

เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายสีแดง ซึ่งต่อขยายจากโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ดุสิต มีระยะทางประมาณ ๕.๗๐ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๓ สถานี ได้แก่ สถานีตลาดน้ำตลิ่งชัน สถานีบางขุนนนท์ และสถานีศิริราช โดยแนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณสถานีศิริราชติดกับวัดอัมรินทรารามวรวิหาร และวิ่งไปทิศตะวันตกเฉียงเหนือตามแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน ไปสิ้นสุดที่สถานีชุมทางตลิ่งชัน ซึ่งในการออกแบบทางรถไฟในโครงการเป็นการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๒ ทาง ขนานไปกับทางรถไฟเดิม โดยจัดวางทางรถไฟใหม่อยู่ฝั่งเหนือของทางรถไฟเดิม มีรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟเป็นทางระดับพื้นดิน (At Grade) และทางยกระดับ (Elevated) สรุปได้ ดังนี้

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

(๒) โครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณจุดตัดทางรถไฟข้ามถนนจรัญสนิทวงศ์ เพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนจรัญสนิทวงศ์ เนื่องจากถนนจรัญสนิทวงศ์มีการจราจรที่แออัด ดังนั้น เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกถนนจรัญสนิทวงศ์ จึงได้กำหนดรูปแบบทางรถไฟเป็นทางยกระดับมีระยะทางประมาณ ๑.๔๐ กิโลเมตร โดยลักษณะทั่วไปของโครงสร้างทางรถไฟยกระดับเป็นคานคอนกรีตช่วงเดียวรูปกล่องชนิดหล่อจากโรงงาน (Precast Girder) รองรับทางรถไฟทางคู่ตั้งอยู่บนโครงสร้างเสาเดียวรองรับทางรถไฟทางเดียว ความยาวช่วงละ ๒๐ เมตรเท่ากัน โดยระบบรางบนโครงสร้างสะพานเป็นชนิดแบบไม่ใช้หินโรยทาง (Ballastless Track)

#### ๒) ความเหมาะสมทางด้านเทคนิค

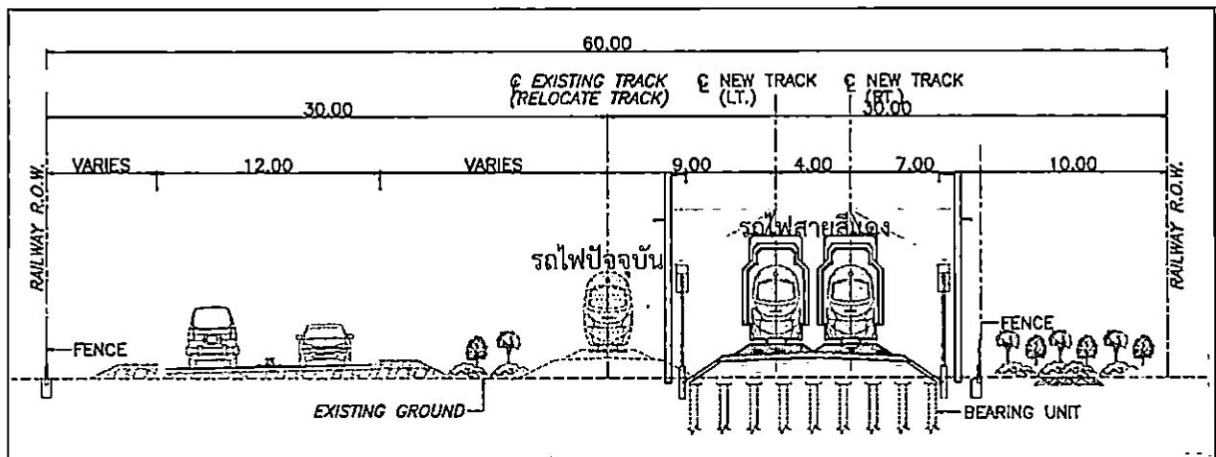
(๑) ระบบปฏิบัติการเดินรถ สอดคล้องกับแผนการเดินรถในโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ดุสิต ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าที่จ่ายเหนือหัว (OCS) โดยใช้กำลังไฟฟ้าที่แรงดันไฟฟ้า AC ๒๕ kV เดินรถใน ๒ รูปแบบ ทั้งแบบรถด่วนและรถธรรมดาสำหรับการเดินรถไฟในช่วงศาลายา - ดุสิต - ศิริราช แบบไป - กลับจะใช้เป็นรถไฟไฟฟ้าแบบ Electrical Multiple Unit (EMU) โดยความเร็วในการเดินรถจากสถานีศิริราชจนถึงสถานีชุมทางตลิ่งชันวิ่งด้วยความเร็วสูงสุด ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และเมื่อออกจากสถานีชุมทางตลิ่งชัน ความเร็วสูงสุดของรถไฟจะวิ่ง ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

และจาก ...

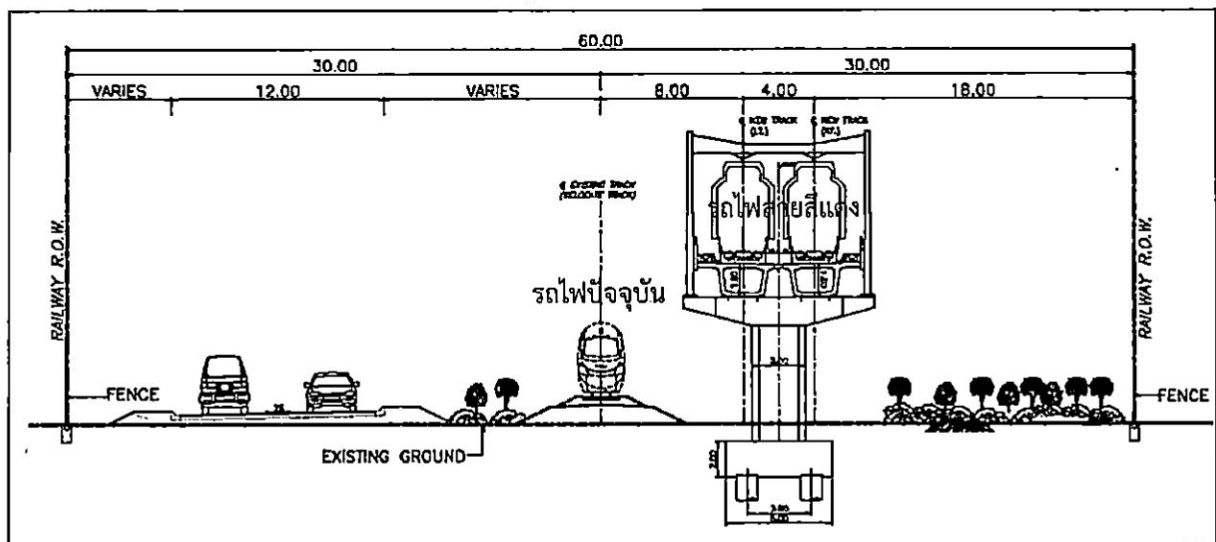
และจากระยะทางสถานีศิริราชถึงสถานีศาลายามีระยะทางประมาณ ๑๘ กิโลเมตร จะใช้เวลาในการเดินทางประมาณ ๑๘ นาที ที่ความเร็วเฉลี่ย ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ดังนั้น รูปแบบในการเดินรถไฟในเส้นทางนี้จึงเป็นแบบ City Line เท่านั้น

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

(๓) โครงสร้างทางวิ่ง ประกอบด้วย โครงสร้างทางระดับดิน ๔.๓๐ กิโลเมตร และทางยกระดับช่วงข้ามถนนจรัญสนิทวงศ์ ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนจรัญสนิทวงศ์ มีระยะทางประมาณ ๑.๔๐ กิโลเมตร



รูปทางระดับดิน



รูปทางยกระดับ

(๔) ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ประกอบด้วย ระบบอาณัติสัญญาณ และควบคุมรถไฟ ระบบสื่อสาร ระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบควบคุมดูแลและเก็บข้อมูล (SCADA) และระบบอื่น ๆ

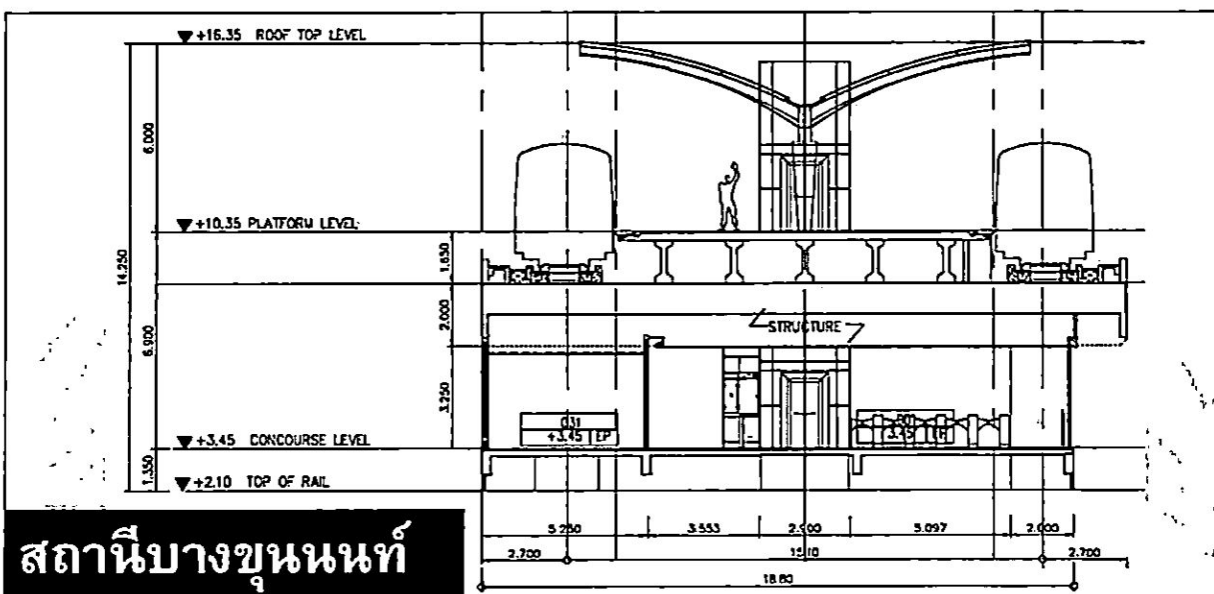
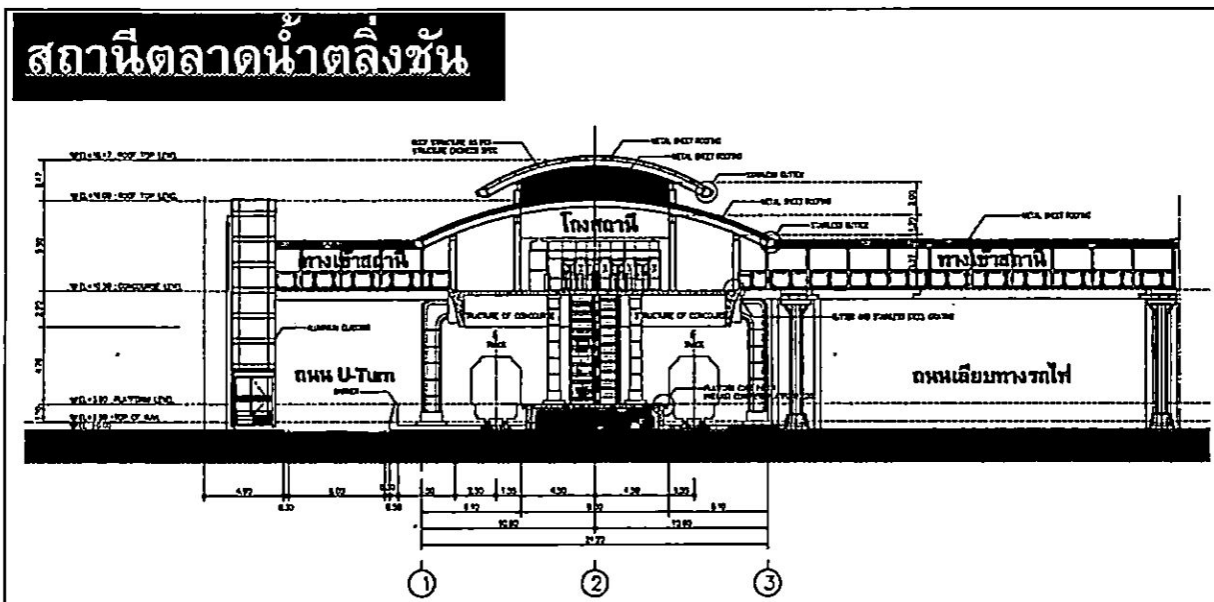
(๕) ขบวนรถไฟไฟฟ้าไม่ต้องจัดซื้อ ให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้จัดซื้อ

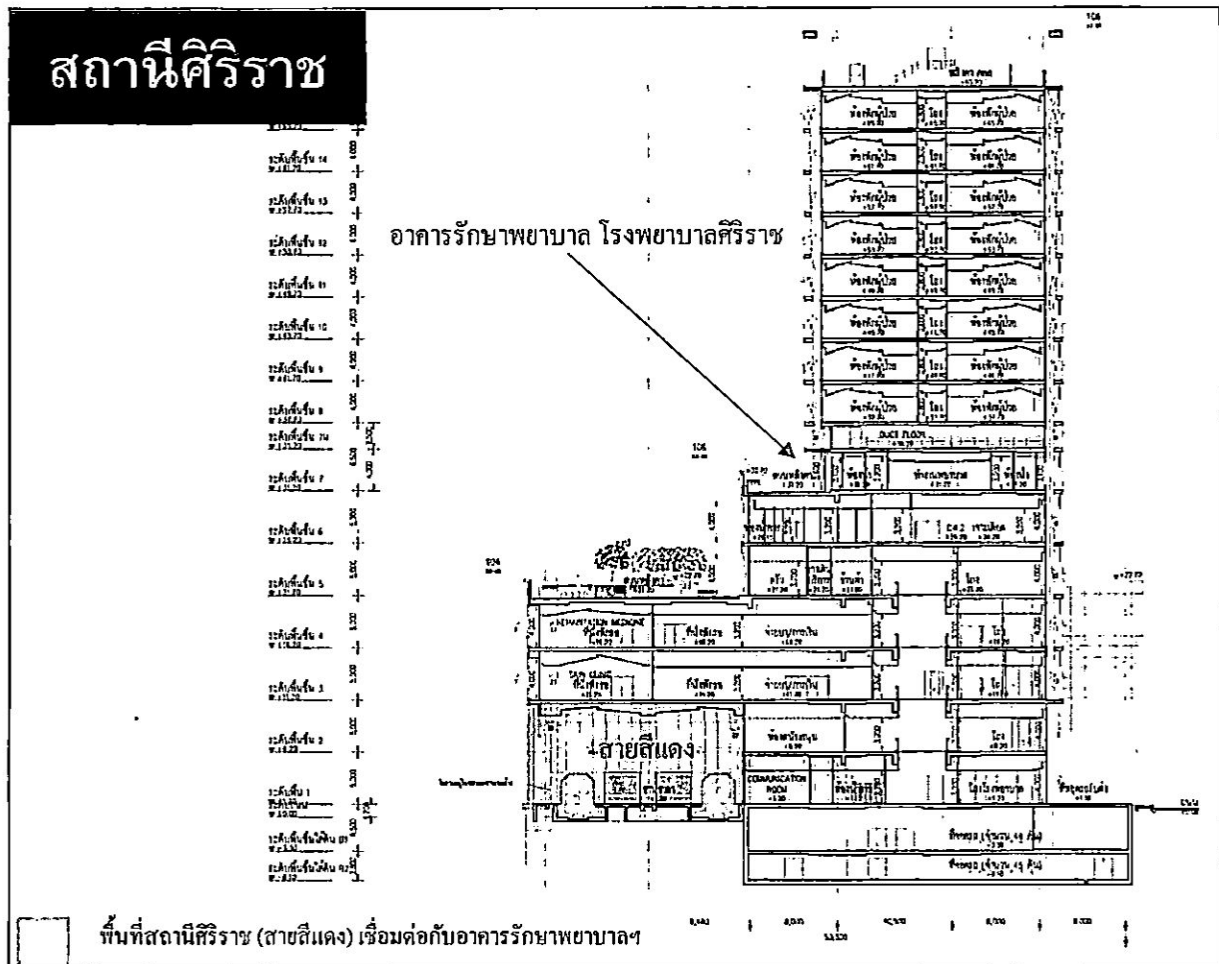
(๖) สถานีและรูปแบบสถานี ประกอบด้วย ๓ สถานี ดังนี้

(๖.๑) สถานีตลาดน้ำตลิ่งชัน เป็นอาคาร ๒ ชั้น โดยชั้นจำหน่ายตั๋ว  
อยู่ชั้นที่ ๒ และชานชาลาอยู่ระดับดิน

(๖.๒) สถานีบางขุนนนท์ เป็นอาคาร ๒ ชั้น โดยชั้นจำหน่ายตั๋ว  
อยู่ระดับดิน และชานชาลาอยู่ชั้นที่ ๒

(๖.๓) สถานีศิริราช เป็นอาคารชั้นเดียว โดยชั้นจำหน่ายตั๋ว  
และชานชาลาอยู่ระดับดิน โดยสถานีจะเชื่อมต่อกับอาคารรักษาพยาบาล โรงพยาบาลศิริราช





(๗) งานจุดตัดทางรถไฟในโครงการ พบว่า ตามแนวเส้นทางของโครงการฯ มีจุดตัดทางรถไฟกับถนนจำนวน ๕ จุด แบ่งเป็นจุดตัดที่แก้ไขปัญหาล่วงด้วยการทำ Grade Separated จำนวน ๓ จุด (Overpass) เหลือจุดตัดระดับเดียวกันที่ต้องแก้ไขในโครงการนี้ทั้งสิ้น ๒ จุด ซึ่งรูปแบบการแก้ไขจุดตัดทางรถไฟกับถนนจรัญสนิทวงศ์ ออกแบบเป็นทางรถไฟยกระดับข้ามทางแยก และจุดตัดถนนฉิมพลี แก้ไขปัญหาโดยกำหนดเป็นรูปแบบทางกลับรถยนต์ยกระดับรูปตัวยู (One Way U - Turn)

๓.๒ คณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตงานและร่างเอกสารประกวดราคา และคณะกรรมการพิจารณากำหนดราคากลาง

๓.๒.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาขอบเขตงาน (TOR) และราคากลาง โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้ดำเนินการร่างขอบเขตงาน (TOR) และราคากลาง เสนอผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และได้รับความเห็นชอบทั้งสองโครงการแล้วเมื่อวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๓

๓.๒.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอร่างขอบเขตงาน (TOR) และราคากลาง โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเมื่อวันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๓

### ๓.๓ การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง)

๓.๓.๑ กระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยทบทวนแนวทางการลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ส่วนต่อขยายทั้ง ๔ เส้นทาง การบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง รวมถึงการบริหารสถานีกลางบางซื่อ และสถานีในโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีแดงทั้งหมด โดยเร่งพิจารณาให้เอกชนร่วมลงทุน ตามระเบียบขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้เร่งรัดจัดทำแผนการดำเนินงาน PPP แบบ Fast Track เพื่อกำหนดระยะเวลาให้เกิดประสิทธิภาพสอดคล้องกับการลงทุน การเปิดให้บริการสถานีกลางบางซื่อ และรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยเร็วที่สุด

๓.๓.๒ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการศึกษาและเปรียบเทียบการบริหารจัดการ การเดินรถโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ระหว่างการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยดำเนินการเองกับการให้เอกชนร่วมลงทุน และได้นำเสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยพิจารณา ซึ่งได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๓ และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้รายงานผลการศึกษาและเปรียบเทียบให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓

๓.๓.๓ กระทรวงคมนาคมได้สั่งการให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยดำเนินการศึกษาและกำหนดหลักการโครงการร่วมลงทุนให้ถูกต้องและครบถ้วนตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๒ ประกอบมาตรา ๒๘ รวมทั้งดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนดสำหรับในกรณีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

๓.๔ ผลการศึกษาการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา ทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ จัดทำเอกสารประกวดราคาและการดำเนินงาน ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ของโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) และรายงานเสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยพิจารณาเมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๕ ซึ่งคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้เห็นชอบผลการศึกษา เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๕ และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้รายงานผลการศึกษาเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๕ ซึ่งจากผลการศึกษาดังกล่าวสรุปได้ว่า รัฐ (การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย) ลงทุนในด้านงานก่อสร้างโยธา งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ส่วนเอกชนลงทุนในด้านการจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้า งานให้บริการด้านการเดินรถ พร้อมบำรุงรักษาและชดเชยค่าขบวนรถไฟฟ้าที่รัฐได้จัดซื้อไปแล้วในช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดุสิตธานี ในมูลค่าไม่น้อยกว่า ๕,๖๒๔ ล้านบาท

๓.๕ แผนบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้าง แผนบูรณาการแผนการเดินรถ แผนการเชื่อมต่อการเดินทางเข้า - ออกสถานี แผนบูรณาการโครงการสายสีแดงร่วมกับโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้จัดทำข้อมูลทั้งสองโครงการเพิ่มเติมตามความเห็นกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับแผนบริหารการจราจรระหว่างก่อสร้าง แผนบูรณาการแผนการเดินรถ แผนการเชื่อมต่อการเดินทางเข้า - ออกสถานี แผนบูรณาการโครงการสายสีแดงร่วมกับโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และรายละเอียดการปรับลดค่าก่อสร้างในโครงการในหมวดงานทั่วไปจากกรณีร่วมสัญญา โดยสามารถสรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

๓.๕.๑ แผนการบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง และแผนการลดผลกระทบด้านการจราจรที่จะเกิดขึ้นในขณะก่อสร้างโครงการ รวมทั้งด้านความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและการแก้ไขผลกระทบการจราจรดังกล่าวอยู่ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) แล้ว ทั้งนี้ ในขั้นตอนการก่อสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทยจะให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวอย่างเคร่งครัดต่อไป

๓.๕.๒ แผนบูรณาการการเดินทาง ทั้งในส่วนของการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train : CT) และรถไฟทางไกล (Long Distance Train : LD) เมื่อมีการเปิดให้บริการทุกเส้นทาง การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้ว ทั้งในส่วนของการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองและรถไฟทางไกลเมื่อมีการเปิดให้บริการทุกเส้นทาง จากการตรวจสอบพบว่า ข้อมูลในส่วนนี้ได้มีการศึกษาและจัดทำรายละเอียดแล้วในโครงการศึกษาและบริหารจัดการการเดินทางทั้งระบบตามพื้นที่โครงสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง

๓.๕.๓ แนวทางการบริหารพื้นที่ทับซ้อนบริเวณสถานีตลิ่งชัน

การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้ว เนื่องจากพื้นที่ส่วนนี้ จะมีการทำงานติดตั้งอุปกรณ์ การวางท่อ ร้อยสาย และการเชื่อมต่อระบบของงานระบบรถไฟ (Railway Systems) ของทั้งสองโครงการ ดังนั้น เพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากการทำงานของผู้รับจ้างทั้งสองโครงการในพื้นที่เดียวกัน ในช่วงของการก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยจะประสานผู้รับจ้าง ผู้ควบคุมงาน ดำเนินการบูรณาการร่วมกันทั้งในด้านการออกแบบ แผนการทำงาน และขั้นตอนการก่อสร้างต่อไป

๓.๕.๔ แผนการเชื่อมต่อการเดินทางเข้า - ออกสถานี

การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้ว ในแต่ละสถานีได้ออกแบบทางเข้า - ออก สถานีไว้แล้วทั้งสองฝั่ง ซึ่งได้แสดงรายละเอียดการเชื่อมต่อการเดินทางเข้า - ออกในแต่ละสถานีของทั้งสองโครงการแล้ว

๓.๕.๕ แผนการบูรณาการระบบโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และตลิ่งชัน - ศิริราช) ร่วมกับการพัฒนาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย โครงการพื้นที่รอบสถานีธนบุรีของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด และโรงพยาบาลศิริราช ให้มีการบูรณาการร่วมกันอย่างเป็นระบบ ทั้งในช่วงการก่อสร้างที่จะต้องบูรณาการแผนการก่อสร้าง แผนการบริหารจราจรตามแนวทางการบริหาร การก่อสร้างในพื้นที่ที่เปิดให้บริการประชาชนของกระทรวงคมนาคมมาใช้ และช่วงของการให้บริการที่จะต้องมีการเชื่อมต่อการเดินทางอย่างไร้รอยต่อ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนการบูรณาการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย และโครงการก่อสร้างอาคารรักษาพยาบาลของโรงพยาบาลศิริราช ที่มีการใช้พื้นที่ก่อสร้างร่วมกัน และได้มีการประชุมร่วมกันทั้ง ๓ หน่วยงาน เพื่อหารือและจัดทำแนวทางบูรณาการแผนงานก่อสร้างร่วมกันแล้วเมื่อวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๗ ซึ่งมติที่ประชุมได้มีข้อสรุปของแนวทางบูรณาการแผนงานก่อสร้างร่วมกันแล้ว

ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาถึงการบูรณาการด้านการก่อสร้างทั้งสองโครงการแล้วเห็นว่า ทั้งสองโครงการมีพื้นที่ก่อสร้างทับซ้อนกันและเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องการปรับปรุงระบบควบคุมการเดินรถให้สอดคล้องกันด้วย การรวมทั้งสองโครงการเข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียวจึงเป็นหลักประกันว่าทั้งสองโครงการจะสามารถก่อสร้างให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการพร้อมกันได้ รวมถึงจะสามารถควบคุมระบบการเดินรถให้เป็นระบบเดียวกันได้ ทำให้ลดความซับซ้อนของงานเชื่อมต่อกับระบบเดิมและการบำรุงรักษาในอนาคต อีกทั้งได้ประโยชน์จากการปรับลดค่าก่อสร้างในส่วนของหมวดงานทั่วไปที่มีความซ้ำซ้อนลงได้อีกด้วย

### ๓.๖ การทบทวนราคาค่าก่อสร้างโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการทบทวนราคาค่าก่อสร้างโดยได้พิจารณารวมโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว สามารถสรุปค่าก่อสร้างโครงการฯ ได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ                                   | กรอบวงเงิน<br>ตลิ่งชัน - ศาลายา<br>ตามมติคณะรัฐมนตรี<br>๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒<br>(๑) | กรอบวงเงิน<br>ตลิ่งชัน - ศาลายา<br>เสนอกระทรวงคมนาคม<br>๑ มีนาคม ๒๕๖๗<br>(๒) | กรอบวงเงิน<br>ตลิ่งชัน - ศิริราช<br>ตามมติคณะรัฐมนตรี<br>๕ มีนาคม ๒๕๖๒<br>(๓) | กรอบวงเงิน<br>ตลิ่งชัน - ศิริราช<br>เสนอกระทรวงคมนาคม<br>๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖<br>(๔) | รวม<br>(๑) + (๓) | รวม<br>(๒) + (๔) | กรอบวงเงิน<br>รวม ๒ โครงการ<br>ศิริราช - ตลิ่งชัน -<br>ศาลายา<br>๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๗ |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| ๑. ค่าจ้างที่ปรึกษา<br>จัดประกวดราคา     | ๑๐.๐๐                                                                             | ๗.๓๘                                                                         | ๑๐.๐๐                                                                         | ๗.๓๘                                                                               | ๒๐.๐๐            | ๑๔.๗๘            | ๑๔.๗๘                                                                             |
| ๒. ค่าจ้างที่ปรึกษา<br>ควบคุมงาน (CSC)   | ๒๗๑.๘๘                                                                            | ๒๗๑.๘๘                                                                       | ๑๗๗.๗๓                                                                        | ๑๒๒.๙๐                                                                             | ๔๔๙.๗๑           | ๓๙๔.๘๘           | ๓๙๒.๑๓                                                                            |
| ๓. ค่าจ้างที่ปรึกษา<br>วิศวกรอิสระ (ICE) | ๓๐.๑๘                                                                             | ๓๐.๑๘                                                                        | ๔๐.๒๔                                                                         | ๑๖.๗๑                                                                              | ๗๐.๔๓            | ๔๖.๘๙            | ๓๙.๕๕                                                                             |
| ๔. ค่างานโยธา<br>และระบบราง              | ๗,๓๕๘.๖๕                                                                          | ๘,๐๗๖.๖๒                                                                     | ๒,๗๐๖.๕๖                                                                      | ๒,๗๙๘.๐๖                                                                           | ๑๐,๐๖๕.๒๑        | ๑๐,๘๗๔.๖๘        | ๑๐,๗๗๔.๗๒                                                                         |
| ๕. ค่างานระบบไฟฟ้า<br>และเครื่องกล       | ๒,๕๓๑.๓๖                                                                          | ๒,๒๘๔.๐๘                                                                     | ๑,๙๘๗.๓๓                                                                      | ๑,๖๗๐.๙๔                                                                           | ๔,๕๑๘.๖๙         | ๓,๙๕๕.๐๓         | ๓,๙๕๕.๐๓                                                                          |
| ๖. ค่าตู้รถไฟฟ้า                         | -                                                                                 | -                                                                            | ๑,๗๑๓.๑๗                                                                      | -                                                                                  | ๑,๗๑๓.๑๗         | -                | -                                                                                 |
| รวม                                      | ๑๐,๒๐๒.๑๘                                                                         | ๑๐,๖๗๐.๒๗                                                                    | ๖,๖๔๕.๐๓                                                                      | ๔,๖๑๖.๐๐                                                                           | ๑๖,๘๑๗.๒๑        | ๑๕,๒๘๖.๗๑        | ๑๕,๑๗๖.๒๑                                                                         |

หมายเหตุ : ๑. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) คิดร้อยละ ๒.๗๕ ของค่างานโยธาและระบบราง+ค่างานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล

๒. ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) คิดร้อยละ ๑ ของค่างานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล

จากตารางข้างต้น จะเห็นได้ว่ากรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ จำนวน ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒ จำนวน ๖,๖๔๕.๐๓ ล้านบาท ซึ่งเมื่อรวมทั้งสองโครงการ ทำให้มีกรอบวงเงินจำนวน ๑๖,๘๔๗.๒๑ ล้านบาท โดยจากผลการศึกษาการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประมาณการกรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธา งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมถึงงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินใหม่ ปรากฏว่า กรอบวงเงินค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) เพิ่มขึ้นจากกรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ส่วนกรอบวงเงินค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ลดลงจากกรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒ เนื่องจากการตัดค่าตู้รถไฟฟ้าวาง โดยอ้างอิงผลการศึกษาการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ที่เอกชนผู้ร่วมลงทุนจะเป็นผู้จัดซื้อเอง ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการทบทวนค่างานก่อสร้างอันเนื่องมาจากค่างานโยธาและระบบรางเพิ่มขึ้น และค่าตู้รถไฟฟ้าวางลดลง จึงได้มีการเสนอกรอบวงเงินให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา โดยโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๗ มีกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นเป็น ๑๐,๖๗๐.๒๗ ล้านบาท และโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ มีกรอบวงเงินลดลงเป็น ๔,๖๑๖.๐๐ ล้านบาท อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และสอดคล้องกัน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้มีการพิจารณาและทบทวนข้อมูล โดยได้มีการทบทวนราคาก่อสร้างโครงการเมื่อรวมสองโครงการเพื่อจัดซื้อจัดจ้างเป็นสัญญาเดียว เพื่อประสงค์จะให้การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารโครงการมีความคล่องตัว เนื่องจากทั้งสองโครงการมีพื้นที่โครงการต่อเนื่องกัน จึงได้ประมาณการค่าก่อสร้างของทั้งสองโครงการให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการราคากลางและขึ้นทะเบียนพิจารณาผู้ประกอบการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดราคากลางงานก่อสร้างที่ประกาศใช้ล่าสุดแล้ว โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประมาณการกรอบวงเงินรวมโครงการให้เป็นไปตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๔๓๓.๒/ว ๔๔๙ ลงวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๖ เรื่อง การประกาศอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคากลางงานก่อสร้างและปรับปรุงตาราง Factor F ใหม่แล้ว ซึ่งจะสามารถลดค่าใช้จ่ายในส่วนค่าบริหารจัดการลงได้ โดยมีกรอบวงเงิน จำนวน ๑๕,๑๗๖.๒๑ ล้านบาท ซึ่งน้อยกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งมีกรอบวงเงินรวมทั้งสองโครงการ จำนวน ๑๖,๘๔๗.๒๑ ล้านบาท ทำให้กรอบวงเงินลดลง จำนวน ๑,๖๗๑.๐๐ ล้านบาท (๑๖,๘๔๗.๒๑ - ๑๕,๑๗๖.๒๑ = ๑,๖๗๑.๐๐) และเมื่อเปรียบเทียบกับกรอบวงเงินที่เสนอกระทรวงคมนาคม โดยการแยกกันจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งมีกรอบวงเงินรวม จำนวน ๑๕,๒๘๖.๒๗ ล้านบาท ทำให้กรอบวงเงินจะลดลงจำนวน ๑๑๐.๐๖ ล้านบาท (๑๕,๒๘๖.๒๗ - ๑๕,๑๗๖.๒๑ = ๑๑๐.๐๖) ซึ่งเป็นการประหยัดงบประมาณของภาครัฐ และทั้งสองโครงการสามารถก่อสร้างได้ตามวัตถุประสงค์ของโครงการเช่นเดิม จึงเห็นสมควรรวมทั้งสองโครงการเข้าด้วยกัน

### ๓.๗ ความพร้อมของโครงการ

๓.๗.๑ ด้านแบบรายละเอียดการก่อสร้าง ทั้งสองโครงการมีแบบรายละเอียดการก่อสร้างแล้ว

๓.๗.๒ ด้านการประกวดราคาจัดจ้างผู้รับจ้างก่อสร้างเมื่อรวมทั้งสองโครงการ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการจัดการประกวดราคาไว้แล้ว สำหรับการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความพร้อมในการดำเนินงานได้ทันที หลังจากที่ได้คณะรัฐมนตรีอนุมัติการรวมโครงการดังกล่าวแล้ว

๓.๗.๓ ด้านรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันได้รับความเห็นชอบรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วทั้งสองโครงการ ดังนี้

๑) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)

(๑) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติเมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ รับทราบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบทางด่วนทดแทนโครงการทางด่วนสายพญาไท - พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟสายบางซื่อ - พระราม ๖ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเห็นชอบต่อการก่อสร้างสถานีรถไฟเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี

(๒) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติเมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ส่วนต่อขยาย ช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน และบ้านฉิมพลี - ศาลายา ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙

๒) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ มีมติเมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ส่วนต่อขยายช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน และบ้านฉิมพลี - ศาลายา ของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เรียบร้อยแล้ว

ทั้งนี้ ในประเด็นเรื่องอายุของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้ง ๒ โครงการ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือสอบถามไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อสอบถามประเด็นการหมดอายุของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้มีหนังสือตอบกลับมาว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยว่า คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการแล้ว จึงถือว่ารายงานดังกล่าวมีการนำไปใช้ประกอบการพิจารณาอนุญาตตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๑๓ วรรคสองแล้ว จึงสามารถใช้รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ประกอบการดำเนินโครงการฯ ได้

๓.๗.๔ ด้านการเวนคืนที่ดิน ทั้งสองโครงการในพื้นที่ก่อสร้างจะก่อสร้างในเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมด จึงไม่มีการเวนคืนแต่อย่างใด

#### ๓.๘ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบให้รวมโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว และเปลี่ยนชื่อโครงการเป็น “โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงศิริราช -

ตลิ่งชัน ...

ตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)” โดยให้นำเสนอต่อกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป

### ๓.๙ ข้อเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๙.๑ อนุมัติให้รวมโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว และเปลี่ยนชื่อโครงการเป็น “โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)”

๓.๙.๒ อนุมัติกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) โดยแบ่งเป็น ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา จำนวน ๑๔.๗๘ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) จำนวน ๓๙๒.๑๓ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) จำนวน ๓๙.๕๕ ล้านบาท ค่างานโยธาและระบบราง จำนวน ๑๐,๗๗๔.๗๒ ล้านบาท ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จำนวน ๓,๙๕๕.๐๓ ล้านบาท รวมกรอบวงเงินโครงการจำนวน ๑๕,๑๗๖.๒๑ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี

๓.๙.๓ อนุมัติรายละเอียดอื่นที่มีได้มีการเปลี่ยนแปลงของทั้งสองโครงการให้ยึดถือตามมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติไว้เดิมเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒ ตามลำดับ

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๓

### ๔. ประโยชน์และผลกระทบ

๔.๑ โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เป็นส่วนต่อขยายโครงข่ายจากโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ซึ่งการขอรวมโครงการดังกล่าวมีประโยชน์ในการช่วยประหยัดงบประมาณของภาครัฐ โดยขอบเขตงานยังคงเป็นไปตามวัตถุประสงค์และรูปแบบเดิมทั้งหมด และช่วยตอบสนองความต้องการของประชาชนโดยตรงในการใช้การคมนาคมขนส่งทางรางเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ทั้งนี้ เพื่อช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ ช่วยแก้ไขปัญหารถติดในเมืองใหญ่ ช่วยลดมลพิษทางอากาศ ประชาชนสามารถเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้ตรงเวลามากขึ้น ซึ่งเป็นการรองรับและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ลดระยะเวลาในการเดินทาง ช่วยแบ่งเบาภาระการจราจรทางถนนในการรับส่งประชาชนที่มาจากชานเมืองได้มากยิ่งขึ้น เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ๆ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินทางรถไฟทางไกล รถไฟฟ้าชานเมือง รวมทั้งรถไฟฟ้าชานเมืองของการรถไฟแห่งประเทศไทย ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดผ่านสมอระดับ ช่วยประหยัดและลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ และส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบราง ทั้งนี้ ในทางกลับกันหากโครงการดังกล่าวมิได้ก่อสร้าง ทำให้ประชาชนมีตัวเลือกในการเดินทางน้อยลง ปัญหารถติดและมลพิษทางอากาศยังคงเดิมไม่ได้รับการแก้ไข และอาจจะมีผลทำให้ไม่มีเอกชนสนใจร่วมลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

๔.๒ การดำเนินโครงการอยู่ในเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมด จึงไม่มีผลกระทบต่อประชาชนในการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการ

#### ๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

##### ๕.๑ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

ค่าใช้จ่ายโครงการตามกรอบวงเงินที่ขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีในครั้งนี้ ยังคงเป็นไปตามหลักการเดิมที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เมื่อปี ๒๕๖๒ กล่าวคือ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน เพื่อดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) เพื่อเป็นค่าจ้าง ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) ค่างานโยธาและระบบราง และค่างาน ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ในประเทศที่เหมาะสม วิธีการให้กู้ต่อและค้ำประกันเงินกู้ หรือให้กู้ตามแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงิน และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำแผนปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่าย ประจำปี เป็นงบชำระหนี้รายปีเฉพาะในส่วนค่าโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลรับภาระ ได้แก่ ค่าจ้างที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) ค่างานโยธาและระบบราง รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน ๑๑,๒๐๖.๔๐ ล้านบาท ส่วนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จำนวน ๓,๙๕๕.๐๓ ล้านบาท ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระ ส่วนค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา จำนวน ๑๔.๗๘ ล้านบาท ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป

๕.๒ ผลการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑  
มาตรา ๒๗

ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ตามความ ในมาตรา ๒๗ วรรคแรก “การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือ ภาระทางการเงินในขนาดตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้น จัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่ายแหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลา ดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อ คณะรัฐมนตรี” นั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำข้อมูลตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยได้ปรับปรุงแผนบริหารจัดการกิจกรรมเรียบร้อยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

##### ๕.๒.๑ แผนการดำเนินโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับแผนการดำเนินงานของทั้งสองโครงการ ให้เป็นปัจจุบันแล้วมีระยะเวลาก่อสร้างเท่ากัน มีกำหนดการเริ่มต้นและแล้วเสร็จของการก่อสร้างพร้อมกันได้ จึงได้จัดทำแผนการดำเนินงานเมื่อรวมทั้งสองโครงการเข้าด้วยกัน ดังนี้

| ลำดับ | รายการ                                                                | ระยะเวลา<br>(เดือน) | เดือน - เดือน                 | ๒๕๖๗ | ๒๕๖๘ | ๒๕๖๙ | ๒๕๗๐ | ๒๕๗๑ | ๒๕๗๒ |
|-------|-----------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| ๑     | ขอปรับกรอบ<br>วงเงินและขอรวม<br>โครงการเสนอ<br>คณะรัฐมนตรี<br>อนุมัติ | ๑๒                  | พฤษภาคม ๒๕๖๗<br>- เมษายน ๒๕๖๘ |      |      |      |      |      |      |
| ๒     | ประกวดราคา                                                            | ๘                   | พฤษภาคม -<br>ธันวาคม ๒๕๖๘     |      |      |      |      |      |      |
| ๓     | จัดจ้างที่ปรึกษา<br>ควบคุมงาน (CSC)                                   | ๘                   | พฤษภาคม -<br>ธันวาคม ๒๕๖๘     |      |      |      |      |      |      |
| ๔     | จัดจ้างที่ปรึกษา<br>วิศวกรอิสระ (ICE)                                 | ๘                   | พฤษภาคม -<br>ธันวาคม ๒๕๖๘     |      |      |      |      |      |      |
| ๕     | ก่อสร้าง                                                              | ๓๖                  | มกราคม ๒๕๖๙ -<br>ธันวาคม ๒๕๗๑ |      |      |      |      |      |      |
| ๖     | เปิดให้บริการ                                                         |                     | มกราคม ๒๕๗๒                   |      |      |      |      |      | ★    |

#### ๕.๒.๒ แผนการเบิกจ่าย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงแผนการจ่ายเงินเมื่อรวมทั้งสอง  
โครงการเข้าด้วยกันให้เป็นปัจจุบันแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

| รายการ                                             | จำนวนเงิน<br>(ล้านบาท) | ปีงบประมาณ     |      |          |          |          |        |       |      |
|----------------------------------------------------|------------------------|----------------|------|----------|----------|----------|--------|-------|------|
|                                                    |                        | ๒๕๖๓ -<br>๒๕๖๗ | ๒๕๖๘ | ๒๕๖๙     | ๒๕๗๐     | ๒๕๗๑     | ๒๕๗๒   | ๒๕๗๓  | ๒๕๗๔ |
| ๑. ค่าจ้างที่ปรึกษา<br>จัดประกวดราคา               | ๑๔.๗๘                  | ๕.๖๐           | ๖.๓๒ | ๒.๘๖     |          | -        | -      | -     | -    |
| ๒. ค่าจ้างที่ปรึกษา<br>ควบคุมงาน<br>ก่อสร้าง (CSC) | ๓๙๒.๑๓                 | -              | -    | ๔.๐๕     | ๑๓๕.๐๑   | ๑๙๙.๔๑   | ๒๔.๒๖  | ๑๙.๖๐ | ๙.๘๐ |
| ๓. ค่าจ้างที่ปรึกษา<br>วิศวกรอิสระ (ICE)           | ๓๙.๕๕                  | -              | -    | ๐.๔๖     | ๑๕.๑๔    | ๒๒.๓๖    | ๑.๕๙   | -     | -    |
| ๔. ค่างานโยธา<br>และระบบราง                        | ๑๐,๗๗๔.๗๒              | -              | -    | ๑,๘๒๖.๘๕ | ๔,๒๒๒.๙๔ | ๔,๕๓๓.๔๗ | ๒๐๓.๔๖ | -     | -    |
| ๕. ค่างานระบบไฟฟ้า<br>และเครื่องกล                 | ๓,๙๕๕.๐๓               | -              | -    | ๕๙๓.๖๕   | ๑,๐๒๕.๓๕ | ๒,๑๓๔.๗๕ | ๒๐๓.๖๘ | -     | -    |
| รวม                                                | ๑๔,๑๗๖.๒๑              | ๕.๖๐           | ๖.๓๒ | ๒,๔๒๗.๔๗ | ๕,๓๘๘.๔๔ | ๖,๘๘๗.๙๙ | ๔๒๘.๙๙ | ๑๙.๖๐ | ๙.๘๐ |

#### ๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือสอบถามความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่  
สำนักงานงบประมาณ กระทรวงการคลัง และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณา  
เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยมีหน่วยงานแจ้งความเห็นและข้อสังเกต  
ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รวมทั้งความเห็นของกระทรวงคมนาคม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

## ๖.๑ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีหนังสือ ที่ นร ๑๑๐๖/๓๖ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๘ ถึงกระทรวงคมนาคม โดยแจ้งความเห็น ดังนี้

๖.๑.๑ เห็นควรอนุมัติให้รวมโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกัน เพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว และเปลี่ยนชื่อโครงการเป็น “โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)” (โครงการฯ) สำหรับรายละเอียดอื่นที่มีได้มีการเปลี่ยนแปลงของทั้งสองโครงการ ให้ยึดถือตามมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติไว้เดิมเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ และเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒ ตามลำดับ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยดำเนินการส่วนต่อขยายโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมกำกับให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินโครงการฯ (รวมถึงเส้นทางที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว จำนวน ๓ เส้นทาง ได้แก่ ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง และช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก (Missing Link)) ด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และสามารถเปิดให้บริการได้โดยเร็ว เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนและบรรเทาปริมาณการจราจรจากการเดินทางของประชาชนจากชานเมืองเข้าสู่กรุงเทพมหานครชั้นในได้

๖.๑.๒ สำหรับการขออนุมัติกรอบวงเงินของโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เห็นควรให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยพิจารณาปรับลดค่างานก่อสร้างสถานีศิริราช ที่มหาวิทยาลัยมหิดลเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนของงานอาคารสถานี (ไม่รวมชานชาลาที่อยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย) จำนวน ๑๗๑.๓๕ ล้านบาท ทำให้กรอบวงเงินรวมของโครงการฯ ลดลงจาก ๑๕,๑๗๖.๒๑ ล้านบาท เป็น ๑๕,๐๐๔.๘๖ ล้านบาท เพื่อให้กรอบวงเงินของโครงการฯ มีความสอดคล้องกับข้อเท็จจริง

๖.๑.๓ นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ในภาพรวมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยเฉพาะในส่วนของการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ที่คำนึงถึงการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ที่ได้ลงทุนภายใต้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) การรองรับแผนพัฒนาระบบรถไฟฟ้าทางไกลที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในอนาคต แผนบริหารขบวนรถและแผนบริหารความเสี่ยงในกรณีที่เกิดปัญหาความล่าช้าในการจัดหาขบวนรถให้บริการเพื่อให้สามารถรักษาระดับการให้บริการ (Level of Service) ให้มีคุณภาพและมาตรฐานที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด

๒) พิจารณาทบทวนแผนธุรกิจของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด รวมถึงกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจและขอบเขตหน้าที่ขององค์กรให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยในอนาคต และผลการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ข้างต้น

๓) เร่งดำเนินการ ...

๓) เร่งดำเนินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ซึ่งจะมีส่วนช่วยเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในเขตเมืองให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ประเด็น ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

## ๖.๒ สำนักงบประมาณ

สำนักงบประมาณ มีหนังสือ ที่ นร ๐๗๐๙/๒๖๑๗ ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ถึงกระทรวงคมนาคม โดยแจ้งความเห็น ดังนี้

๖.๒.๑ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒ ได้อนุมัติหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) ในกรอบวงเงิน ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท และโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ในกรอบวงเงิน ๖,๖๔๕.๐๓ ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการทบทวนกรอบวงเงินของทั้งสองโครงการดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปและทบทวนการดำเนินโครงการ โดยได้รวมโครงการเข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว เนื่องจากทั้งสองโครงการมีพื้นที่ก่อสร้างทับซ้อนกัน และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องปรับปรุงระบบควบคุมการเดินทางให้สอดคล้องกันด้วย ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวเป็นการลดความซ้ำซ้อนของงานเชื่อมต่อกับระบบเดิมและทำให้กรอบวงเงินโครงการลดลง จำนวน ๑,๖๗๑ ล้านบาท จากที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เดิม คงเหลือวงเงิน ๑๕,๑๗๖.๒๑ ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗ มีมติเห็นชอบการรวมโครงการและกรอบวงเงินดังกล่าวแล้ว ดังนั้น หากกระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาการรวมโครงการทั้งสองโครงการดังกล่าว อย่างละเอียดรอบคอบ โดยคำนึงถึงผลตอบแทนทางการเงิน ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ความเสี่ยง และประโยชน์ที่ภาครัฐและประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญ รวมถึงดำเนินการ ตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง ครบถ้วนในทุกขั้นตอนแล้ว ก็เห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้รวมโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว และเปลี่ยนชื่อโครงการเป็น “โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)” ในกรอบวงเงิน ๑๕,๑๗๖.๒๑ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี จำแนกเป็น ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา จำนวน ๑๔.๗๘ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) จำนวน ๓๙๒.๑๓ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) จำนวน ๓๙.๕๕ ล้านบาท ค่างานโยธาและระบบราง จำนวน ๑๐,๗๗๔.๗๒ ล้านบาท และค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จำนวน ๓,๙๕๕.๐๓ ล้านบาท

๖.๒.๒ สำหรับแหล่งเงินลงทุนโครงการเห็นควรดำเนินการตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒ โดยรัฐบาลรับภาระการลงทุนค่างานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน ๑๑,๒๒๑.๑๘ ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระการลงทุนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จำนวน ๓,๙๕๕.๐๓ ล้านบาท โดยมีแหล่งเงินในการดำเนินงาน ดังนี้

๑) สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี จำนวน ๑๔.๗๘ ล้านบาท เพื่อเป็นค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา

๒) ให้กระทรวง ...

๒) ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินทุนจากแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินต่อจากกระทรวงการคลัง จำนวนรวม ๑๑,๒๐๖.๔๐ ล้านบาท เพื่อเป็นค่าก่อสร้างงานโยธาและระบบราง จำนวน ๑๐,๗๗๔.๗๒ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) จำนวน ๓๙๒.๑๓ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) จำนวน ๓๙.๕๕ ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี สำหรับเป็นงบชำระหนี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้ ทั้งในส่วนของเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๓) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน และกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จำนวน ๓,๙๕๕.๐๓ ล้านบาท

๖.๒.๓ ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการขนาดใหญ่ที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบหลายโครงการ มีวงเงินลงทุนสูง และมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยควรให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินโครงการมีความล่าช้า และกระทรวงคมนาคมควรกำกับดูแลและติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้

### ๖.๓ กระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลัง มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๓๑๘๘ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๕ ถึงกระทรวงคมนาคม โดยแจ้งความเห็น ดังนี้

๖.๓.๑ โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา) และโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช) เป็นส่วนต่อขยายของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน เพื่อให้โครงข่ายระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) มีความต่อเนื่องและสมบูรณ์ สามารถรองรับและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างสูงสุด รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยลดการจราจรทางถนนของประชาชนที่เดินทางจากชานเมืองได้มากยิ่งขึ้น ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการรวมโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกัน และเปลี่ยนชื่อโครงการเป็น “โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)” เพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียวกัน ภายใต้กรอบวงเงินรวม ๑๕,๑๗๖.๒๑ ล้านบาท โดยเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมปรับแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินให้เป็นปัจจุบันก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ

๖.๓.๒ สำหรับแหล่งเงินทุนของโครงการฯ ช่วงศาลายา - ตลิ่งชัน - ศิริราช เห็นควรให้เป็นไปตามหลักการขอมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒ โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับภาระค่างานโครงสร้างพื้นฐานตามแนวทางการระดมทุนของโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่และใช้เงินทุนสูงตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ดังนี้

๑) เงินงบประมาณ เพื่อเป็นค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา

๒) เงินกู้ แบ่งเป็น

(๑) การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินต่อจากกระทรวงการคลัง โดยรัฐบาลรับภาระค่างานโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย ค่างานโยธาและระบบราง ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน และค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ

(๒) การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินโดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน และการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระสำหรับค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

ทั้งนี้ เมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติการรวมโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียวกันแล้ว ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอความต้องการกู้เงินเป็นรายปีเพื่อบรรจุโครงการเงินกู้ไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ โดยขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแยกรายการค่าใช้จ่ายของงานโยธา และส่วนที่เกี่ยวข้อง และงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลในสัญญาจ้างให้ชัดเจน เพื่อให้รัฐบาลสามารถกำหนดมูลค่าในการรับภาระค่างานของโครงการฯ ได้

๖.๓.๓ โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย) ซึ่งที่ผ่านมาการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการดำเนินงานที่ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้เป็นอย่างมาก ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรกำกับและติดตามให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ รวมทั้งพิจารณาทบทวนประมาณการทางการเงินให้มีความสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย และสถานการณ์ปัจจุบันด้วย นอกจากนี้ เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ตั้งแต่ปี ๒๕๖๒ แต่ปัจจุบันยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงที่อาจทำให้การดำเนินงานล่าช้าและส่งผลกระทบต่อต้นทุนโครงการที่รัฐต้องรับภาระทางการเงินเพิ่มขึ้น อาทิ การเตรียมพื้นที่เพื่อส่งมอบให้ผู้รับจ้าง รวมถึงความเสี่ยงในกรณีที่ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ประมาณการไว้

๖.๓.๔ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับลดแผนการจัดซื้อขบวนรถที่ได้รับอนุมัติตามนโยบายมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๖ ในการเสนอขออนุมัติเพื่อรวมโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกัน จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำแผนความต้องการจัดหาขบวนรถเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ในภาพรวมที่เป็นปัจจุบัน เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถให้บริการประชาชนได้อย่างเพียงพอประกอบการเสนอขออนุมัติในครั้งนี้ นอกจากนี้ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดกระบวนการจัดหาเอกชนร่วมลงทุนตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ รวมทั้งการกำหนดทิศทางดำเนินงานของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ในอนาคตให้ชัดเจน เนื่องจากปัจจุบันบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นผู้บริหารจัดการการเดินรถและซ่อมบำรุงในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

๖.๓.๕ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยบูรณาการการจัดทำแผนและพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ (Transit Oriented Development: TOD) และพัฒนาการใช้ประโยชน์อื่น ๆ ในพื้นที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ตลอดจนการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางและบริเวณสถานีรถไฟ หรือพื้นที่โฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ เพื่อเพิ่มรายได้การรถไฟแห่งประเทศไทย นอกเหนือจากค่าโดยสาร (Non-Fare Revenue) และเพื่อให้การใช้พื้นที่โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เกิดประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาการเชื่อมโยง

โครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะรองในพื้นที่เข้าสู่สถานี (Feeder) ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการใช้บริการและเชื่อมต่อการเดินทางได้อย่างสมบูรณ์

๖.๓.๖ ให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการเสนอ เรื่อง การปรับเปลี่ยนกรอบวงเงินค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมของโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาในโอกาสแรก เนื่องจากโครงการดังกล่าวเปิดให้บริการแล้วตั้งแต่วันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เพื่อให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยสามารถปิดโครงการและลดการค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน ลงมา

กรณีความเห็นของกระทรวงการคลังดังกล่าวข้างต้น การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการจัดขบวนรถไฟฟ้าสำหรับให้บริการประชาชนได้อย่างเพียงพอ เนื่องจากรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน ที่เปิดให้บริการในปัจจุบันมีจำนวนขบวนรถไฟฟ้าที่มีใช้งานรวม ๒๕ ขบวน แบ่งเป็น (๑) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ใช้ประเภทขบวนรถ ๖ ตู้ต่อขบวน จำนวน ๑๕ ขบวน ใช้ในการให้บริการ จำนวน ๘ ขบวน สำรอง จำนวน ๒ ขบวน คงเหลือ จำนวน ๕ ขบวน และ (๒) ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน ประเภทขบวนรถ ๔ ตู้ต่อขบวน จำนวน ๑๐ ขบวน ใช้ในการให้บริการ จำนวน ๒ ขบวน สำรอง จำนวน ๒ ขบวน คงเหลือ จำนวน ๖ ขบวน จะเห็นได้ว่า ยังคงเหลือขบวนรถไฟฟ้าประเภท ๖ ตู้ต่อขบวน จำนวน ๕ ขบวน และประเภท ๔ ตู้ต่อขบวน จำนวน ๖ ขบวน รวมจำนวน ๑๑ ขบวน จากการประเมินความต้องการใช้ขบวนรถไฟฟ้าในโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง (ส่วนต่อขยาย) ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และช่วงศิริราช - คลิ่งชัน - ศาลา ในปีเปิดให้บริการ ทำให้ภาพรวมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงมีความต้องการใช้ขบวนรถ ประกอบด้วย (๑) ช่วงบางซื่อ - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต ใช้ประเภทขบวนรถ ๖ ตู้ต่อขบวน + ๔ ตู้ต่อขบวน (พ่วงต่อกัน) รวมจำนวน ๘ ขบวน และประเภทขบวนรถ ๖ ตู้ต่อขบวน จำนวน ๒ ขบวน (๒) ช่วงบางซื่อ - ศาลา ใช้ประเภทขบวนรถ ๖ ตู้ต่อขบวน จำนวน ๕ ขบวน และ (๓) ช่วงคลิ่งชัน - ศิริราช ใช้ประเภทขบวนรถ ๔ ตู้ต่อขบวน จำนวน ๒ ขบวน ทั้งนี้ จากจำนวนขบวนรถไฟฟ้าสายสีแดงที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวม ๒๕ ขบวน จึงเพียงพอต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง (ส่วนต่อขยาย) ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และช่วงศิริราช - คลิ่งชัน - ศาลา ที่จะเปิดให้บริการในอนาคต ส่วนในกรณีที่ไม่มีขบวนรถไฟฟ้าเหลือพอที่จะสำรองไว้เลยนั้น หากยังไม่สามารถจัดหาเอกชนผู้ร่วมลงทุนได้ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยจะประสานกับบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งเป็นผู้จัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดง พิจารณาบริหารจัดการปริมาณขบวนรถไฟฟ้าให้สอดคล้องกับปริมาณผู้โดยสารจริง ณ ช่วงขณะนั้น และจะขออนุมัติจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าสายสีแดงในคราวเดียวกับโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - วิทยา - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพงต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕ - ๗

#### ๖.๔ ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรเสนอขอทบทุนมติคณะรัฐมนตรี และขออนุมัติรวมโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงคลิ่งชัน - ศาลา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงคลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกัน เพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

#### ๖.๔.๑ ความจำเป็นของการดำเนินโครงการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็นว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการบูรณาการด้านการก่อสร้างทั้งสองโครงการที่มีพื้นที่ก่อสร้างทับซ้อนกัน และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ จะต้องการปรับปรุงระบบควบคุมการเดินรถให้สอดคล้องกันด้วย ดังนั้น การรวมทั้งสองโครงการเข้าด้วยกัน เพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียวจึงเป็นหลักประกันว่าทั้งสองโครงการจะสามารถก่อสร้างให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการพร้อมกันได้ รวมถึงจะสามารถควบคุมระบบการเดินรถให้เป็นระบบเดียวกันได้ ทำให้ลดความซับซ้อนของงานเชื่อมต่อกับระบบเดิมและการบำรุงรักษาในอนาคต อีกทั้งได้ประโยชน์จากการปรับลดค่าก่อสร้างในส่วนของหมวดงานทั่วไปที่มีความซ้ำซ้อนลงได้อีกด้วย

#### ๖.๔.๒ กรอบวงเงินลงทุน

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบให้รวมโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว โดยคำนวณก่อสร้างโครงการเมื่อรวมสองโครงการเพื่อจัดซื้อจัดจ้างเป็นสัญญาเดียว เมื่อเปรียบเทียบกับกรอบวงเงินรวมทั้งสองโครงการที่เสนอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา (โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๗ จำนวน ๑๐,๖๗๐.๒๗ ล้านบาท และโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ จำนวน ๔,๖๑๖.๐๐ ล้านบาท รวมกรอบวงเงิน จำนวน ๑๕,๒๘๖.๒๗ ล้านบาท) จะสามารถทำให้ค่างานโยธาและระบบรางมีการปรับกรอบวงเงินลดลงเป็น ๑๐,๗๗๔.๗๒ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ลดลงเป็น ๓๙๒.๑๓ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรรมอิสระ (ICE) ลดลงเป็น ๓๙.๕๕ ล้านบาท ส่วนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา วงเงินเมื่อรวมสองโครงการแล้วไม่ได้เพิ่มขึ้นหรือลดลงแต่อย่างใด ทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายในส่วนค่าบริหารจัดการลงได้ โดยมีกรอบวงเงิน จำนวน ๑๕,๑๓๖.๒๑ ล้านบาท ซึ่งน้อยกว่าค่างานก่อสร้างโครงการที่แยกกันจัดซื้อจัดจ้าง (มีกรอบวงเงิน จำนวน ๑๕,๒๘๖.๒๗ ล้านบาท) โดยค่าก่อสร้างจะลดลง จำนวน ๑๑๐.๐๖ ล้านบาท ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับกรอบวงเงินโครงการตามมติคณะรัฐมนตรีเดิม (โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ จำนวน ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท และโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒ จำนวน ๖,๖๔๔.๐๓ ล้านบาท รวมจำนวน ๑๖,๘๔๗.๒๑ ล้านบาท) ทำให้กรอบวงเงินลดลง จำนวน ๑,๖๗๑.๐๐ ล้านบาท (๑๖,๘๔๗.๒๑ - ๑๕,๑๗๖.๒๑ = ๑,๖๗๑.๐๐)

#### ๖.๔.๓ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีหนังสือ ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/๕๖๗๑ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๗ ชี้แจงประเด็นเรื่องอายุของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้ง ๒ โครงการ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือสอบถามไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อสอบถามประเด็นการหมดอายุของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้มีหนังสือตอบกลับมา

ที่การรถไฟ ...

ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยว่า คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการแล้ว จึงถือว่ารายงานดังกล่าวมีการนำไปใช้ประกอบการพิจารณาอนุญาตตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๑๓ วรรคสองแล้ว จึงสามารถใช้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ประกอบการดำเนินโครงการได้

#### ๖.๔.๔ แนวทางการดำเนินโครงการ

๑) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยเคร่งครัด

๒) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเร็วที่สุดเมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติการปรับกรอบวงเงินโครงการ เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งที่เชื่อมต่อ การเดินทางระหว่างรถไฟฟ้ามกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น (Feeder) ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ที่มาใช้บริการ

๓) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเร็วที่สุดเมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติการปรับกรอบวงเงินโครงการ เพื่อจัดทำแผนงานให้สอดคล้องกัน เช่น งานปรับปรุงทางเข้า - ออกสถานีศาลาธรรมสพน์ งานออกแบบสะพานลอยแบบมีหลังคาคลุม (Sky Walk) เชื่อมสถานีศาลายากับมหาวิทยาลัยมหิดล เป็นต้น

๔) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อบริหารณาการใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณสถานีร่วมศิริราชของโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และโครงการรถไฟฟ้ามกับสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และประชาชนได้รับประโยชน์และความสะดวกสบายจากการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะและการบริการ ของโรงพยาบาลศิริราชมากยิ่งขึ้น ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้าง สถานีร่วมศิริราชและอาคารรักษาพยาบาล ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๕

#### ๗. ข้อกำหนดและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา ๓๙ “การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบ จากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้

(๑) สร้างทางรถไฟสายใหม่

.....  
(๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

(๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าล้านบาท

.....”

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

ที่คณะกรรมการ ...

ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ให้ความเห็นชอบ หรือ ถือได้ว่าให้ความเห็นชอบ หรือที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบแล้ว สามารถนำไปใช้ เพื่อเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีหรือประกอบพิจารณาอนุญาตตามกฎหมายได้ ภายใน ระยะเวลาห้าปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ”

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

๗.๔ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๒๗ “การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระ ต้องงบประมาณ หรือภาระทางการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการ รายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติ กิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิด การสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย

ในการพิจารณาอนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตามวรรคหนึ่ง ให้คณะรัฐมนตรี พิจารณาความจำเป็นเร่งด่วน ประโยชน์ที่ได้รับ และภาระทางการคลังหรือการสูญเสียรายได้ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ จัดทำ รายงานเปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นจริงกับประมาณการที่ได้จัดทำตามวรรคหนึ่ง เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบเป็นประจำทุกสิ้นปีงบประมาณ จนกว่าการดำเนินการดังกล่าวจะแล้วเสร็จ”

## ๘. ข้อเสนอของหน่วยงานของรัฐ/คณะกรรมการเจ้าของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

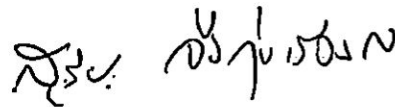
๘.๑ อนุมัติให้รวมโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ให้เป็นสัญญาเดียว และเปลี่ยนชื่อโครงการเป็น “โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และ สถานีบ้านฉิมพลี)”

๘.๒ อนุมัติกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) โดยแบ่งเป็น ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา จำนวน ๑๔.๗๘ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) จำนวน ๓๙๒.๑๓ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) จำนวน ๓๙.๕๕ ล้านบาท ค่างานโยธาและระบบราง จำนวน ๑๐,๗๗๔.๗๒ ล้านบาท ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จำนวน ๓,๙๕๕.๐๓ ล้านบาท รวมกรอบวงเงินโครงการ จำนวน ๑๕,๑๗๖.๒๑ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี

๘.๓ อนุมัติรายละเอียดอื่นที่มีได้มีการเปลี่ยนแปลงของทั้งสองโครงการ ให้ยึดถือตามมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติไว้เดิมเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒ ตามลำดับ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๓๐๓

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ibp.drt@gmail.go.th