

# ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๒/๑๓๗



สวค. 144.8  
วันที่ 27 เม.ย. 58  
เวลา 15.05 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
รหัสเรื่อง : ส15339  
รับที่ : 58977/58  
วันที่ : 27 เม.ย. 58 เวลา : 14:30

กระทรวงคมนาคม  
ถนนราชดำเนินนอก  
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๗ เมษายน ๒๕๕๘

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร.) ๐๘๐๑.๓/๑๔๙ ลงวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๕๗  
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๘๐๙๔ ลงวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๘  
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๐๕๐ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๐  
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๘๒๓๙ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๑  
๕. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๐๓ ลงวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๓  
๖. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๒๗๑๑ ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗  
๗. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๒๐๙ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๗

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี  
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๖๒๐/๒๕๕๘  
ลงวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๘  
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๑๔๖๖ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๘  
๔. สำเนาหนังสือคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๕.๔/๑๓๔๒  
ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๘  
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๖.๒/๓๑๓๖ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๘  
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๖.๒/๓๑๓๗ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๘  
๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ และ ๒ กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องคืนกระทรวงคมนาคมเพื่อเพิ่มเติมความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เพิ่มเติมความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันแล้ว จึงขอเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติ

การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ ปรีดิยาธร เทวกุล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

## ๑. เรื่องเดิม

### ๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๐ เห็นชอบหลักการโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าและบริการ โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนระยะยาว และเตรียมรองรับการขนส่งทางรางทดแทนการใช้การขนส่งทางถนน โดยดำเนินการให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบเพื่อให้ประหยัดพลังงาน และลดต้นทุนการขนส่งให้มีความเหมาะสมกับสภาวะทางเศรษฐกิจของประเทศ

๑.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๑ รับทราบและอนุมัติตามมติคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ครั้งที่ ๒/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๑ ได้พิจารณาเห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางราง โดยดูแลรักษาและเชื่อมต่อเส้นทางให้มีประสิทธิภาพในการเดินทาง สนับสนุนการให้บริการขนส่งคนและสินค้าและลดการใช้พลังงานในภาคการขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งในภูมิภาคและเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใหม่ และมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการศึกษาและออกแบบโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางที่มีความถี่ในการเดินทางด้วยรถไฟสูงและต้องรอการสับหลักเป็นระยะเวลานาน

๑.๑.๓ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ วงเงินลงทุนรวม ๑๓๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ พิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสม ซึ่งแผนการลงทุนดังกล่าวได้รวมการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ (ระยะเร่งด่วน) ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ รวม ๓๖๗ กิโลเมตร ที่มีสภาพเป็นคอขวดและเต็มความจุของทางในปัจจุบัน ได้แก่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น นครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน และประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

๑.๑.๔ มติคณะรักษาความสงบแห่งชาติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วนที่จะเร่งดำเนินการในปี ๒๕๕๗-๒๕๕๘ โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิมในช่วงที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินทาง เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและสำหรับขบวนรถไฟท้องถิ่น ๖ เส้นทาง (ลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น นครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) ระยะทาง ๘๘๗ กิโลเมตร

๑.๑.๕ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ รับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปิงปกระมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

ของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยในแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการที่มีความพร้อมตามลำดับรายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๓-๗

## ๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะเวลาดำเนินการ ๒ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๕๕) และแล้วเสร็จเมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๕ โดยได้รับความร่วมมือในการกำกับการศึกษาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย และได้ส่งมอบเอกสารการศึกษาแบบรายละเอียด และเอกสารประกวดราคาโครงการ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อดำเนินงานต่อไป ซึ่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗

## ๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ในแผนงานที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาแบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๑ (โครงการที่มีความพร้อมเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๘) ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบให้รายงานกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการ ดังนั้นเมื่อพิจารณาประกอบพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการได้ตามแผนต่อไป

## ๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น โดยเป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่งสินค้า อันเป็นการสอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม รวมทั้งการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศในระยะยาว

#### ๔. สารสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๖๒๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๘ แจ้งยืนยันว่าข้อมูลโครงการฯ ที่ได้เสนอไปนั้น (ตามข้อ ๑.๓.๑) เป็นข้อมูลปัจจุบันแล้ว ยกเว้นตารางขั้นตอนการดำเนินการก่อสร้างและแผนการเบิกจ่ายเงินของโครงการฯ ที่ต้องปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน เนื่องจากเดิม การรถไฟแห่งประเทศไทยประเมินว่าจะได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในเดือนธันวาคม ๒๕๕๗ ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงขอยืนยันการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ในกรอบวงเงิน ๒๖,๐๐๗.๒๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๘-๒๕๖๑) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๔ (๔) ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

##### ๔.๑ ความสอดคล้องของโครงการ

การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่นายกรัฐมนตรีได้แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ นโยบายข้อที่ ๗ ด้านการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเร่งดำเนินการเตรียมความพร้อมทั้งในเรื่องความเชื่อมโยงด้านระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยเป็นโครงการที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้นำเสนอแผนการดำเนินงานให้คณะรัฐมนตรีได้รับทราบเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗

##### ๔.๒ ความเหมาะสมของโครงการ

###### ๔.๒.๑ ลักษณะของโครงการ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่มอีก ๑ ทาง ขนานไปกับทางรถไฟเดิม ระยะทางประมาณ ๑๘๗ กิโลเมตร โดยทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟระดับพื้น ยกเว้นช่วงบริเวณสถานีขอนแก่นเป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ มีสถานีรับส่งผู้โดยสารจำนวน ๑๙ แห่ง และสถานีย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY) จำนวน ๓ แห่ง ที่สถานีย่านกระโดน สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ โดยมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟที่เสมอระดับกับถนนทุกแห่ง และก่อสร้างเป็นทางต่างระดับในตำแหน่งที่เหมาะสมทดแทน พร้อมก่อสร้างรั้วตลอดแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟ ตลอดจนความรวดเร็วและความปลอดภัยในการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

###### ๔.๒.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้เส้นทางรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ คาดว่าจะมีจำนวนประมาณ ๒๗,๒๐๐ - ๓๘,๘๐๐ คนต่อวัน และเพิ่มขึ้นเป็น ๓๗,๗๐๐-๕๕,๐๐๐ คนต่อวัน ในปี ๒๕๖๗ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๑.๘ - ๒.๐ ต่อปี

และคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ผ่านเส้นทางประมาณ ๑๐,๙๐๐-๑๑,๓๐๐ คันต่อวัน และเพิ่มขึ้นเป็น ๑๖,๔๐๐ คันต่อวัน ในปี ๒๕๗๗ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๒.๐ - ๒.๓ ต่อปี

#### ๔.๒.๓ ผลตอบแทนการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of return: EIRR) ร้อยละ ๒๔.๕๕ มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ อัตราคิดลดร้อยละ ๑๒ เท่ากับ ๒๕,๔๒๖ ล้านบาท ซึ่งเป็นอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูงมาก เนื่องจากการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า รวมทั้งระบบโลจิสติกส์ของประเทศ จึงมีความคุ้มค่าในการลงทุน

#### ๔.๒.๔ ผลตอบแทนการลงทุนทางการเงิน

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น มีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal rate of Return: FIRR) ร้อยละ ๕.๙๐ มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ อัตราคิดลดร้อยละ ๕ เท่ากับ ๕,๕๗๑ ล้านบาท

#### ๔.๒.๕ ความเหมาะสมทางด้านเทคนิค

๑) งานโครงสร้างทางวิ่ง เป็นการก่อสร้างทางรถไฟเพิ่ม ๑ ทาง ตำแหน่งด้านขวาของทางเดิม (ด้านตะวันออก) และขนานไปกับทางรถไฟเดิม ระยะทางรวมประมาณ ๑๘๗ กิโลเมตร โดยมีระยะห่างจากทางเดิมประมาณ ๖.๐ เมตร โครงสร้างส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟระดับพื้น ยกเว้นช่วงบริเวณสถานีขอนแก่นจะเป็นทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ ๕.๔ กิโลเมตร มีสะพานรถไฟจำนวน ๘๔ แห่ง การออกแบบทางรถไฟเป็นไปตามมาตรฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย และข้อกำหนดของ AREMA, EUROCODE, UIC, AASHTO (LRFD), AISC, BS5400 และ CEB-FIP สามารถรับน้ำหนักรถไฟตามมาตรฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทยชนิด U20 ได้ ระบบรางเป็นทางกว้าง ๑.๐๐ เมตร (Meter Gauge) แบบใช้หินโรยทาง (Ballast) ใช้รางชนิด UIC54 และหมอนคอนกรีตอัดแรงแบบ Mono Block

๒) งานสถานี จำนวน ๑๙ แห่ง และป้ายหยุดรถไฟ จำนวน ๗ แห่ง ซึ่งจะเป็นการปรับปรุงจากสถานีปัจจุบันทั้งหมด โดยจำแนกสถานีออกเป็น ๕ รูปแบบ ตามปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ดังนี้

- สถานีขนาดใหญ่พิเศษ จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ สถานีขอนแก่น
- สถานีขนาดใหญ่ จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ สถานีชุมทางบัวใหญ่

และสถานีเมืองคง

- สถานีขนาดกลาง จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีโนนสูง สถานีเมืองพล

และสถานีบ้านไผ่

- สถานีขนาดเล็ก จำนวน ๑๓ แห่ง ได้แก่ สถานีบ้านเกาะ สถานีบ้านกระโดน สถานีหนองแมว สถานีบ้านดงพลอง สถานีบ้านมะค่า สถานีพลสงคราม สถานีบ้านดอนใหญ่ สถานีโนนทองหลาง สถานีหนองบัวลาย สถานีหนองมะเขือ สถานีบ้านหัน สถานีบ้านแฮด และสถานีท่าพระ

- ป้ายหยุดรถไฟ จำนวน ๗ แห่ง ได้แก่ ป้ายหยุดรถไฟบ้านหนองเม็ก

ป้ายหยุดรถไฟเนินถั่วแปบ ป้ายหยุดรถไฟบ้านไร่ ป้ายหยุดรถไฟเนินสวัสดิ์ ป้ายหยุดรถไฟห้วยระหัด ป้ายหยุดรถไฟศาลาหิน และป้ายหยุดรถไฟบ้านหนองกั๋ง

๓) สถานีย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY) จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีบ้านกระโดน สถานีบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ โดยในส่วนของสถานีบ้านกระโดน

เป็นตำแหน่งที่ถูกกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ที่ย้ายจากจุด CY เดิมจากสถานีบ้านเกาะ เพื่อรองรับการขนส่งที่จะเติบโตในอนาคตและหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนเมืองของสถานีบ้านเกาะ

๔) ระบบอาณัติสัญญาณ ใช้ระบบอาณัติสัญญาณไฟสีบังคับสัมพันธ์ด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer Based Interlocking System) การจัดการบังคับการจราจรหรือการบังคับควบคุมการปฏิบัติการเดินรถ จะเป็นระบบควบคุมโดยอัตโนมัติจากศูนย์กลาง (Centralized Traffic Control) ที่สถานีขอนแก่น ซึ่งในระยะแรกระบบอาณัติสัญญาณควบคุมสัญญาณที่สถานี จะเป็นสัญญาณกึ่งอัตโนมัติ (Semi Automatic Signal)

๕) การแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ ได้กำหนดรูปแบบที่เหมาะสมโดยพิจารณาจากข้อมูลต่าง ๆ เช่น ประเภทของถนน มาตรฐานการออกแบบ ปริมาณจราจร ข้อจำกัดด้านกายภาพ วิถีชีวิตของชุมชน และความสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบถนน เป็นต้น โดยตามแนวเส้นทางโครงการมีจุดตัดทางรถไฟกับถนน จำนวน ๙๓ แห่ง ประกอบด้วย จุดตัดที่แก้ไขปัญหาล่วงด้วยการทำ Grade Separated จำนวน ๙ แห่ง (Overpass ๗ แห่ง และ Underpass ๒ แห่ง) ที่เหลืออีก ๘๔ แห่งเป็นจุดตัดระดับเดียวกันที่ต้องพิจารณาแก้ไข ดังนี้

- รูปแบบถนนยกระดับ (Overpass) จำนวน ๘ แห่ง
- รูปแบบถนนยกระดับรูปตัวยู (Two Way U-Turn) จำนวน ๒๖ แห่ง
- รูปแบบท่อเหลี่ยม (Box Culvert) หรือสะพานทางรถไฟ

จำนวน ๓๘ แห่ง

- รูปแบบยกระดับทางรถไฟ จำนวน ๑ แห่ง (รองรับจุดตัด ๕ แห่ง)
- รูปแบบเครื่องกั้นอัตโนมัติ จำนวน ๒ แห่ง
- รูปแบบทางลอด (Underpass) ก่อสร้างโดยกรมทางหลวงชนบท

จำนวน ๑ แห่ง

- จุดตัดอีก ๔ แห่ง ใช้จุดตัดบริเวณใกล้เคียงแทน

#### ๔.๓ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ โดยเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัดตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### ๔.๔ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน

การออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม มีความจำเป็นต้องรื้อย้ายสถานีเดิม โยกย้ายผู้อาศัยในเขตทางรถไฟ รวมถึงการเวนคืนที่ดินบริเวณจุดตัดทางรถไฟ และรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง เพื่อทำการก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟรวม ๔ แห่ง ในท้องที่อำเภอโนนสูง อำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา และอำเภอบ้านไผ่ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น คิดเป็นเนื้อที่ประมาณ ๑๓ ไร่ ๔๒.๒๖ ตารางวา โดยมีพื้นที่เวนคืนจำนวน ๙๖ แปลง และอาคารที่ต้องรื้อย้ายจำนวน ๑๑ หลัง ซึ่งร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนอยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

#### ๔.๕ ระยะเวลาการดำเนินการก่อสร้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนการดำเนินโครงการ โดยได้พิจารณาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) ซึ่งจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ประมาณกลางปี ๒๕๕๘ ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๖๑ ตามขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

| ขั้นตอนการดำเนินงาน       | ระยะเวลา (เดือน)             | ปีงบประมาณ |      |      |      |      |
|---------------------------|------------------------------|------------|------|------|------|------|
|                           |                              | ๒๕๕๘       | ๒๕๕๙ | ๒๕๖๐ | ๒๕๖๑ | ๒๕๖๒ |
| ๑ ขออนุมัติโครงการ        | ๔ (คาดว่าจะอนุมัติ เม.ย. ๕๘) | —          |      |      |      |      |
| ๒ เว้นคืนที่ดิน           | ๑๒ (พ.ค. ๕๘ - เม.ย. ๕๙)      | —          | —    |      |      |      |
| ๓ จ้างที่ปรึกษาประกวดราคา | ๓ (ก.พ. ๕๘ - เม.ย. ๕๘)       | —          |      |      |      |      |
| ๔ ดำเนินการประกวดราคา     | ๖ (พ.ค. ๕๘ - ต.ค. ๕๘)        | —          |      |      |      |      |
| ๕ จ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน  | ๕ (มิ.ย. ๕๘ - ต.ค. ๕๘)       | —          |      |      |      |      |
| ๖ ดำเนินการก่อสร้าง       | ๓๖ (พ.ย. ๕๘ - ต.ค. ๖๑)       |            | —    | —    | —    |      |
| ๗ ควบคุมงานก่อสร้าง       | ๓๖ (พ.ย. ๕๘ - ต.ค. ๖๑)       |            | —    | —    | —    |      |

#### ๔.๖ วงเงินและแหล่งเงินลงทุน

การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้ว เห็นสมควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ในวงเงิน ๒๖,๐๐๗.๒๐ ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม ตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

|                                           |          |                   |
|-------------------------------------------|----------|-------------------|
| - ค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง | เป็นเงิน | ๖๐๙.๓๔ ล้านบาท    |
| - ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา     | เป็นเงิน | ๑๐.๐๐ ล้านบาท     |
| - ค่าก่อสร้าง                             | เป็นเงิน | ๒๔,๗๐๘.๓๘ ล้านบาท |
| - ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง       | เป็นเงิน | ๖๗๙.๔๘ ล้านบาท    |
| รวมทั้งสิ้น                               |          | ๒๖,๐๐๗.๒๐ ล้านบาท |

โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

| รายการ                      | จำนวนเงิน<br>(ล้านบาท) | ปีงบประมาณ |          |          |          |        |
|-----------------------------|------------------------|------------|----------|----------|----------|--------|
|                             |                        | ๒๕๕๘       | ๒๕๕๙     | ๒๕๖๐     | ๒๕๖๑     | ๒๕๖๒   |
| ๑ ค่าเวนคืนที่ดิน           | ๖๐๙.๓๔                 | ๒๕๖.๓๔     | ๓๕๓.๐๐   | -        | -        | -      |
| ๒ ดำเนินการประกวดราคา       | ๑๐.๐๐                  | ๘.๓๓       | ๑.๖๗     | -        | -        | -      |
| ๓ ค่าก่อสร้าง               | ๒๔,๗๐๘.๓๘              | -          | ๘,๘๒๔.๔๒ | ๗,๖๒๔.๓๐ | ๗,๖๒๔.๓๐ | ๖๓๕.๓๖ |
| ๔ ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน | ๖๗๙.๔๘                 | -          | ๒๐๗.๖๒   | ๒๒๖.๔๙   | ๒๒๖.๔๙   | ๑๘๘.๘๘ |
| รวม                         | ๒๖,๐๐๗.๒๐              | ๒๖๔.๖๗     | ๙,๓๘๖.๗๑ | ๗,๘๕๐.๗๙ | ๗,๘๕๐.๗๙ | ๖๕๔.๒๔ |

หมายเหตุ : แต่ละรายการได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗ แล้ว

#### ๔.๗ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๑๕/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๗ มีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทาง

ถนนจิระ-ขอนแก่น ในวงเงิน ๒๖,๐๐๗.๒๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ - ๒๕๖๑) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) ต่อไป

#### ๔.๘ ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๘.๑ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่รัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว ดังนั้น การขออนุมัติดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น จำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๔.๘.๒ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ หมวด ๓ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้

๔.๘.๓ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ รับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยในแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการที่มีความพร้อมตามลำดับ ซึ่งโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น สามารถเสนอขออนุมัติโครงการต่อคณะรัฐมนตรีได้เป็นโครงการแรก

#### ๔.๙ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ในวงเงิน ๒๖,๐๐๗.๒๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๘-๒๕๖๑) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นสมควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

#### ๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า การขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีเหตุผลความจำเป็นที่สมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามแผนงาน โดยมีความเห็น ดังนี้

#### ๕.๑ ความจำเป็นของโครงการ

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๑ (โครงการที่มีความพร้อมเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๘) ซึ่งที่ประชุมคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อบริหารราชการแผ่นดิน ครั้งที่ ๘/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ แล้ว ทั้งนี้ การดำเนินโครงการได้มีการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และการจัดทำเอกสารประกวดราคา ตลอดจนการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบของกฎหมายที่เกี่ยวข้องครบถ้วน ประกอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว ดังนั้น การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและคมนาคมทางรางตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็นรูปธรรมชัดเจน

#### ๕.๒ กรอบวงเงินลงทุน

กรอบวงเงินลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๒๖,๐๐๗.๒๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๗

#### ๖. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น มีความพร้อมในการดำเนินโครงการ และได้รับการบรรจุเป็นโครงการตามแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อบริหารราชการแผ่นดินได้ประชุมและมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) แล้ว

#### ๗. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีมติเมื่อวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๘ สรุปได้ดังนี้

๗.๑.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เพื่อเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค รวมทั้งยังสามารถช่วยสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนสู่รางจากพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังท่าเรือแหลมฉบังได้ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์และส่งเสริมให้เกิดการใช้พลังงานในภาคการขนส่งของประเทศในภาพรวม นอกจากนี้ การดำเนินโครงการฯ ยังจะช่วยแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งนอกจากจะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบริเวณเขตทางรถไฟแล้วยังจะช่วยเพิ่มความเร็วและความปลอดภัยในการเดินทางรถไฟอีกด้วย ทั้งนี้ เห็นควรกำหนดให้เป็นเงื่อนไขให้

การรถไฟแห่งประเทศไทย เร่งเสนอโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงมาบะเขว-ชุมทางจิระ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาทันทีเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้สามารถเพิ่มความจุทางของรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

นอกจากนี้ เห็นควรมอบหมายให้สำนักงานงบประมาณรับไปพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินลงทุนโครงการในรายละเอียดตามขั้นตอนต่อไป โดยในเบื้องต้นเห็นควรปรับลดวงเงินลงทุนของโครงการในรายการก่อสร้างจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนนเลมอระดบ ๑ แห่ง (บริเวณถนนหนองปรือ-บ้านป่าหวาย) เนื่องจาก กรมทางหลวงชนบทได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๘ ดำเนินการดังกล่าวแล้ว

๗.๑.๒ เห็นควรมอบหมายให้สำนักงานงบประมาณและกระทรวงการคลังร่วมกันพิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินที่ใช้ในการลงทุนโครงการฯ โดยคำนึงถึงความพร้อมของกรอบวงเงินงบประมาณประจำปีและการบริหารหนี้สาธารณะ รวมทั้ง การรักษาวินัยทางการคลังของประเทศในภาพรวม รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๗.๒ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ โดยความเห็นของประธานกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจที่ได้พิจารณาข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมแล้วเห็นว่า โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงจิระ-ขอนแก่น มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งสินค้าผู้โดยสารและสินค้ารองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งตอบสนองนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม เชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์และสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบรางให้เกิดผลเป็นรูปธรรม เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและประหยัดการใช้พลังงานของประเทศ ประกอบกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาให้ความเห็นชอบการดำเนินโครงการดังกล่าวด้วยแล้ว จึงเห็นสมควรให้ความเห็นชอบในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงจิระ-ขอนแก่น วงเงินลงทุนรวม ๒๖,๐๐๗.๒๐ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ สำหรับการพิจารณาแหล่งเงินลงทุนโครงการให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาร่วมกับสำนักงานงบประมาณ และกระทรวงการคลังให้มีความเหมาะสมต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๗.๓ กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สำนักงานงบประมาณและกระทรวงการคลังเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕-๖

## ๘. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

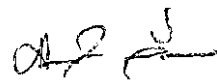
กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ในกรอบวงเงิน ๒๖,๐๐๗.๒๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๘-๒๕๖๑) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น และให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และ

ค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้การรถไฟ  
แห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นสมควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้  
ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลอากาศเอก



(ประจักษ์ จันทอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๙๓