

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๒/ ๓ ๕๒



ว.ร. 440
วันที่ 31 ส.ค. 59
เวลา 10.15 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง ศ21386 ก. 100 ร. 1
รับที่: ส13605/59
วันที่: 31 ส.ค. 59 เวลา: 9:47

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง
๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๐๕๐ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๐
 ๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๘๒๓๙ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๑
 ๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๐๓ ลงวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๓
 ๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๒๗๑๑ ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗
 ๕. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๒๐๙ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๗

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๑๓๑๒/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๕๙
 ๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๕๓๒/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๙
 ๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๐๕๕๓ ลงวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๙
 ๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๓๗๓๕ ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙
 ๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๓๘๓๓ ลงวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๕๙
 ๗. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๑๔๐๘๗ ลงวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๙
 ๘. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๑๔๐๐ ลงวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙
 ๙. สำเนาหนังสือคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๕.๔/๔๓๖๔ ลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๙
 ๑๐. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วย กระทรวงคมนาคม ขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด (จังหวัดสระบุรี) - ชุมทางถนนจิระ (จังหวัดนครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหาร กระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

/ ๑. เรื่องเดิม...

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๐ เห็นชอบหลักการโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าและบริการเพื่อไปดำเนินการ โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนระยะยาวและเตรียมการรองรับการขนส่งทางรางทดแทนการใช้การขนส่งทางถนนโดยดำเนินการให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบเพื่อให้ประหยัดพลังงาน และลดต้นทุนการขนส่งให้มีความเหมาะสมกับสถานะทางเศรษฐกิจของประเทศ

๑.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๑ รับทราบและอนุมัติตามมติคณะกรรมการการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ครั้งที่ ๒/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๑ ได้พิจารณาเห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางราง โดยดูแลรักษาและเชื่อมต่อเส้นทางให้มีประสิทธิภาพในการเดินทาง สนับสนุนการให้บริการขนส่งคนและสินค้าและลดการใช้พลังงานในภาคการขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งในภูมิภาคและเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใหม่ และมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการศึกษาและออกแบบโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางที่มีความถี่ในการเดินทางด้วยรถไฟสูงและต้องรอการสับลักเป็นระยะเวลานาน

๑.๑.๓ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ วงเงินลงทุนรวม ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท โดยให้ กระทรวงการคลัง และ สำนักงบประมาณ พิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสม ซึ่งแผนการลงทุนดังกล่าวได้รวมการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ (ระยะเร่งด่วน) ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายใต้ 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 เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและสำหรับขบวนรถไฟท่องเที่ยว ๒ 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 ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ตามที่ กระทรวงคมนาคม เสนอ โดยในแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการที่มีความพร้อมตามลำดับรายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑-๕

๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

๑.๒.๑ กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่สอดคล้องกับมติของคณะรัฐมนตรี ซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ และช่วงนครปฐม-หัวหิน แล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๓

๑.๒.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับงบประมาณในปี ๒๕๕๕ เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษา ทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ๓ เส้นทาง ประกอบด้วย ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ และช่วงนครปฐม-หัวหิน โดยบริษัทที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจและออกแบบ รายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั้ง ๓ เส้นทางแล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๖

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา (จังหวัดสระบุรี) – ชุมทางถนนจิระ (จังหวัด นครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย ในแผนงานที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๑ (โครงการที่มีความพร้อมเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๙) ซึ่งมีมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขออนุมัติดำเนินการก่อสร้าง โครงการต่อกระบวนทางคมนาคมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนั้น เมื่อพิจารณาประกอบพระราชบัญญัติว่าด้วยการ เสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่ กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา – ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา อนุมัติโครงการ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการได้ตามแผนต่อไป

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้าง รถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา – ชุมทางถนนจิระ โดยเป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่ง สินค้า อันเป็นการสอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม รวมทั้งการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศในระยะยาว

๔. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ที่ รฟ.๑/๕๓๒/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๙ ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา – ชุมทางถนนจิระ โดยดำเนินการประกวดราคาจ้าง ก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction หรือ e-bidding) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนิน โครงการทั้งสิ้น โดยรายละเอียดการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการ ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๔.๑ ความสอดคล้องของโครงการ

การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา – ชุมทางถนนจิระ มีความสอดคล้อง กับนโยบายของรัฐบาลที่นายกรัฐมนตรีได้แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ นโยบาย ข้อที่ ๗ ด้านการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเร่งดำเนินการเตรียมความพร้อม ทั้งในเรื่องความเชื่อมโยงด้านระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา – ชุมทางถนนจิระ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่ง ผู้โดยสาร และสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการเดินทาง

/ และการขนส่ง...

และการขนส่งสินค้า โดยเป็นโครงการที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ บึงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งกระทรวงคมนาคม ได้นำเสนอแผนการดำเนินงานให้คณะรัฐมนตรีได้รับทราบ เมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗

๔.๒ ความเหมาะสมของโครงการ

๔.๒.๑ ลักษณะของโครงการ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ ประกอบด้วย งานก่อสร้างทางรถไฟเพิ่ม ๑ ทาง ขนานเส้นทางรถไฟเดิม จากสถานีมาบะเภาถึงสถานีชุมทางถนนจิระ รวมระยะทาง ประมาณ ๑๓๒ กิโลเมตร (รวมโครงสร้างทางยกระดับระยะทางประมาณ ๕ กิโลเมตรและอุโมงค์รถไฟ ระยะทาง ประมาณ ๖ กิโลเมตร) งานก่อสร้างสถานีรถไฟจำนวน ๑๙ สถานี และย่านขนส่งสินค้า (Container Yard) จำนวน ๒ แห่ง งานก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟและอุโมงค์ลอดทางรถไฟ รวมจำนวน ๓๙ แห่ง พร้อมก่อสร้างรั้วกันแนวเขตทางรถไฟ เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดถนนกับทางรถไฟและงานติดตั้งระบบ อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมตลอดแนวเส้นทางซึ่งจะเป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟ ความเร็วในการ เดินทางรถไฟ และความปลอดภัยในการให้บริการเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าที่เพิ่ม มากขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๒.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้เส้นทางรถไฟ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ มีจำนวนประมาณ ๓๓,๓๓๖ คนต่อวัน และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น ๗๘,๓๙๕ คนต่อวัน (ระยะเวลา ๒๐ ปี โดยนับจากปีที่เปิดให้บริการตามรายงานผลการศึกษา) คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น ประมาณร้อยละ ๖.๘ ต่อปี และผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางรถไฟช่วงนี้ มีจำนวนประมาณ ๑๒,๘๘๔ ตันต่อวันในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น ๒๙,๘๔๑ ตันต่อวันในปี พ.ศ. ๒๕๗๗ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๖.๖ ต่อปี

๔.๒.๓ ผลตอบแทนการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจและด้านการเงิน

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ มีอัตรา ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๙.๔๐ และอัตรา ผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) เท่ากับร้อยละ ๘.๓๓ ซึ่งจากผลการ วิเคราะห์ดังกล่าวจะพบว่าโครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูงมาก เนื่องจากการก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีผลประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพ สำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมถึงเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจจึงทำให้โครงการมีความคุ้มค่า ในการลงทุน

๔.๓ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ โดยเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๔.๔ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน

การออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินประมาณ ๒๐๓ ไร่ เพื่อก่อสร้างทางรถไฟแนวเส้นทางใหม่ระยะทางประมาณ ๕ กิโลเมตร เนื่องจากแนวเส้นทางเดิมไม่เหมาะสมมีข้อจำกัดต่อการทำความเร็วและความปลอดภัยในการเดินรถ จึงจำเป็นต้องปรับความยาวรัศมีโค้งใหม่ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนของโครงการ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจสอบแก้ไขร่างพระราชกฤษฎีกาฯ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

๔.๕ ระยะเวลาการดำเนินการก่อสร้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนการดำเนินโครงการ โดยได้พิจารณาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) ซึ่งจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ประมาณกลางปี ๒๕๕๙ ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๖๒ ตามขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ				
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๑ ขออนุมัติโครงการ	๔ (ม.ค.-เม.ย.๕๙)					
๒ เว้นคืนที่ดินและออกสิ่งสิทธิประโยชน์	๑๒ (ก.พ.๕๙-ม.ค.๖๐)					
๓ จ้าง ทปช. ประเมินราคา	๓ (ม.ค.-มี.ค.๕๙)					
๔ เตรียมเอกสาร/ประกวดราคา/มอบสถานที่	๖ (เม.ย.-ก.ย.๕๙)					
๕ จ้าง ทปช. ควบคุมงาน	๕ (ก.พ.-มิ.ย.๕๙)					
๖ ดำเนินการก่อสร้าง	๔๘ (ต.ค.๕๙-ก.ย.๖๓)					
๗ ควบคุมงานก่อสร้าง	๔๘ (ต.ค.๕๙-ก.ย.๖๓)					

๔.๖ วงเงินและแหล่งเงินลงทุน

การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาแล้ว เห็นสมควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ ในวงเงิน ๒๙,๘๕๓.๑๘ ล้านบาท โดยให้ สำนักงบประมาณ จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กระทรวงการคลัง จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม ตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

- ค่าเวนคืนที่ดินและออกสิ่งสิทธิประโยชน์	เป็นเงิน	๕๖.๐๐ ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา	เป็นเงิน	๘.๑๐ ล้านบาท
- ค่าก่อสร้าง	เป็นเงิน	๒๘,๙๙๑.๘๑ ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	เป็นเงิน	๗๙๗.๒๗ ล้านบาท
รวมทั้งสิ้น		๒๙,๘๕๓.๑๘ ล้านบาท

โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

รายการ	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ				
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๑ ค่าเวนคืนที่ดินและออกสิ่งสิทธิประโยชน์	๕๖.๐๐	๒๔.๐๐	๓๒.๐๐	-	-	-
๒ ดำเนินการประกวดราคา	๘.๑๐	๘.๑๐	-	-	-	-
๓ ค่าก่อสร้าง	๒๘,๙๙๑.๘๑	-	๕,๓๗๗.๙๘	๑๐,๔๓๗.๐๕	๑๐,๔๓๗.๐๕	๒,๗๓๙.๗๓
๔ ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน	๗๙๗.๒๗	-	๒๒๑.๗๔	๑๗๐.๔๒	๑๗๐.๔๒	๒๓๔.๖๙
รวม	๒๙,๘๕๓.๑๘	๓๒.๑๐	๕,๖๓๑.๗๒	๑๐,๖๐๗.๔๗	๑๐,๖๐๗.๔๗	๒,๙๗๔.๔๒

หมายเหตุ : แต่ละรายการได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗ แล้ว

๔.๗ การใช้ประโยชน์และการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการต่อยอดโครงการในเชิงเศรษฐกิจและสังคมตามนโยบายรัฐบาลของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ รฟ.๑ /๑๓๑๒ /๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เรื่อง ขอส่งข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ เพื่อประกอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ในประเด็นการใช้ประโยชน์และพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการต่อยอดโครงการในเชิงเศรษฐกิจและสังคม ตามนโยบายรัฐบาลพื้นที่ที่มีศักยภาพจะเป็นพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟของแต่ละแห่ง ซึ่งมีจำนวนพื้นที่ว่างมากน้อยแตกต่างกันไปของแต่ละสถานีจากรายงานการศึกษาความเหมาะสมด้วยลักษณะขนาดของสถานี สถานีที่ตั้ง การเข้าถึงและจำนวนผู้โดยสารและผู้ให้บริการ จะพบว่าสถานีขนาดใหญ่มีศักยภาพและโอกาสการพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มเชิงเศรษฐกิจได้มากกว่าสถานีขนาดกลางและสถานีขนาดเล็ก เพราะมีจำนวนผู้โดยสารและผู้ให้บริการจำนวนมากกว่ามีความเหมาะสมในการลงทุนมากกว่า อย่างไรก็ตาม การพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ต้องพิจารณาจากความเหมาะสมและความต้องการแตกต่างกันทั้งด้านศักยภาพและอุปสรรคในหลายปัจจัย เช่น ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าที่ดินที่จะทำการพัฒนาคุ้มค่าหรือไม่และต้องไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟในเบื้องต้น มี ๓ แนวทางประกอบด้วย

๔.๗.๑ การปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่อรับรองการขนส่งสินค้าทางรถไฟและสนับสนุนธุรกิจด้านอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม เช่น การจัดทำย่านขนส่งสินค้า (Container Yard) ที่สถานีอุตสาหกรรมซึ่งสามารถพัฒนาพื้นที่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ทันสมัย สร้างมูลค่าเพิ่มในเขตพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย และในระบบโลจิสติกส์ สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่มีอยู่ในปัจจุบันและการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นในอนาคตได้

๔.๗.๒ การปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่อรับรองและสนับสนุนการท่องเที่ยวทางรถไฟ เช่น จัดทำสถานที่อำนวยความสะดวกบริการนักท่องเที่ยว ร้านค้า ร้านอาหาร สถานที่พัก เพื่อการบริการนักท่องเที่ยวและส่งเสริมการลงทุนให้กับธุรกิจภาคเอกชนและท้องถิ่น บริเวณสถานีขนาดใหญ่และขนาดกลาง ได้แก่ สถานีนครราชสีมา สถานีฉะเชิงเทรา สถานีปากช่อง สถานีสีคิ้ว และสถานีชุมทางถนนจิระ

๔.๗.๓ การปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่อนำความเจริญให้กับท้องถิ่นให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนและประชาชน (Mixed use Community Development) เช่น การจัดทำสวนสาธารณะ การจัดทำศูนย์การเรียนรู้ การจัดทำสถานที่แสดงสินค้าท้องถิ่น เป็นต้น การปรับปรุงพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างความเจริญให้กับท้องถิ่นและชุมชนบางอย่าง การรถไฟฯ อาจจะไม่ได้รับผลตอบแทนโดยตรงแต่ในระยะยาวจะเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับ การรถไฟแห่งประเทศไทย และประเทศจำนวนมาก รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๔.๘ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

๔.๘.๑ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๒๐/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๘ อนุมัติให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ ในกรอบวงเงิน ๒๙,๘๕๓.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สำนักงบประมาณ จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลัง จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้

ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่ได้เสนอมา ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔)

๔.๘.๒ มติคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๕ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ในกรอบวงเงิน ๒๙,๘๕๓.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๓) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ๒๕๖๓) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานงบประมาณ จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลัง จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่ได้เสนอมา ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๔.๙ มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่๑)แนวเส้นทางมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๔.๑๐ มติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการประชุม ครั้งที่ ๗/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๔.๑๐.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ วงเงินลงทุนรวม ๒๙,๔๔๙.๓๑ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าเวนคืนที่ดิน ๕๖ ล้านบาท ค่าก่อสร้าง ๒๘,๕๙๘.๘๖ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการประกวดราคาและควบคุมงาน ๗๔๔.๔๕ ล้านบาท เพื่อเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเห็นควรมอบหมายให้สำนักงานงบประมาณรับไปพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับกรอบวงเงินค่าก่อสร้างของโครงการฯ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลาง เพื่อทำหน้าที่พิจารณาความเหมาะสมของวงเงินลงทุนของโครงการฯ บนหลักการของความประหยัดและความคุ้มค่าในการลงทุนของภาครัฐตามขั้นตอนต่อไป

๔.๑๐.๒ เห็นควรให้คณะรัฐมนตรีพิจารณากำหนดให้มีกลไกการขับเคลื่อนในระดับนโยบายทำหน้าที่บูรณาการขับเคลื่อนโครงการลงทุนต่างๆ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ (Multi - modal) ทั้งทางถนน ทางราง และทางอากาศในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คุ้มค่าและเหมาะสมกับสภาวะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ รวมทั้งสามารถตอบสนองต่อเป้าหมายยุทธศาสตร์ประเทศในระยะ ๒๐ ปีข้างหน้า

ทั้งนี้ มีประเด็นเร่งด่วนที่รัฐบาลควรพิจารณากำหนดเป็นนโยบายหลัก เพื่อให้สามารถดำเนินการให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ได้แก่ (๑) การปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟ โดยกำหนดให้มีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการให้บริการกิจการรถไฟ และมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและระบบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถเข้าร่วมให้บริการในระบบรถไฟประเภทต่างๆ ได้บนมาตรฐานเดียวกัน รวมทั้งก่อสร้างและซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ตลอดจนการปรับโครงสร้างองค์กรของ การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้รองรับการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟ (๒) การพัฒนานุเคราะห์ เพื่อรองรับการบริหารจัดการและการให้บริการในกิจการรถไฟ รวมทั้งการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง และ (๓) การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและลดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

๔.๑๐.๓ สำหรับการแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับของโครงการฯ เห็นควรให้ กระทรวงคมนาคม เร่งเสนอแผนการก่อสร้างสะพานรถยนต์ บริเวณจุดตัดทางรถไฟ กม. ๑๘๓+๗๒๐.๒๐ กับ ทล. ๒๒๔๗ กม. ๖๔+๓๑๒ วงเงินลงทุนประมาณ ๙๒ ล้านบาทของกรมทางหลวงให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว เพื่อให้กรมทางหลวงสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จได้ทันภายในปี ๒๕๖๓ ซึ่งจะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถแก้ไขปัญหาคัดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนนเสมอระดับตามแนวเส้นทางรถไฟของโครงการ โดยจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยและความเร็วของขบวนรถไฟได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ต่อไป

๔.๑๐.๔ นอกจากนี้ โครงการที่เสนอในครั้งนี้ ได้มีการประมาณการปริมาณผู้โดยสารและสินค้าอยู่ในระดับสูง ดังนั้น เพื่อสร้างความมั่นใจว่าโครงการที่เสนอในครั้งนี้จะสามารถสร้างผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในระดับที่การรถไฟแห่งประเทศไทย และกระทรวงคมนาคมเสนอ เห็นควรให้ กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการ ดังนี้

๑) นำแผนการก่อสร้าง/ปรับปรุง CY ที่ได้ดำเนินการภายใต้โครงการก่อสร้างทางคู่ผนวกรวมไว้ในการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาไอซีดีI แห่งที่ ๒ และสถานีขนส่งสินค้าที่อยู่ระหว่างศึกษาในปัจจุบัน เพื่อพิจารณาศึกษารูปแบบการบริหารจัดการและลงทุนจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้า ซึ่งจะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถใช้สินทรัพย์ที่ภาครัฐได้ลงทุนไปแล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด และสามารถสนับสนุนมาตรการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนสู่รางได้ตามนโยบายรัฐบาล

๒) พิจารณากำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารและค่าระวางให้มีความยืดหยุ่น พร้อมทั้งกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาดและการสร้างหลักประกันโดยเฉพาะการรับประกันเวลาในการขนส่งสินค้า เพื่อให้สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ โดยเฉพาะการขนส่งทางถนน รวมทั้งเร่งพัฒนาระบบการบริหารจัดการรถจักรและล้อเลื่อน (Fleet Management) ที่ครอบคลุมทั้งด้านแผนการจัดการซ่อมบำรุง และแผนการใช้งานรถจักรและล้อเลื่อนอย่างเป็นระบบ ตลอดจนการเตรียมความพร้อมทั้งในด้านบุคลากรและงบประมาณที่ใช้ในการบำรุงรักษาสภาพโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มีความพร้อมในการให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีการปริมาณผู้โดยสารและสินค้าเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

๓) เร่งพิจารณาเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายโทรคมนาคมขั้นพื้นฐานทดแทนโครงข่ายระบบสื่อสารที่การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้อยู่ในปัจจุบันให้ทันสมัย ซึ่งจะช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถสื่อสารและสั่งการควบคุมการเดินรถระหว่าง สถานีรถไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพและครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ รวมทั้งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับและติดตามการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทยในอนาคต อย่างไรก็ตามเนื่องจากโครงการที่เสนอในครั้งนี้มีปริมาณงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม ดังนั้น เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมในส่วนที่มีเนื้อหาซ้ำซ้อนกับโครงการก่อสร้างทางคู่ฯ เพื่อให้การลงทุนของภาครัฐเป็นไปอย่างรอบคอบ

๔) เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งประเมินผล การลงทุนภายใต้แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ พร้อมทั้งศึกษาทบทวนแผนการลงทุน ปรับปรุงโครงสร้างทางและสะพานที่มีอยู่ในปัจจุบัน แผนการจัดการจักร และล้อเลื่อน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน ย่านกองเก็บสินค้า เป็นต้น เพื่อให้มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ ภาครัฐได้ลงทุนไปแล้วได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ ควรพิจารณากำหนดแนวทางการจัดการจักรและ ล้อเลื่อนจำนวนมากพร้อมกันในคราวเดียวกัน ซึ่งจะช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถกำหนดเงื่อนไขที่ เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศ โดยในระยะแรกควรกำหนดให้ผู้ผลิตผลิตรถจักรและล้อเลื่อน ต้นแบบ รวมทั้งฝึกอบรมในขณะที่ผลิตรถจักรและล้อเลื่อนในต่างประเทศให้แก่บุคลากรไทยและในระยะต่อไป ควร กำหนด ให้นำชิ้นส่วนที่สำคัญเข้ามาประกอบในประเทศและให้เริ่มผลิตชิ้นส่วนที่ไม่เป็นส่วนสำคัญใน ประเทศไทย และในระยะสุดท้ายเราก็สามารถสร้างรถไฟทั้งขบวนภายในประเทศโดยคนไทยได้เอง

๔.๑๐.๕ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยศึกษาความเหมาะสมของ แนวทางการพัฒนาระบบการเดินรถไฟระหว่างเมือง โดยการนำรถจักรที่ขับเคลื่อนด้วยระบบรถไฟฟ้ามายัง ใช้ในการให้บริการในอนาคต เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถใช้เป็นแนวทางในการกำหนดคุณสมบัติ ทางเทคนิคและรูปแบบการจัดการจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะทำให้ การลงทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นไปอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด

๔.๑๑ ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๑๑.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และที่แก้ไข เพิ่มเติม มาตรา ๓๙ การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนิน กิจการดังต่อไปนี้ได้ (๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท และ (๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุน ซึ่งมีวงเงินเกินห้าล้านบาท

๔.๑๑.๒ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๔๗ ที่ได้บัญญัติไว้ว่า “ในกรณีที่โครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ตามมาตรา ๔๖ เป็นโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือโครงการร่วมกับเอกชน ซึ่งต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้ส่วนราชการหรือ รัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี”

๔.๑๑.๓ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้เฉพาะเรื่อง (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว และ (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศตาม (๖)

๔.๑๑.๔ ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ในข้อ ๑๓ ในหนังสือนำเสนอเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ให้หน่วยงานของรัฐเจ้าของเรื่องสรุปเรื่องให้ชัดเจนและ ครบถ้วน

๔.๑๑.๕ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ กำหนดแนวทางการเสนอเรื่อง ขออนุมัติงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรี สำหรับส่วนราชการที่จะเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจถามความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย รัฐวิสาหกิจ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนำความเห็นของหน่วยงาน ข้างต้นเสนอมาพร้อมกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้รองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลพิจารณาสั่งการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

๔.๑๑.๖ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ กำหนดระยะเวลาให้หน่วยงาน ที่ต้องเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในการขออนุมัติงบประมาณของส่วนราชการหรือเงินกู้ ของรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ จะต้องตอบ ความเห็นให้ส่วนราชการเจ้าของเรื่องภายใน ๒ สัปดาห์

๔.๑๑.๗ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ รับทราบตามที่ เลขาธิการคณะรัฐมนตรีเสนอ (หลักการเกี่ยวกับการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี หลักการในการเสนอขออนุมัติ งบประมาณ ต่อคณะรัฐมนตรี และการขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ)

๔.๑๒ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ ในวงเงิน ๒๙,๘๕๓.๑๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๓) โดยให้รัฐบาลรับประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น และให้ สำนักงานงบประมาณ จัดสรร งบประมาณรายปี และหรือ กระทรวงการคลัง จัดหาแหล่งเงินทุนและค้ำประกันเงินทุนภายในประเทศให้ ตามความเหมาะสม

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า การขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด (จังหวัดสระบุรี) - ชุมทางถนนจิระ (จังหวัดนครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีเหตุผลความจำเป็นที่สมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามแผนงาน โดยมีความเห็น ดังนี้

๕.๑ ความจำเป็นของโครงการ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๑ (โครงการที่มีความพร้อมเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๘) ซึ่งที่ประชุมคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อบริหารราชการแผ่นดิน ครั้งที่ ๘/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ แล้ว ทั้งนี้ การดำเนินโครงการได้มีการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจสังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม รวมทั้ง การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และการจัดทำเอกสารประกวดราคา รวมถึงการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบของกฎหมายที่เกี่ยวข้องครบถ้วน ประกอบกับรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว ดังนั้น การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ จึงมีความเหมาะสมและจำเป็น อย่างยิ่งเพื่อผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและคมนาคมทางรางตามนโยบายของรัฐบาล ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมชัดเจน

๕.๒ กรอบวงเงินลงทุน

กรอบวงเงินลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา – ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๒๙,๘๕๓.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๗

๖. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา – ชุมทางถนนจิระ มีความพร้อมในการดำเนินโครงการ และได้รับการบรรจุเป็นโครงการตามแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เพื่อบริหารราชการแผ่นดินได้ประชุมและมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) แล้ว

๗. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๗.๑.๑ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๐๕๕๓ ลงวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๙ เสนอความเห็นประกอบการศึกษาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบะเภา – ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้ความเห็นว่า สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจำเป็นต้องศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการโดยละเอียด เพื่อเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นประกอบการศึกษาของคณะรัฐมนตรี และเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดส่งรายงานการศึกษาของโครงการฯ และจัดทำประเด็นข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อประกอบการวิเคราะห์โครงการฯ เสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ต่อไป

๗.๑.๒ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีหนังสือที่ นร ๑๑๑๕/๓๗๓๕ ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙ เสนอรายงานการประชุมของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ครั้งที่ ๗/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๙ เรื่อง ขออนุมัติโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา – ชุมทางถนนจิระ และมีหนังสือ ที่ นร ๑๑๑๕/๓๘๓๓ ลงวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๕๙ มาที่กระทรวงคมนาคม เพื่อขอปรับปรุงรายงานการประชุมดังกล่าว โดยมีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา – ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย แล้ว

๗.๒ ความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๕.๔/๔๓๖๕ ลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นประธานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สรุปได้ ดังนี้

๑.) เห็นสมควรให้ความเห็นชอบในหลักการการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ โดยมีกรอบวงเงินลงทุนตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พร้อมทั้งมอบหมายให้สำนักงบประมาณและกระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการตามความเหมาะสม

๒.) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมกำกับการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ ให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด รวมทั้งการพิจารณาจัดทำแผนยุทธศาสตร์การขนส่งในภาพรวม โดยให้มีความเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนอื่นเพื่อให้ประชาชนได้รับบริการด้านขนส่งที่ทั่วถึง สะดวก และรวดเร็ว

/ ๓.) ให้การรถไฟ...

๓.) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาการบริหารทรัพย์สินโดยเฉพาะการพัฒนาที่ดินที่ไม่ได้ใช้ในการเดินรถตามแนวเขตทางรถไฟและย่านสถานีให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย

๗.๓ ความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

สำนักงานงบประมาณ ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๑๔๐๘๗ ลงวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อกระทรวงคมนาคม ดังนี้

๑) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งของไทยระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๕ (Action Plan) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๕ และเป็นโครงการที่ได้รับความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อม (EIA) จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๕ นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม แจ้งว่า เป็นโครงการที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) และผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๘.๐๐ และ ๑๐.๒๐ ตามลำดับ จึงเป็นโครงการที่มีความคุ้มค่าในการลงทุน แต่เนื่องจากโครงการลงทุนของรัฐวิสาหกิจต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยงบประมาณของรัฐบาล พ.ศ. ๒๕๕๐ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ ดังนั้น หากโครงการลงทุนดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการจากคณะกรรมการฯ แล้ว ก็เห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ภายในกรอบวงเงิน ๒๙,๘๕๓.๑๘ ล้านบาท และให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้เงินเพื่อดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) เพื่อเป็นค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน ภายในกรอบวงเงิน ๒๙,๗๘๘.๐๘ ล้านบาท โดยให้ กระทรวงการคลัง จัดหาแหล่งเงินกู้ในประเทศที่เหมาะสมและค้ำประกันเงินกู้ หรือให้กู้ตามแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงิน และให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้เงินกู้รายปีต่อไป สำหรับค่าเวนคืนที่ดินและค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคาวงเงิน ๖๔.๑๐ ล้านบาท เห็นควรให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวมิได้รับการบรรจุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จึงเห็นสมควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการขอบรรจุแผนการกู้เงินไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ตามนัยพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๔ ต่อไป

๒) เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ขอให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กำหนดราคากลางให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน ก่อนเริ่มดำเนินการจัดหาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้การกำหนดราคากลางงานก่อสร้างเป็นไปตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างของทางราชการ ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรดำเนินการตามระเบียบดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และเจรจาต่อรองราคาให้ได้ราคาต่ำที่สุด เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ และเมื่อได้ทราบผลการประกวดราคาแล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบอีกครั้งหนึ่ง ก่อนลงนามในสัญญาจ้างต่อไป

๗.๔ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลัง ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุดที่ กค ๐๙๐๗/๑๑๔๐๐ เมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นเรื่อง ขออนุมัติโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ แจ้งความเห็นต่อกระทรวงคมนาคม ดังนี้

๑) เห็นควรอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ ในกรอบวงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๒๙,๘๕๓.๑๘ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากโครงการมีความพร้อมในการดำเนินโครงการและสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งของไทยระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) ซึ่งคณะรัฐมนตรีรับทราบแผนปฏิบัติการเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ และเป็นการสนับสนุนการขนส่งและการคมนาคมทางรางของรถไฟสายเหนือ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสาร และผู้รับบริการขนส่งสินค้า

อย่างไรก็ดี เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่และมีวงเงินลงทุนสูง จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเสนอขออนุมัติโครงการตามขั้นตอน กฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง โดยเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ พิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ในลำดับแรกก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาต่อไป

๒) สำหรับแนวทางการลงทุน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

๒.๑) ค่าเวนคืนที่ดินและค่าดำเนินการประกวดราคา วงเงิน ๖๔.๑๐ ล้านบาท ให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒.๒) ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน รวมวงเงิน ๒๙,๗๘๙.๐๘ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ที่เหมาะสม และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินต่อ โดยให้สำนักงานพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นบatches ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินโดยตรง ทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ กระทรวงการคลัง ได้ตกลงกับ การรถไฟแห่งประเทศไทย ต่อไป

อนึ่ง เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙(๔) ข้างต้น เห็นควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาเห็นชอบให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้เงินจากกระทรวงการคลัง จำนวน ๒๙,๗๘๙.๐๘ ล้านบาท ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลัง เป็นผู้กำหนด ต่อไป

๓) สำหรับการลงทุนในระบบรถ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องเป็นผู้รับภาระการลงทุนเอง เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนและบริหารจัดการเดินรถ ร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อลดภาระการลงทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทยและภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ตามนโยบายของนายกรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘

๔) โดยที่โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดหาขบวนรถไฟและตู้สินค้าให้เพียงพอและสอดคล้องกับความต้องการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพื่อให้ใช้ประโยชน์ทางคู่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔-๙

๘. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

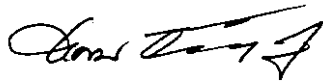
กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ ในกรอบวงเงิน ๒๙,๘๕๓.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๓) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๘.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น และให้สำนักงบประมาณ จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินของโครงการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการโดยใช้เงินกู้เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ.๒๕๔๙ มาตรา ๓๙ (๔)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๖

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๙๓