

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๒/ ๕๑๑



สวค. 535
วันที่ 6 ม.ค. 59
เวลา 15.50 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส21787
รับที่ : 515848/59
วันที่ : 06 ต.ค. 59 เวลา : 15:34

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒ ตุลาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ

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 รฟ๑/๑๖๑๙/๒๕๕๙
ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๙
๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๖๘๘/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙
๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๕.๔/๒๗๖๓
ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๑๓๙๖ ลงวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙
๖. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๒๑๔๖๓ ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙
๗. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๒๔๕ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙
๘. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ (๔) การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๐ เห็นชอบหลักการโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าและบริการเพื่อไปดำเนินการ โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนระยะยาวและเตรียมการรองรับการขนส่งทางรางทดแทนการใช้การขนส่งทางถนนโดยดำเนินการให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบเพื่อให้ประหยัดพลังงาน และลดต้นทุนการขนส่งให้มีความเหมาะสมกับสภาวะทางเศรษฐกิจของประเทศ

๑.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๑ รับทราบและอนุมัติตามมติคณะกรรมการการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน 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 ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสม ซึ่งแผนการลงทุนดังกล่าวได้รวมการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ (ระยะเร่งด่วน) ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ ที่มีสภาพเป็นคอขวดและเต็มความจุของทางในปัจจุบัน ได้แก่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น นครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน และประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

๑.๑.๔ มติคณะรักษาความสงบแห่งชาติวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วนที่จะเร่งดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ และ พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งรวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางรางที่ให้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิมในช่วงที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินทาง เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและสำหรับขบวนรถไฟท้องถิ่น ๖ เส้นทาง รวมระยะทาง ๘๘๗ กิโลเมตร ประกอบด้วย ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น นครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

๑.๑.๕ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ รับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปิงปประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยในแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการที่มีความพร้อมตามลำดับ

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑-๕

๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

๑.๒.๑ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาคูหาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่สอดคล้องกับ

มติของคณะรัฐมนตรี ซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ และช่วงนครปฐม-หัวหิน แล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๓

๑.๒.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับงบประมาณในปี ๒๕๕๕ เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๑ ซึ่งมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนั้น เมื่อพิจารณาประกอบพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการได้ตามแผนต่อไป

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ โดยเป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการโดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และแผนการพัฒนาต่าง ๆ ของรัฐบาลที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว

๔. สารสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ที่ รฟ ๑/๖๘๘/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙ ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ในวงเงิน ๒๔,๙๔๐.๙๖ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๓) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยรายละเอียดการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการ ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๔.๑ ความสอดคล้องของโครงการ

การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่นายกรัฐมนตรีได้แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ นโยบายข้อที่ ๗ ด้านการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเร่งดำเนินการ

เตรียมความพร้อมทั้งในเรื่องความเชื่อมโยงด้านระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการโดยสาร และการขนส่งสินค้า โดยเป็นโครงการที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้นำเสนอแผนการดำเนินงานให้คณะรัฐมนตรีได้รับทราบ เมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗

๔.๒ ความเหมาะสมของโครงการ

๔.๒.๑ ลักษณะของโครงการ

เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่มขึ้น ๑ ทาง ขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม (ระยะทางประมาณ ๑๑๖ กิโลเมตร) และก่อสร้างทางรถไฟจำนวน ๒ ทางเป็นโครงสร้างทางยกระดับ เลี้ยวเมืองลพบุรี (ระยะทางประมาณ ๓๒ กิโลเมตร) รวมระยะทางโครงการประมาณ ๑๔๘ กิโลเมตร มีการก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่และปรับปรุงสถานีรถไฟเดิม จำนวน ๒๑ สถานี โดยมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟที่เสมอระดับปัจจุบัน และมีการสร้างทางผ่านต่างระดับเพิ่มเติมให้ตามความต้องการในการเดินทางของชุมชน บริเวณโดยรอบแนวเส้นทาง พร้อมก่อสร้างรั้วตลอดแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟ ตลอดจนความเร็วและความปลอดภัยในการให้บริการเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๒.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้เส้นทางรถไฟ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ มีจำนวนประมาณ ๓๓,๘๘๐ คน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ (ปีที่คาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการตามรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม) และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น ๘๑,๑๓๐ คน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๗๗ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๗.๐ ต่อปี และผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า โดยใช้เส้นทางรถไฟช่วงนี้มีจำนวนประมาณ ๒๕,๙๑๐ ตันต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น ๖๐,๔๓๐ ตันต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๗๗ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๖.๗ ต่อปี

๔.๒.๓ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและทางการเงิน

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) เท่ากับร้อยละ ๒๐.๒๑ และอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) เท่ากับร้อยละ ๕.๕๙ ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ดังกล่าวจะพบว่า โครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูงมาก เนื่องจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีผลประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า ลดระยะเวลาการเดินทาง ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดการใช้พลังงานในภาพรวม รวมถึงเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ จึงทำให้โครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน

๔.๓ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ โดยเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการในประเด็นการพิจารณาค่าชดเชยและการประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจแก่ประชาชน และดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

๔.๔ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน

การออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมของโครงการ มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินประมาณ ๓๗๑ ไร่ เพื่อก่อสร้างแนวเส้นทางใหม่เพื่อเลี่ยงเมืองลพบุรีไปทิศตะวันตก เนื่องจากแนวเส้นทางเดิมมีผลกระทบต่อโบราณสถาน (พระปรางค์สามยอด) ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้พิจารณาและออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนของโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

๔.๕ ระยะเวลาการดำเนินการก่อสร้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนการดำเนินโครงการโดยได้พิจารณาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕) และได้พิจารณาปฏิบัติตามคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติข้างต้น โดยปรับแผนการดำเนินโครงการให้เป็นปัจจุบันแล้ว ซึ่งจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ประมาณกลางปี ๒๕๖๐ ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๖๔ ตามขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ					
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๑ กก.วล.เห็นชอบรายงาน EIA	(ก.พ.๕๖-ก.ค.๕๙)						
๒ ครม.อนุมัติโครงการ	๗ (เม.ย.-ต.ค.๕๙)						
๓ สำรองและประเมินราคา	๘ (พ.ย.๕๙-มิ.ย.๖๐)						
๔ เว้นคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	๖ (ก.ค.-ธ.ค.๖๐)						
๕ จัดจ้างที่ปรึกษาประกวดราคา	๓ (ม.ค.-มี.ค.๕๙)						
๖ จัดทำ TOR และราคากลาง	๖ (เม.ย.-ก.ย.๕๙)						
๗ ประกวดราคา	๕ (พ.ย.๕๙-เม.ย.๖๐)						
๘ จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน	๕ (มิ.ย.-ต.ค.๕๙)						
๙ ก่อสร้างและคุมงาน	๔๘ (พ.ค.๖๐-เม.ย.๖๔)						

๔.๖ วงเงินและแหล่งเงินลงทุน

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาตรวจสอบและประเมินมูลค่าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ โดยได้ปรับปรุงตามมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ มีมูลค่าโครงการเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๒๔,๗๒๒.๒๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย

- ค่าเวนคืนที่ดินและก่อสร้างหาริมทรัพย์ เป็นเงิน ๒๔๓.๑๓ ล้านบาท
 - ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา เป็นเงิน ๗.๗๐ ล้านบาท
 - ค่าก่อสร้าง เป็นเงิน ๒๓,๙๒๑.๗๗ ล้านบาท
 - ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง เป็นเงิน ๕๔๙.๖๘ ล้านบาท
- รวมเป็นเงิน ๒๔,๗๒๒.๒๘ ล้านบาท

โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

รายการ		จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ					
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔
๑	ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์	๒๔๓.๑๓	-	๖๐.๗๙	๑๘๒.๓๔	-	-	-
๒	ดำเนินการประกวดราคา	๗.๗๐	๐.๗๓	๖.๙๗	-	-	-	-
๓	ค่าก่อสร้าง	๒๓,๙๒๑.๗๗	-	๓,๘๐๒.๒๙	๒,๗๖๓.๔๓	๖,๙๔๐.๗๓	๗,๕๔๘.๒๓	๒,๘๖๗.๐๙
๔	ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน	๕๕๙.๖๘	-	๖๐.๑๘	๖๗.๒๓	๑๖๘.๘๗	๑๘๓.๖๔	๖๙.๗๖
รวม		๒๔,๗๒๒.๒๘	๐.๗๓	๓,๙๓๐.๒๓	๓,๐๑๓.๐๐	๗,๑๐๙.๖๐	๗,๗๓๑.๘๗	๒,๙๓๖.๘๕

สำหรับวงเงินลงทุนเห็นสมควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับการจัดสรรงบประมาณเป็นเงิน ๘๖.๑๐ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าเวนคืนที่ดิน และรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา

๔.๗ การใช้ประโยชน์และการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการต่อยอดโครงการในเชิง เศรษฐศาสตร์และสังคมตามนโยบายรัฐบาล ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ลพบุรี-ปากน้ำโพ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟ๑/๑๖๑๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๙ เรื่อง ขอส่งข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณา โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ และช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ เพื่อประกอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ในประเด็นการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดประโยชน์และสร้างมูลค่าเพิ่มในเชิงเศรษฐกิจและสังคม สนับสนุน อุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวและสนองนโยบายภาครัฐของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ โดยพื้นที่ที่มีศักยภาพจะเป็นพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟของแต่ละแห่งซึ่งมีจำนวนพื้นที่วางมากน้อย แตกต่างกันไปของแต่ละสถานี จากรายงานการศึกษาความเหมาะสมด้วยสถานที่ตั้ง ขนาดของสถานี การเข้าถึง และจำนวนผู้โดยสารและผู้ให้บริการ จะพบว่าสถานีขนาดใหญ่มีศักยภาพและโอกาสการพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้าง มูลค่าเพิ่มเชิงเศรษฐกิจได้มากกว่าสถานีขนาดกลางและสถานีขนาดเล็ก เพราะมีจำนวนผู้โดยสารและผู้ให้บริการจำนวนมากกว่ามีความเหมาะสมในการลงทุนมากกว่า อย่างไรก็ตาม การพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ต้อง พิจารณาจากความเหมาะสมและความต้องการแตกต่างกันทั้งด้านศักยภาพและอุปสรรคในหลายปัจจัย เช่น ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าที่ดินที่จะทำการพัฒนาคุ้มหรือไม่ และต้องไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบ สถานีรถไฟในเบื้องต้น มี ๔ แนวทาง

๔.๗.๑ การปรับปรุงพัฒนาที่ว่างเพื่อพาณิชย์กรรม (Commercial Development) เป็นการพัฒนาที่ดินในสถานีที่มีศักยภาพในด้านปริมาณจำนวนผู้โดยสาร และตั้งอยู่ในพื้นที่ชุมชนที่มีความหนาแน่น โดยจะพัฒนาพื้นที่ให้เป็นพื้นที่ด้านพาณิชย์กรรมเป็นหลัก โดยจะผนวกพื้นที่สำนักงานและพื้นที่พักอาศัยเข้าไป เสริมความสมบูรณ์ของการพัฒนา โดยจะแบ่งออกเป็น ๒ รูปแบบ ดังนี้

๑) พื้นที่พาณิชย์กรรมสูง จะพิจารณาพื้นที่รอบสถานีระดับจังหวัด หัวเมืองที่มีศักยภาพด้านเศรษฐกิจสูง จะจัดให้มีพื้นที่พาณิชย์กรรมไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ของพื้นที่พัฒนา ทั้งหมด เช่น สถานีนครสวรรค์ ส่วนพื้นที่สำนักงานและพื้นที่พักอาศัยจะเฉลี่ยกันไปตามความเหมาะสม

๒) พื้นที่พาณิชย์กรรมปานกลาง จะพิจารณาพื้นที่รอบสถานีระดับจังหวัด หรือระดับอำเภอที่มีศักยภาพด้านเศรษฐกิจในระดับที่ดี จะจัดให้มีพื้นที่พาณิชย์กรรมไม่เกินร้อยละ ๕๐ ของ พื้นที่พัฒนาทั้งหมด เช่น สถานีลพบุรี ๒ สถานีบ้านหมี่ สถานีช่องแค และสถานีบ้านดาศลี ส่วนพื้นที่สำนักงาน และพื้นที่พักอาศัยจะเฉลี่ยกันไปตามความเหมาะสม

๔.๗.๒ การปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่อรับรองการขนส่งสินค้าทางรถไฟและสนับสนุนธุรกิจด้านอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม การจัดทำย่านขนส่งสินค้า (Container Yard) เช่น สถานีปากน้ำโพ

๔.๗.๓ การปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่อรับรองและสนับสนุนการท่องเที่ยวทางรถไฟ เช่น จัดทำสถานที่อำนวยความสะดวกบริการนักท่องเที่ยว ร้านค้า ร้านอาหาร สถานที่พัก เพื่อการบริการนักท่องเที่ยวและส่งเสริมการลงทุนให้กับธุรกิจภาคเอกชนและท้องถิ่น

๔.๗.๔ การปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่อนำความเจริญให้กับท้องถิ่นให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน (Mixed use Community Development) เช่น การจัดทำสวนสาธารณะ การจัดทำศูนย์การเรียนรู้ การจัดทำสถานที่แสดงสินค้าท้องถิ่น เป็นต้น การปรับปรุงพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างความเจริญให้กับท้องถิ่นและชุมชนบางอย่างการรถไฟแห่งประเทศไทยอาจจะไม่ได้รับผลตอบแทนโดยตรง แต่ในระยะยาวจะเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยและประเทศจำนวนมาก

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๔.๘ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๒๐/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ในวงเงิน ๒๔,๙๔๐.๙๖ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๓) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔)

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๔.๙ มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางลพบุรี-ปากน้ำโพ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๔.๑๐ มติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการประชุมเมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๔.๑๐.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ๓ เส้นทาง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาก่อสร้างรถไฟทางคู่ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางภาคเหนือและภาคใต้ นอกจากนี้ การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ที่เสนอในครั้งนี้ จะช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในภาคใต้ทั้ง ๓ เส้นทางให้แล้วเสร็จพร้อม ๆ กันภายในปี ๒๕๖๓ ซึ่งจะช่วยสร้างความมั่นใจให้ภาครัฐว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณ

การขนส่งสินค้าและเดินทางทางรถไฟในพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของประเทศ ตามที่กำหนดไว้

ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ กรอบวงเงินลงทุนรวม ๒๔,๗๒๒.๒๘ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ๒๔๓.๑๓ ล้านบาท ค่าก่อสร้าง ๒๓,๔๒๑.๗๗ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการประกวดราคาและควบคุมงาน ๕๕๗.๓๘ ล้านบาท โดยเป็นการปรับลดวงเงินค่าก่อสร้างและปรับเพิ่มค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้เป็นราคาปัจจุบัน และปรับลดค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการประกวดราคาและควบคุมงานให้เป็นไปตามสัดส่วนใกล้เคียงกับโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางอื่น ๆ พร้อมทั้งเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามรายงานผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อย่างเคร่งครัด

๔.๑๐.๒ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งเสนอแผนการก่อสร้างสะพานรถยนต์บริเวณจุดตัดทางรถไฟตามแนวเส้นทางรถไฟโครงการฯ ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว เพื่อให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จได้ทันภายในปี ๒๕๖๓ ซึ่งจะช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถแก้ไขปัญหาจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนนเสนระดับตามแนวเส้นทางรถไฟของโครงการ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยและความเร็วของขบวนรถไฟได้ตามเป้าหมาย

๒) เร่งพิจารณากำหนดแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ โดยเริ่มต้นจากการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ (Southern Economic Corridor) เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมที่สำคัญ ๆ ภายในประเทศ และอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุนจากการพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษขยายไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกและประเทศกัมพูชา ซึ่งจะเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต

๓) เร่งประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อพิจารณาแนวทางการพัฒนาใช้ประโยชน์โครงข่ายทางรถไฟโดยเฉพาะในเส้นทางรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วนจำนวน ๖ เส้นทาง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการเดินทางทางรถไฟไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในภูมิภาค เช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่น ทั้งนี้ อาจเริ่มพัฒนาจากการท่องเที่ยวชายฝั่ง (Coastal Zone) ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของประเทศ รวมทั้งจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณสถานีและแนวเขตทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจภายใต้แผนการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศ

๔) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาแบบจำลองที่ใช้ในการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในระดับพื้นที่ให้มีความใกล้เคียงกับความเป็นจริง พร้อมทั้งวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนของรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบัน โดยเปรียบเทียบกรณีมีและไม่มีโครงการ เพื่อให้การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของภาครัฐเป็นไปอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศในภาพรวมต่อไป

๔.๑๐.๓ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ที่ผ่านมามีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรถไฟโดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ จำนวน ๖ เส้นทาง เพื่อวางรากฐานการพัฒนาการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศไทยให้มีความคืบหน้าไปมากแล้ว ซึ่งเป็นผลจากการเร่งรัดการลงทุนตามนโยบายรัฐบาล ในขณะที่จากการพิจารณาข้อเสนอโครงการฯ ของกระทรวงคมนาคม จะเห็นได้ว่ามีเตรียมความพร้อมในการรองรับการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถของทางรถไฟอยู่ในระดับต่ำ โดยเฉพาะเรื่องการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร

กำกับดูแลการพัฒนากระบวนรถไฟของประเทศ การปรับโครงสร้างองค์กรและแผนธุรกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จในด้านการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการทั้งด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าตามผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ ดังนั้น คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจึงเห็นสมควรให้คณะรัฐมนตรีพิจารณากำหนดเป็นเงื่อนไขที่สำคัญให้กระทรวงคมนาคมต้องจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบาย กำกับดูแลกิจการ และกำหนดมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของระบบรางภายในประเทศให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๐ และประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและเพิ่มสมรรถนะกำลังคนระบบรางให้สามารถใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุน และให้บริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยต่อยอดในการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศ พร้อมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำแผนที่นำทาง (Road map) ในส่วนของการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและการกำหนดแผนธุรกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีความทันสมัยรองรับกับแผนการพัฒนากระบวนรถไฟตามนโยบายรัฐบาล เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในปี ๒๕๕๙ และจะต้องดำเนินการตามแผนที่นำทางดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๓

๒) การจัดทำแผนธุรกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างน้อยจะต้องแสดงให้เห็นถึง (๑) แผนการปรับปรุงการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้สามารถยกระดับคุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการทางรถไฟโดยเฉพาะในด้านความเร็ว ความตรงต่อเวลา และความปลอดภัยในการเดินทางให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ (๒) การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการและค่าระวางที่เหมาะสมและมีความยืดหยุ่น สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ (๓) แผนกลยุทธ์ทางการตลาดเชิงรุก (๔) แผนการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการให้บริการ (๕) แผนการปรับปรุงตารางเดินรถและสัดส่วนขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม รถสินค้าที่เหมาะสมกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการ โดยในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าจำเป็นต้องลดจำนวนขบวนรถเชิงสังคมในบางเส้นทาง เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวมีจำนวนผู้ใช้น้อยมากให้เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาจัดให้บริการขนส่งสาธารณะในรูปแบบอื่น ๆ แทน และ (๖) แนวทางและรูปแบบการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในเขตทางรถไฟและสถานีที่คำนึงถึงความสอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่นั้น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้มาใช้บริการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้ประชาชนและผู้ประกอบการหันมาใช้บริการระบบรางเพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้ที่มีใช้รายได้ค่าโดยสาร ซึ่งจะช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีขีดความสามารถในการให้บริการทางรถไฟเพื่อเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ

๔.๑๑ ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๑๑.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้ (๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท และ (๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าล้านบาท

๔.๑๑.๒ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๔๗ ที่ได้บัญญัติไว้ว่า “ในกรณีที่โครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๖ เป็นโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือโครงการร่วมกับเอกชน ซึ่งต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี”

๔.๑๑.๓ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว

๔.๑๑.๔ ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ในข้อ ๑๓ ในหนังสือนำเสนอเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ให้หน่วยงานของรัฐเจ้าของเรื่องสรุปเรื่องให้ชัดเจนและครบถ้วน

๔.๑๑.๕ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๔๘ กำหนดแนวทางการเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรี สำหรับส่วนราชการที่จะเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจถามความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนำความเห็นของหน่วยงานข้างต้นเสนอมาพร้อมกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้รองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลพิจารณาสั่งการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

๔.๑๑.๖ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๔๘ กำหนดระยะเวลาให้หน่วยงานที่ต้องเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในการขออนุมัติงบประมาณของส่วนราชการหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๔๘ จะต้องตอบความเห็นให้ส่วนราชการเจ้าของเรื่องภายใน ๒ สัปดาห์

๔.๑๑.๗ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๔๘ รับทราบตามทีเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเสนอ (หลักการเกี่ยวกับการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี หลักการในการเสนอขออนุมัติงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรี และการขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ)

๔.๑๒ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ในวงเงิน ๒๔,๗๒๒.๒๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๖ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๔๙-๒๕๖๔) โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า การขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีเหตุผลความจำเป็นที่สมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามแผนงาน โดยมีความเห็น ดังนี้

๕.๑ ความจำเป็นของโครงการ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๑ ซึ่งที่ประชุมคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อบริหารราชการแผ่นดิน ครั้งที่ ๘/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการแล้ว ทั้งนี้ การดำเนินโครงการได้มีการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียด และการจัดทำเอกสารประกวดราคา รวมถึงการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบของกฎหมายที่เกี่ยวข้องครบถ้วน ประกอบกับ

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ ดังนั้น การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและคมนาคมทางราง ตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็นรูปธรรมชัดเจน

๕.๒ กรอบวงเงินลงทุน

กรอบวงเงินลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๒๔,๗๒๒.๒๘ ล้านบาท เป็นกรอบวงเงินที่ได้ปรับปรุงข้อมูลตามมติ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ซึ่งจากเดิมการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ จำนวน ๒๔,๙๔๐.๙๖ ล้านบาท ทำให้กรอบวงเงินลงทุนลดลง จำนวน ๒๑๘.๖๘ ล้านบาท ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในด้านการลดภาระงบประมาณของประเทศ

๖. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ มีความพร้อมในการดำเนินโครงการ และได้รับการบรรจุเป็นโครงการตามแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ภายใต้ยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เพื่อบริหารราชการแผ่นดินได้ประชุมและมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการ กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) แล้ว

๗. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ ความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๕.๔/๒๗๖๓ ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ว่า โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าข่ายนิยามการเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูงของรัฐวิสาหกิจ (โครงการลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป) ตามข้อ ๑๑ ของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยการพิจารณากลับกรองและเสนอความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับโครงการที่มีลักษณะเช่นนี้ จำเป็นต้องมีความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประกอบการพิจารณาด้วย แต่เนื่องจากขณะนี้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยังไม่ได้มีการพิจารณาโครงการดังกล่าว ดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจจึงได้มีหนังสือ สอบถามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยหากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้รับความเห็นดังกล่าวแล้ว จะดำเนินการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยเร็วต่อไป

๗.๒ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๗/๑๑๓๙๖ ลงวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ดังนี้

๗.๒.๑ เห็นควรอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ในกรอบวงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๒๔,๙๔๐.๙๖ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากโครงการมีความพร้อมในการดำเนินโครงการ และสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง

ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) (ซึ่งคณะรัฐมนตรีรับทราบแผนปฏิบัติการฯ เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘) และเป็นการสนับสนุนการขนส่งและการคมนาคมทางรางของรถไฟสายเหนือ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพ และคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสารและผู้รับบริการขนส่งสินค้า

อย่างไรก็ดี เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ และมีวงเงินลงทุนสูง จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเสนอขออนุมัติโครงการตามขั้นตอน กฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง โดยเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ในลำดับแรกก่อนนำเสนอ คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

๗.๒.๒ สำหรับแนวทางการลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนของการสร้างพื้นฐาน จึงเห็นควรให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

๑) ค่าเวนคืนที่ดินและค่าดำเนินการประกวดราคา รวมวงเงิน ๑๗๑.๔๙ ล้านบาท ให้สำนักงบประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒) ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน รวมวงเงิน ๒๔,๗๖๙.๔๗ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ที่เหมาะสมและให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินต่อ โดยให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินโดยตรง ทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป

อนึ่ง เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) ข้างต้น เห็นควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้เงินจากกระทรวงการคลัง จำนวน ๒๔,๗๖๙.๔๗ ล้านบาท ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลัง เป็นผู้กำหนดต่อไป

๗.๒.๓ สำหรับการลงทุนในระบบรถ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องเป็นผู้รับภาระการลงทุนเอง เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนและบริหารจัดการ เติมนรถร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อลดภาระการลงทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย และภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ตามนโยบายของนายกรัฐมนตรีตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘

๗.๒.๔ โดยที่โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓ จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดจัดหาขบวนรถไฟและตู้สินค้าให้เพียงพอ และสอดคล้องกับความต้องการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เพื่อให้ใช้ประโยชน์ทางคู่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

๗.๓ ความเห็นของสำนักงบประมาณ

สำนักงบประมาณได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๒๑๔๖๓ ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ดังนี้

๗.๓.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบในหลักการ เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ และมีการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ รวมทั้งการออกแบบรายละเอียดและการจัดทำเอกสารประกวดราคาเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ แม้ว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะอยู่ระหว่างการปรับปรุงข้อมูลก่อนเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา แต่เนื่องจากคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

ที่ ๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๙ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งกำหนดไว้ว่าในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการ เพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไปพลางก่อนได้ นอกจากนี้กระทรวงคมนาคมแจ้งว่า เป็นโครงการที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) และผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับร้อยละ ๒๐.๒๑ และ ๕.๕๙ ตามลำดับ จึงเป็นโครงการที่มีความคุ้มค่าในการลงทุนในระดับหนึ่ง แต่โดยที่โครงการลงทุนของรัฐวิสาหกิจต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๐ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ ก่อน ดังนั้น หากโครงการลงทุนดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการจากคณะกรรมการฯ แล้ว ก็เห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ภายในกรอบวงเงิน ๒๔,๙๔๐.๙๖ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - พ.ศ. ๒๕๖๓

๗.๓.๒ สำหรับแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ในโครงการดังกล่าว เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้เงินเพื่อดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) เพื่อเป็นค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ภายในกรอบวงเงิน ๒๔,๗๖๙.๔๗ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ในประเทศที่เหมาะสม วิธีการให้กู้ต่อและค้ำประกันเงินกู้หรือให้กู้ตามแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงิน และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้เงินกู้รายปีต่อไป สำหรับค่าเวนคืนที่ดิน และค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา วงเงิน ๑๗๑.๔๙ ล้านบาท เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวได้กำหนดแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินไว้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๖,๗๑๙.๑๙ ล้านบาท จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการขอบรรจุแผนการกู้เงินไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ตามนัยพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ ต่อไป

๗.๓.๓ เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ขอให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กำหนดราคากลางให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน ก่อนเริ่มดำเนินการจัดหาให้เป็นไปตามนัยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้การกำหนดราคากลางงานก่อสร้างเป็นไปตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างของทางราชการให้เหมาะสมด้วย ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรดำเนินการตามระเบียบดังกล่าวอย่างเคร่งครัด รวมทั้งทบทวนค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างและเจรจาต่อรองราคา ให้ได้ราคาต่ำสุดเพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ และเมื่อได้ทราบผลการประกวดราคาแล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบอีกครั้งหนึ่งก่อนลงนามในสัญญาจ้างต่อไป

อนึ่ง ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามประกาศหรือคำสั่งคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติที่เกี่ยวข้อง และปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานทางราชการให้ถูกต้องครบถ้วน โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของทางราชการเป็นสำคัญด้วย

๗.๔ ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๒๕๕ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙ แจ้งมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ที่เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ๓ เส้นทาง (โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ช่วงนครปฐม-หัวหิน และช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) ของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔-๗

๘. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

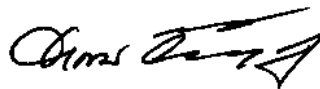
กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ในวงเงิน ๒๔,๗๒๒.๒๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๖ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๔) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๘.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินของโครงการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๙๓