

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๔๗



ภาค 45
วันที่ 1 ก.พ. 67
เวลา 10.50

สคค. (eMail)

ส่ง : กวค.

รับที่ : 81332/67

1 ก.พ. 2567 เวลา 10.30 น.



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๓๐ มกราคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขออนุมัติกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๖๖๔๘

ลงวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๙

๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๔๑๐๕๒

ลงวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๒๘๙๙/๒๕๖๔

ลงวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/ว ๑๘๘๑

ลงวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕

๓. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๑๖๕๔

ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๕

๔. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๖๑๑๗

ลงวันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๕๖๕

๕. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๐๙/๗๙๗๑

ลงวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๕

๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่ นร ๐๙๐๘/๒๕๘

ลงวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๖๕

๗. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๒๒๔๐/๒๕๖๕

ลงวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

๘. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/ว ๑๐๔๙๔

ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๕

๙. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๐๘๕

ลงวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๖๖

๑๐. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๒๗๒๑

ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖

๑๑. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๐๙/๔๘๙๕

ลงวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖

๑๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๒๐๐๑/๒๕๖๖

ลงวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๖

๑๓. รายงานการดำเนินการตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

/ด้วยกระทรวง ...

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเบ - ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีได้ตามพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การรถไฟแห่งประเทศไทยโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะเวนคืน ได้ดำเนินการพิจารณาประเมินราคาและกำหนดค่าทดแทนที่ดิน อาคาร โรงเรือน สิ่งปลูกสร้างและไม้ยืนต้น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเบ - ชุมทางถนนจิระ ของสัญญาที่ ๑ ช่วงมาบะเบ - คลองขนานจิตร และสัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๒๕๓.๓๗ ล้านบาท ซึ่งมีจำนวนสูงกว่ากรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ เป็นเงิน ๑๙๗.๓๗ ล้านบาท (คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติกรอบวงเงินค่าชดเชยที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ๕๖.๐๐ ล้านบาท) ประกอบกับการรถไฟแห่งประเทศไทยจะใช้เงินรายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยวิธีการปรองดอง ซึ่งถือเป็นการลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกิน ๕๐ ล้านบาท ที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตามนัยมาตรา ๓๔(๕) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อทบทวนมติคณะรัฐมนตรี รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ และ ๒

๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องส่งมอบพื้นที่การก่อสร้างให้กับผู้รับจ้าง ตามแผนงานและชำระเงินค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญากับประชาชนที่ถูกเวนคืนไปแล้วบางส่วนภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติเดิม ดังนั้น เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๖ ต่อไป

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเบ - ชุมทางถนนจิระ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรี โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ ผลการดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี

การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเบ - ชุมทางถนนจิระ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ สัญญาที่ ๑ ช่วงมาบะเบ - คลองขนานจิตร ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ระยะเวลาก่อสร้าง ๔๘ เดือน และสัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟ เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ระยะเวลาก่อสร้าง ๔๒ เดือน ในส่วนของสัญญาที่ ๒ ช่วงคลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างพิจารณาทบทวนกรอบวงเงินโครงการฯ (กรณีไม่รวมการรื้อย้ายสะพานฯ และอุโมงค์ทางลอด) คาดว่าจะเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประมาณในต้นปี พ.ศ. ๒๕๖๗

๓.๒ การดำเนินการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์

๓.๒.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ เพื่อก่อสร้างทาง สะพานข้ามทางรถไฟ ทางรถไฟทางคู่ และทางลอดใต้ทางรถไฟ โดยได้มีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐) กำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในท้องที่

(๑) ตำบลทับกวาง อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี

(๒) ตำบลมวกเหล็ก ตำบลมิตรภาพ อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี

(๓) ตำบลพญาเย็น ตำบลกลางดง ตำบลปากช่อง ตำบลหนองสาหร่าย ตำบลจันทน์ก
อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

(๔) ตำบลคลองไผ่ ตำบลลาดบัวขาว ตำบลสีคิ้ว อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา

(๕) ตำบลมะเกลือเก่า ตำบลเสมา ตำบลสูงเนิน ตำบลโคราช ตำบลนากลาง
ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา

๓.๒.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับอนุมัติวงเงินงบประมาณเพื่อดำเนินการเวนคืนที่ดินในพื้นที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ วงเงิน ๕๖.๐๐ ล้านบาท ซึ่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะเจ้าหน้าที่เวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ตามพระราชกฤษฎีกาได้อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มอบหมายให้กองจัดการที่ดิน ศูนย์โครงการก่อสร้าง ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้างเป็นผู้มีอำนาจตามบทบัญญัติของกฎหมาย

๓.๒.๓ กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งที่ ๑๔๙/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นและจำนวนเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนฯ เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นและจำนวนเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนให้แก่บุคคลผู้มีสิทธิรับเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ โดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ได้กำหนดค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืนในโครงการนี้เป็นจำนวนเงิน ๔๓๙.๐๓ ล้านบาท ซึ่งเกินกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีในข้อ ๑

๓.๒.๔ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอเรื่องขออนุมัติกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณารวมทั้งสิ้น ๔ ครั้ง โดยกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตรวจสอบและชี้แจงรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการกำหนดค่าทดแทนของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นฯ ในบางท้องที่ยังไม่สอดคล้องกับมาตรา ๒๑(๑) ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ รวมถึงสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงราคาและรายละเอียดของจำนวนแปลง สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ที่เปลี่ยนแปลงไปให้ชัดเจน รวมทั้งรายชื่อที่ปรึกษาที่เป็นผู้ดำเนินการประเมินราคา และเหตุผลที่ตกสำรวจเพื่อประกอบการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

๓.๒.๕ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอเรื่องขอต่ออายุพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนที่จะหมดอายุลงในวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้ประสานงานแจ้งว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องเสนอขอความเห็นของสำนักงานงบประมาณก่อนเสนอเรื่องให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาและการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอเรื่องดังกล่าวให้สำนักงานงบประมาณเพื่อพิจารณา ต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับการประสานจากสำนักงานงบประมาณให้แก้ไขข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการพิจารณา การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้มีหนังสือแจ้งขอถอนเรื่องดังกล่าวคืน

๓.๒.๖ กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งที่ ๖๓/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ แต่งตั้ง คณะทำงานตรวจสอบขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์ในโครงการ ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาตรวจสอบ กลั่นกรอง และทบทวนกรอบวงเงินสำหรับงานเวนคืนและอสังหาริมทรัพย์ฯ เพื่อให้มีความถูกต้องและเหมาะสม ก่อนนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมต่อไป

๓.๒.๗ คณะทำงานได้มีการประชุมเพื่อพิจารณากรอบวงเงินในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๔ โดยพิจารณาตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ ประกอบด้วยข้อมูลเปรียบเทียบ ทั้งในส่วน ของปริมาณทรัพย์สินถูกเวนคืน และจำนวนเงินที่เพิ่มขึ้น โดยมีข้อสรุปของคณะทำงาน ดังนี้

(๑) เห็นชอบกับการกำหนดราคาค่าทดแทนของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนฯ ในช่วงเวลาดังกล่าวเนื่องจาก เป็นการพิจารณากำหนดค่าทดแทนตามบทบัญญัติของมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ และตามแนวทางคู่มือการกำหนดค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ ทั้งนี้ ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ตรวจสอบจำนวนพื้นที่เวนคืนตามประกาศฯ บริเวณ อำเภอกำแพงแสน อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี ที่เพิ่มขึ้นจาก “๒๕.๒๒ ไร่” เป็น “๑๐๔.๖๐ ไร่” ให้เป็นไปด้วยความรอบคอบ

(๒) เนื่องจากพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ได้ถูก ยกเลิกและได้ใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ แทน ประกอบกับ พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนฯ เดิม ได้หมดอายุการใช้บังคับตามกฎหมายแล้ว ดังนั้น จึงเป็นกรณี ที่ การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ในเรื่องการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะต้องเวนคืนขึ้นใหม่และหากพระราชกฤษฎีกาฉบับใหม่ มีผลใช้บังคับแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นของ อสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนชุดใหม่ เพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่ง อสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้ถูกต้องครบถ้วนอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะการกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดิน ที่เวนคืนฯ ตามมาตรา ๒๐ นั้น จะต้องคำนึงถึงการไม่นำราคาเสนอซื้อหรือเสนอขายมาใช้ประกอบการกำหนดราคา ค่าทดแทนฯ รวมทั้งการกำหนดแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนเฉพาะเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะ และเกิด ผลกระทบกับประชาชนให้น้อยที่สุดด้วย เพื่อให้ได้กรอบวงเงินราคาค่าทดแทนฯ ที่เหมาะสม และไม่เป็นการระ ทบประมาณแผ่นดิน

๓.๒.๘ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๔ อนุมัติ แนวทางดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยวิธีปรองดอง (เจรจาซื้อ) และขอใช้บังคับกรณีจำเป็นเร่งด่วน สำหรับ งานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ

๓.๒.๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอเรื่องขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับ งานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ เมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา ประกอบด้วย การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยวิธีปรองดอง (เจรจาซื้อ) ประกอบด้วยสัญญาที่ ๑ ช่วงมาบกะเบา - คลองขนานจิตร และสัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟ เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ ๑๙๗.๓๗ ล้านบาท และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามแนวทางการตราพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎกระทรวง พ.ศ. ๒๕๖๔ ในสัญญาที่ ๒ ช่วงคลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ เป็นจำนวนเงินรวม ๘๙.๒๕ ล้านบาท

ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือขอความเห็นจากกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามขั้นตอนของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๒

๓.๒.๑๐ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีหนังสือเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีถึงกระทรวงคมนาคม โดยมีรายละเอียด และสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

(๑) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้ว เห็นควรให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ โดยเพิ่มเติมอีกเป็นจำนวนเงิน ๒๘๖.๖๓ ล้านบาท ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย รับภาระค่าใช้จ่ายด้วยวิธีปรองดอง จำนวน ๑๙๗.๓๘ ล้านบาท ตามนัยมาตรา ๓๙(๕) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายจำนวน ๘๘.๒๕ ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสำหรับงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ตามแนวนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจาก การรถไฟแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องส่งมอบพื้นที่ในส่วนที่เหลือให้กับผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ และคณะทำงานตรวจสอบการปรับกรอบวงเงินโครงการฯ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาความเหมาะสมของวงเงินงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวแล้ว

อย่างไรก็ดี เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งปฏิบัติตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบก่อสร้างโครงการฯ ในส่วนสัญญาที่ ๒ คลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ โดยเฉพาะการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนฉบับใหม่ รวมทั้งการเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อให้สามารถเปิดให้บริการโครงการฯ ได้ตลอดทั้งเส้นทางภายในปี ๒๕๖๐ ซึ่งล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้เดิมประมาณ ๕ ปี

๒) พิจารณาถอดบทเรียนปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินโครงการดังกล่าว เพื่อจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยง และเพื่อให้การลงทุนพัฒนาโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด ซึ่งจะช่วยให้โครงการฯ มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นไปตามที่ประมาณการไว้

๓) เร่งพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ ที่ให้ความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปประกอบการพิจารณาดำเนินการ โดยเฉพาะในประเด็น การพัฒนาระบบการบริหารจัดการรถจักรและล้อเลื่อน (Fleet Management) ที่ครอบคลุมทั้งด้านแผนการจัดหา ซ่อมบำรุง และแผนการใช้งานรถจักรและล้อเลื่อนอย่างเป็นระบบ การเตรียมความพร้อมทั้งในด้านบุคลากรและงบประมาณที่ใช้ในการบำรุงรักษาสภาพโครงสร้างพื้นฐานทางราง การศึกษารูปแบบการบริหารจัดการและลงทุนจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้า การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารและค่าระวางให้มีความยืดหยุ่น การกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาด และการสร้างหลักประกันโดยเฉพาะการรับประกันเวลาในการขนส่งสินค้า และการประเมินผลการลงทุนภายใต้แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗

(๒) กระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วเห็นว่า เนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ แล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ โดยการเสนอการขออนุมัติกรอบวงเงินเพิ่มเติมจำนวนเงิน ๒๘๖.๖๓ ล้านบาท เป็นกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดินและก่อสร้างหาริมทรัพย์ที่คณะทำงานตรวจสอบขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดินและก่อสร้างหาริมทรัพย์ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ ของกระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีมติเห็นชอบแล้ว จึงเห็นสมควรไม่ขัดข้องในหลักการของการขอวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดินและก่อสร้างหาริมทรัพย์ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ดำเนินการตามขั้นตอน กฎหมายระเบียบและมติคณะรัฐมนตรี ที่เกี่ยวข้อง และมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

๑) การเปลี่ยนแปลงกรอบวงเงินเพิ่มเติมดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อผลตอบแทนของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ ซึ่งกระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นในการดำเนินการเพื่อให้การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ดังนั้น เพื่อให้ผลตอบแทนของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ และเกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด รวมทั้งมีการกำหนดแผนการบริหารความเสี่ยงในกรณีที่ผลประโยชน์ไม่เป็นไปตามประมาณการที่ตั้งไว้ นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรดำเนินการเวนคืนที่ดินให้เป็นไปตามวงเงินและระยะเวลาที่กำหนด เพื่อป้องกันความล่าช้าในการเข้าพื้นที่ ซึ่งอาจจะกระทบต่อระยะเวลาและต้นทุนการก่อสร้างโครงการอีกด้วย

๒) การจัดการกรรมสิทธิ์งานเวนคืนและก่อสร้างหาริมทรัพย์ โดยวิธีปรองดอง (เจรจาซื้อ) จำนวน ๑๙๗.๓๘ ล้านบาท โดยใช้เงินรายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยจะส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เนื่องจาก การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแนวโน้มมีผลประโยชน์ขาดทุนอย่างต่อเนื่องและจำเป็นต้องกู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานมาโดยตลอด ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการจากธุรกิจการเดินรถโดยสารและขบวนรถสินค้า ซึ่งเป็นธุรกิจหลักขององค์กรเพื่อสร้างรายได้และลดผลขาดทุนได้อย่างยั่งยืน ทั้งนี้ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ ได้กำหนดแนวทางการรับภาระการลงทุน โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายเวนคืนที่ดินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยหารือร่วมกับสำนักงบประมาณเพื่อพิจารณาแนวทางการรับภาระการลงทุนให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวต่อไป

๓) การรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการเบิกจ่ายงบลงทุนสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำและมีความล่าช้าจากแผนงานมาโดยตลอด การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงควรกำกับการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การลงทุนเกิดความคุ้มค่าและป้องกันผลกระทบจากต้นทุนที่อาจจะสูงขึ้นจากความล่าช้า

(๓) สำนักงบประมาณ

สำนักงบประมาณพิจารณาแล้วขอเรียนว่า มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ ในกรอบวงเงิน ๒๙,๔๔๙.๓๑ ล้านบาท ตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยกรอบวงเงินดังกล่าวมีค่าเวนคืนที่ดิน จำนวน ๕๖ ล้านบาท และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ รับทราบแนวทางการดำเนินงานสำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน ๕ เส้นทาง จำนวน ๓ โครงการ และสำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งปรับแบบรายละเอียดบริเวณ อำเภอสีคิ้ว และตัวเมืองนครราชสีมา ของโครงการฯ สัญญาที่ ๒ และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แล้วเสร็จโดยเร็ว แล้วเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาตามขั้นตอนก่อนดำเนินการต่อไป อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมแจ้งว่า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ ได้ดำเนินการ โดยแบ่งสัญญาจ้างออกเป็น ๔ สัญญา ในกรอบวงเงินจำนวน ๓๑,๐๖๒.๖๓ ล้านบาท และในครั้งนี้นี้ กระทรวงคมนาคมจะขอเพิ่มวงเงินโครงการ เป็นจำนวน ๓๑,๓๔๙.๒๖ ล้านบาท จากการเพิ่มวงเงินค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน ๒๘๖.๖๓ ล้านบาท โดยขอใช้จ่ายจากงบฉุกเฉินกรณีจำเป็นเร่งด่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อใช้สำหรับจ่ายค่าทดแทน จำนวน ๑๙๗.๓๘ ล้านบาท สำหรับการจัดกรรมสิทธิ์งานเวนคืนที่ดินและก่อสร้างหาริมทรัพย์โดยวิธีปรองดองในสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๓ และขอให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๘๙.๒๕ ล้านบาท นั้น สำนักงบประมาณมีความเห็นในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑) พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ บทเฉพาะกาล มาตรา ๖๕ กำหนดให้พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ให้คงใช้บังคับได้ตามระยะเวลาการบังคับใช้ของพระราชกฤษฎีกานั้น แต่เนื่องจาก พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งประกาศใช้โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ได้สิ้นผลการใช้บังคับแล้ว ดังนั้น กรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์โดยวิธีปรองดอง สำหรับสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๓ โดยไม่ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนฉบับใหม่ อาจขัดต่อพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงควรหารือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ในประเด็นดังกล่าวให้ได้ข้อยุติก่อนเสนอขออนุมัติขยายกรอบวงเงินต่อคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอน ทั้งนี้ สำนักงบประมาณมีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่าการจัดกรรมสิทธิ์โดยวิธีปรองดอง (เจรจาซื้อ) ควรเป็นการดำเนินการก่อนการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน เนื่องจากเมื่อมีการตราพระราชกฤษฎีกาแล้วหน่วยงานของรัฐเจ้าของโครงการมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์กำหนดไว้ให้ครบทุกขั้นตอนจนเสร็จสิ้น

๒) กรณีกรอบวงเงินโครงการ จำนวน ๓๑,๐๖๒.๖๓ ล้านบาท ไม่สอดคล้องกับวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ ที่อนุมัติในกรอบวงเงิน ๒๙,๔๔๙.๓๑ ล้านบาท ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติรับทราบแนวทางการดำเนินงานสำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน โดยมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งปรับรายละเอียดและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ ๒ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว แล้วเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

ตามขั้นตอนก่อนดำเนินการต่อไป ดังนั้น หากกระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะขออนุมัติ ขยายกรอบวงเงินของโครงการฯ จำนวน ๓๑,๓๔๙.๒๖ ล้านบาท ดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรพิจารณาทบทวนและตรวจสอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีและวงเงินค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ก่อนเสนอขออนุมัติขยายกรอบวงเงินของโครงการฯ ต่อคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงควรเร่งดำเนินการให้ถูกต้อง ตามกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงความประหยัด คุ่มค่า และประโยชน์ สูงสุดของทางราชการและประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญ รวมถึงความเสี่ยงและความเสียหายที่จะเกิดขึ้น อย่างรอบคอบ ตามรายละเอียดข้างต้น สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ กระทรวงการคลังได้มีความเห็น ว่า เห็นสมควรที่จะเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ อย่างไรก็ตาม สำนักงานประมาณได้มีความเห็นในประเด็นข้อกฎหมายเกี่ยวกับแนวทางการจัดกรรมสิทธิ์ โดยวิธีปรองดอง (เจรจาซื้อ) ซึ่ง สำนักงานประมาณเห็นว่าสมควรที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะหารือกับ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาให้ได้ข้อสรุปที่ชัดเจนก่อนว่า เป็นการดำเนินการที่ไม่ขัดกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ก่อนเสนอขออนุมัติขยายกรอบวงเงินต่อคณะรัฐมนตรี ตามขั้นตอน

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ - ๕

๓.๒.๑๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้หารือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตามความเห็นของสำนักงานประมาณ โดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้ว เห็นว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทยมีฐานะเป็นนิติบุคคล และมีกรอบวัตถุประสงค์ในการดำเนินการเกี่ยวกับกิจการรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงย่อมมีอำนาจที่จะกระทำการต่างๆ ภายในขอบวัตถุประสงค์ได้ การที่ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้อำนาจการรถไฟ แห่งประเทศไทยในการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์โดยวิธีการเวนคืนนั้น ไม่ได้ตัดอำนาจของ การรถไฟแห่งประเทศไทยที่จะได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์โดยวิธีการอื่นตามพระราชบัญญัติการรถไฟ แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ดังนั้น หากการรถไฟแห่งประเทศไทยประสงค์จะจัดซื้อที่ดินเพื่อดำเนิน โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉยงเหนือ จึงย่อมมีอำนาจที่จะจัดซื้อที่ดินได้ แม้พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทาง รถไฟสายตะวันออกเฉยงเหนือ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ พ.ศ. ๒๕๖๐ จะสิ้นผลใช้บังคับแล้วก็ตาม ประกอบกับการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยวิธีการเจรจาปรองดอง (เจรจาซื้อ) โดยใช้หลักเกณฑ์ตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่ผู้ถูกเวนคืนจะได้รับ ความเป็นธรรมมากที่สุด ก็ย่อมชอบด้วยเหตุผลแล้ว โดยไม่จำเป็นต้องมีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนด เขตที่ดินที่จะเวนคืนขึ้นใหม่สำหรับสัญญาที่ ๑ ช่วงมาบะเขว - คลองขนานจิตร และสัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟ เนื่องจากการสำรวจที่ดินเสร็จสิ้นแล้ว และการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถได้มาซึ่งที่ดิน โดยวิธีการอื่นตามมาตรา ๗ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนฯ พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้”

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

๓.๒.๑๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอเรื่องขออนุมัติกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับ งานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา โดยมีการปรับรายละเอียดจากการเสนอเรื่อง ตามข้อ ๓.๒.๙ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเรื่องร้องเรียนจากเทศบาลตำบลบ้านใหม่ จังหวัดนครราชสีมา ที่ให้ปรับแบบก่อสร้างโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ

รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) สัญญาที่ ๓ - ๕ ช่วงโคกกรวด - นครราชสีมา ส่งผลให้โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะเบ - ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ ๒ ข้างต้น ต้องรอข้อสรุปแนวทางการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้แล้วเสร็จ ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงพิจารณาแล้วเห็นควรดำเนินการใช้เงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (งบฉุกเฉินกรณีจำเป็นเร่งด่วน) เพื่อใช้สำหรับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยวิธีการเจรจาปรองดอง (เจรจาซื้อ) ตามความเห็นสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ในข้อ ๓.๒.๑๑ ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะเบ - ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ ๑ ช่วงมาบะกะเบ - คลองขนานจิตร และสัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟ จำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๙๗.๓๗ ล้านบาท ก่อน และต่อมา กระทรวงคมนาคมได้สั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาประมวลเรื่องเสนอหลังคณะรัฐมนตรีชุดใหม่ ได้รับการแต่งตั้งแล้วต่อไป การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอเรื่องขออนุมัติกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะเบ - ชุมทางถนนจิระ เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๖ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาอีกครั้ง

๓.๓ รายละเอียดของการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาถึงแนวทางการเพิ่มกรอบวงเงินสำหรับงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ออกเป็น ๒ กรณี ดังนี้

๓.๓.๑ การจัดการกรรมสิทธิ์งานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์โดยวิธีปรองดอง ในพื้นที่ส่วนที่เหลือของสัญญาที่ ๑ ช่วงมาบะกะเบ - คลองขนานจิตร และสัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟ งบประมาณจำนวน ๑๙๗.๓๗ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รายละเอียด	การเข้าพื้นที่ ของผู้รับจ้าง	จำนวนเงินค่าทดแทน ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (ล้านบาท)
๑. พื้นที่ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จ่ายค่าทดแทนฯ แล้ว ร้อยละ ๗๕ ของมูลค่าทดแทน คงเหลืออีกร้อยละ ๒๕	✓	๑๘.๐๒
๒. พื้นที่ที่เจ้าของพื้นที่อนุเคราะห์ให้เข้าพื้นที่ (การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่จ่ายค่าทดแทนฯ) ระยะทางประมาณ ๔,๒๗๕ เมตร จำนวน ๒๐ แปลง	✓	๙๕.๑๕
๓. พื้นที่ที่ผู้รับจ้างยังไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้ ระยะทางประมาณ ๑,๕๒๕ เมตร จำนวน ๓๘ แปลง	X	๘๔.๒๐
รวม		๑๙๗.๓๗

๓.๓.๒ การจัดการกรรมสิทธิ์งานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์โดยวิธีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎกระทรวง พ.ศ. ๒๕๖๔ ของสัญญาที่ ๒ ช่วงคลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รายละเอียด	จำนวนเงินค่าทดแทนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง (ล้านบาท)
๑. พื้นที่สำหรับการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางรถไฟ (Underpass) บริเวณ อำเภอบางบาล จำนวน ๑ จุด	๒๒.๒๒

รายละเอียด	จำนวนเงินค่าทดแทนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง (ล้านบาท)
๒. เส้นทางรถไฟ ช่วง กม.๒๐๒+๓๐๐ – ๒๐๒+๔๕๐ จำนวน ๑ จุด	๔.๗๒
๓. พื้นที่สำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ (Overpass) จำนวน ๖ จุด	๕๒.๙๕
รวมเงินค่าทดแทน (๑)	๗๙.๘๙
ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด (ร้อยละ ๑๐) (๒)	๗.๙๙
ค่ารังวัดแบ่งแยกแปลงที่ดินที่ถูกเวนคืน (๓)	๑.๓๗
รวมเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งสิ้น (๑) + (๒) + (๓)	๘๙.๒๕

ทั้งนี้ การประมาณการเงินค่าทดแทนเพื่อประกอบการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนข้างต้น มีหลักการคิดค่าทดแทน ดังนี้

(๑) ใช้ราคาประเมินของกรมธนารักษ์ รอบปี ๒๕๕๙ – ๒๕๖๒ ซึ่งมีราคาขายเปลี่ยนแปลงในปัจจุบันเป็นฐาน

(๒) เนื่องจากราคาประเมินที่ดินกรมธนารักษ์รอบใหม่ (รอบปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๖) ยังไม่ประกาศบังคับใช้จึงประมาณการราคาที่ดินรอบใหม่ให้สูงขึ้นจากราคาประเมินที่ดินกรมธนารักษ์รอบปี ๒๕๕๙ – ๒๕๖๒ โดยคิดเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๕

(๓) ค่าทดแทนที่ดินส่วนที่ถูกเวนคืน = ราคาประเมินที่ดินกรมธนารักษ์รอบปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๖ ที่ได้จากข้อ (๒) คูณ ๒.๔ เท่า (ประมาณการราคาซื้อขายเป็นปกติในท้องตลาดมีราคาเท่ากับ ๒.๔ เท่าของราคาประเมินกรมธนารักษ์)

(๔) ค่าทดแทนอันเนื่องมาจากเหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน เพิ่มขึ้นให้อีกร้อยละ ๑๐ ของราคาค่าทดแทนที่ดินส่วนที่ถูกเวนคืน อ้างอิงกฎกระทรวง พ.ศ. ๒๕๖๔

(๕) ค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือที่มีราคาลดลง = ร้อยละ ๑๐ ของราคาที่ดินส่วนที่เหลือ แต่ต้องไม่เกินกึ่งหนึ่งของค่าทดแทนที่ดินส่วนที่ถูกเวนคืน (ตามกฎหมายกระทรวง พ.ศ. ๒๕๖๔ วิธีการคำนวณให้เป็นตามมติคณะรัฐมนตรีค่าทดแทนข้อนี้จึงใช้แนวทางเดิมไปก่อน)

(๖) ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง คำนวณจากข้อมูลราคาวัสดุก่อสร้างจากสำนักเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ค่าแรงงานและค่าดำเนินการ อ้างอิงราคากรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

(๗) ค่าทดแทนต้นไม้ ใช้ฐานข้อมูลราคาคัดไม้ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ อ้างอิงกฎกระทรวง พ.ศ. ๒๕๖๔

(๘) ค่าความเสียหายอื่นๆ อ้างอิงกฎกระทรวง พ.ศ. ๒๕๖๔

(๙) จ่ายเพิ่มเงินค่าทดแทนอีกร้อยละ ๒ ของราคาอสังหาริมทรัพย์ กรณีที่ผู้ถูกเวนคืนเดินทางมาทำสัญญา ตามมาตรา ๒๖ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ การประเมินค่าใช้จ่ายทั้งหมดนี้ รวมไปถึงค่าเผื่อเหลือเผื่อขาดอีกร้อยละ ๑๐ รวมอยู่ในวงเงินดังกล่าวแล้ว

๓.๓.๓ กรอบวงเงินรวมของโครงการ

เมื่อกรอบวงเงินค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ เพิ่มขึ้นเป็น ๒๕๓.๓๗ ล้านบาท จากค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยวิธีปรองดอง เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๙๗.๓๗ ล้านบาท จะทำให้กรอบวงเงินของโครงการเปลี่ยนแปลงเป็น

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	กรอบวงเงิน ตามมติคณะรัฐมนตรี (๑)	กรอบวงเงินใหม่ (+ ค่าทดแทนเพิ่มเติม) (๒)	ส่วนต่าง (๒)-(๑)
ค่าก่อสร้าง/ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ	๒๘,๕๙๘.๘๖	๒๘,๕๙๘.๘๖	๐.๐๐
ค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	๕๖.๐๐	๒๕๓.๓๗	๑๙๗.๓๗
ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๗๘๖.๔๖	๗๘๖.๔๖	๐.๐๐
ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา	๗.๙๙	๗.๙๙	๐.๐๐
รวม	๒๙,๕๔๙.๓๑	๒๙,๖๔๖.๖๘	๑๙๗.๓๗

๓.๔ ข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๔.๑ อนุมัติกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ โดยเพิ่มเติมอีกเป็นจำนวนเงิน ๑๙๗.๓๗ ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะรับภาระค่าใช้จ่ายด้วยวิธีปรองดอง จำนวน ๑๙๗.๓๗ ล้านบาท

๓.๔.๒ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้งบฉุกเฉินกรณีจำเป็นเร่งด่วน โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระ จำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๙๗.๓๗ ล้านบาท เพื่อใช้ในการจ่ายเงินค่าทดแทนพื้นที่เวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ ๑ ช่วงมาบกะเบา - คลองขนานจิตร และสัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟต่อไป
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗ และ ๑๒

๔. ประโยชน์ที่ได้รับ

เมื่อโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่แล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งทางราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่งสินค้า อันเป็นการสอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม รวมทั้งการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบราง เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศในระยะยาว

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม จำนวน ๑๙๗.๓๗ ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระ (ใช้งบฉุกเฉินกรณีจำเป็นเร่งด่วน) เพื่อใช้สำหรับจ่ายค่าทดแทน จำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๙๗.๓๗ ล้านบาท ซึ่งจะทำให้วงเงินของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ เปลี่ยนแปลงเป็น

หน่วย : ล้านบาท

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	ค่าก่อสร้าง	ค่าจ้าง ที่ปรึกษา ควบคุมงาน	ค่าเวนคืนที่ดิน	ค่าดำเนินการ ประกวดราคา	รวม
ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ	๒๘,๕๙๘.๘๖	๗๘๖.๔๖	๒๕๓.๓๗	๗.๙๙	๒๙,๖๔๖.๖๘

๖. ความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รอบที่ ๒)

การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างปรับแบบก่อสร้างโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ส่งผลให้โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะเบ - ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ ๒ คลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ ต้องรอข้อสรุปแนวทางการดำเนินงานปัญหาดังกล่าวก่อน ดังนั้น การดำเนินการขอความเห็นในครั้งนี้ จึงดำเนินการในส่วนของการกำหนดค่าทดแทนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์โครงการฯ ของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๓

๖.๑ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาแล้ว เห็นควรให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะเบ - ชุมทางถนนจิระ โดยเพิ่มเติมอีกเป็นจำนวนเงิน ๑๔๗.๓๘ ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระค่าใช้จ่าย ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องส่งมอบพื้นที่ในส่วนที่เหลือให้กับผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะเบ - ชุมทางถนนจิระ และคณะทำงานตรวจสอบการปรับกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะเบ - ชุมทางถนนจิระ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาความเหมาะสมของวงเงินงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวแล้ว

อย่างไรก็ดี เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะเบ - ชุมทางถนนจิระ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๖.๑.๑ เร่งปฏิบัติตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะเบ - ชุมทางถนนจิระ ในส่วนสัญญาที่ ๒ คลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ โดยเฉพาะการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนฉบับใหม่ รวมทั้งการเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะเบ - ชุมทางถนนจิระ ได้ตลอดทั้งเส้นทางภายในปี ๒๕๗๐ ซึ่งล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้เดิมประมาณ ๕ ปี

๖.๑.๒ พิจารณาถอดบทเรียนปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินโครงการดังกล่าว เพื่อจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยง และเพื่อให้การลงทุนพัฒนาโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด ซึ่งจะช่วยให้โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะเบ - ชุมทางถนนจิระ มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นไปตามที่ประมาณการไว้

๖.๑.๓ เร่งพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ ที่ให้ความเห็นของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการ โดยเฉพาะในประเด็น การพัฒนาระบบการบริหารจัดการรถจักรและล้อเลื่อน (Fleet Management) ที่ครอบคลุมทั้งด้านแผนการจัดหา ซ่อมบำรุง และแผนการใช้งานรถจักรและล้อเลื่อนอย่างเป็นระบบ การเตรียมความพร้อมทั้งในด้านบุคลากรและงบประมาณที่ใช้ในการบำรุงรักษาสภาพโครงสร้างพื้นฐานทางราง การศึกษารูปแบบการบริหารจัดการและลงทุนจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้า การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารและค่าระวางให้มีความยืดหยุ่น การกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาดและการสร้างหลักประกัน โดยเฉพาะการรับประกันเวลาในการขนส่งสินค้า และการประเมินผลการลงทุนภายใต้แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทยระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗

๖.๒ กระบวนการคลัง

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วเห็นว่า เรื่อง ขออนุมัติกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดินอสังหาริมทรัพย์โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ ที่กระทรวงคมนาคมเสนอข้างต้น มีข้อมูลเพิ่มเติมจากเรื่องที่กระทรวงคมนาคมได้ขอความเห็นกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๕ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒) ซึ่งไม่กระทบความเห็นของกระทรวงการคลังที่ได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๕๖๕ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๔) จึงขอยืนยันความเห็นของกระทรวงการคลังดังกล่าว

๖.๓ สำนักงบประมาณ

สำนักงบประมาณพิจารณาแล้วขอเรียนว่า โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการดังกล่าว และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ อนุมัติการเปลี่ยนแปลงรายการค่าก่อสร้าง และรายการค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมงานก่อสร้าง โดยปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ ๑ ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร และสัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟ และการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ เพื่อดำเนินการก่อสร้างตามโครงการดังกล่าว โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งว่าคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นและจำนวนเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่จะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนฯ ได้กำหนดค่าทดแทนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์โครงการของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๓ เป็นเงินทั้งสิ้น ๒๕๓.๓๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ จำนวน ๑๙๗.๓๘ ล้านบาท (กรอบวงเงินค่าทดแทนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์เดิม จำนวน ๕๖ ล้านบาท) เนื่องจากมีจำนวนที่ดินเพิ่มขึ้น และไม่ได้มีการประมาณราคาค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างและต้นไม้ไว้ในขั้นตอนขออนุมัติกรอบวงเงินโครงการประกอบกับการประมาณราคาค่าทดแทนที่ดินได้ใช้ข้อมูลราคาประเมินทุนทรัพย์ฯ ของกรมธนารักษ์ในรอบปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ เป็นฐานในการคำนวณ ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีการตรวจสอบการปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมดังกล่าวแล้ว ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง และลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนและภาครัฐ จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติเพิ่มกรอบวงเงินสำหรับงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ จากเดิม จำนวน ๕๖ ล้านบาท เป็นจำนวน ๒๕๓.๓๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน ๑๙๗.๓๘ ล้านบาท เพื่อจ่ายเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ ๑ ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร และสัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟ ด้วยวิธีปรองดองตามนัยมาตรา ๓๔(๕) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๙ และที่แก้ไขเพิ่มเติม สำหรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น จำนวน ๑๙๗.๓๘ ล้านบาท ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้จ่ายจากงบฉุกเฉินกรณีจำเป็นเร่งด่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานของทางราชการให้ถูกต้องครบถ้วนในทุกขั้นตอน โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของทางราชการและประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญ

อนึ่ง ขอให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดดำเนินการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ เพื่อให้สามารถส่งมอบพื้นที่ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานผลการดำเนินงานให้กระทรวงคมนาคมทราบเป็นระยะๆ รวมถึงควรมีการกำกับดูแลหรือควบคุมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาในการสำรวจอสังหาริมทรัพย์สำหรับโครงการต่างๆ ให้ดำเนินการด้วยความละเอียดรอบคอบ สอดคล้องตามข้อเท็จจริง ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการในโอกาสต่อไปด้วย

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๘ - ๑๑

๗. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๗.๑ การเสนอขออนุมัติกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยในครั้งนี้ เป็นการขออนุมัติในส่วนของงานสัญญา สัญญาที่ ๑ และ ๓ ซึ่งเป็นงานที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ให้สามารถดำเนินการต่อไปได้จนจบสัญญา เป็นลำดับแรกก่อน โดยในระหว่างนี้กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดการพิจารณาในส่วนของงานสัญญาที่ ๒ (คลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ) ที่ได้รับการร้องเรียนที่เกี่ยวกับการปรับแบบก่อสร้างให้สอดคล้องกับโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ให้ได้ข้อสรุปโดยเร็ว เพื่อจะได้เร่งรัดการนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาในลำดับต่อไป

๗.๒ การกำหนดกรอบวงเงินโดยการจัดกรรมสิทธิ์อสังหาริมทรัพย์โดยวิธีปรองดอง งบประมาณจำนวน ๑๙๗.๓๘ ล้านบาท (การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้งบฉุกเฉินกรณีจำเป็นเร่งด่วนเพื่อใช้สำหรับจ่ายค่าทดแทน) เป็นการกำหนด ค่าทดแทนโดยใช้ฐานราคาค่าทดแทนของคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งคำนึงถึงราคาซื้อขายที่ดินตามปกติในท้องตลาด ราคาเสนอขาย ราคาจำนอง นอกจากนี้ ยังได้กำหนดค่าทดแทนโดยคำนึงถึงสภาพที่ตั้งของที่ดิน ค่าทดแทนที่ดินในส่วนที่เหลือที่มีราคาลดลง และค่าเสียหายอื่น ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติ มาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ (กฎหมายที่ใช้บังคับขณะที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนยังมีผลใช้บังคับ) และตามแนวทางคู่มือการกำหนดค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ เมื่อพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนสิ้นสุดอายุลงการรถไฟแห่งประเทศไทยก็สามารถใช้ฐานราคาค่าทดแทนดังกล่าวจ่ายให้แก่ผู้ถูกเวนคืนเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม โดยเป็นการกำหนดราคาที่คำนวณจากราคาประเมินที่เป็นปัจจุบัน เวลาที่จะดำเนินการจริง เป็นการดำเนินการเพื่อให้ผู้ถูกเวนคืน ซึ่งเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ได้รับเงินทดแทนที่เป็นธรรมรวมทั้งยังสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้แล้ว ประกอบกับค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญากับประชาชนที่ถูกเวนคืนไปบางส่วนภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติเดิม และมีแผนจะจ่ายเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้รับจ้างดำเนินการตามแผนงานต่อไป สำหรับวงเงินที่ปรับเพิ่มขึ้น กระทรวงคมนาคมได้ตรวจสอบให้มีการปรับเพิ่มเป็นไปอย่างรอบคอบและเท่าที่จำเป็น รวมทั้งได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องด้วยแล้ว

๗.๓ กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยทุกหน่วยงานเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามที่กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ รวมทั้งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้พิจารณาประเด็นข้อกฎหมายตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณแล้วทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ ๖ ได้มีข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์สำหรับการดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในอนาคต กระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปประกอบการดำเนินการด้วยแล้ว

๘. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๘.๑ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ มาตรา ๒๑ กำหนดว่า เงินค่าทดแทนที่จะให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๑๘ นั้น ถ้ามิได้บัญญัติไว้เป็นพิเศษในพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ฉบับใดโดยเฉพาะแล้ว ให้กำหนดโดยคำนึงถึง

(๑) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามมาตรา ๖

(๒) ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่

(๓) ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม

(๔) สภาพและที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์นั้น และ

(๕) เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน

ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคม

๘.๒ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒

มาตรา ๗ เมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการอันจำเป็นในกิจการสาธารณูปโภคการป้องกันประเทศ การได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น หรือนำไปขัดขวางให้เกิดความเป็นธรรมเจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัตินี้ เมื่อมิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่นให้เวนคืนตามหมวดนี้

มาตรา ๘ วรรค ๔ เมื่อมีการตราพระราชกฤษฎีกาแล้ว ให้เป็นหน้าที่ของสำนักงานงบประมาณจัดสรรเงินค่าทดแทนที่จะต้องจ่ายตามพระราชบัญญัตินี้ โดยให้นำเงินนอกงบประมาณหรือเงินรายได้มาประกอบการพิจารณาด้วย

มาตรา ๒๐ การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน ให้คำนึงถึงราคา สภาพ เหตุ และวัตถุประสงค์

มาตรา ๒๒ ถ้าการดำเนินการกิจการตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนได้กระทำให้ที่ดินที่เหลืออยู่ในแปลงเดียวกันนั้นมีราคาสูงขึ้น ให้เอาราคาที่สูงขึ้นนั้นหักออกจากเงินค่าทดแทน แต่ไม่ว่ากรณีจะเป็นประการใดจะหักเกินร้อยละห้าสิบของเงินค่าทดแทนมิได้

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ถ้าทำให้ที่ดินในแปลงเดียวกันเหลืออยู่นั้นมีราคาลดลง ให้กำหนดเงินค่าทดแทนให้สำหรับที่ดินส่วนที่เหลือนั้นมีราคาลดลงนั้น

มาตรา ๒๖ ในการดำเนินการซื้อขายตามมาตรา ๒๕ ให้นำความในมาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๕ และส่วนที่ ๔ เงินค่าทดแทน มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๓๗ เงินค่าทดแทนสำหรับกรณีเวนคืนเฉพาะที่ดินให้ประกอบด้วยค่าที่ดิน ค่ารัถถอน ค่าขนย้าย ค่าปลูกสร้างโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างใหม่และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน และค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากการที่เจ้าของต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน

มาตรา ๓๘ หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดเงินค่าทดแทนตามมาตรา ๓๗ สำหรับค่าที่ดิน ให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๙ นำหลักเกณฑ์การกำหนดราคาเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

๘.๓ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙(๕) กำหนดว่า การดำเนินการลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกิน ๕๐ ล้านบาท จะต้องเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบก่อน จึงจะดำเนินการต่อไปได้

๙. ข้อเสนอของส่วนราชการ

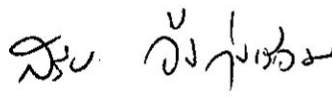
กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๙.๑ อนุมัติกรอบวงเงินเพิ่มเติมสำหรับงานเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ โดยเพิ่มเติมอีกเป็นจำนวนเงิน ๑๙๗.๓๗ ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระค่าใช้จ่าย

๙.๒ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการด้วยวิธีปรองดอง จำนวน ๑๙๗.๓๗ ล้านบาท ตามนัยมาตรา ๓๙(๕) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ เพื่อใช้ในการจ่ายเงินค่าทดแทนพื้นที่เวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ ๑ ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร และสัญญาที่ ๓ งานอุโมงค์รถไฟต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน (ศสยวิชญา)

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๒๕๖ โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๐๘๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์: sunyawit.s@mot.go.th