



ที่ นร 1117/ 1๙๖๘

สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
128 อาคารพญาไทพลาซ่า ถนนพญาไท กทม. 10400

๒๑ ธันวาคม 2547

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เรียน นายกรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเกี่ยวกับ “การพิจารณาและตรวจสอบโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ของ รฟท.”

ด้วย สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้รับเรื่องร้องเรียนจากเครือข่ายภาคประชาชนเกี่ยวกับความไม่โปร่งใสในการดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้มอบหมายให้คณะทำงานเฉพาะกิจติดตามและศึกษา กรณีการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ดำเนินการศึกษาและพิจารณาเรื่องดังกล่าว

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในคราวการประชุม ครั้งที่ 24/2547 วันที่ 14 ธันวาคม 2547 มีมติเห็นชอบให้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ “การพิจารณาและตรวจสอบโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ของ รฟท.” ของคณะทำงานฯ ดังกล่าว ต่อคณะรัฐมนตรี รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากผลเป็นประการใด โปรดแจ้งให้ทราบใน โอกาสแรกด้วย
จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายอานันท์ ปันยารชุน)

ประธานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โทร. 0-2612-9222 ต่อ 237

โทรสาร 0-2612-9179-80

ความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ
“ การพิจารณาและตรวจสอบโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ของ รฟท. ”
สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

หลักการและวิธีการดำเนินการ

1) หลักการพิจารณา

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้รับการร้องเรียนจาก “เครือข่ายพลเมืองเพื่อการมีส่วนร่วม” เกี่ยวกับการดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ของทางรถไฟแห่งประเทศไทย มีพฤติกรรมส่อไปในทางที่ไม่โปร่งใส จึงได้แต่งตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจติดตามและศึกษา กรณีการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ในคณะทำงานติดตามและศึกษาปัญหาการทุจริตและประพฤติมิชอบ ให้ดำเนินการศึกษาและพิจารณาเรื่องดังกล่าว

2) องค์ประกอบของคณะทำงานฯ

คณะทำงานฯ มีลักษณะพิเศษ โดยประกอบด้วย สมาชิกสภาที่ปรึกษาฯ และตัวแทนเครือข่ายภาคประชาชน

3) การดำเนินการ

3.1 การจัดประชุมคณะทำงานฯ 10 ครั้ง

3.2 การเชิญผู้เกี่ยวข้อง มาชี้แจงและให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่

3.3 รวบรวมข้อมูลและผลสรุปที่ได้จากการพิจารณาและศึกษาของคณะทำงานฯ ที่ได้ประชุมมาทั้งหมด โดยทำเป็นข้อสรุปเสนอต่อคณะทำงานติดตามและศึกษาปัญหาการทุจริตและประพฤติมิชอบ เพื่อนำเสนอต่อสภาที่ปรึกษาฯ เพื่อให้สภาที่ปรึกษาฯ นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

คณะทำงานติดตามและศึกษากรณีโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ มีความเห็นร่วมกันในหลักการว่า “โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่” เป็นโครงการที่ดีและมีประโยชน์อย่างยิ่งต่อประชาชนและประเทศชาติ เพื่อให้โครงการนี้ เกิดประโยชน์สูงสุด มีประสิทธิภาพ ให้มีความโปร่งใส และไม่มีเรื่องของการแสวงหาผลประโยชน์และประพฤติมิชอบ และได้พิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าว โดยนำเสนอให้มีการปรับปรุงทั้งระบบและวางหลักการที่ถูกต้อง โปร่งใสต่อไปโดยมีข้อสรุป ดังนี้

1. ความเป็นมาของโครงการ

1.1 คณะรัฐมนตรี มีมติ เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2536 อนุมัติให้ก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ชานเมือง 4 เส้นทาง ระยะทางรวม 234 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 7,064 ล้านบาท ได้แก่

- 1) สายบางซื่อ – นครปฐม
- 2) สายรังสิต – ลพบุรี
- 3) สายภาชี – มาบกระเบา
- 4) สายหัวหมาก – ฉะเชิงเทรา

1.2	งบประมาณค่าก่อสร้าง วงเงินงบประมาณ 7,064 ล้านบาท ประกอบด้วย		
	- งานวิศวกรรมอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	6,290	ล้านบาท
	- ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบและคุมงานก่อสร้าง	724	ล้านบาท
	- ค่าครุภัณฑ์	50	ล้านบาท
	รวมเป็นเงิน	<u>7,064</u>	ล้านบาท

2. การดำเนินโครงการ

2.1 ในเบื้องต้น การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการเอง โดยไม่จ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบและคุมงานก่อสร้าง และไม่ได้กำหนดการวางอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

การก่อสร้างได้แบ่งงานออกเป็น 2 โครงการย่อย 2 สายทาง คือ สายบางซื่อ – ดลิ่งชัน 14 กิโลเมตร และ สายรังสิต – บ้านภาชี 61 กิโลเมตร

ต่อมา เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2537 กระทรวงคมนาคมขออนุมัติคณะรัฐมนตรี ก่อหนี้ผูกพันข้ามปี งบประมาณ 2537 โดยเพิ่มเงินเพื่อเหลือเพื่อขาดอีก 10% (เฉพาะส่วนงานวิศวกรรมโยธาอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม) เป็นเงิน 629 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 7,693 ล้านบาท ในระยะทาง 234 กิโลเมตร

2.2 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินโครงการฯ โดยว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา(บริษัทต่างชาติ) ทำการสำรวจออกแบบรายละเอียดของงานก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธา ออกแบบทางราบแล้วเสร็จ เมื่อเดือนธันวาคม 2538 ผลการประกวดราคาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างสูงกว่างบประมาณอนุมัติไว้เดิม ประมาณ 80 %

ที่ปรึกษาประเมินราคาค่าก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ 3 สายทาง (ไม่มีสายหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา) โดยไม่มีอาณัติสัญญาณ เป็นเงิน 9,723,772,135 บาท (เก้าพันเจ็ดร้อยยี่สิบสามล้านเจ็ดแสนเจ็ดหมื่นสองพันหนึ่งร้อยสามสิบห้าบาท) เมื่อเปิดการประมูล ผู้รับเหมาประมูลได้ในราคา 10,403,379,500 บาท (หนึ่งหมื่นสี่ร้อยสามล้านสามแสนเจ็ดหมื่นเก้าพันห้าร้อยบาท) ต่อมาบริษัทที่ปรึกษาปรับปรุงราคาประเมินใหม่ เป็นเงิน 10,516,664,400 บาท (หนึ่งหมื่นห้าร้อยสิบหกล้านหกแสนหกหมื่นสี่พันสี่ร้อยบาท) โดยไม่แสดงที่มาในการคิดราคากลาง และไม่ทราบเหตุผลที่เปลี่ยนแปลงราคาเดิม ที่ได้ประเมินไว้

การรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอให้คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย อนุมัติการจ้างผู้รับจ้างเหมา วงเงิน 10,272,747,000 บาท (หนึ่งหมื่นสองร้อยเจ็ดแสนสี่หมื่นเจ็ดพันบาท) โดยอ้างว่า ต่อรองเป็นราคาต่ำที่สุด และไม่เกินราคาของบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา เมื่อ

คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย อนุมัติ รพท. จึงขอกระทรวงคมนาคมปรับปรุงวงเงินงบประมาณ เป็น 10,272.8 ล้านบาท เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2541

วันที่ 30 กันยายน 2541 สำนักงบประมาณ อนุมัติงบประมาณให้ รพท. ตามโครงการดังกล่าว เป็นเงินงบประมาณ 9,644,900,000 บาท (เก้าพันหกร้อยสี่สิบล้านเก้าแสนบาท) โดยไม่ทราบวิธีคิด และไม่ทราบราคากลางว่า สำนักงบประมาณใช้วิธีการอย่างไรในการคำนวณ

2.3 กระทรวงคมนาคมมอบหมายคณะกรรมการพิจารณากลับกรองด้านเทคนิค วิศวกรรมรูปแบบงานก่อสร้างและการใช้จ่ายงบประมาณของหน่วยงาน ในสังกัดกระทรวงคมนาคม

คณะกรรมการกลับกรองฯ ได้ประเมินราคาค่าก่อสร้าง เป็นเงิน 6,165,085,080 บาท (หกพันหนึ่งร้อยหกสิบล้านแปดหมื่นห้าพันแปดสิบบาท) โดยแสดงให้เห็นวิธีคำนวณ การจัดทำราคากลางแยกย่อยแต่ละรายการโดยชัดเจน พร้อมทั้งท้วงติงความไม่ถูกต้องหลายประการ

กระทรวงคมนาคมหาทางออกด้วยการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันประกอบด้วย สำนักงบประมาณ คณะกรรมการกลับกรองฯ สจร. รพท. และบริษัทที่ปรึกษาร่วมประชุม โดยมี ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน มีการประชุมทั้งหมด 7 ครั้ง ซึ่งการประชุมดังกล่าว ไม่มีผลสืบหน้าเท่าที่ควร จึงแต่งตั้งกรรมการพิจารณาราคากลางขึ้นอีกชุดหนึ่ง มี ดร.ทักษิณ เทพชาติริ เป็นประธาน (เป็นอาจารย์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและเป็นบุคคลภายนอก)

ผลการพิจารณาราคากลาง ตามที่คณะกรรมการชุดที่ตั้งใหม่ คำนวณราคาได้ 8,018,179,041 บาท (แปดพันสิบล้านหนึ่งแสนเจ็ดหมื่นเก้าพันสี่สิบลบาท) ตามรายละเอียด ดังนี้

ตาราง การเปรียบเทียบราคาแต่ละครั้งของแต่ละหน่วย

สายทาง	ราคาที่ รพท. เสนอขออนุมัติ (17 มิ.ย. 41)	ราคาที่ สงป. เห็นชอบ (30 ก.ย. 41)	ราคาของ คณะกรรมการ กลับกรองฯ (30 พ.ย. 41)	ราคาประเมิน ของ รพท. ลดแล้ว (15 ก.พ. 42)	ราคาที่ บริษัทฯ ปรับลดแล้ว เมื่อ (13 พ.ค. 42)	ราคาที่บริษัทฯ ปรับลดแล้ว เมื่อ (15 ก.พ. 42)	ราคา กรรมการ พิจารณาราคา กลาง (5.ก. 42)
คลังชั้น- นครปฐม	4,922,347,000	4,625,900,000	3,005,363,036	4,529,634,264	4,463,486,432	4,621,668,425	4,005,389,220
บ้านภาษี-มาบ กะเบา	2,875,400,000	2,697,000,000	1,748,223,302	2,583,316,020	2,570,204,000	2,627,784,500	2,197,259,316
บ้านภาษี- ลพบุรี	2,475,000,000	2,322,000,000	1,411,498,742	2,158,214,216	2,205,945,500	2,238,451,160	1,815,530,505
รวม	10,272,747,000	9,644,900,000	6,165,085,080	9,271,164,500	9,239,638,932	9,487,904,085	8,018,179,014
	106 %	100 %	63.92 %	96.13 %	95.80 %	98.38 %	83.14 %

ในที่สุด คณะรัฐมนตรีอนุมัติ ตามราคาผู้รับเหมา เป็นเงินงบประมาณ 9,239,638,932 บาท (เก้าพันสองร้อยสามสิบเก้าล้านหกแสนสามหมื่นแปดพันเก้าร้อยสามสิบสองบาท) โดยไม่มีสายหัวหมาก-จะเขิงเทรา และไม่มีอาณัติสัญญาแต่อย่างใด

ปัจจุบันการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เฉพาะทางเสร็จแล้ว แต่ไม่มีอาณัติสัญญา จึงยังไม่ได้มีการใช้งานตามเจตนารมณ์

3. การประมวลความเห็นของหน่วยงานต่างๆ มีประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

3.1 รฟท. ไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2536 ที่อนุมัติการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ไว้ชัดเจนว่า ให้ทำที่ใดบ้าง แยกเป็นค่าใช้จ่ายในการทำอะไร รฟท. ตัดช่วงทำไม่ตรงตามมติ และไม่มีหลักฐานแสดงความเห็นขอเปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด

- ไม่ทำสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) ในงานก่อสร้างของทางราชการ โดยใช้สัญญาแบบคงที่ ไม่มีราคากลาง ไม่มีการคิดค่างานรายละเอียด
- สัญญาไม่เป็นภาษาไทย และไม่กล่าวถึงว่า ได้ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจสอบแล้ว ซึ่งควรจะต้องจัดสร้างสัญญาก่อนดำเนินการ ในกรณีที่ต้องใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีของรัฐ

3.2 สำนักงบประมาณ

- ไม่ทักท้วงปล่อยให้ รฟท. ทำการประกวดราคาจ้างเหมา ที่ไม่มีราคากลางตามมติคณะรัฐมนตรี
- ให้ความเห็นชอบราคางานที่สูงกว่ามติคณะรัฐมนตรี ที่กำหนดผูกพันข้ามปีกว่า 5 %

3.3 คณะรัฐมนตรี ไม่ได้ตรวจสอบความถูกต้องของ รฟท. และสำนักงบประมาณ ในการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี

3.4 ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม รู้เห็นความถูกต้องผิด ในการดำเนินการของ รฟท. และสำนักงบประมาณหรือไม่

นอกจากนี้ คณะกรรมการสอบข้อเท็จจริง กรณีการดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ของ รฟท. ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งขึ้น ได้มีข้อสรุป ดังนี้

1) รฟท. ไม่ปฏิบัติตามระเบียบและหลักเกณฑ์ของทางราชการ รวมทั้ง มติของคณะรัฐมนตรีอย่างชัดเจน โดยเฉพาะประเด็นเรื่องราคากลางที่ รฟท. ไม่ได้จัดทำ ทั้งๆ ที่โครงการที่ 1 (สายบางซื่อ-ตลิ่งชัน) ซึ่งเป็นโครงการสายแรกที่ รฟท. ดำเนินการ ก็ได้จัดทำราคากลาง จึงน่าเชื่อว่าการดำเนินการโครงการที่ 3 (3 เส้นทาง ได้แก่ สายตลิ่งชัน-นครปฐม สายบ้านภาชี-มาบกะเบา สายบ้านภาชี-ลพบุรี) เป็นการจงใจไม่ดำเนินการจัดทำราคากลางที่ใช้เป็นหลักในการพิจารณา จึงเป็นผลต่อมาให้การตัดสินใจใดๆ เกี่ยวกับมูลค่าการก่อสร้าง ขึ้นอยู่กับผลการประกวดราคาที่ได้มาจากผู้รับเหมา (ผู้มีส่วนได้เสีย) แต่เพียงประการเดียว

2) รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟทางคู่เกินวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจาก คณะรัฐมนตรี เป็นจำนวนมาก ซึ่งขัดต่อพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2502 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534 โดยไม่พบว่ามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใด ที่มีหน้าที่ตรวจสอบการดำเนินโครงการ เช่น คณะกรรมการ รฟท. กระทรวงคมนาคม สำนักงานงบประมาณ และกระทรวงคมนาคม ได้ตั้งข้อสังเกต หรือมีข้อทักท้วงการดำเนินการโครงการของ รฟท. แต่อย่างไร

3) พบพฤติการณ์อย่างต่อเนื่องของผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ในขณะนั้น นับตั้งแต่ รฟท. เสนอผลการประกวดราคาก่อสร้างโครงการที่ 3 เสนอกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2541 เป็นต้นมา ถือว่าได้เข้าไปเกี่ยวข้องโดยตรง และส่งผลกระทบต่อราคาก่อสร้างการดำเนินโครงการ ดังกล่าว โดยมีข้อพิจารณาสั่งการจากผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ส่งเรื่องให้คณะกรรมการชุดต่างๆ ตรวจสอบในเรื่องราคากลาง และได้ปรากฏผลการดำเนินงานของคณะกรรมการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ตามที่ผู้บริหารกระทรวงคมนาคมได้สั่งการไว้ แต่ในที่สุด ก็ไม่นำผลการดำเนินการดังกล่าวทั้งหมด มาประมวลผล ให้รอบคอบถี่ถ้วนตามเจตนารมณ์ เสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ถือว่า จงใจปกปิดข้อเท็จจริง เลือกรูปปฏิบัติ ไม่รายงานผลสรุปให้ครบถ้วน จึงไม่มีความโปร่งใส

4) แม้ว่าการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ดังกล่าว จะได้ดำเนินการก่อสร้างงานด้านวิศวกรรมโยธาจนแล้วเสร็จ แต่ปัจจุบันปรากฏว่า รฟท. ไม่สามารถเปิดการเดินรถได้เป็นปกติ เต็มประสิทธิภาพ ตามที่ได้รับการออกแบบและก่อสร้างไว้ เนื่องจาก รฟท. ยังไม่ได้ดำเนินการในเรื่องระบบอาณัติ สัญญาณควบคุมการเดินรถ ทั้งๆ ที่ได้อนุมัติไว้ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2536 และ วันที่ 29 มีนาคม 2537 โดยได้กำหนดวงเงินงบประมาณให้ รฟท. ครอบคลุมการดำเนินการการจัดทำ ระบบอาณัติสัญญาณไว้พร้อมมูล ทุกเส้นทางแล้ว

พฤติการณ์ดังกล่าว นำเชื่อว่า ส่อไปในทางไม่สุจริต ไม่รักษาประโยชน์ของทางราชการ และไม่โปร่งใส ทำให้พิจารณาไปถึงโครงการที่ รฟท. ได้ดำเนินการไปก่อนแล้ว 2 โครงการ ได้แก่ สายบางซื่อ-ตลิ่งชัน สายรังสิต-บ้านภาชี รวมทั้ง สายหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา ที่ได้ดำเนินการต่อมา ภายหลัง น่าจะมีพฤติการณ์ไปในทำนองเดียวกัน ตามที่ได้มีข้อสังเกตไว้ ซึ่งผู้ดำเนินการเกี่ยวข้อง ต่อเนื่องกับการดำเนินการของ รฟท. จากหลายๆ หน่วยงาน ตามที่ได้พิจารณาดังกล่าว อยู่ในข่าย มีพฤติการณ์น่าเชื่อว่าร่วมรู้เห็นกับ รฟท. ไปในทางมิชอบ มีมูลที่เห็นสมควรส่งเรื่องให้คณะกรรมการ ป.ป.ช. ดำเนินการ ต่อไป จากผลการสรุปรายงานของคณะกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริงฯ ซึ่งได้รายงานเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว ตั้งแต่ เดือนกันยายน 2546 จนบัดนี้เรื่องดังกล่าวกระทรวงคมนาคม ยังไม่นำเสนอต่อ ป.ป.ช. ได้

ข้อสังเกต

การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ทางสื่อมวลชนมาโดยตลอด ทั้งก่อน และหลังการก่อสร้าง และมีการร้องเรียนร้องทุกข์จากสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและองค์กรเอกชน และได้มีการตั้งกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริงชุดต่างๆ โดยมีผลการสอบสวนที่มีความสอดคล้องกัน เช่น

- คณะกรรมการพิจารณากลับกรงด้านเทคนิควิศวกรรมรูปแบบงานสร้างและการใช้
จ่ายงบประมาณของหน่วยงาน ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้ชี้ถึงข้อบกพร่องต่างๆ
- คณะกรรมการวิสามัญของสภาผู้แทนราษฎร พิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี
งบประมาณ 2543 มีความไม่เห็นด้วย
- สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร นายวิจิต ปลั่งศรีสกุล และนายรณฤทธิ์ชัย คานเขต ได้
ตั้งข้อกล่าวหาไว้ 9 ประเด็น
- ผลการสอบของคณะกรรมการสอบข้อเท็จจริง ของกระทรวงคมนาคม ได้มีผลบ่งชี้
ถึงการกระทำผิด
- คณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่สนับสนุนและติดตามการดำเนินงานด้านการป้องกันและ
ปราบปรามการทุจริตตามนโยบายของคณะรัฐมนตรี (ป.ท.) ได้ตั้งคณะอนุกรรมการ
ตรวจสอบข้อเท็จจริง กรณีร้องเรียนการทุจริตการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ และ
พิจารณาแล้วเสร็จ มีความเห็นสอดคล้องกัน

ความเห็นและข้อเสนอแนะ

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จะเห็นว่าคณะกรรมการพิจารณาของทุกหน่วยงาน มีความเห็น
สอดคล้องกันว่า โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ มีการดำเนินการที่ต่อไปในทางไม่สุจริต ไม่โปร่งใส
สภาที่ปรึกษาฯ จึงขอเสนอความเห็นและข้อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรี และขอให้คณะรัฐมนตรี
พิจารณาให้ความสำคัญต่อนโยบายการปราบปรามคอร์รัปชันอย่างจริงจัง โดยดำเนินการ ดังนี้

1. ให้เร่งดำเนินการสืบสวนและสอบสวน โดยให้องค์กรภาคประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วม
เพื่อหาข้อสรุป และเปิดเผยผลการดำเนินการให้สาธารณชนทราบ
2. ให้เร่งพิจารณาหาผู้กระทำความผิดมาลงโทษ หรือสรุปข้อบกพร่องความผิดพลาด
ทั้งหมดที่เกิดขึ้นในโครงการนี้ และหามาตรการแก้ไข เพื่อมิให้เกิดความเสียหายต่อประชาชนและ
ประเทศชาติ
3. ในการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ในระยะต่อไป ขอให้คณะรัฐมนตรีมีคำสั่ง
กำชับให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเคร่งครัด เพื่อให้
โครงการนี้ ได้ดำเนินการไปอย่างถูกต้อง โปร่งใส และเกิดประโยชน์อย่างแท้จริง และเป็นการ
ป้องกันมิให้เกิดผลเสียหายแก่ทางราชการอีกต่อไป