

# ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๑๑.๒/๘๓



ลว๓.๘๒

30 ก.ค. 57

19.35 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รับที่ 8103 (ส.ร.)

วันที่ 30 ก.ย. 2557 19.15 น.

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

เรื่อง ขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการก่อสร้างผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากเดิมรายการค่าจ้างศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งมวลชนเมืองนครราชสีมาและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา เป็นค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. รายละเอียดขอบเขตของงานที่จะจ้างที่ปรึกษา (Terms of Reference) ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๑๑.๒/๕๐๑๗

ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๗

๔. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการก่อสร้างผูกพันข้ามปีงบประมาณของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จากเดิมรายการค่าจ้างศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งมวลชนเมืองนครราชสีมาและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา เป็นค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ โดยระเบียบการก่อสร้างผูกพันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๓๔ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๓๔ ข้อ ๗ (๓) กำหนดว่า ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายการ วงเงินระยะเวลา หรือรายละเอียดของรายการก่อสร้างผูกพันข้ามปีงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว ให้ส่วนราชการเสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

## ๑. เรื่องเดิม

กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้นำเรื่องเสนอหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ ๒ นครราชสีมา-หนองคาย และขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการก่อสร้างผูกพันข้ามปีงบประมาณ จำนวน ๒ รายการ ตามแนวนโยบายของการพัฒนารถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐานของหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยมีรายการหนึ่งเป็นการขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการก่อสร้างผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากเดิมรายการค่าจ้างศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งมวลชนเมืองนครราชสีมาและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบ

/รฟไฟ...

รถไฟความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา กรอบวงเงิน ๑๑๗.๖๘๓๐ ล้านบาท เปลี่ยนเป็นค่าจ้างศึกษา และออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วงเชียงใหม่-พิษณุโลก-บ้านภาชี-แก่งคอย งบประมาณทั้งสิ้น ๑๑๗.๖๘๓๐ ล้านบาท โดยปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ตั้งงบประมาณ ๒๓.๕๓๖๖ ล้านบาท ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน ๕๑.๐๖๘๘ ล้านบาท และปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน ๔๓.๐๗๗๖ ล้านบาท

## ๒. ข้อเท็จจริง

๒.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ได้กำหนดแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง โดยดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ ๖ สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทางและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ

๒.๒ คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี โดยนายกรัฐมนตรีแถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ นโยบายข้อที่ ๖ การเพิ่มประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ข้อ ๖.๑๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม และนโยบายข้อที่ ๗ การส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน ที่มุ่งเน้นการต่อเชื่อมเส้นทางคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์จากฐานการผลิตในชุมชนสู่แหล่งแปรรูป และประตูการค้าหลักของประเทศ เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจแก่พื้นที่ต่างๆ ในประเทศและรองรับปริมาณการเดินทางและการขนส่งที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

## ๓. ข้อพิจารณาบททวนเกี่ยวกับการขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ

### ๓.๑ การพัฒนาทางคู่ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙

การพัฒนารถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วนตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ ประกอบด้วย

- |                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| ๑) ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น  | ระยะทาง ๑๘๕ กิโลเมตร |
| ๒) ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร  | ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร |
| ๓) นครปฐม-หัวหิน          | ระยะทาง ๑๖๕ กิโลเมตร |
| ๔) มาบกะเบา-นครราชสีมา    | ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร |
| ๕) ลพบุรี-ปากน้ำโพ        | ระยะทาง ๑๔๘ กิโลเมตร |
| ๖) หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ | ระยะทาง ๙๐ กิโลเมตร  |

### ๓.๒ การพัฒนารถไฟทางคู่ในระยะต่อไป

กระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เพื่อศึกษาและออกแบบรถไฟทางคู่ในระยะต่อไป ประกอบด้วย

- |                              |                      |
|------------------------------|----------------------|
| ๑) หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์    | ระยะทาง ๙๐ กิโลเมตร  |
| ๒) ปากน้ำโพ-เด่นชัย          | ระยะทาง ๒๘๕ กิโลเมตร |
| ๓) ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี | ระยะทาง ๓๐๙ กิโลเมตร |
| ๔) ขอนแก่น-หนองคาย           | ระยะทาง ๑๗๔ กิโลเมตร |
| ๕) ชุมพร-สุราษฎร์ธานี        | ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร |
| ๖) สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์  | ระยะทาง ๓๓๙ กิโลเมตร |

โดยในเส้นทางสายเหนือ มีโครงการศึกษาและออกแบบรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ซึ่งเป็นโครงข่ายแนวเส้นทางจนถึงอำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ ซึ่งยังไม่ครอบคลุมจังหวัดในภาคเหนือตอนบน เช่น แพร่ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ ซึ่งเป็นเมืองหลักในภูมิภาคที่มีขนาดเศรษฐกิจขนาดใหญ่และมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว อีกทั้งยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ

### ๓.๓ ความจุทางที่เหลือ และความหนาแน่นของการใช้เส้นทาง

การวิเคราะห์ความจุที่ยังเหลืออยู่ของเส้นทางรถไฟเด่นชัย-เชียงใหม่ กับความหนาแน่นของการใช้เส้นทาง ซึ่งความจุทางที่เหลือนับได้จากผลต่างของความจุทางกับจำนวนขบวนรถที่คาดการณ์ในปีเป้าหมายต่างๆ ส่วนความหนาแน่นของการใช้เส้นทางพิจารณาได้จากจำนวนขบวนรถที่ผ่านช่วงเส้นทางดังกล่าวในแต่ละวัน ดังแสดงในตารางดังนี้

| ช่วงเส้นทาง       | ระยะทาง<br>(กิโลเมตร) | สภาพปัจจุบัน |             |               | การคาดการณ์ความจุคงเหลือ |              |              |
|-------------------|-----------------------|--------------|-------------|---------------|--------------------------|--------------|--------------|
|                   |                       | ความจุทาง    | จำนวนขบวนรถ | ความจุคงเหลือ | ปี พ.ศ. ๒๕๖๐             | ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ | ปี พ.ศ. ๒๕๗๕ |
| เด่นชัย – ลำปาง   | ๑๐๘.๓๕                | ๓๘           | ๓๔          | ๔             | -๑๒                      | -๑๘          | -๓๐          |
| ลำปาง – เชียงใหม่ | ๑๐๙.๑๓                | ๓๙           | ๒๔          | ๑๕            | ๖                        | ๒            | -๖           |

จะเห็นได้ว่าเส้นทางช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ จะมีความไม่เพียงพอต่อการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๖๐ เป็นต้นไป ดังนั้นจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องทำการศึกษาและออกแบบเส้นทางรถไฟทางคู่ในช่วงดังกล่าวโดยเร็ว

### ๓.๔ ประโยชน์จากการพัฒนารถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

ในการพัฒนาระบบโครงข่ายรถไฟในภาคเหนือ จำเป็นจะต้องพัฒนาเส้นทางรถไฟในช่วงดังกล่าว เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า และศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค รวมทั้งรองรับการเดินทางของผู้โดยสารเมื่อประชากรและนักท่องเที่ยวในภาคเหนือเพิ่มจำนวนมากขึ้น การเดินทางโดยทางรถไฟจะเป็นระบบหลักในการให้บริการขนส่งในอนาคต จึงควรสนับสนุนการเชื่อมโยงระบบการขนส่งระหว่างเมืองหลักและเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดเชียงใหม่ ด้วยระบบรถไฟ เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกปลอดภัยกว่าและใช้เวลาในการเดินทางที่สั้นลง โดยโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ จะช่วยกระจายความเจริญออกสู่จังหวัดต่างๆ ตามแนวเส้นทาง ทำให้เกิดการพัฒนาเมือง ประชาชนแต่ละจังหวัดจะมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและใกล้เคียงกันมากขึ้น เพิ่มมูลค่าของสินค้าเกษตร รองรับการท่องเที่ยว สร้างโอกาสทางการศึกษาและสาธารณสุข ทั้งนี้ การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่บนโครงข่ายรถไฟปัจจุบันที่เป็นขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร จะทำให้สามารถเพิ่มความจุทางได้มากขึ้น เป็นการลดระยะเวลาและประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในภาคการขนส่งของประเทศ ลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง และช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน จึงเป็นการมุ่งใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งและเดินทางทางรางให้มากยิ่งขึ้น

ดังนั้นการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร เส้นทางกรุงเทพฯ-เด่นชัย จนถึงจังหวัดเชียงใหม่ จึงมีความสำคัญต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย เนื่องจากผ่านพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ จากกรุงเทพมหานคร ผ่านภาคกลาง ภาคเหนือตอนล่าง และภาคเหนือตอนบน ซึ่งเป็นแนวเส้นทางที่มีปริมาณการเดินทางมากที่สุดของประเทศ และมีจังหวัดที่อยู่ในแนวเส้นทางและพื้นที่ต่อเนื่องทั้งหมด ๑๘ จังหวัด ดังข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

- ๑๘ จังหวัดมีประชากรรวมทั้งสิ้น ๑๗,๓๗๕,๖๐๐ คน (ร้อยละ ๒๗ ของประชากรไทย)
- ความหนาแน่นประชากรเฉลี่ย ๔๔๘ คนต่อตารางกิโลเมตร (สูงกว่าความหนาแน่นประชากรเฉลี่ยทั้งประเทศที่มีค่าเท่ากับ ๑๒๖ คนต่อตารางกิโลเมตร)
- มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมเท่ากับ ๓,๘๕๖,๗๘๔ ล้านบาท (ร้อยละ ๔๘ ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ)
- จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนเท่ากับ ๖๗,๑๒๘,๖๕๓ คน (ร้อยละ ๓๙ ของผู้มาเยี่ยมเยือนทั้งประเทศ)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจึงได้ทบทวนการขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ รายการค่าจ้างศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งมวลชนเมืองนครราชสีมาและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา กรอบวงเงิน ๑๑๗.๖๘๓๐ ล้านบาท ซึ่งเดิมได้ขอเปลี่ยนเป็นค่าจ้างศึกษาและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) รถไฟฟ้ารางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วงเชียงของ-พิษณุโลก-บ้านภาชี-แก่งคอย งบประมาณทั้งสิ้น ๑๑๗.๖๘๓๐ ล้านบาท เป็นค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ตามกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติไว้ในรายการเดิม ซึ่งเพียงพอต่อการศึกษางบประมาณทั้งสิ้น ๑๑๗.๖๘๓๐ ล้านบาท โดยปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ตั้งงบประมาณ ๒๓.๕๓๖๖ ล้านบาท ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน ๕๑.๐๖๘๘ ล้านบาท และปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน ๔๓.๐๗๗๖ ล้านบาท

#### ๔. ความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

##### ๔.๑ ความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล

การศึกษาคความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ มีความสอดคล้องกับนโยบายที่นายกรัฐมนตรีได้แถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ นโยบายข้อที่ ๖ การเพิ่มประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ข้อ ๖.๑๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม และนโยบายข้อที่ ๗ การส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน ที่มุ่งเน้นการต่อเชื่อมเส้นทางคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์จากฐานการผลิตในชุมชนสู่แหล่งแปรรูป และประตูการค้าหลักของประเทศ

##### ๔.๒ ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ

การดำเนินโครงการศึกษาจะดำเนินการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาความคุ้มค่าในการลงทุนให้ครอบคลุมในทุกๆ ด้าน ให้มีความพร้อมในการดำเนินการตามขั้นตอนของการลงทุนและความเป็นไปได้ในการเปิดให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนเพื่อลดภาระรายจ่ายการลงทุนของภาครัฐ โดยสรุป คือ

๔.๒.๑ จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการให้เอกชน หรือต่างประเทศร่วมลงทุน เช่น การจัดตั้งบริษัทร่วมทุน (Joint Venture Company) และกำหนดบทบาทรูปแบบการลงทุน วิธีการข้อกำหนด โดยให้วิเคราะห์ประเด็นตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน

๔.๒.๒ จัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมสำหรับการลงทุนและจัดทำงบประมาณและการวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงินและเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง โดยมีประเด็นหัวข้อในการเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนด

๔.๒.๓ การจัดทำแบบเขตทางและข้อมูลสำหรับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการ โดยจัดทำแบบแปลนแสดงแนวเขตทาง (Right of Way Plan) ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ หรือกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๔.๒.๔ ดำเนินการจัดทำเอกสารประกวดราคาให้มีรายละเอียดเพียงพอ สามารถนำไปใช้ประกวดราคา ซึ่งรวมถึงการประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และ/หรือ การประกวดราคาแบบนานาชาติ (International Competitive Bidding : ICB) หรือรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาล (G to G)

๔.๒.๕ ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและจัดให้มีรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางในการจัดทำ โดยเป็นไปตามมาตรฐานของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และข้อกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

๔.๒.๖ ดำเนินการการมีส่วนร่วมของประชาชนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘

รายละเอียดขอบเขตของงานที่จะจ้างที่ปรึกษา (Terms of Reference) ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

#### ๔.๓ ระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านงบประมาณ

ระเบียบการก่องหนผู้กผันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๓๔ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๙ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๓๔ ข้อ ๗ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายการ วงเงิน ระยะเวลา หรือรายละเอียดของรายการก่องหนผู้กผันข้ามปีงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจดำเนินการ ข้อย่อย (๓) การเปลี่ยนแปลงรายการหรือการเพิ่มวงเงินก่องหนผู้กผันเกินกว่าวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ ให้เสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีโดยต้องส่งผลการจัดซื้อจัดจ้าง หรือรายละเอียดอื่นใดที่เกี่ยวข้องให้สำนักงานงบประมาณพิจารณาเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย

### ๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นว่าการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ เป็นงานศึกษาและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ทางรถไฟฟ้าทางคู่ ขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร (Meter Gauge) ซึ่งเป็นการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายรถไฟในปัจจุบัน รวมทั้งช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้า การขนส่งผู้โดยสาร และเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของประเทศ จึงมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ตามนโยบายรัฐบาล รวมทั้งระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องกับระเบียบการก่องหนผู้กผันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๓๔ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๙ จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการก่องหนผู้กผันข้ามปีงบประมาณ

/จากเดิม...

จากเดิมรายการค่าจ้างศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งมวลชนเมืองนครราชสีมาและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา กรอบวงเงิน ๑๑๗.๖๘๓๐ ล้านบาท เป็นค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ งบประมาณทั้งสิ้น ๑๑๗.๖๘๓๐ ล้านบาท

## ๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องให้สำนักงานงบประมาณเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามระเบียบการก่องหนี่ผูกพันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๓๔ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๔ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

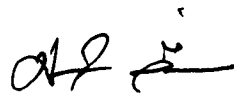
## ๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการก่องหนี่ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จากเดิมรายการค่าจ้างศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งมวลชนเมืองนครราชสีมาและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา กรอบวงเงิน ๑๑๗.๖๘๓๐ ล้านบาท เป็นค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร (Meter Gauge) ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ งบประมาณทั้งสิ้น ๑๑๗.๖๘๓๐ ล้านบาท โดยปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ตั้งงบประมาณ ๒๓.๕๓๖๖ ล้านบาท ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน ๕๑.๐๖๘๘ ล้านบาท และปีงบประมาณ ๒๕๕๙ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน ๔๓.๐๗๗๖ ล้านบาท ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลอากาศเอก



(ประจัน จันทอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๙