



สวค. 229
วันที่ 4/7/61
เวลา 11.00

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส28246 ปี 5 กส.๐๐
รับที่ : ๘9209/๘1 กส.๐๐ ✓
วันที่ : 04 ก.ค. 61 เวลา : 15:45

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๒/๒๑๙

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒ กรกฎาคม ๒๕๖๑

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๔๖๖๓๓ ลงวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๕๙

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ.๑/๒๕๔๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๙
๓. ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ
สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ
๔. รายละเอียดข้อมูลตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๙๐๗/๕๗๓๘ ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๐
๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๐๑/๓๖๓๐ ลงวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๑
๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคม (คค.) ขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ
สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้า
ข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วย การเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.
๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือ
หน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงาน
ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟ
แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดให้ รฟท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน
จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการ
กระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๗ ให้ คค. ศึกษาความเหมาะสม
ในการก่อสร้างทางรถไฟไปยังจังหวัดเชียงราย โดยเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๑๒ รฟท. ได้เริ่มดำเนินการสำรวจแนวทางเบื้องต้น
และต่อมาเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๒๘ รฟท. ได้รับความช่วยเหลือแบบให้เปล่าจากบริษัทที่ปรึกษาฯ ของประเทศอังกฤษ
ในการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม

๑.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๔๑ รับทราบและเห็นชอบ
ตามที่ คค. ได้เสนอแนวทางการดำเนินงานโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย พร้อมทั้ง
ได้มอบหมาย รฟท. นำผลการออกแบบรายละเอียดไปใช้ในการขออนุญาตพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่
ที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน) เพื่อก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย

๑.๑.๓ มติ ...

๑.๑.๓ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๔๓ อนุมัติในหลักการ ร่าง พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน เพื่อการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย และได้ให้ความเห็นชอบในร่างฯ ดังกล่าว เมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๔๔ โดยประกาศใช้บังคับในราชกิจจานุเบกษาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๔๔ มีผลบังคับใช้ภายใน ๔ ปี

๑.๑.๔ มติคณะรักษาความสงบแห่งชาติเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ รับทราบ ผลการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ตามที่ คค. เสนอ โดยในแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ ระหว่างเมืองจะดำเนินการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการที่มีความพร้อมตามลำดับ ซึ่งโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์ดังกล่าว

๑.๑.๕ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ รับทราบแผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ของประเทศตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ประกอบด้วย โครงการ จำนวน ๓๖ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๘๙,๕๗๗.๕๕ ล้านบาท โดยโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ เป็นหนึ่งในโครงการที่อยู่ในแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว

๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

รฟท. ได้รับงบประมาณเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๕ เพื่อว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ทำการศึกษาและออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๕๕

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ในแผนงาน ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ระยะที่ ๓ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาระบบขนส่ง และโลจิสติกส์ และแผนการพัฒนาต่างๆ ของรัฐบาล ที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบราง เพื่อช่วยลด การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศ ได้ในระยะยาว ทั้งนี้ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (คณะกรรมการ รฟท.) ในคราวประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบให้รายงาน คค. เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติดำเนินการก่อสร้าง โครงการดังกล่าว ดังนั้น เมื่อพิจารณาประกอบพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุม คณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนด ในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอ โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของ รฟท. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ เพื่อให้ รฟท. สามารถดำเนินการได้ตามแผนที่ไป

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

รฟท. มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ โดยเป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นและลดระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่งสินค้า อันเป็นการสอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม รวมทั้งการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศในระยะยาว

๔. สารสำคัญ ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมาย

รฟท. ได้มีหนังสือ ที่ รฟ๑/๒๕๔๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๙ เสนอ คค. เพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ในวงเงินรวม ๘๕,๓๔๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๗ ปี โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction หรือ e-Bidding) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด โดยให้ รฟท. แบ่งสัญญาในการดำเนินโครงการฯ เป็นจำนวน ๓ สัญญา และให้รัฐบาลรับประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สงป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือที่ กค. จัดหาเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๔(๔) และอนุมัติหลักการร่าง พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยมีสาระสำคัญของโครงการ ดังนี้

๔.๑ ความสอดคล้องของโครงการ

การดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่นายกรัฐมนตรีได้แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ นโยบายข้อที่ ๗ ด้านการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเร่งดำเนินการเตรียมความพร้อมทั้งในเรื่องความเชื่อมโยงด้านระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยเป็นโครงการที่อยู่ในแผนงาน ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ระยะที่ ๓ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่ง คค. ได้นำเสนอแผนการดำเนินงานให้คณะรัฐมนตรีได้รับทราบเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗

๔.๒ ความเหมาะสมของโครงการ

๔.๒.๑ ลักษณะของโครงการ

เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่จำนวน ๒ ทาง เป็นคันทางระดับดินและบางส่วนเป็นทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ ๓๒๓ กิโลเมตร โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ไม่ได้อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินของ รฟท. จึงต้องทำการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตลอดเส้นทาง มีการก่อสร้างสถานีรถไฟ จำนวน ๒๖ สถานี มีการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟจำนวน ๔ อุโมงค์ ระยะทางประมาณ ๑๓.๙๐ กิโลเมตร มีถนนยกข้ามทางรถไฟ (Overpass) จำนวน ๔๐ แห่ง มีถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) จำนวน ๑๐๒ แห่ง พร้อมก่อสร้างรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความเร็วและความปลอดภัยในการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๒.๒ การคาดการณ์ ...

๔.๒.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จะมีจำนวนประมาณ ๕,๖๑๔ คนต่อวัน และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น ๙,๘๑๖ คนต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๙๕ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๑.๙๕ ต่อปี และผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า มีจำนวนประมาณ ๒.๒๐ ล้านตันต่อปี ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น ๘.๒๓ ล้านตันต่อปี ในปี พ.ศ. ๒๕๙๕ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๔.๖๕ ต่อปี ประกอบด้วยสินค้า ๓ กลุ่ม ได้แก่ ๑) สินค้าเกษตรแปรรูป เช่น ข้าวโพด ข้าว น้ำมันปาล์ม ผักสด ลำไยแห้ง ๒) สินค้าเหล็กและผลิตภัณฑ์ และ ๓) สินค้าอุปโภคบริโภค

๔.๒.๓ ผลตอบแทนการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจและด้านการเงิน

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๒.๐๙ และอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) เท่ากับร้อยละ -๒.๐๒ ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ดังกล่าวจะพบว่าโครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูงเนื่องจากการเป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีผลประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า ลดระยะเวลาการเดินทาง ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดการใช้พลังงานในภาพรวม รวมถึงเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ จึงทำให้โครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน

๔.๒.๔ การเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง

จากผลการออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมของโครงการ มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินประมาณ ๙,๖๖๑ ไร่ สำหรับการก่อสร้างทางรถไฟใหม่จำนวน ๒ ทาง ก่อสร้างสถานีรถไฟ ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟและลอดใต้ทางรถไฟ

๔.๒.๕ การแบ่งสัญญาในการดำเนินโครงการ

มูลค่าสัญญาโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ แบ่งออกเป็นจำนวน ๓ สัญญา ตามสภาพภูมิประเทศ เช่น พื้นที่ในทางราบ ภูเขา อุโมงค์ และราคาค่าก่อสร้างอยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้รับเหมางานก่อสร้างเข้ามาร่วมแข่งขันกันมากราย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รายละเอียด	สัญญาที่ ๑	สัญญาที่ ๒	สัญญาที่ ๓
๑. เริ่มต้น - สิ้นสุด	เด่นชัย-จาว	จาว-เชียงราย	เชียงราย-เชียงของ
๒. ระยะทาง (กิโลเมตร)	๑๐๔	๑๓๕	๘๔
๓. ค่าเวนคืนที่ดินและก่อสร้างทรัพย์สิน (ล้านบาท)	๓,๐๔๑.๐๐	๔,๔๑๐.๐๐	๓,๒๐๙.๐๐
๔. ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	๒๖,๗๐๔.๐๐	๒๘,๗๓๕.๐๐	๑๗,๔๘๒.๐๐

๔.๒.๖ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน

เนื่องด้วยโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ มีความจำเป็นต้องดำเนินการเวนคืนที่ดิน เพื่อใช้ก่อสร้างทางรถไฟใหม่จำนวน ๒ ทาง ก่อสร้างสถานีรถไฟ ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟและลอดใต้ทางรถไฟ ในท้องที่จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงราย ดังนั้น เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามวัตถุประสงค์ จึงมีความจำเป็นต้องออก พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ซึ่ง รฟท. ได้จัดเตรียมร่าง พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน พร้อมแผนที่แนบท้ายที่ได้ปรับปรุงและเพิ่มเติมข้อมูลตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและ คค. เรียบร้อยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๔.๒.๗ การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ของโครงการฯ เรียบร้อยแล้ว

๔.๒.๘ แผนการดำเนินโครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ			
		๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓-๒๕๖๔	๒๕๖๕
๑ คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	(มิ.ย.๖๑)				
๒ ฤกษ์ฤกษ์ออก พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน	(ก.ค.-ธ.ค.๖๑)				
๓ จัดจ้างที่ปรึกษาช่วยเว้นคืนที่ดิน	(ม.ค.-มี.ค.๖๒)				
๔ สำรวจและประเมินราคา	(ม.ค.-มิ.ย.๖๒)				
๕ เว้นคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	(ก.ค.-ธ.ค. ๖๒)				
๖ จัดจ้างที่ปรึกษาประกวดราคา	(มี.ค.-พ.ค.๖๑)				
๗ ราคาากลางประกวดราคา	(มิ.ย.-ก.ย.๖๑)				
๘ จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน	(ก.ค.-ก.ย.๖๑)				
๙ ก่อสร้างและคุมงาน	(ก.ค.๖๒-ธ.ค.๖๕)				

หมายเหตุ : พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน หมายถึง พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน

๔.๒.๙ การประเมินมูลค่าโครงการก่อสร้าง

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ มีมูลค่าโครงการเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๘๕,๓๔๕.๐๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย

- ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจสังหาริมทรัพย์เพื่อเวนคืน	เป็นเงิน	๑๔๕.๐๐ ล้านบาท
- ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์	เป็นเงิน	๑๐,๖๖๐.๐๐ ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	เป็นเงิน	๑๕.๐๐ ล้านบาท
- ค่าก่อสร้าง สัญญาที่ ๑	เป็นเงิน	๒๖,๗๐๔.๐๐ ล้านบาท
- ค่าก่อสร้าง สัญญาที่ ๒	เป็นเงิน	๒๘,๗๓๕.๐๐ ล้านบาท
- ค่าก่อสร้าง สัญญาที่ ๓	เป็นเงิน	๑๗,๔๘๒.๐๐ ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	เป็นเงิน	๑,๖๐๔.๐๐ ล้านบาท
	รวมเป็นเงิน	๘๕,๓๔๕.๐๐ ล้านบาท

โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

รายการ	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ					
		๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖
๑ ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจอสังหาริมทรัพย์เพื่อเวนคืน	๑๔๕.๐๐	๑๓๗.๗๖	๗.๒๔	-	-	-	-
๒ ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์	๑๐,๖๖๐.๐๐	๔,๒๖๔.๐๐	๖,๓๙๖.๐๐	-	-	-	-
๓ ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	๑๕.๐๐	-	๑๕.๐๐	-	-	-	-
๔ ค่าก่อสร้าง สัญญาที่ ๑	๒๖,๗๐๔.๐๐	-	๓,๓๓๓.๓๓	๔,๔๘๓.๙๑	๙,๑๒๑.๙๑	๗,๘๒๓.๘๒	๑,๙๓๕.๓๙
๕ ค่าก่อสร้าง สัญญาที่ ๒	๒๘,๗๓๕.๐๐	-	๓,๕๙๓.๓๕	๔,๘๒๔.๙๓	๙,๘๑๕.๖๘	๘,๔๑๘.๔๔	๒,๐๘๒.๖๐
๖ ค่าก่อสร้าง สัญญาที่ ๓	๑๗,๔๘๒.๐๐	-	๒,๑๘๖.๑๕	๒,๙๓๕.๔๓	๕,๙๗๑.๗๓	๕,๑๒๑.๖๗	๑,๒๖๗.๐๒
๗ ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน	๑,๖๐๔.๐๐	-	๒๐๐.๕๘	๒๖๙.๓๓	๕๔๗.๙๒	๔๖๙.๙๒	๑๑๖.๒๕
รวม	๘๕,๓๔๕.๐๐	๔,๔๐๑.๗๖	๑๕,๗๗๗.๖๙	๑๒,๕๑๓.๖๐	๒๕,๕๓๗.๒๔	๒๑,๘๓๓.๘๕	๕,๔๐๑.๒๖

สำหรับ ...

สำหรับวงเงินลงทุนเห็นสมควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สบป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

๔.๓ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

รฟท. เสนอขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ในวงเงิน ๘๕,๓๔๕ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๗ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐-๒๕๖๖) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด โดยให้ รฟท. แบ่งสัญญาในการดำเนินโครงการฯ เป็นจำนวน ๓ สัญญา และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น และให้ สบป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นสมควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔)

๔.๔ มติคณะกรรมการ รฟท.

คณะกรรมการ รฟท. มีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๒๐/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๙ พิจารณาเห็นชอบให้ รฟท. รายงานเสนอ คค. เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ในวงเงิน ๘๕,๓๔๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๗ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐-๒๕๖๖) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Bidding) หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด โดยให้ รฟท. แบ่งสัญญาในการดำเนินโครงการฯ เป็นจำนวน ๓ สัญญา และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สบป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) และอนุมัติหลักการร่าง พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ โดยให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาต่อไป

๔.๕ ข้อกฎหมาย ระเบียบ และความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๔.๕.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ “รฟท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้ (๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท และ (๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท”

๔.๕.๒ พระราชกฤษฎีกาด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ “การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้เฉพาะเรื่อง (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว และ (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศตาม (๖)”

๔.๕.๓ ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ข้อ ๑๓ ในส่วนของหนังสือนำเสนอเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ให้หน่วยงานของรัฐเจ้าของเรื่องสรุปเรื่องให้ชัดเจนและครบถ้วน

๔.๕.๔ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) มีหนังสือด่วนที่สุดที่ กค ๐๘๐๕.๔/ว ๒๓๕ ลงวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๙ เรื่อง ชักซ้อมความเข้าใจเกี่ยวกับขอบเขตการเสนอความเห็นของ คนร. เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙ มีมติรับทราบผลการประชุม คนร. ครั้งที่ ๓/๒๕๕๙ เรื่อง หลักการเสนอความเห็นของ คนร. เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว โดยมีมติเห็นชอบขอบเขตการเสนอความเห็นของ คนร. เฉพาะในเรื่อง/แผนต่างๆ ที่มีผลต่อนโยบายหรือทิศทางของรัฐวิสาหกิจในภาพรวม/รายสาขา และเห็นชอบให้การพิจารณาเสนอความเห็นของ คนร. เพื่อประกอบ การพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับโครงการลงทุนของรัฐวิสาหกิจตามอำนาจหน้าที่ ข้อ ๑๐ (๕) และข้อ ๑๑ ของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ (ระเบียบฯ) และเห็นชอบให้ทบพวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ และวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ เรื่อง แนวทางการเสนองบประมาณต่อคณะรัฐมนตรี โดยยกเลิกเฉพาะในส่วนที่กำหนดให้ส่วนราชการที่จะเสนอขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจต้องถามความเห็นของ คนร. ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี

๔.๕.๕ พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๔.๕.๖ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๙ ที่ได้บัญญัติไว้ว่า “ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้นจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการและเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติใหม่ความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการประกอบการพิจารณาด้วย...”

๔.๕.๗ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ที่ได้บัญญัติว่า “การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณหรือภาระทางการเงินคลั่งในอนาคดตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้น จัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติ กิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับเสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย”

๕. การดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงรายได้-เชียงของ เป็นโครงการที่จะก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณหรือภาระทางการเงินคลั่งในอนาคดจึงได้จัดทำรายละเอียดเกี่ยวกับแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับของโครงการฯ ตามความในมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาพร้อมกับการเสนอขออนุมัติโครงการฯ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คค. ได้มีหนังสือถึงสำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กระทรวงการคลัง (กค.) และสำนักงานประมาณ (สปป.) เพื่อขอทราบความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องสำหรับใช้ประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการ เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของ รฟท. โดยมีหน่วยงานที่ดำเนินการแล้ว ดังนี้

๖.๑ กค. : มีความเห็นตามหนังสือ ที่ กค. ๐๙๐๗/๕๗๓๘ ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๐ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ สรุปได้ ดังนี้

๖.๑.๑ โดยที่โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เป็นการสนับสนุนการขนส่งและการคมนาคมทางรางของรถไฟสายเหนือ เชื่อมต่อการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ากับสาธารณรัฐประชาชนจีน และเพิ่มศักยภาพด้านการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จึงเห็นควรให้ รฟท. ดำเนินโครงการดังกล่าว ในกรอบวงเงิน ๘๕,๓๔๕ ล้านบาท ตามที่ คค. เสนอ โดยดำเนินการตามขั้นตอน กฎหมาย ระเบียบและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ให้จัดการประกวดราคานานาชาติ (International Bidding) ให้มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ และให้เสนอโครงการดังกล่าวต่อคณะกรรมการ สศช. และ คนร. พิจารณาให้ความเห็นชอบของโครงการในลำดับแรก ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๖.๑.๒ สำหรับแนวทางการลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนของการสร้างพื้นฐาน ดังนั้น จึงเห็นควรให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจสั่งหาริมทรัพย์เพื่อเวนคืน ค่าเวนคืนและอสังหาริมทรัพย์และค่าจ้างที่ปรึกษาในการประกวดราคา วงเงิน ๑๐,๘๒๐ ล้านบาท ให้ สปป. จัดสรรงบประมาณให้กับ รฟท.

๒) ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง วงเงิน ๗๔,๕๒๕ ล้านบาท ให้ กค. จัดหาเงินกู้ที่เหมาะสมและให้ รฟท. กู้ต่อ โดยให้ สปป. พิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท.

๖.๒ สศช. : ในคราวประชุมคณะกรรมการ สศช. เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ได้พิจารณาเรื่อง การขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของ รฟท. และมีความเห็นตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๑/๓๖๓๐ ลงวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๑ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖ สรุปได้ ดังนี้

๖.๒.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ที่ คค. เสนอในครั้งนี้ถือเป็นโครงการที่มีความเสี่ยงทางรายได้อยู่ในระดับที่สูง ซึ่งเป็นผลจากสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารอยู่บนพื้นฐานการประมาณการที่ดี (Best Estimate) ที่คาดว่าจะมีปริมาณการขนส่งสินค้าในปี ๒๕๖๖ สูงถึง ๑.๕๖ ล้านตันต่อปี โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าผ่านด่านพรมแดนเชียงของ ทั้งนี้ ในปี ๒๕๕๙ มีปริมาณสินค้าผ่านด่านประมาณ ๑.๓๓ ล้านตันต่อปี และคาดว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารในปี ๒๕๖๖ จำนวน ๒.๐๓ ล้านคน - เทียบต่อปี โดยผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นการเดินทางภายในพื้นที่ ในขณะที่ที่ผ่านมามีการขนส่งสินค้าและเดินทางในพื้นที่ฝั่งพม่าทางถนนเป็นหลัก เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็วและมีความครอบคลุมทั้งในระดับพื้นที่และระหว่างประเทศ ประกอบกับแนวเส้นทางของโครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรมที่มีชุมชนอาศัยอยู่เบาบางนอกจากนี้ โครงการเป็นการพัฒนา

เส้นทาง ...

เส้นทางรถไฟสายใหม่จำเป็นต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวนมากและยังจำเป็นต้องมีการก่อสร้างอุโมงค์หลายแห่งตามข้อจำกัดทางกายภาพของเส้นทาง ทำให้มีวงเงินลงทุนอยู่ในระดับสูงและมีผลตอบแทนทางการเงินอยู่ในระดับต่ำ ส่งผลให้รัฐบาลจำเป็นต้องรับภาระค่าใช้จ่ายโครงการ

ดังนั้น กรณีที่รัฐบาลตัดสินใจลงทุนโครงการเพื่อเพิ่มความครอบคลุมพื้นที่ของโครงข่ายทางรถไฟบริเวณภาคเหนือตอนบนและเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมในภูมิภาคแนวเหนือ – ใต้ในรูปแบบ Land link ซึ่งจะช่วยให้ทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชนและรองรับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่ทางน้ำและระบบราง (Modal Shift) จากพื้นที่ภาคเหนือตอนบนไปยังพื้นที่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูการค้าหลักของประเทศได้อย่างสะดวกและปลอดภัย เห็นควรกำหนดเป็นเงื่อนไขที่ คค. และ รฟท. จำเป็นต้องดำเนินการให้เกิดความชัดเจนก่อนดำเนินโครงการ ดังนี้

๑) คค. พิจารณากำหนดแนวทางพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่ชัดเจนและจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ในบริเวณพื้นที่อิทธิพลของโครงการ เพื่อลดผลกระทบที่จะทำให้ รฟท. มีความเสี่ยงทางด้านรายได้จากปริมาณผู้โดยสารและสินค้าของโครงการเพิ่มมากขึ้นได้ ทั้งนี้ เห็นควรให้ คค. เร่งดำเนินการตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๐ ที่ได้มอบหมายให้ คค. ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการจราจรในภาพรวมทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางรางภายในประเทศและระหว่างประเทศ และจัดทำแผนบูรณาการเส้นทางการคมนาคมของประเทศ พร้อมทั้งรับประเด็นข้อคิดเห็นของคณะกรรมการฯ ในคราวประชุมเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๑ ไปประกอบการดำเนินการดังกล่าวด้วย

๒) คค. ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตามแนวเส้นทางของโครงการ เพื่อจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่และแหล่งท่องเที่ยวที่ได้คำนึงถึงการใช้ประโยชน์จากการดำเนินโครงการ เพื่อให้โครงการสามารถก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ตามสมมติฐานที่ได้ประมาณการไว้

๓) เนื่องจากเส้นทางการก่อสร้างทางรถไฟในสายดังกล่าวดำเนินการในพื้นที่ลาดเขา ผ่านพื้นที่ป่าไม้ ซึ่งการก่อสร้างจะเสี่ยงต่อการทำลายสิ่งแวดล้อมทั้งในพื้นที่ใกล้เคียงก่อสร้างและระบบนิเวศน์ใกล้เคียงโดยรวม รฟท. จะต้องจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยงทางด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายที่จะสามารถใช้จ่ายจากเงินงบประมาณคือ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าจ้างที่ปรึกษาเท่านั้น สำหรับค่าก่อสร้างโครงการควรจะมอบหมายให้ คค. พิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนและคำประกันเงินทุนตามความเหมาะสมและให้ รฟท. เป็นผู้ขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระหนี้เป็นรายปีต่อไป

๖.๒.๒ เห็นควรมอบหมายให้ คค. กำกับติดตามให้ รฟท. ดำเนินการ ดังนี้

๑) จัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยงทางด้านต้นทุน เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนจากที่ได้ประมาณการ (Cost Overrun) ทั้งนี้ ในกรณีที่ รฟท. พบว่าวงเงินลงทุนของโครงการมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและมีผลกระทบให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการเปลี่ยนแปลงไปจากที่ประมาณการไว้อย่างมีนัยสำคัญ เห็นควรให้ รฟท. เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาในโอกาสแรกก่อนดำเนินการตามขั้นตอนอื่นๆ ต่อไป

๒) พิจารณาแนวทางการเปิดโอกาสให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและ/หรือภาคเอกชนในพื้นที่ที่มีศักยภาพเข้าร่วมเป็นผู้ให้บริการขบวนรถท้องถิ่น ตลอดจนพัฒนาปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในพื้นที่ เพื่อกระตุ้นให้เกิดปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าตามแนวเส้นทางเพิ่มขึ้น

๓) เร่งพิจารณาเสนอแผนการลงทุนจัดการจราจรและล้อเลื่อนแผนปรับปรุงการให้บริการและการส่งเสริมการตลาดทั้งทางด้านอัตราค่าบริการ ตารางเดินรถที่มีความสอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางและสามารถแข่งขันได้กับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ พร้อมทั้งพิจารณากำหนดรูปแบบและแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่โดยรอบและอาคารสถานี รวมทั้งย่านลานกองเก็บตู้สินค้าที่เหมาะสมและสามารถช่วยสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าสู่ระบบราง ซึ่งจะช่วยให้ รฟท. สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุนไปมากแล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด อีกทั้งยังช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่ รฟท. อันจะช่วยลดภาระผลการขาดทุนจากการให้บริการของ รฟท. ได้ในระดับหนึ่งอีกด้วย

๗. ความเห็นของ คค.

คค. พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่า การขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ มีเหตุผลความจำเป็นที่สมควรเร่งเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อให้สามารถเริ่มดำเนินโครงการได้ตามแผนงานโดยมีความเห็นประกอบ ดังนี้

๗.๑ ความจำเป็นเร่งด่วนของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ถูกบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ในแผนงาน ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ระยะที่ ๓ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น โดยมีแผนเริ่มการก่อสร้างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ทั้งนี้ คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบให้รายงาน คค. เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ แล้ว

๗.๒ กรอบวงเงินลงทุน

กรอบวงเงินลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของ รฟท. จำนวน ๘๕,๓๔๕ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ รฟท. และเป็นกรอบวงเงินที่ รฟท. ได้ปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันแล้ว

๗.๓ ความสอดคล้องกับแผนงานหรือยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมขนส่ง

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ได้รับการบรรจุเป็นโครงการตามแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อบริหารราชการแผ่นดินได้ประชุมและมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) แล้ว ดังนั้น เมื่อพิจารณาด้านความสอดคล้องจะพบว่า รฟท. ได้วางแผนการดำเนินโครงการอย่างเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์ดังกล่าว

๗.๔ ความพร้อมของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ รฟท. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ และออกแบบรายละเอียด (Detail Design) พร้อมทั้งจัดทำเอกสารประกวดราคาแล้วเสร็จ รวมทั้งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ของโครงการ โดย กก.วล. มีมติเห็นชอบเรียบร้อยแล้ว จึงมีความพร้อมที่จะดำเนินโครงการได้ทันที

๗.๕ ผลประโยชน์ของโครงการ

เนื่องจากจุดสิ้นสุดของโครงการฯ อยู่ที่จังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่บนจุดยุทธศาสตร์หรือสามเหลี่ยมทองคำของประเทศไทย มีอาณาเขตติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ และสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ และยังถูกประกาศให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ ๒ ของประเทศไทยใน ๓ พื้นที่ ได้แก่ อำเภอแม่สาย (Trading city) อำเภอเชียงแสน (Port and Ecotourism city) และอำเภอเชียงของ (Logistic city) จึงเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ การเกษตร การค้าชายแดน การท่องเที่ยวและโลจิสติกส์ ดังนั้น การก่อสร้างทางรถไฟสายนี้จะเพิ่มปัจจัยดึงดูดการลงทุนในพื้นที่ให้มากขึ้น ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค รวมทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งทางรางในภาพรวมของประเทศอีกด้วย

ทั้งนี้ คค. ได้พิจารณาร่าง พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดิน ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของ รฟท. และได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของคณะกรรมการ สศช. ตามข้อ ๖.๒ ไปประกอบการดำเนินโครงการฯ ด้วยแล้ว

๘. เรื่องที่เสนอเพื่อพิจารณา

คค. พิจารณาแล้ว ขอเรียนว่า เพื่อให้โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ สามารถเริ่มดำเนินการได้ตามแผนงานและสอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามที่ รฟท. เสนอ ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ในวงเงินรวม ๘๕,๓๔๕ ล้านบาท (แปดหมื่นห้าพันสามร้อยสี่สิบห้าล้านบาทถ้วน) ระยะเวลาดำเนินการ ๗ ปี โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction หรือ e-Bidding) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และให้ รฟท. แบ่งสัญญาในการดำเนินโครงการฯ เป็น ๓ สัญญา รายละเอียดตามข้อ ๔.๒.๕

๘.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สบป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินของโครงการฯ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๔)

๘.๓ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

ทั้งนี้ ได้จัดส่ง Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีมาด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๓๐

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๔๓

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ popponpat@hotmail.com