

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๘๐๖.๔/ ๕๑



สวค. ๓๓
วันที่ ๑๓ มิ.ค. ๖๒
เวลา ๑๖.๑๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ศ30868 มค
รับที่ : ๘3843/๘2
วันที่ : 13 มิ.ค. 62 เวลา : 16:10

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๓ มีนาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม
เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

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

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ๑/๑๔๑๐/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๑
 ๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ๑/๔๘๐/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒
 ๔. ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม
 ๕. รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑
 ๖. สำเนาหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค ๐๔๐๕.๒/๐๔๖๔๔๕ ลงวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๑
 ๗. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ที่ นร ๐๗๒๐/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๑
 ๘. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๔๘๑ ลงวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒
 ๙. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคม (คค.) จะนำเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มาเพื่อ คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่อง และการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ รฟท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้ (๑) สร้างทางรถไฟสายใหม่ (๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละ ห้าล้านบาท และ (๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุน ซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการ คค. ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๘ รับทราบและเห็นชอบตามมติที่ประชุม นายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๘ โดยมีมติ และมอบหมายให้ คค. ทบทวนผลการศึกษาตามแนວเดิม (เส้นทางรถไฟสายบัวใหญ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร)

พร้อมทั้ง ...

พร้อมกับศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางใหม่ (รถไฟสายขอนแก่น-เชียงใหม่-ยาดู-โพนทอง (ร้อยเอ็ด)-มุกดาหาร)

๑.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ รับทราบและเห็นชอบตามมติการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ ๒/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ณ จังหวัดอุดรธานี เรื่องการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ มีมติให้ คค. ศึกษารายละเอียดถึงความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ สายขอนแก่น (บ้านไผ่)-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม และเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามระเบียบและขั้นตอนต่อไป

๑.๓ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ประกอบด้วย ๕ แผนงาน เพื่อให้หน่วยงานส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาในการจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการในระยะต่อไป โดยมีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงบ้านไผ่-นครพนม ในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทางและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ

๑.๔ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ รับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปิงปประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ตามที่ คค. ได้นำเสนอในแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง จะดำเนินการเสนอขออนุมัติโครงการที่มีความพร้อมตามลำดับ ซึ่งโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-นครพนมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าว

๑.๕ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ (ซึ่งรวมถึงโครงการทางรถไฟสายบ้านไผ่-นครพนม) ทั้งนี้ ในส่วนการดำเนินการแต่ละโครงการให้ คค. นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๑.๖ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ รับทราบแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (E-W Corridor) สำหรับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก ตอนบน (Upper East-West Economic Corridor) ช่วงแม่สอด-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร ระยะทางรวมประมาณ ๙๑๐ กิโลเมตร

๑.๗ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ โดยเร่งรัดผลักดันขับเคลื่อนโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการในปิงปประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งโครงการทางรถไฟสายบ้านไผ่-นครพนม อยู่ในกลุ่มโครงการที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ทั้งนี้ ในส่วนการดำเนินการแต่ละโครงการให้ คค. นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ (๑) (๔) และ (๕) ที่กำหนดให้ รฟท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการสร้างทางรถไฟสายใหม่ กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท และลงทุนหรือร่วมทุน ซึ่งมีวงเงินเกินห้าล้านบาท รวมถึงพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาเส้นทางสายใหม่) ระยะที่ ๓ ซึ่งที่ประชุมคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อบริหารราชการแผ่นดิน เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ มีมติเห็นชอบในหลักการแล้ว และอยู่ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบ เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ รวมทั้งโครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (E-W Corridor) การพัฒนาโครงข่ายรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก ตอนบน (Upper East-West Economic Corridor) ช่วงแม่สอด-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบ เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘

โครงการนี้เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มโครงข่ายการเดินทางด้วยระบบรถไฟเข้าถึงจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง เป็นส่วนสำคัญในการกระตุ้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ส่งเสริมการจ้างงานและลงทุนทั้งในภาคเกษตรและอุตสาหกรรม ส่งเสริมการค้าชายแดนบริเวณจังหวัดมุกดาหารและนครพนม ช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในภูมิภาค และเป็นการสนับสนุนให้มีการใช้ระบบรถไฟเพื่อช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า สามารถประหยัดพลังงานของประเทศได้ในระยะยาว จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อผลักดันการพัฒนาโครงการดังกล่าวให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน ซึ่งตามแผนงานจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ดังนั้น โครงการจึงต้องได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในปี ๒๕๖๒ และเริ่มการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อให้แล้วเสร็จ และสามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนงานดังกล่าว

๔. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมาย

รฟท. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๑๔๑๐/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๑ และหนังสือ รฟท. ด่วนที่สุด ที่ รฟ๑/๔๘๐/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒ เสนอ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ และ ๓ โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๔.๑ การศึกษาและออกแบบโครงการ

๔.๑.๑ รฟท. ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ของโครงการสายบัวใหญ่ (ขอนแก่น)-มุกดาหาร-นครพนม ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๔

๔.๑.๒ รฟท. ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการสำรวจออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๗ และได้ทำการปรับปรุงข้อมูลโครงการให้เป็นปัจจุบัน

๔.๒ ความเหมาะสม ...

๔.๒ ความเหมาะสมของโครงการ

๔.๒.๑ ลักษณะของโครงการ

เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่จำนวน ๒ ทาง เป็นคันทางระดับดิน และบางส่วนเป็นทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ ๓๕๕ กิโลเมตร พื้นที่ส่วนใหญ่ไม่ได้อยู่ในเขตที่ดินของ รฟท. จึงต้องทำการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตลอดเส้นทาง มีการก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่ จำนวน ๓๐ สถานี กับ ๑ ชุมทาง มีลานบรรทุกตู้สินค้าจำนวน ๓ แห่ง มีย่านกองเก็บตู้สินค้า ๓ แห่ง มีโรงซ่อมบำรุงบริเวณ สถานีหลักสำหรับการซ่อมวาระเบา ส่วนการซ่อมวาระปานกลางและวาระหนักจะส่งไปซ่อมที่โรงรถจักรอุตรดิตถ์ มีการออกแบบถนนยกข้ามทางรถไฟ (Overpass) จำนวน ๘๑ แห่ง มีถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) จำนวน ๒๔๕ แห่ง พร้อมการก่อสร้างรั้วสองข้างทางตลอดแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความเร็วและความปลอดภัยในการให้บริการเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๒.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้เส้นทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม มีจำนวนประมาณ ๑๑,๖๒๒ คนต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น ๒๕,๑๘๕ คนต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๙๙ คิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๒.๓๗ ต่อปี และผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางรถไฟ มีจำนวน ๐.๗๔ ล้านตันต่อปี ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และเพิ่มขึ้นเป็น ๑.๐๗ ล้านตันต่อปี ในปี พ.ศ. ๒๕๙๙ คิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๑.๑๙ ต่อปี ประกอบด้วยสินค้าเกษตรแปรรูป (ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ข้าว น้ำตาล และยางพารา) ปูนซีเมนต์ผง และสินค้าอุปโภคบริโภค

๔.๒.๓ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและทางการเงิน

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๓.๔๙ และอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) เท่ากับร้อยละ ๐.๔๒ ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ดังกล่าวจะพบว่า โครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูง เนื่องจากเป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีผลประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า ลดระยะเวลาการเดินทาง ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดการใช้พลังงานในภาพรวม รวมถึงผลประโยชน์ทางอ้อมของโครงการ โดยได้พิจารณาผลกระทบทางเศรษฐกิจของโครงการในเชิงกว้าง (Wider Economics Benefit) และผลประโยชน์ในเชิงอุตสาหกรรมรถไฟด้วย จึงทำให้โครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน

๔.๓ การเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง

เนื่องด้วยโครงการก่อสร้างรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม มีความจำเป็นต้องดำเนินการเวนคืนที่ดินประมาณ ๑๗,๔๔๙ ไร่ เพื่อใช้ก่อสร้างทางรถไฟใหม่ จำนวน ๒ ทาง สถานีรถไฟ ลานบรรทุกตู้สินค้า ย่านกองเก็บตู้สินค้า สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟและลอดใต้ทางรถไฟ ในท้องที่จังหวัดขอนแก่น จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดนครพนม ดังนั้น เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามวัตถุประสงค์ จึงมีความจำเป็นต้องออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนของโครงการ (พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน) ซึ่ง รฟท. ได้จัดทำร่าง พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน พร้อมแผนที่แนบท้ายเรียบร้อยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๔.๔ การดำเนินงาน ...

๔.๔ การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

รฟท. ได้เสนอรายงาน EIA ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมครั้งแรกเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) มีการประชุมจำนวน ๓ ครั้ง เพื่อพิจารณารายงาน EIA โดยในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๑ ได้มีมติให้ รฟท. ปรับปรุง แก้ไข และเสนอข้อมูลเพิ่มเติม ตามแนวทางหรือรายละเอียดที่ คชก. กำหนด ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายงาน

๔.๕ แผนการดำเนินโครงการ

รฟท. ได้วางแผนการดำเนินโครงการ โดยพิจารณาความเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) โดยคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๖๔ แล้วเสร็จในเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗ ซึ่งจะสามารถเปิดให้บริการประชาชนได้ในเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๖๘ โดยมีรายละเอียดแผนการดำเนินงาน ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ											
		๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	๒๕๗๑	๒๕๗๒
๑ ก.ก.ว.ล.เห็นชอบรายงาน EIA	(ต.ค.๖๐-มี.ย.๖๑)												
๒ ครม.อนุมัติโครงการ	(ต.ค.๖๐-มี.ค.๖๑)												
๓ จัดจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน	(มี.ค.-พ.ค.๖๑)												
๔ ฤกษ์ฤกษ์ออก พรฎ.เวนคืน	(มี.ค.-ก.ย.๖๑)												
๕ สำรวจและประเมินราคา	(ต.ค.๖๑-มี.ย.๖๑)												
๖ เว้นคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	(ก.ค.๖๑-ธ.ค.๖๑)												
๗ จัดจ้าง ทบข.ประกวดราคา	(มี.ค.-พ.ค.๖๑)												
๘ ราคาากลาง ประกวดราคา	(มี.ย.๖๑-ม.ค.๖๑)												
๙ จัดจ้าง ทบข.ควบคุมงาน	(มี.ค.-ก.ค.๖๑)												
๑๐ ก่อสร้างและคุมงาน	(ม.ค.๖๑-ธ.ค.๖๑)												

๔.๖ การประเมินมูลค่าโครงการก่อสร้าง

รฟท. ได้พิจารณาตรวจสอบและประเมินมูลค่าโครงการ โดยอ้างอิงจากประมาณการตามผลการศึกษาและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน มีมูลค่าโครงการเป็นจำนวนทั้งสิ้น ๖๖,๘๔๘.๓๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย

- ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจเพื่อเวนคืน	เป็นเงิน	๑๖๐.๐๐	ล้านบาท
- ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งก่อสร้าง	เป็นเงิน	๑๐,๐๘๐.๓๓	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา	เป็นเงิน	๑๕.๐๐	ล้านบาท
- ค่าก่อสร้าง	เป็นเงิน	๕๕,๔๖๒.๐๐	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	เป็นเงิน	๑,๑๓๑.๐๐	ล้านบาท
รวมทั้งสิ้น		๖๖,๘๔๘.๓๓	ล้านบาท

โดยมีรายละเอียด ...

โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

รายการ	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ						
		๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘
๑ ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน	๑๖๐.๐๐	-	๑๖๐.๐๐	-	-	-	-	-
๒ ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์	๑๐,๐๘๐.๓๓	-	๕,๐๔๐.๑๗	๕,๐๔๐.๑๖	-	-	-	-
๓ ค่าดำเนินการประกวดราคา	๑๕.๐๐	๕.๗๐	๙.๓๐	-	-	-	-	-
๔ ค่าก่อสร้าง	๕๕,๔๖๒.๐๐	-	-	๖,๙๓๕.๕๙	๙,๓๑๒.๗๐	๑๘,๙๔๕.๔๕	๑๖,๒๔๘.๖๐	๔,๐๑๙.๖๖
๕ ค่าจ้าง หบข.ควบคุมงาน	๑,๑๓๑.๐๐	-	-	๑๕๑.๘๔	๒๓๓.๖๖	๔๐๑.๒๑	๒๙๕.๒๔	๔๙.๐๕
รวม	๖๖,๘๔๘.๓๓	๕.๗๐	๕,๒๐๙.๔๗	๑๒,๑๒๗.๕๙	๙,๕๔๖.๓๖	๑๙,๓๔๖.๖๖	๑๖,๕๔๓.๘๔	๔,๐๖๘.๗๑

สำหรับวงเงินลงทุนเห็นสมควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณ (สปป.) จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลัง (กค.) จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

๔.๗ รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

รฟท. ได้จัดทำแผนบริหารจัดการโครงการ งบประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับเสนอมาพร้อมกับการขออนุมัติโครงการแล้ว ดังนี้

๑) แผนบริหารโครงการ ได้พิจารณาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย โดยมีแผนการดำเนินงานตามข้อ ๔.๕

๒) งบประมาณการรายจ่าย และแหล่งเงินที่ใช้ตลอดโครงการ โดยค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มาให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น และให้ สปป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม

๓) ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการนี้ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการโดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนากระบวนขนส่งและโลจิสติกส์ และแผนการพัฒนาต่าง ๆ ของรัฐบาล ที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งทางราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๔.๘ มติคณะกรรมการ รฟท.

คณะกรรมการ รฟท. ในการประชุมครั้งที่ ๑๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบให้ รฟท. รายงานเสนอ คค. เพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม และคณะกรรมการ รฟท. ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒ ได้มีมติรับทราบการปรับเปลี่ยนผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและผลตอบแทนทางการเงินตามรายงานชี้แจงเพิ่มเติมต่อ สศช. และการปรับลดกรอบวงเงินค่าก่อสร้างของโครงการตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว

๔.๙ ข้อกฎหมาย ...

๔.๙ ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๔.๘.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม
“มาตรา ๓๙ รฟท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน

จึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้

(๑) สร้างทางรถไฟสายใหม่

.....

(๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

(๕) ลงทุนหรือร่วมทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าล้านบาท”

๔.๘.๒ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี

พ.ศ. ๒๕๔๘

“มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือ

ให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

.....

(๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ
องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนด
ในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว”

๔.๘.๓ พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐
และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๔.๘.๔ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๑/๒๕๖๐ ลงวันที่
๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เรื่องการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานของรัฐ

๔.๘.๕ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๔.๘.๖ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๔๙ วรรคแรก “ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ
ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการ
ดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบ
จากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือ
กิจการหรือการดำเนินการนั้น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษา
ความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการและเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้มีความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการประกอบการพิจารณาด้วย”

วรรคสี่ “ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำ
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่งเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการด้านการ
คมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัยที่มีความจำเป็นเร่งด่วน
เพื่อประโยชน์สาธารณะในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

หน่วยงาน ...

หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้”

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คค. พิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ สำหรับการพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการและงบประมาณ โดย คค. ได้มีหนังสือถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กค. สงป. และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อขอทราบความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี และขอให้ส่งความเห็นกลับมายัง คค. โดยตรงภายใน ๒ สัปดาห์ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยมีกรมบัญชีกลาง สงป. และ สศช. ได้แจ้งความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีสรุปได้ ดังนี้

๕.๑ ความเห็นของกรมบัญชีกลาง

กรมบัญชีกลาง มีหนังสือ ที่ กค ๐๔๐๕.๒/๐๔๖๔๙๕ ลงวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๑ เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีว่า การดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม เป็นการดำเนินงานตามนโยบายของรัฐและมติคณะรัฐมนตรี เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มโครงข่ายการเดินทางด้วยระบบรถไฟเข้าถึงจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง เป็นการกระตุ้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ส่งเสริมการจ้างงานและลงทุนทั้งในภาคเกษตรและอุตสาหกรรม ส่งเสริมการค้าขายแดนบริเวณจังหวัดมุกดาหารและนครพนม ช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในภูมิภาค ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะอนุมัติตามที่ คค. เสนอ

๕.๒ ความเห็นของ สงป.

สงป. มีหนังสือ ที่ นร ๐๗๒๐/๒๕๔๙ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๑ เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีว่า หากโครงการได้ผ่านการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นสมควรที่ คค. จะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนมภายในกรอบวงเงิน ๖๗,๙๖๕.๓๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) โดยมีความเห็นเพื่อให้การดำเนินการตามร่าง พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน เกิดประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ จึงเห็นสมควรให้ รฟท. จะต้องพิจารณาความคุ้มค่าต้นทุนที่เหมาะสม และผลสัมฤทธิ์หรือประโยชน์ที่ทางราชการและประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญ รวมทั้งความเสี่ยงและภาระเพิ่มเติมที่อาจจะเกิดขึ้นอย่างรอบคอบ และจัดทำประมาณการต้นทุนทางการเงินและการบริหารจัดการที่รัฐจะต้องรับภาระทั้งหมดอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นรูปธรรม รวมทั้งแจ้งให้คณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐและ กค. ทราบ ตามนัยพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ และเนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่และส่งผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก จึงเห็นสมควรให้ รฟท. ดำเนินการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้กับภาคประชาชนอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญกับการจ้างแรงงานและการใช้วัสดุในพื้นที่ รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันการหากำไรจากราคาที่ดินเกินจริงเพื่อไม่ให้เกิดภาระค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์เพิ่มสูงขึ้นในอนาคตด้วย

๕.๓ ความเห็น ...

๕.๓ ความเห็นของ สศช.

สศช. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๔๘๑ ลงวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒ แจ้งว่า คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการประชุมเมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๒ มีมติ ดังนี้

๑) เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ สายบ้านไผ่-นครพนม กรอบวงเงิน ๒๗,๙๖๕.๓๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลา ก่อสร้าง ๙ ปี โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น ตามที่ คค. เสนอ เนื่องจาก เป็นการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟทางคู่สายใหม่เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่สถานีบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ไปยังสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม-คำม่วน) โดยโครงการดังกล่าว ถือเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางยุทธศาสตร์การค้าระหว่างประเทศในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เชื่อมโยงประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศเวียดนาม และประเทศจีน ซึ่งจะช่วยสนับสนุนมาตรการการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่ราง (Modal Shift) ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งของประเทศ ในภาพรวม ซึ่งมีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภายใต้แผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ทั้งนี้ รฟท. จะสามารถลงนามในสัญญาผูกพันใด ๆ ได้ก็ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว

๒) เห็นควรให้ รฟท. เร่งดำเนินการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการ ได้โดยเร็ว ซึ่งจะช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษ สะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ท่าเรือดานังและท่าเรือเว้ ซึ่งเป็นท่าเรือสำคัญ ของประเทศเวียดนามเป็นไปได้อย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น พร้อมทั้งเห็นควรมอบหมายให้ คค. เร่งพิจารณาแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณด่านศุลกากรมุกดาหารร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รฟท. กรมการขนส่งทางบก (โครงการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้า จังหวัดมุกดาหาร) กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ให้ได้ข้อยุติโดยเร็ว เพื่อให้การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณด่านศุลกากรมุกดาหาร มีความสอดคล้องกับแผนการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายบ้านไผ่-นครพนม ทั้งนี้ เห็นควรให้ คค. พิจารณา ความเป็นไปได้ของการยกระดับลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ของ รฟท. และศูนย์การขนส่งสินค้า ของกรมการขนส่งทางบกบริเวณด่านมุกดาหาร ให้เป็นท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้านระบบโลจิสติกส์ให้สามารถรองรับกับแนวโน้มปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย กับประเทศเวียดนามที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต โดยในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญของการก่อสร้าง สถานีและย่านกองเก็บตู้สินค้าสถานีสะพานมิตรภาพ ๒ กรอบวงเงินลงทุนรวม ๑๗๘.๓๖ ล้านบาท เห็นควรให้ รฟท. เร่งเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

๓) เห็นควรปรับลดกรอบวงเงินค่าก่อสร้างของโครงการที่เสนอในครั้งนี้อยู่ในส่วนของการจัดหาเครื่องมือ/รถจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและบำรุงทาง วงเงิน ๑,๑๑๗ ล้านบาท เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพิจารณาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ ที่กำหนดว่าไม่ให้รวมค่าใช้จ่ายดังกล่าวไว้ในวงเงินลงทุนของโครงการ โดยเห็นควรให้ รฟท. เร่งพิจารณาจัดทำแผนจัดหาเครื่องมือรถจักร เพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงทางและแนวทางการซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรางเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายใน

๓ เดือน พร้อมทั้งเห็นควรให้ คค. ติดตามการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ เพื่อให้ รพท. สามารถบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่รัฐได้ลงทุนไปแล้วจำนวนมากให้อยู่ในสภาพที่ดีตลอดเวลา รวมทั้งพิจารณาความจำเป็นในการก่อสร้างและขนาดการลงทุนป้ายหยุดรถและสถานี ให้มีความสอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าตามแนวเส้นทาง เพื่อไม่ให้เกิดการลงทุนเกินความจำเป็น (over Investment) และภาระค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาผูกพันในระยะยาว

๔) มอบหมายให้ รพท. ดำเนินการลดความเสี่ยงด้านการประมาณปริมาณผู้โดยสารและสินค้า และเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของ รพท. โดยให้ รพท. พิจารณาปรับปรุงระบบการให้บริการและรูปแบบบริหารจัดการ ปรับโครงสร้างอัตราค่าโดยสารและค่าระวางให้เป็นอัตราเดียวที่ได้คิดค่าธรรมเนียมต่าง ๆ แล้ว กำหนดกลยุทธ์การตลาดที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการเร่งจัดทำระบบบัญชีที่แยกสินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐเป็นผู้รับภาระการลงทุนออกจากระบบบัญชีของ รพท. เสนอแผนการจัดการถจรถและล้อเลื่อนให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว ตลอดจนปฏิบัติตามมาตรการด้านการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA อย่างเคร่งครัดต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖-๘

๖. ความเห็นของ คค.

คค. พิจารณาการขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ตามที่ รพท. นำเสนอ มีความเห็นประกอบการพิจารณา ดังนี้

๖.๑ ความจำเป็นของโครงการ

รพท. มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม โดยเป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรี เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มโครงข่ายการเดินทางด้วยระบบรถไฟเข้าถึงจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง เป็นส่วนสำคัญในการกระตุ้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ส่งเสริมการจ้างงานและลงทุนทั้งในภาคเกษตรและอุตสาหกรรม ส่งเสริมการค้าชายแดนบริเวณจังหวัดมุกดาหารและนครพนม ช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในภูมิภาค เป็นการสนับสนุนให้ใช้ระบบรถไฟ เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า สามารถประหยัดพลังงานของประเทศได้ในระยะยาว นอกจากนี้ยังเป็นส่วนหนึ่งของแนวทางการพัฒนาโครงข่ายรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก ตอนบน ช่วงแม่สอด-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อผลักดันการพัฒนาโครงการดังกล่าวให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

๖.๒ ความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาเส้นทางสายใหม่) ระยะที่ ๓ ซึ่งที่ประชุมคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อบริหารราชการแผ่นดิน ครั้งที่ ๘/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ มีมติเห็นชอบในหลักการแล้ว และอยู่ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งคณะรัฐมนตรี ได้มีมติรับทราบ เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ รวมทั้งโครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่ง

ของแนวทาง ...

ของแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (E-W Corridor) การพัฒนาโครงข่ายรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก ตอนบน (Upper East-West Economic Corridor) ช่วงแม่สอด-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘

๖.๓ การพัฒนาเมืองภูมิภาค

การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ ซึ่งเป็นเส้นทางสายใหม่ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางและเพิ่มโครงข่ายการเดินทางเข้าถึงจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง จำนวน ๗๐ ตำบล ๑๙ อำเภอ ใน ๖ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น (อำเภอบ้านไผ่) จังหวัดมหาสารคาม (อำเภอภูถึริง อำเภอบริบือ และอำเภอเมือง) จังหวัดร้อยเอ็ด (อำเภอศรีสมเด็จ อำเภอเมือง อำเภอจังหาร อำเภอเชียงขวัญ อำเภอโพธิ์ชัย อำเภอโพนทอง อำเภอเมยวดี และอำเภอหนองพอก) จังหวัดยโสธร (อำเภอเลิงนกทา) จังหวัดมุกดาหาร (อำเภอนิคมคำสร้อย อำเภอเมือง และอำเภอหว้านใหญ่) และจังหวัดนครพนม (อำเภอธาตุพนม อำเภอเรณูนคร และอำเภอเมือง) ช่วยกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณรอบสถานี และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้น นอกจากนี้ ยังส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ตามแนวเส้นทางให้สะดวกยิ่งขึ้น ช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่ชุมชน ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจในเมืองภูมิภาค

๖.๔ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ อยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีศักยภาพเชิงพื้นที่ในการพัฒนาเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ช่วยส่งเสริมและเกิดประโยชน์ต่อการค้าการลงทุนในพื้นที่เมืองชายแดน สามารถก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การพัฒนาเมือง และเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวได้ในอนาคต โดยโครงการกำหนดตำแหน่งลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ร่วมกับสถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบก จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ บริเวณย่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๒ จังหวัดมุกดาหาร และสถานีสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๓ จังหวัดนครพนม

๖.๕ ความพร้อมของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ได้มีการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียด และการจัดทำเอกสารประกวดราคา รวมถึงการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีประเด็นความพร้อมในการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่สำคัญ ดังนี้

๑) การจัดทำรายงานตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๑๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบให้ รฟท. รายงานเสนอ คค. เพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม และคณะกรรมการ รฟท. ในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒ มีมติรับทราบการปรับเปลี่ยนผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและผลตอบแทนทางการเงินตามรายงานชี้แจงเพิ่มเติมต่อ สศช. และการปรับลดกรอบวงเงินค่าก่อสร้างของโครงการตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว ในวงเงิน ๖๖,๘๔๘.๓๓ ล้านบาท ซึ่ง รฟท. ได้จัดทำแผนบริหารโครงการ ประมาณการรายจ่าย และแหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการตามนี้ ...

ตามนัยพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ตามนัยพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยมีแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินโครงการ ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๘)

ทั้งนี้ คค. ขอให้ รฟท. ดำเนินการตามประกาศหรือคำสั่งคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติที่เกี่ยวข้อง และปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการงบประมาณต่อไป

๒) การพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ได้มีการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียด และการจัดทำเอกสารประกวดราคา รวมถึงการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ถึงแม้ว่ารายงาน EIA อยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาของ คคก. แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๙ วรรคสี่ กำหนดว่าในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงาน EIA หน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการกระบวนกรหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้ ซึ่งสอดคล้องกับมติของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการ ดังนั้น การดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม จึงมีความพร้อมและจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและคมนาคมทางรางตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็นรูปธรรมชัดเจน

๒.๖ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีมติเมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๒ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ในกรอบวงเงิน ๖๗,๙๖๕.๓๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ มีความเห็นให้ปรับลดกรอบวงเงินลงทุนจากจำนวน ๖๗,๙๖๕.๓๓ ล้านบาท ที่คณะกรรมการ รฟท. มีมติเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการจัดหาเครื่องมือ/เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและบำรุงทาง วงเงิน ๑,๑๑๗ ล้านบาท เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพิจารณาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ ที่กำหนดว่าไม่ให้รวมค่าใช้จ่ายดังกล่าวไว้ในวงเงินลงทุนของโครงการ คงเหลือวงเงินลงทุนทั้งสิ้น ๖๖,๘๔๘.๓๓ ล้านบาท ซึ่งกรอบวงเงินลงทุนที่ปรับลดลงดังกล่าว คณะกรรมการ รฟท. มีมติรับทราบแล้วเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒

๒.๗ แนวทางการดำเนินโครงการ

คค. ได้พิจารณาเสนอแนวทางให้ รฟท. ดำเนินโครงการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ดังนี้

๑) เพื่อให้เป็นไปตามข้อสั่งการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๐ ให้พิจารณาขั้นตอนเสนอ คคก. ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๑/๒๕๖๐ สั่ง ณ วันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ให้รอบคอบก่อน ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ๕ เส้นทาง ของ คคก. ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้รับทราบแนวทางการดำเนินโครงการดังกล่าวแล้ว

เมื่อวันที่

เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐ แล้ว ดังนั้น จึงเห็นสมควรให้โครงการฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ คกก. เพื่อให้การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างของโครงการฯ มีความโปร่งใสและเป็นธรรม ตามหลักธรรมาภิบาล

๒) ให้ รฟท. ถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๑/๒๕๖๐ สั่ง ณ วันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เรื่องการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานของรัฐ เพื่อความโปร่งใส ในการดำเนินโครงการ ตรวจสอบได้ เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล รวมถึงหลักการและแนวทางของข้อตกลง คุณธรรม โดยสมควรที่จะนำเข้าสู่การเผยแพร่การประมาณราคากลางตามหลักโครงการความโปร่งใส ในการก่อสร้างภาครัฐ (Construction Sector Transparency Initiative) หรือ CoST รวมทั้งการจัดทำราคากลาง ให้มีการทบทวน Cost Estimation ให้เกิดความรอบคอบอีกครั้งหนึ่ง

๓) ให้ รฟท. ดำเนินการขอความเห็นชอบในการเสนอเรื่องเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ ในที่ดินของรัฐที่มีผลกระทบโดยตรงต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศจาก ทส. ก่อนเสนอ คค. เพื่อรวบรวมประกอบกรณำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๔) ให้ รฟท. เร่งรัดการปรับปรุงแก้ไขและเสนอข้อมูลเพิ่มเติมในรายงาน EIA ตามประเด็นที่ คชก. ได้มีมติในการประชุมเมื่อวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๐

๕) ให้ รฟท. เตรียมความพร้อมในการเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ตามแผนงาน โดยจัดเตรียมบุคลากรและเร่งรัดการจัดหาขบวนรถไฟและตู้สินค้าให้เพียงพอ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการ ขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

๖) ให้ รฟท. หาหรือกรมธนารักษ์ในประเด็นแนวเส้นทางรถไฟของโครงการ บริเวณศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมมีการทับซ้อนกับพื้นที่ที่กรมธนารักษ์จะประกาศเป็น เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม เพื่อให้เกิดความชัดเจนและได้ข้อยุติโดยเร็วต่อไป

๗) ให้ รฟท. เร่งพิจารณาจัดทำแผนจัดหาเครื่องมือเครื่องจักรเพื่อใช้ ในการซ่อมบำรุงทางและแนวทางการซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรางเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ภายใน ๓ เดือน ตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

คค. พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่าเพื่อให้การก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม- ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ของ รฟท. สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งเป็นการขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้าง พื้นฐานของประเทศ รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการบริการประชาชนได้อย่างเหมาะสม จึงเห็นสมควรนำเสนอ คณะรัฐมนตรีตามที่ รฟท. เสนอ ดังนี้

๗.๑ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม- ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ในวงเงิน ๖๖,๘๔๘.๓๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลา ดำเนินการ ๘ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๑-๒๕๖๘) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการ ทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และเพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณของ รฟท. ให้ รฟท. มีอำนาจ ในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษา ค่าเวนคืนที่ดิน และรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

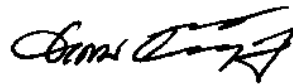
๗.๒ ให้รัฐบาล ...

๗.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สบป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ รายละเอียดตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินที่เสนอมานี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ รพท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๔ (๔)

๗.๓ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนของโครงการ โดยให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาต่อไป และให้ รพท. นำความเห็นของคณะกรรมการ รพท. ไปดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



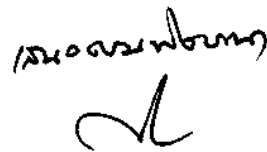
(นายอานันท์ ปันยารชุน)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๖

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๔๓

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ tor_tong๔๒๙@yahoo.com



(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

รองนายกรัฐมนตรี

๒๓ ส.ค. ๒๕๖๒

