

ด่วนที่สุด



ก.ว.ค. 119
29 ก.พ. 66
11.40น.

ส.ล.ค. (eMail)
ส่ง : ก.ว.ค.
รับที่ : 88696/66
29 ก.ย. 2566 เวลา 11.20 น.



ที่ คค (ปคร) ๐๙๐๕.๓/๒๒๘

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๙ ก.ย. ๒๕๖๖

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- อ้างถึง
๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๒๐๙ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๗
 ๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๑๑๑๙ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๘
 ๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๔๓๙๓๗ ลงวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๕๘
 ๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๔๖๖๓๓ ลงวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๕๘
 ๕. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๕๖๖๖ ลงวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๓๑๙๔/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๔
 ๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๒๓๗/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๖
 ๓. สำเนาหนังสือกรมการปกครอง ที่ มท ๐๓๑๐.๑/๑๐๕๖๖ ลงวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๖
 ๔. รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑
 ๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๔๘๙๗ ลงวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๖๕
 ๖. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๓๙๑๕ ลงวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๕
 ๗. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๐๙/๖๐๘๔ ลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๖

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอ คณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติ หรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว และเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๙๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ (๔) การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ รับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าทางคู่งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยในแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง จะดำเนินการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการที่มีความพร้อมตามลำดับ

๑.๑.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ ในการดำเนินการแต่ละโครงการ ให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป และให้กระทรวงคมนาคมรายงานความคืบหน้าของการดำเนินงานตามแผนต่อคณะรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจทราบเป็นระยะต่อไป

๑.๑.๓ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ประกอบด้วยโครงการจำนวน ๒๐ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๑,๗๙๖,๓๘๕.๗๗ ล้านบาท

๑.๑.๔ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ประกอบด้วยโครงการ จำนวน ๓๖ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๘๙๕,๗๕๗.๕๕ ล้านบาท โดยโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่งช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหนึ่งในโครงการที่อยู่ในแผนปฏิบัติการ

๑.๑.๕ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ มีมติให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) เร่งรัดการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ง ระยะที่ ๒ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยให้ถือเป็นนโยบายสำคัญที่ต้องขับเคลื่อนให้เกิดผลเป็นรูปธรรม รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ - ๕

๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับงบประมาณเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ และปี พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด พร้อมจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ง ช่วงขอนแก่น - หนองคาย โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนเมษายน ๒๕๕๙

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ง ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ในแผนงาน ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่ง) ระยะที่ ๒ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งทางราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์และแผนการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ของรัฐบาลที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งทางราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว ทั้งนี้ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุมครั้งที่ ๑๕/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๔

ได้มีมติเห็นชอบให้รายงานกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าว ดังนั้น เมื่อพิจารณาประกอบพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการได้ตามแผนต่อไป

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ซึ่งเป็นโครงการที่มีความสำคัญที่จะก่อให้เกิดการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ในระดับภาคและมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ในระดับประเทศในแง่ของการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งมีแผนงานจะเปิดให้บริการประชาชนในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ดังนั้น โครงการจึงต้องได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และเริ่มการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จึงจะสามารถเปิดให้บริการประชาชนได้ตามแผนงานดังกล่าว ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เร่งรัดการดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยให้ถือเป็นนโยบายสำคัญที่ต้องขับเคลื่อนให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

๔. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีหนังสือ ที่ รฟ ๑/๓๑๙๔/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๔ ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ในวงเงิน ๒๙,๗๔๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e - bidding) ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และมีหนังสือ ที่ รฟ ๑/๑๒๗๗/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๖ แจ้งดำเนินการปรับปรุงข้อมูลสาระสำคัญต่าง ๆ และรายละเอียดของโครงการให้เป็นปัจจุบันแล้ว โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๔.๑ ความสอดคล้องของโครงการ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ในแผนงาน ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๒ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาการโดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และแผนการพัฒนาต่าง ๆ ของรัฐบาลที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว นอกจากนี้ยังมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมสนับสนุนการเชื่อมต่อเส้นทางหนองคาย - นครราชสีมา - สระบุรี - ฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง - มาบตาพุด ซึ่งจะช่วยสนับสนุนด้านการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะจากสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือแหลมฉบัง และมาบตาพุด โดยช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า (Multimodal Transport) จากทางรถไฟไปยังระบบการขนส่งทางชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด ตลอดจนเป็นการส่งเสริมแนวคิดการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการคมนาคมในภาคต่าง ๆ ของไทยที่มีศักยภาพ ได้แก่ ขอนแก่น พิษณุโลก และกรุงเทพฯ โดยการส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ที่มีพร้อมทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการ

เช่น สนามบิน ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า รวมทั้งกิจการต่อเนื่องอย่างครบถ้วน และสอดคล้องกับผังแนวคิด การพัฒนาการเชื่อมโยงกับต่างประเทศในแนวแกนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวตะวันออก - ตะวันตก (สระบุรี - นครราชสีมา - ขอนแก่น - อุดรธานี - หนองคาย - เวียงจันทน์)

๔.๒ ความเหมาะสมของโครงการ

๔.๒.๑ ลักษณะของโครงการ

เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร เพิ่มขึ้น จำนวน ๑ ทาง ขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม ระยะทางประมาณ ๑๖๗ กิโลเมตร ประกอบด้วยทางรถไฟระดับดิน ระยะทางประมาณ ๑๕๓ กิโลเมตร และทางรถไฟยกระดับ ๒ แห่ง ระยะทางประมาณ ๑๔ กิโลเมตร มีสถานีทั้งสิ้น ๑๔ สถานี เป็นการก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่จำนวน ๖ สถานี และปรับปรุงสถานีรถไฟเดิมจำนวน ๘ สถานี มีที่หยุดรถจำนวน ๔ แห่ง และได้ดำเนินการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับในปัจจุบันทั้งหมด โดยได้มีการก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ (Overpass) จำนวน ๓๑ แห่ง และถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) จำนวน ๕๓ แห่ง พร้อมก่อสร้างรั้วตลอดแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟ ตลอดจนความรวดเร็วและความปลอดภัยในการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้า ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๒.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

๑) ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้เส้นทางรถไฟ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย มีจำนวนประมาณ ๓,๕๐๐ คนต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ (ปีที่คาดว่าจะเริ่มเปิด ให้บริการตามรายงานผลการศึกษาคความเหมาะสมฉบับปรับปรุงใหม่) และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น ๕,๘๐๐ คนต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๙๙ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๒.๑๙ ต่อปี

๒) ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางรถไฟช่วงนี้ มีจำนวนประมาณ ๓.๕๐ ล้านตันต่อปี ในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น ๔.๒๐ ล้านตันต่อปี ในปี ๒๕๙๙ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๐.๖๗ ต่อปี

๔.๒.๓ ประมาณการผลตอบแทนของโครงการ

๑) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐศาสตร์

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ พบว่ามีความเหมาะสมต่อการลงทุน เนื่องจากอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) มีค่าเท่ากับร้อยละ ๑๘.๔๖ มากกว่าร้อยละ ๑๒ ตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานสภาพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดไว้ นอกจากนี้มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ อัตราคิดลดร้อยละ ๑๒ มีค่า ๑๔,๕๙๘ ล้านบาท และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C Ratio) ณ อัตราคิดลดร้อยละ ๑๒ มีค่า ๑.๖๙ เท่า ซึ่งแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลจะได้รับผลประโยชน์สูงกว่าต้นทุนที่สูญเสียไปกรณีที่มีการพัฒนาโครงการนี้

๒) การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงิน

จากการประมาณการค่าใช้จ่ายรวมและรายได้รวมของโครงการ ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงิน พบว่ามีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return : FIRR) เท่ากับร้อยละ -๓.๙๘

๔.๒.๔ การออกแบบรายละเอียดโครงการ

๑) แนวเส้นทางโครงการ

โครงการมีจุดเริ่มต้นที่ กม. ๔๕๓+๙๕๔.๙๕๐ ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุด ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางจิระ - ขอนแก่น ซึ่งอยู่ถัดขึ้นไปทางเหนือของสถานีขอนแก่น (กม. ๔๔๙+๗๕๐) ประมาณ ๔.๒ กิโลเมตร และมีจุดสิ้นสุดที่สถานีหนองคาย (กม. ๖๒๑+๓๔๕) ระยะทางรวม

ประมาณ ...

ประมาณ ๑๖๗ กิโลเมตร พาดผ่านพื้นที่ ๓ จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย ในการออกแบบจะต้องมีการปรับปรุงแนวเส้นทางในบางช่วง เนื่องจากไม่สามารถรองรับความเร็วตามข้อกำหนด (Design Speed) ซึ่งกำหนดไว้ที่ความเร็วสูงสุด ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยรถไฟโดยสารจะเดินรถด้วยความเร็ว ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถไฟบรรทุกสินค้าจะเดินรถด้วยความเร็ว ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๒) สถานีรถไฟ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีจำนวนสถานีรถไฟทั้งหมด ๑๔ สถานี ได้แก่ สถานีสำราญ สถานีโนนพยอม สถานีน้ำพอง สถานีเขาสวนกวาง สถานีโนนสะอาด สถานีห้วยแก้ง สถานีกุมภวาปี สถานีห้วยสามพาด สถานีหนองตะไก่อ สถานีหนองขอนกว้าง สถานีอุดรธานี สถานีนาพุ สถานีนาทา และสถานีหนองคาย ซึ่งเป็นสถานีรถไฟที่มีอยู่เดิมทั้งหมด แต่จะมีการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสมมากขึ้น นอกจากนี้ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีป้ายหยุดรถจำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ ที่หยุดรถห้วยไท้ ที่หยุดรถบ้านวังชัย ที่หยุดรถห้วยเสียว และที่หยุดรถคำกั้ง

๓) ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard)

โครงการได้กำหนดให้มีลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีโนนสะอาด พื้นที่ขนาด ๑๐,๕๐๐ ตารางเมตร สถานีหนองตะไก่อ พื้นที่ขนาด ๒๑,๗๕๐ ตารางเมตร และสถานีนาทา พื้นที่ขนาด ๑๙,๐๐๐ ตารางเมตร เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

๔) โรงซ่อมบำรุง

โครงการได้กำหนดให้โรงซ่อมบำรุงตั้งอยู่ที่บริเวณสถานีนาทา จังหวัดหนองคาย มีขนาดพื้นที่ ๑๑.๒๕ ไร่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพงานซ่อมบำรุงให้สามารถบำรุงรักษาขบวนรถเมื่อมาถึงสถานีปลายทาง โดยได้พิจารณาถึงการซ่อมบำรุงวาระไม่เกิน ๖ เดือน หรือบำรุงเบา (Light Maintenance) และสามารถซ่อมฉุกเฉินอวาระได้ ประเภทที่รองรับในโรงซ่อมบำรุงนาทา ประกอบด้วย รถจักร (Locomotive) รถดีเซลราง (Diesel Multiple Unit) รถสินค้า (Freight Train) รวมถึงการรองรับขบวนรถโดยสารใหม่ซึ่งเป็นแบบรถชุด (Train set) ขนาดความยาว ๓๔๐ เมตร

๔.๒.๕ การประมาณการมูลค่าลงทุนโครงการเบื้องต้นและแผนการเบิกจ่ายเงิน

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาและประเมินมูลค่าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย โดยอ้างอิงจากประมาณการตามผลการศึกษาและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันแล้ว มีมูลค่าโครงการเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๒๙,๗๔๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)
๑. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน	๙.๐๐
๒. ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์	๓๖๙.๐๐
๓. ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา	๗.๐๐
๔. ค่าก่อสร้าง	๒๘,๗๕๙.๐๐
๕. ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้าง	๖๐๔.๐๐
รวม	๒๙,๗๔๘.๐๐

โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงินที่ได้ปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันแล้ว ดังนี้

รายการ	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ				
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
๑ ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน	๙.๐๐	-	๓.๐๐	๖.๐๐	-	-
๒ ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์	๓๖๙.๐๐	-	-	๒๗๖.๗๕	๙๒.๒๕	-
๓ ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา	๗.๐๐	-	๗.๐๐	-	-	-
๔ ค่าก่อสร้าง	๒๘,๗๕๙.๐๐	-	๒,๘๗๕.๘๔	๖,๑๙๕.๒๓	๑๓,๓๐๕.๘๖	๖,๓๘๒.๐๗
๕ ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้าง	๖๐๕.๐๐	-	๗๕.๕๐	๑๘๑.๒๐	๑๘๑.๒๐	๑๖๖.๑๐
รวม	๒๙,๗๕๘.๐๐	-	๒,๙๖๑.๓๔	๖,๖๕๙.๑๘	๑๓,๕๗๙.๓๑	๖,๕๔๘.๑๗

๔.๒.๖ การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมครั้งแรกเมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๙ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการได้มีมติเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๑ เห็นชอบให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบรายงาน EIA แล้ว เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑

๔.๒.๗ แผนการดำเนินงานโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนการดำเนินโครงการ โดยได้พิจารณาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย และได้ปรับแผนการดำเนินงานโครงการให้เป็นปัจจุบันแล้ว ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๗ แล้วเสร็จในเดือนเมษายน ๒๕๗๐ และเปิดให้บริการต่อประชาชนได้ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๗๐ โดยมีรายละเอียดแผนการดำเนินงาน ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ช่วงเวลา	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ						
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
			ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕		
๑ คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ	กันยายน ๒๕๖๖	๑							
๒ กฤษฎีกาออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน	ตุลาคม ๒๕๖๖ - มิถุนายน ๒๕๖๗	๙							
๓ จัดจ้างที่ปรึกษาสำรวจอสังหาริมทรัพย์	เมษายน - มิถุนายน ๒๕๖๗	๓							
๔ สำรวจและประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์	กรกฎาคม - ธันวาคม ๒๕๖๗	๖							
๕ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๘	๑๒							
๖ จัดทำ TOR ราคากลาง และประกวดราคา	ตุลาคม ๒๕๖๖ - เมษายน ๒๕๖๗	๗							
๗ จัดจ้างผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง	ตุลาคม ๒๕๖๖ - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗	๕							
๘ ก่อสร้างและคุมงาน	พฤษภาคม ๒๕๖๗ - เมษายน ๒๕๗๐	๓๖							

๔.๒.๘ การเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง

จากผลการออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมของโครงการฯ มีความจำเป็นต้องดำเนินการเวนคืนที่ดินประมาณ ๑๘๔ ไร่ เพื่อก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟใหม่บางช่วงเพื่อปรับแก้รัศมีโค้งและก่อสร้างทางยกระดับหรือทางลอดเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับในท้องที่จังหวัดขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย ดังนั้น เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามวัตถุประสงค์ จึงมีความจำเป็นต้องออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดเตรียมพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวพร้อมแผนที่แนบท้าย โดยกรมการปกครองมีหนังสือ ที่ มท ๐๓๑๐.๑/๑๐๕๖๖ ลงวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๖ แจ้งผลการตรวจสอบแนวเขตการปกครองแผนที่ท้ายร่างพระราชกฤษฎีกาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕

๔.๒.๙ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

๔.๓ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุมครั้งที่ ๑๕/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๔ ได้มีมติ ดังนี้

๔.๓.๑ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ในวงเงิน ๒๙,๗๔๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e - bidding) ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และเพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษา ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

๔.๓.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสมเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ รายละเอียดตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินที่เสนอมา ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๕๔๙ มาตรา ๓๙ (๔) และให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับชำระคืนต้นเงินกู้ค่าดอกเบี้ยเงินกู้และค่าใช้จ่ายในการกู้เงินให้การรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย เพื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รายงานเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป

๔.๓.๓ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย โดยให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาต่อไป

และให้นำความเห็นคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยไปพิจารณาดำเนินการ และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณารับรองรายงานการประชุมในระเบียบวาระนี้ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๓

๔.๔ ข้อกำหนดและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๔.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๓๙ และแก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๕

“มาตรา ๓๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้

(๑) สร้างทางรถไฟสายใหม่

.....

(๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

(๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท

.....”

๔.๔.๒ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

“มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

.....

(๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว

.....”

๔.๔.๓ ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ออกตามความในพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๔.๔.๔ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๔๙ วรรคแรก “ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาคความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการและเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้มีความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการประกอบการพิจารณาด้วย”

๔.๔.๕ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๒๗ วรรคแรก “การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี...”

มาตรา ๒๘ วรรคสี่ “ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งได้รับมอบหมายตามมาตรา นี้ไม่ว่าการมอบหมายนั้นจะเกิดขึ้นก่อนพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับหรือไม่ จัดทำงบประมาณการต้นทุนทางการเงินและการบริหารจัดการที่รัฐจะต้องรับภาระทั้งหมดสำหรับกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการนั้น ๆ และแจ้งให้คณะกรรมการและกระทรวงการคลังทราบ”

ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำข้อมูลตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ เรียบร้อยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๔.๔.๖ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘

กำหนดแนวทางการเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรีสรุปได้

ดังนี้

๑) การเสนอเรื่องขออนุมัติงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นให้ส่วนราชการเสนอเรื่องให้สำนักงบประมาณดำเนินการเสนอนายกรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาก่อน โดยให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดกำกับให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนด ก่อนเสนอเรื่องต่อรองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลให้ความเห็นชอบเพื่อสั่งการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

๒) สำหรับส่วนราชการที่จะเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณ หรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ถามความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และนำความเห็นของหน่วยงานข้างต้นเสนอมาพร้อมกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้รองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลพิจารณาสั่งการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

๔.๔.๗ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘

คณะรัฐมนตรีกำหนดระยะเวลาให้หน่วยงานที่ต้องเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในการขออนุมัติงบประมาณของส่วนราชการหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ จะต้องตอบความเห็นให้ส่วนราชการเจ้าของเรื่องภายใน ๒ สัปดาห์

๔.๔.๘ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ทบวงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ (เรื่องแนวทางการเสนอเรื่องงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรี) โดยยกเลิกเฉพาะในส่วนที่กำหนดให้ส่วนราชการที่จะเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจต้องถามความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๕.๑ ความจำเป็นของการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ในแผนงานที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๒ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งทางราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ซึ่งจากรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ พบว่าปีเปิดบริการ (ปี พ.ศ. ๒๕๖๙) จะมีผู้โดยสารประมาณ ๓,๕๐๐ คนต่อวัน และเพิ่มขึ้นเป็น ๕,๘๐๐ คนต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๙๙ สำหรับการขนส่งสินค้าในปีเปิดบริการจะมีประมาณ ๓.๕๐ ล้านตันต่อปี และเพิ่มขึ้นเป็น

๔.๒๐ ล้านตันต่อปี ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ดังนั้น การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ในช่วงนี้จะเป็นการเพิ่มความจุทางเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต นอกจากนี้โครงข่ายช่วงนี้จะเป็นโครงข่ายรถไฟทางคู่ที่เชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งจะเป็นโครงข่ายเพิ่มเติมที่ทำให้การคมนาคมขนส่งทางรางในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ และยังเป็น การเพิ่มความจุทางรางของประเทศไทยอีกด้วย

๕.๒ ความสอดคล้องกับแผนงานหรือยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมขนส่ง

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เป็นโครงการที่ถูกบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนการดำเนินโครงการอย่างเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยควรพิจารณาความสอดคล้องกับแผนพัฒนาภูมิภาคตามแนวเส้นทางในด้านต่าง ๆ ร่วมด้วย เช่น การท่องเที่ยว การคมนาคมขนส่ง การเกษตร อุตสาหกรรม และการพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับแผนงานในพื้นที่และสามารถให้กลุ่มจังหวัดเข้าใช้ประโยชน์จากโครงการได้สูงสุด

๕.๓ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรางกับประเทศเพื่อนบ้าน

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เป็นโครงการรถไฟทางคู่ที่ก่อให้เกิดการพัฒนากระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ในระดับภาค และมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ในระดับประเทศในแง่ของการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟลาว - จีน ที่เปิดให้บริการแล้วเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ โดยจะเป็นการส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ต่อการค้าการลงทุนในพื้นที่เมืองชายแดน และเป็นกลไกที่สามารถก่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ การพัฒนาเมืองและชุมชนได้ในอนาคต นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวตามแหล่งสถานที่ที่สำคัญในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนืออีกด้วย

๕.๔ กรอบวงเงินลงทุน

กรอบวงเงินลงทุนโครงการจำนวน ๒๙,๗๔๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ในคราวประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๑๕/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๔

๕.๕ รูปแบบการลงทุนของโครงการ

ตามผลการศึกษาของโครงการฯ ได้เสนอว่า รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมควร จะดำเนินการภายใต้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน ในรูปแบบ PPP - Gross Cost ซึ่งเป็นลักษณะของการที่ภาครัฐว่าจ้างเอกชนลงทุนและดำเนินโครงการ จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย นำประเด็นการให้เอกชนร่วมลงทุนไปประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการร่วมด้วยในอนาคต เพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐและส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินกิจการของรัฐให้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตาม การให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในลักษณะดังกล่าว อาจต้องพิจารณาประเด็นการให้เอกชนดำเนินการตลอดเส้นทางตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง เนื่องจากในทางปฏิบัติไม่สามารถให้เอกชนให้บริการเดินรถเป็นช่วง ๆ ได้ ซึ่งหากมีการแยกเดินรถออกเป็นช่วง ๆ อาจทำให้เอกชนสนใจลงทุนเฉพาะช่วงที่มีปริมาณความต้องการเดินทางสูงทำให้การเดินรถขาดความต่อเนื่องและไม่มีประสิทธิภาพ

๕.๖ การเสนอขออนุมัติร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน

ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย พ.ศ. พร้อมแผนที่แนบท้ายการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงตามความเห็นของกรมการปกครอง ตามหนังสือที่ มท ๐๓๑๐.๑/๑๐๕๖๖ ลงวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๖ แจ้งผลการตรวจสอบแนวเขตการปกครองแผนที่ท้ายร่างพระราชกฤษฎีกาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕

๕.๗ แนวทางการดำเนินโครงการ

๕.๗.๑ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๕.๗.๒ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเตรียมความพร้อมในการเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ตามแผนงาน โดยจัดเตรียมบุคลากรและเร่งรัดการจัดหาขบวนรถไฟและตู้สินค้าให้เพียงพอและสอดคล้องกับความต้องการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๑ กระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลัง มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๔๘๙๗ ลงวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๖๕ ถึงกระทรวงคมนาคม โดยแจ้งความเห็น ดังนี้

๖.๑.๑ โครงการเป็นโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ในแผนงาน ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๒ และถูกบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ในการพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพการขนส่งระบบรางสำหรับผู้โดยสารและสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต สนับสนุนการเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งจะช่วยเติมเต็มโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรางในพื้นที่ตะวันออกเฉียงเหนือได้อย่างสมบูรณ์ และเชื่อมต่อกับเส้นทางนครราชสีมา - สระบุรี - ฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการขนส่งสินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มายังท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามขั้นตอน กฎหมาย ระเบียบและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด รวมทั้งเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเสนอโครงการต่อสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นโครงการในลำดับแรก ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๖.๑.๒ สำหรับแนวทางการลงทุน เนื่องจากโครงการเป็นการดำเนินงานเพื่อประโยชน์สาธารณะที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงแต่มีผลตอบแทนทางการเงินต่ำ ดังนั้น จึงเห็นควรให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

๑) ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจสั่งหาริมทรัพย์ ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ และค่าจ้างที่ปรึกษาในการประกวดราคา วงเงินรวม ๓๘๕.๐๐ ล้านบาท เห็นควรให้สำนักงานประมาณจัดสรรเงินงบประมาณประจำปีให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒) ค่าก่อสร้าง วงเงิน ๒๘,๗๕๙.๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง วงเงิน ๖๐๔.๐๐ ล้านบาท วงเงินรวม ๒๙,๓๖๓.๐๐ ล้านบาท เห็นควรให้กระทรวงการคลัง

จัดหาเงินทุนที่เหมาะสมและให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ต่อ โดยให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อใช้ชำระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๖.๑.๓ เนื่องจากโครงการฯ มีผลตอบแทนทางการเงินติดลบ อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ของโครงการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นในการดำเนินโครงการ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาการโดยสารและการขนส่งสินค้า ดังนั้น เพื่อให้ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการเป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ และเกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรกำกับและติดตามผลการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด รวมทั้งมีการกำหนดแผนการบริหารความเสี่ยงในกรณีที่ผลประโยชน์ไม่เป็นไปตามประมาณการที่ตั้งไว้

๖.๑.๔ เพื่อประโยชน์ในการใช้ทางคู่อย่างเต็มประสิทธิภาพและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าระบบราง จากพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน สาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุดก่อนขนส่งไปต่างประเทศ จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำแผนการเดินทางในเส้นทางหนองคาย - นครราชสีมา - สระบุรี - ฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด ให้มีประสิทธิภาพและเพียงพอต่อความต้องการ พร้อมทั้งจัดทำแผนงานด้านการจัดการจราจรและล้อเลื่อนและด้านบุคลากรให้สอดคล้องกับแผนการเดินทางดังกล่าว รวมถึงกำหนดรูปแบบและแนวทางการบริหารจัดการย่านสถานีของเก็บตู้สินค้าให้เหมาะสม เพื่อเตรียมพร้อมในการเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ นอกจากนี้ ควรมีแนวทางในการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการรายอื่น ๆ สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการขนส่งทางรางได้ด้วย (Open Access) เพื่อเพิ่มทางเลือกให้แก่ประชาชนและเป็นการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของประเทศในภาพรวมอย่างคุ้มค่า

๖.๑.๕ สำหรับพื้นที่โครงการที่มีผู้ที่อาศัยหรือใช้ประโยชน์ในเขตที่ดินรถไฟที่มีสถานะบุกรุกเขตที่ดินเขตรถไฟจำนวนมาก เช่น พื้นที่ตำบลศิลา จังหวัดขอนแก่น เป็นต้น การรถไฟแห่งประเทศไทยควรพิจารณาหามาตรการและแนวทางการย้ายถิ่นฐานของผู้บุกรุก รวมทั้งควรกำกับดูแลการเวนคืนที่ดินให้เป็นไปตามวงเงินและระยะเวลาที่กำหนด เพื่อป้องกันความล่าช้าในการเข้าพื้นที่ ซึ่งอาจกระทบต่อระยะเวลาและต้นทุนการก่อสร้างโครงการอย่างมีนัยสำคัญ

๖.๑.๖ กระทรวงการคลังมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

๑) กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาจัดทำแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางและบริเวณสถานีรถไฟ (Transit - Oriented Development : TOD) โดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟสำคัญต่าง ๆ เพื่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและปริมาณการใช้บริการระบบขนส่งทางรางที่เพิ่มขึ้น

๒) สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ ซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้างและจัดหาระบบอาณัติสัญญาณ มีกำหนดการเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการเบิกจ่ายงบลงทุนอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำและมีความล่าช้าในการดำเนินโครงการเทียบจากแผนงานมาโดยตลอด โดยมีการเบิกจ่ายเงินไปแล้วร้อยละ ๕๔.๓๘ ของวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูล ณ วันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕) ดังนั้น เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมกำกับดำเนินการดำเนินโครงการอย่างใกล้ชิดและเร่งรัดการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ก่อสร้างและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณให้เป็นไปตามแผนงาน เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามกำหนดเวลา และสอดคล้องกับแผนการลงทุนก่อสร้างรถไฟทางคู่ของประเทศ

๓) ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่อยู่ระหว่างดำเนินการจำนวนมาก ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ จำนวน ๓ สายทาง โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ จำนวน ๒ สายทาง โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางสายสีแดง ดังนั้น จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเตรียมความพร้อมและวางแผนบริหารจัดการการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ตามกรอบระยะเวลาและเป้าหมายที่กำหนด นอกจากนี้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสร้างการรับรู้และประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการต่อสาธารณะ เพื่อลดข้อร้องเรียนระหว่างดำเนินโครงการ รวมทั้งเร่งชี้แจงและแก้ไขปัญหาเพื่อไม่ให้เกิดการดำเนินโครงการต้องหยุดชะงัก

๖.๒ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีหนังสือ ส่วนที่สุดที่ นร ๑๑๐๖/๓๙๑๕ ลงวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ถึงกระทรวงคมนาคม โดยแจ้งว่าได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอให้สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๕ โดยสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้วมีมติ ดังนี้

๖.๒.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย กรอบวงเงินลงทุนรวม ๒๙,๗๔๘ ล้านบาท พร้อมทั้งเห็นชอบในหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อพัฒนาเส้นทางรถไฟภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เป็นทางคู่ตลอดเส้นทาง ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นประตูการค้าหลักของประเทศ รวมทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในภูมิภาคตามแนวเส้นทางสายใหม่ใหม่ (OBOR) โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เร่งปฏิบัติตามขั้นตอนของระเบียบ ประกาศ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน การจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้เร็วกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ (ภายในปี ๒๕๖๙) และพิจารณาปรับลดการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการจัดเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับการติดตั้งระบบควบคุมทางไกล (LACC) ของโครงการที่สถานีอุดรธานี เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการดังกล่าวแล้วที่สถานีขอนแก่นภายใต้โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น

๖.๒.๒ เห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณากำหนดเงื่อนไขเพื่อให้การลงทุนโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะสามารถลงนามผูกพันสัญญาก่อสร้างโครงการได้ภายหลังจากที่กระทรวงคมนาคมได้มีความชัดเจนในประเด็น ดังนี้ (๑) แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรางจากโครงการรถไฟภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในช่วง ๑๐ ปีข้างหน้า อาทิ แผนการดำเนินการพัฒนาท่าเรือขนส่งสินค้าทางราง - ลาว แห่งใหม่ การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง (Transshipment Yard) และการพัฒนาสถานีเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศ และ (๒) การเตรียมความพร้อมของกฎหมาย ระเบียบ ประกาศและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุน และการอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างประเทศ

๖.๒.๓ เห็นควรมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการ เพื่อให้โครงการดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

๑) พิจารณาทบทวนความเหมาะสมของการก่อสร้าง/ปรับปรุงสถานีรถไฟขนาดเล็กที่คาดว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารต่ำกว่า ๓๐ คนต่อวัน ในปี ๒๕๕๔ ได้แก่ สถานีหนองขอนกว้าง สถานีนาพู่ สถานีนาทา สถานีสำราญ เพื่อลดภาระค่าลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษา รวมถึงค่าใช้จ่ายบุคลากรของการรถไฟแห่งประเทศไทยในระยะยาว

๒) พิจารณาทบทวนความเหมาะสมของการก่อสร้าง/ปรับปรุงย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) หนองตะไค้ CY โนนสะอาด ท่าเรือบกและจุดพักรถบรรทุกที่อยู่ภายในบริเวณพื้นที่เดียวกันของโครงการให้มีขนาดลงทุนที่เหมาะสมตามความจำเป็นและสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน พร้อมทั้งจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ CY ให้เกิดความชัดเจนและสามารถปฏิบัติได้ อย่างเป็นรูปธรรมทันทีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาของโครงการแล้วเสร็จ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถนำรายได้จากการดำเนินการดังกล่าวไปสนับสนุนภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของโครงการ

๓) ประสานกับกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนนเสมอระดับให้แก่ประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะจุดตัดบริเวณแยกบ้านจั่น จังหวัดอุดรธานี

๔) จัดทำบันทึกข้อตกลงร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนในพื้นที่ให้มีส่วนร่วมในการเฝ้าระวังและป้องกันการเกิดปัญหาการลักขโมยเครื่องสูบน้ำที่ติดไว้บริเวณทางลอดทางรถไฟ เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่ท่วมในพื้นที่บริเวณทางลอดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๕) ประสานสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ เพื่อพิจารณาตรวจสอบว่าการดำเนินโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อภารกิจของทางน้ำธรรมชาติ เพื่อป้องกันการเกิดอุทกภัยในพื้นที่บริเวณดังกล่าวในระยะยาวต่อไป พร้อมทั้งเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ อย่างเคร่งครัด

๖.๓ สำนักงบประมาณ

สำนักงบประมาณ มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๓๐๘/๖๐๘๔ ลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๖ ถึงกระทรวงคมนาคม โดยแจ้งความเห็น ว่า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เป็นโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และเป็นหนึ่งในโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ โดยโครงการดังกล่าวจะเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ที่เปิดให้บริการแล้วในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งจะทำให้โครงข่ายรถไฟทางคู่ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ยิ่งขึ้น จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ดังนี้

๖.๓.๑ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ในกรอบวงเงิน ๒๙,๓๔๘ ล้านบาท (สองหมื่นเก้าพันเจ็ดร้อยสี่สิบแปดล้านบาทถ้วน) (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - พ.ศ. ๒๕๗๐) โดยดำเนินการ

ประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e - bidding) ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๖.๓.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ โดยมีแหล่งเงินในการดำเนินการ ดังนี้

๑) สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี วงเงินรวม ๓๘๕ ล้านบาท เพื่อเป็นค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ จำนวน ๓๖๙ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน จำนวน ๙ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา จำนวน ๗ ล้านบาท

๒) ให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ต่อจากกระทรวงการคลัง และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามเหมาะสม วงเงินรวม ๒๙,๓๖๓ ล้านบาท เพื่อเป็นค่าก่อสร้าง จำนวน ๒๘,๗๕๙ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน ๖๐๔ ล้านบาท และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับชำระคืนต้นเงินกู้ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ และค่าใช้จ่ายในการกู้เงินให้การรถไฟแห่งประเทศไทย

๓) อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอหนองบัวลำภู อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย พ.ศ.

๖.๓.๓ สำนักงบประมาณมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

๑) โครงการดังกล่าวยังมิได้รับการบรรจุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ดังนั้น หากมีความจำเป็นต้องกู้เงินสำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอบรรจุแผนการกู้เงินไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ตามนัยพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ และระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๖๑ พร้อมทั้งนำเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจให้ความเห็นชอบการจัดทำบลงทุนเพิ่มเติมระหว่างปี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ตามนัยพระราชบัญญัติสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๐ ด้วย

๒) การรถไฟแห่งประเทศไทยควรปรับปรุงแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินให้เป็นปัจจุบัน รวมถึงปรับปรุงแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ และประมาณการรายจ่ายตามนัยมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๓) เนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เป็นโครงการขนาดใหญ่ มีมูลค่าการลงทุนสูง และมีระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ยาวนาน ส่งผลกระทบกับประชาชนจำนวนมาก จึงเห็นสมควรที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ของภาคประชาชนอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕ - ๗

๗. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

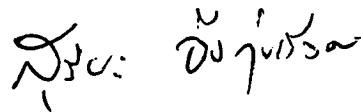
๗.๑ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ในวงเงิน ๒๙,๗๔๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e - bidding) ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือที่ประกาศใช้ ล่าสุด และเพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย มีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษา ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

๗.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ รายละเอียดตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินที่เสนอมา ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๙ มาตรา ๓๙ (๔) และให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับชำระคืนต้นเงินกู้ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ และค่าใช้จ่ายในการกู้เงินให้การรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย เพื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รายงานเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป

๗.๓ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย โดยให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๓๐๓

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์: ibp@drt.go.th