

หนังสือมอบหมายให้ รฟท.
เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ

สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

สำนักงานรัฐมนตรี
กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม

เลขที่รับ ๑๕๖๑

วันที่ ๒๖ ส.ค. ๖๐

เวลา ๑๕.๓๔

เลขรับ ๑๕๑๑๖

วันที่ ๒๖ ส.ค. ๖๐

เวลา ๑๔.๔๗

๒๕๖๐

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

ที่ คค ๐๘๐๖.๒๙ ๒๕๕๗ วันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๐ โทร ๐๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๓๐

เรื่อง โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก

(๑) เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

รชค. ๔๕๖๖
วันที่ ๒๕๗.๑.๑๐
เวลา ๑๒.๐๐

รชค. ๕๗๗๒
วันที่ ๒๓ ส.ค. ๖๐
เวลา ๑๐:๐๖

รชค. ๓๕๕๐
วันที่ ๒๒ ส.ค. ๖๐
เวลา ๑๒.๑๒ น.

หมายเลขเอกสาร (ขอ.สนข.)
๕๕๑
วันที่ ๓๑ ส.ค. ๒๕๖๐
เวลา ๑๕.๓๕

๑. เรื่องเดิม

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
ศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก โดย สนข.
ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการและส่งผลการศึกษาและการออกแบบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
แล้วเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๕๘ (เอกสารแนบ ๑)

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ๒
วันที่ ๑๘๔๗
วันที่ ๓๑ ส.ค. ๒๕๖๐
เวลา ๑๕.๐๗ น.

ข้อเท็จจริง

สนข. ขอรายงานผลการศึกษาและสถานะโครงการฯ ให้ คค. ทราบ ดังนี้

รชค. พิชิต เลขรับ ๒๐๒๓
วันที่ ๒๔ ส.ค. ๖๐ เวลา ๑.๔๒

๒.๑ รูปแบบโครงการฯ

โครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เป็นการศึกษาความเหมาะสม
การพัฒนาทางคู่ขนาดทางมาตรฐานกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร ความเร็วสูงสุด ๓๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ระยะทางรวมประมาณ ๖๗๓ กิโลเมตร ประกอบด้วย โครงสร้างยกระดับ ๓๘๖ กิโลเมตร โครงสร้างทางระดับดิน
๒๕๖ กิโลเมตร และอุโมงค์ ๓๑ กิโลเมตร โดยมีสถานีจอดทั้งสิ้น ๑๒ สถานี ได้แก่ สถานีบางซื่อ ดอนเมือง
อยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก สุโขทัย ศรีสะเกษ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ การพัฒนา
จะแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ โดยระยะแรกจะเป็นการพัฒนาในเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง ๓๘๐ กิโลเมตร
ส่วนระยะที่สองจะเป็นการพัฒนาในเส้นทาง พิษณุโลก-เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๙๓ กิโลเมตร

๒.๒ ผลการวิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสาร

จากการวิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสาร ซึ่งได้ดำเนินการบนสมมติฐานการคาดการณ์
จำนวนประชากรและมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทย โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ และแบบจำลองการจราจรและขนส่งของ สนข. โดยใช้อัตราค่าโดยสารเท่ากับ ๘๐ + ๑.๘
บาทต่อกิโลเมตร มีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

เส้นทาง	ปริมาณผู้โดยสาร (คน-เที่ยว/วัน)					
	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๙	ปี ๒๕๘๙	ปี ๒๕๙๙
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	๑๐,๙๐๐	๒๙,๗๐๐	๔๓,๙๐๐	๕๕,๖๐๐	๖๒,๕๐๐	๖๙,๑๐๐
กรุงเทพฯ-พิษณุโลก	๑๐,๙๐๐	๒๙,๗๐๐	๓๑,๗๐๐	๔๐,๓๐๐	๔๕,๖๐๐	๕๐,๕๐๐

ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาปริมาณผู้โดยสารรายสถานี สำหรับการพัฒนาโครงการระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก จะพบว่ามีสัดส่วนผู้โดยสารแต่ละสถานี รายละเอียดดังนี้

ช่วงทาง	ปริมาณผู้โดยสารรายสถานี(คน-เที่ยว/วัน)	
	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๙๙
บางซื่อ-ดอนเมือง	๔,๖๔๑	๔๐,๑๕๓
ดอนเมือง-อยุธยา	๙,๓๔๓	๔๗,๐๗๑
อยุธยา-ลพบุรี	๙,๑๓๓	๔๔,๘๒๙
ลพบุรี-นครสวรรค์	๒๘,๑๓๔	๔๓,๒๖๑
นครสวรรค์-พิจิตร	๓,๖๑๒	๓๐,๓๗๑
พิจิตร-พิษณุโลก	๙,๔๑๓	๒๕,๘๗๒

๒.๓ การประมาณมูลค่าโครงการ

การประมาณการมูลค่าก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก มีรายละเอียดค่าใช้จ่ายในส่วนงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

รายการ	มูลค่าก่อสร้างโครงการฯ (ล้านบาท)
๑. ค่าเวนคืนและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง	๒,๘๖๕
๒. งานโยธา	๑๒๕,๒๗๘
๓. อุโมงค์ และโรงซ่อมบำรุง (ส่วนงานโยธา)	๔,๙๑๔
๔. งานวางราง	๒๕,๗๖๓
๕. งานระบบ (ระบบรถไฟ)	๓๘,๐๐๙
๖. อุโมงค์ และโรงซ่อมบำรุง (ส่วนงานระบบ)	๒,๑๘๔
๗. ขบวนรถ	๑๗,๔๘๒
๘. ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด	๑๓,๒๐๐
๙. ค่าที่ปรึกษาควบคุมงาน	๓,๕๐๐
รวมทั้งหมด	๒๓๓,๑๙๕

๒.๔ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์

จากการศึกษา พบว่า อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก เท่ากับร้อยละ ๑๓.๓๙ และช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เท่ากับ ร้อยละ ๑๒.๓๒ สำหรับอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) เมื่อพิจารณาเฉพาะเงินลงทุนขบวนรถ โดยไม่นำเงินลงทุนในส่วนของการจัดหาที่ดิน งานโยธา และงานระบบ มาพิจารณา มีค่า FIRR เท่ากับร้อยละ ๕.๐๒

๒.๕ การจัดทำ ...

๒.๕ การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้มีหนังสือ ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๕/ว ๙๙๕๘ ลงวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๐ แจ้ง สนข. ว่า กก.วล. ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ และมีมติรับรองในที่ประชุมแล้ว (เอกสารแนบ ๒)

๒.๖ สถานะการดำเนินโครงการฯ

กระทรวงคมนาคมของไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure Transport and Tourism, MLIT) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนากระบวนกรระหว่างไทย-ญี่ปุ่น (Memorandum of Cooperation, MOC) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น เพื่อพัฒนารถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และได้ลงนามใน MOC ฉบับที่ ๒ และ ๓ เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ และ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ ตามลำดับ เพื่อให้การดำเนินการความร่วมมือด้านระบบรางเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น โดยกรอบแผนการดำเนินงานแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ ดังนี้

ระยะ	ระยะเวลาดำเนินการ	รายละเอียด	สถานะ	
ระยะ ๑	ช่วง ๐	● ธันวาคม ๒๕๕๘	● เริ่มการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ	ดำเนินการแล้ว
	ช่วง ๑	● มกราคม-กรกฎาคม ๒๕๕๙	● Preliminary Recommendation	ดำเนินการแล้ว
	ช่วง ๒		● Consensus Building	-
		- กรกฎาคม ๒๕๕๙	- ฝ่ายญี่ปุ่นนำส่งรายงานฉบับกลาง (Interim Report)	ดำเนินการแล้ว
		- มกราคม-สิงหาคม ๒๕๖๐	- การวิเคราะห์มูลค่าโครงการ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
		- สิงหาคม ๒๕๖๐	- เสนอรายงานศึกษาความเหมาะสมฉบับสุดท้าย	-
		- กันยายน ๒๕๖๐	- เสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการฯ	-
ระยะ ๒	● ตุลาคม ๒๕๖๐ - มกราคม ๒๕๖๑ :	● Business Scheme , Scope of Project and Detail Design	-	
	● กุมภาพันธ์ - พฤษภาคม ๒๕๖๑	● ประกวดราคา/หาผู้รับเหมา	-	
	● มิถุนายน ๒๕๖๑ - มิถุนายน ๒๕๖๔	● เริ่มการก่อสร้างโครงการ	-	
	● กรกฎาคม ๒๕๖๔	● เปิดดำเนินการ ระยะแรกเส้นทาง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก	-	

๓. เรื่องที่เสนอ ...

๒) เรียน รปค. (คพ.)

สนช. ได้เสนอเรื่องรายงานโครงการศึกษาและ ออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ (กรุงเทพฯ - พิษณุโลก) ซึ่ง สนช. ได้ว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษา ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบ และส่งผลการศึกษา ให้ รฟท. แล้วเมื่อเดือน ม.ค. ๒๕๖๐ สรุปได้ ดังนี้

๑) โครงการมีระยะทางทั้งสิ้น ๓๘๐ กม. วงเงิน ๒๓๓,๑๙๕ ล้านบาท ประกอบด้วย ๗ สถานี ได้แก่ สถานี บางซื่อ ดอนเมือง อยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ พิษณุโลก และ พิษณุโลก โดยจะมีศูนย์ซ่อมบำรุงที่จังหวัดเชียงใหม่ และมีหน่วยซ่อมบำรุงตลอดแนวเส้นทาง

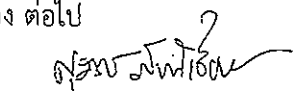
๒) คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร ณ ปี ๒๕๖๗ ที่ ๑๐,๙๐๐ คน-เที่ยว/วัน และ ๕๐,๐๐๐ คน-เที่ยว/วัน (ตลอดทั้งเส้น ๖๙,๑๐๐) ในปี ๒๕๙๙ อัตราค่าโดยสารเท่ากับ ๘๐+๑.๘๐ บาทต่อ กม. รถไฟความเร็วสูงสุด ๓๐๐ กม./ชั่วโมง

๓) อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ EIRR กทม.- พิษณุโลก เท่ากับร้อยละ ๑๓.๓๙ และ กทม.- เชียงใหม่ เท่ากับร้อยละ ๑๒.๓๒ อัตราผลตอบแทนทางการเงิน FIRR เท่ากับร้อยละ ๕.๐๒ (เมื่อพิจารณาเฉพาะเงินลงทุนระบบ ไฟฟ้าและขบวนรถ)


๔. กก.วล. ได้มีมติเห็นชอบรายงาน EIA แล้ว เมื่อวันที่ ๖ ก.ค. ๒๕๖๐

๕. ปัจจุบันอยู่ระหว่างการวิเคราะห์มูลค่าโครงการ ของฝ่ายญี่ปุ่น ซึ่งดำเนินการตามบันทึกความร่วมมือการพัฒนา ระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น โดยฝ่ายญี่ปุ่นจะนำเสนอ รายงานศึกษาความเหมาะสม ฉบับสุดท้ายภายในเดือน ส.ค. ๒๕๖๐ และนำเสนอ ครม. พิจารณาในเดือน ก.ย. ๒๕๖๐ ทั้งนี้ ในขั้นตอนต่อไป คือการจัดทำตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (แบบ สผ. ๑) จากหน่วยงาน เจ้าของโครงการ เพื่อประกอบไว้ในเล่มรายงาน EIA ฉบับสมบูรณ์ ตามข้อกำหนดของ สผ. จึงเห็นสมควรมอบหมายให้ รฟท. เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการที่ลงนามในแบบ สผ.๑ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณานำเสนอ ปกค. เพื่อนำเรียน รวด. ผ่าน รชค. เพื่อโปรดทราบ ก่อน รปค.(คพ.) มีบัญชา ให้ รฟท. เป็นเจ้าของโครงการและพิจารณาดำเนินการ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง ต่อไป


(นายสุกกร กัททวีชัย)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
รักษาราชการแทนผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน
๒๒ ส.ค. ๖๐


๑๖) อุบลพหลมิตร
เรื่อแล้วที่ปรึกษาฯ ให้เรื่อ
ดำเนินการต่อไป

นร
๑๖๖๖

๑๗) เรียน ผอ.สรร.
ทราบ/ดำเนินการต่อไป


(นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ)
ผอ.สนช.
๓๑ ส.ค. ๒๕๖๐

๑๘) เรียน ผอ.สรร.
เดิมทีได้ติดต่อจาก ก.ค.ค. ส.ธ. เพื่อเสนอ สนช.
เดิมทีดำเนินการต่อไป
๓๑ ส.ค. ๖๐

(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)
ผอ.สรร.
๓๑ ส.ค. ๒๕๖๐


(นายชัยธรรม พรหมศร)
รอง ผอ.สนช.
๓๑ ส.ค. ๒๕๖๐

๑๙) เรียน ผอ.สรร.
เดิมทีดำเนินการต่อไป
๓๑ ส.ค. ๖๐
(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)
ผอ.สรร.
- ๑ ก.ย. ๒๕๖๐

๓. เรื่องที่เสนอ

เนื่องจาก สนช. ได้ดำเนินงานโครงการศึกษาและออกแบบแรงดันไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก แล้วเสร็จ และ กก.วล. มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เรียบร้อยแล้ว โดยขั้นตอนต่อไป คือ การจัดทำตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (แบบ สผ.๑) จากหน่วยงานเจ้าของโครงการ เพื่อประกอบไว้ในเล่มรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์ของโครงการฯ ตามข้อกำหนดของ สผ. ดังนั้น เมื่อพิจารณาแล้ว จึงเห็นสมควรมอบหมายให้ รฟท. เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการที่ลงนามในแบบ สผ.๑ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณา หากเห็นชอบ ขอให้โปรดมอบหมายให้ รฟท. เป็นเจ้าของโครงการและพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

(นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ)

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๑) เรียบ ผวก.รฟท. - ๖๖ คิว
- เพื่อเป็นหัวข้อโครงการและ
พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒) เรียบ ผกค.
- เพื่อโปรดพิจารณาเป็น
นำรชด. เพื่อโปรดทราบ และพิจารณาใน
ความเห็นชอบมอบรฟท. เป็นเจ้าของโครงการ
ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

(นายธีระพล ตาวรสกุลเจริญ)

๓) เรียบ สปค.(คพ.) ๖๕ สด. ๖๐
- ทราบ.

๔) เรียบ ผกค.
- เพื่อโปรดทราบ และพิจารณาใน
ความเห็นชอบมอบรฟท. เป็นเจ้าของโครงการ
ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

(นายอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ)
รชค. ๖๕ สด. ๖๐

๕) เรียบ ผกค. ขาน รชค.
เพื่อโปรดทราบ และ
พิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๖) เรียบ ผกค.
- ทราบ.

(นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี)

(นายอารักษ์ ไพรัตน์)

(นายพิชิต อัคราทิตย์)

๗) เรียบ ผกค.
- ทราบ.

๘) เรียบ ผกค.
- ทราบ.

๙) เรียบ ผกค.
- ทราบ.

๑๐) เรียบ ผกค.
- ทราบ.

๑๑) เรียบ ผกค.
- ทราบ.

๑๒) เรียบ ผกค.
- ทราบ.

๑๓) เรียบ ผกค.
- ทราบ.

๑๔) เรียบ ผกค.
- ทราบ.

๑๕) เรียบ ผกค.
- ทราบ.