Mae Fah Luang University

Archives - clipping

The Center for Learning Resources and Educational Media

Title :	ตำนานรถไฟเชียงราย (1)
Author :	
Subject Heading 1 :	
Subject Heading 2 :	
Source :	เชียงรุ้ง หน้า 2
Date :	ปักษ์แรกประจำวันที่ 1-15 มิถุนายน 2556

EDITORIAL

ตำนานรถไฟเชียงราย

ยุคกษัตริย์

พ.ศ.2430 เมื่อ 126 ปีมาแล้ว **พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว** รัชกาลที่ 5 "พระปิยมหาราช" ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ เซอร์แอนดรูว์ คลาก และบริษัท ปันชาร์ด แมกทักการ์ด โลเธอร์ ดำเนินการสำรวจสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่ โดยให้มีทางแยกตั้งแต่เมืองสระบุรีถึงเมืองนครราชสีมาสายหนึ่ง จากเมืองอุตรดิตถ์ไปยังตำบลท่าเดื่อริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเมืองเชียงใหม่ไปยังเชียงราย-เชียงแสนหลวง อีกสายหนึ่ง อันแสดงถึงสายพระเนตรอันยาวไกลของพระองค์ที่จะทรงสร้างสัมพันธ์ฉันท์มิตรและค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้าน

ยุคเผด็จการทหาร

พ.ศ.2503 **จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์** นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น ได้สั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย สานต่อพระราช

จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์

พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์

ดำริรัชกาลที่ 5 โดยให้ดำเนินการสำรวจสร้าง

เป็นไปได้อย่างละเอียดตามที่ "สภาพัฒน์" ให้

การศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม (Feasibility Study Update) ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟเด่นชัย-เชียงราย อีกครั้งหนึ่ง

ผลการศึกษาทบทวนออกมาว่า ถ้าสร้างจากเด่นชัยถึงเชียงราย ระยะทาง 246 กิโลเมตร ใช้เงิน 14,140 ล้านบาท เด่นชัยถึงเชียงแสน ระยะทาง 304 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 15,670 ล้านบาท จากเด่นชัยถึงแม่สาย ระยะทาง 306 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 15,720 ล้านบาท ผลตอบแทนจากการลงทุนเพิ่มขึ้นเป็น 5.5% ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและสังคม 10.1% ขณะเดียวกันก็สอดคล้องกับนโยบายของการรถไฟยูนนานประเทศจีน ที่กำหนดแนวทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศไทยไว้ 3

paper ที่คณะรัฐมนตรี
ยงใจยุทธ ใช้อ้างอิงใน
ดำเนินการก่อสร้างทาง
ในการประชุมคณะรัฐม
จังหวัดเชียงราย เมื่อ

ภาคเอกชนร

ก่อนหน้านี้ใ
จังหวัดเชียงรายเห็น
การสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ
จังหวัดเชียงราย และเ
2 ประการ จะเป็นหัว
พัฒนา คือ**การศึกษา**
ส่ง โดยเห็นว่า "มหาวิ
ในจังหวัดเชียงราย เ
รายมีเพียงวิทยาลัย

EDITORIAL

ตำนานรถไฟเชียงราย

ยุคกษัตริย์

พ.ศ.2430 เมื่อ 126 ปีมาแล้ว **พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว** รัชกาลที่ 5 "พระปิยมหาราช" ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ เซอร์แอนดรูว์ คลาก และบริษัท ปันชาร์ด แมกทักการ์ด โลเธอร์ ดำเนินการสำรวจสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่ โดยให้มีทางแยกตั้งแต่เมืองสระบุรีถึงเมืองนครราชสีมาสายหนึ่ง จากเมืองอุตรดิตถ์ไปยังตำบลท่าเดื่อริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเมืองเชียงใหม่ไปยังเชียงราย-เชียงแสนหลวง อีกสายหนึ่ง อันแสดงถึงสายพระเนตรอันยาวไกลของพระองค์ที่จะทรงสร้างสัมพันธ์ฉันท์มิตรและค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้าน

ยุคเผด็จการทหาร

พ.ศ.2503 **จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์** นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น ได้สั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย สานต่อพระราชดำริรัชกาลที่ 5 โดยให้ดำเนินการสำรวจสร้างทางรถไฟสายเหนือต่อจาก อ.เด่นชัย จ.แพร่

จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์

พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์

เป็นไปได้อย่างละเอียดตามที่ "สภาพัฒน์" ให้ความเห็นไว้ บริษัทจึงได้ทำการศึกษาอย่างการศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม (Feasibility Study Update) ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟเด่นชัย-เชียงราย อีกครั้งหนึ่ง

ผลการศึกษาทบทวนออกมาว่า ถ้าสร้างจากเด่นชัยถึงเชียงราย ระยะทาง 246 กิโลเมตร ใช้เงิน 14,140 ล้านบาท เด่นชัยถึงเชียงแสน ระยะทาง 304 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 15,670 ล้านบาท จากเด่นชัยถึงแม่สาย ระยะทาง 306 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 15,720 ล้านบาท ผลตอบแทนจากการลงทุนเพิ่มขึ้นเป็น 5.5% ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและสังคม 10.1% ขณะเดียวกันก็สอดคล้องกับนโยบายของการรถไฟยูนนานประเทศจีน ที่กำหนดแนวทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศไทยไว้ 3 paper ที่คณะรัฐมนตรีรัฐบาล พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ ใช้อ้างอิงในการอนุมัติหลักการให้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟเด่นชัย-เชียงราย ในการประชุมคณะรัฐมนตรีสัญจรที่ศาลากลางจังหวัดเชียงราย เมื่อ 29 กรกฎาคม 2540

ภาคเอกชนรณรงค์ผลักดัน

ก่อนหน้านี้ในปี 2537 หอการค้าจังหวัดเชียงรายเห็นความสำคัญของโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจที่จะช่วยเร่งรัดพัฒนาจังหวัดเชียงราย และเห็นว่าโครงสร้างพื้นฐาน 2 ประการ จะเป็นหัวใจในการขับเคลื่อนการพัฒนา คือ**การศึกษาและการคมนาคมขนส่ง** โดยเห็นว่า "มหาวิทยาลัย" จะต้องเกิดขึ้นในจังหวัดเชียงราย เนื่องจากขณะนั้นเชียงรายมีเพียงวิทยาลัยครูที่เป็นสถาบันการศึก-

จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์

พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์

ดำริรัชกาลที่ 5 โดยให้ดำเนินการสำรวจสร้างทางรถไฟสายเหนือต่อจาก อ.เด่นชัย จ.แพร่ มายังเชียงราย-เชียงแสน ให้แล้วเสร็จตามพระราชดำริ ซึ่งขณะนั้นทางรถไฟสายเหนือมาสิ้นสุดที่เชียงใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ.2469 แล้ว จอมพลสฤษดิ์ถึงแก่อสัญกรรมขณะดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีในปี 2506 จอมพลถนอม กิตติขจร สืบทอดอำนาจ ต่อมาก็ได้ให้กระทรวงคมนาคมศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) ในการก่อสร้างทางรถไฟไปจังหวัดเชียงราย การสำรวจเบื้องต้น ช่วงแรกในปี 2509 ได้ผลสรุปออกมาในปี 2513 ว่าเส้นทางแยกจาก อ.เด่นชัย มาตัวจังหวัดแพร่-อ.สอง-อ.งาว-อ.พะเยา-จ.เชียงราย ระยะทาง 250 กิโลเมตร เหมาะสมที่สุด ประมาณค่าก่อสร้าง 1,036 ล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้าง 6 ปี แต่ "สภาพัฒน์" ไม่ให้ความเห็นชอบ อ้างว่าต้องใช้เงินลงทุนสูง ต้องศึกษาผลได้ผลเสียทางเศรษฐกิจอย่างละเอียดเสียก่อน ทำให้โครงการหยุดชะงักไปเป็นครั้งแรก

ยุคประชาธิปไตยครึ่งใบ

พ.ศ.2526 ในสมัยรัฐบาล พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ บริษัทสัญชาติอังกฤษสนใจที่จะมาลงทุนก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ โดยวิธี Turnkey (สร้างให้ก่อนผ่อนชำระภายหลัง) การรถไฟฯ ก็ได้ให้บริษัทศึกษาความเป็นไปได้อย่างละเอียดตามที่ "สภาพัฒน์" ให้ความเห็นไว้ บริษัทจึงได้ทำการศึกษาอย่างละเอียด คราวนี้สามารถกำหนดจุดที่ตั้งสถานีได้ 17 สถานี รวมระยะทาง 245.7 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 4,986.8 ล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้าง 5 ปี 6 เดือน แต่ผลการศึกษาของบริษัท Freeman Fox & Partners วิศวกรที่ปรึกษาและบริษัท Halcrow Fox & Associaters ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจการขนส่ง สรุปได้ว่า "ไม่คุ้มการลงทุน" ผลตอบแทนการลงทุนเพียง 1.4% สูงสุดเพียง 2% เท่านั้น โครงการนี้จึงสะดุดหยุดลงอีกเป็นครั้งที่สอง

ยุคประชาธิปไตยเบ่งบาน

พ.ศ.2537 ในสมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย ความคิดที่จะเปิดประเทศค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้านกำลังเฟื่องฟู โดยเฉพาะแนวคิดด้าน "เหลี่ยมเศรษฐกิจ" ต่างๆ ทั้งทางใต้-ทางเหนือ และทางตะวันออก "โครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ" จึงเป็นที่มาของการรื้อฟื้นโครงการก่อสร้างทางรถไฟเด่นชัย-เชียงราย ขึ้นมาปัดฝุ่นอีกครั้ง โดยคราวนี้รัฐบาลให้ทำการศึกษาต่อไปยังเชียงแสนหรือแม่สายด้วย เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศจีนตอนใต้ในอนาคต

การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างบริษัทให้ทำการศึกษาทบทวนอีกครั้งหนึ่ง

ผลการศึกษาทบทวนออกมาว่า ถ้าสร้างจากเด่นชัยถึงเชียงราย ระยะทาง 246 กิโลเมตร ใช้เงิน 14,140 ล้านบาท เด่นชัยถึงเชียงแสน ระยะทาง 304 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 15,670 ล้านบาท จากเด่นชัยถึงแม่สาย ระยะทาง 306 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 15,720 ล้านบาท ผลตอบแทนจากการลงทุนเพิ่มขึ้นเป็น 5.5% ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและสังคม 10.1% ขณะเดียวกันก็สอดคล้องกับนโยบายของการรถไฟยูนนานประเทศจีน ที่กำหนดแนวทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศไทยไว้ 3 แนวทาง ในปี 2536 คือ

- จากตาลี่-เชียงหยุน-เชียงรุ้ง-หลวงน้ำทา-เชียงราย-เชียงใหม่
- จากตาลี่-เชียงหยุน-ตาเลา-เชียงตุง-แม่สาย-เชียงราย-เชียงใหม่
- จากตาลี่-เชียงหยุน-หลวงน้ำทา-หลวงพระบาง-เวียงจันทน์-หนองคาย

ต่อมาในปี 2539 การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการสำรวจออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ค่าก่อสร้างและเวนคืนที่ดินเพิ่มขึ้นเป็น 21,106 ล้านบาท แต่ก็เป็นจังหวัดเชียงราย เมื่อ 29 กรกฎาคม 2540

ภาคเอกชนรณรงค์ผลักดัน

ก่อนหน้านี้ในปี 2537 หอการค้าจังหวัดเชียงรายเห็นความสำคัญของโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจที่จะช่วยเร่งรัดพัฒนาจังหวัดเชียงราย และเห็นว่าโครงสร้างพื้นฐาน 2 ประการ จะเป็นหัวใจในการขับเคลื่อนการพัฒนา คือ**การศึกษาและการคมนาคมขนส่ง** โดยเห็นว่า "มหาวิทยาลัย" จะต้องเกิดขึ้นในจังหวัดเชียงราย เนื่องจากขณะนั้นเชียงรายมีเพียงวิทยาลัยครูที่เป็นสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาเพียงแห่งเดียว ขณะเดียวกัน ทบวงมหาวิทยาลัยก็มีนโยบายที่จะเปิดมหาวิทยาลัยใหม่ 5 แห่งขึ้นในส่วนภูมิภาค หอการค้าจังหวัดเชียงราย โดย**นายสัตวแพทย์ถนอมศักดิ์ เสรีวิชยสวัสดิ์** จึงได้จัดตั้ง**คณะกรรมการรณรงค์เพื่อมหาวิทยาลัยและรถไฟเชียงราย** หรือ **กมฟ.**ขึ้นเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2537 เพื่อรณรงค์ผลักดันให้เกิดทั้งมหาวิทยาลัยและรถไฟขึ้นในจังหวัด จากนั้นมา คณะกรรมการชุดนี้ก็ได้ดำเนินการร่วมกับจังหวัด ผลักดันทุกวิถีทางจนเชียงรายได้มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ในเวลาต่อมา (5