

กองกาน

242.2
1/30

ที่ นร 0206/ 3655 /

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กท 10300

19 มีนาคม 2536

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง 1. หนังสือกระทรวงคมนาคม ค่วนมาก ที่ คค 0207/531 ลงวันที่ 20 มกราคม 2536
2. หนังสือกระทรวงคมนาคม ค่วนมาก ที่ คค 0100/1001 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2536

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ค่วนมาก ที่ นร 1002/868 ลงวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2536
2. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ค่วนมาก ที่ กค 0304/5667
ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2536
3. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ค่วนมาก ที่ นร 0414/7362
ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2536
4. สำเนาหนังสือฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ
ที่ นร 0206 (รศก.)/64/พ ลงวันที่ 16 มีนาคม 2536

ตามที่ได้เสนอเรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อ
คณะรัฐมนตรีพิจารณา ความแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง และ
สำนักงบประมาณ ได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาด้วย ซึ่งคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ
ได้พิจารณาแล้ว มีความเห็น ข้อสังเกต และมติที่ประชุม ดังรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษา เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2536 ลงมติ อนุมัติตามมติคณะกรรมการ
รัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ โดยมติในข้อ 5.1 ย่อนหน้าที่ 2 ให้แก้ไขเป็นดังนี้

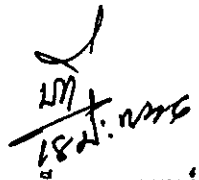
/"สำหรับ ...

2/30

"สำหรับเส้นทางสายอื่น ๆ ที่เหลือ เห็นควรให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประสานกระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ และจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางเพื่อการก่อสร้างทางคู่ โดยให้ความเห็น และข้อสังเกตของคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ในข้อ 4.2.1 และ 4.2.3 ไปดำเนินการด้วย แล้วนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณา ภายใน 6 เดือน"

จึงเรียนยืนยันมา และดำเนินการต่อไป ได้แจ้งให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณ ทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ


(นายบตี จุณधानนท์)
เลขาธิการคณะกรรมการ

กองประสานนโยบายและแผน

โทร. 2800389

โทรสาร 2801901

18 ส.ค. 2536

รอง.กม. 18 ส.ค. 2536
พร.กม. 18 ส.ค. 2536
นอ. 18 ส.ค. 2536
พร.นอ. 18 ส.ค. 2536
ทน.ศ. 18 ส.ค. 2536
ทน.จ. 18 ส.ค. 2536
จนท. 18 ส.ค. 2536
จนท.พิมพ์งาน 18 ส.ค. 2536

3/30

ที่ นร 0206/ 3656

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กท 10300

19 มีนาคม 2536

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

อ้างถึง หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนมาก ที่ กค 0304/5667 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2536

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนมาก ที่ นร 1002/868 ลงวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2536
 2. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนมาก ที่ นร 0414/7362
ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2536
 3. สำเนาหนังสือฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ
ที่ นร 0206 (รศก.)/64/พ ลงวันที่ 16 มีนาคม 2536

ตามที่ได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง โครงการก่อสร้าง
ทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ความแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ
ได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาด้วย ซึ่งคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณาแล้ว มี
ความเห็น ข้อยกเว้น และมติที่ประชุม ดังรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษา เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2536 ลงมติ อนุมัติตามมติคณะกรรมการ
รัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ โดยมติในข้อ 5.1 ย่อหน้าที่ 2 ให้แก้ไขเป็นดังนี้

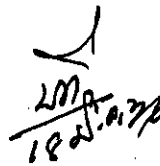
/"สำหรับ ...

4/30

"สำหรับเส้นทางสายอื่น ๆ ที่เหลือ เห็นควรให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประสานกระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ และจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางเพื่อการก่อสร้างทางคู่ โดยได้รับความเห็น และข้อสังเกตของคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ในข้อ 4.2.1 และ 4.2.3 ไปดำเนินการด้วย แล้วนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณา ภายใน 6 เดือน"

จึงเรียนยืนยัน และดำเนินการต่อไป

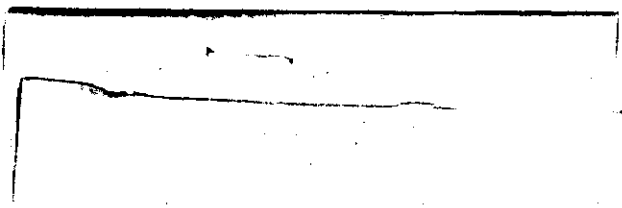
ขอแสดงความนับถือ


(นายบ๊วย จิตนันท์)
เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

กองประสานนโยบายและแผน

โทร. 2800389

โทรสาร 2801901



18 ส.ค. 2536
รอง.สกร. 18 ส.ค. 2536
พร.สกร. 18 ส.ค. 2536
พร. 18 ส.ค. 2536
พร.พร. 18 ส.ค. 2536
พร. 18 ส.ค. 2536
พร. 18 ส.ค. 2536
พร. 18 ส.ค. 2536
พร. 18 ส.ค. 2536
พร. 18 ส.ค. 2536

5/30

ที่ นร 0206/ 3657

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กท 10300

19 มีนาคม 2536

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานประมาณ คำฉลาก ที่ นร 0414/7362 ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2536

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
คำฉลาก ที่ นร 1002/868 ลงวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2536
 2. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง คำฉลาก ที่ กค 0304/5667
ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2536
 3. สำเนาหนังสือฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ
ที่ นร 0206 (รศก.)/64/พ ลงวันที่ 16 มีนาคม 2536

ตามที่ได้เสนอความเห็นประกอบการศึกษาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง โครงการก่อสร้าง
ทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ความแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง
ได้เสนอความเห็นประกอบการศึกษาด้วย ซึ่งคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณาแล้ว มี
ความเห็น ข้อสังเกต และมติที่ประชุม ดังรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษา เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2536 ลงมติ อนุมัติตามมติคณะกรรมการ
รัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ โดยมติในข้อ 5.1 ย่อหน้าที่ 2 ให้แก้ไขเป็นดังนี้

/สำหรับ ...

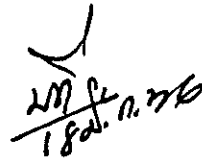
6/30

-2-

"สำหรับเส้นทางสายอื่น ๆ ที่เหลือ เห็นควรให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติประสานกระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ และจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางเพื่อการก่อสร้างทางคู่ โดยให้รับความเห็น และข้อสังเกตของ คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ในข้อ 4.2.1 และ 4.2.3 ไปดำเนินการด้วย แล้วนำเสนอ คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณา ภายใน 6 เดือน"

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ


18 ต.ค. 2536

(นายบ๊วย จุฑานนท์)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองประสานนโยบายและแผน

โทร. 2800389

โทรสาร 2801901

18 ต.ค. 2536
รอง.ถก.
พร.ถก.
นอ.
พร.นอ.
พร.ศ.
พร.จ.
พร.ท.
จ.ย.

7/30

ที่ นร 0206/3658

สำนักเลขาธิการคณะกรรมการ
ทำเนียบรัฐบาล กท 10300

19 มีนาคม 2536

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ค่วนมาก
ที่ นร 10002/868 ลงวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2536

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ค่วนมาก ที่ กค 0304/5667
ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2536
 2. สำเนาหนังสือสำนักงานประมาณ ค่วนมาก ที่ นร 0414/7362
ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2536
 3. สำเนาหนังสือฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ
ที่ นร 0206 (รศก.)/64/พ ลงวันที่ 16 มีนาคม 2536

ตามที่ได้เสนอความเห็นประกอบการศึกษาของคณะกรรมการ เรื่อง โครงการก่อสร้าง
ทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ความแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณ ได้เสนอความเห็นประกอบการศึกษาด้วย
ซึ่งคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณาแล้ว มีความเห็น ข้อสังเกต และมติที่ประชุม ดัง
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมนี้

คณะกรรมการได้ประชุมปรึกษา เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2536 ลงมติ อนุมัติตามมติคณะกรรมการ
รัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ โดยมีมติในข้อ 5.1 ย่อหน้าที่ 2 ให้แก้ไขเป็นดังนี้

/ "สำหรับ" ...

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และดำเนินการต่อไป

27/11/2021

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทรสาร 2801901

18 ส.ค. 2536

รอง.ถก. 18 ส.ค. 2536

นย.ถก. 18 ส.ค. 2536

นอ. 18 ส.ค. 2536

นร.นอ. / /

ทน. 18 ส.ค. 2536

ทน. 18 ส.ค. 2536

ทอ. 18 ส.ค. 2536

ทอ. 18 ส.ค. 2536

✓ (มก) ยม. ๒.๗๔

มติคณะรัฐมนตรี

9/30

การประชุมคณะรัฐมนตรี ครั้งที่ 11 / 2536 วันที่ 16 มีนาคม 2536
ระเบียบวาระ ทราบจร
เรื่องที่ 3
เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(กจ ๗/๓)
ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี ทมผ
เมื่อวันที่ 16 / มีนาคม / 2536
ลงมติว่า

อนุมัติตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ โดยมีมติในข้อ 5.1 ย่อหน้า
ที่ 2 ให้แก้ไขเป็นดังนี้

"สำหรับเส้นทางสายอื่น ๆ ที่เหลือ เห็นควรให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติประสานกระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ให้มีการศึกษาความเป็นไปได้
และจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางเพื่อการก่อสร้างทางคู่ โดยได้รับความเห็นและข้อสังเกตของ
คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ในข้อ 4.2.1 และ 4.2.3 ไปดำเนินการด้วย แล้วนำเสนอ
คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณาภายใน 6 เดือน"

ร.ว.
16 มี.ค. 36

วาระเพื่อ **ทราบ**เรื่องที่ ๑๖

10/30

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ โทร. 2800389

ที่ นร 0206 (รศก.) / 64/ว วันที่ 16 มีนาคม 2536

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

1. ข้อเสนอ

กระทรวงคมนาคมขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

1.1 อนุมัติการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมระยะทาง 2,744 กิโลเมตร ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง 76,826 ล้านบาท

1.2 ให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าว โดยพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายปีให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยตามแผนการดำเนินงานในข้อ 2.1.4

2. ข้อเท็จจริง

2.1 กระทรวงคมนาคมรายงานว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำโครงการก่อสร้างทางคู่และทางสาม เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณา สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

2.1.1 เส้นทางที่จะดำเนินการ

ทวงสาย	สถานี	ระยะทาง (กม.)
เหนือ	สถานีชุมทางบ้านภาชี - สถานีเชียงใหม่	662
	สถานีรังสิต - สถานีชุมทางบ้านภาชี (ทางสาม)	61
ใต้	สถานีชุมทางบางซื่อ - สถานีชุมทางหาดใหญ่	937
ตะวันออก- เฉียงเหนือ	สถานีชุมทางบ้านภาชี - ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางถนนจิระ - สถานีอุบลราชธานี	485
ตะวันออก	สถานีชุมทางถนนจิระ - สถานีหนองคาย	360
	สถานีหัวหมาก - สถานีอรัญประเทศ	239
		รวม 2,744 กม.

/ในการนี้ ...



บันทึกข้อความ

11/30

ส่วนราชการ.....

ที่.....

วันที่.....

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- 2 -

ในการนี้ จะดำเนินการในเขตทางรถไฟที่มีอยู่แล้ว โดยไม่จำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

2.1.2 ระยะเวลาดำเนินการ ใช้เวลาในการสำรวจออกแบบและดำเนินงานก่อสร้างรวม 6 ปี โดยเริ่มจากปี 2536 และแล้วเสร็จในปี 2541

2.1.3 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานก่อสร้างทางคู่ ระยะทาง 2,744 กิโลเมตร เป็นเงินรวมทั้งสิ้นประมาณ 76,826 ล้านบาท (ราคาปี 2536) โดยจะขอรับการสนับสนุนทางการเงินงบประมาณจากรัฐบาลหรือขายพันธบัตรรัฐบาล เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่อยู่ในฐานะที่จะรับภาระค่าใช้จ่ายในโครงการดังกล่าวได้

2.1.4 แผนการดำเนินงานก่อสร้าง เพื่อให้แล้วเสร็จภายในเวลา 6 ปี ได้กำหนดแผนการดำเนินงานก่อสร้าง ดังนี้

(ราคาปี 2536/หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	ค่าสำรวจและออกแบบ	ค่าก่อสร้าง	รวม
2536	24	-	24
2537	284	783	1,067
2538	670	5,689	6,359
2539	537	6,852	7,389
2540	-	16,495	16,495
2541	-	27,363	27,363
2542	-	18,129	18,129
รวม	1,515	75,311	76,826

2.2 กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นชอบตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ
จึงขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามข้อ 1

/2.3 สำนักงาน ...



บันทึกข้อความ

12/30

ส่วนราชการ

ที่

วันที่

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- 3 -

2.3 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้ว เห็นว่า

2.3.1 ในหลักการของการก่อสร้างทางคู่ เส้นทางใดควรจะก่อสร้างทางคู่ นั้น จำเป็นต้องมีการศึกษาในรายละเอียดของความเป็นไปได้ด้านวิศวกรรมและเศรษฐกิจให้ชัดเจนเสียก่อน จึงเห็นควรดำเนินการว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาที่มีประสบการณ์ และชำนาญการ มาดำเนินการ ประเมินการขนส่งแต่ละเส้นทางที่จะสร้างทางคู่ ก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างว่ามีผลตอบแทนคุ้มค่าทาง เศรษฐกิจหรือไม่

2.3.2 เส้นทางที่มีจำนวนขบวนรถวิ่งสูง ซึ่งน่าจะพิจารณาให้มีการก่อสร้างทางคู่ ในลำดับแรกได้ แต่จะต้องทำการศึกษาในรายละเอียดอีกครั้งหนึ่งก่อน คือ

2.3.2.1 เส้นทางที่มีจำนวนขบวนรถวิ่งสูงเกินความจุของทาง รวม 347 กิโลเมตร ซึ่งคำนวณเงินลงทุนได้ประมาณ 10,000 ล้านบาท ในเส้นทาง ดังนี้

- 1) รังสิต - บ้านภาชี (ทางสาม) ระยะทาง 61 กิโลเมตร
- 2) บ้านภาชี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 160 กิโลเมตร
- 3) บ้านภาชี - มาบกะเบา ระยะทาง 44 กิโลเมตร
- 4) นครราชสีมา - บัวใหญ่ ระยะทาง 82 กิโลเมตร

2.3.2.2 เส้นทางที่รองรับปริมาณสินค้าและผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นใน อนาคต และช่วยกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ภูมิภาค ได้แก่ เส้นทางในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นต้น

2.3.3 สำหรับการก่อสร้างทางคู่ช่วงบางซื่อ - นครปฐม ซึ่งคณะรัฐมนตรีอนุมัติ ไปแล้วนั้น เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งประสานงานกับสำนักงานประมาณ เพื่อจะได้รับเงิน อุดหนุนมาดำเนินการ ต่อไป

2.3.4 ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทพัฒนา กิจการรถไฟระยะยาว จึงควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งนำแผนแม่บท ฯ ดังกล่าว สรุปเป็น แนวทางพัฒนาเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อจะได้พิจารณากำหนดบทบาทของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ นโยบายที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน ต่อไป

2.4 กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว เห็นว่า

2.4.1 สมควรสนับสนุนโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

/2.4.2 ในเรื่อง ...



บันทึกข้อความ

13/30

ส่วนราชการ

ที่

วันที่

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- 4 -

2.4.2 ในเรื่องของเงินลงทุน เมื่อพิจารณารายได้ - ค่าใช้จ่ายของการรถไฟแห่งประเทศไทยปี 2534 - 2539 เห็นว่า รายได้ไม่เอื้ออำนวยต่อการลงทุนขนาดใหญ่ แต่ผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการจะตกแก่เศรษฐกิจทั้งระบบ ดังนั้น รัฐบาลจึงสมควรเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสร้างทางรถไฟระบบทางคู่ทั้งหมด โดยกระทรวงการคลังจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินทุน และให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณให้ตามความจำเป็นและเหมาะสมในแต่ละปี เพื่อให้การดำเนินโครงการลุล่วงตามเป้าหมายต่อไป

2.5 สำนักงานประมาณพิจารณาแล้วเห็นว่า

2.5.1 เห็นสมควรให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เฉพาะกรณีที่มีความจำเป็นและมีความเหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งในเส้นทางต่าง ๆ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการศึกษาเพื่อคำนวณหาอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนทางเศรษฐกิจ (IRR) รวมทั้งศึกษาวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ของโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย กับโครงการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับของไฮโปเวลล์ และโครงการขยายถนนเป็น 4 ช่องทาง ของกรมทางหลวง เพื่อประกอบการพิจารณากำหนดรายละเอียดแผนการดำเนินงานก่อสร้างทางคู่ในส่วนที่มีความจำเป็น ซึ่งสมควรจะต้องกำหนดการดำเนินการในอันดับก่อนหลังตามความจำเป็นต่อไปด้วย

2.5.2 สำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามโครงการนั้น กระทรวงคมนาคมควรพิจารณากำหนดแผนการเงิน พร้อมทั้งแหล่งที่มาของเงินลงทุนและสัดส่วนของค่าใช้จ่ายส่วนที่เป็นเงินงบประมาณแผ่นดินและเงินกู้ในแต่ละปีให้ชัดเจน

2.6 รองนายกรัฐมนตรี (นายบุญชู โรจนเสถียร) พิจารณาแล้ว ให้เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณา

3. มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

คณะรัฐมนตรีมีมติ (4 กรกฎาคม 2532) อนุมัติให้ก่อสร้างทางคู่คอนกรีต - นครปฐม ในวงเงินลงทุน 1,274 ล้านบาท โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ

4/สรุปประเด็น ...



บันทึกข้อความ

14/30

ส่วนราชการ

ที่

วันที่

เรื่อง

โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- 5 -

4. สรุปประเด็นการอภิปรายของคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ครั้งที่ 7/2536

วันที่ 15 มีนาคม 2536

4.1 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมชี้แจงเพิ่มเติมว่า ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการรถไฟเป็นจำนวนมาก จำนวนขบวนรถไฟ และโบกี้รถไฟไม่เพียงพอกับการให้บริการประชาชน กระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้เสนอโครงการก่อสร้างทางคู่มาเพื่อพิจารณา เพราะโครงการดังกล่าวมีผลดีดังนี้คือ

4.1.1 สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ

4.1.2 จะลดระยะเวลาการเดินทางได้ประมาณ 40 % สามารถลดความเสี่ยง

ในการเกิดอุบัติเหตุ

4.1.3 เป็นกิจการที่ลงทุนต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับ การสร้างถนน มีความปลอดภัย และประชาชนมีความเชื่อถือ

4.1.4 จะช่วยลดความคับคั่งทางการจราจรบนท้องถนน

4.1.5 ไม่ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

4.1.6 ซ่อมบำรุงง่ายเมื่อเกิดการชำรุดเสียหาย

4.1.7 จะเกิดการจ้างงานในท้องถิ่นเป็นจำนวนมาก

ทั้งนี้ การรถไฟ ฯ จะก่อสร้างทางคู่พร้อม ๆ กันไปทั่วประเทศ โดยส่วนใหญ่จะใช้รางที่มีความกว้าง 1 เมตร ยกเว้นบางเส้นทาง เช่น เส้นทางที่จะไปชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งเป็น High Speed Train ที่จะต้องใช้รางที่มีความกว้าง 1.40 เมตร

4.2 คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณาแล้ว มีความเห็น และข้อสังเกตดังนี้

4.2.1 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานก่อสร้างทางคู่ เป็นเงินประมาณ 76,826 ล้านบาท (ราคาปี 2536) เป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจออกแบบ ค่าก่อสร้างรางรถไฟ และค่าควบคุมงานเท่านั้น ยังไม่ได้รวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอุปกรณ์ในระบบทั้งหมด ซึ่งถ้าหากรวมค่าใช้จ่ายดังกล่าวด้วย งบประมาณในเรื่องนี้จะต้องเพิ่มสูงขึ้นอีกมาก ดังนั้น การรถไฟ ฯ จึงควรจัดทำรายละเอียดค่าใช้จ่ายในภาพรวมทั้งระบบ

/4.2.2 เนื่องจาก...



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

15/30

ที่

วันที่

เรื่องโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

-6-

4.2.2 เนื่องจากต้องใช้งบประมาณค่าใช้จ่ายจำนวนมาก จึงควรจัดลำดับความสำคัญในการก่อสร้างทางคู่ โดยเส้นทางที่สมควรก่อสร้างในช่วงแรก ได้แก่ เส้นทางรถไฟชานเมืองกรุงเทพมหานคร ซึ่งประชาชนจะได้รับประโยชน์มาก และจะช่วยลดปัญหาความแออัดทางการจราจร หลังจากนั้น จำเป็นจะต้องให้มีการศึกษาในรายละเอียดความเป็นไปได้ทางด้านวิศวกรรม และเศรษฐกิจว่า จะสมควรขยายทางคู่ต่อไปอย่างไร จึงจะมีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ ควรพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายเส้นทางรถไฟสายใหม่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือเชื่อมต่อกับโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกด้วย

อนึ่ง สำหรับแหล่งเงินที่จะใช้ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในช่วงแรก ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟชานเมือง เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมปรึกษาร่วมกับกระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณต่อไป

4.2.3 กิจการของการรถไฟ ฯ ประสพการขาดทุน เนื่องจากระบบการบริหารของการรถไฟ ฯ จึงเห็นควรปรับระบบการบริหารโดยควรให้การรถไฟ ฯ เชื้อขบวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของการรถไฟ ฯ ให้มากขึ้น

5. มติคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ

5.1 เห็นควรอนุมัติในหลักการโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยในช่วงแรกให้การรถไฟ ฯ ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชานเมือง ดังนี้

5.1.1 ช่วงสถานีรังสิต - ลพบุรี ระยะทาง 104 กม. วงเงินลงทุน 3,120 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปีครึ่ง

5.1.2 ช่วงสถานีหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 45 กม. วงเงินลงทุน 1,350 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 2 ปี

5.1.3 ช่วงสถานีบางซื่อ - นครปฐม ระยะทาง 41 กม. วงเงินลงทุน 1,274 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 2 ปีครึ่ง

5.1.4 ช่วงสถานีชุมทางบ้านภาชี - มาบกะเบา ระยะทาง 44 กม. วงเงินลงทุน 1,320 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 2 ปี

รวมระยะทาง 234 กม. วงเงินลงทุนทั้งสิ้น 7,064 ล้านบาท

/สำหรับ ...



บันทึกข้อความ

16/30

ส่วนราชการ

ที่

วันที่

เรื่อง

โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

-7-

สำหรับเส้นทางสายอื่น ๆ ที่เหลือ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) รับไปศึกษาความเป็นไปได้ และจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางเพื่อการก่อสร้างทางคู่ โดยให้ความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ในข้อ 4.2.1 4.2.2 และ 4.2.3 ไปดำเนินการด้วย แล้วนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณาภายใน 6 เดือน

5.2 เห็นควรให้ความเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมปรึกษาหารือร่วมกับกระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินสำหรับดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในช่วงแรกตามข้อ 5.1 โดยด่วนต่อไป

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจดังกล่าว และเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบ ต่อไป

อนึ่ง
ตามมติ
๑๖ ธ.ค. ๓๖

(นายบดี จุณยานนท์)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

เลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ

ที่	เลขที่	การคณะรัฐมนตรี
วันที่	1193	พ.ศ. 2
วันที่	26.ก.พ. 2536	พ.ศ. 1330

ด่วนมาก

ที่ นร 0414/ 7362

สำนักงานงบประมาณ

ถนนพระรามที่ 6 กทม. 10400

26 กุมภาพันธ์ 2536

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0206/901 ลงวันที่ 21 มกราคม 2536

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานงบประมาณเสนอความเห็น

เกี่ยวกับเรื่อง ที่กระทรวงคมนาคมเสนอเรื่อง "โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย"

เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

1. อนุมัติการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมระยะทาง 2,744 กิโลเมตร ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง 76,826 ล้านบาท
2. ขอให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดดำเนินการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าว โดยพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณรายปีให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยตามแผนการดำเนินงาน สำหรับแหล่งเงินนั้นอาจจะมาจากเงินงบประมาณแผ่นดินส่วนหนึ่ง และเงินกู้หรือการระดมเงินออมภายในประเทศ อีกส่วนหนึ่งก็ได้

ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานงบประมาณพิจารณาแล้วขอเรียนดังนี้

1. เห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เฉพาะกรณีที่มีความจำเป็นและมีความเหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งในเส้นทางต่าง ๆ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการศึกษาเพื่อคำนวณหาอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนทางเศรษฐกิจ (IRR) รวมทั้งศึกษาวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ของโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย กับโครงการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับของโรบเวลล์ และโครงการขยายถนนเป็น 4 ช่องทาง ของกรมทางหลวง เพื่อประกอบการพิจารณากำหนดรายละเอียดแผนการดำเนินงานก่อสร้างทางคู่ในส่วนที่มีความจำเป็น ซึ่งสมควรจะต้องกำหนดการดำเนินการในอันดับก่อนหลังตามความจำเป็นต่อไปด้วย

/2. สำหรับ...

18/30

- 2 -

2. สำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามโครงการนั้น กระทรวงคมนาคมควรพิจารณา
กำหนดแผนการเงิน พร้อมทั้งแหล่งที่มาของเงินลงทุนและสัดส่วนของค่าใช้จ่ายส่วนที่เป็นเงินงบประมาณ
แผ่นดินและเงินกู้ในแต่ละปีให้ชัดเจน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป.

ขอแสดงความนับถือ



(นายโกวิท ropyานนท์)

ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ

กองงบประมาณฝ่ายรัฐวิสาหกิจ

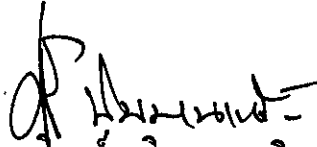
โทร. 2739468

๔๐/๓๐

ระบบทางคู่ทั้งหมด ซึ่งถือเป็นการลงทุนขั้นพื้นฐานเช่นเดียวกันกับการสร้างถนน โดยกระทรวงการคลังจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินทุน และให้สำนักงานงบประมาณพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณให้ตามความจำเป็นและเหมาะสมแต่ละปี เพื่อให้การดำเนินโครงการลุล่วงตามเป้าหมายต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นของกระทรวงการคลัง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ


(นายชารินทร์ นิมมานเหมินท์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

กองนโยบายการเงิน

โทร. 2739020

โทรสาร 2739168

ด่วนมาก

ที่ นร 1002/ 868



คำ. เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 1002-
วันที่ 16 ก.พ. 2536 ๑๓.๕๖

สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม กทม. 10100

21/30

16 กุมภาพันธ์ 2536

คนรับที่ 44
วันที่ 16 กพ 36
เวลา 14.30 น

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมากที่ นร 0206/902
ลงวันที่ 21 มกราคม 2536

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาเสนอความเห็นโครงการก่อสร้างทางคู่ของการ
รถไฟแห่งประเทศไทย ระยะทาง 2,744 กิโลเมตร เงินลงทุน 76,826 ล้านบาท ระยะเวลา
ดำเนินการ 6 ปี(พ.ศ.2536-2542) โดยขอให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ
ดังกล่าว เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้พิจารณาโครงการ
ก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้วมีความเห็น ดังนี้

1. ในหลักการของการก่อสร้างทางคู่ น่าจะพิจารณาการก่อสร้างทางคู่ในช่วง
ที่มีจำนวนขบวนรถวิ่งสูงเกินความจุของทางเพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และช่วยลดอุบัติเหตุ
ต่าง ๆ ดังนั้นการที่จะพิจารณาว่า เส้นทางใดควรจะก่อสร้างทางคู่ นั้น จำเป็นต้องมีการศึกษาใน
รายละเอียดของความเป็นไปได้ด้านวิศวกรรมและเศรษฐกิจให้ชัดเจนเสียก่อน ซึ่งหัวข้อสำคัญ ๆ
ในการศึกษานั้น ประกอบด้วย

- (1) การประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในอนาคต ในแต่ละช่วงของเส้นทางที่จะก่อสร้างทางคู่
- (2) ความเหมาะสมในด้านต่าง ๆ เช่นด้านวิศวกรรมและเศรษฐกิจ วิธีการลงทุน ฐานะการเงิน ตลอดจนความสอดคล้องและผลกระทบกับโครงการสร้างถนน 4 ช่องทางด้วย
- (3) การจัดลำดับความสำคัญของช่วงต่าง ๆ ในแต่ละเส้นทางที่จะก่อสร้างทางคู่

จึงเห็นควรดำเนินการว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาที่มีประสบการณ์ และชำนาญการ มาดำเนินการประมาณการขนส่งแต่ละเส้นทางที่จะสร้างทางคู่ ก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างว่ามีผลตอบแทนคุ้มค่าทางเศรษฐกิจหรือไม่

2. จากการพิจารณาข้อมูลของการรถไฟฯ ที่มีอยู่ในปัจจุบันสำนักงานฯ มีความเห็นเบื้องต้นว่าเส้นทางที่มีจำนวนขบวนรถวิ่งสูง ซึ่งน่าจะพิจารณาให้มีการก่อสร้างทางคู่ในลำดับแรกได้ แต่จะต้องทำการศึกษาในรายละเอียดอีกครั้งหนึ่งก่อน คือ

- (1) เส้นทางที่มีจำนวนขบวนรถวิ่งสูงเกินความจุของทาง รวม 347 ขบวน.
ซึ่งคำนวณเงินลงทุนได้ประมาณ 10,000 ล้านบาท ในเส้นทาง ดังนี้
 - 0 รังสิต-บ้านภาชี (ทางสาม) ระยะทาง 61 กม.
 - 0 บ้านภาชี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 160 กม.
 - 0 บ้านภาชี-มาบกะเบา ระยะทาง 44 กม.
 - 0 นครราชสีมา-บัวใหญ่ ระยะทาง 82 กม.
- (2) เส้นทางที่รองรับปริมาณสินค้าและผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต และช่วยกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ภูมิภาค ได้แก่ เส้นทางในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นต้น

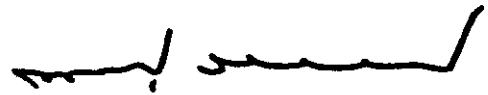
23/30

สำหรับการก่อสร้างทางคู่ช่วงบางซื่อ-นครปฐม ซึ่งคณะรัฐมนตรีอนุมัติไปแล้วนั้น เห็นควร ให้การรถไฟฯ เร่งประสานงานกับสำนักงานงบประมาณเพื่อจะได้รับเงินอุดหนุนมาดำเนินการต่อไป

3. ปัจจุบันการรถไฟฯ ได้มีการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทพัฒนากิจการรถไฟ ระยะยาว เพื่อจะได้เป็นแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ ที่จะมีต่อระบบการขนส่งในอนาคต รวมทั้งมีข้อเสนอแนะกำหนดวิธีการในการแก้ไขปัญหาการขาดทุนของการรถไฟฯ ไปแล้วนั้น จึงควรให้การรถไฟฯ เร่งนำแผนแม่บทฯ ดังกล่าว สรุปเป็นแนวทางพัฒนาเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อจะได้พิจารณากำหนดบทบาทของการรถไฟฯ และนโยบายที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการต่อไป จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายพิสิฐ ภัคเกษม)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กองโครงการพื้นฐาน

โทร. 282-9160

ด่วนมาก

ที่ คค 0100/1001



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 1248
วันที่ 22.2
วันที่ 22.2

กป. รับที่ 40
วันที่ 22.2.36
เวลา 15.00 น.

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

24/30

๒ มีนาคม 2536

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ก.ค. (ก.ค.ค.) เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0207/531 ลงวันที่ 20 มกราคม 2536

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของ
การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อบอกให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ดังความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

บัดนี้ เวลาได้ล่วงเลยมาพอสมควรแล้ว และโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่สอดคล้อง
กับนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงไว้ต่อรัฐสภา ประกอบกับ เรื่องดังกล่าวอยู่ในความสนใจของสื่อมวลชน
และประชาชนโดยทั่วไป กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรนำเรื่องโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟ
แห่งประเทศไทยเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปโดยเร็ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

พันเอก

(วินัย สมพงษ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานเลขานุการรัฐมนตรี

โทร. 282-5130

ด่วนมาก

ที่ คค 0207/081



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

คำ:ได้เลขวิธีการคณะรัฐมนตรี
วันที่ 468
วันที่ 21 มี.ค. 2536
เวลา 10.00

25/30

๔๐ มกราคม 2536

กป.รับที่ ๔/๑
วันที่ ๒๑ มี.ค. ๒๕๓๖
เวลา ๑๔.๐๐

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย เอกสารโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

1. เรื่องเดิม

รัฐบาลได้กำหนดเป็นนโยบายที่จะให้มีการก่อสร้างทางรถไฟทั่วประเทศเป็นทางคู่ เพื่อรองรับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยได้แถลงนโยบายดังกล่าวต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 21-22 ตุลาคม 2535

2. เรื่องที่เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้จัดทำโครงการก่อสร้างทางคู่เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

2.1 สภาพทางรถไฟในปัจจุบัน

ในปัจจุบันมีทางรถไฟที่เปิดการเดินรถแล้วทั้งในเส้นทางสายประธานและสายแยก รวมทั้งสิ้น 3,956 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- ทางเดี่ยว 3,866 กิโลเมตร (ประมาณ 98% ของทางรถไฟทั้งหมด)
- ทางคู่ 90 กิโลเมตร จากกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี ในทางประธานสายเหนือ (ประมาณ 2% ของทางรถไฟทั้งหมด)

2.2 ปัญหาอุปสรรค

การเดินรถในระบบทางเดี่ยว ต้องประสบปัญหาหลายประการ เช่น

- ขบวนการเกิดการล่าช้า ไม่สามารถวิ่งตามกำหนดเวลาได้
- ขบวนการไม่สามารถเพิ่มความเร็วเฉลี่ยได้
- มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุขบวนรถชนกันสูง
- ไม่มีเวลาร่างระหว่างขบวนรถ ที่จะให้เครื่องมือกลบำรุงทาง เข้าทำงานซ่อมบำรุงทางได้อย่างเพียงพอ
- หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำเป็นต้องปิดการเดินรถในทางตอนนั้น ๆ

2.3 การก่อสร้างเป็นทางคู่และทางสาม จะช่วยลดปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวและช่วยเพิ่มความจุของทางด้วย โดยจะต้องดำเนินการในเส้นทางต่าง ๆ ดังนี้

(1) ทางสายเหนือ

(1.1) สถานีชุมทางบ้านภาชี-สถานีเชียงใหม่ ระยะทาง 662 กิโลเมตร

(1.2) สถานีวังสิต-สถานีชุมทางบ้านภาชี (ทางสาม) ระยะทาง 61 กิโลเมตร

(2) ทางสายใต้

(2.1) สถานีชุมทางบางซื่อ-สถานีชุมทางหาดใหญ่ ระยะทาง 937 กิโลเมตร

(3) ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

(3.1) สถานีชุมทางบ้านภาชี-ชุมทางแก่งคอย-ชุมทางถนนจิระ-สถานีอุบลราชธานี ระยะทาง 485 กิโลเมตร

(3.2) สถานีชุมทางถนนจิระ-สถานีหนองคาย ระยะทาง 360 กิโลเมตร

(4) ทางสายตะวันออก

(4.1) สถานีหัวหมาก-สถานีอรัญประเทศ ระยะทาง 239 กิโลเมตร

รวมระยะทางทั้งสิ้น 2,744 กิโลเมตร

2.4 ระยะเวลาดำเนินการ

ใช้เวลาในการสำรวจออกแบบและดำเนินงานก่อสร้างรวม 6 ปี โดยเริ่มจากปี 2536 และแล้วเสร็จในปี 2542

2.5 ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานก่อสร้างทางคู่ ระยะทาง 2,744 กิโลเมตร เป็นเงินรวมทั้งสิ้นประมาณ 76,826 ล้านบาท (ราคาปี 2536) โดยจะขอรับการสนับสนุนทางด้านเงินงบประมาณจากรัฐบาลหรือขายพันธบัตรรัฐบาล เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่อยู่ในฐานะที่จะรับการระดมค่าใช้จ่ายในโครงการดังกล่าวได้

2.6 แผนการดำเนินงานก่อสร้าง

เพื่อให้การดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเวลา 6 ปี จึงได้กำหนดแผนการดำเนินงานก่อสร้างดังนี้

(ราคาปี 2536/หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	ค่าสำรวจและออกแบบ	ค่าก่อสร้าง	รวม
2536	24	-	24
2537	284	783	1,067
2538	670	5,689	6,359
2539	537	6,852	7,389
2540	-	16,495	16,495
2541	-	27,363	27,363
2542	-	18,129	18,129
รวม	1,515	75,311	76,826

การดำเนินงานก่อสร้างทางคู่ดังกล่าว จะสามารถดำเนินการได้ในเขตทางรถไฟที่มีอยู่
แล้ว โดยไม่จำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมแต่ประการใด

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นชอบตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ

3. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอแล้ว จะมีผลกระทบด้าน

ต่าง ๆ ดังนี้

3.1 ผลกระทบต่อนโยบายรัฐบาล

สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงไว้ต่อรัฐสภาแล้ว

3.2 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

3.2.1 ระหว่างทางก่อสร้าง จะก่อให้เกิดการสร้างงานและการกระ-

จ่ายรายได้ไปสู่ทุกภูมิภาคทั่วประเทศ ทำให้คนในท้องถิ่นมีงานทำ
เนื่องจากร้อยละ 50 ของงบประมาณตามโครงการนี้จะเป็นค่าจ้าง
แรงงานโดยประมาณว่าต้องมีการจ้างแรงงาน 500 คน ต่อเดือน
ต่อการก่อสร้าง 1 กิโลเมตร นอกจากนั้นจะเชื่อมโยงให้เกิดผลดี
ต่อเศรษฐกิจในด้านอื่น ๆ ตามมาด้วย

3.2.2 เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ การคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะดำเนินการ

ไปได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด และมีประสิทธิภาพ
ยิ่งขึ้น โดยสามารถขยายขีดความสามารถในการให้บริการด้าน
โดยสารและสินค้าได้เพิ่มมากขึ้นซึ่งจะเป็นการส่งเสริมสนับสนุนและ
รองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในอนาคตด้วย

3.3 ผลกระทบต่อสังคม

การก่อสร้างทางคู่จะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุขบวนรถไฟ
ชนกัน อีกทั้งจะช่วยแบ่งเบาภาระการจราจรทางถนนลงด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเกล้าเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

(1) อนุมัติการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมระยะทาง

2,744 กิโลเมตร ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง 76,826 ล้านบาท

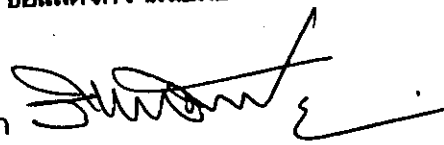
29/30

(2) ขอให้รัฐบาลเป็นผู้รับการระดมค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าว โดยพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณรายปีให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยตามแผนการดำเนินงานในข้อ 2.6 สำหรับแหล่งเงินนั้น อาจมาจากเงินงบประมาณแผ่นดินส่วนหนึ่ง และเงินกู้หรือการระดมเงินออมภายในประเทศอีกส่วนหนึ่งก็ได้

ต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

พันเอก



(วินัย สมพงษ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองแผนงาน

โทร. 2814999

โทรสาร 2801008

(มีเอกสารประกอบเรื่อง)