

ด่วนที่สุด

ที่ นร 0809/๐3๒๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
วันที่ ๑๖
วันที่ 16 ก.พ. ๒๕๔๓ 133

สำนักงานคณะกรรมการ

จัดระบบการจราจรทางบก

35 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี

กรุงเทพฯ 10400

29/4
สพ. 342
วันที่ 16 พ. 43
เวลา 14.25 น.

16 กุมภาพันธ์ 2543

เรื่อง ขออนุมัติปรับปรุงวงเงินงบประมาณและขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณโครงการ
การก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0205/ว(ล) 1191 ลงวันที่ 27 มกราคม 2543

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ที่ นร 0809/0287
ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2543

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้แจ้งให้สำนักงานคณะกรรมการ
จัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) เสนอความเห็นเรื่องขออนุมัติปรับปรุงวงเงินงบประมาณและขอขยายระยะ
เวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อประกอบการ
พิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สจร. ได้พิจารณาในเรื่องดังกล่าว และได้นำเสนอความเห็นให้รองนายกรัฐมนตรี (นายพิชัย
รัตตกุล) โดยได้พิจารณาเห็นชอบแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

พันตำรวจตรี

(ยงยุทธ สารสมบัติ)

เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการขนส่งขนาดใหญ่

โทร. 215-1515 ต่อ 4003, 4021

โทรสาร 215-1469



บันทึกข้อความ

30/20

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) โทร. 215-1515 ต่อ 4003

ที่ นร 0809/0267

วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2543

เรื่อง ขออนุมัติปรับปรุงวงเงินงบประมาณและขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผู้กั้นข้ามปีงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายพิชัย รัตตกุล)

1. เรื่องเดิม

1.1 กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องขออนุมัติปรับปรุงวงเงินงบประมาณและขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผู้กั้นข้ามปีงบประมาณ โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยขออนุมัติปรับปรุงวงเงินงบประมาณงานก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธา และขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผู้กั้นข้ามปีงบประมาณทางคู่ 3 เส้นทาง ประกอบด้วยเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ ในวงเงินรวม 9,239,638,932 บาท

1.2 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร 0205/ว(ล) 1191 ลงวันที่ 27 มกราคม 2543 ขอให้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ให้ความเห็นเรื่องดังกล่าว เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี (เอกสารแนบ 1)

2. ข้อเท็จจริง

สจร. ได้พิจารณาแล้วมีความเห็นโดยสรุปดังนี้

2.1 เห็นด้วยในหลักการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่โดยปรับปรุงวงเงินงบประมาณและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผู้กั้นข้ามปีงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่ เพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมในการพัฒนาระบบจราจรอย่างยั่งยืน โดยพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางรถไฟเป็นเส้นทางสายหลัก และเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินทาง เพื่อให้รองรับการเดินทางจากพื้นที่รอบกรุงเทพมหานคร เข้า-ออก ศูนย์กลางกรุงเทพมหานครโดยเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนในเมือง (โครงการทางรถไฟยกระดับ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร) เพื่อลดการเดินทางด้วยระบบถนน (ด้วยรถยนต์) เป็นการพัฒนาระบบการจราจรควบคู่กับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน และเป็นการเสริมศักยภาพทางภูมิศาสตร์ที่มีอยู่ของความเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของระบบรางระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย จึงควรมีการดำเนินการด้านต่าง ๆ ดังนี้

2.1.1 การปรับปรุงระบบรถไฟชานเมืองให้มีประสิทธิภาพ

1) ปรับปรุงเส้นทางรถไฟให้เป็นรางคู่หรือมากกว่ารางเดียวในเส้นทางสายใต้ (ตลิ่งชัน-นครปฐม) เพื่อรองรับการเดินทางให้สามารถเพิ่มปริมาณขบวนรถและความเร็วเฉลี่ยการเดินทางให้มีประสิทธิภาพและตรงเวลา

2) ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณควบคุมการเดินทาง

รอง นรม. (สจร. 2)

วันที่ 30
พ.ค. 43

3) ดำเนินการศึกษา/จัดหา/จัดการให้มีการปรับปรุงระบบล้อเลื่อนโดยเฉพาะระบบรถไฟชานเมือง (Commuter Train) โดยปรับปรุงขบวนรถให้ทันสมัย และพิจารณาความเป็นไปได้ในการใช้รถไฟฟ้าและปรับปรุงระบบควบคุมการเดินรถให้เหมาะสม

4) ควรพิจารณาปรับปรุงจุดตัดถนนต่าง ๆ กับทางรถไฟควรให้เป็นทางแยกต่างระดับกัน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินรถ โดยเฉพาะบริเวณชานเมืองซึ่งจะมีการเดินรถไฟชานเมืองเชื่อมโยงกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เนื่องจากเมื่อเปิดดำเนินการให้บริการขนส่งทางรถไฟการก่อสร้างทางคู่แล้วการเดินรถจะมีความถี่สูงจึงควรมีการประสานงานกรมทางหลวง และกรุงเทพมหานคร เพื่อพิจารณาปรับปรุงจุดตัดโดยรอบกรุงเทพมหานครและในบริเวณที่จำเป็นดังกล่าว

2.1.2 จัดให้มีการดำเนินโครงการการเดินรถระบบรถไฟชานเมือง (Commuter Train) อย่างเป็นระบบ (การให้เอกชนร่วมลงทุนการเดินรถ การใช้ระบบรถไฟฟ้า electrification ระบบตัวร่วม) ให้ทันกับงานโยธาและประสานโครงข่ายกับรถขนส่งมวลชนต่าง ๆ ตลอดจนจัดระบบเสริมและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟชานเมืองกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ อย่างต่อเนื่องในบริเวณสถานีรถไฟในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.1.3 ควรใช้โอกาสการพัฒนาพื้นที่โดยรอบบริเวณสถานีรถไฟ พัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบรางในเมืองและระหว่างเมือง รวมทั้งควรพิจารณาการนำมูลค่าเพิ่มของที่ดินบริเวณรอบสถานีฯ อันเนื่องจากการพัฒนามาช่วยในการลงทุนระบบรถไฟชานเมือง

2.1.4 ควรประสานการดำเนินการก่อสร้างรถไฟรางคู่กับการดำเนินโครงการทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานครให้เชื่อมโยงต่อเนื่องในด้านกายภาพโดยเฉพาะสถานีในระยะแรกและระยะเวลาดำเนินการ เพื่อสามารถเดินรถไฟชานเมืองจากเมืองโดยรอบเข้าสู่กรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 ควรให้ลำดับความสำคัญในการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางบ้านภาชี-ลพบุรี และแก่งคอย-มาบะเปา ซึ่งมีการเดินรถหนาแน่นกว่าความจุของทาง จึงควรเพิ่มความจุของทางรถไฟให้เพียงพอกับความต้องการเดินรถ

2.2.1 เมื่อเปรียบเทียบปริมาณการเดินรถกับความจุของเส้นทางตอนต่าง ๆ ในปัจจุบัน มีเส้นทางที่มีปริมาณการเดินรถมากกว่าความจุของทางโดยจะทำให้การเดินรถล่าช้าไม่คล่องตัวและมีความปลอดภัยต่ำดังนี้ (เอกสารแนบ 2)

2.2.2.1 เส้นทางบ้านภาชี-ลพบุรี

1) ตอนบ้านภาชี-บ้านหมอ มีปริมาณเดินรถ ประมาณ 81 ขบวนต่อวันโดยมีความจุของทาง 67 ขบวนต่อวัน

2) ตอนบ้านหมอ-ลพบุรี มีปริมาณเดินรถประมาณ 75 ขบวนต่อวันโดยมีความจุของทาง 72 ขบวนต่อวัน

2.2.1.2 เส้นทางแก่งคอย-มาบะเปา มีปริมาณเดินรถประมาณ 60 ขบวนต่อวัน โดยมีความจุของทาง 44 ขบวนต่อวัน

2.2.2 การก่อสร้างทางคู่จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างของระบบรางให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถไฟ เป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟให้เพียงพอกับความต้องการเดินรถจะสามารถเพิ่มความถี่ของการเดินรถ เพิ่มความเร็วเฉลี่ยและควบคุมเวลาการเดินรถให้ตรงตามกำหนดเวลาได้ตลอดจนรักษามาตรฐานความปลอดภัยให้สูงขึ้น จะเป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการรถไฟ ส่งเสริมให้

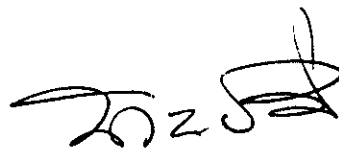
ประชาชนและการขนส่งสินค้าเปลี่ยนมาใช้ระบบรางแทนการใช้ระบบถนน/รถยนต์มากขึ้น สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 และแผนหลักการพัฒนากระบวนการจราจรและขนส่งในช่วงแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ในด้านการพัฒนาและส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่งให้มากขึ้น

2.3 การลงทุนก่อสร้างทางคู่ เป็นการลงทุนขั้นพื้นฐาน ควรเป็นการลงทุนโดยรัฐ ในเบื้องต้นและจัดระบบเสริมเพื่อเชื่อมโยงการเดินทาง เป็นการดำเนินงานด้านวิศวกรรมโยธา ส่วนใหญ่ใช้ทรัพยากรภายในประเทศ มีสัดส่วนการลงทุนเป็นค่าใช้จ่ายในประเทศโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 74 ของวงเงินลงทุน จะมีส่วนช่วยกระตุ้นระบบเศรษฐกิจในภาพรวม และเป็นการปรับปรุงประสิทธิภาพรถไฟเป็นการลดความสูญเสียค่าทางเศรษฐกิจจากปัญหาจราจร

3. ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาความเห็นของ สจร. ตามข้อ 2 หากเห็นชอบ สจร. จะได้แจ้งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

พันตำรวจตรี



(ยงยุทธ สารสมบัติ)

เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

✓
เห็นชอบด้วยข้อ 2.
อ.ค. 300-1

(นายพิชัย รัตตกุล)

รองนายกรัฐมนตรี

ปลัดเลขาธิการแทน นายกรัฐมนตรี
14 ต.พ. 53