

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0208.1/2.456



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี
รับที่ 436
วันที่ 21 มี.ค. 2543 เวลา 16.08

ฉบับที่ 162 39/40
วันที่ 21 มี.ค. 43
เวลา 16.50 น.

21 มกราคม 2543

เรื่อง ขออนุมัติปรับปรุงวงเงินงบประมาณและขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ
โครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร 0206/3655 ลงวันที่ 19 มีนาคม 2536
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร 0202/ว.204 ลงวันที่ 18 พฤศจิกายน 2536
3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0202/4015 ลงวันที่ 29 มีนาคม 2537
4. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร 0205/6256 ลงวันที่ 6 พฤษภาคม 2540

1. เรื่องเดิม

1.1 ตามหนังสือที่อ้างถึง 1 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2536 อนุมัติ
ในหลักการโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยในช่วงแรกให้ดำเนินการ
ก่อสร้างทางคู่ (และทางสาม) ในเส้นทางรถไฟชานเมือง พร้อมระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
รวมระยะทาง 234 กม. วงเงินลงทุนเบื้องต้น 7,064 ล้านบาท ประกอบด้วยทางสาย -

(1) เหนือ	รังสิต-บ้านภาชี-ลพบุรี	ระยะทาง 104 กม.	วงเงิน 3,120 ล้านบาท
(2) ตะวันออก	หัวหมาก-ฉะเชิงเทรา	ระยะทาง 45 กม.	วงเงิน 1,350 ล้านบาท
(3) ใต้	บางซื่อ-คลองชัน-นครปฐม	ระยะทาง 41 กม.	วงเงิน 1,274 ล้านบาท
(4) ตะวันออกเฉียงเหนือ	บ้านภาชี-มาบกะเบา	ระยะทาง 44 กม.	วงเงิน 1,320 ล้านบาท

โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระเงินลงทุน ด้วยการใช้จ่ายงบประมาณแผ่นดินและเงินกู้ในประเทศ ใน
สัดส่วนประมาณ 50 : 50 ดังนี้

/ค่าก่อสร้าง...

(หน่วย : ล้านบาท)

	งบประมาณ	เงินกู้	รวม
◆ ค่าก่อสร้าง	3,227.4	3,062.6	6,290.0
◆ ค่าจ้างที่ปรึกษา	246.6	462.4	709.0
◆ ค่าใช้จ่ายโครงการ	50.0	-	50.0
◆ ค่าครุภัณฑ์	15.0	-	15.0
รวม	3,539.0	3,525.0	7,064.0

1.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2537 อนุมัติการก่อหนี้ผูกพันข้ามปี งบประมาณ พ.ศ. 2537 เฉพาะส่วนรายการค่าก่อสร้าง (งานวิศวกรรมโยธา และงานระบบอาคาร ติสัณญาณและโทรคมนาคม) โดยเพิ่มเงินสำรองเพื่อขาดอีกร้อยละ 10 ทำให้วงเงินค่าก่อสร้าง (งาน วิศวกรรมโยธา และงานระบบอาคารติสัณญาณและโทรคมนาคม) เพิ่มจาก 6,290 ล้านบาท เป็น 6,919 ล้านบาท และวงเงินโครงการเพิ่มจาก 7,064 ล้านบาท เป็น 7,693 ล้านบาท รายละเอียดปรากฏตาม หนังสือที่อ้างถึง 2 และ 3

1.3 ต่อมาเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2540 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้ปรับปรุง วงเงินค่าก่อสร้างทางสาม ช่วงรังสิต - บ้านภาชี เฉพาะงานก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธา เป็น 3,424 ล้านบาท ตามผลการประกวดราคา ทำให้วงเงินโครงการปรับเพิ่มเป็น 9,892.7 ล้านบาท รายละเอียด ปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 4

2. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าการรถไฟ แห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้อง

2.1 ขออนุมัติปรับปรุงวงเงินงบประมาณงานก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธาและขอ ขยายระยะเวลาก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณทางคู่ 3 เส้นทาง ประกอบด้วยเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายใต้

สืบเนื่องจากบริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม โยธาเสร็จเรียบร้อยแล้ว และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประกวดราคาจ้างเหมาก่อสร้างงานด้าน วิศวกรรมโยธาของทางคู่ทั้ง 3 เส้นทางพร้อมกัน ซึ่งได้กำหนดรับซองประกวดราคาเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2540 ปรากฏว่า ราคาประมูลที่เสนอสูงกว่าวงเงินงบประมาณมาก คณะกรรมการพิจารณา

/ผลการ...

ผลการประกวดราคาซึ่งมีผู้แทนจากกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังร่วมอยู่ด้วยได้ดำเนินการเจรจาต่อรองราคากับบริษัทที่เสนอราคามาแล้วครั้งหนึ่ง แต่เนื่องจากกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาเห็นว่าราคาก่อสร้างตามผลการประกวดราคาดังกล่าวยังสูงเกินไปกระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับไปเจรจาต่อรองราคากับบริษัทที่เสนอราคามาอีก ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เจรจาต่อรองราคากับผู้ประมูลงานได้ทั้ง 2 รายแล้วได้ข้อยุติ ดังนี้

	สายเหนือ บ้านภาชี-ลพบุรี	สายตะวันออกเฉียงเหนือ บ้านภาชี-มาบะเภา	สายใต้ ตลิ่งชัน-นครปฐม	รวม
(1) บริษัทที่ชนะการประกวดราคา	Italian-Thai Development Public Co.,Ltd./Cogifer TF Consortium	Italian-Thai Development Public Co.,Ltd./Cogifer TF Consortium	A.S. Associated Tekken JV	
(2) ระยะทาง (กิโลเมตร)	43	44	42	129
(3) ระยะเวลา ก่อสร้าง (เดือน)	24	24	24	24
(4) ค่าก่อสร้างตามผลการประกวดราคาและเจรจาต่อรองแล้ว รวม ภาษีมูลค่าเพิ่ม(บาท)	2,205,948,500	2,570,204,000	4,463,486,432	9,239,638,932

ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาปรับปรุงวงเงินค่าก่อสร้างสำหรับงานก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธาทางคู่รวม 3 เส้นทาง ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประกวดราคาและเจรจาต่อรองได้ข้อยุติแล้วดังกล่าวข้างต้น พร้อมทั้งอนุมัติให้ขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ เพื่อให้มีกรอบคลุมระยะเวลาก่อสร้าง

2.2 การขออนุมัติใช้เงินกู้ต่างประเทศมาสมทบ

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2537 อนุมัติกรอบวงเงินให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ โดยให้ใช้จ่ายจากงบประมาณแผ่นดินและเงินกู้ในประเทศในสัดส่วนประมาณ 50 : 50 ด้วยนั้น แต่เพื่อเป็นการเสริมสภาพคล่องในด้านแหล่งเงินลงทุนของโครงการ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นควรเสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรีให้ใช้เงินกู้จากต่างประเทศมาสมทบเพิ่มเติมนอกเหนือจากการใช้เงินกู้ภายในประเทศ และเงินงบประมาณแผ่นดิน โดยให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินกู้ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยตามความเหมาะสม โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระชำระคืนเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยต่อไป

2.3 เหตุผลความจำเป็นของโครงการ

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีทางรถไฟที่เปิดการเดินรถไฟแล้วรวม 4,043 กม. เป็นทางเดี่ยว 3,953 กม. และทางคู่ 90 กม. หรือคิดเป็นร้อยละ 2 ของเครือข่ายเส้นทางรถไฟทั้งหมดเท่านั้น คือ ทางคู่ช่วงกรุงเทพ - บ้านภาชี ในเส้นทางสายเหนือ ซึ่งเป็นทางคู่ช่วงแรกและช่วงเดียวที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดเดินรถมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2485 หลังจากนั้นก็ไม่มีการก่อสร้างทางคู่อีกเลย ในขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เพิ่มขบวนรถเพื่อให้บริการแก่ประชาชนมากขึ้น โดยลำดับจนปัจจุบันมีขบวนรถไฟเข้า - ออก สถานีกรุงเทพวันละ 468 ขบวน ซึ่งเป็นปริมาณที่เต็มความจุของทางรถไฟที่จะรองรับได้ในขณะนี้

ดังนั้นเพื่อเป็นการพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถในการให้บริการรถไฟ รวมทั้งเป็นการเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถ การก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางสายหลักรอบกรุงเทพมหานคร จึงเป็นโครงการที่มีความสำคัญและมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการโดยเร่งด่วน นอกจากนี้ยังเป็นการดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟ เพื่อจะเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนที่สนใจเข้ามามีส่วนร่วมลงทุนให้บริการเดินรถตามแนวนโยบายของรัฐอีกทางหนึ่งด้วย]

2.4 เหตุผลที่ค่าก่อสร้างสูงกว่างบประมาณที่ตั้งไว้

เนื่องจากงบประมาณที่ได้รับอนุมัติไว้เดิมมีที่มาจากประมาณการซึ่งจัดทำขึ้นในเวลาอันจำกัด โดยใช้ฐานราคาของปี 2536 เป็นเกณฑ์ โดยไม่มีการปรับราคา ไม่มีแบบก่อสร้างและไม่ได้ทำการสำรวจรายละเอียดในภาคสนามแต่อย่างใด ซึ่งหลักเกณฑ์ที่ใช้ประมาณการมาจากแนวคิดที่ว่าขยายดินคันทางออกไปจากคันทางปัจจุบัน โดยมีระยะห่างจากศูนย์กลางทางรถไฟปัจจุบัน 6 เมตร และไม่ได้พิจารณาถึงการนำเอาเครื่องจักรกลขนาดใหญ่มาดำเนินการก่อสร้างเพื่อให้งานมีคุณภาพแล้วเสร็จในเวลาอันรวดเร็ว

ส่วนค่าก่อสร้างตามผลการประกวดราคาได้ประมาณการมาจากแบบรายละเอียดของงานก่อสร้าง ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้ออกแบบโดยพิจารณาจากผลการเจาะสำรวจดินและทำการวิเคราะห์ทางด้านธรณีวิทยา ซึ่งพบว่าสภาพโดยทั่วไปของดินพื้นทางเป็นดินอ่อนหากจะก่อสร้างในรูปแบบเดิมตามแนวคิดของการรถไฟแห่งประเทศไทยข้างต้น จะเกิดผลกระทบทำให้ดินคันทางปัจจุบันทรุดตัวได้ อีกทั้งยังมีปัญหาในด้านการบำรุงรักษาต่อไปในอนาคตอีกด้วย ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกันมิให้เกิดผลกระทบต่อดินทางปัจจุบันและเพื่อให้เกิดความมั่นคงต่อดินทางที่สร้างใหม่ซึ่งกำหนดให้สามารถรองรับการเดินรถที่ความเร็วสูงสุด 120 กม. /ชม. และมีน้ำหนักกกดเพลาสถูสูงสุด 20 ตันได้ จึงจำเป็นต้องแยกคันทางให้ห่างกันพอสมควรพร้อมทั้งออกแบบระบบระบายน้ำพื้นผิวเพิ่มเติม สำหรับทางสายใต้ช่วงดงลิงชัน - นครปฐม ซึ่งดินพื้นทางมีสภาพเป็นดินอ่อนมากกว่าสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ จึงจำเป็นต้องเสริมความมั่นคงแข็งแรงของดินพื้นทางและต้องมีการตอกเสาเข็มรองรับเพิ่มเติมอีกด้วย ดังนั้นจึงทำให้มีปริมาณงานเพิ่มมากขึ้นกว่าที่ได้ประมาณการไว้จากเดิมมาก ประกอบกับได้มีการปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราซึ่งมีผลกระทบทำให้ราคาค่าก่อสร้างตามผลการประกวดราคาสูงกว่างบประมาณเดิมที่ได้ประมาณการไว้

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นว่าโครงการก่อสร้างทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นโครงการสำคัญที่ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลในหลายรัฐบาล และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการและอนุมัติงบประมาณไว้แล้ว ประกอบกับโครงการก่อสร้าง

/ทางคู่...

ทางคู่นี้มีความสำคัญต่อการพัฒนาและการปรับปรุงโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาไปแล้ว จึงเป็นเรื่องที่การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องเร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว แต่เนื่องจากการสำรวจภาคสนามของบริษัทที่ปรึกษาและการออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมโยธาได้มีการเพิ่มปริมาณงานเพิ่มขึ้นจากการประมาณการเบื้องต้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขอตั้งวงเงินงบประมาณไว้มาก จึงทำให้ผลการประกวดราคามีค่าก่อสร้างสูงกว่างบประมาณที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ตั้งแต่ปี 2536 กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ

4. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

การดำเนินการตามโครงการดังกล่าวจะมีผลกระทบในด้านต่าง ๆ ดังนี้

4.1 นโยบายของรัฐบาล

4.1.1 โครงการก่อสร้างทางคู่เป็นโครงการตามนโยบายของรัฐบาลที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536

4.1.2 เป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับแนวทางแก้ไขปัญหารถราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ด้วยการสนับสนุนให้ใช้รถไฟฟ้าเป็นระบบการขนส่งหลักในการขนส่งคนและสินค้าเพื่อพัฒนาชุมชนมหานคร ชุมชนเมืองใหม่ และศูนย์ธุรกิจให้กระจายออกไปอย่างเป็นระบบ เพื่อลดความแออัดของปัญหารถราจรภายในเมือง โดยสนับสนุนให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว เพื่อลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศและเป็นการลดปัญหามลภาวะ ซึ่งจะทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ด้วยการจัดให้มีสถานีกลางระบบขนส่งต่อเนื่องในย่านใจกลางกรุงเทพมหานครที่เชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนทั้งรถไฟฟ้าและระบบอื่นๆ ในการอำนวยความสะดวกและให้บริการที่ดีแก่ประชาชน เนื่องจากโครงการดังกล่าวจะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถเพิ่มจำนวนความถี่และความเร็วของขบวนรถไฟจากภาคต่าง ๆ เข้าถึงใจกลางกรุงเทพมหานคร ทั้งที่หัวลำโพงและบางซื่อเพิ่มขึ้นได้อีกมาก ซึ่งจะทำให้ประชาชนหันมาเดินทางโดยรถไฟมากขึ้น ตามเจตนารมณ์ของรัฐบาลและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

4.2 การเงินและงบประมาณ

4.2.1 จากการสำรวจออกแบบรายละเอียดและประกวดราคางานก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธาในเส้นทาง 3 เส้นทาง ประกอบด้วยเส้นทางสายเหนือ (บ้านภาชี - ลพบุรี) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (บ้านภาชี-มาบกะเบา) และสายใต้ (ตลิ่งชัน - นครปฐม) ปรากฏว่าค่าก่อสร้างมีราคาสูงเพิ่มขึ้นเป็น 9,239,638,932 บาท การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเสนอให้นำเสนอคณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงวงเงินที่ได้อนุมัติไว้ และขอผูกพันงบประมาณรายจ่ายเพื่อให้ครอบคลุมระยะเวลาก่อสร้าง

4.2.2 การขออนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้เงินกู้ต่างประเทศได้ด้วยนั้น เป็นการเสริมสภาพคล่องในด้านแหล่งเงินทุนของโครงการให้เพียงพอจากที่คณะกรรมการได้เคยมีมติให้ใช้จ่ายจากงบประมาณแผ่นดินและแหล่งเงินกู้ภายในประเทศในอัตราส่วน 50 : 50

5. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องดังกล่าวไปให้กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติให้

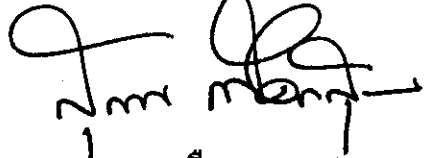
1. การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงวงเงินค่าก่อสร้างสำหรับงานก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธาทางคู่ 3 เส้นทาง เป็น ดังนี้.-

♦ ทางคู่ : บ้านภาชี-ลพบุรี	2,205,948,500 บาท
♦ ทางคู่ : บ้านภาชี-มาบกะเบา	2,570,204,000 บาท
♦ ทางคู่ : ตลิ่งชัน -นครปฐม	4,463,486,432 บาท
รวม	<u>9,239,638,932 บาท</u>

พร้อมทั้งอนุมัติให้ขยายระยะเวลาก่อนที่ผูกพันข้ามปีงบประมาณ เพื่อให้ครอบคลุมระยะเวลาก่อสร้าง

2. อนุมัติให้ใช้เงินลงทุนจากแหล่งเงินกู้ต่างประเทศมาดำเนินการในโครงการก่อสร้างทางคู่ได้ นอกเหนือจากเงินงบประมาณแผ่นดินและเงินกู้ภายในประเทศ โดยให้กระทรวงการคลังพิจารณาดำเนินการจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและรัฐบาลเป็นผู้รับภาระชำระคืนเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายเทพ เทือกสุบรรณ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร

โทร. 283-3043

โทรสาร 281- 6263