

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๒๐๕/๒๕๔๓

1/58

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กท ๑๐๓๐๐

๖๖

พฤษภาคม ๒๕๔๓

เรื่อง ขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานและวงเงินงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่สำหรับ
ค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา ของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๒๐๘.๑/๑๐๒๕๒ ลงวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๔๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนมาก ที่ กค ๐๕๒๕.๔/๓๕๕๓

ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๓

๒. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๘/๑๖๘๐๕

ลงวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๔๓

๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่ นร ๑๐๑๐/๑๒๐๕ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๔๓

๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๐๑๐/๒๐๖๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๔๓

๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

ที่ นร ๐๘๐๕/๐๑๒ ลงวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๔๓

ตามที่ได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานและวงเงินงบประมาณ
โครงการก่อสร้างทางคู่สำหรับค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้เสนอความเห็นมาเพื่อ
ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๔๓ รัฐมนตรีช่วยว่าการ
กระทรวงคมนาคม (นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์) เสนอเพิ่มเติมว่า ตามที่กระทรวงคมนาคมได้เสนอ

/ ขอให้ ...

ขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงาน และวงเงินค่าก่อสร้างของงานก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา โดยให้สร้างทางรถไฟใหม่ ๒ ทาง แทนการสร้างทางรถไฟใหม่ ๑ ทาง และค่าก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในวงเงินจำนวน ๘,๑๘๓ ล้านบาท นั้น เพื่อให้การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายดังกล่าวเกิดผลประโยชน์สูงสุด ในทางเศรษฐกิจและเชื่อมโยงกับการขนส่งในระบบอื่นด้วย จึงขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเพิ่มเติมให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางนี้ให้เชื่อมโยงไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งที่ ๒ (หนองจอกเก่า) โดยมีระยะทางประมาณ ๕ กม. ด้วย ทั้งนี้ จะขอดำเนินการภายในวงเงินที่เสนอขอไว้เดิมจำนวน ๘,๑๘๓ ล้านบาท

ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณเสนอว่า ได้พิจารณาแล้วเห็นชอบด้วยตามที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์) เสนอเพิ่มเติม เนื่องจากจะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการขนส่งทางรถไฟและเกิดประโยชน์และคุ้มค่าต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอว่า ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีหนังสือที่ นร ๑๐๑๐/๑๒๐๕ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๔๓ แจ้งว่า คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีความเห็นว่า โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา มีวงเงินลงทุนสูงและ รฟท. ยังไม่ได้ศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน เห็นควรให้ รฟท. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและการเงินของโครงการก่อนที่จะขออนุมัติโครงการ นั้น คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาเรื่องนี้อีกครั้งหนึ่งแล้ว เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๔๓ มีมติดังนี้

๑. เห็นควรให้ รฟท. ปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานของงานก่อสร้างทางคู่สายตะวันออกระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา โดยขยายวงเงินค่าก่อสร้างงานวิศวกรรมพร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม วงเงิน ๘,๑๘๓ ล้านบาท เนื่องจากเป็นการปรับปรุงทางให้มีโครงสร้างที่เหมาะสมกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่โครงการที่มีดินอ่อน และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในเส้นทางสายตะวันออก ซึ่งเป็นเส้นทางที่จะตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศ

๒. สำหรับเรื่องแหล่งเงินลงทุนเห็นควรให้รัฐรับภาระการลงทุนทั้งหมด เนื่องจากคณะรัฐมนตรีมีมติ (๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๔๑) เห็นชอบแนวทางการปรับโครงสร้างรถไฟ โดยให้รัฐรับภาระการลงทุนส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบกับ รฟท. มีฐานะการเงินที่ไม่สามารถจะลงทุน

ในโครงการใหม่ได้ เป็นผลจาก รฟท. ไม่ได้ปรับราคาค่าโดยสารเป็นเวลานานถึง ๑๔ ปี ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ รฟท. ประสบภาวะขาดทุน เห็นควรให้ รฟท. พิจารณาปรับอัตราค่าโดยสารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมต่อการดำเนินงานการรถไฟให้มีประสิทธิภาพ

๓. เห็นควรกำหนดเป็นเงื่อนไขให้ รฟท. ดำเนินการเพิ่มเติมด้านการบริหารจัดการ เพื่อให้โครงการ ฯ สามารถอำนวยความสะดวกให้เกิดขึ้นต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของ รฟท. ดังนี้

๓.๑ เนื่องจากโครงการดังกล่าวได้ขยายเวลาการก่อสร้างจากเดิมที่กำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๔๒ ออกไปถึงปี ๒๕๔๗ รฟท. ต้องจัดทำแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนเพื่อเป็นหลักประกันว่าจะดำเนินการได้ตามระยะเวลาของแผนงานที่กำหนดและเบิกจ่ายเงินได้ตามแผนงาน ทั้งนี้ เพื่อให้โครงการต้องล่าช้าออกไปอีกและหลีกเลี่ยงภาระเงินลงทุนโครงการที่จะเพิ่มขึ้นแก่รัฐในภายหลัง

๓.๒ รฟท. ควรประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนเพื่อประสานการขนส่งระบบรถไฟกับระบบอื่น ๆ เช่น ระบบรถขนส่งมวลชน การมีถนนสายหลัก สายรองให้เข้าถึงสถานีรถไฟได้สะดวก ทั้งนี้ เพื่อให้การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสามารถเดินทางเชื่อมต่อระหว่างจุดต้นทางกับจุดปลายทางได้สะดวกยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มรายได้ให้กับ รฟท. และส่งเสริมให้ระบบรถไฟเป็นระบบขนส่งหลักตามนโยบายของรัฐที่กำหนดไว้ รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาพื้นที่กระจายตัวออกไปตามแนวเส้นทางรถไฟด้วย

๓.๓ รฟท. ควรปรับปรุงคุณภาพของขบวนรถโดยสารและแผนการเดินทางโดยสารและรถสินค้าเพื่อให้การขนส่งทางรถไฟสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้และสูงใจให้ผู้ให้บริการหันมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น รวมทั้งเพิ่มบทบาทเอกชนในด้านการเดินรถในเส้นทางสายตะวันออกซึ่งน่าจะมีความเป็นไปได้มากกว่าสายอื่น เนื่องจากมีปริมาณความต้องการสูง ประกอบกับเส้นทางมีความหนาแน่นพอและปลอดภัย
จึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป ซึ่งคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วลงมติว่า

๑. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานและวงเงินค่าก่อสร้างของงานก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา โดยให้สร้างทางรถไฟใหม่ ๒ ทาง แทนการสร้างทางรถไฟใหม่ ๑ ทาง และค่าก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา

/ พร้อมติดตั้ง ...

- ๔ -

พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในวงเงินจำนวน ๘,๑๘๓.๐ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และอนุมัติในหลักการให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางนี้เพิ่มเติมให้เชื่อมโยงไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ ๒ (หนองงูเห่า) สำหรับค่าใช้จ่ายเพื่อการนี้ ให้ใช้จ่ายจากวงเงิน ๘,๑๘๓.๐ ล้านบาท ตามที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์) เสนอเพิ่มเติม โดยรายละเอียดในส่วนของการใช้จ่ายงบประมาณให้ตกลงกับสำนักงานงบประมาณต่อไป ทั้งนี้ ได้รับความเห็นชอบของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการด้วย

๒. อนุมัติให้ขยายระยะเวลาผ่อนผันผูกพันข้ามปีงบประมาณงานก่อสร้างทางคู่ขนานในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา เป็นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๓๗ - พ.ศ. ๒๕๔๑ เพื่อให้ครอบคลุมระยะเวลาก่อสร้าง

๓. สำหรับสัดส่วนของแหล่งเงิน ให้สามารถใช้แหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ ได้ด้วย นั้น ให้เป็นไปตามหลักการเดิมของโครงการ ฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๓๗ ในสัดส่วนเงินงบประมาณ และ/หรือเงินกู้ร้อยละ ๕๐ : ๕๐ โดยในส่วนเงินกู้ให้ใช้เงินกู้จากต่างประเทศได้ตามความเหมาะสม

จึงเรียนขึ้นมายังมา ได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายกำธร จันทระแสง)

รองเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

๒ ๒ ๖ พ.ค. ๒๕๓๗

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๒๕๐๐๓๕๑

โทรสาร ๒๕๐๐๖๒๗

๒๕๔๐

ศอ. สปป. ๒๕๓๗ ๒๓
 ศอ. ส่วนฯ ๒๕๓๗ ๒๓
 จว.๓ ๒๕๓๗ ๒๓
 จว.๒๒๗ ๒๕๓๗ ๒๓
 จว.๒๒๗ ๒๕๓๗ ๒๓

รายชื่อผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แจ้งเรื่อง ขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานและวงเงินงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่สำหรับค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ทราบ ดังนี้

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๒. รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์)
๓. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
๔. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๕. เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
๖. ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน