

สพ. ๖๖	อำนาจการคณะรัฐมนตรี
วันที่ ๖ ธ.ค. ๖๖	รับ 65
กล. ๖๖๕๔	รับ ๖๕
	รับ ๖๕

ที่ นร 0809/๐๑๒

สำนักงานคณะกรรมการ 46/58
จัดระบบการจราจรทางบก
35 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ 10400

๘ มกราคม 2543

เรื่อง ขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงาน และวงเงินงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่ สำหรับค่าก่อสร้าง
ทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการรัฐมนตรีส่วนที่ ๓ ที่ นร 0205/ว (ล) 17349 ลงวันที่ 15 ธันวาคม 2542
สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ส่วนที่ ๓ ที่ นร 0809/2288
ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2542

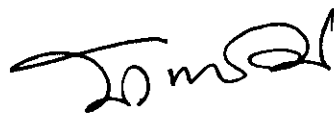
ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการรัฐมนตรี ได้แจ้งให้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบ
การจราจรทางบก (สจร.) เสนอความเห็น เรื่องขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงาน และวงเงินงบประมาณ
โครงการก่อสร้างทางคู่ สำหรับค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการความละเอียดแล้ว นั้น

สจร. ได้พิจารณาในเรื่องดังกล่าวแล้ว และได้นำเสนอความเห็นให้รองนายกรัฐมนตรี
(นายพิชัย รัตตกุล) รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

พันตำรวจตรี



(ยงยุทธ สารสมบัติ)

เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการขนส่งขนาดใหญ่

โทร. 215-1515 ต่อ 4003, 4021

โทรสาร 215-1469



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

47/58

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก สจ. โทร. 2151515 ต่อ 4003,4021

ที่ นร 0809/1744

วันที่ 40 ธันวาคม 2542

เรื่อง ขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานและวงเงินงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่ สำหรับ

ค่าก่อสร้างในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายพิชัย รัตตกุล)

1. เรื่องเดิม

1.1 กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงาน และวงเงินงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่ สำหรับค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยขอปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานและวงเงินค่าก่อสร้างทางรถไฟใหม่ให้ได้มาตรฐาน จำนวน 2 ทาง ในวงเงินค่าก่อสร้าง 7,068 ล้านบาท และวงเงินงานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม จำนวน 1,715 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 8,783 ล้านบาท และขยายเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ถึงปีงบประมาณ 2547 (เอกสารแนบ 1)

1.2 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ได้มีหนังสือ ด่วนมาก ที่ นร 0205/ว(ล) 17349 ลงวันที่ 15 ธันวาคม 2542 ขอให้ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ให้ความเห็นเรื่องดังกล่าว เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

2. ข้อเท็จจริง

สจร. ได้พิจารณาแล้วมีความเห็นโดยสรุปดังนี้

2.1 เห็นด้วยในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ เพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมในการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างยั่งยืนและลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจโดยรวม โดยจัดการเดินทางด้วยการขนคนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาระบบรถไฟชานเมืองให้รองรับการเดินทางจากพื้นที่ในจังหวัดฉะเชิงเทราเข้า-ออกศูนย์กลางกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนในเมือง (โครงการรถไฟฟ้ามหานคร โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร) เพื่อลดการเดินทางด้วยระบบถนน (ด้วยรถยนต์) เป็นการพัฒนาระบบจราจรควบคู่กับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน จึงควรมีการดำเนินการด้านต่าง ๆ ดังนี้

2.1.1 การปรับปรุงระบบรถไฟชานเมืองให้มีประสิทธิภาพ

1) ปรับปรุงเส้นทางรถไฟให้เป็นรางคู่หรือมากกว่ารางเดียว (เช่น สามราง) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง

2) ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณควบคุมการเดินรถ

3) ดำเนินการศึกษา/จัดหา/จัดการให้มีการปรับปรุงระบบล้อเลื่อน โดยเฉพาะระบบรถไฟชานเมือง (Commuter Train)

4) ควรพิจารณาจัดตั้งรถไฟกับถนนให้ต่างระดับกัน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินทาง

2.1.2 จัดระบบเสริมและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าในเมืองกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง

2.1.3 การใช้โอกาสการพัฒนาพื้นที่โดยรอบบริเวณสถานีรถไฟ พัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับการมีระบบราง (ในเมือง/ระหว่างเมือง) รวมทั้งการนำมูลค่าเพิ่มของที่ดินบริเวณรอบสถานี อันเนื่องจากการพัฒนามาช่วยในการลงทุน

2.2 การปรับปรุงเส้นทางรถไฟสายหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา ให้เป็นทางคู่ขนานเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพัฒนาระบบราง ดังนี้

2.2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางรถไฟ (นอกจากเชื่อมโยงกับพื้นที่ชานเมืองแล้วยังเชื่อมโยงกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกโดยรวม) โดยจะสามารถเพิ่มความเร็วของการเดินทางได้วันละ 4-5 เท่าของการเดินทางบนรางเดียวในปัจจุบัน และเพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเข้าออกกรุงเทพมหานคร จะเป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการรถไฟ จะทำให้ประชาชนและการขนส่งสินค้าเปลี่ยนมาใช้ระบบรางแทนการโดยสารรถส่วนบุคคลมากยิ่งขึ้น สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 และแผนหลักการพัฒนาการจราจรและขนส่งในช่วงแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 ในด้านการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.2.2 สามารถเชื่อมโยงการเดินทางด้วยระบบรางระหว่างสนามบินดอนเมืองกับสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 (หนองงูเห่า)

2.3 กรณี รถฟ. เสนอขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดการก่อสร้างโดยให้สร้างทางรถไฟใหม่ 2 ทางแทนการก่อสร้างทางรถไฟรางใหม่เพิ่มขึ้น 1 ทาง เมื่อพิจารณาจากเขตทางรถไฟสายตะวันออกมีความกว้างเพียง 40 เมตร (ต่างจากสายเหนือซึ่งกว้าง 120 เมตร) และอยู่ในบริเวณดินอ่อน หากก่อสร้างทางรถไฟอีกสายทางหนึ่ง โดยวางรางคู่ขนานกับสายทางเดิมจะมีปัญหาเรื่องการทรุดตัวของดินไม่เท่ากัน ควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการออกแบบรายละเอียดวิศวกรรมให้เหมาะสมกับสภาพดินอ่อนบริเวณดังกล่าวภายในเขตทางตามข้อเสนอของการรถไฟฯ โดยให้สร้างฐานทางรถไฟใหม่ 2 ทาง แทนการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ขนานกับแนวรางเดิมอีก 1 ทาง ทั้งนี้ให้ยึดหลักประหยัดโดยใช้โครงสร้างเดิมบางส่วน เช่น สะพาน สถานี ให้เป็นประโยชน์

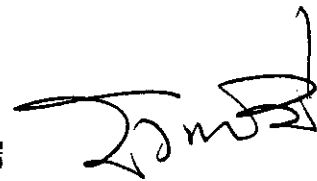
2.4 การลงทุนก่อสร้างทางคู่ขนาน เป็นการลงทุนขั้นพื้นฐาน ควรเป็นการลงทุนโดยรัฐในเบื้องต้นและจัดระบบการขนส่งอื่นๆ เสริมเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางตลอดจนใช้โอกาสในการพัฒนาเมืองบริเวณข้างเคียงสถานีรถไฟ อันเนื่องจากการพัฒนาระบบรถไฟ (การก่อสร้างทางคู่ขนาน) เป็นการดำเนินงานด้านวิศวกรรมโยธา ส่วนใหญ่ใช้ทรัพยากรภายในประเทศ มีสัดส่วนการลงทุนเป็นค่าใช้จ่ายในประเทศประมาณร้อยละ 80 ของวงเงินลงทุน และเป็นการปรับปรุงประสิทธิภาพรถไฟ เป็นการลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากปัญหาจราจร

2.5 ควรให้ความสำคัญต่อการดำเนินการในแผนงานรวมเพื่อพัฒนาระบบจราจรและพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน โดยเน้นให้มีระบบรถไฟรางคู่เชื่อมโยงระหว่างเมืองต่างๆ ภายในภาคมหานคร (ต่อเชื่อมกับเมืองโดยรอบกรุงเทพมหานคร)

3. ข้อเสนอ

จึงเรียนมาโปรดพิจารณาความเห็นของ สจร. ตามข้อ 2 หากเห็นชอบ สจร. จะได้แจ้งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

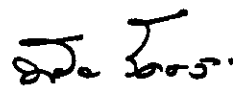
พันตำรวจตรี



(ยงยุทธ สารสมบัติ)

เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

เห็นชอบ กว.ข้อ 2



(นายพิชัย รัตกุล)

รองนายกรัฐมนตรี

ปฏิบัติราชการแทน นายกรัฐมนตรี

4 ส.ค.48