

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๒๐๕/๖๕๔๕

10/58

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กท ๑๐๓๐๐

๖๖

พฤษภาคม ๒๕๔๓

เรื่อง ขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานและวงเงินงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่สำหรับ
ค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา ของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย

เรียน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์)

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ค่วนที่สุด ที่ กค ๐๒๐๘.๑/๑๐๒๕๒

ลงวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๔๒

๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ค่วนมาก ที่ กค ๐๕๒๕.๔/๓๕๕๓

ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๓

๓. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ค่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๘/๑๖๘๐๕

ลงวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๔๓

๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่ นร ๑๐๑๐/๑๒๐๕ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๔๓

๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ค่วนที่สุด ที่ นร ๑๐๑๐/๒๐๖๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๔๓

๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

ที่ นร ๐๘๐๕/๐๑๒ ลงวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๔๓

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงาน
และวงเงินงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่สำหรับค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก
ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งกระทรวง
การคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ
สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้เสนอความเห็นมาเพื่อประกอบการพิจารณา
ของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

/ ในคราว ...

- ๒ -

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๔๓ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์) เสนอเพิ่มเติมว่า ตามที่กระทรวงคมนาคมได้เสนอขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงาน และวงเงินค่าก่อสร้างของงานก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา โดยให้สร้างทางรถไฟใหม่ ๒ ทาง แทนการสร้างทางรถไฟใหม่ ๑ ทาง และค่าก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในวงเงินจำนวน ๘,๑๘๓ ล้านบาท นั้น เพื่อให้การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายดังกล่าวเกิดผลประโยชน์สูงสุดในทางเศรษฐกิจและเชื่อมโยงกับการขนส่งในระบบอื่นด้วย จึงขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเพิ่มเติมให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางนี้ให้เชื่อมโยงไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ ๒ (หนองงูเห่า) 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 โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา มีวงเงินลงทุนสูงและ รฟท. ยังไม่ได้ศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน เห็นควรให้ รฟท. ดำเนินการศึกษาคือความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและการเงินของโครงการก่อนที่จะขออนุมัติโครงการ นั้น คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาเรื่องนี้อีกครั้งหนึ่งแล้ว เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๔๓ มีมติดังนี้

๑. เห็นควรให้ รฟท. ปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานของงานก่อสร้างทางคู่สาย ตะวันออกระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา โดยขยายวงเงินค่าก่อสร้างงานวิศวกรรมพร้อมติดตั้ง ระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม วงเงิน ๘,๑๘๓ ล้านบาท เนื่องจากการปรับปรุงทาง ให้มีโครงสร้างที่เหมาะสมกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่โครงการที่มีดินอ่อน และเป็นการเพิ่ม ประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในเส้นทางสายตะวันออก ซึ่งเป็นเส้นทางที่จะตอบสนอง ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศ

๒. สำหรับเรื่องแหล่งเงินลงทุนเห็นควรให้รัฐบาลการลงทุนทั้งหมด เนื่องจาก คณะรัฐมนตรีมีมติ (๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๔๑) เห็นชอบแนวทางการปรับโครงสร้างรถไฟ โดยให้ รัฐบาลการการลงทุนส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบกับ รฟท. มีฐานะการเงินที่ไม่สามารถ จะลงทุนในโครงการใหม่ได้ เป็นผลจาก รฟท. ไม่ได้ปรับราคาค่าโดยสารเป็นเวลานานถึง ๑๔ ปี ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ รฟท. ประสบภาวะขาดทุน เห็นควรให้ รฟท. พิจารณาปรับอัตราค่าโดยสาร ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมต่อการดำเนินงานกิจการรถไฟให้มีประสิทธิภาพ

๓. เห็นควรกำหนดเป็นเงื่อนไขให้ รฟท. ดำเนินการเพิ่มเติมด้านการบริหารจัดการ เพื่อให้โครงการ ฯ สามารถอำนวยความสะดวกให้เกิดขึ้นต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และเพิ่ม ประสิทธิภาพการดำเนินงานของ รฟท. ดังนี้

๓.๑ เนื่องจากโครงการดังกล่าวได้ขยายเวลาการก่อสร้างจากเดิมที่กำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๔๒ ออกไปถึงปี ๒๕๔๗ รฟท. ต้องจัดทำแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนเพื่อเป็นหลักประกันว่า จะดำเนินการได้ตามระยะเวลาของแผนงานที่กำหนดและเบิกจ่ายเงินได้ตามแผนงาน ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้ โครงการต้องล่าช้าออกไปอีกและหลีกเลี่ยงภาระเงินลงทุนโครงการที่จะเพิ่มขึ้นแก่รัฐในภายหลัง

๓.๒ รฟท. ควรประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนเพื่อประสานการขนส่งระบบรถไฟกับระบบอื่น ๆ เช่น ระบบรถขนส่งมวลชน การมีถนนสายหลัก สายรองให้เข้าถึง สถานีรถไฟได้สะดวก ทั้งนี้ เพื่อให้การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสามารถเดินทางเชื่อมต่อระหว่าง จุดต้นทางกับจุดปลายทางได้สะดวกยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มรายได้ให้กับ รฟท. และส่งเสริมให้ระบบ รถไฟเป็นระบบขนส่งหลักตามนโยบายของรัฐที่กำหนดไว้ รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ กระจายตัวออกไปตามแนวเส้นทางรถไฟด้วย

๓.๓ รฟท. ควรปรับปรุงคุณภาพของขบวนรถโดยสารและแผนการเดินทาง โดยโดยสารและรถสินค้าเพื่อให้การขนส่งทางรถไฟสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้และ รุงใจให้ผู้ให้บริการหันมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น รวมทั้งเพิ่มบทบาทเอกชนในด้านการเดินทาง ในเส้นทางสายตะวันออก ซึ่งน่าจะมีความเป็นไปได้มากกว่าสายอื่น เนื่องจากมีปริมาณความต้องการสูง ประกอบกับเส้นทางมีความจุมากพอและปลอดภัย จึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป ซึ่งคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้ว ลงมติว่า

๑. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงาน และวงเงินค่าก่อสร้างของงานก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา โดยให้สร้างทางรถไฟใหม่ ๒ ทาง แทนการสร้างทางรถไฟใหม่ ๑ ทาง และค่าก่อสร้าง งานวิศวกรรมโยธา พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในวงเงินจำนวน ๘,๑๘๓.๐ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และอนุมัติในหลักการให้ รฟท. ดำเนินการ ก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางนี้เพิ่มเติมให้เชื่อมโยงไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ ๒ (หนองจอก) สำหรับค่าใช้จ่ายเพื่อการนี้ ให้ใช้จ่ายจากวงเงิน ๘,๑๘๓.๐ ล้านบาท ตามที่รัฐมนตรี ช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายประคินฐ์ ภัทรประสิทธิ์) เสนอเพิ่มเติม โดยรายละเอียดในส่วนของ การใช้จ่ายงบประมาณให้ตกลงกับสำนักงานประมาณต่อไป ทั้งนี้ ได้รับความเห็นของคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการด้วย

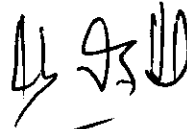
๒. อนุมัติให้ขยายระยะเวลาผ่อนผันข้ามปีงบประมาณงานก่อสร้าง ทางคู่ขนานในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา เป็นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๓๑ - พ.ศ. ๒๕๔๑ เพื่อให้ครอบคลุมระยะเวลาก่อสร้าง

- ๕ -

๓. สำหรับสัดส่วนของแหล่งเงิน ให้สามารถใช้แหล่งเงินทุนจากต่างประเทศได้ด้วย นั้น ให้เป็นไปตามหลักการเดิมของโครงการ ฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๓๗ ในสัดส่วนเงินงบประมาณ และ/หรือเงินกู้ร้อยละ ๕๐ : ๕๐ โดยในส่วนเงินกู้ให้ใช้เงินกู้จากต่างประเทศได้ตามความเหมาะสม

จึงเรียนขึ้นมายัง

ขอแสดงความนับถือ



(นายกำธร จันทรวงศ์)

รองเลขาธิการคณะกรรมการ ป.ป.ช. ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะกรรมการ ป.ป.ช.

๒๕๖ พ.ค. ๒๕๔๓

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๒๕๐๐๓๕๑

โทรสาร ๒๕๑๐๖๒๗

๒๕๔๑

ค.อ. สป. ๒๕ พ.ค. ๒๕๔๓
 ค.อ. ส่วนฯ ๒๕ พ.ค. ๒๕๔๓
 จ.ก. ๒๕ พ.ค. ๒๕๔๓
 จ.ก. จ.บ. ๒๕ พ.ค. ๒๕๔๓
 จ.ก. บ.น. ๒๕ พ.ค. ๒๕๔๓