

ด่วนที่สุด

คค 0805.2/ค 81



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	
2550 ๗๗๗.๑	
รับที่	
วันที่	12 เม.ย. 2547 15.13

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพ 10100

เลขที่ 1/227
วันที่ 12 เม.ย.
เวลา 16.20

12 เมษายน 2547

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0215/ว(ล) 3252 ลงวันที่ 11 มีนาคม 2539
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0205/13257 ลงวันที่ 4 กันยายน 2540

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0205/4712 ลงวันที่ 19 เมษายน 2545
2. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/372/2546 ลงวันที่ 23 มกราคม 2546
3. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/664/2547 ลงวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2547
4. รายงานการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชน ด้านคมนาคม ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2547
5. รายงานการประชุมคณะกรรมการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547

1. เรื่องเดิม

1.1 โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออก ระยะที่ 2 ซึ่งตามหนังสือที่อ้างถึง 1 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2539 ที่ให้ความเห็นชอบโครงการฯ โดยคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (กพอ.) ได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จทันกับการก่อสร้างขยายท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2540 อนุมัติในหลักการโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงสถานีศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทางประมาณ 177 กิโลเมตร โดยในส่วนของวงเงินลงทุนเบื้องต้นของโครงการฯ ให้รอผลการสำรวจออกแบบรายละเอียดศึกษาปริมาณความต้องการด้านการขนส่งและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง รายละเอียดตามหนังสือที่อ้างถึง 2

1.3 รฟท. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2540 เพื่อดำเนินการศึกษาและสำรวจออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมสำหรับการก่อสร้างทางคู่ช่วงสถานีศรีราชา - ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย รวมระยะทางประมาณ 177 กิโลเมตร และทางรถไฟ Chord Line รวม 3 แห่ง ณ ชุมทางฉะเชิงเทรา ชุมทางบ้านภาชีและชุมทางแก่งคอย พร้อมทั้งประมาณราคาค่าก่อสร้างและจัดทำเอกสารประกวดราคาที่เกี่ยวข้อง จัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างทางคู่ เพื่อให้พิจารณาลงทุนก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพและกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment; EIA)

1.4 คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย มีมติเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2543 ให้ รฟท. ศึกษาเพิ่มเติมในรายละเอียดของผลตอบแทนโครงการด้านการเงินและเศรษฐกิจ (FIRR, EIRR) และกระแสเงินสด (Cashflow) ในแต่ละปี ซึ่ง รฟท. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ตามข้อ 1.3 ทำการศึกษา

1.5 สรุปผลการศึกษาของที่ปรึกษาโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงศรีราชา - ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย

1.5.1 ระยะทางทางหลัก 176.2 กม. ทางเลี้ยว (Chord line) 5.45 กม. ค่าก่อสร้างรวม 11,862 ล้านบาท (ราคาปี 2541)

1.5.2 การขนส่งผู้โดยสาร ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า มีความสำคัญสูงสุด โดยจะมีผู้โดยสาร 3.33 ล้านคน ในปี 2548 และ 6.96 ล้านคนในปี 2560 ส่วนช่วงศรีราชา - ฉะเชิงเทรา จะมีผู้โดยสาร 0.50 ล้านคน ในปี 2548 และ 1.10 ล้านคนในปี 2560

1.5.3 การขนส่งสินค้าเข้า/ออก ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง มีสินค้าหลัก 7 ประเภท จะส่งผ่านช่วงศรีราชา - ฉะเชิงเทรา มากกว่าตอนอื่น โดยจะมีการขนส่ง 20.92 ล้านตัน ในปี 2548 และเพิ่มขึ้นเป็น 36.50 ล้านตัน ในปี 2560

1.5.4 แผนการจัดการเดินรถจะสูงสุดช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา โดยคาดว่าจะมีการเดินรถ 100 ขบวน ในปี 2548 และ 162 ขบวน ในปี 2560

1.5.5 ผลตอบแทนทางการเงิน

- ช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ร้อยละ 4.61
- ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า ร้อยละ 3.73
- ช่วงคลองสิบเก้า-แก่งคอย ร้อยละ 0.63
- รวมทั้งโครงการ ร้อยละ 3.0

1.5.6 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

- ช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ร้อยละ 12.4
- ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า ร้อยละ 14.3
- ช่วงคลองสิบเก้า-แก่งคอย ร้อยละ 8.0
- รวมทั้งโครงการ ร้อยละ 11.3

1.6 ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 8/2544 เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2544 ที่ประชุมมีมติให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา พร้อมทั้งก่อสร้างทาง Chord Line ที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทราและชุมทางบ้านภาชี ในวงเงินรวมทั้งสิ้น 5,822 ล้านบาท ได้ตามที่เสนอ ซึ่ง รฟท. ได้รายงานขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ตอนศรีราชา - ฉะเชิงเทรา ต่อกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2544 และกระทรวงคมนาคมได้เสนอเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2544 โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

1.6.1 กระทรวงการคลังเสนอความเห็นว่าการชะลอโครงการออกไปก่อนเนื่องจากผลตอบแทนทางการเงินต่ำไม่คุ้มกับการลงทุน จึงไม่ช่วยเสริมฐานะการเงินของ รฟท. ดีขึ้น โดยจะต้องมีองค์ประกอบอื่นที่ชัดเจนสนับสนุนการดำเนินงาน เช่น การก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ 2 ที่ลาดกระบัง โดย รฟท. ต้องจัดลำดับความสำคัญโครงการของ รฟท. เอง เนื่องจากฐานะของ รฟท. อยู่ในขั้นวิกฤต จำจะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว ก่อนที่จะมีการพิจารณาลงทุนโครงการอื่นต่อไปในอนาคต

1.6.2 สำนักงานประมาณเสนอความเห็นว่าการฯ มีผลตอบแทนทางการเงินต่ำไม่คุ้มต่อการลงทุน รัฐรับภาระในการจัดสรรงบประมาณเพื่อการก่อสร้างโครงการ รฟท. สูงถึงปีละประมาณ 10,000 ล้านบาท หากมีการก่อสร้างโครงการดังกล่าวจะเป็นการเพิ่มภาระให้กับรัฐยิ่งขึ้น จึงเห็นสมควรชะลอโครงการนี้ออกไปก่อน

1.6.3 สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เห็นด้วยในหลักการที่จะดำเนินโครงการนี้ แต่เนื่องจากโครงการนี้จะมีผลกระทบต่อการฟื้นฟูฐานะการเงินของ รฟท. ดังนั้น รฟท. ต้องพิจารณาปัจจัยอื่นประกอบด้วย เช่น แผนการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับโครงการอื่น และความพร้อมของหน่วยงานทั้งทางด้านการดำเนินการและการลงทุน และควรจะมีการจัดลำดับความสำคัญของโครงการเปรียบเทียบกับโครงการอื่นด้วย

1.6.4 คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ มีความเห็นว่าการชะลอโครงการไว้ก่อน เนื่องจากสถานะทางการเงินและความไม่ชัดเจนของโครงการที่เกี่ยวข้อง

1.6.5 คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นชอบในหลักการของโครงการฯ และสำหรับการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองควรให้ชะลอโครงการไปก่อน

1.6.6 คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 5 ได้พิจารณาโครงการฯ เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2545 ดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

1) ความเห็นคณะกรรมการกลั่นกรองฯ

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ฯ เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในระยะยาว ในหลักการควรให้การสนับสนุน

- เพื่อให้โครงการมีความชัดเจน ควรมีการศึกษาอย่างจริงจังเกี่ยวกับประเภทสินค้าที่ขนส่ง โดยเฉพาะสินค้ากลุ่มที่ 3 ได้แก่ ปูนซีเมนต์ น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน

ก๊าซ แอล.พี.จี. ปีโตรเคมี ในปัจจุบันและอนาคตสินค้าเหล่านี้จะใช้วิธีการขนส่งตามโครงการนี้หรือไม่ ถ้าไม่มีการขนส่งโดยโครงการนี้ อาจมีผลต่อการคุ้มทุน

- สำหรับการก่อสร้างทางรถไฟเลียบเมือง (Chord line)

ควรชะลอไว้ก่อน

2) ที่ประชุมมีมติ

- ให้ รฟท. ปรับปรุงโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ให้มีความชัดเจนตามข้อสังเกต แล้วนำเสนออีกครั้ง
- สำหรับทางรถไฟเลียบเมือง (Chord line) ให้ชะลอไว้ก่อน จนกว่าจะมีความชัดเจนของแผนการลงทุนจัดทำ chord line ทั่วประเทศ แล้วนำเสนอขออนุมัติงบประมาณเพื่อดำเนินงานปกติในงบลงทุนประจำปีต่อไป

1.7.1 รฟท. ได้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองฯ และได้จัดทำแผนการใช้จ่ายเงินโครงการก่อสร้างทางคู่ ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา เสนอปลัดกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2545 และกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องต่อเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2545 และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องคืนเนื่องจากการปรับคณะรัฐมนตรี

2. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

2.1 กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟท. ดังนี้

2.1.1 รฟท. ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2546 ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 ขออนุมัติดำเนินโครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงศรีราชา - ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ตอนศรีราชา - ฉะเชิงเทรา สรุปว่า

2.1.1.1 รฟท. ได้ปรับปรุงแผนการดำเนินงานและวงเงินลงทุนใหม่โดยเสนอการลงทุนเฉพาะการก่อสร้างรางคู่ ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา โดยมีวงในก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2547-2550 ทั้งสิ้น 5,044 ล้านบาท โดยมีสัดส่วนของมูลค่าสินค้าและบริการที่คาดว่าจะนำเข้าจากต่างประเทศ (Import Content) ประมาณ 1,968 ล้านบาท หรือร้อยละ 39

2.1.1.2 แนวทางการจัดหาแหล่งเงินลงทุนมี 2 แนวทาง คือ

- 1) ทางเลือกที่ 1 ใช้เงินกู้ต่างประเทศและเงินบาทสมทบ (งบประมาณแผ่นดินหรือเงินกู้ในประเทศ)
- 2) ทางเลือกที่ 2 ใช้งบประมาณแผ่นดินและเงินกู้ในประเทศ

2.1.1.3 รฟท. ได้ปรับตัวเลขการพยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าหลักในเส้นทางรถไฟตอนศรีราชา - ฉะเชิงเทรา ปรากฏว่าปริมาณการขนส่งสินค้าในกลุ่มที่ 3 ได้แก่ ปูนซีเมนต์ น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน ก๊าซแอล.พี.จี. ปีโตรเคมี ลดลง โดยในปี 2550 การคาดการณ์ใหม่จะมีปริมาณการขนส่ง 3.3 ล้านตัน ต่อปีลดลงจาก 4.66 ล้านตันต่อปี หรือลดลงร้อยละ 29.2 และในปี 2560 จะมีปริมาณการขนส่ง 4.5 ล้านตันต่อปี ลดลงจาก 6.13 ล้านตันต่อปีหรือลดลงร้อยละ 25.8 ในขณะที่ปริมาณ

การขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ในปี 2550 การคาดการณ์ใหม่จะมีปริมาณ 7.5 ล้านตันต่อปี ลดลงจาก 11.50 ล้านตันต่อปี หรือลดลงร้อยละ 34.8 และปี 2560 ลดลงจาก 20.7 ล้านตัน เป็น 14.4 ล้านตัน หรือลดลงร้อยละ 30.4

✓ 2.1.1.2 รฟท. จึงขอให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย โดยให้ก่อสร้างตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 69 กิโลเมตร ก่อน ภายในกรอบวงเงินลงทุนรวม 5,044 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการโครงการ 4 ปี (พ.ศ. 2547-2550) โดยรัฐบาลรับประกันค่าใช้จ่ายในการลงทุนและให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินลงทุนที่เหมาะสมให้ต่อไป

2.1.2 รฟท. ได้มีหนังสือเมื่อ วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2547 ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3 ขออนุมัติดำเนินโครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร สรุปว่า

2.1.2.1 เนื่องจากความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่เสนอต่อคณะกรรมการพิจารณากลับกรองฯ มีใจความสำคัญตอนหนึ่งว่า ในอนาคต รฟท. ควรก่อสร้างทางคู่จากสถานีชุมทางศรีราชาไปถึงท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้าออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง และ รฟท. ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมของทางตอนศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 9 กิโลเมตร เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยใช้บุคลากรของ รฟท. ดำเนินการเอง

2.1.2.2 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกทั้ง 2 ตอน คือ ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา และตอนศรีราชา - แหลมฉบัง เป็นโครงการที่มีความสำคัญเร่งด่วน จำเป็นต้องก่อสร้างเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งโดยขบวนรถคอนเทนเนอร์ซึ่งจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากการขยายท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังขั้นที่ 2 นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขนส่งในเส้นทางรถไฟบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก อีกทั้งเป็นการตอบสนองนโยบายของกระทรวงคมนาคมด้านการขนส่งและพัฒนาระบบการขนส่งโดยรวมของประเทศ

2.1.2.3 รฟท. ได้พิจารณาปรับปรุงวงเงินลงทุนสำหรับการก่อสร้างทางคู่ ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 69 กิโลเมตร เป็นวงเงินลงทุนทั้งสิ้น 4,795 ล้านบาท (ไม่รวม Chord Line ที่ฉะเชิงเทรา) สำหรับตอนศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 9 กิโลเมตร ประมาณค่าก่อสร้างไว้เป็นเงินจำนวน 440 ล้านบาท โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ รฟท. เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2547 ให้ รฟท. ดำเนินการต่อขยายโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกจากฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร ในวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 5,235 ล้านบาท (กรณีรองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 120 กม./ชม.) และในวงเงินลงทุน 6,681 ล้านบาท (กรณีรองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 160 กม./ชม.) และให้ รฟท. นำเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป

2.1.2.4 เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่จะพัฒนาและส่งเสริมการใช้รถไฟในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้มากขึ้นโดยจะให้ รฟท. ยกกระดับความเร็วของขบวนรถจากปัจจุบันที่วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 120 กม./ชม. เป็น 160 กม./ชม. เพื่อให้เต็มศักยภาพของความเร็วที่สามารถวิ่งได้บนทางขนาดความกว้าง 1.00 เมตร (metre gauge track) ในกรณีนี้ รฟท. จำเป็นต้องปรับปรุงความแข็งแรงของ

โครงสร้างทาง สะพาน และปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางของโค้งที่มีรัศมีน้อยกว่า 1,400 เมตร ซึ่งต้องการการเวนคืนที่ดินและก่อสร้างทางใหม่ที่มีรัศมีโค้งไม่น้อยกว่า 1,400 เมตร เป็นต้น จากการทบทวนแบบรายละเอียดและประมาณการค่าใช้จ่ายโครงการก่อสร้างทางคู่ตอนศรีราชา - ฉะเชิงเทรา (69 กม.) ที่ได้ออกแบบไว้ก่อนแล้วพบว่าหากต้องการเพิ่มความเร็วขบวนรถจากที่ออกแบบไว้เดิมให้วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. จะต้องเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างรวมทั้งมีการเวนคืนที่ดินเพื่อแลกเปลี่ยนแนวทางโค้งแคบที่มีรัศมีน้อยกว่า 1,400 เมตร (จำนวน 6 แห่ง) เป็นเงินอีกประมาณ 1,446 ล้านบาท (สำหรับทางแยกทำเรือแหลมฉบังไม่มีขบวนรถโดยสารเดินจึงไม่มีความจำเป็นต้องออกแบบไว้รองรับความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม.) รวมวงเงินลงทุนเป็นเงินทั้งสิ้น 6,681 ล้านบาท

2.1.2.5 ด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเนื่องจากทางช่วง ศรีราชา - แหลมฉบัง ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษา จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาที่มีใบอนุญาตให้ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) มาดำเนินการต่อไปในวงเงินค่าจ้างประมาณ 5 ล้านบาท

2.1.2.6 จ้างขอให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ให้ รฟท. ดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - ทำเรือแหลมฉบัง ระยะทางรวมประมาณ 78 กิโลเมตร ในวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 5,235 ล้านบาท (กรณีรองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 120 กม./ชม.) หรือในวงเงินลงทุน 6,681 ล้านบาท (กรณีรองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 160 กม./ชม.) ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (2547-2550) และขอรับการสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐบาลโดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสมให้ต่อไปด้วย

2.2 คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ได้เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชาถึงฉะเชิงเทราแล้ว ในการประชุมครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2547 ขณะนี้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำลังจะเสนอเรื่องให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4

2.3 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้มีการประชุม ครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ในเส้นทางชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - ทำเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (2547 - 2550) และการขอสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐบาล ตามที่ รฟท. เสนอ โดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 5

3 ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

เนื่องจากในคราวประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานได้มีมติเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ในเส้นทางชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - ท่าเรือแหลมฉบัง ตามข้อ 2.3 ไว้แล้ว จึงเห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

4 ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ผลกระทบต่อนโยบายรัฐบาล

โครงการนี้จะสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ในการที่จะส่งเสริมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายคมนาคมขนส่งและสื่อสาร บนพื้นฐานของการเกื้อหนุนการผลิต การสร้างงานและสร้างรายได้และนโยบายการปรับปรุงและพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนและเครือข่ายการคมนาคมภายในประเทศให้เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ตลอดจนยุทธศาสตร์หลักการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมเพื่อรองรับยุทธศาสตร์ของประเทศ ข้อ 1 ในอันที่จะเพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการคมนาคมขนส่งให้มีความคุ้มค่าและทั่วถึง และข้อ 3 ทำให้ระบบการคมนาคมขนส่งมีความปลอดภัย มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น รวมทั้งจะทำให้มีการใช้ประโยชน์จากโครงการรถไฟรางคู่ที่ก่อสร้างเสร็จแล้วอย่างมีประสิทธิภาพ

4.2 ผลกระทบต่อการเงินและงบประมาณ

เนื่องจากโครงการนี้ต้องใช้เงินลงทุนสูง และ รฟท. ไม่อยู่ในฐานะที่จะลงทุนในโครงการดังกล่าวได้ จึงต้องขอรับการสนับสนุนด้านเงินงบประมาณจากรัฐบาล

4.3 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

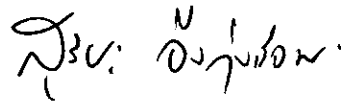
เป็นการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ ที่จะช่วยเพิ่มสมรรถนะทางเศรษฐกิจ และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะช่วยรองรับปริมาณการขนส่งโดยขบวนรถคอนเทนเนอร์ เข้า-ออกสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง ซึ่งจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากการขยายท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 อีกทั้งทำให้ปริมาณการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น ซึ่งนอกจากสามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดทางถนนลงแล้ว ยังช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนลงด้วย

กระทรวงคมนาคมจึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

- 1) เห็นชอบโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ในเส้นทางชายฝั่งทะเลตะวันออกตอนฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (2547 – 2550)
- 2) มอบกระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม เพื่อให้ รฟท. ดำเนินการต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร 0 2215 4099

โทรสาร 0 2215 4099

สำนักแผนงาน
รับที่ 329
วันที่ 29 มี.ค. 46
เวลา 09.35 น.



กระทรวงคมนาคม
เลขที่ 1706
วันที่ 24 มี.ก. 46
เวลา 9.10 น.

ที่ 1/372/2546

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง กทม.10330

23 มกราคม 2546

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา

① เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0215/ว(ล)3254 ลงวันที่ 11 มีนาคม 2539 ✓
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0205/13263 ลงวันที่ 4 กันยายน 2540 ✓
3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0205/4712 ลงวันที่ 19 เมษายน 2545 ✓
4. หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0207.1/7528 ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2545 ✓
5. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/14013 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2545 ✓

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. รายงานผลการศึกษาและสำรวจออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมสรุปภาษาไทย
2. รายงานผลการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและการเงิน โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมสรุปภาษาไทย
3. แผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงิน โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา
4. เอกสารสรุปผลการศึกษาด้านการขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา

เรื่องเดิม

1. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ระยะที่ 2 ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2539 โดยคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (กพอ.) ได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จทันกับการก่อสร้างขยายท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2

/ 2. คณะรัฐมนตรี ...

2. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2540 อนุมัติในหลักการโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงสถานีศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทางประมาณ 177 กิโลเมตร โดยในส่วนของวงเงินลงทุนเบื้องต้นของโครงการฯ ให้รอผลการสำรวจออกแบบรายละเอียดศึกษาปริมาณความต้องการด้านการขนส่งและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

ข้อเท็จจริง

1.) การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการศึกษาและสำรวจออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและศึกษาปริมาณความต้องการด้านการขนส่ง โดยมีขอบเขตการดำเนินงานดังนี้ :-

1.1 สำรวจออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมสำหรับการก่อสร้างทางคู่ช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย รวมระยะทางประมาณ 177 กิโลเมตร และทางรถไฟ Chord Line รวม 3 แห่ง ณ ชุมทางฉะเชิงเทรา ชุมทางบ้านภาชี และชุมทางแก่งคอย พร้อมทั้งประมาณราคาค่าก่อสร้าง และจัดทำเอกสารประกวดราคาที่เกี่ยวข้อง

1.2 ศึกษาปริมาณความต้องการด้านการขนส่งพร้อมจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างทางคู่ในทางแต่ละตอนที่สุดสอดคล้องกับความต้องการด้านการขนส่ง เพื่อให้สามารถพิจารณาลงทุนก่อสร้างได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.3 ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบ(Environmental Impact Assessment ; EIA)

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาและสำรวจออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมฯ แล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2541 ผลการศึกษาและสำรวจออกแบบรายละเอียดมีสาระสำคัญโดยสรุปตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1.

2.) คณะกรรมการรถไฟฯ มีมติเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2543 ให้การรถไฟฯ ศึกษาเพิ่มเติมในรายละเอียดของผลตอบแทนโครงการด้านการเงินและเศรษฐกิจ อาทิเช่น FIRR, EIRR และ Cashflow ในแต่ละปี ซึ่งการรถไฟฯ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาตามข้อ 1. ทำการศึกษาโดยมีขอบเขตการศึกษาดังนี้:-

2.1 ทบทวนประมาณการค่าก่อสร้าง

2.2 วิเคราะห์ทางเศรษฐกิจและการเงินของการลงทุนก่อสร้างโครงการ

2.3 วางแผนการลงทุนก่อสร้างเส้นทางแต่ละตอนตามลำดับความจำเป็นก่อนหลัง

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาแล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2544 ผลการศึกษา มีสาระสำคัญโดยสรุปตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2.

3.) ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 8/2544 เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2544 ที่ประชุม มีมติให้ความเห็นชอบให้การรถไฟฯ ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนศรีราชา – ฉะเชิงเทรา พร้อมทั้งก่อสร้างทาง Chord Line ที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทราและชุมทางบ้านภาชี ในวงเงินรวมทั้งสิ้น 5,822 ล้านบาท ได้ตามที่การรถไฟฯ เสนอ ซึ่งการรถไฟฯ ได้รายงานขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ต่อกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2544 และกระทรวงคมนาคมได้เสนอเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2544

4.) ต่อมาคณะกรรมการกัลนกรองเรื่องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี คณะที่ 5 มีมติเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2545 ให้การรถไฟฯ พิจารณาปรับปรุงโครงการก่อสร้างทางคู่ ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ให้มีความชัดเจนและเสนอข้อมูลเพิ่มเติมตามข้อสังเกตของคณะกรรมการกัลนกรองฯ โดยควรต้องศึกษาอย่างจริงจังเกี่ยวกับประเภทของสินค้าที่ขนส่ง เพื่อทราบสมมติฐานของการลงทุนและให้ชะลอการก่อสร้างทางรถไฟสายเลียบเมือง (Chord line) ไว้ก่อน ซึ่งการรถไฟฯ ได้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการกัลนกรองฯ และได้จัดทำแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินโครงการก่อสร้างทางคู่ ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา เสนอปลัดกระทรวงคมนาคมอีกครั้ง เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2545 ดังมีรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3 และ 4

5.) กระทรวงคมนาคม มีหนังสือด่วนมากที่ คค 0207.1/7528 ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2545 เสนอสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี เพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องกลับคืนมา เนื่องจากการปรับคณะกรรมการและกระทรวงคมนาคมมีปัญหาให้การรถไฟฯ ตรวจสอบเรื่องดังกล่าวและแจ้งยืนยันหากจะดำเนินการต่อไป

เรื่องเพื่อพิจารณา

การรถไฟฯ ได้พิจารณาทบทวนโครงการก่อสร้างทางคู่ ตอนศรีราชา – ฉะเชิงเทราแล้ว ขอเรียน ดังนี้:-

1.) จากผลการศึกษาปริมาณความต้องการด้านการขนส่งของบริษัทที่ปรึกษาซึ่งเสนอรายงานเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2541 โดยอาศัยข้อมูลจาก “รายงานการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทพัฒนากิจการรถไฟระยะยาว (TDRI; พฤษภาคม 2536)” และรายงานการศึกษาเส้นทางรถไฟสายหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-อรัญประเทศ (TDRI; เมษายน 2539) ทำการศึกษาและพยากรณ์ปริมาณความต้องการด้านการขนส่งในช่วงระยะเวลา 20 ปีข้างหน้าพบว่า ด้านการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางตอนฉะเชิงเทรา-คลองสิบแก้ว มีความสำคัญต่อการขนส่งผู้โดยสารมากกว่าตอนอื่นๆ ส่วนในด้านการขนส่งสินค้าจะผ่านในเส้นทางตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา มากกว่าตอนอื่น เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังกับสถานี ICD ลาดกระบัง ซึ่งตามเป้าหมายของการพัฒนาคาดว่าจะมีปริมาณการขนส่งตู้

คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นในอัตราสูง โดยร้อยละ 70 จะเป็นการขนส่งระหว่างท่าเรือฯ กับ สถานี ICD หากการรถไฟฯ มีเป้าหมายที่จะรักษาสัดส่วนของการขนส่งทางรถไฟไว้ที่ร้อยละ 40 (ซึ่งเป็นเป้าหมายที่เป็นไปได้) การรถไฟฯ จะต้องเพิ่มขบวนรถบรรทุกตู้สินค้าคอนเทนเนอร์เป็น 56 ขบวนต่อวันในปี 2546 และเพิ่มเป็น 70 ขบวนต่อวัน ในปี 2560 เกินกว่าความจุของทางเดียวในปัจจุบัน ซึ่งสามารถรองรับขบวนรถได้เพียง 53 ขบวนต่อวัน จึงจำเป็นต้องขยายขีดความสามารถของสถานี ICD ลาดกระบังและวางแผนก่อสร้างสถานี ICD แห่งใหม่เพิ่มเติมด้วย นอกจากนี้แล้วยังจำเป็นต้องพัฒนาเส้นทางขนส่งระหว่าง ลาดกระบัง-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา ให้เป็นทางคู่ โดยขณะนี้ทางช่วงหัวหมาก-ลาดกระบัง-ฉะเชิงเทรา กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างขยายเป็นทางคู่โดยจะแล้วเสร็จในปี 2546 และติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณเสร็จสมบูรณ์ในปี 2548 ดังนั้น จึงควรเร่งรัดการก่อสร้างเพื่อต่อขยายทางคู่จากฉะเชิงเทรา ถึง ศรีราชา โดยเร็วเพื่อ:-

- อำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพแก่การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และสถานี ICD ที่ลาดกระบัง
- เพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรถไฟและลดความแออัดของการขนส่งทางถนนลง

2.) บริษัทที่ปรึกษาได้ประมาณการราคาก่อสร้างตามแบบรายละเอียดของโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย โดยใช้ฐานราคาปี 2541 และใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับรายการที่คาดว่าจะจัดหาหรือนำเข้าจากต่างประเทศ ในอัตรา 36 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายเป็นเงินรวมทั้งสิ้น 11,862 ล้านบาท สำหรับการก่อสร้างทางคู่ระยะทาง 176.2 กิโลเมตร และสร้างทางรถไฟ Chord line ระยะทาง 5.5 กิโลเมตร ต่อมา การรถไฟฯ ได้ปรับปรุงประมาณการค่าใช้จ่ายให้เป็นราคาที่สอดคล้องกับระยะเวลาการก่อสร้างของโครงการก่อสร้างทางคู่เฉพาะช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 69 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างทางรถไฟ Chord line ที่ สถานีชุมทางบ้านภาชีและสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา ทำให้มีประมาณการค่าใช้จ่ายเป็นเงินรวมทั้งสิ้น 5,822 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาการก่อสร้างระหว่างปี 2545 - 2547 รวม 3 ปี

3.) การรถไฟฯ ได้พิจารณาปรับปรุงแผนการดำเนินงานและวงเงินลงทุนใหม่โดยเสนอการลงทุนเฉพาะการก่อสร้างทางคู่ ตอนศรีราชา - ฉะเชิงเทรา และชะลอการก่อสร้างทางรถไฟสายเลียบเมือง (Chord line) ไว้ก่อน ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 5 ซึ่งมีมติเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2545 ดังนั้น ประมาณการค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างตามปีที่จะดำเนินการก่อสร้าง (พ.ศ. 2547 - 2550) จะเป็นเงินรวมทั้งสิ้น 5,044 ล้านบาท ประกอบด้วย

3.1 ค่าก่อสร้างและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม สำหรับการก่อสร้างทางคู่ ตอนศรีราชา - ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 69 กิโลเมตร เป็นเงิน 4,826 ล้านบาท

3.2 ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการจัดการประกวดราคาเป็นเงิน 5 ล้านบาท

3.3 ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง/ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ เป็นเงิน 197 ล้านบาท

3.4 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 16 ล้านบาท

/ โดยมีสด . . .

โดยมีสัดส่วนของมูลค่าสินค้าและบริการที่คาดว่าจะนำเข้าจากต่างประเทศ (Import Content) ประมาณ 1,968 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 39 ของค่าก่อสร้าง/ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ และค่าจ้างที่ปรึกษา

4.) จากผลการศึกษาวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจและการเงิน (ตามรายงานของบริษัทที่ปรึกษาเมื่อเดือนมีนาคม 2544) ปรากฏว่า การลงทุนก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา (รวมทางเลี้ยวเมืองฉะเชิงเทรา) ให้อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) 4.61% และอัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) 12.4% แต่หากลงทุนก่อสร้างเฉพาะทางคู่ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา โดยไม่รวมทางเลี้ยวเมือง อัตราผลตอบแทนจะกลายเป็น FIRR = 5.22% และ EIRR = 13.3% โดยการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนทางการเงินนั้น ได้ใช้ข้อมูลค่าใช้จ่ายและรายได้ในการวิเคราะห์ ดังนี้:-

- ค่าใช้จ่าย คงที่ เพื่อการดำเนินงานและบำรุงรักษา
 - = 0.38 ล้านบาท/กิโลเมตร ต่อปี สำหรับทางใหม่
 - = 0.76 ล้านบาท/กิโลเมตร ต่อปี สำหรับทางที่มีอยู่เดิม
- ค่าใช้จ่าย ผันแปร ในการดำเนินงานและบำรุงรักษา
 - = 0.26 ล้านบาท/ผู้โดยสาร - กิโลเมตร
 - = 0.36 ล้านบาท/ ต้น - กิโลเมตร
- ค่าโดยสาร = 0.21 บาท/กิโลเมตร
- ค่าระวางสินค้า = 0.64 บาท/ต้น - กิโลเมตร
- ไม่มีเงินกู้เชิงพาณิชย์

ส่วนการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจได้ประเมินจากองค์ประกอบต่อไปนี้:-

- การประหยัดเวลาสำหรับผู้โดยสารเดิมที่โดยสารรถไฟ
- การประหยัดเวลาสำหรับผู้โดยสารใหม่ที่โดยสารรถไฟ
- การประหยัดค่าใช้จ่ายหากเปลี่ยนจากการเดินทางโดยรถประจำทางและรถยนต์ เป็นโดยสารรถไฟ
- การประหยัดค่าใช้จ่ายในกิจการรถโดยสารประจำทาง
- การประหยัดค่าใช้จ่ายเมื่อเปลี่ยนการขนส่งโดยรถบรรทุกมาเป็นขบวนรถสินค้า
- การลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษาทางรถไฟ

ทั้งนี้ มีผลประโยชน์อื่นๆ ที่ไม่ได้นำมาคิดคำนวณค่า EIRR ได้แก่

- การประหยัดเวลาสำหรับผู้เดินทางโดยรถยนต์โดยสารประจำทางและรถยนต์หลังจากการปรับปรุงระบบทางรถไฟ เนื่องจากการสัญจรบนท้องถนนเบาบางลง
- การประหยัดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาผิวการจราจรของถนนหลังจากการปรับปรุงระบบทางรถไฟ

/- ค่าใช้จ่าย . . .

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถไฟลดลง
- ผลประโยชน์จากการอุตสาหกรรมและการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- ผลจากการจัดจ้างแรงงาน
- ผลของอุบัติเหตุทางถนนที่เบาบางลง

5.) โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ได้รับคัดเลือกจากคณะกรรมการพิจารณาจัดหาเงินลงทุนสำหรับการก่อสร้างทางรถไฟตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 65/2542 ลงวันที่ 5 มีนาคม 2542 ให้เป็น 1 ใน 8 โครงการที่มีความเป็นไปได้ในการพิจารณาจัดหาเงินลงทุนมาดำเนินการต่อไป โดยจัดลำดับความสำคัญตามระยะเวลาดำเนินการให้เป็นโครงการ ระยะที่ 2 เพื่อให้ต่อเนื่องและสอดคล้องกับโครงการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟชานเมืองสายตะวันออก ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นโครงการ ระยะที่ 1 และได้พิจารณาแนวทางการจัดหาแหล่งเงินลงทุน โดยมีทางเลือก 2 แนวทาง คือ

ทางเลือกที่ 1 ใช้เงินกู้ต่างประเทศและเงินบาทสมทบ (งบประมาณแผ่นดินหรือเงินกู้ในประเทศ)

ทางเลือกที่ 2 ใช้เงินงบประมาณแผ่นดินและเงินกู้ในประเทศ ✓

ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ให้ความเห็นชอบแนวทางการลงทุนตามผลการพิจารณาของคณะกรรมการพิจารณาจัดหาเงินลงทุนฯ เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2542 โดยให้ถือเป็นแนวนโยบายสำหรับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมและการรถไฟฯ ต่อไปแล้ว

6.) ก่อนที่จะดำเนินการในขั้นตอนต่อไป จำเป็นต้องนำผลการศึกษาและสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก รายงานเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา นำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบในการดำเนินการก่อสร้างทางคู่ ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา พร้อมทั้งอนุมัติวงเงินลงทุนเบื้องต้นของโครงการฯ ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2540

7.) ประเด็นการพิจารณาของคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 5 เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2545 คณะกรรมการฯ มีความเห็นว่า โครงการนี้เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในระยะยาว ในหลักการควรให้การสนับสนุนเพราะ ✓

- โครงการนี้สามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนมากต่อครั้ง ทำให้มีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ
- ลดความเสียหายของถนน
- แก้ปัญหาการจราจรติดขัด อันเนื่องมาจากการขนส่งทางรถยนต์
- เป็นการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี
- หลายประเทศ เช่น จีน ให้ความสำคัญในการมาลงทุน

/ 8.) การรถไฟฯ . . .

8.) การรถไฟฯ ได้ทำการศึกษาและหาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับประเภทและปริมาณสินค้าที่ขนส่งตามข้อสังเกตของคณะกรรมการกฤษฎีกา พบว่า

8.1 สินค้าในกลุ่มที่ 3 ได้แก่ ปูนซีเมนต์ น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน ก๊าซ แอล พี จี ปีโตรเคมี

	ปริมาณการขนส่ง ลำดับ : ต่อปี					
	2545	2550	2554	2555	2559	2560
การพยากรณ์โดยการรถไฟฯ (ศึกษาทบทวน)		3.3	4.0		4.5	
การพยากรณ์โดยบริษัทที่ปรึกษา (พ.ศ. 2541)	2.9	4.66		5.38		6.13
ความแตกต่าง		1.36	1.38		1.63	

8.1 สินค้าตู้คอนเทนเนอร์

	ปริมาณการขนส่ง ลำดับ : ต่อปี					
	2545	2550	2554	2555	2559	2560
การพยากรณ์โดยการรถไฟฯ (ศึกษาทบทวน)		7.5	11.6		14.4	
การพยากรณ์โดยบริษัทที่ปรึกษา (พ.ศ. 2541)	6.20	11.50		16.00		20.70
ความแตกต่าง		4.0	4.40		6.30	

9.) จากตัวเลขการพยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าหลักในเส้นทางรถไฟ ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ข้างต้น แสดงว่า บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการพยากรณ์ไว้ในเกณฑ์ค่อนข้างสูง โดยอาศัยข้อมูลและสถานการณ์ก่อนการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ และคาดการณ์ว่าการขนส่งทางรถไฟมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดเวลา (ประมาณ 3.5% ต่อปี) ส่วนตัวเลขการพยากรณ์ของการรถไฟฯ ที่ศึกษาทบทวนและจัดทำขึ้นใหม่เป็นการคาดการณ์ตามสภาวะปัจจุบัน และอาศัยข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่งเป็นตัวประกอบ อย่างไรก็ตาม หากแนวโน้มการขนส่งเป็นไปตามการคาดการณ์ของการรถไฟฯ ก็มีความเป็นไปได้ว่า อัตราผลตอบแทนทางการเงิน จะต่ำกว่าอัตราที่คำนวณไว้ คือ ต่ำกว่า 4.61% (ในกรณีมีการก่อสร้างทางเลียบเมืองที่ฉะเชิงเทราพร้อมกัน) หรือต่ำกว่า 5.33% (ในกรณีมีการก่อสร้างเฉพาะทางคู่ตอน ศรีราชา-ฉะเชิงเทรา) แต่เนื่องจากการวิเคราะห์ดังกล่าวได้วิเคราะห์ภายใต้สถานการณ์ที่กำหนดให้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมระวางสินค้าคงที่ตลอดจนไม่มีเงินกู้เชิงพาณิชย์ แต่หากมีทางเลือกในการปรับอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมระวางสินค้า ตลอดจนเลือกใช้เงินกู้เชิงพาณิชย์หรือเงินกู้จากรัฐบาลบางส่วนอัตราผลตอบแทนทางการเงินก็จะสูงขึ้นอีก ดังผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบในรายงานของบริษัทที่ปรึกษา (ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

10.) หากพิจารณาในแง่ของผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ จากผลการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษา ✓ ซึ่งมีผลตอบแทนในกรณีพื้นฐานเท่ากับ 12.4% (ก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองที่จะเชิงเทราพร้อมกัน) หรือเท่ากับ 13.3% (ในกรณีที่มีการก่อสร้างเฉพาะทางคู่ ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา) โดยในการศึกษาดังกล่าวไม่ได้คิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่สำคัญอีกหลายรายการ ดังได้สรุปไว้แล้วในเรื่องเพื่อพิจารณา ข้อ 4.) ดังนั้น แม้ว่าแนวโน้มของการขนส่งสินค้าจะมีปริมาณไม่มากเท่าที่บริษัทที่ปรึกษาคาดการณ์ไว้ในรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจและการเงิน แต่หากพิจารณาในแง่ของการประหยัดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาดถนน การลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถไฟและทางถนน ตลอดจนผลประโยชน์ส่วนรวมที่จะได้รับจากด้าน อุตสาหกรรม การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และการจ้างแรงงานด้วยแล้ว เชื่อว่าผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจที่จะได้รับจากโครงการนี้จะเพิ่มขึ้นอย่างมาก นอกจากนั้นแล้ว การรถไฟฯ เองจะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ โดยเฉพาะการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ได้อย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพ โดยไม่มีข้อติดขัดเกี่ยวกับสภาพของทางรถไฟและความจุของทางอีกต่อไป รวมทั้งจะมีบทบาทและศักยภาพ ในการส่งเสริมสนับสนุนกิจการของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังได้อย่างดียิ่ง

11.) ตามมติคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ครั้งที่ 3 ณ จังหวัดระยอง จันทบุรี ตราด เมื่อเดือน มิถุนายน 2545 ได้มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ประมวลจัดทำแผนรวมแบบบูรณาการในการพัฒนาภาคตะวันออก ซึ่งกระทรวงคมนาคม ได้จัดทำแผน ปฏิบัติการกระทรวงคมนาคมตามแนวยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเสนอ สศช. เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2545 โดยได้บรรจุโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงศรีราชา – ฉะเชิงเทรา ไว้ในยุทธศาสตร์ด้านอุตสาหกรรม ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี นับตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2546

12.) การรถไฟฯ พิจารณาแล้ว เห็นว่าเพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาพื้นที่ ฝั่งตะวันออก จึงมีความจำเป็นต้องเร่งดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา โดยด่วน เพราะนอกจากจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์นำเข้าและส่งออกทางรถไฟ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการค้าและภาคธุรกิจในแต่ละประเทศแล้ว ยังช่วยลดการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์โดยรถยนต์ ทางถนนระหว่างกรุงเทพมหานคร ถึงท่าเรือ ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุและการใช้น้ำมันทางรถยนต์ลดลง อีกทั้งยังลดปัญหาการจราจรติดขัด ส่วนการก่อสร้างทางรถไฟสายเลี้ยวเมือง (Chord line) ที่ชุมทางบ้านภาชี ชุมทางแก่งคอย และชุมทางฉะเชิงเทรา และการต่อขยายการก่อสร้างทางคู่ ช่วงศรีราชา-ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาพิจารณาจัดลำดับความสำคัญไว้ในโครงการจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาระบบรถไฟรางคู่ ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานฉบับสุดท้ายเสนอการรถไฟฯ แล้ว ขณะนี้ การรถไฟฯ กำลังเตรียมการจัดทำรายงานเสนอขอรับความเห็นชอบแผนแม่บทดังกล่าวต่อคณะกรรมการรถไฟฯ ต่อไปแล้ว

เรื่องขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติ

อนุมัติให้การรถไฟฯ ดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วง ศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย โดยให้ก่อสร้างตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 69 กิโลเมตร ก่อน ภายในกรอบวงเงินลงทุนรวม 5,044 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการโครงการ 4 ปี (พ.ศ. 2547 - 2550) โดยรัฐบาลรับประกันราคาใช้จ่ายในการลงทุนและให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณ พิจารณาจัดหาแหล่งเงินลงทุนที่เหมาะสมให้ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นายจิตต์สันติ ธนะโสภณ)

ผู้ว่าการรถไฟฯ

ฝ่ายก่อสร้าง

โทร. 02 220 4174

โทรสาร 02 226 2619

② เรียบ คอ.สนข.

เพื่อพิจารณาขออนุมัติ

27 ม.ค. 46

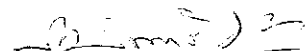
(นายอดิศักดิ์ ภู่วราวุฒินิช)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

④ เรียบ คอ.สนข.

- ทงม ๔ จำแนกตรงต่อ



(นายระพีพันธ์ จารุตุล)

นักบริหาร 9 รกท. ผอ. สนข.



รท. ๙๐ สข.

7 ม.ค. 46

① เรียบ คอ.สนข.
เพื่อพิจารณาขออนุมัติ
27 ม.ค. 46

③ เรียบ คอ.สนข.
เพื่อพิจารณาขออนุมัติ
27 ม.ค. 46

⑤ เรียบ คอ.สนข.
(นายประสิทธิ์ รัชตะกุล)

รท. ๙๐ สข.
7 ม.ค. 46

(นางสาวอำไพ เจริญผล)

รท. ผอ. สข.

29 ม.ค. 46

(นางสาวสุดอนงค์ จารุทัศน์)

รท. นว. ขส. 10 ขข.



2547
16 2547

เลขที่	2441
วันที่	6 ก.พ. 47
เวลา	12.36

ที่ 1/664/2547

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง กทม. 10330

6 กุมภาพันธ์ 2547

กองแผนงาน	
เลขรับที่	416
วันที่	6 ก.พ. 47
เวลา	16.03.46

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก
ตอน ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย แผนการดำเนินงานและแผนการจ่ายเงิน โครงการก่อสร้างทางคู่ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา
- แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร

สำนักแผนงาน	
รับที่	409
วันที่	11 ก.พ. 47
เวลา	15.00 น.

เรื่องเดิม

1. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2539 ให้ความเห็นชอบในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ระยะที่ 2 โดยให้การรถไฟฯ เปรียบเทียบการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางสายหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา และก่อสร้างทางคู่ช่วงศรีราชา - ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย (177 กม.) ให้แล้วเสร็จเปิดบริการได้ทันกับการขยายท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ซึ่งทางคู่ดังกล่าวได้รับอนุมัติในหลักการจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2540 โดยในส่วนของการเงินลงทุนเบื้องต้นให้รอผลการสำรวจออกแบบรายละเอียดและการศึกษาปริมาณความต้องการด้านการขนส่งแล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

2. การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ทำการสำรวจออกแบบด้านวิศวกรรมและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางคู่สายศรีราชา - ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย แล้วเสร็จในปี 2541 ต่อมาได้ศึกษาความเหมาะสมเพิ่มเติมในรายละเอียดเกี่ยวกับผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและการเงินแล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2544

3. การรถไฟฯ ได้พิจารณาผลการศึกษาปริมาณความต้องการด้านการขนส่งพบว่า ปริมาณการขนส่งในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งหากต้องเพิ่มขบวนรถเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งดังกล่าว ชัดความสามารถของทางรถไฟในเส้นทางสายชายฝั่งทะเลตะวันออกจะไม่เพียงพอที่จะรองรับการเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับตามแผนการเดินรถในปี 2546 คาดว่าจะมีจำนวนขบวนรถ 56 ขบวนต่อวันและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นในปีต่อไป นอกจากนี้เส้นทางนี้ยังเป็นเส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับสถานี ICD ที่ลาดกระบัง ซึ่งทางช่วงลาดกระบัง - ฉะเชิงเทรา กำลังก่อสร้างขยายเป็นทางคู่โดยจะแล้วเสร็จในปี 2547 ดังนั้น เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรถไฟและลดความแออัดของการขนส่งทางถนน จึงควรเร่งต่อขยายทางคู่จากฉะเชิงเทราถึงศรีราชาโดยเร็ว สำหรับผลการศึกษาวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจและการเงิน ปรากฏว่าหากก่อสร้างทางคู่ช่วงศรีราชา - ฉะเชิงเทราก่อน จะให้ผลตอบแทนทางการเงิน FIRR = 4.61 % และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ EIRR = 12.40 % ซึ่งสูงกว่าการก่อสร้างทางตอนอื่นหรือทั้งเส้นทาง

4. การรถไฟฟ้า ได้รายงานขอรับความเห็นชอบคณะกรรมการรถไฟฟ้า ในการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสาย ชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงศรีราชา - แก่งคอย รวมทั้งก่อสร้าง chord line ที่ชุมทางบ้านภาชีกับฉะเชิงเทรา เป็นลำดับ แรกก่อนเพื่อความสะดวกต่อการเดินรถในวงเงิน 5,822 ล้านบาท (รวมงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฟ้า ให้ดำเนินการได้เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2544 ซึ่งการรถไฟฟ้า ได้รายงานเสนอ กระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2544 และกระทรวงคมนาคมได้นำเสนอเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2544 และหน่วยงานเกี่ยวข้องได้พิจารณาเสนอความเห็น เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว

5. คณะกรรมการพิจารณากลับกรองเรื่องเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี ชุดที่ 5 ได้พิจารณาโครงการฯ เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2545 ซึ่งที่ประชุมเห็นควรให้การรถไฟฟ้า นำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการเฉพาะทางคู่ตอนศรีราชา - ฉะเชิงเทรา ภายในวงเงิน 5,044 ล้านบาท โดยปรับปรุงโครงการฯ ให้มีความชัดเจนและเสนอข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับ ประเภทสินค้าที่ขนส่งเพื่อทราบสมมุติฐานการลงทุนแล้วเสนอคณะกรรมการพิจารณากลับกรองฯ พิจารณาอีกครั้งก่อน นำเสนอ ครม. ส่วนการก่อสร้างทางรถไฟเลียบเมือง (Chord Line) ที่สถานีฉะเชิงเทรา และชุมทางบ้านภาชีให้ชะลอ การก่อสร้างไว้ก่อนจนกว่าจะมีความชัดเจนของแผนการลงทุนจัดทำ Chord Line ทั่วประเทศ

6. การรถไฟฟ้า ได้จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามมติคณะกรรมการพิจารณากลับกรองฯ แล้ว และนำเสนอ คค. เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2545 ซึ่ง คค. ได้ตรวจสอบพิจารณาและนำเสนอ สลค. เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2545

ข้อเท็จจริง

1. เนื่องจากมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าแต่งตั้งรัฐมนตรีท่านใหม่ ทาง สลค. จึงส่งเรื่องคืนมา โดยแจ้งว่า หากการรถไฟฟ้า ยังประสงค์จะดำเนินโครงการฯ ต่อไป ก็ให้เสนอรายงานขออนุมัติโครงการฯ ขึ้นไปใหม่ โดยปรับปรุง เนื้อหาสาระให้สมบูรณ์ในคราวเดียวกัน ซึ่งการรถไฟฟ้า ได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วและนำเสนอ คค. แล้วเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2546 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของ คค.

2. เนื่องจากความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่เสนอต่อ คณะกรรมการพิจารณากลับกรองฯ มีใจความสำคัญตอนหนึ่งว่า ในอนาคตการรถไฟแห่งประเทศไทยควรก่อสร้างทาง คู่จากสถานีชุมทางศรีราชาไปถึงท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณ ตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้าออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง และการรถไฟฯ ได้ดำเนินการสำรวจ - ออกแบบรายละเอียดทาง วิศวกรรมของทางตอนศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทาง 9 กิโลเมตรนี้เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยใช้บุคลากรของการรถไฟฟ้า ดำเนินการเอง

ข้อพิจารณา

1. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกทั้ง 2 ตอน ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา และตอนศรีราชา - แหลมฉบัง เป็นโครงการที่มีความสำคัญเร่งด่วน จำเป็นต้องก่อสร้างเพื่อรองรับปริมาณการขนส่ง โดยขบวนรถคอนเทนเนอร์ซึ่งจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากการขยายท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังขั้นที่ 2 นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขนส่งในเส้นทางรถไฟบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก อีกทั้ง เป็นการตอบสนองนโยบายของกระทรวงคมนาคมด้านการขนส่งและพัฒนาระบบการขนส่งโดยรวมของประเทศ

2. การรถไฟฯ ได้พิจารณาปรับปรุงวงเงินลงทุนสำหรับการก่อสร้างทางคู่ ตอนศรีราชา - ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 69 กิโลเมตร ได้เป็นวงเงินลงทุนทั้งสิ้น 4,795 ล้านบาท (ไม่รวม Chord Line ที่ฉะเชิงเทรา) สำหรับตอนศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทาง 9 กิโลเมตร ประมาณค่าก่อสร้างไว้เป็นเงินจำนวน 440 ล้านบาท โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2547 ให้การรถไฟฯ ดำเนินการต่อขยายโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกจากฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร ในวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 5,235 ล้านบาท (กรณีรองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 120 กม./ชม.) และในวงเงินลงทุน 6,681 ล้านบาท (กรณีรองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 160 กม./ชม.) และให้การรถไฟฯ นำเสนอกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป

3. เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่จะพัฒนาและส่งเสริมการใช้รถไฟในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้มากขึ้น โดยจะให้การรถไฟฯ ยกกระดับความเร็วของขบวนรถจากปัจจุบันที่วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 120 กม./ชม. เป็น 160 กม./ชม. เพื่อให้เต็มศักยภาพของความเร็วที่สามารถวิ่งได้บนทางขนาดความกว้าง 1.00 เมตร (meter gauge track) ในกรณีนี้ การรถไฟฯ จำเป็นต้องปรับปรุงความแข็งแรงของโครงสร้างทาง สะพาน และปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางของโค้งที่มีรัศมีน้อยกว่า 1,400 เมตร ซึ่งต้องการการเวนคืนที่ดินและก่อสร้างทางใหม่ที่มีรัศมีโค้งไม่น้อยกว่า 1,400 เมตร เป็นต้น จากการทบทวนแบบรายละเอียดและประมาณการค่าใช้จ่ายโครงการก่อสร้างทางคู่ตอนศรีราชา - ฉะเชิงเทรา (69 กม.) ที่ได้ออกแบบไว้ก่อนแล้ว พบว่าหากต้องการเพิ่มความเร็วขบวนรถจากที่ออกแบบไว้เดิมให้วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. จะต้องเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างรวมทั้งมีการเวนคืนที่ดินเพื่อเปลี่ยนแนวทางโค้งแคบที่มีรัศมีน้อยกว่า 1,400 เมตร (จำนวน 6 แห่ง) เป็นเงินอีกประมาณ 1,446 ล้านบาท (สำหรับทางแยกท่าเรือแหลมฉบังไม่มีขบวนรถโดยสารเดิน จึงไม่มีความจำเป็นต้องออกแบบไว้รองรับความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม.) รวมวงเงินลงทุนเป็นเงินทั้งสิ้น 6,681 ล้านบาท

4. ด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเนื่องจากทางช่วงศรีราชา - แหลมฉบัง ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษา จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาที่มีใบอนุญาตให้ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) มาดำเนินการต่อไปในวงเงินค่าจ้างประมาณ 5 ล้านบาท

/ ข้อเสนอ

ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ให้การรถไฟฯ ดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทางรวมประมาณ 78 กิโลเมตร ในวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 5,235 ล้านบาท (กรณี รองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 120 กม./ชม.) หรือในวงเงินลงทุน 6,681 ล้านบาท (กรณี รองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 160 กม./ชม.) ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (2547 - 2550) ตามแผนการดำเนินงานและแผนการจ่ายเงิน ซึ่งมีรายละเอียดดังที่ส่งมาด้วย และขอรับการสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐบาลโดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินลงทุนที่เหมาะสมให้ต่อไปด้วย จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายจิตต์สันติ ธานีสมณ)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ผอ.สนช.

เพื่อพิจารณาโครงการขอใช้

— ๖๖ — ๑๑๗๗

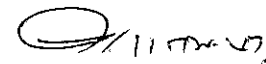
(นายอดิศักดิ์ ภู่วราวุฒินิช)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

ผอ.

สำนักงาน



(นายคำรบลักษ์ สุรัสวดี)

ผอ. สนช.

ฝ่ายก่อสร้าง

โทรศัพท์ 02 - 220 - 4174

โทรสาร 02 - 226 - 2619

นายแพทย์บุญรอด วัฒนกิจ
๑๕

แผนการดำเนินงานและแผนการจ่ายเงิน
โครงการก่อสร้างทางคู่ตอนฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง

- - - - -

กรณีรองรับความเร็วขบวนรถไฟสูงสุด 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
(ไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม)

1. แผนการดำเนินงาน

กิจกรรมหลัก	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ พ.ศ.			
		2547	2548	2549	2550
1. สำรวจออกแบบฯ ตอนศรีราชา – แหลมฉบัง (รฟ. ดำเนินการเอง)	3	■			
2. ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมตอนศรีราชา – แหลมฉบัง	3	■			
3. ขออนุมัติโครงการต่อคณะรัฐมนตรี	6	■			
4. ขออนุมัติพระราชกฤษฎีกาเวนคืนฯ (ไม่มีการเวนคืนฯ)	-	-	-	-	-
5. เวนคืนฯ (ไม่มีการเวนคืนฯ)	-	-	-	-	-
6. จัดการประกวดราคา	6		■		
7. ก่อสร้าง + ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ	24		■	■	■
8. ควบคุมการก่อสร้าง + ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ	24		■	■	■

2. แผนการจ่ายเงิน

รายการค่าใช้จ่าย	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.			
		2547	2548	2549	2550
1. สำรวจออกแบบฯ ตอนศรีราชา – แหลมฉบัง	-	-	-	-	-
2. ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมตอนศรีราชา – แหลมฉบัง	5	5	-	-	-
3. ขออนุมัติโครงการต่อคณะรัฐมนตรี	-	-	-	-	-
4. ขออนุมัติพระราชกฤษฎีกาเวนคืนฯ	-	-	-	-	-
5. เวนคืนฯ	-	-	-	-	-
6. จัดการประกวดราคา	7	-	7	-	-
7. ก่อสร้าง + ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ	4,982	-	1,248	2,486	1,248
8. ควบคุมการก่อสร้าง + ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ	241	-	60	121	60
รวม	5,235	5	1,315	2,607	1,308

แผนการดำเนินงานและแผนการจ่ายเงิน
โครงการก่อสร้างทางคู่ตอนจะเข้เกรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง

- - - - -

กรณีรองรับความเร็วขบวนรถไฟสูงสุด 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
(มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมบางส่วน)

1. แผนการดำเนินงาน

กิจกรรมหลัก	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ พ.ศ.			
		2547	2548	2549	2550
1. ดำรวจออกแบบฯ ตอนศรีราชา - แหลมฉบัง (รฟ. ดำเนินการเอง)	3	■			
2. ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมตอนศรีราชา - แหลมฉบัง	3	■			
3. ขออนุมัติโครงการต่อคณะรัฐมนตรี	6	■			
4. ขออนุมัติพระราชกฤษฎีกาเวนคืนฯ	8		■		
5. เวนคืนฯ	12		■		
6. จัดการประกวดราคา	6		■		
7. ก่อสร้าง + ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ	24		■	■	■
8. ควบคุมการก่อสร้าง + ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ	24		■	■	■

2. แผนการจ่ายเงิน

รายการค่าใช้จ่าย	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.			
		2547	2548	2549	2550
1. ดำรวจออกแบบฯ ตอนศรีราชา - แหลมฉบัง	-	-	-	-	-
2. ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมตอนศรีราชา - แหลมฉบัง	5	5	-	-	-
3. ขออนุมัติโครงการต่อคณะรัฐมนตรี	-	-	-	-	-
4. ขออนุมัติพระราชกฤษฎีกาเวนคืนฯ	-	-	-	-	-
5. เวนคืนฯ	1,016	-	508	508	-
6. จัดการประกวดราคา	7	-	7	-	-
7. ก่อสร้าง + ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ	5,412	-	1,964	2,304	1,144
8. ควบคุมการก่อสร้าง + ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ	241	-	60	121	60
รวม	6,681	5	2,539	2,933	1,204

รายงานการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน
การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ
และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2547
ณ ห้องประชุม 1 ชั้น 6
สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการที่เข้าประชุม

- | | |
|--|----------------------------|
| 1. นายประสงค์ เอี่ยมอนันต์ | ประธาน |
| 2. นางนิศากร โฆษิตรัตน์ | กรรมการ |
| รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | |
| 3. นายชาติชาย คุ่มทรัพย์ | กรรมการ |
| วิศวกรอำนวยการโครงการพัฒนา การรถไฟแห่งประเทศไทย | |
| 4. นางยุพดี ลิ้มมธุรสสกุล | กรรมการ |
| รองผู้จัดการสำนักสิ่งแวดล้อม บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด มหาชน | |
| 5. นายประวิม วุฒิสินธุ์ | กรรมการ |
| ผู้อำนวยการสำนักอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง | |
| 6. นางอำพรพรณ จารุรัตน์ | กรรมการ |
| นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 8 ว. กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม | |
| 7. นางสุนิสา มั่นคง | กรรมการ |
| นักโบราณคดี 8 ว. กรมศิลปากร | |
| 8. นายเรีงศักดิ์ ทองสม | กรรมการ |
| วิศวกรวิชาชีพ 7 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | |
| 9. นายเถลิงศักดิ์ เพ็ชรสุวรรณ | กรรมการ |
| นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 7 ว. กรมควบคุมมลพิษ | |
| 10. นายสมพร อิศวิลานนท์ | กรรมการ |
| 11. นายชนินทร์ ทองธรรมชาติ | กรรมการและเลขานุการ |
| ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม | |
| สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | |
| 12. นางอุษณีย์ ศิวาวุธ | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| หัวหน้ากลุ่มคมนาคม | |
| สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | |

13. นางสาวพัชรี วีระนนท์ กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 6 ว.
สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ

1. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2. ผู้แทนกรมอุทกศาสตร์
3. ผู้แทนกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
4. นายจำเนียร วรรัตน์ชัยพันธ์
5. นายยอดพล ธนาพิบูรณ์
6. นายเอกสิทธิ์ ลิ้มสุวรรณ
7. นายอภิชาติ อนุกุลอำไพ

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. ร.ท. สมศักดิ์ หิรัญลาภ วิศวกร 8 ว. การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย
2. นางอรสา นิลประกอบกุล นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 7 ว. สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13
3. นายภิญโญ จันทน์มหา วิศวกรโยธา 7 การรถไฟแห่งประเทศไทย
4. นางสาวภา หิณฐิระนันท์ นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 8 ว. สผ./สวผ.
5. นายไพบูลย์ ชายเกตุ นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 7 ว. สผ./สวผ.
6. นายพีรพล เดชะชาติ นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 6 ว. สผ./สวผ.
7. นางสาวสุจิตรา อยู่ทอง นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 4 สผ./สวผ.

ผู้เข้าร่วมประชุมชี้แจงต่อคณะกรรมการ

- | | |
|------------------------|--|
| 1. นายธนโชค ชูศรี | บริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริง จำกัด |
| 2. นายวุฒิกร แซ่ฉิ่ง | บริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริง จำกัด |
| 3. นายลือชัย ครุขน้อย | สถาบันวิจัย สภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 4. นายทรงกฤษณ์ ประภาติ | สถาบันวิจัย สภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 5. นายธีรพล คังคะเกตุ | สถาบันวิจัย สภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |

เริ่มประชุมเวลา 13.40 น.

ระเบียบวาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ฝ่ายเลขานุการ ฯ เรียนต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ เรื่อง สำนักงานจะจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นภาครัฐและภาคธุรกิจ การปรับปรุงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในวันที่ 12- 13 กุมภาพันธ์ 2547 ณ โรงแรมเดอะแกรนด์ ถนนรัชดาภิเษก กรุงเทพฯ ฯ ซึ่งสำนักงาน ฯ ได้มีหนังสือเรียนเชิญคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ทุกท่านแล้ว และขอแจ้งเพื่อทราบอีกครั้งหนึ่ง

ระเบียบวาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุมครั้งที่ 16/2546

ฝ่ายเลขานุการ ฯ เรียนต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ว่า ได้เสนอร่างรายงานการประชุมครั้งที่ 16/2546 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2546 ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ พิจารณา และขอให้แจ้งผลภายในวันที่ 6 มกราคม 2547 ซึ่งฝ่ายเลขานุการ ฯ ได้แก้ไขรายการประชุมดังกล่าวตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ แล้ว

คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ รับรองรายงานการประชุมครั้งที่ 16/2546 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2546 โดยไม่มีการแก้ไข

ระเบียบวาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ

สรุปผลการพิจารณารายงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม

ฝ่ายเลขานุการเรียนต่อ คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ว่าในปี พ.ศ. 2546 คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม มีการประชุมทั้งสิ้น 16 ครั้ง คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ได้พิจารณารายงาน ฯ รวม 21 ฉบับ จำนวน 17 โครงการ ซึ่งมีโครงการที่ผ่านความเห็นชอบรายงาน ฯ จำนวน 7 โครงการ โครงการที่ยังไม่ได้รับความเห็นชอบรายงาน จำนวน 6 โครงการ รายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมจำนวน 2 โครงการ และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จำนวน 2 โครงการ

ที่ประชุมรับทราบผลการพิจารณารายงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ

ระเบียบวาระที่ 4 เรื่องสืบเนื่องการพิจารณา

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชาถึงฉะเชิงเทรา

ฝ่ายเลขานุการ ฯ เรียนต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย

4/ ไทย...

ไทย ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งตะวันออกช่วงศรีราชาถึงฉะเชิงเทราถึงคลองสิบเก้าถึงแก่งคอย จัดทำโดยบริษัท ซีเอสดีเอ็ม เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด ให้สำนักงาน ฯ ดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานฯ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 แต่เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการบางบริเวณตัดผ่านพื้นที่ลุ่มแม่น้ำชั้น 1 เอ ซึ่งมีติดคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2534 เรื่องการกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคตะวันออก กำหนดไม่ให้มีการใช้พื้นที่ในทุกกรณี สำนักงานฯ จึงส่งคืนรายงานฯ ต่อมาเมื่อเดือนตุลาคม 2544 การรถไฟฯ ได้มีหนังสือขอผ่อนผันการพิจารณารายงานฯ เฉพาะเส้นทางช่วงศรีราชา ถึงฉะเชิงเทรา ก่อน แต่สำนักงานฯ ไม่สามารถดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานฯ ได้ เนื่องจาก บริษัท ซีเอสดีเอ็ม เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด ได้สิ้นสุดการได้รับอนุญาตให้เป็นผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน ฯ ประกอบกับรายงานได้ทำการศึกษาไว้ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2541 ทำให้ข้อมูลและรายละเอียดไม่สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน และเมื่อเดือนมีนาคม 2546 การรถไฟฯ ได้เสนอรายงานฯ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงศรีราชาถึงฉะเชิงเทรา จัดทำโดย จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย ให้สำนักงานดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงาน ฯ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้พิจารณาเมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2546 ในการประชุมครั้งที่ 8/2546 และมีมติยังไม่เห็นชอบรายงาน โดยขอให้ทางรถไฟฯ เสนอข้อมูลเพิ่มเติม ในเรื่องเศรษฐกิจ-สังคม เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ ฯลฯ และเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2547 การรถไฟฯ ได้เสนอรายงานฉบับเพิ่มเติมครั้งที่ 1 ให้สำนักงานดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานฯ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เลียบชายฝั่งทะเลตะวันออกสายศรีราชาถึงฉะเชิงเทรา มีระยะทาง 70 กิโลเมตร มีทางรถไฟเลี้ยงเมือง (CHORD LINE) ที่บริเวณสถานีชุมทางฉะเชิงเทราระยะทางประมาณ 2.5 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 6 สถานี ได้แก่ สถานีชุมทางศรีราชา สถานีบางพระ สถานีชลบุรี สถานีพานทอง สถานีดอนสนนทร์ และสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา

แนวเส้นทางโครงการอยู่ภายในเขตทางของการรถไฟฯ โดยขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟที่มีอยู่เดิม เขตทางมีความกว้างประมาณ 40 เมตร ซึ่งเพียงพอต่อการก่อสร้างทางรถไฟคู่ขนานเพิ่มเติม และจะไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ยกเว้นบริเวณทางรถไฟทางเลี้ยงเมือง ตลอดแนวเส้นทางจะมีสะพานรถไฟข้ามทางน้ำ และทางหลวงรวม 22 แห่ง

สถานีรับส่งผู้โดยสารยังคงใช้สถานีเดิม แต่ได้มีการออกแบบก่อสร้างห้องน้ำและห้องอาหารเพิ่มเติม สำหรับสถานีหลักที่คาดว่าจะมีผู้ใช้บริการมาก จำนวน 3 สถานี คือสถานีศรีราชา สถานีชลบุรีและ สถานีฉะเชิงเทรา โดยสถานีฉะเชิงเทราได้ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่และปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์โดยรอบทั้งหมดเสร็จเรียบร้อยแล้ว

จากการพิจารณารายงาน ฯ ฝ่ายเลขานุการฯ เห็นว่า ข้อมูลรายละเอียดโครงการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการเสนอมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ยังไม่มี ความชัดเจนในบางประเด็น โดยมีประเด็นหลัก ๆ ที่สำคัญ เช่น ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ของประชาชนโดยเฉพาะบริเวณทางรถไฟเลียบเมือง ซึ่งต้องมีการเวนคืนที่ดิน รวมทั้งพื้นที่ชุมชนคลองทำไข่ที่จะถูกปิดล้อมโดยเส้นทางของโครงการ ผลกระทบจากการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง รวมทั้งผลกระทบด้านการทรุดตัวบริเวณแนวเส้นทางที่สร้างใหม่ เป็นต้น

คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้พิจารณารายงานและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมจากผู้แทนการรถไฟฯ และบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

1. การปรับปรุงข้อมูลในรายงานฯ

คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้ความเห็นว่า ข้อมูลที่นำเสนอไว้ในรายงานฯ เช่น ข้อมูลในเรื่องคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน เป็นข้อมูลเก่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 ดังนั้น หากเป็นไปได้ ควรนำเสนอข้อมูลที่มีความเป็นปัจจุบันมากขึ้น ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้ชี้แจงว่า เนื่องจากสภาพพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งปัจจัยที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน ไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปจากปี พ.ศ. 2541 มากนัก ดังนั้น ข้อมูลที่ศึกษาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 ไม่ว่าจะเป็นด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนจะยังคงสามารถนำมาใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้

2. ผลกระทบจากโครงสร้างของสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง

คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้ความเห็นว่า การก่อสร้างสะพานผ่านแม่น้ำบางปะกงโดยออกแบบเสาเข็มให้เอียงจากแนวตั้งอาจมีผลกระทบต่อเสาเข็มของตอม่อสะพานเดิม เนื่องจากตอม่อของทั้งสองสะพานห่างกันไม่มาก ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาชี้แจงและยืนยันว่า รูปแบบของเสาเข็มที่ได้ทำการออกแบบไว้ไม่เกิดปัญหาหรือมีผลกระทบต่อโครงสร้างที่มีอยู่เดิม แต่อย่างไรก็ตามบริษัทที่ปรึกษาจะเสนอให้มีการตรวจสอบก่อนจะทำแบบก่อสร้าง ทั้งนี้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า การออกแบบเสาเข็มให้อยู่ในแนวตั้งน่าจะไม่มีผลกระทบต่อเสาเข็มตอม่อสะพานเดิมและปฏิบัติงานสะดวกกว่า

2.2 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้บริษัทที่ปรึกษาเพิ่มเติมรายละเอียดการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ชัดเจน และเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน เช่น ข้อมูลทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำ เส้นเกณฑ์น้ำ รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบจากการก่อสร้างสะพานไว้ในข้อกำหนดการออกแบบรายละเอียดและสัญญาจ้าง

3 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม

3.1 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ขอให้การรถไฟฯ เสนอมาตรการป้องกันและ

ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน บริเวณทางรถไฟเลียบเมืองให้ชัดเจน โดยจัดทำแผนปฏิบัติการในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งต้องมีรายละเอียดและขั้นตอนต่าง ๆ ชัดเจนครบถ้วน

3.2 การเสนอข้อมูลเกี่ยวกับผลประโยชน์และความสำคัญของโครงการ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้ความเห็นว่า รายละเอียดเกี่ยวกับผลประโยชน์ของโครงการตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ มีน้อยมาก จึงให้บริษัทที่ปรึกษาเสนอข้อมูลที่สะท้อนให้เห็นถึงผลประโยชน์และความสำคัญของโครงการเพิ่มเติมให้ชัดเจน โดยเฉพาะผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ

4. มาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและน้ำเสีย

คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้ความเห็นว่า ในรายงานฯ ยังไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดสิ่งปลูกสร้างและน้ำเสียจากการดำเนินโครงการ โดยเฉพาะการจัดการสิ่งปลูกสร้างจากรถไฟขณะเคลื่อนที่ ซึ่งหากการจัดการในเรื่องดังกล่าวไม่เหมาะสม อาจทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของเชื้อโรคได้ จึงขอให้เสนอมาตรการในการจัดการสิ่งปลูกสร้างและน้ำเสียให้ชัดเจน

5. มาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน

คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้เพิ่มเติมรายละเอียดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนให้ชัดเจน โดยกำหนดพื้นที่ที่จะทำการปลูกต้นไม้เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง การระบุชนิดของพันธุ์ไม้ ลักษณะของการปลูก ให้คำนึงถึงทัศนียภาพสองข้างทางด้วย

6. มาตรการป้องกันและลดผลกระทบต่อศาสนสถานและโบราณสถาน

คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้ความเห็นว่า บริเวณใกล้แนวสายทางมีศาสนสถานและโบราณสถานค่อนข้างมาก และในการศึกษาด้านนี้ยังไม่มีผู้เชี่ยวชาญทำการศึกษาดังนั้น บริษัทที่ปรึกษา ต้องเสนอรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการดำเนินโครงการซึ่งอาจมีผลกระทบต่อ ศาสนสถานและโบราณสถาน และจะต้องเสนอมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดกับศาสนสถานและโบราณสถานให้ชัดเจน ทั้งนี้ หากมีการพบแหล่งโบราณคดี การรถไฟฯ จะต้องแจ้งต่อสำนักงานศิลปากรในพื้นที่ทราบทันที

7. มาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านความเสี่ยงและอันตรายร้ายแรง

คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้ความเห็นว่า โครงการอาจจะมีการขนส่งสารหรือวัตถุอันตราย ดังนั้น การรถไฟฯ จะต้องระบุให้ชัดเจนว่า จะมีการขนส่งสารหรือวัตถุอันตรายชนิดใดบ้าง และมีมาตรการป้องกันอันตรายร้ายแรงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการ

7/ อย่างไรก็ตาม...

อย่างไร

ทั้งนี้ เพื่อให้มาตรการสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้าน มีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ และมีความชัดเจนเป็นรูปธรรม คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ จึงให้เพิ่มเติมรายละเอียดแผน ปฏิบัติการมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้วย

มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ

✱

เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชาถึงฉะเชิงเทรา ทั้งนี้ให้การรถไฟ แห่งประเทศไทย จัดทำรายงานเพิ่มเติมให้สมบูรณ์โดยปรับปรุงรายละเอียดเกี่ยวกับการสร้าง สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำบางปะกง มิให้มีผลกระทบต่อสะพานรถไฟเดิม พร้อมทั้งเสนอแผน ปฏิบัติการมาตรการป้องกันมิให้เกิดผลกระทบในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การปลูกต้นไม้เพื่อลดผล กระทบด้านเสียง การจัดการระบบรางเพื่อลดความสั่นสะเทือน การจัดการของเสียจากขบวน รถไฟ การอนุรักษ์แหล่งโบราณคดีและโบราณสถานที่อาจพบในแนวเส้นทาง และการขนส่งสารเคมี อันตราย รวมทั้งมาตรการลดผลกระทบต่อชุมชน กรณีที่มีการก่อสร้างทางรถไฟเลียบเมือง (CHORD LINE) โดยขอให้ฝ่ายเลขานุการฯ ตรวจสอบความถูกต้อง และครบถ้วนตามที่ได้ชี้แจง ต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ก่อน แล้วให้เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณา ต่อไป โดยกำหนดมาตรการให้การรถไฟฯ นำไปปฏิบัติ ดังนี้

1. มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

1.1 ต้องดำเนินการตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ตามที่ได้เสนอไว้ใน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่ง ทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชา ถึง ฉะเชิงเทรา และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง เพื่อดำเนินการก่อสร้าง

1.2 ควบคุม และกำกับให้บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการ โครงการให้ปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ

2. การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.1 ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจะต้องแต่งตั้งคณะกรรมการไตรภาคี ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 ผู้แทนจากสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด ผู้แทนจากจังหวัด องค์การบริหาร ส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน ฯลฯ เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ

2.2 ต้องแจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และจัดทำผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบปี ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

3. หากการรถไฟแห่งประเทศไทย จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

4. ในขั้นก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียน การรถไฟแห่งประเทศไทย และ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการจะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และจะต้องแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้หาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป

ระเบียบวาระที่ 5 เรื่องเพื่อพิจารณา

การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตของ
บริษัท ท่าอากาศยาน จำกัด (มหาชน)

ฝ่ายเลขานุการฯ เรียนต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ว่า การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) นั้น เป็นไปตามเงื่อนไขของมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งได้รับความเห็นชอบรายงานฯ จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 1/ 2544 เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2544 โดยเงื่อนไขระบุไว้ว่า หาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เดิม) มีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและเพิ่มเติมกิจกรรมต่อเนื้อที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และหรือเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานฯ ให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

สำหรับการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตประกอบด้วย

1. งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ เช่น ขยายห้องผู้โดยสารขาออก
ระหว่างประเทศ ประมาณ 1,300 ตารางเมตร จากเดิมที่มีพื้นที่ประมาณ 1,200 ตารางเมตร

9/ ติดตั้ง...

ติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบิน ก่อสร้างทางเดินเชื่อมไปยังสะพานเทียบเครื่องบิน เป็นต้น

2. งานปรับปรุงลานจอดอากาศยาน เพื่อให้มีจำนวนและขนาดหลุมจอดเพียงพอต่อการรองรับปริมาณอากาศยานได้ถึงปี 2552 โดยเป็นการก่อสร้างลานจอดอากาศยานซึ่งปัจจุบันมีจำนวนหลุมจอด 25 หลุม (เป็นหลุมจอดสำหรับอากาศยานขนาดใหญ่ 11 หลุมจอด และหลุมจอดสำหรับอากาศยานขนาดเล็ก 14 หลุมจอด) และปรับปรุงหลุมจอดอากาศยานขนาดเล็กเมื่อปรับปรุงแล้วจะมีจำนวน 15 หลุมจอด สำหรับอากาศยานขนาดใหญ่ และ 8 หลุมจอด สำหรับอากาศยานขนาดเล็ก รวมเป็น 23 หลุมจอด

3. งานปรับปรุงขยายอาคารคลังสินค้า ซึ่งปัจจุบันมีพื้นที่คลังสินค้านับรวมประมาณ 2,450 ตารางเมตร โดยจะทำการขยายพื้นที่ขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 2,400 ตารางเมตร ให้แล้วเสร็จภายในปี 2548 เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ

นอกจากนี้ ผู้แทน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด มหาชน ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังกล่าว ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้ทำการศึกษาและกำหนดไว้เดิม เช่น ระบบบำบัดน้ำเสีย ซึ่งปัจจุบันระบบบำบัดน้ำเสียมีความสามารถรองรับน้ำเสียได้ประมาณ 1,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน และมีน้ำเสียที่เกิดขึ้นจริงประมาณ 400 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดยในปี พ.ศ. 2549 พ.ศ. 2552 และ พ.ศ. 2554 จะมีน้ำเสียเกิดขึ้น 462,527 และ 580 ลูกบาศก์เมตรต่อวันตามลำดับ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการนั้น มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานฯ เพียงพอ

สำหรับ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการและเสนอรายงานฯ ดังกล่าว ให้สำนักงานฯ อย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด

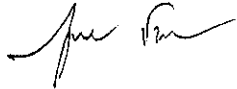
คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้พิจารณาข้อมูลการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตและได้ให้ความเห็นชอบกับการขอเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เนื่องจากผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ยังอยู่ในขอบเขตพื้นที่โครงการซึ่งมาตรการที่กำหนดไว้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นได้ อย่างไรก็ตามโครงการจะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างสม่ำเสมอ

มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ

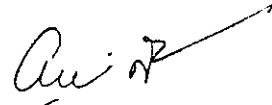
เห็นชอบการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมทั้งให้บันทึกประเภทและจำนวนเที่ยวบินที่อาจเพิ่มขึ้น จากการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตและติดตามตรวจสอบแนวขอบเขตของระดับเสียงรบกวนตามที่ได้คาดการณ์จากแบบจำลองคณิตศาสตร์ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ ที่ได้รับความเห็นชอบ

ระเบียบวาระที่ 6 เรื่องอื่น ๆ
- ไม่มี

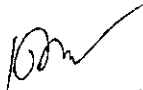
เลิกประชุมเวลา 16.10 น.



นายไพบูลย์ ชัยเกตุ
นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 7 ว.



นางอุษณีย์ ทิวาฐ
หัวหน้ากลุ่มคมนาคม



นางเสาวภา ติญธีระนันท์
นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 8 ว.
ผู้บันทึกรายงานการประชุม



นายชินนทร์ ทองธรรมชาติ
ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ผู้ตรวจรายงานการประชุม

รายงานการประชุม
คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
ครั้งที่ 1/2547
วันจันทร์ที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 เวลา 09.30 น.
ณ บริเวณชั้น 2 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

1. ผู้มาประชุม

- | | | |
|------|---|-------------------------|
| 1.1 | นายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| 1.2 | รองนายกรัฐมนตรี
(นายวิเชณุ เครืองาม) | รองประธานกรรมการ |
| 1.3 | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ) | กรรมการ |
| 1.4 | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
(นายสุวัจน์ ต้นประวัติ ผู้ตรวจราชการกระทรวงมหาดไทย/แทน) | กรรมการ |
| 1.5 | ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
(นายสมัคร สุนทรเวช) | กรรมการ |
| 1.6 | ปลัดกระทรวงคมนาคม
(นายอุทัย ธีรจิต ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม/แทน) | กรรมการ |
| 1.7 | ผู้อำนวยการสำนักงานปริมาณ
(นายบัณฑิต สุภัทวนิช รองผู้อำนวยการสำนักงานปริมาณ/แทน) | กรรมการ |
| 1.8 | พลตำรวจเอก มนัส ครุฑไชยันต์
ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวางแผนจราจร | กรรมการ |
| 1.9 | นายจงสฤษฏ์ ธนะโสภณ
ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม | กรรมการ |
| 1.10 | นางศศิพัฒน์ เทเวศวัฒนา
ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจการคลัง | กรรมการ |
| 1.11 | ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
(นายคำรบลักษ์ สุรัสวดี) | กรรมการและ
เลขานุการ |

- 2.4.2 ให้ สำนักงานประมาณ พิจารณาจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนลาดพร้าว โดยให้สนับสนุนงบประมาณค่าก่อสร้างทั้งหมด และให้ กทม. เร่งรัดดำเนินการตามที่ กทม. เสนอ
- 2.4.3 ส่วนโครงการแก้ไขปัญหาวจรเร่งด่วนระยะกลาง 8 โครงการ มอบ สำนักงานประมาณ รับผิดชอบพิจารณาจัดสรรงบประมาณ สนับสนุนการก่อสร้างต่อไป โดยให้ กทม. ดำเนินการก่อสร้างแต่ละโครงการให้แล้วเสร็จภายใน 500 วัน ตามที่ กทม. เสนอ

ระเบียบวาระที่ 4.1.3 : แผนงานพัฒนาระบบรถไฟ

ระเบียบวาระที่ 4.1.3.1 : โครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายทะเลฝั่งตะวันออก
ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง

1. กรรมการและเลขานุการ : เสนอที่ประชุมพิจารณา สรุปดังนี้

1.1 รฟท. ได้มีหนังสือ ที่ 1/372/2546 ลงวันที่ 23 มกราคม 2547 ขออนุมัติดำเนินโครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายทะเลฝั่งตะวันออก ฉะเชิงเทรา ตอนศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร สรุปว่า

- 1.1.1 เนื่องจากความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่เสนอต่อคณะกรรมการพิจารณากลับกรองฯ มีใจความสำคัญตอนหนึ่งว่า ในอนาคต รฟท. ควรก่อสร้างทางคู่จากสถานีชุมทางศรีราชาไปถึงท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้าออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง และ รฟท. ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมของทางตอนศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 9 กิโลเมตรนี้เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยใช้บุคลากรของการรถไฟฯ ดำเนินการเอง
- 1.1.2 โครงการทางรถไฟสายชายทะเลตะวันออกทั้ง 2 ตอน ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา และตอนศรีราชา-แหลมฉบัง เป็นโครงการที่มีความสำคัญเร่งด่วน จำเป็นต้องก่อสร้างเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งโดยขบวนรถคอนเทนเนอร์ซึ่งจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากการขยายท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังขั้นที่ 2 นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขนส่งในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก อีกทั้งเป็นการตอบสนองนโยบายของกระทรวงคมนาคมด้านการขนส่งและการพัฒนาระบบการขนส่งโดยรวมของประเทศ

- 1.1.3 รฟท. ได้พิจารณาปรับปรุงวงเงินลงทุนสำหรับการก่อสร้างทางคู่ ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 69 กิโลเมตร ได้เป็นวงเงินลงทุนทั้งสิ้น 4,795 ล้านบาท (ไม่รวม Chord Line ที่ฉะเชิงเทรา) สำหรับตอนศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 9 กิโลเมตร ประมาณค่าก่อสร้างไว้เป็นเงินจำนวน 440 ล้านบาท โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ รฟท. เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2547 ให้ รฟท. ดำเนินการต่อขยายโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกจากฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร ในวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 5,235 ล้านบาท (กรณีรองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 120 กม./ชม.) และให้ รฟท. นำเสนอกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป
- 1.1.4 เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่จะพัฒนาและส่งเสริมการใช้รถไฟในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้มากขึ้น โดยจะให้ รฟท. ยกกระดับความเร็วของขบวนรถจากปัจจุบันที่วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 120 กม./ชม. เป็น 160 กม./ชม. เพื่อให้เต็มศักยภาพความเร็วที่สามารถวิ่งได้บนทางขนาดความกว้าง 1.00 เมตร (metre gauge track) ในกรณีนี้ รฟท. จำเป็นต้องปรับปรุงความแข็งแรงของโครงสร้างทาง สะพาน และปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางของโค้งที่มีรัศมีน้อยกว่า 1,400 เมตร ซึ่งต้องการการเวนคืนที่ดินและก่อสร้างทางใหม่ที่มีรัศมีโค้งไม่น้อยกว่า 1,400 เมตร เป็นต้น จากการทบทวนแบบรายละเอียดและประมาณการค่าใช้จ่ายโครงการก่อสร้างทางคู่ตอนศรีราชา-ฉะเชิงเทรา (69 กม.) ที่ได้ออกแบบไว้ก่อนแล้ว พบว่าหากต้องการเพิ่มความเร็วขบวนรถจากที่ออกแบบไว้เดิมให้วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. จะต้องเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างรวมทั้งมีการเวนคืนที่ดินเพื่อแลกเปลี่ยนแนวทางโค้งแคบที่มีรัศมีน้อยกว่า 1,400 เมตร (จำนวน 6 แห่ง) เป็นเงินอีกประมาณ 1,446 ล้านบาท (สำหรับทางแยกท่าเรือแหลมฉบังไม่มีขบวนรถโดยสารเดินจึงไม่มีความจำเป็นต้องออกแบบไว้รองรับความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม.) รวมวงเงินลงทุนเป็นเงินทั้งสิ้น 6,681 ล้านบาท
- 1.1.5 ด้านการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากทางช่วงศรีราชา-แหลมฉบัง ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษา จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาที่มีใบอนุญาตให้ศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) มาดำเนินการศึกษาต่อไปในวงเงินค่าจ้างประมาณ 5 ล้านบาท

1.1.6 รพท. จึงขอให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ให้ รพท. ดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกตอน ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทางรวมประมาณ 78 กิโลเมตร ในวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 5,235 ล้านบาท (กรณีรองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 120 กม./ชม.) หรือในวงเงินลงทุน 6,681 ล้านบาท (กรณีรองรับความเร็วสูงสุดของขบวนรถ 160 กม./ชม.) ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (2547-2550) และขอรับการสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐบาล โดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสมให้ต่อไปด้วย

1.1.7 คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ได้เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชาถึงฉะเชิงเทราแล้ว เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2547 ขณะนี้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจะเสนอเรื่องให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา

2. **มติที่ประชุม** : เห็นชอบโครงการก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางคู่ในเส้นทางชายฝั่งทะเลตะวันออกตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทางรวม 78 กม. วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (2547-2550) และขอการสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐบาล ตามที่ รพท. เสนอ โดยให้กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม

ระเบียบวาระที่ 4.1.3.2 การขยายสถานีรับ-ส่งตู้คอนเทนเนอร์ (ICD) ที่ลาดกระบัง (ICD2)

1. **กรรมการและเลขานุการ** : ได้เสนอที่ประชุมพิจารณา ดังนี้

1.1 รพท. ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ 2 ที่ลาดกระบัง พร้อมจัดทำประมาณการราคาค่าก่อสร้างใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจที่เปลี่ยนไป โดยมีวงเงินลงทุนทั้งสิ้น 6,066 ล้านบาท แยกเป็น

1.1.1	ค่าเวนคืนที่ดินและก่อสร้างรั้ว	เป็นเงิน	2,700	ล้านบาท
	พื้นที่ประมาณ 464 ไร่			
1.1.2	ค่าจ้างที่ปรึกษา	เป็นเงิน	120	ล้านบาท
1.1.3	ค่าก่อสร้าง	เป็นเงิน	3,246	ล้านบาท
	รวม	เป็นเงิน	6,066	ล้านบาท

หลวงจะมีที่ปรึกษาเฉพาะทางสำหรับงานในส่วนสะพานในทะเล จึงจะต้องจัดเตรียมงบประมาณสำหรับการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบผู้ออกแบบและช่วยในการพิจารณาข้อเสนอของผู้เข้าประกวดราคาในวงเงินไม่เกิน 40 ล้านบาท

2. มติที่ประชุม : คจร. ได้พิจารณาแล้วมีมติดังนี้

2.1 เห็นชอบแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) โดยมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการตามแผนดังกล่าวต่อไป

2.2 เห็นชอบแนวทางการออกแบบ เพื่อจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการ โดยขอใช้เงินงบประมาณกลางปี 2547 หรือเงินงบประมาณปี 2547 งบกลางรายการเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น

2.3 อนุมัติว่าจ้างกลุ่มมหาวิทยาลัย 4 สถาบันเดิม เพื่อทำการออกแบบรายละเอียดโครงการในวงเงินค่าจ้างไม่เกิน 380 ล้านบาท โดยให้ ทล. เป็นผู้รับผิดชอบในฐานะเจ้าของโครงการ

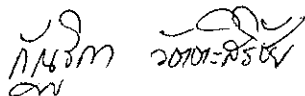
2.4 อนุมัติให้ ทล. จัดจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ เพื่อควบคุมผู้ออกแบบและช่วยในการพิจารณาข้อเสนอของผู้เข้าประกวดราคาในวงเงินไม่เกิน 40 ล้านบาท โดยให้รับดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องกับการว่าจ้างผู้ออกแบบ ตามข้อ 2.3

2.5 การออกแบบสำหรับถนนบนบกให้ทำแบบถึง Detailed Design ส่วนสะพานในทะเลให้ทำแบบถึง Definitive Design

ระเบียบวาระที่ 5 : เรื่องอื่นๆ

- ไม่มี

เลิกประชุม เวลา 14.00 น.



(นางสาวกณฐิกา วัดตะสิริชัย)

จ. วค. 6 ว

ผู้จัดรายงานการประชุม



(นายเอกชัย เจริญพรสุข)

จ. วค. 8 ว

ผู้ตรวจรายงานการประชุม