



ที่ คค (ปคร) 0805.2/ 129

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 328/ 231050 ๖
วันที่ 23 มิ.ย. 2552 14/4

คคด. 1/182

23 มิ.ย. 52

16.10.4.

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

22 เมษายน 2552

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 และ 6 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. เอกสารโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 และ 6 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
 2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0805.2/3002 ลงวันที่ 22 เมษายน 2552
 3. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0805.2/3003 ลงวันที่ 22 เมษายน 2552
 4. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0805.2/3004 ลงวันที่ 22 เมษายน 2552
 5. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2535 และวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2537 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 1 2 และ 3 รวมระยะทาง 791 กิโลเมตร (กม.) ในเส้นทางสายเหนือ ช่วงสถานีลพบุรี-พิษณุโลก (249 กม.) และสายใต้ ช่วงสถานีหัวหิน-ชุมทางทุ่งสง (542 กม.) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความแข็งแรงของทางรถไฟและหยุดยั้งการเกิดรางหัก รางร้าวของทางประชาชน โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เริ่มก่อสร้างโครงการในปี พ.ศ. 2540 2541 และ 2543 และแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2544 และ 2545 ตามลำดับ

1.2 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พ.ศ. 2544 โดยศึกษาเส้นทางรถไฟปัจจุบันที่มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการปรับปรุงทางให้สอดคล้องต่อเนื่องกับโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 1 2 และ 3 โดยวางแผนดำเนินการออกเป็น 3 ระยะ ซึ่งต่อมา ในปี พ.ศ. 2547 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทำการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด จัดทำเอกสารประกวดราคาและประมาณการค่าใช้จ่ายลงทุนของโครงการฯ ทั้ง 3 ระยะ ดังนี้

(1)โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 4 รวมระยะทาง 227 กม. วงเงินลงทุน 7,149 ล้านบาท

สายเหนือ

ช่วงสถานีพิษณุโลก-บ้านด่าน (110 กม.)

สายใต้

ช่วงสถานีชุมทางบางซื่อ-ชุมทางดลิ่งชัน-บ้านฉิมพลี (18 กม.)

ช่วงสถานีชุมทางทุ่งสง-บ้านต้นโดน (99 กม.)

/(2) โครงการ...

(2) โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 5 รวมระยะทาง 308 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 8,122 ล้านบาท

สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงสถานีชุมทางแก่งคอย-แก่งเสือเต้น (37 กม.)

ช่วงสถานีสุรนารายณ์-ชุมทางบัวใหญ่ (192 กม.)

ช่วงสถานีชุมทางถนนจิระ-ชุมทางบัวใหญ่ (79 กม.)

(3) โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 6 รวมระยะทาง 278 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 6,485 ล้านบาท

สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงสถานีชุมทางบัวใหญ่-หนองคาย (278 กม.)

1.3 รัฐบาลได้บรรจุโครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 4 5 และ 6 เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (Mega Project) แต่เนื่องจากในช่วงระหว่างที่รออนุมัติดำเนินโครงการ ปรากฏว่าสภาพทางเริ่มทรุดโทรม และเกิดอัตราเร่งหัก รางร้าวที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทางประธานสายใต้ ซึ่งอยู่ในพื้นที่โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 4 ดังนั้นเพื่อป้องกันการเกิดอันตรายจากการเดินรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้ขออนุมัติงบประมาณแผ่นดินเป็นรายปีเพื่อซ่อมแซมรางรถไฟโดยเปลี่ยนรางและหมอนรถไฟในพื้นที่โครงการที่ชำรุดตามความเหมาะสมแล้ว

2. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาการขออนุมัติให้ดำเนินโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 และ 6 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

2.1 หลักการและเหตุผลโครงการ

โครงข่ายทางรถไฟที่เปิดเดินรถในปัจจุบัน ประกอบด้วยทางประธาน ซึ่งเป็นทางเดี่ยวทางคู่และทางสาม รวมความยาว (Track Length) ประมาณ 4,400 กม. ทางประธานดังกล่าวได้รับการบำรุงรักษาโดยสม่ำเสมอและมีการเปลี่ยนทดแทนวัสดุทางบางส่วนที่ชำรุดหรือเสื่อมสภาพ เพื่อให้โครงสร้างทางมีความแข็งแรงสามารถรองรับการเดินรถได้อย่างปลอดภัยตลอดเวลา อย่างไรก็ตามถึงแม้จะได้รับการบำรุงรักษาตามปกติ แต่ก็ยังมีทางประธานบางส่วนที่ไม่สามารถรักษาสภาพทางให้มั่นคงแข็งแรงอยู่ได้ตลอดเวลา เนื่องจากโครงสร้างทางอยู่ในสภาพเสื่อมโทรม ซึ่งทางประธานกว่าร้อยละ 40 วางด้วยรางที่มีขนาดเล็ก (70 ปอนด์ต่อหลาหรือเล็กกว่า) มากกว่าร้อยละ 60 เป็นรางที่วางใช้งานมาแล้วไม่ต่ำกว่า 30 ปีและประมาณร้อยละ 35 ของทางประธานทั้งหมด ใช้หมอนรองรางชนิดหมอนไม้ซึ่งมีอายุการใช้งานสั้นและไม่สามารถจัดหาเปลี่ยนทดแทนได้ตามความต้องการ ความเสื่อมโทรมของสภาพทางดังกล่าว ปรากฏให้เห็นในลักษณะของการเกิดรางหักรางร้าว ซึ่งเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ประกอบกับโครงสร้างทางส่วนอื่นๆ ขาดความมั่นคงแข็งแรง ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องจำกัดความเร็วขบวนรถเพื่อความปลอดภัยและยังผลให้การขนส่งโดยทางรถไฟด้อยประสิทธิภาพลง ทางรถไฟที่มีลักษณะดังกล่าวจึงถือว่าไม่เหมาะสมกับสภาพการเดินรถ (น้ำหนักกดเพลลา ความเร็วขบวนรถ และความหนาแน่นในการเดินรถ) ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ดังนั้นเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดแก่การเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงพิจารณาขอหมายให้ฝ่ายการช่างโยธาดำเนินการเปลี่ยนรางเปลี่ยนหมอน

/ในพื้นที่...

ในพื้นที่โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 4 โดยให้ของบประมาณมาดำเนินการเป็นรายปีตามความเหมาะสม และให้ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้างเร่งรัดดำเนินการโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 และ 6 โดยเร็วต่อไป

2.2 สภาพเส้นทางรถไฟ

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ตามโครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 และ 6 ในปัจจุบันมีสภาพทางที่ชำรุดและเกิดอุบัติเหตุขบวนรถตกราง โดยมีสถิติ ดังนี้

2.2.1 โครงสร้างทาง (รางและหมอนรองราง) ขนาดรางและอายุการใช้งาน

	ราง			หมอนรองราง
	ขนาดราง	ปีที่วางในทาง	อายุการใช้งาน	
โครงการฯ ระยะที่ 5	70 ปอนด์/หลา (70R และ 70A)	พ.ศ. 2509	41 ปี	หมอนไม้
โครงการฯ ระยะที่ 6	70 ปอนด์/หลา (70R เชื่อมยาว)	พ.ศ. 2509	41 ปี	หมอนไม้

2.2.2 รางหักงอที่เพิ่มขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2545-2550 (ครั้ง)

	2545	2546	2547	2548	2549	2550	รวม
โครงการฯ ระยะที่ 5	24	13	36	20	8	29	130
โครงการฯ ระยะที่ 6	23	11	11	9	14	9	77

2.2.3 อุบัติเหตุขบวนรถตกรางอันเนื่องมาจากสภาพทางในช่วงปี พ.ศ. 2545-2551 (ครั้ง)

	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551 (ม.ค.-พ.ค.)	รวม
โครงการฯ ระยะที่ 5	6	6	5	8	6	8	6	45
โครงการฯ ระยะที่ 6	-	-	3	7	2	1	-	13

2.3 วัตถุประสงค์ของโครงการ

โครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความแข็งแรงของทางรถไฟให้เหมาะสมกับสภาพการเดินรถทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยมีขอบเขตของงาน ประกอบด้วย

- (1) เปลี่ยนรางขนาด 70 ปอนด์ต่อหลา เป็นรางเชื่อมยาวขนาด 100 ปอนด์ต่อหลา
- (2) เปลี่ยนประแจให้มีขนาดใหญ่ขึ้นสัมพันธ์กับขนาดของราง
- (3) เปลี่ยนหมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีตอัดแรง
- (4) เปลี่ยนและเพิ่มความหนาของหินโรยทาง
- (5) ปรับปรุงและเสริมความมั่นคงดินคันทาง
- (6) ปรับเปลี่ยนแนวโค้งแคบให้มีรัศมีอย่างต่ำ 1,000 ม.
- (7) ปรับปรุง ยกกระต๊อบสะพานรถไฟ
- (8) ปรับปรุงทางหลักในย่านสถานี

/(9) ปรับปรุง...

- (9) ปรับปรุงระบบระบายน้ำในทางตัด
- (10) เปลี่ยนสะพานแม่แคร่รางเหล็ก เป็นสะพานและช่องน้ำถาวร
- (11) เสริมความมั่นคงของสะพานเหล็ก

2.4 ผลประโยชน์ของโครงการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 และ 6 พอสรุปได้ ดังนี้

- (1) เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดอุบัติเหตุจากรางหัก รางร้าวและขบวนรถตกราง
- (2) จัดปัญหาความล่าช้าของขบวนรถ โดยสามารถรองรับการเพิ่มความเร็วขบวนรถ

ได้สูงสุดถึง 120 กม./ชม.

- (3) สามารถรองรับการเพิ่มน้ำหนักดเพลลาของรถจักรและล้อเลื่อนเป็น 20 ตัน
- (4) ลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทาง รถจักรและล้อเลื่อน
- (5) เพิ่มประสิทธิภาพในการหมุนเวียนรถจักรและล้อเลื่อน
- (6) เพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารขณะเดินทาง
- (7) สนับสนุนการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ (Logistics)

ทางรถไฟ

- (8) สนับสนุนให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) มาใช้การขนส่งในระบบราง

2.5 ข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้ว เห็นว่าการดำเนินโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 และ 6 เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือจะทำให้เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดอุบัติเหตุจากรางหัก รางร้าวและขบวนรถตกราง ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นสมควรนำเสนอ คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบอนุมัติโครงการดังกล่าว โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงราคาค่าก่อสร้างโครงการให้สอดคล้องกับราคาวัสดุก่อสร้างที่ใกล้เคียงกับราคาปัจจุบัน (พ.ศ. 2552) ซึ่งจะทำให้ค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงทางระยะที่ 5 และ 6 เพิ่มขึ้นจากที่ราคาวัสดุก่อสร้างที่เปลี่ยนแปลงไปตามข้อเท็จจริงในปัจจุบัน จึงเห็นสมควรใช้ราคาฐานที่เคยมีการประมาณการไว้เมื่อปี 2550 ในการประมาณการค่าใช้จ่าย เนื่องจากมีราคาวัสดุก่อสร้างที่ใกล้เคียงกับราคาปัจจุบัน (พ.ศ. 2552) ซึ่งจะทำให้ค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงทางระยะที่ 5 และ 6 เพิ่มขึ้นจากที่เคยประมาณการไว้เมื่อปี 2547 เป็น 8,508 ล้านบาท และ 6,779 ล้านบาท ตามลำดับ

หน่วย : ล้านบาท

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ราคาปี 2547)	ค่าก่อสร้าง (ราคาปีปัจจุบัน)
- โครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5	308	8,122	8,508
- โครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 6	278	6,485	6,779
รวม	586	14,607	15,287

/การรถไฟ...

การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ ดังนี้

1) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงสถานีชุมทางแก่งคอย-แก่งเสือเต้น ช่วงสถานีสุรนารายณ์-ชุมทางบัวใหญ่ และช่วงสถานีชุมทางถนนจิระ-ชุมทางบัวใหญ่ รวมระยะทางประมาณ 308 กม. ภายในกรอบวงเงิน 8,508 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี โดยรัฐบาลรับประกันราคาใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

2) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงสถานีชุมทางบัวใหญ่-หนองคาย ระยะทางประมาณ 278 กม. ภายในกรอบวงเงิน 6,779 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี โดยรัฐบาลรับประกันราคาใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

3) ให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 และ 6 ตามความจำเป็นและเหมาะสม และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมให้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามแผนการดำเนินการและแผนการใช้จ่ายเงินที่ปรับใหม่ต่อไป

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

3.1 โครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 และ 6 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตามผลการศึกษาความเหมาะสม ของโครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 4, 5 และ 6 เมื่อปี 2544 มีอัตราผลตอบแทนของโครงการทางด้านการเงิน (FIRR) เฉลี่ยร้อยละ 9.92 ในขณะที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ของโครงการแต่ละช่วงอยู่ระหว่างร้อยละ 8.56-14.32 ดังนี้

โครงการ	รวมระยะทาง (กม.)	EIRR (%)
โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 5	308	
- ช่วงสถานีแก่งคอย-แก่งเสือเต้น	37	14.32
- ช่วงสถานีสุรนารายณ์-ชุมทางบัวใหญ่	192	11.28
- ช่วงสถานีชุมทางถนนจิระ-ชุมทางบัวใหญ่	79	11.29
โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 6	278	
- ช่วงสถานีบัวใหญ่-อุดรธานี	104	11.85
- ชุมทางอุดรธานี-หนองคาย	174	8.56

3.2 โครงการนี้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2551 ที่รับทราบและอนุมัติตามมติคณะกรรมการพิจารณาระบบรางและขนส่งมวลชน ครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2551 ซึ่งมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการเปลี่ยนร่างเป็นร่างขนาด 100 ปอนด์ เพื่อลดอุบัติเหตุ อันเกิดจากรางที่ทรุดโทรมและเสื่อมสภาพ

3.3 โครงการนี้เป็นโครงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานขนส่งและโลจิสติกส์ตามกรอบการลงทุนตามแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงระยะเวลา 5 ปี (2552-2556) วงเงินรวม 676,065 ล้านบาท และเป็นส่วนหนึ่งของกรอบแผนฟื้นฟูเศรษฐกิจระยะปานกลาง รวมทั้งการดำเนินโครงการเป็นไปตามแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ให้เร่งรัดโครงการลงทุนใหม่เพื่อการบูรณะและบำรุงรักษาเส้นทางรถไฟ ซึ่งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศในการประชุม เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 ได้มีมติรับทราบประมาณการกรอบวงเงินลงทุนเบื้องต้นในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงระหว่างปี 2552-2556 จำนวน 676,065 ล้านบาท และเห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2552 รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศดังกล่าวแล้ว

3.4 การปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 และ 6 เป็นการปรับปรุงเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเชื่อมต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่จังหวัดหนองคาย โดยขณะนี้ได้มีการพัฒนาเส้นทางรถไฟจากสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงมายังบ้านนาแล้ง แขวงนครเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เปิดเดินรถไฟอย่างเป็นทางการแล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2552 ดังนั้น โครงการดังกล่าวจึงเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพของการขนส่งเชื่อมโยงจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค

3.5 การปรับปรุงเส้นทางรถไฟระยะที่ 5 ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือรวมระยะทาง 308 กม. ระหว่าง ช่วงชุมทางแก่งคอย-แก่งเสือเต้น (37 กม.) สถานีสุรนารายณ์-ชุมทางบัวใหญ่ (192 กม.) และชุมทางถนนจิระ-ชุมทางบัวใหญ่ (79 กม.) เป็นเส้นทางผ่านเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์และมีความสำคัญในการช่วยสนับสนุนการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าเกษตรส่งออกของประเทศ เช่น ข้าวสาร แป้งมันสำปะหลังและน้ำตาลทราย ตลอดจนปูนซีเมนต์จากจังหวัดขอนแก่นและนครราชสีมา มายังท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งรัฐบาลได้เคยมีมติเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2550 เห็นชอบในหลักการกรอบแผนการดำเนินการโครงการนำร่องการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งทางรถไฟเพื่อลดต้นทุนการขนส่งและสนับสนุนให้เจ้าของสินค้าและผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากการขนส่งทางรถบรรทุกมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟแทนมากขึ้น

ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรนำเรื่องการขออนุมัติดำเนินโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 และ 6 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ ดังนี้

1) อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงสถานีชุมทางแก่งคอย-แก่งเสือเต้น ช่วงสถานีสุรนารายณ์-ชุมทางบัวใหญ่ และช่วงสถานีชุมทางถนนจิระ-ชุมทางบัวใหญ่ รวมระยะทางประมาณ 308 กม. ภายในกรอบวงเงิน 8,508 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณให้การรถไฟแห่งประเทศไทย

2) อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือช่วงสถานีชุมทางบัวใหญ่-หนองคาย รวมระยะทางประมาณ 278 กม. ภายในกรอบวงเงิน 6,779 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้นโดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณให้การรถไฟแห่งประเทศไทย

3) อนุมัติในหลักการกรณีที่สำนักงานประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ ให้กระทรวงการคลังร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้พิจารณาแหล่งเงินกู้วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินที่เหมาะสม ตลอดจนให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ และให้สำนักงานประมาณตั้งงบประมาณเพื่อชำระค่าธรรมเนียมการกู้เงินค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ดอกเบี้ย และเงินต้นของเงินกู้ดังกล่าวต่อไป

4. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องให้กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานประมาณเพื่อพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2. 3. และ 4.

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2009

โทรสาร 0 2215 4099