



คค. ๕๖๘๖
24 พค ๕5
11.06 น.

สค 1/147
24 พค 55
11.45 น.

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๑๐๔

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๕

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางคูในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-
คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) จำนวน ๓ แห่ง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๐๓ ลงวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๓
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๑๕๓๕ ลงวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๓
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๕๘๘๗ ลงวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๕๓
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ที่ นร ๐๒๐๕/๑๓๒๖๓ ลงวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๕๐
๕. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๔/ว(ล) ๑๐๑๒๙ ลงวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๓
๖. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๔/๕๐๖๕ ลงวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๔
๗. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๓๑๖๑ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐
๘. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๐๕๐ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๐
๙. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๘๒๓๙ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๑
๑๐. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ที่ นร ๐๕๐๓/๘๘๔๕ ลงวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๔
๑๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๔/๑๙๑๔๘ ลงวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๖

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ๑/๑๑๔๕/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕
๒. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๑๕๘๘ ลงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๓
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนมาก ที่ นร ๐๗๑๑/๑๖๘ ลงวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๔๔๕๗ ลงวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๓
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๓๙๓๕ ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๕
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๓๙๓๖ ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๕
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๓๙๓๗ ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๕
๘. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะกรรมการฯ (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางคูในเส้นทางรถไฟ
สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) จำนวน ๓ แห่ง
วงเงินรวม ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะกรรมการฯ พิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่าย
ที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการฯ ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการฯ
พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติ
การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบ
จากคณะกรรมการฯ ก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้ และมติคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ ที่ให้ความเห็นชอบ
แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ และกำหนดให้
การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องนำเสนอโครงการภายใต้แผนการลงทุนให้คณะกรรมการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ

/เป็นราย...

เป็นรายโครงการ รวมทั้งเป็นโครงการที่ต้องขออนุญาตการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๔๖ ที่กำหนดให้กรณีในส่วนราชการต้องขออนุญาตการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ต่อคณะรัฐมนตรี ส่วนราชการจะต้องจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา ก่อน เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ กระทรวงคมนาคมมีหนังสือ ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔/๕ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๕๓ เสนอเรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา พร้อมทั้งกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือแจ้งกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณา เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

๑.๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ รับทราบและเห็นชอบผลการประชุม คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้าง พื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ แบ่งเป็น แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที ๑๑ โครงการ วงเงินรวม ๘๗,๕๒๙ ล้านบาท และโครงการ ที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน ๑๐ โครงการ วงเงินรวม ๘๙,๒๗๙ ล้านบาท ซึ่งมีโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง ๑๐๖ กม. วงเงินลงทุน ๑๑,๓๔๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนิน โครงการ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๗ รวมอยู่ด้วย (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑)

๑.๓ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๑๕๓๕ ลงวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๓ ส่งเรื่องตามข้อ ๑.๑ คืบให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาดำเนินการตามความเห็นของ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย สำนักงบประมาณ และ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) ให้ได้ข้อยุติที่ชัดเจน ก่อนนำเรื่องเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒)

๑.๔ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๕๘๙๗ ลงวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๕๓ แจ้งความเห็นของกระทรวงการคลังที่เสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี มาเพื่อ กระทรวงคมนาคมประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๓)

๑.๕ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ประกอบด้วย กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เห็นสมควรให้สำนักเลขาธิการ คณะรัฐมนตรีชะลอการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีไว้ก่อนจนกว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ โครงการจะได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

๒) กระทรวงมหาดไทย เห็นด้วยในหลักการของโครงการและมีความเห็นเพิ่มเติมว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๔๒ อย่างเคร่งครัด (เกี่ยวกับเรื่องการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และการกำหนดค่าทดแทน) เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับประชาชนจากการดำเนินโครงการ

๓) **กระทรวงการคลัง** มีความเห็นว่า เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ซึ่งมีวงเงินสูง จึงเห็นสมควรให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน รวมทั้งเห็นสมควรให้สำนักงานประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้กับโครงการก่อนเป็นลำดับแรก หากสำนักงานประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณให้กับโครงการได้ กระทรวงการคลังจะพิจารณาระดมทุนโดยกระทรวงการคลังจะเป็นผู้กู้เงินบาทจากแหล่งเงินทุนภายในประเทศและนำมาให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ต่อ ซึ่งจะทำให้มีต้นทุนในการระดมทุนต่ำกว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเอง โดยให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบประมาณให้แก่อำนาจการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้โดยตรงทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป นอกจากนี้เห็นสมควรให้มีความชัดเจนการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการผ่อนผันให้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ เพื่อก่อสร้างอุโมงค์เพิ่มเติมลอดผ่านใต้เขาพระพุทธรูปซึ่งอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติน้ำตกสามหลั่น ก่อนการพิจารณาอนุมัติโครงการ ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยสมควรเร่งดำเนินการลงนามในสัญญาจ้างให้ได้เร็วขึ้น และให้ความสำคัญในการเร่งเบิกจ่ายงบลงทุนให้เป็นไปตามแผนการเบิกจ่ายที่ได้ประมาณการไว้

๔) **สำนักงานประมาณ** มีความเห็นว่า โครงการมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล รวมทั้งมีผลตอบแทนการลงทุนที่คุ้มค่า และมีความพร้อมในการดำเนินโครงการ แต่โดยที่ในขั้นนี้อยู่ระหว่างการเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะให้ความเห็นชอบในหลักการในการดำเนินโครงการ โดยเห็นสมควรให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการได้หลังจากที่คณะรัฐมนตรีได้พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้งโครงการแล้ว และเห็นสมควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำแผนการดำเนินการ และแผนการใช้จ่ายเงินให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่จะดำเนินการจริง รวมทั้งแหล่งที่มาของเงินลงทุนเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง

๕) **สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ** แจ้งผลการพิจารณาโครงการของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๓ มีมติเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการ โดยเห็นสมควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างได้ภายหลังจากที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการตลอดทั้งเส้นทางแล้ว

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เนื่องจากสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย คืนให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาดำเนินการตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ได้ข้อยุติที่ชัดเจนก่อนนำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ซึ่งกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้มีความเห็นว่า สมควรชะลอการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีไว้ก่อน จนกว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจะได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ครบถ้วนสมบูรณ์และได้เสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการเมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕ กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควร

/นำเรื่อง...

นำเรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) จำนวน ๓ แห่ง วงเงินรวม ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๓. สารสำคัญ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง รวม ๓ แห่ง ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ให้ความเห็นชอบแล้ว มาเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็น

๓.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวกับการพัฒนาทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก

๑) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๔๐ อนุมัติในหลักการโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทางประมาณ ๑๗๗ กม. โดยในส่วนของวงเงินลงทุนเบื้องต้นของโครงการให้รอผลการสำรวจออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๔)

๒) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๔๗ เห็นชอบในหลักการให้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบังได้ในวงเงิน ๕,๒๓๕ ล้านบาท (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๕) ทั้งนี้ ให้ดำเนินการได้หลังจากได้รับความเห็นชอบรายงานผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้งโครงการเมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๔๘ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๔๘ รับทราบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติดังกล่าว (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๖)

๓) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย จัดเป็นโครงการที่มีลำดับความสำคัญสูงที่ควรได้รับการสนับสนุนให้ดำเนินการได้โดยเร็ว (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๗)

๔) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๐ เห็นชอบในหลักการโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าและบริการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรางเพื่อสนับสนุนโครงการนำร่องในเส้นทางระหว่าง จ.ขอนแก่น-จ.นครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง ได้บรรจุโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยที่จะดำเนินการต่อไปได้ด้วย (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๘)

๕) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๑ รับทราบและอนุมัติตามมติคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ครั้งที่ ๒/๒๕๕๑ ซึ่งเห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางราง และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการศึกษาและสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงและรองรับการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๙)

๓.๑.๒ ผลการดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการพัฒนาทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก

๑) โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามในสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างเมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๑ ในวงเงิน ๓,๙๒๖ ล้านบาท ปัจจุบันโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง ๗๘ กม. ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้ทางอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๕ ทำให้สามารถให้บริการขบวนรถไฟเป็นทางคู่จากสถานีบรรจและแยกสินค้าคลอง (ICD) ที่ลาดกระบัง-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบังได้ตลอดทั้งเส้นทาง โดยในระยะแรก การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถเพิ่มการให้บริการจากวันละ ๓๐ ขบวนต่อวัน เพิ่มขึ้นเป็นวันละ ๕๐ ขบวนต่อวัน ในขณะที่ความจุสูงสุดของเส้นทางสามารถรองรับขบวนรถไฟได้ถึงประมาณ ๒๐๐ ขบวนต่อวัน (รวมทั้ง ๒ ทิศทาง)

๒) โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

๒.๑) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการศึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม ปรับปรุงแบบรายละเอียด เอกสารประกวดราคาและรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย รวมทั้งก่อสร้างทางคู่เลี่ยงเมือง รวม ๓ แห่ง ที่ชุมทางฉะเชิงเทรา แก่งคอยและบ้านภาชี ที่ได้เคยสำรวจออกแบบรายละเอียดไว้แล้วเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๐-๒๕๔๑ โดยได้ดำเนินการศึกษาทบทวนแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๕๒

๒.๒) ผลการศึกษาทบทวน พบว่า ปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟในช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยซึ่งยังเป็นทางเดี่ยว มีการขนส่งทางรถไฟแบ่งออกได้เป็น ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า มีปริมาณการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ย ๕,๘๘๐ ตัน/วัน มีปริมาณผู้โดยสารซึ่งเดินทางผ่านช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้าโดยขบวนรถกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-กรุงเทพฯ, กรุงเทพฯ-กบินทร์บุรี-กรุงเทพฯ และกรุงเทพฯ-ปราจีนบุรี-กรุงเทพฯ ประมาณ ๕,๕๐๐ คน/วัน ทำให้มีขบวนรถไฟวิ่งผ่านในช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า ๔๐-๔๔ ขบวน/วัน ในขณะที่ความจุทางในช่วงดังกล่าวสามารถรองรับขบวนรถได้ ๓๘-๔๐ ขบวน/วัน ส่วนช่วงคลองสิบเก้า-แก่งคอย มีปริมาณการขนส่งเฉพาะสินค้าโดยเฉลี่ย ๕,๘๘๐ ตัน/วัน หรือประมาณ ๓๐ ขบวน/วัน ในขณะที่ความจุทางสามารถรองรับได้ ๓๕-๓๖ ขบวน/วัน ซึ่งจะเห็นได้ว่าความหนาแน่นของทางในช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า มีปริมาณการขนส่งมากกว่าความจุของทางรถไฟในปัจจุบัน สรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

เส้นทาง	ปริมาณสินค้า	ปริมาณผู้โดยสาร	จำนวนขบวนรถที่วิ่งในเส้นทาง	ความจุของทาง	สภาพความจุของเส้นทาง
ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า (ทางเดี่ยว)	๕,๘๘๐ ตัน/วัน	๕,๕๐๐ คน/วัน	๔๐-๔๔ ขบวน/วัน	รองรับขบวนรถได้ ๓๘-๔๐ ขบวน/วัน	เกินความจุ
ช่วงคลองสิบเก้า - แก่งคอย (ทางเดี่ยว)	๕,๘๘๐ ตัน/วัน	ไม่ได้จัดขบวนรถโดยสารให้บริการ	๓๐ ขบวน/วัน	รองรับขบวนรถได้ ๓๕-๓๖ ขบวน/วัน	ใกล้เต็มความจุ

นอกจากนี้การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ ในช่วงปี ๒๕๕๕-๒๕๕๙ จะทำให้ขีดความสามารถในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นมากกว่าในปัจจุบันไม่ต่ำกว่า ๔ เท่า ดังนั้น สภาพทางรถไฟในช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยที่ปัจจุบันยังเป็นทางเดี่ยวจะไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่จะเพิ่มขึ้นตามมาได้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างทางรถไฟในเส้นทางฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยให้เป็นทางคู่เชื่อมต่อการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง เพื่อเพิ่มความจุของทางและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก

๓.๒ องค์ประกอบของโครงการ

๓.๒.๑ โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ประกอบด้วย

๑) การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ภายในเขตทางรถไฟขนานไปกับทางรถไฟที่มีอยู่เดิมช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง ๑๐๖ กม. รวมทั้งงานสะพานรถไฟ ๕๗ แห่ง งานสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ ๒ แห่ง และงานก่อสร้างสถานีใหม่ ๑ แห่ง (สถานีไผ่ نابูญ) ที่บ้านไผ่ نابูญ อ.แก่งคอย จ.สระบุรี

๒) การก่อสร้างทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) รวม ๓ แห่ง ประกอบด้วย ทางคู่เลี้ยงเมืองที่ชุมทางฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๒.๕ กม. ที่ชุมทางแก่งคอย ระยะทาง ๔.๐ กม. และที่ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง ๒.๕ กม. โดยมีขนาดความกว้างของทาง ๑.๐๐ เมตร (Meter Gauge) สามารถรองรับความเร็วขบวนรถสูงสุด ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และน้ำหนักกดเพลาสุงสุด ๒๐ ตันต่อเพล

๓.๒.๒ การก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางดังกล่าวจำเป็นต้องก่อสร้างอุโมงค์ทางเดียวคู่ขนานไปกับแนวอุโมงค์ทางเดียวเดิม โดยจะต้องก่อสร้างอุโมงค์ทางเดียวคู่ขนานระหว่างกิโลเมตรที่ ๑๔๗+๐๘๓ ถึงกิโลเมตรที่ ๑๔๘+๒๘๐ รวมระยะทาง ๑.๒ กม. ซึ่งอยู่ในแนวเขตทางรถไฟปัจจุบัน มีระยะห่างจากแนวอุโมงค์เดิม ๑๕ เมตร ลักษณะอุโมงค์คล้ายรูปเกือกม้า มีความสูง ๖.๘ เมตร และความกว้างที่ฐานอุโมงค์ ๖.๒ เมตร ปากอุโมงค์ด้านทิศใต้อยู่ในเขตอำเภอวิหารแดง จ.สระบุรี เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๕ อุโมงค์จะลอดผ่านพื้นที่แนวทิวเขา โดยผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๕ และ ๑ เอ ตามลำดับ โดยอุโมงค์จะลอดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ เป็นระยะทาง ๕๔๖ เมตร บริเวณเขาพระพุทธรายซึ่งอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติน้ำตกสามหลั่น จ.สระบุรี แล้วลอดผ่านใต้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๓ และไปออกยังปากอุโมงค์ด้านทิศเหนือในเขตอำเภอแก่งคอย จ.สระบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๔

๓.๒.๓ การประมาณราคาก่อสร้างโครงการ

ค่าก่อสร้างโครงการรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมทั้งสิ้น ๑๑,๓๔๘.๓๕๕ ล้านบาท ประกอบด้วย

- ค่าชดเชยที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	๑๒๘.๘๒๓ ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาประกวดราคาหาผู้รับจ้าง และควบคุมงานก่อสร้าง	๔๑๔.๒๔๓ ล้านบาท
- ค่าก่อสร้าง/ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ	๑๐,๘๐๕.๒๘๙ ล้านบาท
รวม	๑๑,๓๔๘.๓๕๕ ล้านบาท

๓.๓ การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งในเส้นทางช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

๓.๓.๑ การขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

ปัจจุบันมีปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟซึ่งเดินทางในช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า ประมาณ ๕,๕๐๐ คน/วัน (ประมาณ ๒.๐๑ ล้านคนต่อปี) ส่วนเส้นทางช่วงคลองสิบเก้า-แก่งคอยไม่มีขบวนรถโดยสารวิ่งให้บริการ โดยเมื่อก่อสร้างเป็นทางคู่ในเส้นทางช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเพิ่มสถานีรถไฟขึ้นอีก ๑ สถานีก่อนถึงสถานีชุมทางแก่งคอย คือ สถานีไผ่ نابูญ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการขบวนรถโดยสารจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือตรงไปยังภาคตะวันออกโดยไม่ต้องผ่านเข้ากรุงเทพฯ เช่นในปัจจุบัน และคาดว่าจะทำให้มีปริมาณผู้โดยสารในอนาคตเพิ่มขึ้น ดังนี้

เส้นทางจากแก่งคอย-คลองสิบเก้า-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา (เป็นทางคู่ตลอดเส้นทาง)	ปริมาณผู้โดยสารในอนาคต (ล้านคน/ปี)		
	๒๕๕๙	๒๕๖๔	๒๕๖๙
แก่งคอย-คลองสิบเก้า	๐.๑๖	๐.๑๙	๐.๒๗
คลองสิบเก้า-ฉะเชิงเทรา	๓.๔๑	๕.๑๐	๖.๙๐
รวมในช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย	๓.๕๗	๕.๒๙	๗.๑๗
ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา	๑.๐๐	๑.๑๔	๑.๕๔

๓.๓.๒ การขนส่งสินค้าในเส้นทางช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

ในปี ๒๕๕๓ มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย เพื่อขนส่งสินค้าระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันออกและท่าเรือแหลมฉบังจำนวน ๒.๓๒ ล้านตัน โดยมีการขนส่งสินค้าที่สำคัญคือ สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ก๊าซแอลพีจี ซีเมนต์ผง น้ำมันดิบและน้ำมันทั่วไป ทั้งนี้ สินค้าที่มีการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ดังกล่าวที่สำคัญ ได้แก่ ข้าวสาร น้ำตาลทราย และผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง รวมทั้งสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ โดยในช่วงปี ๒๕๔๘-๒๕๕๓ สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ก๊าซแอลพีจี และน้ำมันดิบ มีสัดส่วนการขนส่งทางรถไฟที่สอดคล้องกับสภาวะเศรษฐกิจ และคาดว่าจะมีสัดส่วนการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเมื่อการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยแล้วเสร็จสรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านตัน/ปี

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งสินค้า ในช่วง ๖ ปีที่ผ่านมา (๒๕๔๘-๒๕๕๓)						คาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า ในอนาคต		
	๒๕๔๘	๒๕๔๙	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๙	๒๕๖๔	๒๕๖๙
สินค้าตู้คอนเทนเนอร์	๐.๒๔	๐.๒๓	๐.๒๖	๐.๒๖	๐.๒๑	๐.๑๕	๖.๙๘	๑๐.๔๘	๑๓.๖๕
ก๊าซแอลพีจี	๐.๕๘	๐.๖๐	๐.๖๐	๐.๖๓	๐.๖๗	๐.๘๔	๐.๙๓	๑.๑๘	๑.๕๑
ซีเมนต์ผง	๐.๒๙	๐.๒๓	๐.๑๘	๐.๑๕	๐.๑๘	๐.๑๖	๐.๔๒	๐.๕๒	๐.๖๔
น้ำมันดิบและน้ำมันทั่วไป	๑.๒๕	๑.๑๑	๐.๙๗	๑.๐๗	๑.๒๗	๑.๑๖	๑.๑๑	๑.๒๔	๑.๓๘
สินค้าอื่นๆ	๐.๒๓	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๙	๐.๐๐	๐.๐๑	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐
รวม	๒.๕๙	๒.๑๗	๒.๐๑	๒.๒๐	๒.๓๓	๒.๓๒	๙.๔๔	๑๓.๔๒	๑๗.๑๘

หมายเหตุ : ปี ๒๕๕๒-๒๕๕๓ การขนส่งน้ำมันบางส่วนได้ย้ายจุดขนส่งจากมาบตาพุด จ.ระยอง ไปยังสถานีบ้านปึกเป็ก จ.สระบุรี

สำหรับรายละเอียดของสินค้าที่ขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟนั้น คาดว่า เมื่อการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยแล้วเสร็จ จะมีปริมาณขนส่งเพิ่มขึ้นมาก สรุปได้ดังนี้

ประเภทสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์	การขนส่ง ในปี ๒๕๕๑	การขนส่ง ในปี ๒๕๕๒	การขนส่ง ในปี ๒๕๕๓	คาดการณ์ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)		
				๒๕๕๙	๒๕๖๔	๒๕๖๙
ข้าวสาร	๐.๐๖	๐.๐๔	๐.๐๐	๒.๗๓	๓.๕๓	๔.๔๒
น้ำตาลทราย	๐.๐๙	๐.๐๘	๐.๐๓	๑.๓๖	๑.๘๔	๒.๔๒
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	๐.๑๑	๐.๐๖	๐.๐๗	๑.๖๘	๒.๒๙	๓.๐๓
ผลิตภัณฑ์ยางพารา	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๑	๐.๐๒	๐.๐๓
รวมสินค้าเกษตรกรรมหลัก	๐.๒๖	๐.๑๘	๐.๑๐	๕.๗๘	๗.๖๘	๙.๙๐
สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	๐.๐๐	๐.๐๓	๐.๐๕	๑.๒๐	๒.๘๐	๓.๗๕
รวม	๐.๒๖	๐.๒๑	๐.๑๕	๖.๙๘	๑๐.๔๘	๑๓.๖๕

หมายเหตุ : สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ ได้แก่ เหล็ก และเม็ดพลาสติก

๓.๔ การวิเคราะห์ความจุทางรถไฟ

การวิเคราะห์ความจุทางรถไฟในกรณีที่มีการก่อสร้างทางคู่ไปจนถึงทางเข้าอุโมงค์รถไฟเดิมโดยที่ทางช่วงอุโมงค์ยังคงเป็นทางเดี่ยว พบว่า ทางรถไฟสามารถรองรับขบวนรถได้เพิ่มขึ้นจากเดิม ความจุของทางในปัจจุบันช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า ๓๘-๔๐ ขบวนต่อวัน และช่วงคลองสิบเก้า-แก่งคอย ๓๕-๓๖ ขบวนต่อวัน เพิ่มขึ้นเป็น ๖๑-๖๓ ขบวนต่อวัน และจะเพิ่มความจุของทางอีกครั้งภายใน ๒-๓ ปีภายหลัง การก่อสร้างแล้วเสร็จ จากนั้นต้องก่อสร้างอุโมงค์รถไฟเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งอุโมงค์ขนานกับอุโมงค์รถไฟเดิมเพื่อ รองรับความต้องการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต โดยกรณีที่เพิ่มอุโมงค์คู่จะทำให้ความจุทางรถไฟเพิ่มขึ้นเป็น ๑๘๔ ขบวนต่อวัน (รวมทั้ง ๒ ทิศทาง)

๓.๕ การวิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือกในการก่อสร้างอุโมงค์

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือกในการก่อสร้างทางคู่ บริเวณอุโมงค์เขาพระพุทธรายระหว่างกรณีการก่อสร้างอุโมงค์เพิ่มเติมอีก ๑ อุโมงค์กับการขยายอุโมงค์เดิม ให้กว้างขึ้นเพื่อวางรางรถไฟเพิ่มอีก ๑ ทาง ซึ่งพบว่า การก่อสร้างอุโมงค์เพิ่มเติมอีก ๑ อุโมงค์คู่ขนานไปกับ แนวอุโมงค์ในปัจจุบันบริเวณเขาพระพุทธรายจะใช้ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างน้อยกว่า รวมทั้ง ยังเกิดผลกระทบต่อการเดินทางขบวนรถในปัจจุบันและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่ากรณีขยายอุโมงค์เดิม ให้กว้างขึ้นเพื่อก่อสร้างเป็นทางคู่

๓.๖ การวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) และผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) ของ โครงการโดยแบ่งเป็น ๒ กรณี คือ กรณีที่ก่อสร้างทางรถไฟช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยเป็นทางคู่ ยกเว้น ทางรถไฟช่วงอุโมงค์ยังคงเป็นทางเดี่ยวและใช้อุโมงค์เดิม ซึ่งขบวนรถไฟจะต้องรอหลักที่บริเวณปากทางของ อุโมงค์ทั้งสองด้านจะมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเท่ากับร้อยละ ๑๘.๓๒ และอัตราผลตอบแทนทางการเงินเท่ากับร้อยละ ๐.๑๙ ในขณะที่กรณีทางรถไฟช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยเป็นทางคู่รวมทั้ง ก่อสร้างอุโมงค์เพิ่มเติมอีก ๑ อุโมงค์จะมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเท่ากับร้อยละ ๒๗.๓๑ และมีอัตรา ผลตอบแทนทางการเงินเท่ากับร้อยละ ๖.๗๕ ดังนั้น การดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา- คลองสิบเก้า-แก่งคอยโดยก่อสร้างอุโมงค์เพิ่มขึ้นอีกหนึ่งอุโมงค์ขนานกับแนวอุโมงค์เดิมจะมีความเหมาะสมและ ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและทางการเงินมากกว่า รวมทั้งจะทำให้มีความจุทางรถไฟเพิ่มขึ้นเป็น ๑๘๔ ขบวนต่อวัน ดังนี้

การวิเคราะห์	ก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย	
	เป็นทางเดี่ยวช่วงอุโมงค์ และไม่ก่อสร้างอุโมงค์เพิ่มเติม	เป็นทางคู่ช่วงอุโมงค์โดยก่อสร้าง อุโมงค์เพิ่มอีก ๑ อุโมงค์
ความจุทางรถไฟ	๖๑ - ๖๓ ขบวนต่อวัน	๑๘๔ ขบวนต่อวัน*
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	ร้อยละ ๑๘.๓๒	ร้อยละ ๒๗.๓๑
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	ร้อยละ ๐.๑๙	ร้อยละ ๖.๗๕

หมายเหตุ : * ภายใต้สมมติฐานช่วงระยะเวลาระหว่างขบวน (Headway) ๑๐ นาที และความเร็วต่ำสุดของขบวนรถ สินค้า ๖๒ กม./ชม. ทำให้มีความจุทางเท่ากับ ๙๒ ขบวนต่อวันต่อทิศทาง หรือ ๑๘๔ ขบวนต่อวันรวมทั้ง ๒ ทิศทาง

๓.๗ การวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างและดำเนินโครงการ โดยคาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแต่อยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ซึ่งแบ่งได้เป็น ๒ ระยะ คือ

๑) ระยะก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นที่ราบในแนวเขตทางรถไฟ โดยการก่อสร้างจะใช้พื้นที่ฝั่งซ้ายของทางรถไฟปัจจุบันตั้งแต่ชุมทางฉะเชิงเทราถึงกิโลเมตรที่ ๘๔+๔๐๐ และฝั่งขวาของทางรถไฟตั้งแต่กิโลเมตรที่ ๘๔+๔๐๐ ไปถึงชุมทางแก่งคอย กิจกรรมการก่อสร้างจึงไม่มีผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศเดิม นอกจากนี้ยังเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนผิวดินจึงไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสภาพธรณีและรอยเลื่อนต่างๆ ส่วนแนวอุโมงค์ทางเดียวคู่ขนานแห่งใหม่บริเวณเขาพระพุทธราย เขตอุทยานแห่งชาติน้ำตกสามหลั่น จ.สระบุรี ซึ่งเป็นการขุดเจาะอุโมงค์ระยะทาง ๑.๒ กม. มีช่วงที่ต้องลอดผ่านใต้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ เป็นระยะทาง ๕๔๖ เมตร จะใช้การขุดเจาะอุโมงค์โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ จึงมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ ทั้งนี้ การก่อสร้างอุโมงค์ได้เลือกใช้วิธี NATM (New Austrian Tunneling Method) ที่มีการเปิดหน้าดินในการเจาะอุโมงค์น้อย การเจาะระเบิดหินใช้วิธี Drilling and Blasting ที่เคยใช้กับอุโมงค์พระพุทธราย เดิมมาแล้ว ทั้งนี้ ก่อนก่อสร้างอุโมงค์จะมีการเจาะสำรวจสภาพธรณีวิทยาของหินในอุโมงค์ก่อนเพื่อออกแบบค้ำยันที่เหมาะสม ประกอบด้วยการทำ Shortcrete และติดตั้ง Rock bolt, Steel rib เพื่อความมั่นคงแข็งแรงปลอดภัยของอุโมงค์ นอกจากนี้ พื้นที่ชุมชนที่อยู่ใกล้ที่สุดจะอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ ๑,๕๐๐ เมตร ซึ่งจะได้รับเสียงดังเพียง ๖๒.๔ dBA ต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ที่ ๗๐ dBA รวมทั้งจะมีผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับต่ำ และเนื่องจากการก่อสร้างทางคู่จะดำเนินการในพื้นที่แนวเขตทางรถไฟเดิม จึงไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ ยกเว้นพื้นที่ก่อสร้างบริเวณปากอุโมงค์ต้องมีการเปิดพื้นที่ด้านทิศเหนือและทิศใต้ซึ่งอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๔ และ ๕ ด้านละ ๘๐๐ ตารางเมตร โดยสภาพปัจจุบันเป็นพื้นที่ป่าปลูกทดแทนจากการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟเดิมและไม่พบสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเป็นสัตว์สงวนหรืออยู่ในสถานภาพถูกคุกคาม ประกอบกับสภาพปัจจุบันมีการรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าเนื่องจากการเดินรถไฟปัจจุบันในเส้นทางโครงการที่เป็นทางเดียวและการใช้เส้นทางคมนาคมโดยรอบพื้นที่อุทยานอยู่แล้ว ดังนั้น ผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้รวมทั้งพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ และสัตว์ป่า จึงอยู่ในระดับต่ำ

ส่วนผลกระทบต่ออุทกวิทยาและการระบายน้ำ พบว่า งานก่อสร้างสะพานรถไฟจำนวน ๕๗ แห่ง และทางรถไฟใหม่ได้มีการออกแบบระบบระบายน้ำ ท่อลอดสะพานและทางระบายน้ำให้ระบายน้ำได้ดีขึ้นในตำแหน่งที่เหมาะสมและมีจำนวนเพียงพอ รวมถึงการขุดลอกคูระบายน้ำตลอดสองข้างทางรถไฟ รวมทั้งจะใช้มาตรการลดการฟุ้งกระจายของตะกอนในท้องน้ำอันเกิดจากการก่อสร้างตอม่อและฐานรากของสะพานโดยใช้ตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นร่วมกับม่านดักตะกอน (Silt Curtain) ทั้งนี้ การเจาะเสาเข็มและฐานรากของสะพานจะใช้ปลอกเหล็ก (Steel Casing) และจะดำเนินการในหน้าแล้งซึ่งมีระยะเวลาการทำงานประมาณ ๔ เดือน จึงมีผลกระทบต่อการระบายน้ำในระดับต่ำ

๒) ระยะดำเนินการ ผลกระทบส่วนใหญ่เป็นผลกระทบด้านบวกที่เกิดจากการใช้ทางคู่เพื่อการคมนาคมและขนส่งซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟ ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาเป็นทางรถไฟ (Modal Shift) มากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและเป็นการประหยัดพลังงาน ส่วนผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนสามารถกำหนดมาตรการป้องกันเพื่อแก้ไขบรรเทาผลกระทบต่างๆ ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้หรือเกิดผลกระทบน้อยที่สุด เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียง การกำหนดค่าชดเชย

ทรัพยากรอย่างยุติธรรม การติดตั้งแนวรั้วบริเวณปากอุโมงค์ การควบคุมและป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน โดยมาตรการด้านวิศวกรรมและการปลูกพืชคลุมดิน และสามารถติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำได้

๓.๘ พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการ

การก่อสร้างโครงการมีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเฉพาะในส่วนของการก่อสร้างทางคู่เลียงเมือง (Chord Line) ทั้ง ๓ แห่งที่ชุมทางฉะเชิงเทรา แก่งคอยและบ้านภาชี รวมจำนวนที่ดินที่ถูกเวนคืน ๑๒๗ แปลง เนื้อที่ประมาณ ๑๑๙ ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง ๕๓ หลัง ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

พื้นที่ก่อสร้าง ทางเลียงเมือง	รัศมีโค้ง (เมตร)	จำนวนแปลงที่ดิน ที่ถูกเวนคืน (แปลง)	เนื้อที่ที่อยู่ในเขตโดยประมาณ			จำนวนสิ่งปลูกสร้าง (หลัง)
			ไร่	งาน	ตร.วา	
ชุมทางฉะเชิงเทรา	๓๒๐	๗๗	๑๔	๓	๕๔	๓๗
ชุมทางแก่งคอย	๔๐๐	๒๒	๓๖	๐	๘๘	๒
ชุมทางบ้านภาชี	๔๐๐	๒๘	๖๗	๓	๙๗	๑๔
รวมทั้งสิ้น		๑๒๗	๑๑๙	๐	๔๔	๕๓

๓.๙ การดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานต่าง ๆ

๓.๙.๑ การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

๑) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณานำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการได้มีการประชุมเพื่อพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และมีมติเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔ ให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ที่ได้ปรับปรุงข้อมูลจนครบถ้วนตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ได้ปรับปรุงข้อมูลแล้วไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๕

๒) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕ ได้พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย แล้วมีมติให้ความเห็นชอบรายงานตามที่เสนอ

๓.๙.๒ การขออนุญาตกรมป่าไม้เพื่อขอเข้าใช้ประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประสานงานกรมป่าไม้เพื่อขอเข้าใช้ประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่ามวกเหล็ก และป่าทับกวาง แปลงที่ ๒ จังหวัดสระบุรี เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

๓.๙.๓ การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย โดยได้มีการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยกับกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบล และประชาชนในพื้นที่เมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๔ และวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ เพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๕๗ และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ โดยประชาชนให้การยอมรับโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

**๓.๙.๔ การดำเนินการเพื่อออกพระราชกฤษฎีกาเพื่อการสำรวจและเวนคืนที่ดิน
สำหรับใช้ในการก่อสร้างทางคู่เสียงเมืองรวม ๓ แห่ง ที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา แก่งคอยและบ้านภาชี**

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๔ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลหน้าเมือง ตำบลท่าไข่ อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จ.ฉะเชิงเทรา ตำบลตาลเดี่ยว ตำบลตลิ่งชัน อำเภอแก่งคอย จ.สระบุรี และตำบลดอนหญ้านาง ตำบลภาชี อำเภอบางบาล จ.พระนครศรีอยุธยา พ.ศ. เพื่อก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เสียงเมือง (Chord Line) ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบแก้ว-แก่งคอย รวม ๓ แห่ง ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา แล้วดำเนินการต่อไปได้ (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑๐) ทั้งนี้ คณะกรรมการกฤษฎีกาได้แจ้งผลการตรวจพิจารณาร่างพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวโดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการแก้ไขแผนที่แนบท้ายร่างพระราชกฤษฎีกาแล้วให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาดำเนินการต่อไป

๓.๑๐ แผนการดำเนินโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้แบ่งงานโครงการออกเป็น ๒ สัญญา ดังนี้

๑) สัญญาที่ ๑ เป็นงานก่อสร้างทางรถไฟคู่ขนานเส้นทางเดิม (ไม่รวมช่วงอุโมงค์รถไฟบริเวณเขาพระพุทธราย) จากสถานีฉะเชิงเทราถึงสถานีวิหารแดง ระยะทาง ๗๘ กม. และจากสถานีบุใหญ่ถึงสถานีแก่งคอย ระยะทาง ๑๙ กม. รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ ๙๗ กม. รวมทั้งงานก่อสร้างทางคู่เสียงเมือง (Chord Lines) อีก ๓ แห่งที่ชุมทางฉะเชิงเทรา แก่งคอยและบ้านภาชี ระยะเวลาก่อสร้าง ๓๖ เดือน วงเงิน ๑๐,๖๓๖.๒๕ ล้านบาท

๒) สัญญาที่ ๒ เป็นงานก่อสร้างทางคู่ช่วงสถานีวิหารแดงถึงสถานีบุใหญ่ รวมทั้งงานก่อสร้างอุโมงค์รถไฟเพิ่มเติมอีก ๑ อุโมงค์ขนานกับอุโมงค์เดิมลอดผ่านใต้เขาพระพุทธรายซึ่งพื้นที่บริเวณยอดเขาเป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ ๙ กม. โดยเป็นระยะทางของอุโมงค์ประมาณ ๑.๒ กม. ระยะเวลาก่อสร้าง ๒๕ เดือน วงเงิน ๗๑๒.๑๐ ล้านบาท

ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่า จะสามารถลงนามในสัญญาจ้างได้ภายในต้นปี ๒๕๕๖ และคาดว่าโครงการจะก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมทั้งสามารถเปิดใช้ทางเป็นทางคู่ได้ตลอดเส้นทางช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบแก้ว-แก่งคอย ในปี ๒๕๕๙ ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ				
		๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
๑. เวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง	๑๒					
๒. จัดจ้างที่ปรึกษาประกวดราคา	๓					
๓. ดำเนินการประกวดราคา	๖					
๔. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๖					
๕. ดำเนินการก่อสร้าง	๓๖					
๖. ควบคุมงานก่อสร้าง	๓๖					

๓.๑๑ แผนการเบิกจ่ายเงิน

การดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบแก้ว-แก่งคอย พร้อมทางคู่เสียงเมือง (Chord Line) ๓ แห่ง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท โดยมีแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

/รายการ...

รายการ	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ				
		๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
๑. เวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง	๑๒๘.๘๒	๐.๐๐	๑๒๘.๘๒	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐
๒. ดำเนินการประกวดราคา	๘.๐๐	๔.๐๐	๔.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐
๓. ค่าก่อสร้าง	๑๐,๘๐๕.๒๙	๐.๐๐	๒,๗๐๑.๓๒	๓,๖๐๑.๗๖	๓,๖๐๑.๗๖	๙๐๐.๔๔
๔. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๔๐๖.๒๔	๐.๐๐	๑๐๑.๕๖	๑๓๕.๔๑	๑๓๕.๔๑	๓๓.๘๕
รวมวงเงิน	๑๑,๓๔๘.๓๕	๔.๐๐	๒,๙๓๕.๗๐	๓,๗๓๗.๑๘	๓,๗๓๗.๑๘	๙๓๔.๒๙

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑.

๔. ข้อกำหนดและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑) พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ หมวด ๓ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้

๒) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๔๖ แก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๓๒ ที่มีให้ส่วนราชการหรือหน่วยงานใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ไม่ว่ากรณีใด เป็นว่า กรณีจำเป็นต้องขอผ่อนผันการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ต่อคณะรัฐมนตรี ส่วนราชการจะต้องจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา ก่อน เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีทุกครั้ง

๓) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ซึ่งมีโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย วงเงินลงทุน ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท รวมอยู่ด้วย และกำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องนำเสนอโครงการภายใต้แผนการลงทุนให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๑) ความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล

โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นโครงการภายใต้แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ ให้ความเห็นชอบแผนการลงทุนดังกล่าวแล้ว รวมทั้งเป็นโครงการที่คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการตามข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๓ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕ พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย นอกจากนี้สำนักงบประมาณได้เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะให้ความเห็นชอบให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการได้หลังจากที่คณะรัฐมนตรีได้พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้งโครงการแล้ว ประกอบกับกระทรวงการคลังเห็นสมควรให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการ และให้ความชัดเจนในการพิจารณา

/ผ่อนผัน...

ผ่อนผันให้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ เพื่อก่อสร้างอุโมงค์เพิ่มเติม ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้เสนอโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) ๓ แห่ง วงเงิน ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินโครงการ พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙ เพื่อขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวถูกจัดให้เป็นโครงการลงทุนที่มีลำดับความสำคัญสูงตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งยังมีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๘ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลขนและการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและบริการ ที่สะดวก ปลอดภัย รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่เชื่อมขานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ

๒) ความสามารถในการสร้างรายได้ และการสนับสนุนให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ระบบราง (Modal Shift)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง ๑๐๖ กม. พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Lines) ๓ แห่งที่ชุมทางฉะเชิงเทรา ชุมทางแก่งคอย และชุมทางบ้านภาชีในวงเงินรวม ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท เพื่อก่อสร้างทางรถไฟให้เป็นทางคู่ต่อเนื่องกับเส้นทางช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ซึ่งจะทำให้ความจุของทางรถไฟเพิ่มขึ้น สามารถรองรับขบวนรถโดยสารและขบวนรถสินค้าได้มากขึ้นโดยขบวนรถสามารถทำความเร็วได้ดีเนื่องจากไม่ต้องเสียเวลารอหลักและสามารถกำหนดตารางเวลาเดินรถได้แน่นอนซึ่งเป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๐ ที่เห็นชอบในหลักการโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าและบริการ โดยมีโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง ๑๐๖ กม. เป็นส่วนหนึ่งของโครงการสำคัญในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและบริหารจัดการขบวนรถในเส้นทางสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือไปยังพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกและท่าเรือแหลมฉบังให้มีรอบระยะเวลาการขนส่งที่สั้นลง ทำให้ผู้ใช้บริการมีความมั่นใจ ซึ่งจะสร้างรายได้เชิงพาณิชย์ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้อย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ ยังเป็นการผลักดันให้การขนส่งสินค้าโดยเฉพาะสินค้าเกษตร ได้แก่ ข้าวสาร น้ำตาลทรายและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากแหล่งผลิตในภาคตะวันออกเฉียงเหนือขนส่งโดยทางรถไฟเพื่อส่งออก ณ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบังมีระยะเวลาการขนส่งและต้นทุนค่าขนส่งที่สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งทางถนน ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนการขนส่งสินค้าจากทางถนนมาสู่ระบบราง (Modal Shift) โดยเป็นการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าและตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟได้มากขึ้น แต่อย่างไรก็ดี เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยดังกล่าวเป็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบรางที่ใช้งบประมาณสูงโดยมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเท่ากับร้อยละ ๒๗.๓๑ และมีอัตราผลตอบแทนทางการเงินเท่ากับร้อยละ ๖.๗๕ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการสนับสนุนด้านการลงทุนจากรัฐบาล

๓) การขอผ่อนผันการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ

เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องก่อสร้างอุโมงค์รถไฟเพิ่มเติมอีกหนึ่งอุโมงค์มีความยาว ๑.๒ กม. ซึ่งจะมีช่วงที่อุโมงค์รถไฟต้องลอดผ่านใต้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ เป็นระยะทาง ๕๔๖ เมตร บริเวณเขาพระพุทธราย

เขตอุทยานแห่งชาติน้ำตกสามหลั่น จ.สระบุรี ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงต้องปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๔๖ ที่กำหนดให้กรณีในส่วนราชการจำเป็นต้องขอผ่อนผันการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ลุ่มน้ำ ชั้นที่ ๑ เอ ต่อดังกล่าว คณะรัฐมนตรี ส่วนราชการจะต้องจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสนอคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา ก่อน เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีทุกครั้ง (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑๑) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ให้สำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงขออนุมัติผ่อนผันการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๔๖ สำหรับการขุดเจาะและก่อสร้างอุโมงค์รถไฟดังกล่าวซึ่งเป็น ส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๑ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เคยมีความเห็นเกี่ยวกับโครงการ

๑) คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๓ มีมติเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการ โดยเห็นสมควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างได้ภายหลังจากที่ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ตลอดทั้งเส้นทางแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๒) สำนักงบประมาณ เห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะให้ความเห็นชอบในหลักการ ในการดำเนินโครงการ โดยเห็นสมควรให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการได้หลังจากที่คณะรัฐมนตรีได้พิจารณารายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้งโครงการแล้ว และเห็นสมควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำ แผนการดำเนินการ และแผนการใช้จ่ายเงินให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่จะดำเนินการจริง รวมทั้งแหล่งที่มา ของเงินลงทุนเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๓) กระทรวงการคลัง เห็นสมควรให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน รวมทั้งเห็นสมควรให้สำนักงบประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้กับโครงการก่อน เป็นลำดับแรก หากสำนักงบประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณให้กับโครงการได้ กระทรวงการคลังจะพิจารณา ระดมทุนโดยกระทรวงการคลังจะเป็นผู้กู้เงินบาทจากแหล่งเงินทุนภายในประเทศและนำมาให้การรถไฟแห่ง ประเทศไทยกู้ต่อ นอกจากนี้เห็นสมควรให้มีการชัดเจนการพิจารณาผ่อนผันให้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ เพื่อก่อสร้างอุโมงค์เพิ่มเติม ก่อนการพิจารณาอนุมัติโครงการ ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยสมควรเร่งดำเนินการ ลงนามในสัญญาจ้างให้ได้เร็วขึ้น และให้ความสำคัญในการเร่งเบิกจ่ายงบลงทุนให้เป็นไปตามแผนการเบิกจ่าย ที่ได้ประมาณการไว้ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๖.๒ กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมทางคู่เสียงเมือง (Chord Line) จำนวน ๓ แห่ง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สำนักงบประมาณ กระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรี รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕, ๖ และ ๗

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๑) อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย (ไม่รวมช่วงอุโมงค์พระพุทธราย) พร้อมทั้งก่อสร้างทางคู่เลี้ยวเมือง (Chord Lines) จำนวน ๓ แห่ง ที่ชุมทางฉะเชิงเทรา ชุมทางแก่งคอยและชุมทางบ้านภาชี (สัญญาที่ ๑) ในวงเงิน ๑๐,๖๓๖.๒๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๓๖ เดือน (ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙)

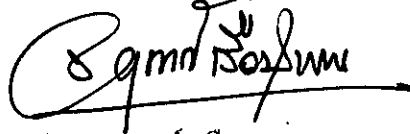
๒) อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟและอุโมงค์รถไฟบริเวณเขาพระพุทธราย (สัญญาที่ ๒) ในวงเงิน ๗๑๒.๑๐ ล้านบาท โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ระยะเวลาดำเนินการ ๒๕ เดือน เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติผ่อนผันให้ดำเนินการก่อสร้างผ่านใต้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ได้

๓) อนุมัติผ่อนผันให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๔๖ สำหรับการขุดเจาะและก่อสร้างอุโมงค์รถไฟทางเดียวคู่ขนานไปกับแนวอุโมงค์ทางเดียวเดิมบริเวณเขาพระพุทธรายดังกล่าว โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

๔) ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตามความเหมาะสมต่อไป ตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินที่เสนอมา ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมทั้งทางคู่เลี้ยวเมือง (Chord Lines) จำนวน ๓ แห่ง ก็เห็นสมควรพิจารณาให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๔) ต่อไป ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จะขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายจารุพงศ์ เรืองสุวรรณ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๐๘

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕