ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๕๐๖/ว๙๕๓

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๕

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี่ยงเมือง (Chord Line) จำนวน ๓ แห่ง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๑๓๕๕๒ ลงวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๙๙๘๗ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๕
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๒๑๑.๕/๗๘๒๐ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๕
๓. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๕๘๓ ลงวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๕๕
๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๓๑๗๗ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๕

ตามที่ได้ขอให้เสนอความเห็นเกี่ยวกับเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี่ยงเมือง (Chord Line) จำนวน ๓ แห่ง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๔ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) เป็นประธานกรรมการ ในคราวประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ เมื่อวันพุธที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๕ มีประเด็นอภิปรายและมติ ดังนี้

๑. ประเด็นอภิปราย

๑.๑ ภาพรวมของระบบขนส่งทางรางในปัจจุบันมีระยะทาง รวม ๔,๓๖๓ กิโลเมตร แบ่งเป็น เส้นทางเดี่ยว ๓,๗๕๕ กิโลเมตร ทางคู่ ๑๗๓ กิโลเมตร และทางสาม ๑๐๗ กิโลเมตร และการรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนดำเนินการก่อสร้างทางคู่ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑๕ ปี รวมทั้งสิ้น ๓,๐๓๙ กิโลเมตร โดยจะแบ่งเป็น ๓ ระยะ ระยะแรกจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๕ ปี ระยะทาง ๗๖๗ กิโลเมตร ระยะที่สองจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑๐ ปี ระยะทาง ๑,๐๒๕ กิโลเมตร และระยะที่สามจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑๕ ปี ระยะทาง ๑,๒๔๗ กิโลเมตร ซึ่งทั้งหมดจะดำเนินการไปพร้อมกับการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง

/๑.๒ ...

๑.๒ เนื่องจากปัจจุบันการขนส่งในเส้นทางระหว่างจังหวัดหนองคายถึงแหลมฉบังใช้การขนส่งทางรถยนต์คิดเป็นร้อยละ ๙๓ และขนส่งทางรถไฟคิดเป็นเพียงร้อยละ ๗ และเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าเกษตร เช่น น้ำตาล และยางพารา ซึ่งขณะนี้ปริมาณการขนส่งมีความหนาแน่นสูง ประกอบกับ เส้นทางจากชุมทางแหลมฉบังถึงชุมทางแก่งคอย ช่วงแหลมฉบัง – ฉะเชิงเทรา เป็นเส้นทางคู่ ขณะที่ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย เป็นทางเดี่ยวทำให้การขนส่งสินค้าทางรางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังแหลมฉบังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ดังนั้น โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย ถือเป็นเรื่องที่มีความจำเป็นในการเพิ่มความสามารถในการขนส่งทางรถไฟจากจังหวัดหนองคายถึงแหลมฉบัง

๑.๓ เส้นทางรถไฟระหว่างแหลมฉบัง – ฉะเชิงเทราในปัจจุบันมีหัวรถจักรทั้งหมด ๕ หัวรถจักร มีขบวนรถเดินรถไป – กลับรวมทั้งหมด ๒๘ ขบวน รองรับตู้คอนเทนเนอร์ ๖๐๐,๐๐๐ ตู้/ปี ซึ่งดำเนินการยังไม่เต็มประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการได้เต็มประสิทธิภาพต้องมีหัวรถจักรประมาณ ๙ หัวรถจักร ซึ่งจะรองรับตู้คอนเทนเนอร์ประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐ ตู้/ปี โดยปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีแผนการจัดซื้อหัวรถจักร ๒๐ หัวรถจักร ใช้เวลาดำเนินการจัดซื้อประมาณ ๑ ปี ๖ เดือน

๑.๔ ตามแผนการเบิกจ่ายเงินค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จะมีการเบิกจ่ายตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ – ๒๕๕๖ แต่สำนักงบประมาณยังมิได้จัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ รองรับไว้ เนื่องจากยังไม่มีการออกพระราชกฤษฎีกาการเวนคืนที่ดินซึ่งส่งผลให้โครงการล่าช้าออกไป ดังนั้น หากกระทรวงการคลังสามารถจัดหาเงินจากเงินกู้ได้ทั้งหมดจะทำให้สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น คณะกรรมการฯ จึงเห็นควรให้กระทรวงการคลังเป็นผู้รับภาระในการจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้การรถไฟแห่งประเทศไทยในการดำเนินโครงการในวงเงินรวม ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้กระทรวงการคลังเพื่อชดใช้เงินต้นและดอกเบี้ย

๑.๕ กรอบวงเงินที่เสนอมาจำนวน ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท นั้น เป็นการประเมินราคาค่าวัสดุก่อสร้างในปี ๒๕๕๒ ซึ่งปัจจุบันต้นทุนค่าก่อสร้างอาจเปลี่ยนแปลงไปและอาจมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงวงเงินรวมของโครงการ ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ เห็นว่าโครงการดังกล่าวเป็นเรื่องที่ควรดำเนินการอย่างเร่งด่วน ในชั้นนี้ จึงเห็นควรให้ความเห็นชอบวงเงินเดิมไปก่อน หากการดำเนินการมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากต้นทุนค่าวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างที่เพิ่มสูงขึ้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเพิ่มเติมอีกครั้ง

๒. มติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

๒.๑ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา คลองสิบเก้า แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี่ยงเมือง (Chord Lines) จำนวน ๓ แห่ง วงเงินโครงการรวม ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท

๒.๒ เห็นชอบให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้การรถไฟแห่งประเทศไทยในการดำเนินโครงการทั้งในส่วนของค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง ค่าดำเนินการประกวดราคา ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง วงเงินรวม ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณ จากงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้กระทรวงการคลัง เพื่อชดใช้เงินต้นพร้อมดอกเบี้ยตามความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ หากการดำเนินโครงการมีภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากต้นทุนค่าวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างที่เพิ่มสูงขึ้น ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยโดยกระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามความจำเป็นต่อไป

/คณะรัฐมนตรี ...

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ลงมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๔ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๕ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ประสานการดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟฯ กับคณะกรรมการบริหารจัดการน้ำและอุทกภัยเพื่อมิให้เกิดปัญหาการก่อสร้างกีดขวางทางไหลของน้ำด้วย

จึงเรียนยืนยันมา

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิชัย วิทวัสการเวช)
รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
๑๗ ก.ค. ๒๕๕๕

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๗
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔
www.cabinet.thaigov.go.th
[นิสา/K26-07-55]

ผอ.สวค. 13/7/55
ผชช. 13/7/55
ผอ.กลุ่ม 13/7/55
นวค. 13/7/55
ผู้พิมพ์