

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/๑๙๕๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๕

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

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๕๘๓ ลงวันที่ ๔ กรกฎาคม 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. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๓๑๗๗ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๕

ตามที่ได้เสนอความเห็นเกี่ยวกับเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) จำนวน ๓ แห่ง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๔ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) เป็นประธานกรรมการ ในคราวประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ 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 เนื่องจากปัจจุบันการขนส่งในเส้นทางระหว่างจังหวัดหนองคายถึงแหลมฉบัง ใช้การขนส่งทางรถยนต์คิดเป็นร้อยละ ๙๓ และขนส่งทางรถไฟคิดเป็นเพียงร้อยละ ๗ และเส้นทางดังกล่าว เป็นเส้นทางที่ใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าเกษตร เช่น น้ำตาล และยางพารา ซึ่งขณะนี้ปริมาณการขนส่ง มีความหนาแน่นสูง ประกอบกับ เส้นทางจากชุมทางแหลมฉบังถึงชุมทางแก่งคอย ช่วงแหลมฉบัง - ฉะเชิงเทรา เป็นเส้นทางคู่ ขณะที่ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบก้า - แก่งคอย เป็นทางเดี่ยวทำให้การขนส่งสินค้า ทางรางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังแหลมฉบังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ดังนั้น โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบก้า - แก่งคอย ถือเป็นเรื่องที่มีความจำเป็นในการเพิ่มความสามารถในการขนส่ง ทางรถไฟจากจังหวัดหนองคายถึงแหลมฉบัง

๑.๓ เส้นทางรถไฟระหว่างแหลมฉบัง - ฉะเชิงเทราในปัจจุบันมีหัวรถจักรทั้งหมด ๕ หัวรถจักร มีขบวนรถเดินรถไฟ - กลับรวมทั้งหมด ๒๘ ขบวน รองรับตู้คอนเทนเนอร์ ๖๐๐,๐๐๐ ตู้/ปี ซึ่งดำเนินการยังไม่เต็มประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการได้เต็มประสิทธิภาพต้องมีหัวรถจักร ประมาณ ๙ หัวรถจักร ซึ่งจะรองรับตู้คอนเทนเนอร์ประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐ ตู้/ปี โดยปัจจุบันการรถไฟ แห่งประเทศไทยได้มีแผนการจัดซื้อหัวรถจักร ๒๐ หัวรถจักร ใช้เวลาดำเนินการจัดซื้อประมาณ ๑ ปี ๖ เดือน

๑.๔ ตามแผนการเบิกจ่ายเงินค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จะมีการเบิกจ่าย ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ๒๕๕๖ แต่สำนักงานงบประมาณยังมิได้จัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ รองรับไว้ เนื่องจากยังมิได้มีการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินซึ่งส่งผลให้โครงการล่าช้าออกไป ดังนั้น หากกระทรวงการคลังสามารถจัดหาเงินจากเงินกู้ได้ทั้งหมดจะทำให้สามารถดำเนินการ ได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น คณะกรรมการฯ จึงเห็นควรให้กระทรวงการคลังเป็นผู้รับภาระในการจัดหา แหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้การรถไฟแห่งประเทศไทยในการดำเนินโครงการ ในวงเงินรวม ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท และให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณจากงบประมาณ รายจ่ายประจำปีให้กระทรวงการคลังเพื่อชดใช้เงินต้นและดอกเบี้ย

๑.๕ กรอบวงเงินที่เสนอมาจำนวน ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท นั้น เป็นการประเมิน ราคาตัววัสดุก่อสร้างในปี ๒๕๕๒ ซึ่งปัจจุบันต้นทุนค่าก่อสร้างอาจเปลี่ยนแปลงไปและอาจมีผลต่อ การเปลี่ยนแปลงวงเงินรวมของโครงการ ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ เห็นว่าโครงการดังกล่าวเป็นเรื่องที่ ควรดำเนินการอย่างเร่งด่วน ในขั้นนี้ จึงเห็นควรให้ความเห็นชอบวงเงินเดิมไปก่อน หากการดำเนินการ มีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากต้นทุนค่าวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างที่เพิ่มสูงขึ้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาเพิ่มเติมอีกครั้ง

๒. มติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

๒.๑ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา คลองสิบก้า แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Lines) จำนวน ๓ แห่ง วงเงินโครงการรวม ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท

๒.๒ เห็นชอบให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ ภายในประเทศให้การรถไฟแห่งประเทศไทยในการดำเนินโครงการทั้งในส่วน of ค่าเวนคืนที่ดิน และรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง ค่าดำเนินการประกวดราคา ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง วงเงินรวม ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท และให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณ จากงบประมาณ รายจ่ายประจำปีให้กระทรวงการคลัง เพื่อชดใช้เงินต้นพร้อมดอกเบี้ยตามความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ หากการดำเนินโครงการมีภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากต้นทุนค่าวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างที่เพิ่มสูงขึ้น ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยโดยกระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามความจำเป็นต่อไป

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ลงมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๔ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๕ ทั้งนี้ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ประสานการดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟฯ กับคณะกรรมการบริหารจัดการน้ำและอุทกภัยเพื่อมิให้เกิดปัญหาการก่อสร้างกีดขวางทางไหลของน้ำด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

ณ,

(นายวิชัย วิทวัสการเวช)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๑๓ มิ.ย. ๒๕๕๕

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๗

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔

www.cabinet.thaigov.go.th

[นิตย/๒๖-๐๗-๕๕]

ผอ.สวค. ๒๕๖๖/๒๓๐.๕๕
ผชช. ๐๓๖๖/๒๓๐.๕๕
ผอ.กลุ่ม ๒๕๖๖/๒๓๐.๕๕
นวก. ๒๕๖๖/๒๓๐.๕๕
ผู้พิมพ์ ๒๕๖๖