

กระทรวงมหาดไทย

กระทรวงมหาดไทย

สภาผู้แทนราษฎร

๒๐ สิงหาคม ๒๕๕๒

เรื่อง ความคืบหน้าการดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟไปยังกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดพังงา จังหวัดกระบี่ จังหวัดภูเก็ต จังหวัดระนอง)

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ถามนายกรัฐมนตรี้ ดังต่อไปนี้

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดพังงา กระบี่ ภูเก็ต และจังหวัดระนอง) เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีขีดความสามารถในการท่องเที่ยว รวมทั้งขีดความสามารถในการเกษตร การประมง ซึ่งได้สร้างรายได้ให้กับประเทศเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ระบบการขนส่งถือได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญในการเพิ่มศักยภาพให้กับจังหวัดต่าง ๆ เหล่านี้ โครงการก่อสร้างทางรถไฟไปยังกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดพังงา กระบี่ ภูเก็ต และจังหวัดระนอง) จึงเป็นโครงการที่ดี ที่จะประโยชน์กับประชาชนในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้า การขนส่งคน การขนส่งนักท่องเที่ยว ซึ่งจะเป็นการเพิ่มศักยภาพในทุก ๆ ด้าน และจะนำไปตามนโยบายของรัฐบาลที่สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ จึงขอเรียนถามว่า

๑. ความคืบหน้าของโครงการดังกล่าว ข้อมูล สภาพปัญหา อุปสรรค มีอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๒. ผลการศึกษาโครงการมีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะมีบทบาทของการศึกษาเส้นทางก่อสร้างทางรถไฟไปยังกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันใหม่ เพื่อให้เส้นทางรถไฟตัดผ่านจังหวัดกระบี่สู่จังหวัดพังงา จังหวัดภูเก็ต จังหวัดระนอง ตามลำดับ เพื่อให้เกิดประโยชน์กับทุกจังหวัด ขอทราบรายละเอียด

๓. งบประมาณที่จะใช้ดำเนินการมีอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

ขอให้ตอบในที่ประชุมสภา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

สาคร เกี่ยวข้อง

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาธิปัตย์

จังหวัดกระบี่

คำตอบกระทู้ถามที่ ๑๘๕/ร.

ของ นายสาคร เกี่ยวข้อง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

เรื่อง ความคืบหน้าการดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟไปยังกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน
(จังหวัดพังงา จังหวัดกระบี่ จังหวัดภูเก็ต จังหวัดระนอง)

ข้าพเจ้า นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี ขอตอบกระทู้ถาม เรื่อง ความคืบหน้าการดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟไปยังกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดพังงา จังหวัดกระบี่ จังหวัดภูเก็ต จังหวัดระนอง) ของท่านสมาชิกผู้มีความสนใจ ดังนี้

คำตอบข้อที่ ๑

ขอเรียนว่า รัฐบาลได้มีนโยบายเร่งรัดการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศ โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ลงทุนตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๖ วงเงินลงทุนจำนวน ๑๗๖,๘๐๘ ล้านบาท ซึ่งเป็นการลงทุนส่วนหนึ่งตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนและรถไฟความเร็วสูงตามผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม โดยมีการลงทุนที่สำคัญ คือ การปรับปรุงโครงสร้างทางรถไฟในปัจจุบันให้ได้มาตรฐานและการก่อสร้างทางคู่เป็นช่วง ๆ เช่น ทางคู่ ช่วงนครปฐม - หอนงปลาตุก - หัวหิน ระยะทาง ๑๖๕ กิโลเมตร ทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร เป็นต้น รวมทั้งจัดการจักรและล้อเลื่อน เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ความเร็ว และความตรงต่อเวลา เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการขนส่งและเดินทางทางรถไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนไปสู่ราง (Modal Shift) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่ง และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับผู้ประกอบการและประเทศในระยะยาว

ทั้งนี้ในการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ได้ทำการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน กำหนดระยะเวลาดำเนินการ ๑๒ เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๒ โดยได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๒ ในหมวดงบรายจ่ายอื่น รายการค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม

และออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน จำนวน ๓๒ ล้านบาท และผูกพันงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓ จำนวน ๕๕ ล้านบาท รวมจำนวนเงินทั้งสิ้น จำนวน ๕๑ ล้านบาท การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทย และฝั่งอันดามัน โดยศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม คัดเลือกแนวเส้นทางการออกแบบเบื้องต้น การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม การกำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการให้เอกชนลงทุนและกำหนดบทบาทของภาคเอกชน ซึ่งในการศึกษา ฯ ได้กำหนดขอบเขตการดำเนินงาน ประกอบด้วย งานสำรวจ รวบรวมข้อมูล ทบทวนผลการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง งานวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทาง การลงทุนที่เหมาะสม งานออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และงานจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันกลุ่มที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานชิ้นกลาง (Interim Report) เสนอแนวเส้นทางพัฒนาระบบทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งที่มีความเป็นไปได้รวม ๕ เส้นทาง การพิจารณาได้เน้นการให้น้ำหนักผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากด้านสิ่งแวดล้อมมากที่สุด (ร้อยละ ๔๐) ด้านวิศวกรรม (ร้อยละ ๓๕) และด้านเศรษฐกิจและสังคม (ร้อยละ ๒๕) ปรากฏว่าแนวเส้นทางรถไฟ 2A (ปากบารา-รัตภูมิ - หาดใหญ่ - ฉะนระ) ซึ่งมีระยะทาง รวม ๑๔๒ กิโลเมตร มีความเหมาะสมมากที่สุด ผลการจัดการประชุมเพื่อรับฟังความเห็นของประชาชน ในพื้นที่ที่แนวเส้นทางรถไฟ 2A ผ่านพื้นที่ รวม ๓ ครั้ง ปรากฏว่าประชาชนเห็นด้วยและสนับสนุนให้มีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ Landbridge

คำตอบข้อที่ ๒

ขอเรียนว่า โครงการก่อสร้างทางรถไฟไปยังกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดพังงา จังหวัดกระบี่ จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดระนอง) ตามข้อเสนอของกลุ่มจังหวัดนั้น จากการพิจารณาในเบื้องต้นพบว่าพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของประเทศในด้านการเป็นแหล่งท่องเที่ยวอีกทั้งยังเป็นแหล่งสร้างรายได้ที่สำคัญของประเทศ ซึ่งตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๐ ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติให้เป็น

แหล่งท่องเที่ยวของตลาดท่องเที่ยวโลก รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิต ภาคธุรกิจและภาคบริการ ของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

คำตอบข้อที่ ๓

ขอเรียนว่า จากผลการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนกรและรถไฟความเร็วสูง ของประเทศของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม มีแผนพัฒนา โครงข่ายเส้นทางรถไฟสายใหม่ จำนวน ๑๗ เส้นทาง เพื่อขยายโครงข่ายการให้บริการของระบบ ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มความสามารถในการเข้าถึงระบบ (Accessibility) ของประชาชนและกระจายความเจริญ ไปสู่ภูมิภาค โดยมีเส้นทางที่อยู่ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ๑ เส้นทางได้แก่สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง ๘๓ กิโลเมตร วงเงินลงทุนเบื้องต้นจำนวน ๑๐,๔๕๐ ล้านบาท ซึ่งจากการ จัดลำดับความสำคัญของเส้นทางคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ นอกจากนี้ เส้นทางก่อสร้างโครงการดังกล่าวจำเป็นต้องผ่านแนวเทือกเขาบรรทัดและพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มแม่น้ำ ชั้น 1A ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการจำเป็นต้องศึกษา ความเหมาะสมของโครงการ โดยเฉพาะผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมอย่างละเอียดและรอบคอบ ตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป