

กระทู้ถามที่ ๑๘๓ ร.

สภาผู้แทนราษฎร

๕ เมษายน ๒๕๔๔

เรื่อง โครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามทางรถไฟและทางแยกเข้าจังหวัดราชบุรี
กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ตามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดังต่อไปนี้

รัฐบาลมีนโยบายในการใช้จ่ายเงินงบประมาณแผ่นดินให้เป็นไปอย่างคุ้มค่า มีความเหมาะสม และเกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชน ดังนั้นทุกๆ หน่วยงานของรัฐจึงควรต้อง ปฏิบัติตามนโยบายนี้อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน ที่มีงบประมาณอยู่อย่างจำกัด เพื่อใช้ในการพัฒนาโครงการด้านต่างๆ ดังนั้น หน่วยงานของรัฐจึงควรมี การจัดสรรงบประมาณอย่างเหมาะสม แต่ปรากฏว่าโครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามทางรถไฟและ ทางแยกเข้าเมืองราชบุรี มีการเสนอขอตั้งงบประมาณสูงเกินกว่าความเป็นจริง กล่าวคือ มีการตั้ง งบประมาณในการก่อสร้างไว้ถึง ๒๐๐ ล้านบาท แต่จากแบบการก่อสร้างซึ่งได้มีการคำนวณแล้วว่าจะใช้ งบประมาณในการก่อสร้างจริงๆ เพียง ๗๐ ล้านบาท ดังนั้น จึงขอเรียนถามว่า

๑. รัฐบาลมีนโยบายหรือแนวทางในการพิจารณาทบทวนงบประมาณโครงการก่อสร้างสะพานลอย ข้ามทางรถไฟและทางแยกเข้าเมืองราชบุรี รวมทั้งโครงการอื่นๆ ที่มีปัญหาหรือข้อร้องเรียนเกี่ยวกับ งบประมาณหรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๒. กระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณในโครงการก่อสร้างต่างๆ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสมอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

ขอให้อตอบในราชกิจจานุเบกษา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พินิจ จันทรสมบูรณ์

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคไทยรักไทย

คำตอบกระทู้ถามที่ ๑๘๓ ร.

ของ นายพินิจ จันทร์สมบูรณ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (บัญชีรายชื่อ)
เรื่อง โครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามทางรถไฟและข้ามทางแยกเข้าจังหวัดราชบุรี

ข้าพเจ้า นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขอตอบกระทู้ถามของ
ท่านสมาชิกผู้มีความเกียรตินี้ ดังนี้

คำถาม

๑. รัฐบาลมีนโยบายหรือแนวทางในการพิจารณาทบทวนงบประมาณโครงการก่อสร้างสะพานลอย
ข้ามทางรถไฟและทางแยกเข้าเมืองราชบุรี รวมทั้งโครงการอื่นๆ ที่มีปัญหาหรือข้อร้องเรียนเกี่ยวกับ
งบประมาณหรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

คำตอบ โครงการก่อสร้างสะพานลอยที่จังหวัดราชบุรี แตกต่างจากโครงการก่อสร้างสะพานลอย
ข้ามทางแยกที่จุดอื่นๆ ซึ่งข้ามเพียงทางแยกเดียว กล่าวคือ โครงการก่อสร้างสะพานลอยที่จังหวัดราชบุรี
มีข้อจำกัดทางวิศวกรรม จึงต้องก่อสร้างครั้งเดียวเพื่อยกข้ามทางหลวงถึง ๒ จุด ข้ามทางรถไฟ ๑ จุด
และยังมีทางยกระดับเข้าเมืองราชบุรีด้วย การที่มีข้อจำกัดทางด้านวิศวกรรมดังกล่าว ทำให้ต้องใช้
วงเงินก่อสร้างเกือบ ๓๐๐ ล้านบาท แต่กรมทางหลวงได้รับงบประมาณเพียง ๒๐๐ ล้านบาทเท่านั้น
จึงได้ลดรูปแบบตัวสะพานจากเดิมออกแบบไว้กว้าง ๑๐.๕ เมตร ลดรูปแบบลงเหลือกว้าง ๘ เมตร
เพื่อให้การก่อสร้างเป็นไปอย่างประหยัดและเกิดประโยชน์สูงสุด โดยยังคงสามารถรองรับปริมาณ
การจราจรได้

คำถาม

๒. กระทรวงคมนาคม มีนโยบายในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณในโครงการก่อสร้างต่างๆ
ให้เป็นไปอย่างเหมาะสมอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

คำตอบ กระทรวงคมนาคม มีนโยบายในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณในโครงการก่อสร้างต่างๆ
ให้เป็นไปอย่างเหมาะสมทั้งทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพิจารณาแผนงาน
โครงการก่อสร้างต่างๆ ให้กระจายไปทั่วทุกภูมิภาคและท้องถิ่นของประเทศด้วยการจัดทำแผนหลัก
การขนส่ง พ.ศ. ๒๕๔๒ - ๒๕๔๕ ขึ้น เพื่อเป็นกรอบแนวนโยบายในการพัฒนาระบบการขนส่ง
ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ในการพัฒนาวางแผนการลงทุน และประสานโครงการ
ด้านการขนส่งให้สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ มีวัตถุประสงค์ให้ระบบการขนส่งเอื้อต่อการพัฒนาคน
ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

อนึ่ง ในการจัดทำงบประมาณประจำปีแต่ละปี กระทรวงคมนาคมจะมอบนโยบายการจัดทำงบประมาณประจำปีให้หน่วยงานในสังกัดใช้เป็นแนวทางในการจัดทำงบประมาณ โดยยึดหลักดังกล่าวข้างต้นประกอบกับวัตถุประสงค์และแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ มุ่งเน้นการพัฒนาาระบบบริการพื้นฐานด้านการขนส่ง โดยให้ความสำคัญและสนับสนุนระบบการขนส่งครั้งละมากๆ (Mass Transportation) มากยิ่งขึ้น ทั้งในด้านการขนส่งคนและสินค้า

๒.๒ สนับสนุนการกระจายโครงสร้างพื้นฐาน และปรับปรุงการให้บริการด้านการขนส่งและสื่อสารไปสู่ส่วนภูมิภาคและชนบทของประเทศ เพื่อให้สามารถได้รับบริการอย่างเพียงพออันจะส่งผลในการช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น

๒.๓ มุ่งเน้นพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งรูปแบบต่างๆ เพื่อให้เกิดการให้บริการที่ครบวงจร จากต้นทางถึงปลายทาง (Door to Door) รวมทั้งการเชื่อมโยงระบบการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างศักยภาพความได้เปรียบในเชิงการแข่งขัน

๒.๔ ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบให้ทันสมัยและปรับบทบาทการพัฒนา ด้วยการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับภารกิจหลัก รวมทั้งส่งเสริมการเพิ่มบทบาทเอกชนในการมีส่วนร่วมพัฒนาการขนส่งและการสื่อสาร โดยสร้างแรงจูงใจให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจการของรัฐภายใต้รูปแบบวิธีการอันเหมาะสมกับสถานการณ์ลงทุน และมีขั้นตอนการดำเนินงานที่โปร่งใส เพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐ

๒.๕ พัฒนาและส่งเสริมให้มีความปลอดภัยในการคมนาคมขนส่งได้มาตรฐานสากล และให้ความสำคัญในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการขนส่ง

๒.๖ พัฒนาศักยภาพเพื่อสนองตอบความต้องการสำหรับการพัฒนาโครงสร้างและบริการพื้นฐานด้านการขนส่งและสื่อสาร โดยประสานความร่วมมือกับองค์กรภาคเอกชนมากขึ้น

๒.๗ สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ในพื้นที่ซึ่งมีเส้นทางที่จำเป็นต่อการรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้า รวมถึงการบำรุงรักษาโครงข่ายเส้นทางรถไฟให้สามารถดำเนินการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีศักยภาพต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในอนาคต

๒.๘ ปรับปรุงพัฒนาเส้นทางขนส่งทางถนน โดยอาศัยหลักเกณฑ์ในการออกแบบทางวิศวกรรมที่เหมาะสมกับปริมาณจราจร ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และการแก้ไขปัญหาจราจรเป็นสำคัญ ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงมาตรการในการบำรุงรักษาเส้นทางและการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ประกอบด้วย

๒.๕ พัฒนาส่วนประกอบอื่นๆ ของกรรณสั่งทางบกตามความจำเป็นเร่งด่วน โดยเฉพาะ
ในบริเวณที่เป็นทางร่วมทางแยก หรือจุดตัดผ่านทางโค้งอันตราย ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความสะดวกและ
ปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะบนทางหลวง อันจะช่วยลดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน