



ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๔/๑๕๕

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๓๑ มีนาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๐๓ ลงวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๓
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๒๗๑๑ ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๒๐๙ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๗
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๑๑๑๙ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๘
๕. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๔๓๙๓๗ ลงวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๕๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้นำเรื่องเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๑๓๕/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๘

๓. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๒๑๗๑๓ ลงวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๕๘

๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ที่ นร ๐๗๑๑/๓๑๑๖ ลงวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๑๕/๐๓๐๑ ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๙

๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๘๐๖ ลงวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙

๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

กระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่องขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี และ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

/๑. เรื่องเดิม...

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รพท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ.๒๕๕๓-๒๕๕๗ วงเงินลงทุนรวม ๑๓๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสม ซึ่งแผนการลงทุนดังกล่าวได้รวมการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าทางคู่ (ระยะเร่งด่วน) ที่มีสภาพเป็นคอขวดและเต็มความจุของทางในปัจจุบัน รวมระยะทาง ๗๖๗ กิโลเมตร ได้แก่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น นครปฐม-หัวหิน และประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

๑.๑.๒ มติคณะรักษาความสงบแห่งชาติ วันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วนที่จะเร่งดำเนินการในปี ๒๕๕๗-๒๕๕๘ โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิมในช่วงที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินทาง เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและสำหรับขบวนรถไฟท่องเที่ยว ๖ เส้นทาง (ลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น นครปฐม-หัวหิน ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) ระยะทาง ๘๘๗ กิโลเมตร

๑.๑.๓ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ รับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปังบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยในแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการที่มีความพร้อมตามลำดับ

๑.๑.๔ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) (ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร) ทั้งนี้ในส่วนการดำเนินการแต่ละโครงการให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๑.๑.๕ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ กำหนดแนวทางการเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรี ให้สำหรับส่วนราชการที่จะเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณ หรือเงินกู้ของรัฐบาลให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ตามความเห็นของกระทรวงการคลัง (กค.) สำนักงานประมาณ (สปป.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) และนำความเห็นของหน่วยงานข้างต้นเสนอมาพร้อมกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้รองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลพิจารณาสั่งการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

๑.๑.๖ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร วงเงินลงทุน ๑๗,๒๙๐.๖๓ ล้านบาท

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ - ๕

๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาคำเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๔ และ ๒๕๕๕) ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๕๕

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ของ รฟท. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐบาล ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในแผนงานที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๑ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการโดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และแผนการพัฒนารายการต่างๆ ของรัฐบาล ที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบรางเพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว โดยเน้นโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ที่ผ่านการพิจารณารายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ของ รฟท. ได้บรรจุอยู่ในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งกำหนดแผนการดำเนินงานให้สามารถประกวดราคาให้แล้วเสร็จและเริ่มการก่อสร้างได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

๔. สำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

รฟท. ได้เสนอเรื่องขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๔.๑ ลักษณะของโครงการ

๑) โครงสร้างทางวิ่ง : เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่มอีก ๑ ทาง ขนาดทาง ๑ เมตร เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ โดยหลักอยู่ในเขตทางรถไฟและขนานกับแนวเดิมของทางรถไฟสายใต้ ส่วนใหญ่เป็นทางวิ่งระดับพื้นทั้งหมด และมีสะพานรถไฟจำนวน ๑๓๘ สะพาน ระยะทางประมาณ ๑๖๙ กิโลเมตร โดยมีช่วงที่เปลี่ยนแนวเส้นทางจากแนวทางรถไฟเดิม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถ ๓ ช่วง ได้แก่ บริเวณ

สถานีมาบอำมฤต ระยะทาง ๔ กิโลเมตร บริเวณสถานีบ้านคอกม้า ระยะทาง ๓ กิโลเมตร และบริเวณสถานีนาชะอัง ระยะทาง ๖ กิโลเมตร

๒) งานสถานี : ปัจจุบันมีสถานีรถไฟในช่วงเส้นทางโครงการ ๒๑ สถานี ที่หยุดรถ ๖ แห่ง และป้ายหยุดรถ ๑ แห่ง และเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีการปรับเปลี่ยนบทบาทสถานีบางแห่ง โดยเป็นสถานี ๒๐ สถานี ที่หยุดรถ ๗ แห่ง และป้ายหยุดรถ ๑ แห่ง ดังนี้

- สถานีขนาดใหญ่พิเศษ จำนวน ๑ สถานี ได้แก่ สถานีชุมพร
- สถานีขนาดใหญ่ จำนวน ๑ สถานี ได้แก่ สถานีประจวบคีรีขันธ์
- สถานีขนาดกลาง จำนวน ๗ สถานี ได้แก่ สถานีหัวยาง ทับสะแก บ้านกรูด

บางสะพานใหญ่ บางสะพานน้อย มาบอำมฤต และปะทิว

- สถานีขนาดเล็ก จำนวน ๑๑ สถานี ได้แก่ สถานีหัวก้อ วังด้วน โคกตาหอม นาฝักขวง ชะมวง หัวยั้ง เขาไชยราช คลองวังช้าง บ้านคอกม้า สะพลี และนาชะอัง

- ที่หยุดรถ จำนวน ๗ แห่ง ได้แก่ ที่หยุดรถหนองมงคล บ้านทรัพย์สมบูรณ์ หนองหิน หุ้งประดู่ ดอนทราย บ้านทรายทอง และหนองเนียน

- ป้ายหยุดรถ จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ ป้ายหยุดรถหินกอง

๓) สถานีย่านเก็บกองตู้สินค้า (Container Yard: CY) : โครงการมีตำแหน่งสถานีย่านเก็บกองตู้สินค้า จำนวน ๔ แห่ง ที่สถานีหัวก้อ สถานีมาบอำมฤต สถานีสะพลี และสถานีนาฝักขวง

๔) ระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม : ใช้ระบบอาณัติสัญญาณไฟสีบังคับสัมพันธ์ด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer Based Interlocking: CBI) ควบคุมด้วยระบบควบคุมจากศูนย์กลาง (Centralized Traffic Control: CTC)

๕) จุดตัดทางรถไฟ : ได้ออกแบบปรับปรุงจุดตัดเสมอระดับให้เป็นทางผ่านต่างระดับรูปแบบต่างๆ โดยพิจารณาตามความเหมาะสมของภูมิประเทศ ชนิดยานพาหนะและปริมาณของการจราจร มีการยกเลิกจุดตัดปัจจุบันบางแห่ง และมีการสร้างทางผ่านต่างระดับเพิ่มเติมในบางแห่ง พร้อมก่อสร้างรั้วตลอดแนวเส้นทางรถไฟ (ซึ่งไม่เข้าซ้อนทับกับโครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟของ รฟท.) เพื่อเป็นการเพิ่มความรวดเร็วและความปลอดภัยในการให้บริการและสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยตามแนวเส้นทางของโครงการ มีจุดตัดทางรถไฟกับถนน จำนวน ๘๗ แห่ง (ซึ่งไม่ทับซ้อนทับงานของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท) ดังนี้

- รูปแบบถนนยกระดับ (Flyover) จำนวน ๒๓ แห่ง โดยรวมจุดตัด รฟท. กม. ๓๖๐+๑๒๕ กับทางหลวงหมายเลข ๓๔๕๔ ของกรมทางหลวง บริเวณเทศบาลตำบลบ้านกรูดไว้ในโครงการนี้แล้ว สำหรับจุดตัด รฟท. กม. ๓๗๗+๐๔๐ กับทางหลวงหมายเลข ๓๑๖๔ โครงการเสนอรูปแบบทางยกระดับ แต่เนื่องจากชุมชนบริเวณอำเภอบางสะพานไม่เห็นด้วยกับการทำถนนยกระดับข้ามหรือทางลอด จึงจะดำเนินการในรูปแบบทางผ่านเสมอระดับโดยติดตั้งเครื่องกั้น สัญญาณไฟ และแผ่นปูทาง (Concrete Panel) ไปก่อน ซึ่งได้รวมงบประมาณไว้ในงานส่วนนี้แล้ว

- รูปแบบถนนยกระดับรูปตัวยู (Overpass U-Turn) จำนวน ๑๓ แห่ง
- รูปแบบถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) จำนวน ๔ แห่ง
- รูปแบบท่อเหลี่ยม (Underpass Box Culvert) จำนวน ๔๒ แห่ง

๔.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารเส้นทางรถไฟ ในปีเปิดให้บริการ (ปี ๒๕๖๒) คาดว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารสูงสุดในเส้นทางช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ประมาณ ๓๓,๕๐๒ คนต่อวัน และเพิ่มขึ้นเป็น ๕๒,๒๘๐ คนต่อวันในปี ๒๕๘๒ (อัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๒.๒๕ ต่อปี จากแบบจำลองการเดินทางระดับประเทศ NAM) และคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในแนวเส้นทางในปี ๒๕๖๒ จะมีการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางโครงการประมาณ ๓,๒๕๒ ตันต่อวัน และเพิ่มขึ้นเป็น ๕,๘๕๘ ตันต่อวัน ในปี ๒๕๘๒ และจากการคาดการณ์จะเห็นว่าเมื่อมีการพัฒนาทางคู่แล้วปริมาณผู้โดยสารรถไฟสายใต้จะเพิ่มขึ้นเป็น ๓ เท่า เมื่อเทียบกับกรณีไม่มีโครงการในปีเปิด พ.ศ. ๒๕๖๒

ผลการคาดการณ์	ปี พ.ศ. ๒๕๖๒		ปี พ.ศ. ๒๕๘๒	
	กรณี ไม่มีโครงการ	กรณี มีโครงการ	กรณี ไม่มีโครงการ	กรณี มีโครงการ
จำนวนผู้โดยสารสูงสุดในเส้นทาง (คนต่อวัน)	๑๑,๐๘๐	๓๓,๕๐๒	๑๖,๕๐๐	๕๒,๒๘๐
ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมเฉพาะสินค้าที่ ผ่านช่วงโครงการ (ตันต่อวัน)	๖๕๒	๓,๒๕๒	๙๙๒	๕,๘๕๘
ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมสินค้าสายใต้ (ตันต่อวัน)	๙๕๗	๔,๑๔๒	๑,๔๕๕	๖,๗๘๐

๔.๓ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและทางการเงิน

- อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๙.๒๕ มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ อัตราคิดลดร้อยละ ๑๒ เท่ากับ ๘,๑๖๕ ล้านบาท

- อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๓.๔๙ มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ อัตราคิดลดร้อยละ ๕ เท่ากับ ๕,๓๔๖ ล้านบาท

ซึ่งจากผลการวิเคราะห์จะพบว่าโครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูงมาก เนื่องจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีผลประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมถึงเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ จึงทำให้โครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน

๔.๔ การเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง

จากผลการออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมโครงการ จำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพื่อปรับปรุงแนวเส้นทางใหม่บางช่วง เนื่องจากแนวเส้นทางเดิมมีข้อจำกัดต่อการทำความเร็วและความปลอดภัยในการเดินรถ จึงจำเป็นต้องปรับความยาวรัศมีโค้งใหม่ ๓ บริเวณ รวมที่ดินที่ต้องเวนคืน ๗๘ แปลง ได้แก่ บริเวณสถานีมาบอำมฤต จำนวน ๑๕ แปลง บริเวณสถานีบ้านคอกม้า จำนวน ๙ แปลง และบริเวณสถานีนาชะอัง จำนวน ๕๔ แปลง

/๔.๕ การเวนคืน...

๔.๕ ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน

มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนฯ (พรฎ. เวนคืนที่ดิน) ของโครงการฯ ซึ่งปัจจุบัน คณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตรวจสอบแก้ไขร่างพระราชกฤษฎีกาฯ และเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรีและทูลเกล้าฯ เพื่อลงพระปรมาภิไธยต่อไป

๔.๖ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ

สนข. ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อพิจารณานำเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ (คชก.) ซึ่งต่อมา คชก. ได้พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๒๖/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๕๗ แล้วมีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ซึ่งได้ดำเนินการปรับแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของ คชก. แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม. ต่อไป และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ แล้ว ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘

๔.๗ แผนดำเนินโครงการ

รฟท. วางแผนการดำเนินโครงการ โดยพิจารณาความเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕) โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จะดำเนินการประกวดราคาให้แล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๙ (ปัจจุบันการขออนุมัติล่าช้ากว่าแผนปฏิบัติการฯ ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ประมาณ ๒ เดือน) เริ่มก่อสร้างในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ ก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๒ โดยมีรายละเอียดแผนการดำเนินงาน ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน		ระยะเวลา	ปีงบประมาณ			
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
๑	การขออนุมัติโครงการ	ต.ค.๕๘-มี.ค.๕๙				
๒	ออก พรฎ. เวนคืนที่ดิน	ต.ค.๕๘-พ.ค.๕๙				
๓	เวนคืนที่ดินและ อสังหาริมทรัพย์	พ.ค.๕๙-เม.ย.๖๐				
๔	เตรียมเอกสารประกวดราคา	ธ.ค. ๕๘-มี.ค. ๕๙				
๕	ดำเนินการประกวดราคา	มี.ค.-ก.ค. ๕๙				
๖	จ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน	มี.ค.-ก.ค. ๕๙				
๗	ดำเนินการก่อสร้าง	ส.ค.๕๙-ก.ค.๖๒				

/๔.๘ ค่าใช้จ่าย...

๔.๘ ค่าใช้จ่ายโครงการ

๔.๘.๑ รพท. ได้ประเมินมูลค่าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร โดยอ้างอิงจากประมาณการตามผลการศึกษาแล้ว มีมูลค่าโครงการจำนวน ๑๗,๒๙๐.๖๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย

-ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์	จำนวน	๑๑๘.๔๕	ล้านบาท
-ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา	จำนวน	๘.๑๐	ล้านบาท
-ค่าก่อสร้าง	จำนวน	๑๖,๗๐๔.๗๐	ล้านบาท
-ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	จำนวน	๔๕๙.๓๘	ล้านบาท

รายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

รายการ	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ				
		๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
๑ ค่าเวนคืนที่ดินและ รื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง	๑๑๘.๔๕	๕๙.๒๒๕	๕๙.๒๒๕	-	-	-
๒ ดำเนินการประกวด ราคา	๘.๑๐	๘.๑๐	-	-	-	-
๓ ค่าก่อสร้าง	๑๖,๗๐๔.๗๐	-	๒,๐๘๘.๐๙	๕,๐๑๑.๔๑	๕,๐๑๑.๔๑	๔,๕๙๓.๗๙
๔ ค่าจ้างที่ปรึกษา ควบคุมงาน	๔๕๙.๓๘	-	๖๘.๙๑	๑๓๗.๘๑	๑๓๗.๘๑	๑๑๔.๘๕
รวม	๑๗,๒๙๐.๖๓	๖๗.๓๓	๒,๒๑๖.๒๓	๕,๑๔๙.๒๒	๕,๑๔๙.๒๒	๔,๗๐๘.๖๔

สำหรับวงเงินลงทุนเห็นสมควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และ
ค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสมเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

๔.๘.๒ ทั้งนี้ รพท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณรายปีจากสำนักงบประมาณและเงินกู้จาก
กระทรวงการคลังเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ แล้ว จำนวน
๒,๒๘๓.๕๔ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ รพท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณ จำนวน
๖๗.๓๓ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จำนวน ๕๙.๒๒๕ ล้านบาท
และค่าดำเนินการประกวดราคา จำนวน ๘.๑๐ ล้านบาท และในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ รพท. ได้รับ
การจัดสรรงบประมาณค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จำนวน ๕๙.๒๒๕ ล้านบาท รวมวงเงินที่ได้รับ
การจัดสรรจากสำนักงบประมาณแล้วทั้งสิ้น ๑๒๖.๕๕ ล้านบาท

๒) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘ อนุมัติแผนการบริหารหนี้
สาธารณะ ประจำปี ๒๕๕๙ โดยมีโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร บรรจุไว้ใน
แผนการกู้เงินในประเทศของรัฐบาลเพื่อให้กู้ต่อแก่ รพท. ในวงเงิน ๒,๑๕๖.๙๙ ล้านบาท

๔.๙ วิธีการประกวดราคา

รฟท. ได้พิจารณาวิธีการจัดหาผู้รับจ้างแล้ว เห็นควรดำเนินการโดยวิธีประกวดราคา ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เป็นธรรม และเกิดการแข่งขันกันในการเสนอราคา โดยเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔

๔.๑๐ มติคณะกรรมการ รฟท.

มติคณะกรรมการ รฟท. ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๘ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ในวงเงิน ๑๗,๒๙๐.๖๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้าง ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.๒๕๕๔ และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานงบประมาณ จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศ ให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการ โครงการฯ โดยใช้เงินกู้เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติ รฟท. พ.ศ.๒๕๕๙ มาตรา ๓๙ (๔) เพื่อ รฟท. จะได้รายงานเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ที่กำหนดให้ ส่วนราชการที่จะเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้รัฐวิสาหกิจถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในการขออนุมัติงบประมาณของส่วนราชการหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ โดยกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือขอความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ และได้รวบรวมความเห็นของหน่วยงานต่างๆ ดังนี้

๕.๑ กระทรวงการคลัง (กค.) มีความเห็นเมื่อวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๕๘ สรุปว่า

๕.๑.๑ เห็นควรอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ในกรอบวงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๑๗,๒๙๐.๖๓ ล้านบาท เนื่องจากโครงการมีความสอดคล้องกับ นโยบายรัฐบาล ตามแผนการพัฒนาโครงการพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ ในหลักการเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ ซึ่งโครงการดังกล่าวจะสามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพ การให้บริการแก่ผู้โดยสารและผู้รับบริการขนส่งสินค้า รวมทั้งทำให้เกิดพฤติกรรมการเดินทางจากถนนมาสู่ราง มากขึ้น อย่างไรก็ดี เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่และมีวงเงินลงทุนสูง จึงเห็นสมควร ให้กระทรวงคมนาคมขออนุมัติโครงการตามขั้นตอนกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง โดยเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ พิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ในลำดับแรกก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

๕.๑.๒ สำหรับแนวทางการลงทุนนั้น ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากการลงทุนในระบบรางจะมีผลตอบแทนทางการเงินค่อนข้างต่ำ ตามผลการศึกษาผลตอบแทนในการลงทุนของ รฟท. ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่รัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

๑) ค่าเวนคืนที่ดินและค่าดำเนินการประกวดราคา รวมวงเงิน ๑๒๖.๕๕ ล้านบาท ให้สำนักงบประมาณจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้กับ รฟท.

๒) ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน รวมวงเงิน ๑๗,๑๖๔.๐๘ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังพิจารณากู้เงินในประเทศและนำมาให้ รฟท. กู้ต่อ เพื่อให้สนับสนุนการดำเนินงาน ซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่า รฟท. กู้เงินเอง รวมถึงทำให้การบริหารหนี้สาธารณะมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินโดยตรง ทั้งในส่วนเงิน ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟท. ต่อไป

อนึ่ง คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘ อนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปี ๒๕๕๙ โดยมีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ในแผนการกู้เงินในประเทศของรัฐบาลเพื่อให้กู้ต่อแก่ รฟท. ในวงเงิน ๒,๑๕๖.๙๙ ล้านบาท ดังนั้น จึงเห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดการประกวดราคาและลงนามในสัญญาจ้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อที่จะได้สามารถเบิกจ่ายเงินกู้ให้เป็นไปตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะต่อไป

๕.๑.๓ สำหรับการลงทุนในระบบ ซึ่ง รฟท. จะต้องเป็นผู้รับภาระการลงทุนเอง เห็นควรให้ รฟท. พิจารณาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนและบริหารจัดการเดินรถร่วมกับ รฟท. เพื่อลดภาระการลงทุนของ รฟท. และภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ตามนโยบายของนายกรัฐมนตรีตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๕.๒ สำนักงบประมาณ (สป.) มีความเห็นเมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ สรุปว่า

๕.๒.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ แต่โดยที่โครงการลงทุนของรัฐวิสาหกิจต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๐ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ ดังนั้น หากโครงการลงทุนดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการจากคณะกรรมการฯ แล้ว ก็เห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ รฟท. ดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ภายในกรอบวงเงิน ๑๗,๒๙๐.๖๓ ล้านบาท และให้ รฟท. กู้เงินเพื่อดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) เพื่อเป็นค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน ภายในกรอบวงเงิน ๑๗,๑๖๔.๐๘ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ในประเทศที่เหมาะสมและค้ำประกันเงินกู้

หรือให้ปฏิบัติตามแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงิน และ รพท. เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้เงินกู้รายปีต่อไป สำหรับค่าเวนคืนที่ดินและค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคาวางเงิน ๑๒๖.๕๕ ล้านบาท เห็นควรให้ รพท. เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป

๕.๒.๒ เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ขอให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้ รพท. กำหนดราคากลางให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน ก่อนเริ่มดำเนินการจัดหาตามนัยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้การกำหนดราคากลางงานก่อสร้างเป็นไปตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างของทางราชการ ทั้งนี้ รพท. ควรดำเนินการตามระเบียบดังกล่าวอย่างเคร่งครัดและเจรจาต่อรองราคาให้ได้ราคาต่ำสุด เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ และเมื่อได้ทราบผลการประกวดราคาแล้ว ให้ รพท. นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบอีกครั้งหนึ่งก่อนลงนามในสัญญาจ้างต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๕.๓ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีความเห็น ดังนี้

๕.๓.๑ เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ สศช. มีความเห็นว่า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร เป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างทางคู่ทั่วประเทศภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระบบราง ซึ่งจะช่วยลดต้นทุน ระยะเวลา และประหยัดการใช้พลังงานในภาคการขนส่งของประเทศ โดยเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมมอบหมายให้ รพท. เร่งจัดส่งรายงานการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการฯ เพื่อประกอบการวิเคราะห์โครงการฯ เสนอคณะกรรมการของ สศช.

๕.๓.๒ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ ได้พิจารณาเรื่องโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และมีความเห็นว่า การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น จะช่วยเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟในพื้นที่ภาคใต้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งยังเป็นการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ อย่างไรก็ตาม หาก รพท. สามารถก่อสร้างทางคู่ทั้ง ๓ เส้นทาง ประกอบด้วย ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (โครงการที่เสนอในครั้งนี้) ช่วงนครปฐม - ชุมทางหนองปลาตึก - หัวหิน และช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางรวม ๔๒๒ กม. ให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๒ ตามที่กระทรวงคมนาคมได้กำหนดเป้าหมายไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ จะสามารถช่วยสร้างความมั่นใจให้แก่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องว่าการก่อสร้างทางคู่จะสามารถช่วยสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าตามเป้าหมาย ดังนั้น จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคม เร่งพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั้ง ๓ เส้นทางให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาในคราวเดียวกัน พร้อมทั้งเร่งพิจารณากำหนดแผนพัฒนาระบบรถไฟให้สามารถสนับสนุนการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ

๕.๓.๓ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ กระทรวงคมนาคมได้ส่งข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการ สศช. ชี้แจงเหตุผลความจำเป็นที่ รพท. ต้องเร่งนำเสนอขออนุมัติโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร เป็นลำดับแรก เนื่องจากเป็นบริเวณช่วงกึ่งกลางของเส้นทางรถไฟสายใต้ที่มีการจราจรของรถไฟหนาแน่นมากและเต็มความจุ ต้องรอการสับเปลี่ยนรถกันที่สถานีต่างๆ ที่มีระยะห่างระหว่างสถานีค่อนข้างห่างกันมาก (เฉลี่ยประมาณ ๑๐ กิโลเมตร) จึงทำให้เกิดความล่าช้าของขบวนรถไฟในช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร เป็นอย่างมาก รพท. จึงต้องเร่งดำเนินแก้ไขปัญหาคอขวดในเส้นทางดังกล่าวเป็นลำดับแรก เพื่อให้ รพท. ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างและเปิดให้บริการรถไฟทางคู่ในช่วงเส้นทางประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร โดยเร็ว และ รพท. จะเร่งดำเนินการช่วงนครปฐม – หัวหิน และช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ ตามลำดับ ซึ่งคณะกรรมการ สศช. ได้รับทราบและพิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมที่กระทรวงคมนาคม และ รพท. เสนอแล้วในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๙

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕ – ๖

๖. ความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการในส่วนที่ต่อเนื่อง

กระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในส่วนที่ต่อเนื่องกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ประกอบด้วย ช่วงนครปฐม – หัวหิน และช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ.๒๕๕๘ – ๒๕๖๕) สรุปดังนี้

๖.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม – หัวหิน

๖.๑.๑ รพท. ได้รับงบประมาณในปี ๒๕๕๕ เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน แล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๖

๖.๑.๒ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม – หัวหิน มีระยะทางประมาณ ๑๖๙ กิโลเมตร (รวมโครงสร้างทางยกระดับระยะทางประมาณ ๔ กิโลเมตร) งานก่อสร้างสถานีรถไฟจำนวน ๒๗ สถานี งานก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามและอุโมงค์ลอดทางรถไฟ รวมจำนวน ๗๓ แห่ง พร้อมก่อสร้างรั้วกันแนวเขตทางรถไฟเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดถนนกับทางรถไฟ (ซึ่งไม่เข้าซ้อนกับโครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟของ รพท.) และงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมตลอดแนวเส้นทางซึ่งจะเป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟ จากผลการออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมของโครงการ มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินประมาณ ๒๔ ไร่ ในจังหวัดนครปฐม เพื่อก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ

๖.๑.๓ โครงการดังกล่าวมีผลตอบแทนสูงมาก โดยมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับร้อยละ ๒๐.๒๗ และอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๖.๕๑

๖.๑.๔ สนข. ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน โดย คชก. มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ เห็นชอบรายงานฯ แล้ว คาดว่า จะเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในเดือนเมษายน ๒๕๕๙

๖.๑.๕ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม – หัวหิน ได้บรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยปัจจุบัน รพท. มีแผนจะดำเนินการประกวดราคา ในเดือนสิงหาคม – ธันวาคม ๒๕๕๙ และดำเนินการก่อสร้าง ในเดือนมกราคม ๒๕๖๐ – ธันวาคม ๒๕๖๒

๖.๑.๖ ประมาณการค่าก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๒๐,๐๓๖.๕๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย

-ค่าเวนคืนที่ดินและอสัณหาริมทรัพย์	เป็นเงิน	๓๓๘.๑๐	ล้านบาท
-ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา	เป็นเงิน	๘.๑๐	ล้านบาท
-ค่าก่อสร้าง	เป็นเงิน	๑๙,๑๖๓.๓๔	ล้านบาท
-ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	เป็นเงิน	๕๒๖.๙๙	ล้านบาท

๖.๒ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์

รฟท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๕๙ จำนวน ๗๗.๔๗ ล้านบาท เพื่อศึกษาความเหมาะสม สํารวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ ปัจจุบัน รฟท. ศึกษาแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อจัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้ สผ. พิจารณา คาดว่าจะสามารถผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ภายในเดือนกันยายน ๒๕๕๙ ดำเนินการประกวดราคา และก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๘๔ กิโลเมตร มีสถานีรถไฟ ๑๑ แห่ง มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ประมาณร้อยละ ๒๒.๒๙ และวงเงินลงทุนประมาณ ๑๐,๓๐๑.๑๖ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย

-ค่าเวนคืนที่ดินและอสัณหาริมทรัพย์	เป็นเงิน	๓๓.๑๒	ล้านบาท
-ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา	เป็นเงิน	๗.๗๑	ล้านบาท
-ค่าก่อสร้าง	เป็นเงิน	๙,๙๖๘.๒๑	ล้านบาท
-ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	เป็นเงิน	๒๙๒.๑๒	ล้านบาท

๗. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นว่าการขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร มีเหตุผลความจำเป็นที่สมควรเร่งนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อให้สามารถเริ่มดำเนินโครงการได้ตามแผนงาน โดยมีความเห็นดังนี้

๗.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร เป็นโครงการที่จะเชื่อมต่อโครงข่ายการพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่ เพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาการโดยสารและการขนส่งสินค้า โดยจะสามารถเพิ่มความถี่ในการเดินทางและแก้ไขปัญหาการรอรถของเส้นทางรถไฟสายใต้ โดยเฉพาะช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร ได้อย่างมีนัยสำคัญ จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่งในการพิจารณาอนุมัติดำเนินงานโครงการ เพื่อผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและคมนาคมทางรางตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็นรูปธรรม และอำนวยความสะดวกการเดินทางของประชาชน

๗.๒ โครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ และเป็นโครงการที่รัฐบาลเร่งรัดการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ได้บรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบแล้วเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ โดยปัจจุบัน

กรอบวงเงินลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร จำนวน ๑๗,๒๕๐.๖๓ ล้านบาท ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ รฟท. กค. และ สบ. แล้ว โดย สบ. ได้จัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ ให้ รฟท. เพื่อเป็นค่าเวนคืนที่ดินและค่าดำเนินการประกวดราคา รวมวงเงิน ๑๒๖.๕๕ ล้านบาท และ กค. ได้บรรจุโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ในแผนการกู้เงินในประเทศของรัฐบาลเพื่อให้กู้ต่อแก่ รฟท. ในวงเงิน ๒,๑๕๖.๙๙ ล้านบาท ภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปี ๒๕๕๙ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘ อนุมัติแผนฯ ดังกล่าวแล้ว

๗.๓ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร เป็นโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการทันทีหากได้รับความเห็นชอบ โดยเป็นโครงการที่ได้รับความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ นอกจากนี้ หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้ง กค. สบ. และ สศช. ได้เห็นด้วยในหลักการกับการดำเนินโครงการดังกล่าว โดยขอให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการดำเนินโครงการฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามแผนการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และเร่งรัดให้ รฟท. เร่งรัดการประกวดราคาและลงนามในสัญญาจ้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อที่จะได้สามารถเบิกจ่ายเงินกู้ให้เป็นไปตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะต่อไป ทั้งนี้ เห็นสมควรให้ สศช. และ กค. นำความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ตามลำดับประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

๗.๔ เพื่อให้เกิดการสร้างความมั่นใจในการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ให้แก่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ทั้ง ๓ เส้นทาง ประกอบด้วย ช่วงนครปฐม - หัวหิน ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ในคราวเดียวกัน โดยให้ รฟท. เริ่มดำเนินการประกวดราคาและก่อสร้าง ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ไปก่อนตามแผนที่กำหนดไว้เพราะมีความพร้อมในการดำเนินงานแล้ว

๘. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ในวงเงิน ๑๗,๒๕๐.๖๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๒) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙

๘.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สบ. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามข้อ ๘.๑ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติ รฟท. พ.ศ. ๒๕๕๙ มาตรา ๓๙ (๔)

๘.๓ เห็นชอบในหลักการให้ รพท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง ๑๖๙ กิโลเมตร กรอบวงเงิน จำนวน ๒๐,๐๓๖.๕๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๘๔ กิโลเมตร กรอบวงเงิน จำนวน ๑๐,๓๐๑.๑๖ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) โดยให้ รพท. เร่งดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบราชการ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็วต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอานันท์ ปันยารชุน)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง
โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๘
โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๔๓