

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๔/๔๒๓



วค. 543
วันที่ 17 ก.ค. 59
เวลา 17.35 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	40
รับที่ 76378	509
วันที่ 17	เวลา 17/10
17	ก.ค. 59

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

40

๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๒๗๑๐ ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๒๐๙ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๗
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๑๑๑๙ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๘
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๑๕๐๒๑ ลงวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๕๙

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๖๘๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙
๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ๑/๑๖๑๙/๒๕๕๙
ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๙
๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ กค ๐๘๐๕.๔/๓๓๓๕
ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๓๘๖๙ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙
๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๒๔๕ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙
๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่น ของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ (๔) การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วนที่จะเร่งดำเนินการในปี ๒๕๕๗-๒๕๕๘ โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิมในช่วงที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินทาง เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและสำหรับขบวนรถไฟท้องถิ่น ๖ เส้นทาง (ลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น นครปฐม-หัวหิน ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) รวมระยะทาง ๘๘๗ กิโลเมตร

๑.๑.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ รับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปิงปประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยในแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการที่มีความพร้อมตามลำดับ

๑.๑.๓ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) (ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) ทั้งนี้ ในส่วนการดำเนินการแต่ละโครงการให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๑.๑.๔ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รวมทั้งรับทราบความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน และช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาว่า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั้ง ๒ ช่วงดังกล่าวเข้าข่ายคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๙/๒๕๕๙ หรือไม่ หากเห็นว่าเข้าข่ายคำสั่งดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการในขั้นตอนอื่นๆ ตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องควบคู่ไปกับการรอผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑-๔

๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับงบประมาณในปี ๒๕๕๕ เพื่อว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในแผนงานที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๒ โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ อนุมัติให้การรถไฟ

แห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ดังนั้น เมื่อพิจารณาประกอบพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการได้ตามแผนต่อไป

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยเป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรีซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการโดยสารและการขนส่งสินค้า พร้อมทั้ง เพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวตามสถานที่สำคัญในเขตภาคใต้และภาคใต้ตอนบน ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนากระบวนขนส่งและโลจิสติกส์ และแผนการพัฒนาต่างๆ ของรัฐบาลที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว

๔. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

รฟท. มีหนังสือที่ รฟ ๑/๖๘๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙ เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และมีหนังสือที่ รฟ๑/๑๘๕๔/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๙ ส่งข้อมูลโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเกาะ-ชุมทางถนนจิระ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ และ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่ง รฟท. ทำการปรับมูลค่าโครงการและแผนการดำเนินงานโครงการให้เป็นปัจจุบัน และสอดคล้องตามมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ในวงเงิน ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๓) โดยรายละเอียดการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการ มีสาระสำคัญ ดังนี้ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๔.๑ ความสอดคล้องของโครงการ

การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่นายกรัฐมนตรีได้แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ นโยบายข้อที่ ๗ ด้านการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเร่งดำเนินการเตรียมความพร้อมทั้งในเรื่องความเชื่อมโยงด้านระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการเดินทาง และการขนส่งสินค้า โดยเป็นโครงการที่อยู่ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

ขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้นำเสนอแผนการดำเนินงานให้คณะรัฐมนตรีได้รับทราบเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗

๔.๒ ความเหมาะสมของโครงการ

๔.๒.๑ ลักษณะของโครงการ

เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นจำนวน ๑ ทาง เป็นคั่นทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม (ระยะทางประมาณ ๙๐ กิโลเมตร) มีการก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่และปรับปรุงสถานีรถไฟเดิม จำนวน ๑๓ สถานี โดยมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟที่เสมอระดับปัจจุบัน และมีการก่อสร้างทางผ่านต่างระดับเพิ่มเติมให้ตามความต้องการในการเดินทางของชุมชนบริเวณโดยรอบแนวเส้นทาง พร้อมก่อสร้างรั้วกันตลอดแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟ ตลอดจนความรวดเร็วและความปลอดภัยในการให้บริการเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๒.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้เส้นทางรถไฟช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ มีจำนวนประมาณ ๒๖,๖๐๐ คน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ (ปีที่คาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการตามรายงานผลการศึกษาคความเหมาะสม) และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น ๖๐,๙๐๐ คน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๙๒ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๒.๙ ต่อปี และผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางรถไฟช่วงนี้ มี จำนวน ๓๑,๓๐๐ ตันต่อวัน ในปี พ.ศ ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้นเป็น ๗๕,๙๙๐ ตันต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๙๒ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๓.๑๐ ต่อปี

๔.๒.๓ ผลตอบแทนการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจและด้านการเงิน

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) เท่ากับร้อยละ ๒๒.๑๐ และอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) เท่ากับร้อยละ ๔.๕๑ ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ดังกล่าวจะพบว่า โครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูงมาก เนื่องจากเป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีผลประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า ลดระยะเวลาการเดินทาง ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดการใช้พลังงานในภาพรวม รวมถึงเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ จึงทำให้โครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน

๔.๓ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ได้มีการพิจารณาในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๙ มีมติให้แก้ไขรายงาน

๔.๔ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน

การออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมของโครงการ มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินสำหรับก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความเร็วของขบวนรถไฟในการขนส่งสินค้าเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามวัตถุประสงค์ จึงมีความจำเป็นต้องออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน

(พ.ร.ว. เวนคืนที่ดิน) ในบริเวณที่จะเวนคืนของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำ ร่าง พ.ร.ว. เวนคืนที่ดิน พร้อมแผนที่แนบท้ายพระราชกฤษฎีกาเสร็จเรียบร้อยแล้ว

๔.๕ ระยะเวลาการดำเนินการก่อสร้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนการดำเนินโครงการโดยได้พิจารณาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕) และได้พิจารณาปฏิบัติตามคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติข้างต้น โดยปรับแผนการดำเนินโครงการให้เป็นปัจจุบันแล้ว ซึ่งจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๐ แล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๖๓ ตามขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน		ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ				
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๖๒	๖๓
๑	กก.วล.เห็นชอบรายงาน EIA	๑๑ (เม.ย.๕๙-ก.พ.๖๐)					
๒	กรม.อนุมัติโครงการ	๖ (เม.ย.-ก.ย.๕๙)					
๓	สำรวจและประเมินราคา	๘ (เม.ย.-พ.ย.๖๐)					
๔	เวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	๖ (ธ.ค.๖๐-พ.ค.๖๑)					
๕	จัดจ้าง ทบข.ประกวดราคา	๔ (พ.ค.-ส.ค.๕๙)					
๖	จัดทำ TOR และราคากลาง	๒ (ก.ย.-ต.ค.๕๙)					
๗	ประกวดราคา	๕ (พ.ย.๕๙-เม.ย.๖๐)					
๘	จัดจ้าง ทบข.ควบคุมงาน	๔ (ธ.ค.๕๙-มี.ค.๖๐)					
๙	ก่อสร้างและคุมงาน	๓๐ (พ.ค.๖๐-ค.ค.๖๒)					

๔.๖ วงเงินและแหล่งเงินทุน

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาตรวจสอบและประเมินมูลค่าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยได้ปรับปรุงตามมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ มีมูลค่าโครงการเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย

- ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์	เป็นเงิน	๑๑.๐๘	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา	เป็นเงิน	๖.๑๐	ล้านบาท
- ค่าก่อสร้าง	เป็นเงิน	๙,๙๙๐.๒๖	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	เป็นเงิน	๒๓๒.๑๔	ล้านบาท
รวมทั้งสิ้น		๑๐,๒๓๙.๕๘	ล้านบาท

โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

รายการ	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ					
		๒๕๕๕	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔
๑ ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์	๑๑.๐๘			๑๑.๐๘			
๒ ดำเนินการประกวดราคา	๖.๑๐		๖.๑๐				
๓ ค่าก่อสร้าง	๙,๙๙๐.๒๖		๑,๖๘๕.๕๙	๓,๒๖๗.๗๐	๔,๕๕๘.๖๗	๔๗๘.๓๐	
๔ ค่าจ้าง ทพช.ควบคุมงาน	๒๓๒.๑๔		๒๗.๘๑	๘๐.๔๐	๑๑๒.๑๖	๑๑.๗๗	
รวม	๑๐,๒๓๙.๕๘		๑,๗๑๓.๕๐	๓,๓๔๘.๑๘	๔,๖๗๐.๘๓	๕๙๐.๐๗	

สำหรับวงเงินลงทุนเห็นสมควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และคำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับการจัดสรรงบประมาณรายปีจากสำนักงานงบประมาณเป็นเงิน ๔๑.๖๒ ล้านบาทประกอบด้วย ค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา

๔.๗ การใช้ประโยชน์และการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการต่อยอดโครงการในเชิงเศรษฐกิจและสังคมตามนโยบายรัฐบาลของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟด/๑๖๑๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๙ เรื่อง ขอส่งข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณา โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ และช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ เพื่อประกอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีในประเด็นการใช้ประโยชน์ และการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการต่อยอดโครงการในเชิงเศรษฐกิจและสังคมตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ มีแนวเส้นทางที่ติดกับชายฝั่งทะเล มีขนาดสถานีขนาดเล็กถึงขนาดกลาง และโดดเด่นในด้านสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ โดยพื้นที่ที่มีศักยภาพจะเป็นพื้นที่ภายในย่านสถานีและพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟของแต่ละแห่ง ซึ่งมีจำนวนพื้นที่ว่างมากน้อยต่างกันไปตามตำแหน่งที่ตั้งของแต่ละย่านสถานี จากรายงานการศึกษาความเหมาะสมด้วยลักษณะของขนาดสถานี สถานีที่ตั้ง การเข้าถึงและจำนวนผู้โดยสารและผู้ให้บริการ จะพบว่าสถานีที่มีขนาดกลางจะมีศักยภาพและโอกาสการพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มเชิงเศรษฐกิจได้มากกว่าสถานีที่มีขนาดเล็ก เพราะมีจำนวนผู้โดยสารและผู้ให้บริการจำนวนมากมีความเหมาะสมในการลงทุนมากกว่า อย่างไรก็ตาม การพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ต้องพิจารณาจากความเหมาะสมและความต้องการที่แตกต่างกันทั้งด้านศักยภาพและอุปสรรคในหลายปัจจัย เช่น ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าที่ดินที่จะทำการพัฒนาคุ้มค่าหรือไม่และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ภายในย่านสถานีและพื้นที่โดยรอบย่านสถานีรถไฟในเบื้องต้น มี ๔ แนวทาง ดังนี้

๔.๗.๑ การพัฒนาพื้นที่ว่างภายในย่านสถานีและพื้นที่โดยรอบย่านสถานีรถไฟขนาดกลางและขนาดเล็ก เพื่อพัฒนาให้รองรับและสนับสนุนการท่องเที่ยวทางรถไฟที่มีความสวยงาม เงียบสงบปลอดภัย สำหรับนักท่องเที่ยว จัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวและการส่งเสริมให้มีการลงทุนร่วมกับเอกชนท้องถิ่น บริเวณสถานีขนาดกลางและขนาดเล็กที่เหมาะสม ได้แก่ สถานีสวนสนประดิพัทธ์ สถานีปราณบุรี สถานีสามร้อยยอด สถานีทุ่งมะเเฒ่า และสถานีคันกระได

๔.๗.๒ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีการขนส่งสินค้าด้านการเกษตร เช่น สับปะรด ผลไม้ภัณฑ์แปรรูปทางการเกษตร และผลไม้อื่นๆ ดังนั้น เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟและสนับสนุนธุรกิจด้านอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่มีอยู่ในปัจจุบันและการขยายตัวที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตได้ จึงมีการจัดทำย่านขนส่งสินค้า (Container Yard) ๒ แห่ง ได้แก่ สถานีสามร้อยยอด และสถานีทุ่งมะเมี ซึ่งสามารถพัฒนาพื้นที่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ทันสมัย สร้างมูลค่าเพิ่มในเขตพื้นที่รถไฟ

๔.๗.๓ การปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่อนำความเจริญให้กับท้องถิ่นให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน (Mixed use Development) เช่น การจัดทำสวนสาธารณะ การจัดทำศูนย์การเรียนรู้ การจัดทำสถานที่แสดงสินค้าท้องถิ่น เป็นต้น การปรับปรุงพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างความเจริญให้ท้องถิ่นและชุมชนบางอย่าง รพท. อาจจะไม่ได้รับผลตอบแทนโดยตรง แต่ในระยะยาวจะเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับ รพท. และประเทศจำนวนมาก

๔.๗.๔ การปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่อรองรับการเติบโตทางด้านพาณิชย์กรรมของชุมชนหรือเมืองจะเป็นตำแหน่งของย่านสถานีที่ตั้งอยู่ในชุมชนขนาดใหญ่หรือตัวเมืองสำคัญ ได้แก่ สถานีปราณบุรี และสถานีกุยบุรี โดยเป็นการปรับปรุงและพัฒนาในรูปแบบของกลุ่มอาคารพาณิชย์ขนาดเล็กหรืออาคารขนาดใหญ่ตามความเหมาะสมของการลงทุน

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

๔.๘ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๔ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย ในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔)

๔.๙ มติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการประชุมเมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๔ ได้มีมติเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๔.๙.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ๓ เส้นทาง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาก่อสร้างรถไฟทางคู่ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางภาคเหนือและภาคใต้ นอกจากนี้ การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ที่เสนอในครั้งนี จะช่วยให้การรถไฟ

แห่งประเทศไทย สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในภาคใต้ ทั้ง ๓ เส้นทางให้แล้วเสร็จพร้อมๆ กันภายใน ปี ๒๕๖๓ ซึ่งจะช่วยสร้างความมั่นใจให้ภาครัฐว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการ รองรับปริมาณการขนส่งสินค้าและเดินทางทางรถไฟในพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ของประเทศตามที่กำหนดไว้

ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ กรอบวงเงินลงทุนรวม ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ๑๑.๐๘ ล้านบาท ค่าก่อสร้าง ๙,๙๗๓.๗๔ ล้านบาท ค่าดำเนินการตาม มาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ๑๖.๕๒ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษา ๒๓๘.๒๔ ล้านบาท โดยเป็นการ ปรับลดค่าจ้างที่ปรึกษาให้มีสัดส่วนใกล้เคียงกับโครงการ ช่วงนครปฐม-หัวหิน เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีลักษณะ ทางกายภาพที่มีความคล้ายคลึงกัน ทั้งนี้เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษา ความสงบแห่งชาติที่ ๙/๒๕๕๙ อย่างเคร่งครัดที่กำหนดให้ส่วนราชการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ ดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนผู้ดำเนินการตามโครงการไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาไม่ได้

ทั้งนี้ เห็นควรมอบหมายให้สำนักงบประมาณรับไปพิจารณาความเหมาะสม ของกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับกรอบวงเงินค่าก่อสร้างโครงการฯ เนื่องจากการ รถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการปรับเพิ่ม/ลดปริมาณงานตามผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดของโครงการโดย เฉพาะงานสถานีและระบบอาณัติสัญญาณ ซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อความเหมาะสมทางเทคนิคและกรอบวงเงิน โครงการในภาพรวม ดังนั้น จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคา กลาง เพื่อทำหน้าที่พิจารณาความเหมาะสมของวงเงินลงทุนของโครงการฯ บนหลักการของความประหยัดและ ความคุ้มค่าในการลงทุนของภาครัฐตามขั้นตอน

๔.๙.๒ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งเสนอแผนการก่อสร้างสะพานรถยนต์บริเวณจุดตัดทางรถไฟ ตามแนวเส้นทางรถไฟโครงการฯ ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว เพื่อให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จได้ทันภายในปี ๒๕๖๓ ซึ่งจะทำให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถแก้ไขปัญหาจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนนเสนอระดับตามแนวเส้นทางรถไฟ ของโครงการ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยและความเร็วของขบวนรถไฟได้ตามเป้าหมาย

๒) เร่งพิจารณากำหนดแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ โดยเริ่มต้นจากการ พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ (Southern Economic Corridor) เพื่อเชื่อมโยง ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมที่สำคัญ ๆ ภายในประเทศ และอำนวยความสะดวก ด้านการค้า และการลงทุนจากการพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเล ตะวันออกและประเทศกัมพูชา ซึ่งจะเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต

๓) เร่งประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อพิจารณาแนวทางการพัฒนาใช้ประโยชน์โครงข่ายทางรถไฟโดยเฉพาะในเส้นทางรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน ๖ เส้นทาง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการเดินทางทางรถไฟไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในภูมิภาค เช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่น ทั้งนี้ อาจเริ่มพัฒนาจากการท่องเที่ยวชายฝั่ง (Coastal Zone) ซึ่งเป็นการท่องเที่ยว ที่มีศักยภาพของประเทศ รวมทั้งจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณสถานีและแนวเขตทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความ คุ้มค่าทางเศรษฐกิจภายใต้แผนการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศ

๔) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาแบบจำลองที่ใช้ในการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในระดับพื้นที่ที่มีความใกล้เคียงกับความเป็นจริง พร้อมทั้งวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนของรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบันโดยเปรียบเทียบกรณีมีและไม่มีโครงการ เพื่อให้การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของภาครัฐเป็นไปอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศในภาพรวมต่อไป

๔.๙.๓ คณะกรรมการฯ มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ที่ผ่านมามีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรถไฟโดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ จำนวน ๖ เส้นทาง เพื่อวางรากฐานการพัฒนาของระบบรถไฟของประเทศได้มีความคืบหน้าไปมากแล้ว ซึ่งเป็นผลจากการเร่งรัดการลงทุนตามนโยบายรัฐบาล ในขณะที่จากการพิจารณาข้อเสนอโครงการฯ ของกระทรวงคมนาคม จะเห็นได้ว่าการเตรียมความพร้อมในการรองรับการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถของทางรถไฟอยู่ในระดับต่ำ โดยเฉพาะเรื่องการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรกำกับดูแลการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศ การปรับโครงสร้างองค์กรและแผนธุรกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จในด้านการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการทั้งด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าตามผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ ดังนั้น คณะกรรมการฯ จึงเห็นสมควรให้คณะรัฐมนตรีพิจารณากำหนดเป็นเงื่อนไขที่สำคัญให้กระทรวงคมนาคมต้องจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบาย กำกับดูแลกิจการและกำหนดมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของระบบรางภายใน ประเทศให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๐ และประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและเพิ่มสมรรถนะกำลังคนระบบรางให้สามารถใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุน และให้บริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยต่อยอดในการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศ พร้อมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทำแผนที่นำทาง (Road map) ในส่วนของการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและการกำหนดแผนธุรกิจของ รฟท. ให้มีความทันสมัยรองรับกับแผนการพัฒนาระบบรถไฟตามนโยบายรัฐบาล เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในปี ๒๕๕๙ และจะต้องดำเนินการตามแผนที่นำทางดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๓

๒) การจัดทำแผนธุรกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างน้อยจะต้องแสดงให้เห็นถึง (๑) แผนการปรับปรุงการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้สามารถยกระดับคุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการทางรถไฟโดยเฉพาะในด้านความเร็ว ความตรงต่อเวลา และความปลอดภัยในการเดินรถให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ (๒) การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการและค่าระวางที่เหมาะสมและมีความยืดหยุ่นสามารถแข่งขันได้กับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ (๓) แผนกลยุทธ์ทางการตลาดเชิงรุก (๔) แผนการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการให้บริการ (๕) แผนการปรับปรุงตารางเดินรถและสัดส่วนขบวนรถโดยสาร เชิงพาณิชย์และเชิงสังคม รถสินค้าที่เหมาะสมกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการ โดยในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าจำเป็นต้องลดจำนวนขบวนรถเชิงสังคมในบางเส้นทาง เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวมีจำนวนผู้ใช้น้อยมากให้เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาจัดให้บริการขนส่งสาธารณะในรูปแบบอื่นๆ แทน และ (๖) แนวทางและรูปแบบการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในเขตทางรถไฟและสถานีที่คำนึงถึงความสอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่นั้นๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้มาใช้บริการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้ประชาชนและผู้ประกอบการหันมาใช้บริการระบบรางเพิ่มขึ้น

เพื่อเพิ่มรายได้ที่มีประโยชน์รายได้ค่าโดยสาร ซึ่งจะช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย มีขีดความสามารถในการให้บริการทางรถไฟเพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ

๔.๑๐ ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๑๐.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้ (๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท และ (๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท

๔.๑๐.๒ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๔๗ ที่ได้บัญญัติไว้ว่า “ในกรณีที่โครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๖ เป็นโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือโครงการร่วมกับเอกชน ซึ่งต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็น ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี”

๔.๑๐.๓ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว

๔.๑๐.๔ ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ในข้อ ๑๓ ในหนังสือนำส่งเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ให้หน่วยงานของรัฐเจ้าของเรื่องสรุปเรื่องให้ชัดเจนและครบถ้วน

๔.๑๐.๕ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๙ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ ในข้อ ๑ ให้เพิ่มเติมความต่อไปนี้เป็นวรรคสี่ของมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ “ในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์ในการดำเนินโครงการหรือกิจการด้านการคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัย ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่ง ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพัน ในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไม่ได้”

๔.๑๐.๖ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ กำหนดระยะเวลาให้หน่วยงานที่ต้องเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในการขออนุมัติงบประมาณของส่วนราชการหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ จะต้องตอบความเห็นให้ส่วนราชการเจ้าของเรื่องภายใน ๒ สัปดาห์

๔.๑๐.๗ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ รับทราบตามที่เลขาธิการ คณะรัฐมนตรีเสนอ (หลักการเกี่ยวกับการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี หลักการในการเสนอขออนุมัติงบประมาณต่อ คณะรัฐมนตรี และการขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ)

๔.๑๒ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

การรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ในวงเงิน ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๓) โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย ในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรร งบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ ตามความเหมาะสม

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า การขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีเหตุผลความจำเป็นที่สมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามแผนงาน โดยมีความเห็น ดังนี้

๕.๑ ความจำเป็นของโครงการ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ เป็นส่วนหนึ่งของ โครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๒ ซึ่งที่ประชุม คณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อบริหารราชการแผ่นดิน ครั้งที่ ๘/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ มีมติเห็นชอบในหลักการแล้ว ทั้งนี้ การดำเนินโครงการได้มีการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียด และการจัดทำเอกสาร ประกวดราคา รวมถึงการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ครบถ้วน ถึงแม้ว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะอยู่ระหว่างการพิจารณาของ คชก. แต่เนื่องจากคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๙/๒๕๕๙ เรื่องการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งได้กำหนดไว้ว่า ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการเพื่อให้ได้มา ซึ่งเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือ กิจการไปพลางก่อนได้ และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบ ให้รายงานกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างโครงการด้วยแล้ว ดังนั้น การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและคมนาคมทางรางตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็น รูปธรรมชัดเจน

๕.๒ กรอบวงเงินลงทุน

กรอบวงเงินลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท เป็นกรอบวงเงินที่ได้ปรับปรุงตามมติ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ซึ่งจากเดิมเสนอ จำนวน ๑๐,๓๐๑.๙๕ ล้านบาท ทำให้กรอบวงเงินลงทุนลดลง จำนวน ๖๒.๓๗ ล้านบาท ซึ่งเป็นประโยชน์ ในด้านการลดภาระงบประมาณของประเทศ

๖. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ มีความพร้อมในการดำเนินโครงการ และได้รับการบรรจุเป็นโครงการตามแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองภายใต้ยุทธศาสตร์การ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เพื่อบริหารราชการแผ่นดินได้ประชุมและมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการ กรอบยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) แล้ว

๗. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ ความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๕๔/๓๓๓๕ ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าขำนโยบายการเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูงของ รัฐวิสาหกิจ (โครงการลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป) ตามข้อ ๑๑ ของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วย การกำหนดนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยการพิจารณากลับกรองและเสนอ ความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับโครงการที่มีลักษณะเช่นนี้ จำเป็นต้อง มีความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประกอบการพิจารณาด้วย แต่เนื่องจากขณะนี้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยังไม่ได้มีการพิจารณาโครงการดังกล่าว ดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจจึงได้มีหนังสือสอบถามความเห็นของคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยหากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้รับความเห็นดังกล่าวแล้ว จะดำเนินการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยเร็วต่อไป

๗.๒ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๗/๑๓๘๖๙ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ดังนี้

๗.๒.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ สอดคล้องกับ นโยบายรัฐบาลตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และ เป็นการเพิ่มขีดความสามารถให้บริการขนส่งระบบรางทั้งด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของเส้นทางรถไฟ ในเขตภาคใต้ตอนบน ประกอบกับเพื่อให้การก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั้ง ๓ เส้นทาง คือ ช่วงนครปฐม-หัวหิน

/ช่วงหัวหิน...

ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร มีความเชื่อมโยงในการเดินทางได้อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งสาย จึงเห็นสมควรให้ รพท. ดำเนินโครงการดังกล่าวในกรอบวงเงิน ๑๐,๓๐๑.๙๕ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ วงเงินลงทุนสูง และอยู่ระหว่างนำเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และจัดทำพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเสนอขออนุมัติโครงการตามขั้นตอน กฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง โดยเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ในลำดับแรกก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาต่อไป

๗.๒.๒ สำหรับแนวทางการลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนของการสร้างพื้นฐาน จึงเห็นควรให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

๑) ค่าเวนคืนที่ดินและค่าดำเนินการประกวดราคา รวมวงเงิน ๔๑.๖๒ ล้านบาท ให้สำนักงานประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒) ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน รวมวงเงิน ๑๐,๒๖๐.๓๓ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ที่เหมาะสมและให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินต่อ โดยให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินโดยตรง ทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป

อนึ่ง เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๔) ข้างต้น เห็นควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจากกระทรวงการคลัง จำนวน ๑๐,๒๖๐.๓๓ ล้านบาท ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังเป็นผู้กำหนดต่อไป

๗.๒.๓ สำหรับการลงทุนในระบบรถ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องเป็นผู้รับภาระการลงทุนเอง เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนและบริหารจัดการเดินรถร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อลดภาระการลงทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย และภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ตามนโยบายของนายกรัฐมนตรีตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๔

๗.๒.๔ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒ จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดจัดหาขบวนรถไฟและตู้สินค้าให้เพียงพอและสอดคล้องกับความต้องการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เพื่อให้ใช้ประโยชน์ทางคู่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

๗.๒.๕ เนื่องด้วยพื้นที่ดำเนินการโครงการผ่านเขตชุมชน เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการออกแบบก่อสร้าง เนื่องจากกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนบริเวณโดยรอบ และพึงระวังการดำเนินงานไม่ให้เกินกรอบวงเงินลงทุน

๗.๓ ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๒๔๕ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙ แจ้งมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ที่เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ๓ เส้นทาง (โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ช่วงนครปฐม-หัวหิน และช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) ของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔-๖

๘. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ในวงเงิน ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๓) โดยดำเนินการ ประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๘.๒ อนุมัติแหล่งเงินที่จะใช้ก่อสร้างโครงการ โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการจัดหาแหล่งเงินทุนโดยวิธีการให้กู้ต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม ตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๔ (๔)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๙๓