สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส21785
รับที่ : ธ15845/59
วันที่ : 06 ต.ค. 59 เวลา: 15:31
ศวค. 533
วันที่ 6 ต.ค 59
เวลา 15.40 น

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๔/๔๐๙

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๕ ตุลาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน

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 รฟ๑/๖๙๐/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙ และ รฟ๑/๑๖๑๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๙
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุดที่ กค ๐๘๐๕.๔/๒๗๖๓ ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙
๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๒๑๔๒๑ ลงวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๑๓๙๘ ลงวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙
๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๒๔๕ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙
๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

กระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่องขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี และ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ 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 รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ.๒๕๕๓-๒๕๕๗ วงเงินลงทุนรวม ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสม ซึ่งแผนการลงทุนดังกล่าวได้รวมการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ (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 โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิมในช่วงที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินรถ เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและสำหรับขบวนรถไฟท้องถิ่น 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 ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยในแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการที่มีความพร้อมตามลำดับ

๑.๑.๔ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) (ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร) ทั้งนี้ ในส่วนการดำเนินการแต่ละโครงการให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๑.๑.๕ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ กำหนดแนวทางการเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรี ให้สำหรับส่วนราชการที่จะเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณ หรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ถามความเห็นของกระทรวงการคลัง (กค.) สำนักงบประมาณ (สงป.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) และนำความเห็นของหน่วยงานข้างต้นเสนอมาพร้อมกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้รองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลพิจารณาสั่งการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

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

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ – ๕

/๑.๒ การศึกษา...

๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) ประกอบด้วย โครงการรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ช่วงมาบกระเบา-ชุมทางจิระ และช่วงนครปฐม-หัวหิน และ รฟท. ได้รับงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕ เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน แล้วเสร็จในปี ๒๕๕๖

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน ของ รฟท. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ในแผนงานที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๑ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการโดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์และแผนการพัฒนาต่างๆ ของรัฐบาล ที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ของ รฟท. ได้บรรจุอยู่ในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งกำหนดแผนการดำเนินงานให้สามารถประกวดราคาให้แล้วเสร็จและเริ่มการก่อสร้างได้ภายในปี ๒๕๕๙ จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

๔. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

๔.๑ ลักษณะของโครงการ

เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้น ๑ ทาง เป็นคันทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม (ระยะทางประมาณ ๑๖๕ กิโลเมตร) และก่อสร้างทางรถไฟจำนวน ๒ ทาง เป็นโครงสร้างทางยกระดับบริเวณสถานีรถไฟหัวหิน (ระยะทางประมาณ ๔ กิโลเมตร) รวมระยะทางประมาณ ๑๖๙ กิโลเมตร มีการก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่และปรับปรุงสถานีรถไฟเดิม จำนวน ๒๗ สถานี โดยมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟที่เสมอระดับปัจจุบัน และมีการก่อสร้างทางผ่านต่างระดับเพิ่มเติมตามความต้องการในการเดินทางของชุมชนบริเวณโดยรอบแนวเส้นทาง จำนวน ๗๓ แห่ง พร้อมก่อสร้างรั้วกั้นแนวเขตทางรถไฟ

/๔.๒ ...

๔.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้เส้นทางรถไฟช่วงนครปฐม-หัวหิน มีปริมาณผู้โดยสารในปี ๒๕๖๒ จำนวน ๖๙,๖๓๑ เที่ยว/วัน เพิ่มเป็น ๑๒๘,๗๔๓ เที่ยว/วัน ในปี ๒๕๗๗ และมีปริมาณการขนส่งสินค้าในปี ๒๕๖๒ จำนวน ๑๖,๒๕๙ ตัน/วัน เพิ่มเป็น ๓๕,๐๘๙ ตัน/วัน ในปี ๒๕๖๒

ช่วง	ปริมาณผู้โดยสาร (เที่ยว/วัน)		ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน/วัน)	
	๒๕๖๒	๒๕๗๗	๒๕๖๒	๒๕๗๗
นครปฐม-หนองปลาดุก	๓๓,๙๙๖	๖๒,๘๕๗	๑๐,๖๕๔	๒๒,๔๔๒
หนองปลาดุก-หัวหิน	๓๕,๖๓๕	๖๕,๘๘๖	๕,๖๐๕	๑๒,๖๔๗
รวม	**๖๙,๖๓๑**	**๑๒๘,๗๔๓**	**๑๖,๒๕๙**	**๓๕,๐๘๙**

ที่มา: รายงานการศึกษาความเหมาะสมฉบับสมบูรณ์ฯ ของ รฟท. (๒๕๕๖)

๔.๓ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและทางการเงิน

- อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) เท่ากับร้อยละ ๒๐.๒๗
- อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๖.๕๑

ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ดังกล่าวจะพบว่าโครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและอัตราผลตอบแทนทางการเงินที่สูงมาก เนื่องจากเป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีผลประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมถึงเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ จึงทำให้โครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน

๔.๔ การเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง

จากผลการออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมของโครงการ มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินประมาณ ๒๔ ไร่ สำหรับการปรับปรุงรัศมีโค้งใหม่ เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินรถ ปัจจุบันพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายใต้ ช่วงนครปฐม-หัวหิน พ.ศ. ๒๕๕๙ ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙

๔.๕ มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

สนข. ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ มีมติเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ที่มีต่อรายงาน EIA โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของ รฟท. เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี โดยให้ รฟท. รับความเห็นของ กก.วล. ไปพิจารณาดำเนินการในประเด็นการออกแบบก่อสร้างทางรถไฟและสะพาน มิให้กีดขวางทางน้ำ และการพิจารณาค่าชดเชยอย่างเป็นธรรมโดยนำราคาตลาดมาพิจารณาร่วมด้วย และดำเนินการดังนี้

/๔.๕.๑...

๔.๕.๑ ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของโครงการฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจาก คชก. ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ อย่างเคร่งครัด

๔.๕.๒ ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๔.๕.๓ นำความเห็นของ กก.วล. เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

๔.๖ มติคณะกรรมการ รฟท.

มติคณะกรรมการ รฟท. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ในวงเงิน ๒๐,๑๔๕.๐๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ – ๒๕๖๓) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.๒๕๔๙ หรือที่ประกาศล่าสุด และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สงป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๔๙ มาตรา ๓๙ (๔)

๔.๗ มติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการประชุมเมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ได้พิจารณาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน แล้วมีมติสรุปได้ ดังนี้

๔.๗.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาก่อสร้างรถไฟทางคู่ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางภาคใต้ นอกจากนี้ การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ที่เสนอในครั้งนี้ จะช่วยให้ รฟท. สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในภาคใต้ทั้ง ๓ เส้นทางให้แล้วเสร็จพร้อมๆ กันภายในปี ๒๕๖๓ ซึ่งจะช่วยสร้างความมั่นใจให้ภาครัฐว่า รฟท. จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าและเดินทางทางรถไฟในพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของประเทศตามที่กำหนดไว้

๔.๗.๒ ช่วงนครปฐม-หัวหิน กรอบวงเงินลงทุนรวม ๒๐,๐๔๖.๔๑ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ๓๑๖.๓๕ ล้านบาท ค่าก่อสร้าง ๑๙,๑๓๑.๒๖ ล้านบาท ค่าดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ๑๔๐.๔๘ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษา ๔๕๘.๓๒ ล้านบาท โดยเป็นการปรับลดวงเงินค่าก่อสร้างและปรับเพิ่มค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ให้เป็นราคาปัจจุบัน พร้อมทั้งเห็นควรให้ รฟท.

/ปฏิบัติ...

ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามรายงานผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ สำหรับการลงทุนก่อสร้างแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณบริษัท ชลประทาน ซีเมนต์ จำกัด จำนวน ๖๐.๐๕ ล้านบาท เห็นควรให้ใช้เงินรายได้ของ รฟท. ในการดำเนินการดังกล่าว

๔.๗.๓ เห็นควรมอบหมายให้ สงป. รับไปพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับกรอบวงเงินค่าก่อสร้างของโครงการฯ เนื่องจาก รฟท. ได้มีการปรับเพิ่ม/ลดปริมาณงานตามผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดของโครงการโดยเฉพาะงานสถานีและระบบอาณัติสัญญาณ ซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อความเหมาะสมทางเทคนิคและกรอบวงเงินของโครงการในภาพรวม ดังนั้น จึงเห็นควรให้ รฟท. พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลาง เพื่อทำหน้าที่พิจารณาความเหมาะสมของวงเงินลงทุนของโครงการฯ บนหลักการของความประหยัดและความคุ้มค่าในการลงทุนของภาครัฐตามขั้นตอน

๔.๗.๔ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม เร่งดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งเสนอแผนการก่อสร้างสะพานรถยนต์บริเวณจุดตัดทางรถไฟตามแนวเส้นทางรถไฟโครงการฯ ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว เพื่อให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จได้ทันภายใน ๒๕๖๓ ซึ่งจะทำให้ รฟท. สามารถแก้ไขปัญหาจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนนเสมอระดับตามแนวเส้นทางรถไฟของโครงการ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยและความเร็วของขบวนรถไฟได้ตามเป้าหมาย

๒) เร่งพิจารณากำหนดแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมตามแนวระเบียบเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ โดยเริ่มต้นจากการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟตามแนวระเบียบเศรษฐกิจด้านใต้ (Southern Economic Corridor) เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมที่สำคัญๆ ภายในประเทศ และอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุนจากการพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกและประเทศกัมพูชา ซึ่งจะเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต

๓) เร่งประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อพิจารณาแนวทางการพัฒนาใช้ประโยชน์โครงข่ายทางรถไฟโดยเฉพาะในเส้นทางรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการเดินทางทางรถไฟไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในภูมิภาค ทั้งนี้ อาจเริ่มพัฒนาจากการท่องเที่ยวชายฝั่ง รวมทั้งจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณสถานีและแนวเขตทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจภายใต้แผนการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศ

๔) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาแบบจำลองที่ใช้ในการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในระดับพื้นที่ให้มีความใกล้เคียงกับความเป็นจริง พร้อมทั้งวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนของรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบันโดยเปรียบเทียบกรณีมีและไม่มีโครงการ เพื่อให้การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของภาครัฐเป็นไปอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศในภาพรวมต่อไป

/๔.๗.๕ ...

๔.๗.๕ ความเห็นเพิ่มเติมของคณะกรรมการฯ ดังนี้

๑) เห็นสมควรให้คณะรัฐมนตรีพิจารณากำหนดเป็นเงื่อนไขที่สำคัญให้กระทรวงคมนาคมต้องจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบาย กำกับดูแลกิจการและกำหนดมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของระบบรางภายในประเทศให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๐ และประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและเพิ่มสมรรถนะกำลังคนระบบราง พร้อมทั้งกำกับดูแลให้ รฟท. จัดทำแผนที่นำทาง (Road map) ในส่วนของการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและการกำหนดแผนธุรกิจของ รฟท. ให้มีความทันสมัยรองรับกับแผนการพัฒนาระบบรถไฟตามนโยบายรัฐบาลเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในปี ๒๕๕๙ และจะต้องดำเนินการตามแผนที่นำทางดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๓

๒) การจัดทำแผนธุรกิจของ รฟท. อย่างน้อยจะต้องแสดงให้เห็นถึง (๑) แผนการปรับปรุงการให้บริการ (๒) การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการและค่าระวางที่เหมาะสม (๓) แผนกลยุทธ์ทางการตลาดเชิงรุก (๔) แผนการใช้ระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย (๕) แผนการปรับปรุงตารางเดินรถและสัดส่วนขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม รถสินค้าที่เหมาะสม และ (๖) แนวทางและรูปแบบการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

๔.๘ แผนดำเนินโครงการ

รฟท. วางแผนการดำเนินโครงการ โดยพิจารณาความเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕) โดยจะดำเนินการประกวดราคาให้แล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๐ เริ่มก่อสร้างในเดือนเมษายน ๒๕๖๐ ก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๖๓ ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ จำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการภายในเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ โดยมีรายละเอียดแผนการดำเนินงาน ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน		ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ				
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๖๒	๖๓
๑	ครม.อนุมัติโครงการ	๙ (ก.พ.-ต.ค.๕๙)					
๒	สำรวจและประเมินราคา	๘ (พ.ย.๕๙-มิ.ย.๖๐)					
๓	เวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	๖ (ก.ค.-ธ.ค.๖๐)					
๔	จัดจ้าง ทปษ.ประกวดราคา	๓ (ม.ค.-มี.ค.๕๙)					
๕	จัดทำ TOR และราคากลาง	๖ (เม.ย.-ก.ย.๕๙)					
๖	ประกวดราคา	๕ (ต.ค.๕๙ -มี.ค.๖๐)					
๗	จัดจ้าง ทปษ.ควบคุมงาน	๕ (มิ.ย.-ต.ค.๕๙)					
๘	ก่อสร้างและคุมงาน	๔๘ (เม.ย.๖๐-มี.ค.๖๓)					

๔.๙...

๔.๙ ค่าใช้จ่ายโครงการ

รฟท. ได้พิจารณาตรวจสอบและประเมินมูลค่าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน โดยได้ปรับปรุงตามมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ มีมูลค่าโครงการจำนวน ๒๐,๐๔๖.๔๑ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย

-ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์	จำนวน	๓๑๖.๓๕	ล้านบาท
-ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา	จำนวน	๗.๗๐	ล้านบาท
-ค่าก่อสร้าง (รวมค่าดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม)	จำนวน	๑๙,๒๗๑.๗๔	ล้านบาท
-ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	จำนวน	๔๕๐.๖๒	ล้านบาท

รายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

รายการ		จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ				
			๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓
๑	ค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์	๓๑๖.๓๕		๗๙.๐๘	๒๓๗.๒๗		
๒	ค่าจ้างดำเนินการประกวดราคา	๗.๗๐	๐.๗๓	๖.๙๗			
๓	ค่าก่อสร้าง	๑๙,๒๗๑.๗๔		๓,๑๕๘.๐๙	๔,๒๕๕.๘๕	๘,๔๓๐.๓๓	๓,๔๒๗.๔๗
๔	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้าง	๔๕๐.๖๒		๕๑.๖๘	๑๐๕.๓๗	๒๐๘.๗๒	๘๔.๘๕
	รวม	๒๐,๐๔๖.๔๑	๐.๗๓	๓,๒๙๕.๘๒	๔,๕๙๘.๔๙	๘,๖๓๙.๐๕	๓,๕๑๒.๓๒

สำหรับวงเงินลงทุนเห็นสมควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสมเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ รฟท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณรายปีจากสำนักงบประมาณเป็นเงิน ๓๔๖.๒๐ ล้านบาทประกอบด้วยค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา

๔.๑๐ การใช้ประโยชน์และการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการต่อยอดโครงการในเชิงเศรษฐศาสตร์และสังคมตามนโยบายรัฐบาล

การพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน รวมทั้งการสนับสนุนการท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาล สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน โดยพื้นที่ที่จะพัฒนาจะต้องมีเนื้อที่เหลือเพียงพอสำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และเป็นสถานีขนาดใหญ่ มีผู้โดยสารขึ้นลงเป็นจำนวนมาก สามารถเดินทางเข้าถึงสถานีได้โดยสะดวกรวดเร็ว จากการรวบรวมข้อมูลทางด้านกายภาพตามแนวเส้นทาง พบว่า สถานีนครปฐม สถานีบ้านโป่ง สถานีโพธาราม สถานีราชบุรี สถานีเพชรบุรี พื้นที่โดยรอบเป็นแหล่งชุมชนขนาดใหญ่ มีทั้งที่พักอาศัย วัด และโรงเรียน ทำให้ไม่สามารถพัฒนาให้เป็นไปตามตามวัตถุประสงค์ได้

/ดังนั้น...

ดังนั้น จึงเหลือเพียงสถานีหัวหินที่มีศักยภาพเพียงพอที่จะพัฒนาพื้นที่โดยรอบได้ตามวัตถุประสงค์ โดยมีขนาดพื้นที่ที่เหลือประมาณ ๕๘๐ ไร่ (รวมพื้นที่สนามกอล์ฟ) พื้นที่ที่จะทำการพัฒนาจะถูกแบ่งออกเป็น ๓ ส่วน คือ พื้นที่ด้านหน้าอาคารสถานี (๑๐.๙ ไร่) พื้นที่ด้านในสนามกอล์ฟและบ้านพักเจ้าหน้าที่ (๓๙.๖ ไร่) ที่เหลือเป็นพื้นที่สนามกอล์ฟหลวงหัวหิน สำหรับพื้นที่ด้านหน้าอาคารสถานีถูกกำหนดให้เป็นย่านพาณิชยกรรมและที่พักอาศัย มีการก่อสร้างอาคารพาณิชย์ ร้านค้า ศูนย์การค้าขนาดเล็ก (Community Mall) โรงแรม เป็นต้น ส่วนพื้นที่ในสนามกอล์ฟ จะให้เอกชนยื่นขอสัมปทานก่อสร้างเป็นศูนย์กีฬาแบบครบวงจร (Sport Complex) โดยเฉพาะกีฬากอล์ฟ รวมทั้งจะมีโรงแรมหรือบูติกรีสอร์ทแบบโคโลเนียล ศูนย์อบรมสัมมนา เป็นต้น โดยพื้นที่สนามกอล์ฟจะให้เอกชนยื่นขอสัมปทานบริหารพร้อมกับพื้นที่ Sport Complex และพื้นที่บางส่วนจะกันไว้เป็นพื้นที่อนุรักษ์ทางธรรมชาติ โดยจากการวิเคราะห์ผลตอบแทนในการลงทุนดังกล่าว มีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน ร้อยละ ๒๑ มูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับ ๒๑,๙๗๓ ล้านบาท อัตราของรายได้ต่อต้นทุนเท่ากับ ๑.๓๖ และระยะเวลาต้นทุนเท่ากับ ๗.๓๓ ปี

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๕.๑ ความเห็น คนร.

สคร. ในฐานะสำนักงานเลขานุการ คนร. ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ กค ๐๘๐๕.๔/๒๗๖๓ ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นว่า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ของ รฟท. เข้าข่ายนิยามการเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูงของรัฐวิสาหกิจ (โครงการลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป) ตามข้อ ๑๑ ของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยการพิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นของ คนร. ต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับโครงการที่มีลักษณะเช่นนี้ จำเป็นต้องมีความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประกอบการพิจารณาด้วย หาก คนร. ได้รับความเห็นดังกล่าวแล้ว จะดำเนินการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีโดยเร็วต่อไป (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓)

๕.๒ ความเห็นสำนักงบประมาณ ตามหนังสือ สงป. ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๒๑๔๒๑ ลงวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ สรุปว่า (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๔)

๕.๒.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๕๘ แต่โดยที่โครงการลงทุนของรัฐวิสาหกิจต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๐ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ ดังนั้น หากโครงการลงทุนดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการจากคณะกรรมการฯ แล้ว ก็เห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ รฟท. ดำเนินการโครงก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน

/การรถไฟ...

การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๔) เพื่อเป็นค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน ภายในกรอบวงเงิน ๑๙,๘๒๐.๙๔ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ในประเทศที่เหมาะสม และค้ำประกันเงินกู้หรือให้กู้ตามแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงิน และ รฟท. เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้เงินกู้รายปีต่อไป สำหรับค่าเวนคืนที่ดินและค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา วงเงิน ๓๒๔.๐๙ ล้านบาท สงป. ได้จัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ และ พ.ศ. ๒๕๕๙ ให้ รฟท. ครบถ้วนแล้ว

๕.๒.๒ เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ขอให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้ รฟท. กำหนดราคากลางให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน ก่อนเริ่มดำเนินการจัดหาตามนัยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และกำหนดราคากลางงานก่อสร้างเป็นไปตามหลักเกณฑ์การคำนวนราคากลางงานก่อสร้างของทางราชการ ทั้งนี้ รฟท. ควรดำเนินการตามระเบียบดังกล่าวอย่างเคร่งครัดและเจรจาต่อรองราคาให้ได้ราคาต่ำสุด รวมทั้งค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ และเมื่อได้ทราบผลการประกวดราคาแล้ว ให้ รฟท. นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบอีกครั้งหนึ่งก่อนลงนามในสัญญาจ้างต่อไป

๕.๓ ความเห็นกระทรวงการคลัง ตามหนังสือ กค. ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๑๓๙๘ ลงวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ สรุปว่า (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๕)

๕.๓.๑ เห็นควรอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ในกรอบวงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๒๐,๑๔๕.๐๓ ล้านบาท เนื่องจากโครงการมีความพร้อมในการดำเนินโครงการและสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลตามแผนการพัฒนาโครงการพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) และเป็นการสนับสนุนการขนส่งและการคมนาคมทางรางของรถไฟสายใต้ในเส้นทางประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ที่ได้ผ่านการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีแล้ว เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสารและผู้รับบริการขนส่งสินค้า อย่างไรก็ดี เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่และมีวงเงินลงทุนสูง จึงเห็นสมควรให้กระทรวงคมนาคมขออนุมัติโครงการตามขั้นตอนกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง โดยเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ คนร. พิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ในลำดับแรกก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

๕.๓.๒ สำหรับแนวทางการลงทุนนั้น ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐาน ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่รัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

๑) ค่าเวนคืนที่ดินและค่าดำเนินการประกวดราคา รวมวงเงิน ๓๒๔.๐๙ ล้านบาท ให้ สงป. จัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้กับ รฟท.

๒) ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน รวมวงเงิน ๑๙,๘๒๐.๙๔ ล้านบาท ให้ กค. พิจารณากู้เงินในประเทศและนำมาให้ รฟท. กู้ต่อ โดยให้ สงป. พิจารณาจัดสรรประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินโดยตรงทั้งในส่วนเงิน ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟท. ต่อไป

/อนึ่ง...

อนึ่ง เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๔) จึงเห็นควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินจาก กค. จำนวน ๑๙,๘๒๐.๙๔ ล้านบาท ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ กค. เป็นผู้กำหนดต่อไป

๖.๓.๓ สำหรับการลงทุนในระบบรถ ซึ่ง รฟท. จะต้องเป็นผู้รับภาระการลงทุนเอง เห็นควรให้ รฟท. พิจารณาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนและบริหารจัดการเดินรถร่วมกับ รฟท. เพื่อลดภาระการลงทุนของ รฟท. และภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ตามนโยบายของนายกรัฐมนตรีตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘

๖.๔ ความเห็นสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามหนังสือ สศช. ด่วนที่สุดที่ นร ๑๑๑๕/๕๒๔๕ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙ ส่งมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ในกรอบวงเงินลงทุนโครงการ จำนวน ๒๐,๐๔๖.๔๑ ล้านบาท (ตามข้อ ๔.๗) (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๖)

๗. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๗.๑ ความจำเป็นเร่งด่วนของโครงการ

๗.๑.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน เป็นโครงการที่จะเชื่อมต่อโครงข่ายการพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่ เพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาการโดยสารและการขนส่งสินค้า โดยจะสามารถเพิ่มความถี่ในการเดินทางและแก้ไขปัญหาการรอสับหลีกของเส้นทางรถไฟสายใต้ได้อย่างมีนัยสำคัญ จึงมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่งในการพิจารณาอนุมัติดำเนินงานโครงการ เพื่อผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและคมนาคมทางรางตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็นรูปธรรม และอำนวยความสะดวกการเดินทางของประชาชน

๗.๑.๒ โครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ และเป็นโครงการที่รัฐบาลเร่งรัดการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ได้บรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบแล้วเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙ ได้รับทราบความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน และช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการโครงการดังกล่าวในขั้นตอนตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

/๗.๒ ...

๗.๒ กรอบวงเงินโครงการ

กรอบวงเงินลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ของ รฟท. จำนวน ๒๐,๐๔๖.๔๑ ล้านบาท เป็นกรอบวงเงินที่ได้ปรับปรุงตามมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ซึ่งจากเดิม รฟท. เสนอ จำนวน ๒๐,๑๔๕.๐๓ ล้านบาท ทำให้กรอบวงเงินลงทุนลดลง จำนวน ๙๘.๖๒ ล้านบาท ซึ่งเป็นประโยชน์ในด้านการลดภาระงบประมาณของประเทศ

๘. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ในวงเงิน ๒๐,๐๔๖.๔๑ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๓) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๘.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้ สงป. จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือ กค. จัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๙ มาตรา ๓๙ (๔)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง
โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๗
โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๙๓