

# ภาคผนวกที่ 1

## หนังสือเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- เอกสารที่ 1-1 มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 12451 วันที่ 29 กันยายน 2560
- เอกสารที่ 1-2 หนังสือสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/41219 ลงวันที่ 3 พฤศจิกายน 2559 เรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
- เอกสารที่ 1-3 หนังสือสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่นร 0505/41060 ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2560 เรื่อง ขอบทวนมติคณะรัฐมนตรีและรายงานผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ระยะเร่งด่วน จำนวน 5 เส้นทาง
- เอกสารที่ 1-4 แบบสผ.1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

**เอกสารที่ 1-1**

**มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)**

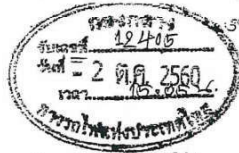
**ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 12451 วันที่ 29 กันยายน 2560**

รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน  
เลขที่รับ 6615 วันที่ 5 ต.ค. 64 เวลา 15.54  
ออกวันที่ 16 ต.ค. 64 ถึง



ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๕ / ว ๑๒ ๕ ๕๑

ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง  
(ระบบ) กส.รับที่ 4321/6๐  
วันที่ 6 ต.ค. 2560 เวลา 9.36



คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ  
สำนักงานนโยบายและแผน  
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน  
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๑ กันยายน ๒๕๖๐

ศูนย์โครงการก่อสร้าง  
กส.รับที่ 259.6/6๐  
วันที่ 10 ต.ค. 6๐  
เวลา 9.29 น.

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐

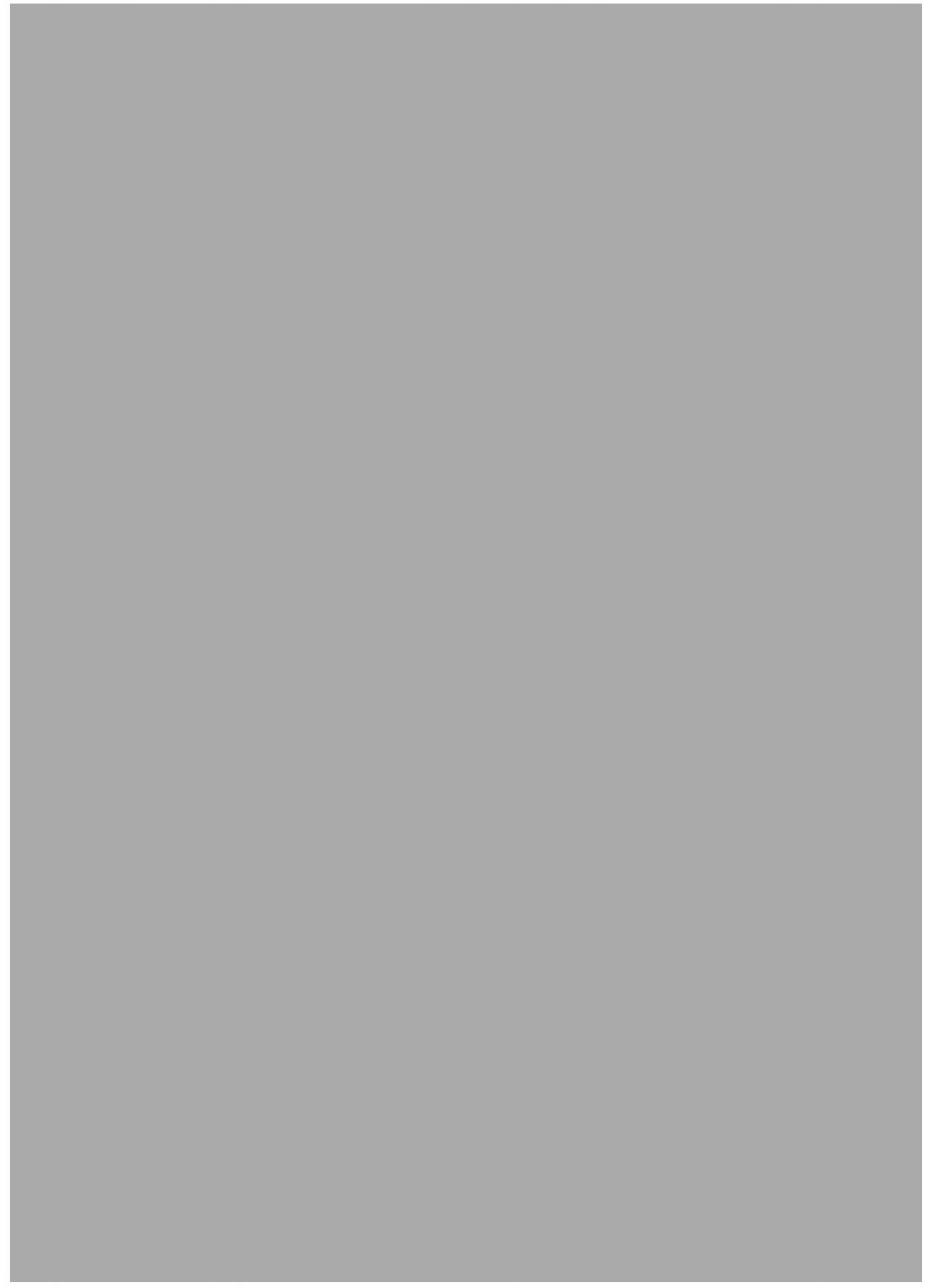
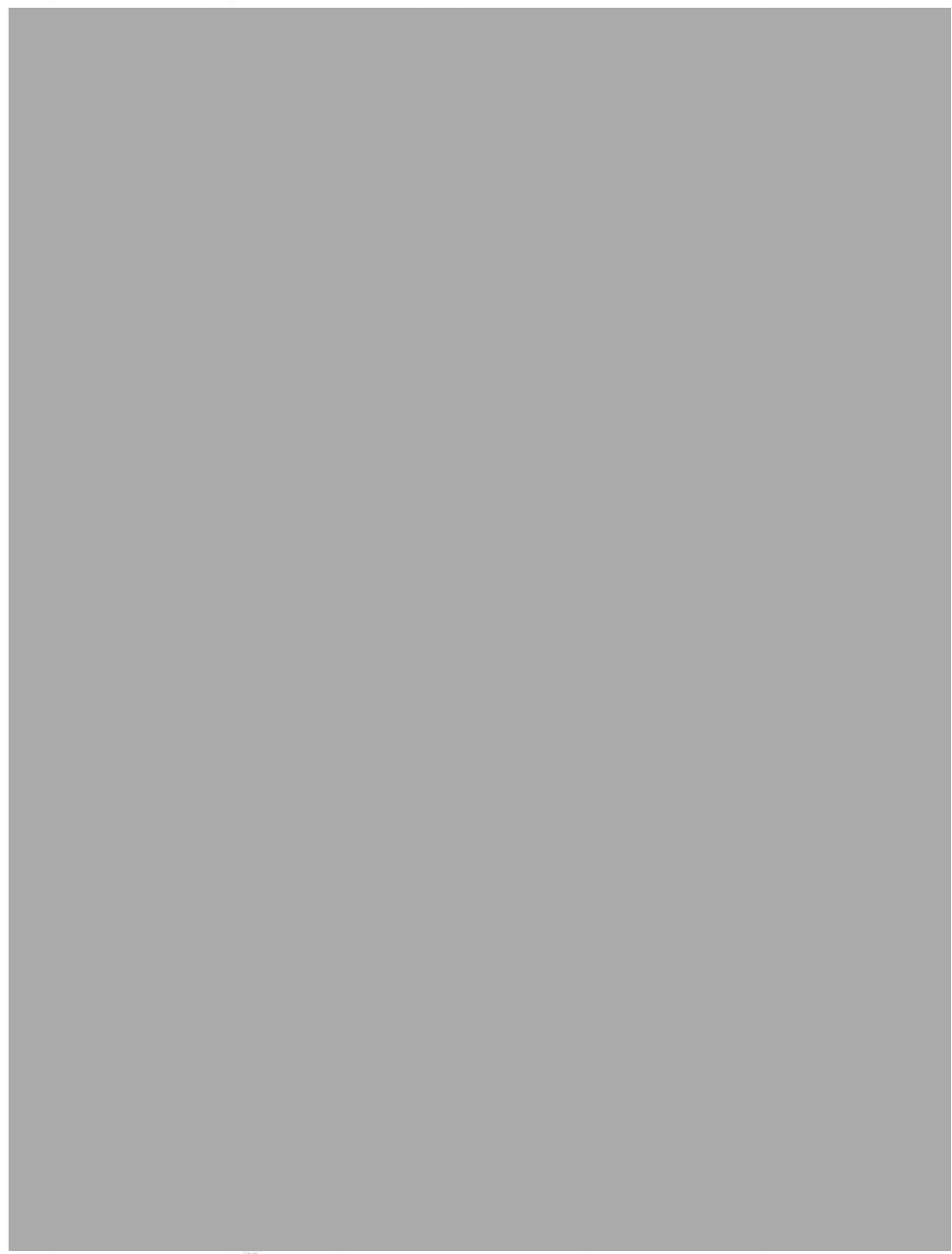
สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๑ เรื่อง คือ วาระที่ ๕.๓ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและมีมติรับรองรายงานการประชุมแล้ว เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๐ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

สิ่งที่ส่งมาด้วย

รายงานการประชุม  
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐  
วันพุธที่ ๖ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๐ เวลา ๑๐.๐๐ น.  
ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



เริ่มประชุมเวลา ๑๐.๐๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องอื่นๆ

### ๕.๓ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการรายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ มีมติเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วน ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางราง ให้มีการเร่งดำเนินการโครงการรถไฟทางคู่ ๖ เส้นทาง ซึ่งรวมถึงโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ด้วย โครงการฯ มีจุดเริ่มต้นที่ กม. ๒๓๗+๐๐๕ บริเวณสถานีหนองแก และสิ้นสุดที่ กม. ๓๐๑+๑๐๐ ก่อนถึงสถานีประจวบคีรีขันธ์ ประมาณ ๑ กิโลเมตร เป็นทางก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ ทาง ขนานกับทางรถไฟเดิม ในเขตทางกว้าง ๘๐ เมตร ระยะทางรวม ๘๔ กิโลเมตร ออกแบบจุดตัดผ่านทางรถไฟเป็นทางต่างระดับ (Grade Separation) มีจำนวน ๑๒ สถานี และป้ายหยุดรถ ๑ แห่ง ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ ๑๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ในพื้นที่ทั่วไป และ ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณที่มีข้อจำกัด ซึ่งคณะรัฐมนตรี ในการประชุมเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ มีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๐ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการฯ ซึ่งได้ปรับแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เช่น สร้างรั้วที่บอยอย่างน้อย ๒ เมตร กันพื้นที่ก่อสร้างที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง ที่อยู่ติดกับชุมชน หรือพื้นที่อ่อนไหว ชีตพรรณน้ำบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย ส่วนกิจกรรมที่มีเสียงดังในพื้นที่ใกล้เคียงชุมชน ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน และเลือกใช้อุปกรณ์ที่เกิดผลกระทบเสียงน้อยที่สุด รวมทั้งดำเนินการประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินโครงการฯ สร้างความมั่นใจให้กับชุมชน มีศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ และพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่น เป็นต้น สำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เช่น ตรวจสอบคุณภาพอากาศและเสียงคุณภาพน้ำผิวดิน รวมทั้ง ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย สำรวจสัตว์ป่าตลอดแนวเส้นทาง ในเขตทาง หากพบสัตว์ป่าที่ถูกคุกคาม/สัตว์ป่าคุ้มครองที่ใกล้สูญพันธุ์ ให้ประสานกับกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เพื่อผลักดันออกจากพื้นที่ เป็นต้น

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๐ ซึ่งให้ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจาก

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบก และอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๐ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี ตามมาตรา ๔๗ แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

เล็กประชุมเวลา ๑๒.๑๐ น.

#### แบบแสดงรายละเอียดการเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เหตุผลในการเสนอรายงานฯ

(✓) เป็นโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานฯ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทโครงการ ลำดับที่ 21 ระบับขนส่งมวลขนที่ใช้ราง...

(✓) เป็นโครงการที่จัดทำรายงานฯ เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง.....  
เมื่อวันที่.....(โปรดแนบมติคณะรัฐมนตรีและเอกสารที่เกี่ยวข้อง)

( ) จัดทำรายงานฯ ตามความต้องการของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

( ) อื่นๆ (ระบุ).....

วันที่ลงนามในสัญญาว่าจ้างจัดทำรายงานฯ.....26 มีนาคม 2558.....

การขออนุญาตโครงการ

( ) รายงานฯ นี้จัดทำขึ้นเพื่อประกอบการขออนุญาตจาก.....

(ระบุชื่อหน่วยงานผู้ให้อนุญาต) กำหนดโดย พ.ร.บ.....

มาตรา/ประเภทที่/ข้อ/ลำดับที่.....

(✓) รายงานฯ จัดทำขึ้นเพื่อประกอบการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

( ) โครงการนี้ไม่ต้องยื่นขอรับอนุญาตจากหน่วยงานราชการและไม่ต้องขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

( ) อื่นๆ (ระบุ).....

สถานภาพโครงการ (ระบุได้มากกว่า 1 ข้อ)

( ) ก่อนการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

( ) กำลังศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

(✓) ยังไม่ได้ก่อสร้าง

( ) เริ่มก่อสร้างโครงการแล้ว (แนบภาพถ่ายพร้อมระบุวันที่)

( ) ทดลองเดินเครื่องแล้ว

( ) เปิดดำเนินการแล้ว

สถานภาพโครงการนี้รายงานเมื่อวันที่.....4 กันยายน 2560.....

## มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑. มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓

ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง นร วันที่มีมติ ๒๗/๐๔/๒๕๕๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓

คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้

๑. รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ และเห็นชอบมติคณะกรรมการ รศก. ตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ รศก. เสนอ ดังนี้

๑.๑ เห็นชอบแผนการลงทูลด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม โดยให้กระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณพิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินการ ตามความเห็นของคณะกรรมการ รศก.

๒. มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๕

ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง นร วันที่มีมติ ๒๐/๐๓/๒๕๕๕

เรื่อง ผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕

คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบและเห็นชอบตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ ดังนี้

๑. รับทราบผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๕๕ ณ จังหวัดภูเก็ต โดยได้พิจารณาข้อเสนอของคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน ๓ สถาบัน (กกร.) และสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (สทท.)

๒. เห็นชอบตามมติที่ประชุมและข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีตามผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕ จังหวัดภูเก็ต และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการตามมติที่ประชุม และรายงานผลการดำเนินงานให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ดังนี้

๒.๑ ข้อเสนอของ กกร./สทท. จำนวน ๘ เรื่อง ได้แก่

๒.๑.๑ โครงการขยายถนนฝั่งอันดามัน (ทางหลวงหมายเลข ๔) ให้เป็นถนน ๔ ช่องทางจราจรทั้งระบบ ที่ประชุมมีมติให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเร่งรัดดำเนินการโครงการดังกล่าว ตั้งแต่แยกปฐมพร จังหวัดชุมพร - ระนอง - พังงา - ตรัง เชื่อมทางหลวงหมายเลข ๔๐๔ - หมายเลข ๔๑๖ และหมายเลข ๔๑๘๔ - ด่านวังประจัน จังหวัดสตูล โดยให้อัดเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเป็นหลัก และคำนึงถึงหลักความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวและประชาชน

๒.๑.๒ โครงการรถไฟทางคู่ภาคใต้ (เส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมพร - สุโขทัย-ภูเก็ต และปาดังเบซาร์) ที่ประชุมมีมติให้กระทรวงคมนาคมศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการพัฒนาเร่งรัดระบบโครงการรถไฟทางคู่ภาคใต้ (เส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมพร - สุโขทัย-ภูเก็ต และปาดังเบซาร์) ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงที่กระทรวงคมนาคมได้ศึกษาไว้ รวมทั้งเร่งรัดการดำเนินการตามแผนการลงทูลด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ (เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓) ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรางให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

หมายเหตุ จากเว็บไซต์ของสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (<http://www.cabinet.soc.go.th/soc>)

## เอกสารที่ 1-2

หนังสือสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/41219 ลงวันที่  
3 พฤศจิกายน 2559 เรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่  
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์



ที่ นร ๐๕๐๕/๔๑๖



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐



ที่ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๔/๔๒๓

ลงวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๙

๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๒๐๖๑๖ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙

๓. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๕๓ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙

๔. สำเนาหนังสือคณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ

ด่วนที่สุด ที่ คสช(คตร)/๑๑๑๗ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙

๕. สำเนาหนังสือกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด่วนที่สุด ที่ ทส ๐๒๒๐.๒/๒๔๙๔

ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙

เดิมคณะรัฐมนตรีได้มีมติ (๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗) รับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปังปวงพรมณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ โดยมีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ รวมอยู่ด้วย

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และคณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ส่วนความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้รับภายหลังวันประชุมคณะรัฐมนตรี ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ลงมติว่า

๑. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทย รับความเห็นของกระทรวงการคลัง (ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๒๐๖๑๖ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙) สำนักงบประมาณ (ตามหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๕๓ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙) คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๒๕๕ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙) และคณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย

๒. สำหรับแนวทางการรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ให้ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณ ดังนี้

๒.๑ ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ให้กระทรวงการคลัง จัดหาเงินทุนในประเทศที่เหมาะสมและให้กู้ต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) ทั้งนี้ ให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้เงินกู้รายปีให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

๒.๒ ค่าเวนคืนที่ดินและดำเนินการประกวดราคา (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ให้สำนักงบประมาณ จัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

/๓. ให้กระทรวงคมนาคม ...

-๒-

๓. ให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๙/๒๕๕๙ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่กำหนดให้ส่วนราชการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนผู้ดำเนินการตามโครงการไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาไม่ได้จนกว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

๔. ให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ดำเนินการ ช่วงนครปฐม - หัวหิน ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ให้แล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



กองพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ



# ด่วนที่สุด

ที่ กค ๐๔๐๗/ ๒๐๖๑๖



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล)๓๙๑๑๖ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๙

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นั้น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วขอเรียน ดังนี้

๑. โดยที่โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และเป็น การเพิ่มขีดความสามารถให้บริการขนส่งระบบรางทั้งด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของเส้นทางรถไฟใน เขตภาคใต้ตอนบน ประกอบกับเพื่อให้เกิดการก่อสร้างรถไฟฟ้าทั้ง ๓ เส้นทาง คือ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร มีความเชื่อมโยงในการเดินรถได้อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งสาย จึงเห็นควรให้ รฟท. ดำเนินโครงการดังกล่าวในกรอบวงเงิน [redacted] ความที่ กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยดำเนินการตามขั้นตอน กฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

๒. สำหรับแนวทางการลงทุน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๖ กำหนดให้ รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนของการสร้างพื้นฐาน จึงเห็นควรให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุน สำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

๒.๑ ค่าเวนคืนที่ดินและก่อสร้างทรัพย์สิน และค่าจ้างที่ปรึกษา ประมวลราคา [redacted] ให้สำนักงบประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้กับ รฟท.

๒.๒ ค่าก่อสร้าง [redacted] ให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ที่เหมาะสมและให้ รฟท. กู้เงินต่อ โดยให้ ส่งป. พิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่ แหล่งเงินโดยตรงทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟท. ต่อไป

อนึ่ง เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๔ (๔) ข้างต้น เห็นควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินจากกระทรวงการคลัง จำนวน [redacted] ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังเป็นผู้กำหนดต่อไป

/๓. สำหรับ...

- ๒ -

๓. สำหรับการลงทุนในขบวนรถไฟ เพื่อให้รองรับการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จ ในปี ๒๕๖๓ จึงเห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดจัดหาขบวนรถไฟและผู้สินค้าให้เพียงพอและ สอดคล้องกับความต้องการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เพื่อให้ใช้ประโยชน์ทางคูได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยที่ รฟท. จะต้องเป็นผู้รับภาระการลงทุนเอง เห็นควรให้ รฟท. พิจารณาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนและบริหารจัดการ เดินรถร่วมกับ รฟท. เพื่อลดภาระการลงทุนของ รฟท. และภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ตามนโยบายของ นายกรัฐมนตรีตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ



# ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๗๒๐/๕๓



สำนักงบประมาณ

ถนนพระรามที่ ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ค่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๒/ว(ค) ๓๙๖๒๒๖

ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๙

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้สำนักงบประมาณเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กรณีกระทรวงคมนาคมเสนอ เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ดังนี้

๑. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e - auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๒. อนุมัติแหล่งเงินที่จะใช้ก่อสร้างโครงการ โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินทุน โดยวิธีการให้กู้ต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม ตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงบประมาณพิจารณาแล้วขอเรียน ดังนี้

๑. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ นอกจากนี้คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙

- ๒ -

ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน และช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ เพื่อให้เชื่อมต่อและสอดคล้องกับการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร โดยกระทรวงคมนาคมแจ้งว่าเป็นโครงการที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับร้อยละ ๒๒.๑๐ และผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับร้อยละ ๔.๕๑ จึงเป็นโครงการที่มีความคุ้มค่าในการลงทุน ซึ่งโครงการดังกล่าวได้รับความเห็นชอบความเหมาะสมของโครงการ จากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว แม้ว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ แต่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น ก็สามารถเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไปล่วงหน้าก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาไม่ได้ ตามนี้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๙ ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๙๐ กิโลเมตร (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย ค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) เพื่อเป็นค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ในประเทศที่เหมาะสม วิธีการให้กู้เงินต่อและค้ำประกันเงินกู้ หรือให้กู้ตามแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงิน และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้เงินกู้รายปีต่อไป สำหรับค่าเวนคืนที่ดินและค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา ได้จัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยครบถ้วนแล้ว

๒. เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ขอให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดราคากลางให้เป็นปัจจุบันไม่เกิน ๓๐ วัน ก่อนเริ่มดำเนินการจัดหาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้การกำหนดราคากลางงานก่อสร้างเป็นไปตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างของทางราชการ นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยควรใช้อัตรากอเบี้ยงเงินกู้สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคากลางงานก่อสร้างตามหลักเกณฑ์การคำนวณ

/ราคากลาง...

/ให้การรถไฟ...

ราคากลางงานก่อสร้างที่อัตราร้อยละ ๖.๐๐ ต่อปี ตามประกาศกรมบัญชีกลาง เรื่อง อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคางานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ด้วย ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการตามระเบียบดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และเจรจาต่อรองราคา ให้ได้ราคาต่ำสุด รวมทั้งค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างด้วย เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ และเมื่อได้ทราบผลการประกวดราคาแล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ อีกครั้งหนึ่งก่อนลงนามในสัญญาจ้างต่อไป

อนึ่ง การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายเงิน ของโครงการเพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพ และบรรลุเป้าหมาย ตามแผนที่กำหนดไว้ โดยให้รายงานผลการดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุก ๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป



กองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๔



ด่วนที่สุด  
ที่ คสช(คตร)/ ๒๑๖๗



คณะกรรมการติดตามและตรวจสอบ  
การใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ

๗๘ ถนนราชดำเนินนอก  
แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย  
กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๐๐

๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล)๓๙๑๑๖  
ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๙

๑. ตามที่สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ขอให้เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี กรณี กระทรวงคมนาคมได้ขออนุมัติดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดตามอ้างถึง ดังนี้

๑.๑ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการดังกล่าว ในกรอบวงเงิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.๒๕๕๔ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๑.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้โดยวิธีการให้กู้ต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ ให้ตามความเหมาะสม ตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ ทั้งนี้ หากคณะกรรมการรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๔๕ มาตรา ๓๙ (๔)

๒. คณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ (คตร.) พิจารณาแล้วดังนี้

๒.๑ ให้ความเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากคณะรักษาความสงบแห่งชาติ มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วน โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟฟ้าทางคู่ในเส้นทางเดิม ที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินรถ จำนวน ๖ เส้นทาง รวมระยะทาง ๘๘๗ กิโลเมตร และเส้นทางรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๔๐ กิโลเมตร เป็น ๑ ใน ๖ เส้นทางดังกล่าว เพื่อเพิ่มศักยภาพและลดระยะเวลาในการให้บริการขนส่งระบบราง รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ จึงสมควรสนับสนุน

/๒.๒ มีข้อสังเกต...

- ๒ -

๒.๒ มีข้อสังเกตคือ ในการดำเนินการทุกขั้นตอนการปฏิบัติจะต้องเรียบร้อยก่อนผูกพันสัญญา และไม่มีปัญหา เช่นการไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทคู่สัญญาทันตามระยะเวลาที่กำหนด, การออกแบบแบบรูปรายการไม่สมบูรณ์ เนื่องจากสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงหรือเพื่อความปลอดภัยของประชาชนและผู้โดยสาร จึงทำให้ต้องออกแบบแบบรูปรายการเพิ่มเติมเป็นต้น เป็นเหตุให้ขออนุมัติวงเงินเพิ่มเติมและขยายระยะเวลาออกไปอีก ทั้งนี้การดำเนินการทุกขั้นตอนการปฏิบัติจะต้องโปร่งใสและตรวจสอบได้

จึงเรียนมาเพื่อกรุณาพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



ฝ่ายเลขานุการ คตร.



# ด่วนที่สุด

ที่ ทส ๐๒๐๐.๒/ ๒๕๕๔



กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
๙๒ ซอยพลโยธิน ๗ ถนนพลโยธิน  
แขวงสามเสนใน เขตพญาไท  
กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๗ ตุลาคม ๒๕๕๔

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล)๓๙๑๓๖ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เสนอความเห็น เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณาการขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ แล้ว เนื่องจากโครงการดังกล่าวต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์

และขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๔ และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ก่อนขออนุมัติโครงการตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ดังนั้น ควรให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามประกาศกระทรวงฯ และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้ครบถ้วน เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

สำนักงานปลัดกระทรวงฯ

สำนักผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา ทส.



# ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๔/๔๒๓



## กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก  
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๒๗๑๐ ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗  
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๒๐๔ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๗  
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๑๑๑๔ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๘  
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๑๕๐๒๑ ลงวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๕๙

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการ  
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๖๘๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙  
๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ๑/๑๖๑๙/๒๕๕๙  
ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๙  
๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ กค ๐๘๐๕.๔/๓๓๓๔  
ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙  
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๙/๑๗๘๖๙ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙  
๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๒๔๕ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙  
๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะกรรมการพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่น ของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะกรรมการกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๙ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ (๔) การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการเรียบร้อยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

/๑. เรื่องเดิม...

- ๒ -

## ๑. เรื่องเดิม

### ๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๕ และเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วนที่จะเร่งดำเนินการในปี ๒๕๕๗-๒๕๕๘ โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิมในช่วงที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินรถ เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและสำหรับขบวนรถไฟท้องถิ่น ๖ เส้นทาง (ลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น นครปฐม-หัวหิน ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) รวมระยะทาง ๘๘๗ กิโลเมตร

๑.๑.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ รับทราบแผนการดำเนินการโครงการรถไฟทางคู่ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๕ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยในแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการเสนอขออนุมัติดำเนินการที่มีความพร้อมตามลำดับ

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

๑.๑.๔ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รวมทั้งรับทราบความก้าวหน้าของการดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน และช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาว่า โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ทั้ง ๒ ช่วงดังกล่าวเข้าข่ายคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๙/๒๕๕๙ หรือไม่ หากเห็นว่าเข้าข่ายคำสั่งดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการในขั้นตอนอื่นๆ ตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องควบคู่ไปกับการรอผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑-๔

### ๑.๒ การศึกษาออกแบบโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับงบประมาณในปี ๒๕๕๕ เพื่อว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๕

### ๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะกรรมการ

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๕ ในแผนงานที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาขบวนรถไฟทางคู่) ระยะที่ ๒ โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ อนุมัติให้การรถไฟ

/แห่ง...

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

### ๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยเป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรีซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการโดยสารและการขนส่งสินค้า พร้อมทั้ง เพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวตามสถานที่สำคัญในเขตภาคใต้และภาคใต้

ที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว

### ๔. สำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

รฟท. มีหนังสือที่ รฟ ๑/๖๘๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙ เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และ มีหนังสือที่ รฟ๑/๓๘๕๔/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๓๙ กันยายน ๒๕๕๙ ส่งข้อมูลโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขา-ชุมทางถนนจิระ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ และ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่ง รฟท. ทำการปรับมูลค่าโครงการและแผนการดำเนินงานโครงการให้เป็นปัจจุบัน และสอดคล้องตามมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ในวงเงิน

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 เป็นเส้นทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม (ระยะทางประมาณ ๙๐ กิโลเมตร) มีการก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่และปรับปรุงสถานีรถไฟเดิม จำนวน ๑๓ สถานี โดยมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟที่เสมอระดับปัจจุบัน และมีการก่อสร้างทางผ่านต่างระดับเพิ่มเติมให้ตามความต้องการในการเดินทางของชุมชนบริเวณโดยรอบแนวเส้นทางพร้อมก่อสร้างรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟ ตลอดจนความรวดเร็วและความปลอดภัยในการให้บริการเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### ๔.๒.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้เส้นทางรถไฟ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ มีจำนวนประมาณ ๒๖,๖๐๐ คน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ (ปีที่คาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการตามรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม) 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 เนื่องจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีผลประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า ลดระยะเวลาการเดินทาง ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดการใช้พลังงานในภาพรวม รวมถึงเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ จึงทำให้โครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน

#### ๔.๓ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

#### ๔.๔ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน

การออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมของโครงการ มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินสำหรับก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความเร็วของขบวนรถไฟในการขนส่งสินค้าเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามวัตถุประสงค์ จึงมีความจำเป็นต้องออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน



(พ.ร.ว. เวนคืนที่ดิน) ในบริเวณที่จะเวนคืนของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ 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 ก.ก.ว.เห็นชอบรายงาน EIA	๑๑ (ม.ย.-ธ.ค.๖๐)					
๒ ครม.อนุมัติโครงการ	๖ (ม.ย.-ก.ย.๕๙)					
๓ สำรองและประเมินราคา	๘ (ม.ย.-พ.ย.๖๐)					
๔ เวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	๖ (ธ.ค.๖๐-พ.ค.๖๑)					
๕ จัดจ้าง ทบข.ประกวดราคา	๔ (พ.ค.-ธ.ค.๕๙)					
๖ จัดทำ TOR และราคากลาง	๒ (ก.ย.-ต.ค.๕๙)					
๗ ประกวดราคา	๕ (พ.ย.๕๙-ม.ย.๖๐)					
๘ จัดจ้าง ทบข.ควบคุมงาน	๔ (ธ.ค.๕๙-มี.ค.๖๐)					
๙ ก่อสร้างและคุมงาน	๓๐ (พ.ค.๖๐-ต.ค.๖๒)					

#### ๔.๖ วงเงินและแหล่งเงินทุน

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาตรวจสอบและประเมินมูลค่าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยได้ปรับปรุงตามมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ มีมูลค่าโครงการเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย

โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

/รายการ...

รายการ	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ					
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔
๑ ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งสาธารณูปโภค							
๒ ค่าเงินการประกวดราคา							
๓ ค่าก่อสร้าง							
๔ ค่าจ้าง ทบข.ควบคุมงาน							
รวม							

สำหรับวงเงินลงทุนเห็นสมควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และคำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้มีความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับการจัดสรรงบประมาณรายปีจากสำนักงบประมาณ ประกอบด้วย ค่าเวนคืนที่ดินและร้อยละสิ่งปลูกสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา

#### ๔.๗ การใช้ประโยชน์และการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการต่อยอดโครงการในเชิงเศรษฐกิจและสังคมตามนโยบายรัฐบาลของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟ๑/๑๖๑๙/๒๕๕๙ 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 ผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจและสังคมเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าที่ดินที่จะทำการพัฒนาคุ้มค่าหรือไม่และไม่ส่งผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ภายในย่านสถานีและพื้นที่โดยรอบย่านสถานีรถไฟในเบื้องต้น มี ๔ แนวทาง ดังนี้

๔.๗.๑ การพัฒนาพื้นที่ว่างภายในย่านสถานีและพื้นที่โดยรอบย่านสถานีรถไฟขนาดกลางและขนาดเล็ก เพื่อพัฒนาให้รองรับและสนับสนุนการท่องเที่ยวทางรถไฟที่มีความสวยงาม เรียบสงบปลอดภัย สำหรับนักท่องเที่ยว จัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวและการส่งเสริมให้มีการลงทุนร่วมกับเอกชนท้องถิ่น บริเวณสถานีขนาดกลางและขนาดเล็กที่เหมาะสม ได้แก่ สถานีสวนสนประดิพัทธ์ สถานีปรานบุรี 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 การปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่อรองรับการเติบโตทางด้านพาณิชยกรรมของชุมชนหรือเมืองจะเป็นตำแหน่งของย่านสถานที่ตั้งอยู่ในชุมชนขนาดใหญ่หรือตัวเมืองสำคัญ ได้แก่ สถานีปราณบุรี และสถานีกุยบุรี โดยเป็นการปรับปรุงและพัฒนาในรูปแบบของกลุ่มอาคารพาณิชย์ขนาดเล็กหรืออาคารขนาดใหญ่ตามความเหมาะสมของการลงทุน รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

#### ๔.๘ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย ในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๙๔ มาตรา ๓๙ (๔)

#### ๔.๙ มติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการประชุมเมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๔.๙.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ๓ เส้นทาง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาการก่อสร้างรถไฟทางคู่ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางภาคเหนือและภาคใต้ นอกจากนี้ การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ที่เสนอในครั้ง นี้ จะช่วยให้การรถไฟ

/แห่งประเทศไทย...

แห่งประเทศไทย สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในภาคใต้ ทั้ง ๓ เส้นทางให้แล้วเสร็จพร้อมๆ กันภายในปี ๒๕๖๓ ซึ่งจะช่วยสร้างความมั่นใจให้ภาครัฐว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าและเดินทางทางรถไฟในพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของประเทศตามที่กำหนดไว้

ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ กรอบวงเงิน

ประกอบด้วย

โดยเป็นการ

ปรับลดค่าจ้างที่ปรึกษาให้มีสัดส่วนใกล้เคียงกับโครงการ ช่วงนครปฐม-หัวหิน เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีลักษณะทางกายภาพที่มีความคล้ายคลึงกัน ทั้งนี้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๙/๒๕๕๙ อย่างเคร่งครัดที่กำหนดให้ส่วนราชการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนผู้ดำเนินการตามโครงการไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาไม่ได้

ทั้งนี้ เห็นควรมอบหมายให้สำนักงานประมาณรับไปพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับกรอบวงเงินค่าก่อสร้างโครงการฯ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการปรับเพิ่ม/ลดปริมาณงานตามผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดของโครงการโดยเฉพาะงานสถานีและระบบอาณัติสัญญาณ ซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อความเหมาะสมทางเทคนิคและกรอบวงเงินโครงการในภาพรวม ดังนั้น จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลาง เพื่อทำหน้าที่พิจารณาความเหมาะสมของวงเงินลงทุนของโครงการฯ บทหลักการของความประหยัดและความคุ้มค่าในการลงทุนของภาครัฐตามขั้นตอน

๔.๙.๒ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งเสนอแผนการก่อสร้างสะพานรถยนต์บริเวณจุดตัดทางรถไฟตามแนวเส้นทางรถไฟโครงการฯ ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว เพื่อให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จได้ทันภายในปี ๒๕๖๓ ซึ่งจะช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถแก้ไขปัญหาดักระหว่างทางรถไฟกับถนนเสนอระดับตามแนวเส้นทางรถไฟของโครงการ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยและความเร็วของขบวนรถไฟได้ตามเป้าหมาย

๒) เร่งพิจารณากำหนดแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ โดยเริ่มต้นจากการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ (Southern Economic Corridor) เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมที่สำคัญ ๆ ภายในประเทศ และอำนวยความสะดวกด้านการค้า และการลงทุนจากการพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษชายฝั่งไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกและประเทศกัมพูชา ซึ่งจะเปิดโอกาสขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต

๓) เร่งประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อพิจารณาแนวทางการพัฒนาใช้ประโยชน์โครงข่ายทางรถไฟโดยเฉพาะในเส้นทางรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วนจำนวน ๖ เส้นทาง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการเดินทางทางรถไฟไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในภูมิภาค เช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่น ทั้งนี้ อาจเริ่มพัฒนาจากการท่องเที่ยวชายฝั่ง (Coastal Zone) ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของประเทศ รวมทั้งจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณสถานีและแนวเขตทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจภายใต้แผนการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศ

/๔) ให้ความ...

๔) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาแบบจำลองที่ใช้ในการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในระดับพื้นที่ที่มีความใกล้เคียงกับความเป็นจริง พร้อมทั้งวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนของรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบันโดยเปรียบเทียบกรณีมีและไม่มีโครงการ เพื่อให้การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของภาครัฐเป็นไปอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศในภาพรวมต่อไป

#### ๔.๙.๓ คณะกรรมการฯ มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ที่ผ่านมามีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรถไฟโดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ จำนวน ๖ เส้นทาง เพื่อวางรากฐานการพัฒนาการระบบรถไฟของประเทศไทยได้มีความคืบหน้าไปมากแล้ว ซึ่งเป็นผลจากการเร่งรัดการลงทุนตามนโยบายรัฐบาล ในขณะที่จากการพิจารณาข้อเสนอโครงการฯ ของกระทรวงคมนาคม จะเห็นได้ว่ามีการเตรียมความพร้อมในการรองรับการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถของทางรถไฟอยู่ในระดับต่ำ โดยเฉพาะเรื่องการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรกำกับดูแลการพัฒนาการระบบรถไฟของประเทศ การปรับโครงสร้างองค์กรและแผนธุรกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จในด้านการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการทั้งด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าตามผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ ดังนั้น คณะกรรมการฯ จึงเห็นสมควรให้คณะรัฐมนตรีพิจารณากำหนดเป็นเงื่อนไขที่สำคัญให้กระทรวงคมนาคมต้องจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบาย กำกับดูแลกิจการและกำหนดมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของระบบรางภายใน ประเทศให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๐ และประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและเพิ่มสมรรถนะกำลังคนระบบรางให้สามารถใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุน และให้บริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยต่อยอดในการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศ พร้อมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทำแผนที่ทาง (Road map) ในส่วนของการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและการกำหนดแผนธุรกิจของ รฟท. ให้มีความทันสมัยรองรับกับแผนการพัฒนาการระบบรางไปตามนโยบายรัฐบาล เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในปี ๒๕๕๙ และจะต้องดำเนินการตามแผนที่ทางดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๓

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

/เพื่อเพิ่ม...

เพื่อเพิ่มรายได้ที่มีประโยชน์ได้ค่าโดยสาร ซึ่งจะช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย มีขีดความสามารถในการให้บริการทางรถไฟเพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ

#### ๔.๑๐ ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๑๐.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๙ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้ (๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท และ (๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าล้านบาท

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

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

๔.๑๐.๔ ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ในข้อ ๑๓ ในหนังสือแนส่งเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี 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 อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณามติให้ดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกสารผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพัน ในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไม่ได้”

๔.๑๐.๖ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ กำหนดระยะเวลาให้หน่วยงานที่ต้องเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในการขออนุมัติงบประมาณของส่วนราชการหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการ

/พัฒนาการ...

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ จะต้องตอบความเห็นในส่วนราชการเจ้าของเรื่องภายใน ๒ สัปดาห์

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

#### ๔.๑๒ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

การรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 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 กรอบวงเงิน...

### ๕.๒ กรอบวงเงินลงทุน

กรอบวงเงินลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นกรอบวงเงินที่ได้รับปรับปรุงตามมติ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ซึ่งจากเดิมเสนอ ทำให้กรอบวงเงินลงทุนลดลง 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 เข้าขายนโยบายการเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูงของ รัฐวิสาหกิจ (โครงการลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป) ตามข้อ ๓๓ ของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วย การกำหนดนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยการพิจารณาถ่วงดุลและเสนอ ความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับโครงการที่มีลักษณะเช่นนี้ จำเป็นต้อง มีความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประกอบการพิจารณาด้วย แต่เนื่องจากขณะนี้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยังไม่ได้มีการพิจารณาโครงการดังกล่าว ดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจจึงได้มีหนังสือสอบถามความเห็นของคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยหากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้รับความเห็นดังกล่าวแล้ว จะดำเนินการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยเร็วต่อไป

#### ๗.๒ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๓๘๖๙ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน- ประจวบคีรีขันธ์ ดังนี้

#### ๗.๒.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ สอดคล้องกับ

เป็นการเพิ่มขีดความสามารถให้บริการขนส่งระบบรางทั้งด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของเส้นทางรถไฟ ในเขตภาคใต้ตอนบน ประกอบกับเพื่อให้การก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั้ง ๓ เส้นทาง คือ ช่วงนครปฐม-หัวหิน

/ช่วงหัวหิน...

ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร มีความเชื่อมโยงในการเดินทางได้อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งสาย จึงเห็นสมควรให้ รพท. ดำเนินโครงการดังกล่าวใน [REDACTED] 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 [REDACTED] ให้สำนักงานประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้การรถไฟแห่งประเทศไทย
- ๒) ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน [REDACTED]

พิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินโดยตรง ทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป

อนึ่ง เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) ข้างต้น เห็นควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจากกระทรวงการคลัง [REDACTED] ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังเป็นผู้กำหนดต่อไป

๗.๒.๓ สำหรับการลงทุนในระบบรถไฟ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องเป็นผู้รับภาระการลงทุนเอง เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนและบริหารจัดการเดินรถร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อลดภาระการลงทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย และภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ตามนโยบายของนายกรัฐมนตรีตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘

๗.๒.๔ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒ จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดจัดหาขบวนรถไฟและตู้สินค้าให้เพียงพอและสอดคล้องกับความต้องการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เพื่อให้ใช้ประโยชน์ทางคู่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

๗.๒.๕ เนื่องด้วยพื้นที่ดำเนินการโครงการผ่านเขตชุมชน เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการออกแบบก่อสร้าง เนื่องจากกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนบริเวณโดยรอบ และพึงระวังการดำเนินงานไม่ให้เกินกรอบวงเงินลงทุน

### ๗.๓ ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีหนังสือ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๓๑๕/๕๒๕๕ 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 [REDACTED] ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๓) โดยดำเนินการ ประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๘.๒ อนุมัติแหล่งเงินที่จะใช้ก่อสร้างโครงการ โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการจัดหาแหล่งเงินกู้โดยวิธีการให้กู้ต่อหรือค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม ตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

### เอกสารที่ 1-3

หนังสือสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/41060 ลงวันที่  
20 ธันวาคม 2560 เรื่อง ขอบทวนมติคณะรัฐมนตรีและรายงานผล  
การดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน 5 เส้นทาง



ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/ ๕๖๐๖๐



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขอบทวนมติคณะรัฐมนตรีและรายงานผลการดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ระยะเร่งด่วน  
จำนวน ๕ เส้นทาง

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๒/๕๖๒

ลงวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๕๖๖

ลงวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๐

๓. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๒๑๑๕๗ ลงวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๐

๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๒๐๓ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐

๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๙/๒๐๙

ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐

๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๖๗๘๕ ลงวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๐

เดิมคณะรัฐมนตรีได้มีมติ (๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐) รับทราบรายงานผลการพิจารณาการดำเนินการ  
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ จำนวน ๗ เส้นทาง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามที่คณะกรรมการกำกับ  
การจัดซื้อจัดจ้างรายงาน และรับทราบตามที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมรายงานเพิ่มเติม ให้การรถไฟ  
แห่งประเทศไทยเร่งรัดดำเนินการประกวดราคาโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล  
ของคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างรวม ๕ โครงการ ให้ได้ผู้ได้รับจ้างภายใน ๓ เดือน

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขอบทวนมติคณะรัฐมนตรีและรายงานผลการดำเนินงาน  
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน ๕ เส้นทาง ไปเพื่อดำเนินการ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง  
ได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือ  
ที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ ลงมติว่า

๑. รับทราบแนวทางการดำเนินงานสำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ระยะเร่งด่วน  
๕ เส้นทาง จำนวน ๓ โครงการ ตามแนวทางของคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างและมติคณะรัฐมนตรี  
เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐ (เรื่อง รายงานผลการพิจารณาการดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่  
จำนวน ๗ เส้นทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย)

๒. เห็นชอบให้ทบวณมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ (เรื่อง ขออนุมัติ  
ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ) ในส่วนของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-  
ปากน้ำโพ และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙ (เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการโครงการก่อสร้าง  
รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ (เรื่อง ขออนุมัติ  
ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน) และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙  
/เรื่อง...



-๒-

(เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) ในส่วนของโครงการก่อสร้าง  
รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟ  
แห่งประเทศไทยดำเนินการต่อไปให้ถูกต้อง โปร่งใส ตรวจสอบได้ และเกิดประสิทธิภาพสูงสุดด้วย

๓. สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ ให้การรถไฟ  
แห่งประเทศไทยเร่งปรับแบบรายละเอียดบริเวณอำเภอสัตตและตัวเมืองนครราชสีมาของโครงการก่อสร้าง  
รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ ๒ คลองขนาบจิตร-ชุมทางถนนจิระและจัดทำรายงาน  
การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ [รายงานการวิเคราะห์  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)] ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว แล้วเสนอ  
ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามขั้นตอนก่อนดำเนินการต่อไปตามความเห็นของกระทรวงการคลัง  
สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๔. อนุมัติการเปลี่ยนแปลงรายการค่าก่อสร้าง จำนวน ๑๓ สัญญา และรายการค่าจ้าง  
ที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน ๓ สัญญา ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ  
ทั้งนี้ ภาระค่าใช้จ่ายเป็นค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษา ให้เป็นไปตามความเห็นของกระทรวงการคลัง  
และสำนักงานงบประมาณ โดยเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟ  
แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔)

๕. อนุมัติรายการค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อปรับแบบรายละเอียดบริเวณอำเภอสัตต  
และตัวเมืองนครราชสีมา ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ ๒  
คลองขนาบจิตร-ชุมทางถนนจิระ และค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวน จัดทำเอกสารประกวดราคา และดำเนินการ  
ประกวดราคาโดยวิธีการประกวดราคานานาชาติ (International Bidding) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ  
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ จำนวน ๕ เส้นทาง ทั้งนี้ ภาระค่าใช้จ่าย  
เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาทั้ง ๒ รายการดังกล่าว ให้ดำเนินการตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

๖. ให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยรับความเห็นของสำนักงาน  
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๖๗๘๕ ลงวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๐) ไปพิจารณา  
ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

กองพัฒนาศาสตร์และติดตามไป

# ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๕ / ๖๗๕๕



สำนักงานคณะกรรมการ  
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๖๕ ธันวาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขอบทวนมติคณะรัฐมนตรีและรายงานผลการดำเนินงาน โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ระยะเร่งด่วน  
จำนวน ๕ เส้นทาง

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๓๙๙๓๑ ลงวันที่ ๑๒ ธันวาคม  
๒๕๖๐

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ  
สังคมแห่งชาติเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง  
ขอบทวนมติคณะรัฐมนตรีและรายงานผลการดำเนินงาน โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ระยะเร่งด่วน  
จำนวน ๕ เส้นทาง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สำนักงานฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

๑. เห็นควรเห็นชอบแนวทางการดำเนินงานสำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ระยะ  
เร่งด่วน ๕ เส้นทาง จำนวน ๓ โครงการ ที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงรายการค่าก่อสร้างจำนวน ๑๓ สัญญา และ  
เปลี่ยนแปลงรายการค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมงานก่อสร้างจำนวน ๓ สัญญา ตาม  
แนวทางของคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างและมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐ เพื่อ  
สร้างโอกาสให้แก่ผู้ประกอบการขนาดกลางสามารถเข้าร่วมการประกวดราคาในโครงการก่อสร้างรถไฟ  
ทางคู่เพิ่มขึ้นตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งจะช่วยพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการไทยและกิจการ  
รถไฟของประเทศ เนื่องจากจะทำให้เกิดการแข่งขันทางด้านราคาและเทคโนโลยีที่มีคุณภาพและ  
ประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ดังนี้

๑.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ (รวมค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อ  
บริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้าง) [REDACTED] และโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่  
ช่วงนครปฐม-ชุมพร (รวมค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้าง) [REDACTED]  
ล้านบาท

๑.๒ สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ เห็นควร  
ให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ปรับกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างจาก  
[REDACTED] โดยในส่วนกรอบวงเงินค่าก่อสร้างนั้น เห็นควรให้ รฟท. เร่ง  
ดำเนินการออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟ

ทางคู่...

๒

ทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ เพื่อให้ รฟท. สามารถเปิดให้บริการได้ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๑  
ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ทั้งนี้ ในกรณีที่กรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงมาบตาพุด-  
ชุมทางถนนจิระ เปลี่ยนแปลงไปจากกรอบวงเงินค่าก่อสร้างตามมติคณะรัฐมนตรี เห็นควรให้ รฟท. เร่ง  
เสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอน เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างรอบคอบ  
และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อภาครัฐ

๒. เห็นควรให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อปรับแบบรายละเอียดบริเวณ  
อำเภอสีคิ้ว และตัวเมืองนครราชสีมาในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ สัญญา  
ที่ ๒ คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ [REDACTED] และค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวน จัดทำ  
เอกสารประกวดราคาและดำเนินการประกวดราคาโดยวิธีการประกวดราคานานาชาติ (International  
Bidding) โครงการจัดหา และติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่  
จำนวน ๕ เส้นทาง วงเงิน [REDACTED] ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ พร้อมทั้งมอบหมายให้สำนัก  
งบประมาณ รับผิดชอบพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาในรายละเอียดตามระเบียบและ  
กฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓. เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ติดตามและกำกับดูแลการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่  
ระยะเร่งด่วน จำนวน ๕ เส้นทาง ให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ คือสามารถเปิดให้บริการ  
ช่วงแรกได้ในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑ และจะทยอยเปิดให้บริการจนครบทั้งหมดในเดือนเมษายน ๒๕๖๕  
พร้อมทั้งกำกับดูแลให้ รฟท. จัดทำแผนการใช้ประโยชน์จากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ระยะที่ ๑ จำนวน  
๗ เส้นทาง ซึ่งภาครัฐเป็นผู้รับภาระการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานให้สามารถสร้างผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ  
ได้ตามผลการศึกษาที่ รฟท. และกระทรวงคมนาคมได้นำเสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

๔. เห็นควรมอบหมายให้ รฟท. และกระทรวงคมนาคม พิจารณาประยุกต์ใช้แนวทางการ  
จัดซื้อจัดจ้างตามมติคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างที่กำหนดไว้ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ระยะเร่งด่วน  
จำนวน ๕ เส้นทาง ในโครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่และทางคู่ระยะต่อไป เพื่อให้การพัฒนาศักยภาพของ  
ผู้ประกอบการไทยเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนากิจการรถไฟของประเทศเป็นไปอย่างคุ้มค่า  
และมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นในภาพรวมต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ



### เอกสารที่ 1-4

แบบสผ.1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์