

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

หนังสือเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ภาคผนวก ก-1

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1005/ว12451
ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2560

๑๒. นางเยลาลักษณ์ จำปรัตน์
ที่ปรึกษานักงานงบประมาณ
กรรมการ
๑๓. นายเจนฎา ศรีศิก
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการลงทุน
กรรมการ
๑๔. สัตวแพทย์หญิง นันทริกา ชันซื่อ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๑๕. นายชัชฌม อรรถภิญโญ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๑๖. นายประเสริฐ ตปเปียงกูร
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๑๗. นายสุวิทย์ รัศมิภูติ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๑๘. นายแพทย์ สุรศักดิ์ ฐานิพานิชกุล
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๑๙. นายอนรรฆ พัฒนวิบูลย์
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๒๐. นายอดิสร อิศรางกูร ณ อยุธยา
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการและการเลขานุการ
๒๑. นานวิจารย์ สิมฉายา
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและการเลขานุการ
- กรรมการผู้สังเกตการณ์**
๑. นายวิษณุ เครืองาม
รองนายกรัฐมนตรี
กรรมการ
๒. นางพิจิตร รัตกุล
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
- ผู้เข้าร่วมประชุม**
๑. พลเอก เอกชัย จันทศรี
นายแพทย์ หนูธรรม
กรรมการ
๒. นายสุเมธ ปิยะพันธุ์พงศ์
นายจุฑาพร บุรุษพัฒน์
นายธัญญา เนติธรรมกุล
นางอัมมวาท ไกรพานนท์
ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
อธิบดีกรมควบคุมพิษ
อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
เลขาธิการแทน เลขานุการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๗. นายภาคกร การฤกษ์รัตน์
รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
กรรมการ
๘. นายสมหมาย เดชवाल
รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
กรรมการ
๙. นางอรนุช หล่อเพ็ญศรี
รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
กรรมการ
๑๐. นางสาวสวิตรี ศรีสุข
ผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศสิ่งแวดล้อม
แทน อธิบดีกรมสิ่งแวดล้อมภาพสิ่งแวดล้อม
กรรมการ
๑๑. นายบำรุงศักดิ์ ฉัตรอนันตวง
ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนาทรัพยากรทางทะเล ชายฝั่งทะเล และป่าชายเลน
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
กรรมการ
๑๒. นายพิเชษฐ สุรพงษ์
นายสุโข อุบลทิพย์
กรรมการ
๑๓. นายอนุพันธ์ ธีรรัตน์
รองอธิบดีกรมควบคุมพิษ
กรรมการ
๑๔. นางสาวธรรมา เจริญสุวรรณ
นายประลอง ดำรงค์ไทย
กรรมการ
๑๕. นายประลอง ดำรงค์ไทย
อธิบดีกรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการ
๑๖. นายประลอง ดำรงค์ไทย
อธิบดีกรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการ
๑๗. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี
กรรมการ
๑๘. คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการ
๑๙. เจ้าหน้าที่สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการ
๒๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม
กรรมการ
๒๑. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย
กรรมการ
๒๒. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม
กรรมการ
๒๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข
กรรมการ
๒๔. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
กรรมการ
๒๕. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
กรรมการ
๒๖. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการ
๒๗. เจ้าหน้าที่สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการ
๒๘. เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงาน
กรรมการ
๒๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงศึกษาธิการ
กรรมการ
๓๐. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ
กรรมการ
๓๑. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมพิษ
กรรมการ
๓๒. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ
กรรมการ
๓๓. เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก
กรรมการ
๓๔. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
กรรมการ
๓๕. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการ
๓๖. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการ

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑. นายแพทย์ อนุวัฒน์ สุตันทวีบูลย์
 ๒. นางสาวนาถดี อุดมรัตน์ไธวัน
 ๓. นางพัชรี กระบิล
 ๔. นายวิฑูรย์ สวัสดิ์สุโต
 ๕. นายชาญศักดิ์ ชื่นชม
 ๖. นายคณานิธิ รัตนสุข
 ๗. นายณิธิสิทธิ์ จงพิทักษ์รัตน
 ๘. นายสมภาพ เทพพิทักษ์
 ๙. นายวิษณุ ทับเที่ยง
 ๑๐. นายอนุ กัลลประวิทย์
 ๑๑. นายระพี สุขยางค์
 ๑๒. นายทินกร กักเครือ
 ๑๓. นายกิตติ พงศ์ไพณิลลิตลา
 ๑๔. นายสมชาย มนต์ปฐมนัท
 ๑๕. นายสุวิทย์ เพลือรักษ์พันธุ์
 ๑๖. นายประเสริฐ อิตตะนิพนนท์
 ๑๗. นายปฐพีพงษ์ บุญแก้ว
- รองคณบดีฝ่ายนโยบายและแผน
 - คณบดีฝ่ายยุทธศาสตร์บริหารพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล
 - หัวหน้าฝ่ายนโยบายและแผน
 - คณบดีฝ่ายยุทธศาสตร์บริหารพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล
 - หัวหน้างานติดตามและประเมินผล
 - รองคณบดีฝ่ายยุทธศาสตร์บริหารพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล
 - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่บริหารความยั่งยืน และวิศวกรรมโครงการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
 - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่วิศวกรรมและบริหารโครงการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
 - ผู้จัดการฝ่ายจัดการสิ่งแวดล้อมโครงการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
 - ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ (ฝ่ายสำนักโครงการ) บริษัท ทีทีโอ โฟลีน จำกัด
 - ผู้ช่วยรองผู้จัดการใหญ่ (ฝ่ายเหมือง) บริษัท ทีทีโอ โฟลีน จำกัด
 - รองอธิบดีกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
 - ผู้อำนวยการสำนักบริหารสิ่งแวดล้อม กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กรมการประทาน
 - บริษัท ชลประทานซีเมนต์ จำกัด (มหาชน)
 - ผู้จัดการฝ่ายเหมืองหิน
 - บริษัท ชลประทานซีเมนต์ จำกัด (มหาชน)
 - ผู้จัดการฝ่ายบริหารโรงงานชะอำ
 - บริษัท ชลประทานซีเมนต์ จำกัด (มหาชน)
 - รองผู้จัดการ (ฝ่ายวิชาการ)
 - รักษาการแทนผู้อำนวยการประสานส่วนภูมิภาค
 - การประสานส่วนภูมิภาค
 - ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการก่อสร้าง
 - การประสานส่วนภูมิภาค
 - รองผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย
 - วิศวกร
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย

เริ่มประชุมเวลา ๑๐.๐๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องอื่นๆ

๔.๓ โครงการก่อสร้างไฟฟ้าฟาร์ม-ประจวบคีรีขันธ์ ของการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการรายงานสรุปข้อที่ประชุมว่า คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม โดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ มีมติเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเวลาเร่งด่วน ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราง ให้มีการเร่งดำเนินการโครงการไฟฟ้าฟาร์ม ๖ เส้นทาง ซึ่งรวมถึงโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าฟาร์ม-ประจวบคีรีขันธ์ ด้วย โครงการฯ มีจุดเริ่มต้นที่ กม. ๒๗+๐๐ บริเวณสถานีหนองแก และสิ้นสุดที่ กม. ๓๐+๑๐๐ ก่อนถึงสถานีประจวบคีรีขันธ์ ประมาณ ๑ กิโลเมตร เป็นโครงการสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ ทาง ขนานกับทางรถไฟเดิม ในเขตทางกว้าง ๘๐ เมตร ระยะทางรวม ๔๔ กิโลเมตร ออกแบบจุดตัดผ่านทางรถไฟเป็นทางตั้งระดับ (Grade Separation) มีจำนวน ๑๒ สถานี และป้ายหยุดรถ ๑ แห่ง ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ ๑๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ในพื้นที่ทั่วไป และ ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณที่มีข้อจำกัด ซึ่งคณะรัฐมนตรี ในการประชุมเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ มีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการก่อสร้างฟาร์ม-ประจวบคีรีขันธ์ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ดำเนินโครงการสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๐ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการฯ ซึ่งได้รับแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นชอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เช่น สร้างรั้วที่บ่อน้ำน้อย ๒ เมตร กันพื้นที่ก่อสร้างที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง ที่อยู่ติดกับชุมชน หรือพื้นที่อ่อนไหว อีศพนบนานาบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย ส่วนกิจกรรมที่มีเสียงดังในพื้นที่ใกล้ชุมชน ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน และเลือกใช้อุปกรณ์ที่เกิดผลกระทบเรื่องเสียงน้อยที่สุด รวมทั้งดำเนินการประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการฯ สร้างความมั่นใจให้กับชุมชน มีศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ และพิจารณาแจ้งแรงงานในท้องถิ่น เป็นต้น สำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เช่น ตรวจสอบคุณภาพอากาศและเสียงคุณภาพน้ำผิวดิน รวมทั้ง ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการสำรวจแนวเส้นทางในเขตทาง หากพบสัตว์ป่าที่ถูกคุกคาม/สัตว์ป่าคุ้มครองที่ใกล้สูญพันธุ์ ให้ประสานกับกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เพื่อผลักดันออกจากพื้นที่ เป็นต้น

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๐ ซึ่งให้ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าฟาร์ม-ประจวบคีรีขันธ์ ของการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย สำหรับเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าฟาร์ม-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจาก

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบก และอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๘/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๐ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี ตามมาตรา ๔๗ แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๙ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

เลิกประชุมเวลา ๑๒.๑๐ น.

แบบแสดงรายละเอียดการเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เหตุผลในการเสนอรายงานฯ

(✓) เป็นโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานฯ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทโครงการ อันมีพื้นที่ 2.1 ไร่บนพื้นที่สงวนพื้นที่ใช้ว่าง...

(✓) เป็นโครงการที่จัดทำรายงานฯ เนื่องจากคิดและรัฐมนตรี เรื่อง.....
เมื่อวันที่.....(โปรดแนบมติคณะรัฐมนตรีและเอกสารที่เกี่ยวข้อง)
() จัดทำรายงานฯ ตามความต้องการของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
() อื่นๆ (ระบุ).....

วันที่ลงนามในสัญญาว่าจ้างจัดทำรายงานฯ 26 มีนาคม 2558

การขออนุญาตโครงการ

() รายงานฯ นี้จัดทำขึ้นเพื่อประกอบการขออนุญาตจาก.....
(ระบุชื่อหน่วยงานผู้ให้อนุญาต) กำหนดโดย พ.ร.บ.....
มาตรา/ประเภทที่/ข้อ/ลำดับที่.....
(✓) รายงานฯ จัดทำขึ้นเพื่อประกอบขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี
() โครงการนี้ไม่ต้องยื่นขออนุญาตจากหน่วยงานราชการและไม่ต้องขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี
() 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 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม วงเงินรวม ๑๙๕,๘๒๐.๕๐ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณการเจ้าหนี้สรแหล่งเงินที่เหมาะสมสำหรับกรดำเนินการ ตามความเห็นของคณะกรรมการ รศก.

๒. มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๕
ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง นร วันที่มีมติ ๒๐/๐๓/๒๕๕๕
เรื่อง ผลการประชุมนวภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕

คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบและเห็นชอบตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เสนอ ดังนี้

๑. รับทราบผลการประชุมรณภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๕๕ ณ จังหวัดภูเก็ต โดยได้พิจารณาข้อเสนอของคณะกรรมการรณภาคเอกชน ๓ สถาบัน (กรร.) และสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (สทท.)

๒. เห็นชอบตามมติที่ประชุมและข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีตามผลการประชุมรณภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาวางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕ จังหวัดภูเก็ต และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบดำเนินการตามมติที่ประชุม และรายงานผลการดำเนินงานให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ดังนี้

๒.๑ ข้อเสนอของ กรร./สทท. จำนวน ๘ เรื่อง ได้แก่

๒.๑.๑ โครงการชดเชยหนี้สินล้านคน (ทางหลวงหมายเลข ๔) ให้เป็นถนน ๔ ช่องทางจราจรทั้งระบบ ที่ประชุมมีมติให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเร่งรัดดำเนินการโครงการดังกล่าว ตั้งแต่แยกปฐมพร จังหวัดชุมพร - ระนอง - พังงา - ตรัง เชื่อมทางหลวงหมายเลข ๔๐๔ - หมายเลข ๔๑๖ และหมายเลข ๔๑๔๔ - ด่านวังประจัน จังหวัดสตูล โดยใช้เส้นทางเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเป็นหลัก และคำนึงถึงความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวและประชาชน

๒.๑.๒ โครงการรถไฟทางคู่ภาคใต้ (เส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมพร - สุโขทัย) ที่ประชุม (สทท. - สุนทร) เห็นชอบโครงการพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงที่กระทรวงคมนาคมได้ศึกษาไว้ รวมทั้งเร่งรัดการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ (เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓) ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรางให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

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

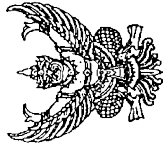
ภาคผนวก ก-2

หนังสือสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/41219

ลงวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

ที่ นร ๐๕๐๕/ ๔๑๖๔



ที่ พฤศจิกายน ๒๕๕๔

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหิน - ประจวบคีรีขันธ์
เรียน ผู้ว่าการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ส่วนที่ ๑๑๑ ที่ ๑๑๑ (๑๑๑) ๐๕๐๖๔/๕๐๖๔

ลงวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๔

๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ส่วนที่ ๑๑๑๑/๑๐๖๑๑ ลงวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๔

๓. สำเนาหนังสือสำนักงานพลังงานแห่งชาติ ส่วนที่ ๑๑๑๑/๕๓ ลงวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๔

๔. สำเนาหนังสือคณะกรรมการจัดตั้งและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ

ส่วนที่ ๑๑๑๑ ที่ ๑๑๑๑ (๑๑๑) ๐๕๐๖๔/๕๐๖๔

๕. สำเนาหนังสือกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ส่วนที่ ๑๑๑๑ ที่ ๑๑๑๑/๕๐๖๔

ลงวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๔

เดิมคณะรัฐมนตรีได้มีมติ (๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๓) รับทราบแผนการดำเนินโครงการโรงไฟฟ้าถ่านหิน ๒๕๕๔ ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ โดยมีโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหิน - ประจวบคีรีขันธ์ รวมอยู่ด้วย

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ไม่ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งกระทรวงการคลัง สำนักงานพลังงาน และคณะกรรมการจัดตั้งและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณเห็นไปเสียทั้งหมดว่าโครงการนี้ขาดความคุ้มค่าและไม่คุ้มค่าที่จะดำเนินการต่อไป ส่วนความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้รับภายหลังวันประชุมคณะรัฐมนตรี ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ลงมติว่า
๑. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทย
รับความเห็นของกระทรวงการคลัง (ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ความที่ ๑๑๑๑/๑๐๖๑๑ ลงวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๔) สำนักงานพลังงาน (ตามหนังสือสำนักงานพลังงาน ส่วนที่ ๑๑๑๑/๕๓ ลงวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๔) คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ส่วนที่ ๑๑๑๑/๕๓๑๑๑ ลงวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๕๔) และคณะกรรมการจัดตั้งและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ ไม่พิจารณาอนุมัติในส่วนที่เกี่ยวข้องไม่ได้

๒. สำหรับแนวทางการรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ให้ดำเนินการตามความเห็น

ของกระทรวงการคลังและสำนักงานพลังงาน ดังนี้
๒.๑ ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ให้กระทรวงการคลัง
จัดหาเงินกู้ในประเทศเพื่อชดเชยหนี้ที่ก่อจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน
ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๔ (๔) ทั้งนี้ ให้สำนักงานพลังงานจัดสรร
งบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้เงินกู้ยืมปีเพื่อการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒.๒ ค่าเวนคืนที่ดินและดำเนินการประกวดราคา (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ให้สำนักงานพลังงาน
จัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

/๓. ให้กระทรวงคมนาคม ...

-๒-

๓. ให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ
ที่ ๔/๒๕๕๔ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่กำหนด
ให้ส่วนราชการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการเพื่อให้อำนาจออกใบอนุญาตดำเนินการ
ไม่พาส่งออกได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาไม่ได้จนกว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

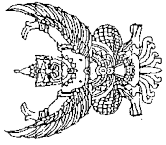
๔. ให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการ ช่างครุฑ - หัวหิน
ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ให้แล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการได้
ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีระพงษ์ วงศ์ศิริวิลาส)
รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี รักษาการการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ
โทร. ๐ ๒๒๕๐ ๕๐๐๐ ต่อ ๓๒๓ (โสภณพรชัย) ๕๔๒ (เฉลิมขวัญ)
โทรสาร ๐ ๒๒๕๐ ๑๔๕๖
www.soc.go.th



ผ่านเคเบิล

ที่ กค ๐๙๐๙/พ๐๑๖

กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ที่ นร ๐๕๐๖๖/กค๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๕๙

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ได้ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นั้น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วขอเรียน ดังนี้

๑. โดยที่โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และเป็น การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งสาธารณะซึ่งผู้โดยสารและสินค้าขนส่งเดินทางรถไฟใน เขตภาคใต้ตอนบน ประกอบกับเพื่อให้การก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั้ง ๓ เส้นทาง คือ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงหัวหิน- ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร มีความเชื่อมโยงในการเดินรถได้อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งสาย จึงเห็นควรให้ รฟท. ดำเนินโครงการดังกล่าวในกรอบวงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท ตามที่ กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยดำเนินการตามขั้นตอน กฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่าง เคร่งครัด

๒. สำหรับแนวทางการลงทุน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ กำหนดให้ รัฐนบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนของการสร้างพื้นฐาน จึงเห็นควรให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุน สำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

๒.๑ ค่าเวนคืนที่ดินและก่อสร้างทรัพย์สิน วงเงิน ๑๑.๐๘ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษา ประเมินราคา วงเงิน ๖.๑๐ ล้านบาท รวมวงเงิน ๑๗.๑๘ ล้านบาท ให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรเงินงบประมาณ ให้กับ รฟท.

๒.๒ ค่าก่อสร้าง วงเงิน ๙,๙๙๐.๒๖ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน วงเงิน ๒๓๒.๑๔ ล้านบาท รวมวงเงิน ๑๐,๒๒๒.๔๐ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ที่เหมาะสมและให้ รฟท. กู้เงินต่อ โดยให้ ส่งบ. พิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นค่าใช้จ่ายนี้ให้แก่ รฟท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่ แหล่งเงินโดยตรงทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ กระทรวงการคลังจะได้ออกกับ รฟท. ต่อไป

อนึ่ง เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) ข้างต้น เห็นควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินจากกระทรวงการคลัง จำนวน ๑๐,๒๒๒.๔๐ ล้านบาท ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังเป็นผู้กำหนดต่อไป

/๓. สำหรับ...

๓. สำหรับการลงทุนในขบวนรถไฟ เพื่อรองรับการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จ ในปี ๒๕๖๓ จึงเห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดจัดหาขบวนรถไฟและผู้สืบทอดค่าให้เพียงพอและ สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารและผู้สืบทอดค่า เพื่อให้ผู้ใช้ประโยชน์ทางคู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่ รฟท. จะต้องเป็นผู้รับภาระการลงทุนเอง เห็นควรให้ รฟท. พิจารณาให้ออกชนเข้าร่วมลงทุนและบริหารจัดการ เติมน้ำมันกับ รฟท. เพื่อลดภาระการลงทุนของ รฟท. และภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ตามนโยบายของ นายกรัฐมนตรีตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเห็นสมควรเห็นประกอบกรพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักบริหารการระดมทุนโครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๗๑ ๗๙๙๙ ต่อ ๕๓๐๘

โทรสาร ๐ ๒๒๗๑ ๗๙๙๙

สำเนาผู้ต้อง

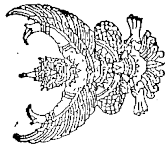
๒๕ ๕

(นางสาวณิชา บุญช่วย ทองอัมรินทร์)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ค่าที่สุุด

ที่ นร ๐๗๒๐/๕๓



สำนักรงประมาณ

ถนนพชรธรรมที่ ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๓

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าห้วยคู ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ คำนวณที่ นร ๐๕๐๒/ว(๑) ๓๗๔๒๖

ถึงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๓

ตามที่หนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ได้ส่งร่างประมาณเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กรมกิจการพลังงานและแผนงานโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าห้วยคู ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ดังนี้

๑. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างโรงไฟฟ้าห้วยคู ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ในวงเงิน ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๒. อนุมัติแหล่งเงินที่จะใช้ก่อสร้างโครงการ โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินทุน โดยวิธีการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม ตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายที่โครงการไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเสนอ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยให้เงินกู้เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ยืมเงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) ควบคู่ไปกับการจัดหาแหล่งเงินแล้ว นั้น

สำนักรงประมาณพิจารณาแล้วเรียน ดังนี้

๑. โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าห้วยคู ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๔ (Action Plan) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๔ นอกจากนี้คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๔

ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างโรงไฟฟ้าห้วยคู ช่วงนครปฐม - หัวหิน และช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ เพื่อเชื่อมโยงเชื่อมต่อและสอดคล้องกับการดำเนินโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าห้วยคู ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร โดยกระทรวงคมนาคมแจ้งว่าเป็นโครงการที่ผลตอบแทนเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับร้อยละ ๒๒.๑๐ และผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับร้อยละ ๔.๕๑ จึงเป็นโครงการที่มีความคุ้มค่าในการลงทุน

ซึ่งโครงการดังกล่าวได้รับความเห็นชอบความเหมาะสมของโครงการ จากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว แม้ว่าการดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมอยู่ระหว่างการศึกษาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ แต่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น ก็สามารถเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติได้ดำเนินการเพื่อให้สมาชิกสภาผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาไม่ได้ ตามนโยบายที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๘/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๔ ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างโรงไฟฟ้าห้วยคู ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๙๐ กิโลเมตร ภายในวงเงิน ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ประกอบด้วย ค่าพื้นที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิทธิที่ดิน จำนวน ๑๑.๐๘ ล้านบาท ค่างานก่อสร้างงานโยธา จำนวน ๙,๙๐๐.๒๖ ล้านบาท ค่าจ้างดำเนินการประกวดราคา จำนวน ๖.๑๐ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน ๒๓๒.๑๔ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ยืมเงินเพื่อดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) เพื่อเป็นค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน ภายในวงเงิน ๑๐,๒๒๒.๔๐ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ในประเทศที่เหมาะสม วิธีการให้กู้เงินต้องและหักกับเงินกู้ หรือให้กู้ตามแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงิน และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นขัณฑ์นี้ในผู้รายปีต่อไป สำหรับค่าเวนคืนที่ดินและค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคาวางเงิน ๑๓.๑๘ ล้านบาท ได้จัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยครบถ้วนแล้ว


๒. เพื่อทำการดำเนินโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าห้วยคู ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ขอให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดราคากลางให้เป็นปัจจุบันไม่เกิน ๓๐ วัน ก่อนเริ่มดำเนินการจัดหาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้การกำหนดราคากลางงานก่อสร้างเป็นไปตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างของทางราชการ นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยควรใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคากลางงานก่อสร้างตามหลักเกณฑ์การคำนวณ

ราคาตลาด...

ราคากลางงานก่อสร้างที่อัตราร้อยละ ๖.๐๐ ต่อปี ตามประกาศกรมบัญชีกลาง เรื่อง อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคางานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ด้วย ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการตามระเบียบดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และเจรจาต่อรองราคา เพื่อให้ได้ราคาต่ำสุด รวมทั้งค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างด้วย เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ และเมื่อได้ทราบผลการประกวดราคาแล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ อีกครั้งหนึ่งก่อนลงนามในสัญญาจ้างต่อไป

อนึ่ง การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายเงินของโครงการเพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพ และบรรลุเป้าหมายตามแผนที่กำหนดไว้ โดยให้รายงานผลการดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุก ๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินงานโครงการด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

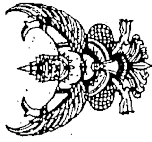
ขอแสดงความนับถือ

(นายสมศักดิ์ โชติรัตน์ะศิริ)
ผู้อำนวยการสำนักงาน

กองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๔
โทร. ๐ ๒๒๗๓ ๔๘๘๒
โทรสาร ๐ ๒๒๑๘ ๕๐๙๒

สำเนาถูกต้อง
๒๕ ๕
(นางสาวณิชาขวัญ ทองจันทร์)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด

ที่ ศส(คตร)/ ๖๑๑๗



คณะกรรมการติดตามและตรวจสอบ
การใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ

๗๘ ถนนราชดำเนินนอก
แขวงวัดโสมนัส ๒๓๒ ป้อมปราบศัตรูพ่าย
กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๐๐

๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้ากังดู ช่วงหัวหิน- ประจวบคีรีขันธ์

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

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

๓. ตามที่สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ขอให้เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาขออนุมัติรัฐมนตรี กรณี กระทรวงคมนาคมได้ขออนุมัติดำเนินการโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้ากังดู ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดตามอ้างถึง ดังนี้

๓.๑ อธิบดีให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการดำเนินการดังกล่าว ในกรอบวงเงิน ๑๐,๒๓๙.๕๕ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.๒๕๕๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๓.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดำเนินการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณ จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้โดยวิธีการให้ผู้ถือหุ้นหรือผู้ประกอบการ ให้ตามความเหมาะสม ตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ ทั้งนี้ หากคณะกรรมการให้ทุนขอยกให้ดำเนินการโครงการ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๔๕ มาตรา ๓๙ (๔)

๒. คณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ (คตร.) พิจารณาแล้วดังนี้

๒.๑ ให้ความเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากคณะกรรมการส่งเสริมแห่งชาติ มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบไม่หลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.๒๕๕๕ - ๒๕๖๕ และแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วน โดยปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางเดิม ที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินรถ จำนวน ๖ เส้นทาง รวมระยะทาง ๘๘๙ กิโลเมตร และเส้นทางรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๘๐ กิโลเมตร เป็น ๑ ใน ๖ เส้นทางดังกล่าว เพื่อเพิ่มศักยภาพและระยะเวลาในการให้บริการขนส่งระบบราง รองรับ จำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาการระบบขนส่ง และโลจิสติกส์ จึงสมควรสนับสนุน

/๒๒ มีข้อสังเกต...

๒.๒ มีข้อสังเกตคือ ในการดำเนินการทุกขั้นตอนการปฏิบัติจะต้องเรียงร้อยก่อนผูกพันสัญญา และไม่มีปัญหา เช่นการไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทผู้สัญญาทันตามระยะเวลาที่กำหนด, การออกแบบแบบรูปารายการไม่สมบูรณ์ เนื่องจากสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงหรือเพื่อความปลอดภัยของประชาชนและผู้โดยสาร จึงทำให้ต้องออกแบบแบบรูปารายการเพิ่มเติมเป็นต้น เป็นเหตุให้ขออนุมัติวงเงินเพิ่มเติมและขยายระยะเวลาออกไปอีก ทั้งนี้การดำเนินการทุกขั้นตอนการปฏิบัติจะต้องโปร่งใสและตรวจสอบได้

จึงเรียนมาเพื่อทราบพิจารณาพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลเอก

(ขาตอตุตม ดิตตะสิริ)

ประธานกรรมการติดตามและตรวจสอบ

การใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ

ฝ่ายเลขานุการ คตร.

โทร ๐ ๒๒๘๑ ๐๐๕๐

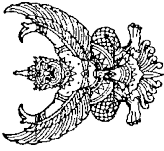
โทรสาร ๐๒๒๘๐ ๖๖๔๐

สำเนาถูกต้อง
๒๕ ๐๕

นางสาวเฉลิมขวัญ ทองจันทร์
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด

ที่ ทส ๐๒๐๒.๒/ ๒๕๕๙



กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๙๒ ซอยพหลโยธิน ๗ ถนนพหลโยธิน
แขวงสามเสนใน เขตพญาไท
กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๗ ตุลาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(๑)๒๕๓๑๒ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๙

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เสนอความเห็น เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแล้ว นั้น

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณาการขออนุมัติดำเนินงานโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ แล้ว เนื่องจากโครงการดังกล่าวต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์

และขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๕ และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ก่อนขออนุมัติโครงการตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้ครบถ้วน เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลเอก
(สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ส่วนถูกต้อง

สำนักงานปลัดกระทรวงฯ
สำนักผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา พล.ต.
โพธิ์/โทรสาร ๐ ๒๒๗๘ ๘๖๔๔
(นางสาวเฉลิมขวัญ ทองจันทร์)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ



กระทรวงคมนาคม

งานราษฎร์บ้านนอก

การรู้เท่าทัน ๑๐๑๐๐

၁၈၂ တို့၏အားကိုး

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

เรียน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือชี้แจงการคำนวณฐานภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ปี ๒๕๕๖/๒๕๕๗ ต่อกรมสรรพากร ปี ๒๕๕๗

๒. หนังสือสำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการวัฒนธรรม เรื่อง วัฒนธรรมด้านศิลปกรรม พ.ศ. ๒๕๖๖/๒๐๒๐๙ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๙

๓. หนังสือสำนักงานกฤษฎีกากระทรวงยุติธรรม เรื่อง คำวินิจฉัยคดีที่ นร ๐๕๐๖/๑๑๑๑๙ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๘

๔. หนังสือแจ้งสิทธิการคุ้มครองผู้บริโภค ลงวันที่ ๒๕/๐๕/๒๕๖๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรายนายกรัฐมนตรีเพื่อมอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำนักงานสื่อสารกรรณไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ที่ รพ. ๑/๖๘๘/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙

๓. สำนักงานสื่อสารกรรณไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ด้วยที่สทที่ รพ๑/๑๖๑๙/๒๕๕๙

ตั้งแต่วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๔

๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิจัยวิทยาศาสตร์ ที่ กค ๐๘๐๔/๓๓๓๕

สิ่งพิมพ์ ๒๑ มีกฎหมาย ๒๕๕๕

๕. สำนักส่งเสริมการเกษตรเชิง ดินมีเสถียร ที่ กค ๐๙๐๙/๓๓๔๕๖๗ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙

๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด้วยที่สุดที่ นร ๑๑๑๕/๕๒๔๕ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙

๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระพรวนความคาดหมายของเสนาเอื้อเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้ช่วยฝ่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเลือกและกำหนดคุณสมบัติของผู้สมัครรับเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๙ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่น ของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ไว้แต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานนั้นแล้ว รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๙ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ (๔) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำทั้ง ร่างนายกรัฐมนตรีซึ่งตนได้ยื่นขอขึ้นบัญชีไว้ก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน ได้เขียนขอบข่ายให้เรื่องดังกล่าวเสนอต่อคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดติดต่อกับการบริหารกระทรวงคมนาคม ได้เขียนขอบข่ายให้เรื่องดังกล่าวเสนอต่อคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

२३१॥
२३२॥
२३३॥
२३४॥
२३५॥
२३६॥
२३७॥
२३८॥
२३९॥
२४०॥

/๑. เรื่องเดิม...

- 9 -

୧. ମୁଦ୍ରାପତ୍ର

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑๑.๑ คณะกรรมาธิการการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วนที่จะเร่งดำเนินการในปี ๒๕๕๘-๒๕๖๕ โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่เพิ่มเติมในช่วงที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินรถ เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและสำหรับขบวนรถไฟท้องถิ่น ๖ เส้นทาง (ลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกระเบก-ชุมพวงถนนจิระ ชุมพวงถนนจิระ-ขอนแก่น นครปฐม-หัวหิน ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) ระยะเวลาทาง

๘๘๙ กิโลเมตร

๑.๑.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๓ ตุลาคม ๒๕๕๗ รับทราบแผนภาคดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ซึ่งประกอบด้วย ๒๕๕๕ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราง ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๔ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยในแผนงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจร มีโครงการที่มีความพร้อมขออนุมัติดำเนินการเรียนการสอน ดังนี้

๑.๑.๓ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) (ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล) ทั้งนี้ ในส่วนการดำเนินการและโครงการให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีประกอบพิธีรับ) ทั้งนี้ ในส่วนการดำเนินการและโครงการให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีประกอบพิธีรับ) ทั้งนี้ ในส่วนการดำเนินการและโครงการให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีประกอบพิธีรับ) ทั้งนี้ ในส่วนการดำเนินการและโครงการให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีประกอบพิธีรับ)

๑.๑.๔ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙ อนุมัติให้กระทรวงมหาดไทย (รพท.) ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รวมทั้งเห็นชอบการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหินที่ ๒ ซึ่งดังกล่าวเข้าข่ายคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๙/๒๕๕๙ หรือไม่ หากเห็นว่าเข้าข่ายคำสั่งดังกล่าวนี้แล้วหรือไม่ และระเบียบที่เกี่ยวข้องควบคุมเกี่ยวกับการรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพิจารณาการดำเนินงานโครงการสิ่งต่าง ๆ ตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องควบคุมเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างสิ่งต่าง ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๐

๑.๑.๕ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙ อนุมัติให้กระทรวงมหาดไทย (รพท.) ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ พร้อมทั้งเห็นชอบการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหินที่ ๒ ซึ่งดังกล่าวเข้าข่ายคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๙/๒๕๕๙ หรือไม่ หากเห็นว่าเข้าข่ายคำสั่งดังกล่าวนี้แล้วหรือไม่ และระเบียบที่เกี่ยวข้องควบคุมเกี่ยวกับการรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพิจารณาการดำเนินงานโครงการสิ่งต่าง ๆ ตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องควบคุมเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างสิ่งต่าง ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๐

⑤ ১৯৭৬ সালে

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับงบประมาณในปี ๒๕๕๕ เพื่อคว่ำล้างบริษัทที่ปรึกษา
ทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยดำเนินการ
แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของ
พ.ศ.๒๕๔๘-๒๕๖๕ ในแผนงานที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบ
ระยะที่ ๒ โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๔๗ ให้การ

/แบ่ง

549

แห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างโรงไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ดังนั้น เมื่อพิจารณาประกอบพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะกรรมการกำหนด ไว้แต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว จึงมีความจำเป็นเสนอโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการได้แบบต่อเนื่อง

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยเป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและคณะรัฐมนตรี ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการโดยสารและการขนส่งสินค้า พร้อมทั้ง เพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวตามสถานที่สำคัญในเขตภาคใต้และภาคใต้ที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว

๔. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

รฟท. มีหนังสือที่ รฟ ๑/๖๔๙/๒๕๔๙ ลงวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๔๙ เสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และ มีหนังสือที่ รฟ๑/๑๔๕๔/๒๕๔๙ ลงวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๔๙ ส่งข้อมูลโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ และ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่ง รฟท. ทำการปรับมูลค่าโครงการและแผนการดำเนินงานโครงการให้เป็นปัจจุบัน และลดข้อตามมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๔๙ ในวงเงิน ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๔๙-๒๕๖๓) โดยรายละเอียดการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการ มีสาระสำคัญ ดังนี้ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๔.๑ ความสอดคล้องของโครงการ

การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่นายกรัฐมนตรีได้แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๔๗ นโยบายข้อที่ ๗ ด้านการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเร่งดำเนินการเตรียมความพร้อมทั้งในเรื่องความเชื่อมโยงด้านระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการเดินทาง และการขนส่งสินค้า โดยเป็นโครงการที่อยู่ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

/ขณส่งของ...

ขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๖๕ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้นำเสนอแผนการดำเนินงานให้คณะรัฐมนตรีได้รับทราบเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๔๗

๔.๒ ความเหมาะสมของโครงการ

๔.๒.๑ ลักษณะของโครงการ

เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นจำนวน ๑ ทาง เป็นเส้นทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางเดิม (ระยะทางประมาณ ๕๐ กิโลเมตร) มีการก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่และปรับปรุงสถานีรถไฟเดิม จำนวน ๑๓ สถานี โดยมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟที่สายรองในปีปัจจุบัน และมีการก่อสร้างทางผ่านต่างระดับเพิ่มเติมให้ตามความต้องการในการเดินทางของชุมชนบริเวณโดยรอบแนวเส้นทาง พร้อมก่อสร้างรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟ ตลอดจนความรวดเร็วและความปลอดภัยในการให้บริการเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๒.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยรถไฟเส้นทางรถไฟช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ มีจำนวนประมาณ ๒๖,๖๐๐ คน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ (ปีที่คาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการตามรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม) และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น ๖๐,๕๐๐ คน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๒.๙ ต่อปี และผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางรถไฟช่วงนี้ มี จำนวน ๓๓,๓๐๐ ตันต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้นเป็น ๗๕,๔๓๐ ตันต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ 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 เนื่องจากเป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งจอร์ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีผลประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า ลดระยะเวลาการเดินทาง ลดอุบัติเหตุทางถนน ลดการใช้พลังงานในภาพรวม รวมถึงเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ จึงทำให้โครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน

๔.๓ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม (คชก.) ได้มีการพิจารณาในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๔๙ เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๔๙ มีมติไม่พิจารณา

๔.๔ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน

การออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมของโครงการ มีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินสำหรับก่อสร้างสะพานรอยันต์ข้ามทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความถี่ของขบวนรถไฟในการขนส่งสินค้าเพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ จึงมีความจำเป็นต้องออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน

/พรม...

(พรม. เวเนซุเอลา) ในบริเวณที่จะเวนคืนของโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าทางตะวันออก ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำ ร่าง พรม. เวเนซุเอลา พร้อมแผนที่แนบท้ายพระราชกฤษฎีกาเสร็จเรียบร้อยแล้ว

๔.๕ ระยะเวลาการดำเนินการก่อสร้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนการดำเนินงานโครงการโดยได้พิจารณาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องตามการยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕) และได้พิจารณาปฏิบัติตามคำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) โดยปฏิบัติตามการดำเนินงานโครงการให้เป็นปัจจุบันแล้ว ซึ่งจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๐ แล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๖๓ ตามขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ			
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
๑. ก่อสร้างและรับมอบงาน EIA	๑๑ (ม.ย.-ก.ย.๖๐)				
๒. ความอนุมัติโครงการ	๖ (ม.ย.-ก.ย.๕๙)				
๓. สรุปรายละเอียดและประเมินราคา	๘ (ม.ย.-ก.ย.๖๐)				
๔. เวเนซุเอลาที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	๖ (ก.ค.๖๐-ก.ค.๖๑)				
๕. จัดจ้าง ทบ.และประกวดราคา	๕ (พ.ค.-ก.ค.๕๙)				
๖. จัดทำ TOR และประกวดราคา	๒ (ก.ย.-ก.ค.๕๙)				
๗. ประกวดราคา	๕ (พ.ย.-ก.ค.๖๐)				
๘. จัดจ้าง ทบ.และมอบงาน	๕ (ก.ค.๕๙-ก.ค.๖๐)				
๙. ก่อสร้างและมอบงาน	๓๐ (พ.ค.๖๐-ก.ค.๖๑)				

๔.๖ วงเงินและแหล่งเงินลงทุน

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

- ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งก่อสร้างทรัพย์สิน เป็นเงิน ๓๑.๐๘ ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา เป็นเงิน ๖.๑๐ ล้านบาท
- ค่าก่อสร้าง เป็นเงิน ๙,๙๙๐.๒๖ ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง เป็นเงิน ๒๓๒.๑๔ ล้านบาท
- รวมทั้งสิ้น ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท

โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงิน ดังนี้

/รายการ...

รายการ	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ					
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔
๑. ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งก่อสร้างทรัพย์สิน	๑๑.๐๘						
๒. ค่าเงินการประกวดราคา	๖.๑๐						
๓. ค่าก่อสร้าง	๙,๙๙๐.๒๖	๑,๖๘๕.๕๙	๖,๓๐๐	๑,๑๐๘			
๔. ค่าจ้าง ทบ.ควบคุมงาน	๒๓๒.๑๔						
รวม	๑๐,๒๓๙.๕๘	๑,๖๘๕.๕๙	๖,๓๐๐.๐๐	๑,๑๐๘.๐๐	๑๑.๒๖	๑๑.๙๗	

สำหรับวงเงินลงทุนเห็นสมควรให้รัฐบาลรับประกันภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และคำประกันเงินกู้ภายในประเทศที่เหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับการจัดสรรงบประมาณรายปีจากสำนักงบประมาณเป็นเงิน ๔๑.๖๒ ล้านบาทประกอบด้วย ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา

๔.๗ การใช้ประโยชน์และการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการต่อยอดโครงการในเชิงเศรษฐกิจและสังคมตามนโยบายรัฐบาลของโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าทางตะวันออก-ประจวบคีรีขันธ์

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ คำว่าที่ รก.๑/๑๖๐๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๙ เรื่อง ขอส่งข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณา โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าทางตะวันออก-หัวหิน ช่วงสะพาน-ปากน้ำโพ และช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ เพื่อประกอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีในการพิจารณาใช้ประโยชน์ และการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดการต่อยอดโครงการในเชิงเศรษฐกิจและสังคมตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าทางตะวันออก-ประจวบคีรีขันธ์ มีแนวเส้นทางที่ติดกับชายฝั่งทะเล มีขนาดสถานีขนาดเล็กถึงขนาดกลาง และโดดเด่นในด้านสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ โดยพื้นที่ที่มีศักยภาพจะเป็นพื้นที่ภายในสถานีและพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟของแต่ละแห่ง ซึ่งมีจำนวนพื้นที่ว่างมากน้อยต่างกันไปตามตำแหน่งที่ตั้งของแต่ละย่านสถานี จากรายงานการศึกษาความเหมาะสมตัวลักษณะของขนาดสถานี สถานีทั้งนี้ การเข้าถึงและจำนวนผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ จะพบว่าสถานีที่มีขนาดกลางจะมีศักยภาพและโอกาสการพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มเชิงเศรษฐกิจได้มากกว่าสถานีที่มีขนาดเล็ก เพราะมีจำนวนผู้โดยสารและผู้ใช้บริการจำนวนมากมีความเหมาะสมในการลงทุนมากกว่า อย่างไรก็ตาม การพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ต้องพิจารณาจากความต้องการและความต้องการที่แตกต่างกันทั้งด้านศักยภาพและอุปสรรคในหลายปัจจัย เช่น ผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจและสังคมเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าที่ดินที่จะมีการพัฒนาคุ้มค่าหรือไม่และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ภายในสถานีและพื้นที่โดยรอบภายในสถานีรถไฟเบื้องต้น มี ๔ แนวทาง ดังนี้

๔.๗.๑ การพัฒนาพื้นที่ว่างภายในย่านสถานีและพื้นที่โดยรอบย่านสถานีรถไฟขนาดกลางและขนาดเล็ก เพื่อพัฒนาให้รองรับและสนับสนุนการท่องเที่ยวทางรถไฟที่มีความสวยงาม สะดวกสบายปลอดภัย สำหรับนักท่องเที่ยว จัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวและส่งเสริมให้มีการลงทุนร่วมกับเอกชนท้องถิ่น บริเวณสถานีขนาดกลางและขนาดเล็กระยะแรก ได้แก่ สถานีสวนประติพจน์ สถานีปราณบุรี สถานีสามร้อยยอด สถานีทุ่งมะเเฒ่า และสถานีคันกระบี่โต

/๔.๗.๒ อำเภอ...

๔.๗.๒ อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม มีกระบวนการส่งเสริมด้าน การเกษตร เช่น สับปะรด ผลไม้เมืองร้อน แปรรูปทางการเกษตร และผลไม้อื่น ๆ ดังนั้น เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟและสนับสนุนธุรกิจด้านอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม และการพัฒนาแบบโลจิสติกส์ให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่มีอยู่ในปัจจุบันและการขยายตัวที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตได้ จึงมีการจัดทำทำย่านขนส่งสินค้า (Container Yard) ๒ แห่ง ได้แก่ สถานีสามร้อยยอด และสถานีทุ่งมะเมี๊ว ซึ่งสามารถพัฒนาพื้นที่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ทันสมัย สร้างมูลค่าเพิ่มในเขตพื้นที่รถไฟ

๔.๗.๓ การปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับท้องถิ่นให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน (Mixed use Development) เช่น การจัดที่พักสาธารณะ การจัดทำศูนย์การเรียนรู้ การจัดทำสถานที่แสดงสินค้าท้องถิ่น เป็นต้น การปรับปรุงพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างความเจริญให้ท้องถิ่นและชุมชนบางอย่าง รพท. อาจจะไม่ได้รับผิดชอบโดยตรง แต่ในระยะยาวจะเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับ รพท. และประเทศจำนวนมาก

๔.๗.๔ การปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่อรองรับการเติบโตทางด้านการขยายตัวของชุมชนหรือเมืองจะเป็นตำแหน่งของย่านสถานีที่ตั้งอยู่ในชุมชนขนาดใหญ่หรือตัวเมืองสำคัญ ได้แก่ สถานีปรางมุนี และสถานีบุญบุรี โดยเป็นการปรับปรุงและพัฒนาย่านในรูปแบบของกลุ่มอาคารพาณิชย์ขนาดเล็กหรืออาคารขนาดใหญ่ตามความเหมาะสมของการลงทุน

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

๔.๘ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๔ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักงานรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และให้รัฐบาลรักษาค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และที่กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔)

๔.๙ มติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมาธิการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการประชุมเมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๔ ได้มีมติเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่

๓ สิงหาคม ๒๕๕๔ ได้มีมติเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ๓ เส้นทาง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาโครงสร้างรถไฟภาคใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๖๕ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางภาคเหนือและภาคใต้ นอกจากนี้ การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ที่เสนอในครั้ง นี้ จะช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย... /แห่งประเทศไทย...

แห่งประเทศไทย สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในภาคใต้ ทั้ง ๓ เส้นทางให้แล้วเสร็จพร้อมๆ กันภายในปี ๒๕๖๓ ซึ่งจะช่วยสร้างความมั่นใจให้ภาครัฐว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าและเดินทางทางรถไฟในพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของประเทศตามที่กำหนดไว้

ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ กรอบวงเงินลงทุนรวม ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าเวนคืนสิ่งเหลือทรัพย์สิน ๑๑.๐๘ ล้านบาท ค่าก่อสร้าง ๘,๙๗๗.๗๔ ล้านบาท ค่าดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ๑๖.๕๒ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษา ๒๓๘.๒๔ ล้านบาท โดยเป็นการปรับลดค่าจ้างที่ปรึกษาให้มีส่วนใกล้เคียงกับโครงการ ช่วงนครปฐม-หัวหิน เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีลักษณะทางกายภาพที่ความคล้ายคลึงกัน ทั้งนี้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๘/๒๕๕๔ อย่างเคร่งครัดที่กำหนดให้ส่วนราชการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้เป็นกรณีเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนผู้ดำเนินการตามโครงการไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาไม่ได้

ทั้งนี้ เห็นควรมอบหมายให้สำนักงานรับไปพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาและค่าจัดการสัมสิทธิ์ที่ดินสำหรับกรอบวงเงินค่าก่อสร้างโครงการ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการปรับปรุง/ลดปริมาณงานตามผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดของโครงการโดยเฉพาะงานสถานีและระบบอาณัติสัญญาณ ซึ่งอาจจะมีความเหมาะสมทางเทคนิคและกรอบวงเงินโครงการในภาพรวม ดังนั้น จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาความคุ้มค่าในการลงทุนของภาครัฐตามขั้นตอน

๔.๙.๒ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งเสนอแผนการก่อสร้างสะพานรถยนต์บริเวณจุดตัดทางรถไฟตามแนวเส้นทางรถไฟโครงการฯ ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว เพื่อให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จได้ทันภายในปี ๒๕๖๓ ซึ่งจะช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถแก้ไขปัญหาดูติดระหว่างทางรถไฟกับถนนสายรถดับตามแนวเส้นทางรถไฟของโครงการฯ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยและความเร็วของขบวนรถไฟได้ตามเป้าหมาย

๒) เร่งพิจารณากำหนดแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟตามโครงข่ายทางรถไฟและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญของประเทศไทย โดยเริ่มต้นจากการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ (Southern Economic Corridor) เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมที่สำคัญๆ ภายในประเทศ และอำนวยความสะดวกด้านการค้า และการลงทุนจากการพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกและประเทศกัมพูชา ซึ่งเป็นโอกาสไขข้อเคลือบเครื่องจักรของประเทศไทยในอนาคต

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

๔) ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาแบบจำลองที่ใช้ในการตลาดตามปริมาณ การเดินทางและขนส่งสินค้า ระยะตั้งพื้นที่ที่มีความใกล้เคียงกับความเป็นจริง พร้อมทั้งวิเคราะห์ การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบัน โดย เปรียบเทียบกรณีไม่มีโครงการ เพื่อให้การลงทุนพัฒนาโครงการพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของภาครัฐ เป็นไปอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศในภาพรวมต่อไป

๔.๔.๓ คณะกรรมการฯ มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ผ่านมาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรถไฟโดยเฉพาะการพัฒนา โครงข่ายรถไฟทางคู่ จำนวน ๖ เส้นทาง เพื่อวางรากฐานการพัฒนาของระบบรถไฟของประเทศไทยให้มีความ ใหญ่โต มากแล้ว ซึ่งเป็นผลจากการเร่งรัดการลงทุนตามนโยบายรัฐบาล ในขณะที่จากการพิจารณาข้อเสนอโครงการฯ ของกระทรวงคมนาคม จะเห็นได้ว่ามีการเตรียมความพร้อมในการรองรับการใช้ประโยชน์จากการพัฒนา เพิ่มขีดความสามารถของทางรถไฟอยู่ในระดับต่ำ โดยเฉพาะเรื่องการปรับปรุงโครงสร้างองค์การกำกับดูแล การพัฒนาระบบรถไฟของประเทศไทย การปรับโครงสร้างองค์กรและแผนธุรกิจของทางรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จในด้าน การสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการทั้งด้านการเดินทางและการขนส่ง สินค้าตามผลการศึกษาคำความเห็นของสมชของโครงการฯ ดังนั้น คณะกรรมการฯ จึงเห็นสมควรให้คณะรัฐมนตรี พิจารณากำหนดเป็นเงื่อนไขที่สำคัญให้กระทรวงคมนาคมต้องจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เพื่อกำหนดที่ กำหนด นโยบาย กำกับดูแลกิจการและกิจการตามมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของระบบราง ภายใน ประเทศให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๐ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและเพิ่ม สรณะการก่อสร้างระบบรางให้สามารถใช้งานได้ประโยชน์ที่โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุน และให้บริการประชาชน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยให้ลดต้นทุนในการพัฒนาโครงสร้างระบบรางภายในประเทศ พร้อมกำกับดูแลให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทำแผนที่นำทาง (Road map) ในส่วนของ การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและการ กำหนดแผนธุรกิจของ รฟท. ให้มีความทันสมัยรองรับกับแผนการพัฒนาของระบบรถไฟตามนโยบายรัฐบาล เพื่อ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในปี ๒๕๕๙ และจะต้องดำเนินการตามแผนที่นำทางดังกล่าว ให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๓

๒) การจัดทำแผนธุรกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างน้อยจะต้อง แสดงให้เห็นถึง (๑) แผนการปรับปรุงการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้สามารถยกระดับ คุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการทางรถไฟโดยเฉพาะในด้านความเร็ว ความตรงต่อเวลา และ ความปลอดภัยในการเดินรถให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ (๒) การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการและ ค่าระวางที่เหมาะสมและมีศักยภาพสูงสามารถแข่งขันได้กับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ (๓) แผนกลยุทธ์ทาง การตลาดเชิงรุก (๔) แผนการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการให้บริการ (๕) แผนการปรับปรุงทาง เดินรถและสัดส่วนขบวนรถโดยสาร เชิงพาณิชย์และเชิงสังคม รอดสินค้าที่เหมาะสมกับพฤติกรรมการเดินทางของ ผู้ใช้บริการ โดยในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าจำเป็นต้องจัดจำนวนขบวนรถเชิงสังคมไปบางเส้นทาง เนื่องจาก เส้นทางดังกล่าวมีจำนวนผู้ใช้บริการน้อยมากให้เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาจัดให้บริการขนส่งสาธารณะใน รูปแบบอื่นๆ แทน และ (๖) แนวทางและรูปแบบการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในเขตทางรถไฟและสถานีที่ คำนึงถึงความสอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่นั้นๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ ประชาชนผู้มาใช้บริการ ซึ่งจะช่วยเหลือสนับสนุนให้ประชาชนและผู้ประกอบการหันมาใช้บริการระบบรางเพิ่มขึ้น

/เพื่อเพิ่ม...

เพื่อให้เรายได้มีประโยชน์ได้ค่าโดยสาร ซึ่งช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความสามารถในการให้บริการ ทางรถไฟเพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ

๔.๑๐ ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๑๐.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๙ และที่แก้ไข เพิ่มเติม มาตรา ๓๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการ กิจการดังต่อไปนี้ (๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคร่าวละห้าล้านบาท และ (๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุน ซึ่งมีวงเงินเกินห้าล้านบาท

๔.๑๐.๒ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๔๗ ที่บัญญัติไว้ว่า “ในกรณีที่มีโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๖ เป็นโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือโครงการร่วมกับ เอกชน ซึ่งต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ตั้งแต่ในระยะย่ทำการศึกษาคำความเห็นของโครงการเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็น ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี”

๔.๑๐.๓ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้ (๔) การเริ่มโครงการ ลงทุนขนาดใหญ่ ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตาม ที่ คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกับ แผนงานนั้นแล้ว

๔.๑๐.๔ ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ในข้อ ๑๓ ในหนังสือนำเสนอเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ให้หน่วยงานของรัฐแจ้งเรื่องร้องสรุปเรื่องให้ ข้าราชการและครุภัณฑ์

๔.๑๐.๕ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๙ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ ในข้อ ๑ ให้เพิ่มเติมความต่อไปนี้เป็นวรรคสี่ของมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ “ในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการ คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕”

หรือกิจการด้านการคมนาคมขนส่ง การขอลงทะเบียน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัย ในระหว่างที่รอผลการพิจารณาจากวิเคราะห้ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่ง ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกซบ้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพัน ในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไม่ได้”

๔.๑๐.๖ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ กำหนดระยะเวลาให้ หน่วยงานที่ต้องเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในการขออนุมัติงบประมาณของ ส่วนราชการหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการ

/พัฒนาการ...

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ จดข้อต่อความเห็นให้ส่วนราชการเจ้าของเรื่องภายใน ๒ สัปดาห์

๔.๑๐๗ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ รับทราบตามที่เลขาธิการ คณะรัฐมนตรีเสนอ (หลักการเกี่ยวกับการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี หลักการในการเสนอขออนุมัติงบประมาณต่อ คณะรัฐมนตรี และการขออนุมัติงบประมาณเหนือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ)

๔.๑๒ คำใช้ง่ายและแหล่งที่มา

การรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ในวงเงิน ๑๐,๒๙๕.๕๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๓) โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย ในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานบริหารจัดการงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินทุนและค่าประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ 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 คณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อการบริหารราชการแผ่นดิน ครั้งที่ ๘/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ มีมติเห็นชอบเป็นหลักการแล้ว ทั้งนี้ การดำเนินโครงการได้มีการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียด และการจัดทำเอกสารประกวดราคา รวมถึงการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ครบถ้วน ถึงแม้ว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะอยู่ระหว่างการพิจารณาของ คชก. แต่เนื่องจากคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๙/๒๕๕๙ เรื่องการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วย การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งได้กำหนดไว้ว่า ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการเพื่อให้ได้มา ซึ่งเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือ กิจการในปลายก่งอนได้ และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบ ให้รายงานการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการรถไฟแห่งประทศไทย ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบ ดังนั้น การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีความเหมาะสมและจำเป็นอย่างอง เพื่อผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งและคมนาคมทางรางตามนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลเป็น รูปธรรมชัดเจน

/๕.๒ กรอบวงเงิน...

๕.๒ กรอบวงเงินลงทุน

กรอบวงเงินลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๑๐,๒๙๕.๕๘ ล้านบาท เป็นกรอบวงเงินที่ได้ปรับปรุงตามมติ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ซึ่งจากเดิมเสนอ จำนวน ๑๐,๓๐๑.๙๕ ล้านบาท ทำให้กรอบวงเงินลงทุนลดลง จำนวน ๖๒.๓๗ ล้านบาท ซึ่งเป็นประโยชน์ ในด้านการลดภาระงบประมาณของประมศ

๖. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ มีความพร้อมในการดำเนินการ และได้รับการบรรจุเป็นโครงการตามแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เพื่อบริหารราชการแผ่นดินได้ประชุมและมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการ กรอบยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) แล้ว

๗. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ ความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้พินิจแล้ว ต่อที่ กค ๐๘๐๕๔/๓๓๓๕ ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าชื่อยืนยันการเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูงของ รัฐวิสาหกิจ (โครงการลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป) ตามข้อ ๑๑ ของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วย การกำหนดนโยบายและกักับดูแลรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยการพิจารณาหลักเกณฑ์และเสนอ ความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับโครงการที่มีลักษณะเช่นนี้ จำเป็นต้อง มีความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประกอบการพิจารณาด้วย แต่เนื่องจากขณะนั้นคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยังไม่ได้มีการพิจารณาโครงการดังกล่าว ดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจจึงได้พินิจเบื้องต้นตามความเห็นของคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยหากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้รับความเห็นดังกล่าวแล้ว จะดำเนินการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยเร็วต่อไป

๗.๒ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังได้พินิจแล้ว ต่อที่ กค ๐๙๐๗/๑๓๘๖๙ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙ แจ้งความเห็นเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ดังนี้

๗.๒.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ สอดคล้องกับ

เป็นการเพิ่มความมั่นคงการให้บริการขนส่งระบบรางทั้งด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของเส้นทางรถไฟ ในเขตภาคใต้ตอนบน ประกอบกับเพื่อให้การก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั้ง ๓ เส้นทาง คือ ช่วงนครปฐม-หัวหิน

/ช่วงหัวหิน...

ช่วงที่เห็น-ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร มีความเชื่อมโยงในการเดินทางอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งสาย จึงเห็นสมควรให้ รพท. ดำเนินโครงการดังกล่าวในกรอบวงเงิน ๑๐,๓๐๑.๙๕ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ความเป็นอยู่ระหว่างนำเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อคณะกรรมการวางแผนลงทุนสูง และอยู่ระหว่างนำเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และจัดทำพระราชบัญญัติกำหนดเขตที่ดินที่จะเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเสนออนุมัติโครงการตามขั้นตอน กฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง โดยเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ในลำดับแรกก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาต่อไป

๗.๒.๒ ถ้ารับแนวทางการลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้ประกอบการลงทุนในส่วนของการสร้างพื้นฐาน จึงเห็นควรให้รัฐบาลเป็นผู้ประกอบการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

๑) ค่าที่ดินที่ต้นและค่าดำเนินการประกวดราคา รวมวงเงิน ๔๖.๒๒ ล้านบาท ให้นำมางบประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒) ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน รวมวงเงิน ๑๐,๒๖๐.๓๓ ล้านบาท

พิจารณาจัดสรรงบประมาณจากรัฐเป็นงบชำระหนี้ในการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินโดยตรง ทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป

อนึ่ง เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๙ มาตรา ๓๙ (๔) ข้างต้น เห็นควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้จัดการหนี้ร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อลดภาระการลงทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย และภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ตามนโยบายของนายกรัฐมนตรีตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘

๗.๒.๓ สำหรับการลงทุนในระบบ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องเป็นผู้

รับภาระการลงทุนเอง เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณานำเอกชนเข้าร่วมลงทุนและบริหารจัดการเดินรถร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อลดภาระการลงทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย และภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ตามนโยบายของนายกรัฐมนตรีตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘

๗.๒.๔ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒ จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดจัดหาขบวนรถไฟและตู้สินค้าให้เพียงพอและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

๗.๒.๕ เนื่องด้วยพื้นที่ดำเนินการโครงการผ่านเขตชุมชน เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการออกแบบก่อสร้าง เนื่องจากกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนบริเวณโดยรอบ และพึงระมัดระวังการดำเนินงานไม่ให้เกิดผลกระทบต่อชุมชน

๗.๓ ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีหนังสือที่ปร ๑๑๑๔/๕๖๔๕ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๙ แจ้งมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ ที่เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ๓ เส้นทาง (โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสงขลา-ปากน้ำโพ ช่วงนครปฐม-หัวหิน และช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) ของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔-๖

๘. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ในวงเงิน ๑๐,๒๓๙.๕๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี (ซึ่งงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๓) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการอสังหาริมทรัพย์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักงานรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด

๘.๒ อนุมัติแหล่งเงินที่จะใช้ก่อสร้างโครงการ โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการจัดหาแหล่งเงินผู้โดยวิธีการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้ได้ตามความเหมาะสม ตามแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยให้เงินกู้เห็นควรอนุญาตให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยไปกู้ยืมตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๕๔๕ มาตรา ๓๙ (๔)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดการกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

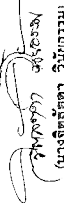
ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำเนาถูกต้อง

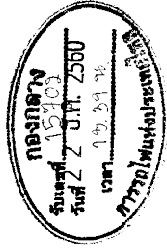


รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
(นางจิตติตา รื่นรวย)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง
โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๙
โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๓๓

ภาคผนวก ก-3

หนังสือสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/41060
ลงวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2560 เรื่อง ขอบทวนมติคณะรัฐมนตรีและ
รายงานผลการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน 5 เส้นทาง



พ.ร.บ. ๒๕๐๘/๒๕๐๙

๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๐

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม คำนวณที่ ศค. (ปรก) ๐๒๐๘/๔๖๖
ลงวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๕๐

๓. สำนัหนาหนังสือกระทรวงการคลัง ตัวที่สูงสุด ที่ กค ๐๙๐๙/๒๑๕๙ ลงวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๐
๔. สำนัหนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ตัวที่สูงสุด ที่ นร ๐๙๒๐/๒๐๓๓ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐
๕. สำนัหนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตัวที่สูงสุด ที่ นร ๐๙๐๙/๒๐๙๙ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐

๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 ด้านที่สุดที่ พร ๑๑๑๕/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๓๙ ธันวาคม ๒๕๕๐

เดิมคณะรัฐมนตรีมติ (๒๕ มีนาคม ๒๕๖๐) รับทราบรายงานผลการพิจารณาการดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำนวน ๕ เส้นทาง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามที่คณะกรรมการกฤษฎีกาให้การรับรองข้อจัดจ้างรายงาน และรับทราบตามที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมรายงานเพิ่มเติม ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดดำเนินการประกวดราคาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ที่อยู่ในข่ายได้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างรัฐ ๕ โครงการ ให้เป็นผู้ได้รับจ้างภายใน ๓ เดือน

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขอบทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและรายงานผลการดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน ๕ เส้นทาง ไปเพื่อดำเนินการ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีว่า ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

๓. รับทราบแนวมหากรรมการดำเนินงานสำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคูระยะเร่งด่วน ๕ เส้นทาง จำนวน ๓ โครงการ ตามแนวทางของคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างและติดตามประเมินผลโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๐ (เรื่อง รายงานผลการพิจารณาการดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า จำนวน ๗ เส้นทางของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย)

๒. เห็นชอบให้ทบวงมหาดินและรัฐมนตรีนำที่ ๑ พศ. ๒๕๕๓ (เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุพรรณบุรี-ปากน้ำโพ) ในนามของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุพรรณบุรี-ปากน้ำโพ และมหาดินและรัฐมนตรีนำที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ (เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน) และมหาดินและรัฐมนตรีนำที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ (เรื่อง.../เรื่อง...

(เรื่อง ขอนุนนิตี) เสนอโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) ในส่วนของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงนครปฐม-ชุมพร ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการต่อไปให้ถูกต้อง โปรดใส่ คราวสอบได้ และเกิดประสิทธิภาพสูงสุดด้วย

3. **การพัฒนากรอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงบูรณาการ** ซึ่งผนวกเอาชุดทางบวรนิเวศ ให้การปรับแก้
 แห่งประเทศไทยรูปแบบรายละเอียดบริเวณอำเภอสำคัญและเมืองนครราชสีมาโครงการก่อสร้าง
 รถไฟฟ้ารางคู่ ขวางทางบวรนิเวศ ด้วยยาที่ ๒ คือลดขนาดพื้นที่รบกวนทางบวรนิเวศและจัดทำรายงาน
 การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้า ขวางทางบวรนิเวศ รายงานการวิเคราะห์
 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว แล้วเสนอ
 ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาขออนุมัติดำเนินการต่อไปตามความเห็นของกระทรวงการคลัง
 สำนักงานประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๔. อนุมัติการเปลี่ยนแปลงรายการก่อสร้าง จำนวน ๑๓ สัญญา และรายการจ้าง ที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมความก่อสร้าง จำนวน ๓ สัญญา ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ การจะค่าใช้จ่ายเป็นค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาให้เป็นไปตามความเห็นของกระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณ โดยเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๙ มาตรา ๓๙ (๔)

๕. อนุมัติรายการค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อปรับปรุงระบบสายเคเบิลใยแก้วนำแสงและตัวเชื่อมคราฟตีมา ในโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหินชุมชนทางตอนบนจังหวัดน่าน และดำเนินการจัดหาซื้อเครื่องจักร อุปกรณ์ช่างเครื่องมือช่างไม้ เครื่องมือช่างเหล็ก อุปกรณ์การประกอบงานติดตั้งระบบสายเคเบิลใยแก้วนำแสง และดำเนินการจัดหาซื้อวัสดุอุปกรณ์การดำเนินงานติดตั้งระบบสายเคเบิลใยแก้วนำแสง และดำเนินการจัดหาซื้อวัสดุอุปกรณ์การดำเนินงานติดตั้งระบบสายเคเบิลใยแก้วนำแสง

๖. ให้กระทรวงคมนาคมและการกีฬาแห่งประเทศไทยรับความเ็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๔/๒๗๕๔ ลงวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๐) ไปพิจารณาเป็นกรณีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓๕ เรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นางณัฏฐาจารย์ ชนันทสิลป์)

รองเลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ปฏิบัติราชการแทน

เลขานุการคณะรัฐมนตรี

กองพัฒนานายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

โทร. ๐๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๖๒๓ (เสภาพรรณ) ๐๕๒๒ (พิมพ์นัส)

ไทรสาร ๐ ๒๒๒๗ ๓๓๓๓

www.soc.go.th (สังคมศึกษา)



ตามที่ได้

ที่ นร ๑๑๔๔ / ๖๗๔๔

สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๔๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๖๕ ธันวาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขอบทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและรายงานผลการดำเนินงาน โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ระยะเร่งด่วน จำนวน ๕ เส้นทาง

เรียน สมาชิกการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี คำว่าที่ นร ๐๔๐๖/ว(ส) ๓๙๙๓๑ ลงวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๐

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขอบทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและรายงานผลการดำเนินงาน โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ระยะเร่งด่วน จำนวน ๕ เส้นทาง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สำนักงานฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

๑. เห็นควรเห็นชอบแนวทางการดำเนินงานสำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ระยะเร่งด่วน ๕ เส้นทาง จำนวน ๓ โครงการ ที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงรายการค่าก่อสร้างจำนวน ๑๓ สัญญา และเปลี่ยนแปลงรายการค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมก่อสร้างจำนวน ๓ สัญญา ตามแนวทางของคณะกรรมการกำกับการก่อสร้างและมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐ เพื่อสร้างโอกาสให้แก่มูลนิธิผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมเข้าร่วมการประกวดราคาในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่เพิ่มขึ้นตามที่จะทรงคุณค่าและเสนอ ซึ่งจะช่วยให้พัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการไทยและกิจการรถไฟของประเทศ เนื่องจากจะทำให้เกิดการแข่งขันทางด้านราคาและเทคโนโลยีที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ดังนี้

๑.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงสะพานมิตรภาพ (รวมค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้าง) วงเงิน ๒๖,๕๘๘.๒๐ ล้านบาท และโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร (รวมค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้าง) วงเงิน ๔๔,๕๓๐.๕๐ ล้านบาท

๑.๒ สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมพวงถนนลิ้นจี่ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ปรึกษางบประมาณค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างจาก ๘๖๖.๓๕ ล้านบาท เป็น ๘๖๖.๘๐ ล้านบาท โดยในส่วนกรอบวงเงินค่าก่อสร้างนั้น เห็นควรให้ รฟท. เร่งดำเนินการออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายการงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการก่อสร้างไฟฟ้า

ทางคู่...

๒

ทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมพวงถนนลิ้นจี่ เพื่อให้ รฟท. สามารถเปิดให้บริการได้ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ทั้งนี้ ในกรณีที่กรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมพวงถนนลิ้นจี่ เปลี่ยนแปลงไปจากการกรอบวงเงินค่าก่อสร้างตามมติคณะรัฐมนตรี เห็นควรให้ รฟท. เร่งเสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอน เพื่อให้การดำเนินงานดังกล่าวเป็นไปอย่างรอบคอบ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อภาครัฐ

๒. เห็นควรให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อรับแบบรายละเอียดบริเวณ อำเภอสีคิ้ว และตัวเมืองนครราชสีมาในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมพวงถนนลิ้นจี่ สัญญา ที่ ๒ ตลอดจนงานจิตร-ชุมพวงถนนลิ้นจี่ วงเงิน ๕๗.๒๖ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบ จัดทำ เอกสารประกวดราคาและดำเนินการประกวดราคาโดยวิธีการประกวดราคาทางชาติ (International Bidding) โครงการจัดหา และติดตั้งระบบยานยนต์สัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ จำนวน ๕ เส้นทาง วงเงิน จำนวน ๒๕ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ พร้อมทั้งมอบหมายให้สำนักงานปริมาณ รับไปพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาในรายละเอียดความละเอียดและกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓. เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ติดตามและกำกับดูแลการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ระยะเร่งด่วน จำนวน ๕ เส้นทาง ให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ คือสามารถเปิดให้บริการ ช่วงแรกได้ในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ และจะทยอยเปิดให้บริการจนครบทั้งหมดในเดือนเมษายน ๒๕๖๕

พร้อมทั้งกำกับดูแลให้ รฟท. จัดทำแผนการใช้ประโยชน์จากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ระยะที่ ๑ จำนวน ๗ เส้นทาง ซึ่งภาครัฐเป็นผู้รับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานให้สามารถสร้างผลตอบแทนทางเศรษฐกิจได้ตามหลักการที่ กสท. และกระทรวงคมนาคมได้เสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

๔. เห็นควรมอบหมายให้ รฟท. และกระทรวงคมนาคม พิจารณาประยุกต์ใช้แนวทางการ จัดซื้อจัดจ้างตามมติคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างที่กำหนดไว้ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน ๕ เส้นทาง ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ระยะเร่งด่วน เพื่อให้การพัฒนาคุณภาพของ ผู้ประกอบการไทยเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาบริการรถไฟฟ้าของประเทศเป็นไปอย่างคุ้มค่า และมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นในภาพรวมต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

Wiw K

(นายประเมธี วัฒนศิริ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๕๒ ๔๖๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๕๐ ๑๘๖๐

Email: Soontialuck@nesdb.go.th

สมานัญญิธร

นางสาวพิมพ์ภักดิ์ พันชัยทอง

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ



ภาคผนวก ก-4

หนังสือแจ้งขอหยุดการนำส่งรายงานผลปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ที่ รพ.กส.๖๐๐/๒๕๖๖

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน
กทม. ๑๐๓๓๐

๑๖ มกราคม ๒๕๖๖

เรื่อง แจ้งขอหยุดการนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ ๒/๒๕๖๕ เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม ๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อ้างถึง ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผล
การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการ
หรือผู้อนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๔
สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือบริษัท อิตาเลียนไทยฯ ที่ ITD/CSCS๓/SC๓/Gen./L/๑๙๖๒ ลงวันที่ ๑๗
มิถุนายน ๒๕๖๕

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงหัวหิน-
ประจวบคีรีขันธ์ โดยมีบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างก่อสร้าง ซึ่งเริ่มงาน
ก่อสร้างตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ เป็นต้นมา ซึ่งการรถไฟฯ มอบหมายให้หน่วยงานที่ ๓ (Third Party)
ดำเนินการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม นำส่งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
มาอย่างต่อเนื่อง โดยครั้งล่าสุดดำเนินการนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-
ประจวบคีรีขันธ์ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ ๑/๒๕๖๕ เดือนมกราคม-มิถุนายน ๒๕๖๕

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัท อิตาเลียนไทยฯ ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาและระบบรางของโครงการ
ในช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์แล้วเสร็จ โดยเริ่มทยอยส่งมอบตามระยะที่กำหนด และขอให้การรถไฟฯ ทำการ
ตรวจสอบงานขั้นสุดท้าย เพื่อพิจารณาออกหนังสือรับรองการรับมอบงาน (Taking - Over Certification)
สำหรับงานก่อสร้าง (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย) ด้วยเหตุดังกล่าว การรถไฟฯ จึงขอหยุดการนำส่งรายงาน
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ ๒/๒๕๖๕ เดือน
กรกฎาคม-ธันวาคม ๒๕๖๕ โดยอาศัยสิทธิตามประกาศฯ ที่อ้างถึง

อนึ่ง ภายหลังการก่อสร้างงานโยธาและระบบรางแล้วเสร็จ จะต้องดำเนินการก่อสร้างงานระบบ
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ของโครงการรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร ให้เรียบร้อยก่อนจึงจะเปิด
ดำเนินการโครงการอย่างเป็นทางการ ดังนั้น การรถไฟฯ จะกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างงานระบบอาณัติสัญญาณและ

เจ้าหน้าที่ตรวจสอบ-รับเอกสารงานสารบรรณ
สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
วันที่...../...../.....

โทรคมนาคม...

โทรคมนาคม ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ อย่างเคร่งครัดต่อไป และจะดำเนินการนำส่ง
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ตามเงื่อนไขที่กำหนดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

ศูนย์โครงการก่อสร้าง
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
โทร : ๐ ๒๒๖๐ ๔๗๖๕
โทรสาร : ๐ ๒๒๖๐ ๔๗๖๔

ภาคผนวก ก-5

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไข
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 1 สรุปลักษณะภัยสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป		<p>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ</p> <p>1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ</p> <p>1.2 ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์</p> <p>1.3 จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์</p>	

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปลักษณะภัยสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ</p> <p>1.4 การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ</p>	

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>2. ในกรณีที่มีการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์</p> <p>ที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตดำเนินการดังนี้</p> <p>2.1 หากหน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตรับจัดแจ้งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมทั้งให้จัดทำสำเนาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ข้างต้นที่ได้รับการจัดแจ้งไว้ แจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p>	

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)		<p>2.2 หากหน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตจัดส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมชุดที่เกี่ยวข้อง ให้ความเห็นประกอบการดำเนินการเปลี่ยนแปลง และเมื่อโครงการได้รับอนุมัติหรืออนุญาตให้มีการเปลี่ยนแปลงให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตแจ้งผลการเปลี่ยนแปลงให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตแจ้งผลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p> <p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ การรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p>	

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรดิน	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การเตรียมพื้นที่ในเขตทางรถไฟ ซึ่งมีไม่ยื่นคันขนาดเล็กเหลือกระจายอยู่น้อยมาก รวมทั้งต้องมีการปรับเปลี่ยนพื้นที่ ในระยะนี้ไม่มีผลกระทบที่สำคัญต่อคุณภาพดิน วัสดุก่อสร้างมีดิน หิน ทราย สามารถจัดหาได้จากแหล่งผลิตที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ได้ตรวจสอบคุณภาพแล้ว และส่วนใหญ่อยู่ภายในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จึงมีผลกระทบน้อย 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> ดำเนินการเปิดหน้าดิน ขุดดิน ถมดิน บดอัดดินและก่อสร้างให้แล้วเสร็จเร็วที่สุดและดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เพื่อป้องกันผลกระทบของการชะล้างพังทลายของดิน กำหนดให้ผู้รับเหมาเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนที่จะดำเนินการเท่านั้น เพื่อลดการชะล้างพังทลายหน้าดิน โดยเฉพาะช่วงที่มีฝนตกลงมาในระหว่างการก่อสร้าง ให้วางกองวัสดุก่อสร้างและกองดิน ในบริเวณที่ราบเพื่อป้องกันน้ำฝนชะล้างพังทลายลงไปสู่บริเวณที่ต่ำกว่า และให้วางวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากบริเวณร่องน้ำหรือลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>-</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> ปิดประกาศห้ามไม่ให้มีการขุดดินโดยไม่ได้รับอนุญาตในพื้นที่ขอบเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตรวจสอบและมีการบำรุงรักษาเชิงป้องกันคันทางรถไฟ และตรวจสอบการถูกชะล้าง ปลูกพืชคลุมดินบริเวณที่มีความลาดตามความเหมาะสมบริเวณแนวเส้นทางรถไฟโครงการโดยทั่วไปและโดยเฉพาะระหว่างช่วง กม.227+200 ถึง กม.229+500 ซึ่งเป็นช่วงที่ตัดดินออกใหม่เป็นประจําอย่างสม่ำเสมอ จนกว่าจะเสถียร 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพอากาศ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> จากการประเมินพบว่าความเข้มข้นของฝุ่นขนาดเล็กที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างและถูกพัดออกไปริมถนน = 11.6 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ในกรณีเลวร้ายที่สุดรวมกับค่าความเข้มข้นเดิมแล้วมีค่าประมาณ 61.6 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร จึงสรุปว่าการก่อสร้างโครงการ (ปรับพื้นที่) จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง) ในระดับต่ำ ไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศที่กำหนดให้ได้ค่าเฉลี่ย 24 ชม. ไม่เกิน 120 ไมโครกรัม/ลบม. สำหรับมลพิษทางอากาศอื่น ๆ ที่เกิดจากอุปกรณ์ ได้แก่ เครื่องยนต์ดีเซลของรถขุด ดัก และรถเกรดดิน ซึ่งงานปรับปรุงถนนลาดและปรับพื้นที่ซึ่งมีความกว้างไม่มาก เช่น การสร้างคันทางจะใช้อุปกรณ์ไม่มากนักและเป็นการใช้เวลาในระยะสั้น การขนส่งวัสดุก่อสร้างสำหรับโครงการมีความจำเป็นจะต้องสร้างถนนลาดลงเข้าพื้นที่ก่อสร้าง โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างและมีบ้านเรือนพื้นที่ชุมชนตั้งอยู่ตามแนวสายทางบ้าง ดังนั้นกิจกรรมก่อสร้างในช่วงนี้อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในระดับปานกลาง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> สร้างรั้วที่บ่ชั่วคราวที่มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 2 เมตร กันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย เช่น การเปิดหน้าดิน การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง การขุดเจาะ การผสมคอนกรีต ที่อยู่ติดกับย่านชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ (ยกเว้นในกรณีที่ไม่ได้รับผลกระทบ) ฉีดพรมน้ำในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจายอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ขณะมีการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้ปิดคลุมวัสดุก่อสร้างด้วยผ้าใบหรือสิ่งปกคลุมให้มิดชิด ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรและเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานและไม่ปล่อยสารมลพิษเกินกว่าที่มาตรฐานมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ บำรุงรักษาผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้างทั้งแบบชั่วคราวและแบบถาวรให้อยู่ในสภาพดีเสมอตลอดช่วงเวลาก่อสร้าง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> ดัชนีที่ตรวจวัด ฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดเล็ก และ ทิศทางและความเร็วลม พื้นที่ดำเนินการ ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างการก่อสร้าง เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในระหว่างมีการปรับพื้นที่ ถมดิน ที่มีฝุ่นละอองมาก เมื่อมีการดำเนินการใกล้กับพื้นที่ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> (1) โรงเรียนเทศบาลบ้านตะเกียบ (กม.218+500) (2) โรงเรียนบ้านวังก่พวง (กม.232+500) (3) โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ ปรามบุรี (กม.235+400) (4) โรงเรียนบ้านนาวัลเปรียง (กม.259+000) (5) โรงเรียนอนุบาลกุยบุรี (272+100) <p>* ตรวจที่อาคารเรียนที่ใช้ในการเรียนการสอนและใกล้โรงรถไฟที่สุด</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพอากาศ (ต่อ)	แต่มีผลกระทบเฉพาะพื้นที่ ดังนั้นผลกระทบที่สำคัญก็คือฝุ่นละอองจากการที่รถบรรทุกจะวิ่งไปบนถนนลาดลงตามแนวทางรถไฟในระหว่างการก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ความเข้มข้นสูงสุดของสารมลพิษประเภทก๊าซมีผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการต่ำมาก ไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศ และไม่มีผลกระทบที่สำคัญ สรุประดับผลกระทบ <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบจัดอยู่ในระดับต่ำ-ปานกลาง แต่ไม่เกินมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ 	6. ควบคุมความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างที่ผ่านพื้นที่ชุมชนไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง และควบคุมความเร็วในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น 7. ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางรถขนส่งวัสดุก่อสร้างตลอดจนช่องทางการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟ ได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย 8. จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการ หรือสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่าง ๆ และเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว	3) ระยะเวลา : จำนวน 1 ครั้ง ๆ ละ 3 วัน ในช่วงที่มีการก่อสร้างใกล้พื้นที่อันเนื่อง
	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษทางอากาศทุกชนิดมีค่าต่ำไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ 	ระยะดำเนินการ 1. จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยทำความสะอาดบริเวณอาคาร สถานีรถไฟและย่านสถานีเป็นประจำสม่ำเสมอเพื่อป้องกันปัญหาฝุ่นฟุ้งกระจาย และอาจใช้น้ำฉีดล้างพื้นเป็นครั้งคราว 2. จัดระบบการจัดการจราจรเข้าออกบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งป้ายและสัญญาณจราจรเพื่อบอกทิศทาง	ระยะดำเนินการ -

7/35

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพอากาศ (ต่อ)		3.จัดเตรียมพื้นที่จอดรถให้เพียงพอ พร้อมทั้งจัดพื้นที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารให้เป็นสัดส่วนและไม่กีดขวางการจราจร 4. ติดป้าย “ห้ามติดเครื่องยนต์ขณะจอดรถ” และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ดับเครื่องยนต์ถ้าจอดรถเป็นเวลานาน 5. ช่อมบำรุงหัวรถจักรดีเซลให้อยู่ในสภาพดี ตามคู่มือการใช้งานเพื่อช่วยควบคุมการระบายมลพิษทางอากาศ	
4. ระดับเสียง	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> การทำงานของเครื่องจักรกลในการก่อสร้างอาจทำให้เกิดมีเสียงดังรบกวนแก่ชุมชนได้ 	ระยะก่อสร้าง 1. กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น การเจาะ การขุดดิน การตอกเสาเข็ม ในพื้นที่ที่ใกล้ชุมชนหรือผู้รับผลกระทบที่อันเนื่องมา ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน ระหว่างเวลา 7.00-18.00 น.เท่านั้น 2. เลือกใช้อุปกรณ์หรือเครื่องมือในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดผลกระทบเรื่องเสียงและความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด 3. ในการก่อสร้างเสาเข็ม ให้ใช้เสาเข็มเจาะหรือการกดด้วย Static Hydraulic ทั้งหมด สำหรับตำแหน่งที่ใกล้ชุมชนมากจำนวน 18 แห่ง ดังต่อไปนี้ (1) sta 217+714 สร้าง สะพาน ใกล้ สำนักสงฆ์เขาสันติ (2) sta 218+958 สร้าง สะพาน ใกล้ บ้านหัวดอน (3) sta 220+007 สร้าง สะพาน ใกล้ บ้านหัวดอน (4) sta 221+045 สร้าง overpass ใกล้ พื้นที่ทหาร (5) sta 232+137 สร้าง สะพาน ใกล้ บ้านดอนกร่าง	ระยะก่อสร้าง 1) ดัชนีที่ตรวจวัด ตรวจวัดระดับเสียงในระยะก่อสร้างในพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับเสียง โดยใช้เครื่องมือตรวจระดับเสียงโดยมีดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบผลกระทบ ด้านเสียง ดังนี้ (1) ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr.) (2) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.) (3) ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) (4) ระดับเสียง L ₉₀ (5) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _d n)

8/35

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. ระดับเสียง (ต่อ)		<p>(6) sta 232+450 สร้าง สะพาน ไกล่ รร.บ้านวังกัฟง</p> <p>(7) sta 234+436 สร้าง สะพาน ไกล่ บ้านน่าน้อย</p> <p>(8) sta 234+555 สร้าง overpass ไกล่บ้านท่าข้าม</p> <p>(9) sta 235+282สร้าง สะพาน ไกล่ รร.เตรียมอุดมฯ</p> <p>(10) sta235+686สร้าง สะพาน ไกล่ รร.อนุบาลปราณบุรี</p> <p>(11) sta 246+562สร้าง สะพาน ไกล่ บ้านหนองคาง</p> <p>(12) sta 254+200สร้าง u-turn ไกล่ บ้านสามร้อยยอด</p> <p>(13)sta 258+737 สร้าง U-turn ไกล่ รร.บ้านนาวัลเปรียง</p> <p>เฉพาะตำแหน่งนี้ต้องมีมาตรการเพิ่มเติมคือมีผนังกันเสียงชั่วคราวอาจทำด้วย แผ่นเหล็กชุบสังกะสี (Galvanized Sheet steel) มีความหนาไม่น้อยกว่า 0.55 มิลลิเมตร ซึ่งสามารถลดเสียงที่ผ่านผนังได้ในช่วง 500-1000 Hz ได้ 20-23 เดซิเบล หรือทำด้วยวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเดียวกัน โดยติดตั้งผนังกันเสียงชั่วคราวความสูง 3 เมตร บนแท่นคอนกรีตกันเขตการก่อสร้างระหว่างตำแหน่งก่อสร้างกับชุมชน</p> <p>(14) sta 272+251 สร้าง สะพาน ไกล่ ชุมชนกุยบุรี</p> <p>(15) sta 279+315 สร้าง สะพาน ไกล่ รร.วัดบ่อนอก</p> <p>(16) sta 293+878 สร้าง สะพาน ไกล่ บ้านหาดเสด็จ</p> <p>(17) sta 294+882 สร้าง สะพาน ไกล่ บ้านคั่นกระไค</p> <p>(18) sta 295+886 สร้าง overpass ไกล่ บ้านคั่นกระไค</p>	<p>2) พื้นที่ดำเนินการ</p> <p>พื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบที่สำคัญ ได้แก่ จุดก่อสร้างบริเวณใกล้พื้นที่โรงเรียน โดยตรวจวัดระดับเสียงจุดละ 3 วัน เฉพาะในช่วงที่มีการก่อสร้างใกล้พื้นที่ทั้ง 5 แห่ง จุดตรวจวัดให้กำหนดที่ผู้รับเสียงที่ใกล้ที่สุดและสามารถตั้งเครื่องวัดได้</p> <p>(1) โรงเรียนเทศบาลบ้านตะเกียบ (กม.218+500)</p> <p>(2) โรงเรียนบ้านวังกัฟง (กม.232+500)</p> <p>(3) โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการปราณบุรี (กม.235+400)</p> <p>(4) โรงเรียนบ้านนาวัลเปรียง (กม.259+000)</p> <p>(5) โรงเรียนอนุบาลกุยบุรี (272+100)</p> <p>* ตรวจที่อาคารเรียนที่ใช้ในการเรียนการสอนและใกล้รางรถไฟที่สุด</p> <p>3) ระยะเวลา</p> <p>จำนวน 2-4 ครั้ง เมื่อมีกิจกรรมเสียงดังจาก การก่อสร้างใกล้กับพื้นที่ดังกล่าว หากไม่มีเสียงดัง ก็ไม่ต้องตรวจวัด</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. ระดับเสียง (ต่อ)		<p>4. บำรุงรักษาเครื่องจักรและเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานและไม่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ</p> <p>5. ในกรณีก่อสร้างใกล้กับสถานศึกษา ให้ประสานกับสถานศึกษาเรื่องกำหนดเวลาการก่อสร้างที่ก่อให้เกิด เสียงดัง เพื่อลดผลกระทบต่อการเรียนการสอน</p> <p>6. ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผน และกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางฯขนส่งวัสดุก่อสร้างตลอดจนช่องทางการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟ ได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย เป็นระยะ ๆ</p> <p>7. จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการ หรือสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่าง ๆ และเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว</p> <p>8. ให้จัดหาอุปกรณ์ป้องกันเสียงสำหรับบุคลากรที่ทำงานในพื้นที่ก่อสร้างที่มีเสียงดังตามเกณฑ์ในประกาศของกระทรวงแรงงาน</p>	

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปลักษณะบ่งชี้สิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. ระดับเสียง (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ระดับเสียงจากรถไฟในปี 2563-2592 พบว่าทุกปีมีค่าระดับเสียงที่ตำแหน่งผู้รับผลกระทบต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปของประเทศไทยไม่เกิน 70 เดซิเบลเอใน 24 ชั่วโมง โดยพบว่าในระยะที่ห่างจากรางรถไฟ 30 เมตร ซึ่งเป็นตำแหน่งของโรงเรียนเตรียมอุดมพัฒนาการปราณบุรี (กม.ที่ 235+400)เป็นตำแหน่งผู้รับผลกระทบที่ใกล้ที่สุด ในปี 2563-2592 มีค่าระดับเสียงอยู่ในช่วง 65.3-68.3 เดซิเบลเอ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> จัดระบบการจัดการจราจรเข้าออกบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งป้ายและสัญญาณจราจรเพื่อบอกทิศทาง จัดเตรียมพื้นที่จอดรถให้เพียงพอ พร้อมทั้งจัดพื้นที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารให้เป็นสัดส่วนและไม่กีดขวางการจราจร จัดให้มีการซ่อมบำรุงหัวรถจักรดีเซลให้อยู่ในสภาพดีตามคู่มือการใช้งาน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) พื้นที่และดัชนีที่ตรวจวัด</p> <p>ตรวจวัดระดับเสียงที่โรงเรียนเตรียมอุดมพัฒนาการปราณบุรี (กม.ที่ 235+400) ตรวจวัดอาคารเรียนที่ใช้ในการเรียนการสอนและใกล้รางรถไฟที่สุดโดยมีดัชนีที่ทำการตรวจวัด ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr.) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.) ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) ระดับเสียง L₉₀ ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) <p>2) ระยะเวลา : ตรวจวัดปีละหนึ่งครั้ง ครั้งละ 3 วัน ในปีที่เปิดดำเนินการ และหลังจากนั้นทุก 5 ปี</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปลักษณะบ่งชี้สิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.ความสั่นสะเทือน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบที่สำคัญที่สุดมาจากการที่รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างวิ่งเข้าออกบนถนนลาดลงหรือผ่านถนนในเขตชุมชน จากการคำนวณผลกระทบที่เกิดจากการมีรถบรรทุกหนักแล่นผ่าน ไม่มีผลกระทบต่ออาคารที่อยู่อาศัยตามมาตรฐานของประเทศไทยหรือเกณฑ์ของ DIN 4150 แต่อาจรู้สึกได้ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนจะต้องแจ้งประชาชนหรือผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน อย่างน้อย 1 สัปดาห์ ในการก่อสร้างเสาเข็ม ให้ใช้เสาเข็มเจาะหรือการกดด้วย Static Hydraulic ทั้งหมด สำหรับตำแหน่งที่ใกล้ชุมชนจำนวน 18 ตำแหน่ง ตามที่ระบุไว้ในมาตรการป้องกันเรื่องระดับเสียง ให้ทำการเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากในช่วงเวลากลางวัน (07.00 น. -18.00 น.) ในพื้นที่ที่มีผู้รับผลกระทบอยู่ใกล้ รถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จะต้องมีน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ความสามารถในการรองรับของถนน โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุก และควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็ว ตรวจสอบอุปกรณ์และเครื่องจักรทุกสัปดาห์ โดยเจ้าหน้าที่หรือวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเพื่อไม่ให้มีความสั่นสะเทือนที่ผิดปกติ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>-</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		6. จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการ หรือสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบและเร่งแก้ปัญหาโดยเร็ว 7. กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปตรวจสอบและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการป้องกันหรือแก้ไขปัญหา หากเกิดจากกิจกรรมของโครงการ	
	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ระดับความสั่นสะเทือนจากรถไฟตามปกติจะไม่เกินค่าที่รู้สึกได้ที่ระยะห่างกว่า 20 เมตรจากรางรถไฟ จากผลการประเมินพบว่าไม่มีสถานที่ใดที่จะได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนที่สำคัญ 	ระยะดำเนินการ ให้มีการตรวจสอบและมีการบำรุงรักษาสภาพพื้นผิวทางรถไฟให้อยู่ในสภาพดี เพื่อลดปัญหาเรื่องความสั่นสะเทือน	ระยะดำเนินการ -

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6.อุทกวิทยาและการระบายน้ำ	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> วัสดุที่ไม่ใช้แล้วหากกองไว้ในพื้นที่เขตทางรถไฟ อาจกีดขวางทางไหลของน้ำ 	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1.หากมีวัสดุที่เหลือจากการเตรียมพื้นที่และไม่ได้ใช้ในการก่อสร้างอีกแล้ว ให้พิจารณานำไปจัดเก็บในที่เหมาะสม 2.จำกัดการตัดต้นไม้และการลากถางพืชคลุมดินในพื้นที่ในการก่อสร้างให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น 3.ห้ามทิ้งขยะมูลฝอย หรือวัสดุเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำใกล้พื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -
	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบจัดอยู่ในระดับต่ำ เพราะโครงการมีการจัดการระบายน้ำที่ดี การดำเนินโครงการไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาวะน้ำท่วมไปจากเดิม เพราะเป็นการสร้างทางโดยการขยายสันรางจากแนวเดิม 	ระยะดำเนินการ ดูแลรักษาระบบระบายน้ำบริเวณสถานี ตลอดจนร่องน้ำตามแนวทางรถไฟอย่างสม่ำเสมอ เพื่อมิให้เกิดการสะสมของเศษวัสดุหรือสิ่งสกปรกต่าง ๆ	ระยะดำเนินการ -

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7.คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศทางน้ำ	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ไม่มีผลกระทบที่สำคัญ เพราะการเตรียมพื้นที่ การก่อสร้างสำนักงานโครงการ ที่พักคนงาน ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติมาก โดยมีการกำหนดไว้ว่าที่พักคนงานและสถานที่กองเก็บวัสดุ และอุปกรณ์การก่อสร้าง จะไม่สร้างใกล้แหล่งน้ำในระยะ 50 เมตร ● พื้นที่การก่อสร้างส่วนใหญ่ ไม่มีแหล่งน้ำธรรมชาติใกล้เคียง ส่วนสถานีประจวบคีรีขันธ์มีแม่น้ำปราณบุรีอยู่ใกล้ประมาณ 500 เมตร ผลกระทบจากการทิ้งน้ำเสียโดยตรงจึงไม่มี และโครงการกำหนดมาตรการในเรื่องการป้องกันน้ำเสียจากการก่อสร้างอย่างเข้มงวด 	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การก่อสร้างตัดผ่านแหล่งน้ำที่มีความสำคัญ เช่น แม่น้ำกุยบุรี แม่น้ำปราณบุรี ให้พิจารณาก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง และใช้เวลาก่อสร้างให้สั้นที่สุด 2. การตั้งสำนักงานชั่วคราวที่พักคนงานพื้นที่สำหรับกองเศษวัสดุรวมถึงการกองดิน ทรายน และวัสดุก่อสร้างอื่น ๆ ให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร เพื่อป้องกันการปนเปื้อนจากกิจกรรมภายในพื้นที่ดังกล่าวลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง 3. จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอย ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อรวบรวมและจัดเก็บขยะจากพื้นที่ก่อสร้างและนำไปกำจัดทุกวัน 4. ห้ามทิ้งขยะหรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในแหล่งน้ำโดยเด็ดขาด 5. สำนักงานก่อสร้างโครงการและที่พักคนงานต้องจัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลอย่างเพียงพอในสัดส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง และต้องตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร รวมทั้งห้ามระบายของเสียที่ยังไม่ผ่านการบำบัดลงสู่แหล่งน้ำโดยเด็ดขาด ส่วนของเสียและสิ่งปฏิกูลจากที่พักคนงานต้องนำไปทิ้งหรือนำไปกำจัด/บำบัดให้ถูกต้อง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ผ่านแหล่งน้ำผิวดินจำนวน 4 แห่ง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้าง จึงต้องตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด ค่า pH, DO, BOD, TSS, TDS, Nitrate, Phosphate, Oil and Grease, Total Coliform Bacteria and Fecal Coliform Bacteria</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จุดเก็บคุณภาพน้ำจำนวน 4 แห่ง ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. แม่น้ำปราณบุรี 2. คลองชลประทาน หมู่ที่ 2 ตำบลปราณบุรี 3. แม่น้ำกุยบุรี 4. คลองบางนางรม <p>การดำเนินการ : จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างที่มีการก่อสร้างงานดินใกล้เคียง</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7.คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศทางน้ำ (ต่อ)		<ol style="list-style-type: none"> 6. บำบัดน้ำทิ้งจากสำนักงานชั่วคราวและบ้านพักคนงานด้วยระบบบำบัดน้ำเสีย ก่อนระบายออกสู่ภายนอก 7. ดำเนินการปรับคืนสภาพพื้นที่ให้แล้วเสร็จโดยเร็วหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ในระยะดำเนินการจะมีน้ำเสียที่เกิดที่สถานีจากห้องน้ำห้องส้วม บ้านพักเจ้าหน้าที่ ซึ่งทุกสถานีจะติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย ที่มีประสิทธิภาพเพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากสถานีด่าง ๆ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะสำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำสถานีรถไฟ รวมทั้งผู้โดยสารที่เข้ามาใช้สถานีรถไฟ 2. จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสีย ที่สามารถรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอในทุกสถานีรถไฟ และมีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียให้มีคุณลักษณะตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร 3. จัดให้มีการตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และบำรุงรักษาอุปกรณ์ของระบบให้ใช้การได้ต่อเนื่อง หากพบชำรุดเสียหายให้รีบซ่อมแซมให้สามารถใช้งานได้โดยเร็วที่สุด 4. ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงห้องส้วมบนขบวนรถไฟให้มีระบบกักเก็บสิ่งปฏิกูลจากห้องส้วม และนำไปกำจัดอย่างถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8.นิเวศวิทยาทางบก- ป่าไม้	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ●การดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ไม่มีผลกระทบโดยตรงต่อทรัพยากรป่าไม้ เนื่องจากสภาพนิเวศของพื้นที่ดำเนินการเป็นพื้นที่นอกเขตป่าสงวนแห่งชาติและเป็นพื้นที่ในเขตทางรถไฟ ●ในพื้นที่ดำเนินการไม่มีไม้ชนิดใดอยู่ในสถานภาพถูกคุกคามตาม IUCN (2014) รวมทั้งไม่มีพืชชนิดใดปรากฏอยู่ใน THAILAND RED DATA: PLANTS ของ สม. (2006) และพืชถิ่นเดียวและพืชหายากของประเทศไทย 	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กำหนดเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน และควบคุมผู้รับเหมาให้ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะภายในเขตก่อสร้างที่กำหนดไว้เท่านั้น 2. เพื่อลดผลกระทบต่อพืชพรรณของชุมชน ดังนั้นไม่ตัดไม้ประดับใดสามารถย้ายได้ จึงควรขุดย้ายไปปลูกในพื้นที่ใหม่ ในกรณีของไม้ยืนต้นหากมีความเหมาะสมสามารถย้ายไปปลูกในพื้นที่ใหม่ได้ 3. ประสานงานกรมป่าไม้ และกรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช เพื่อเข้าไปเก็บเมล็ดไม้ชนิดต่างๆเพื่อนำไปเพาะปลูกตามโครงการปลูกป่าของกรมป่าไม้ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ติดตามตรวจสอบให้การดำเนินงานจำกัดอยู่แต่เฉพาะในพื้นที่ดำเนินการที่กำหนดไว้ ไม่ให้ไปดำเนินกิจกรรมนอกขอบเขตของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ●เส้นทางรถไฟช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ เป็นการดำเนินการในพื้นที่เขตทางรถไฟ ซึ่งเป็นพื้นที่นอกเขตป่าสงวนแห่งชาติและมิได้มีสภาพนิเวศเป็นป่าไม้ ประกอบกับเป็นพื้นที่จำกัดอยู่ในแนวเขตของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.ปิดประกาศห้ามไม่ให้ตัดต้นไม้หรือจับหรือทำลายสัตว์ในพื้นที่ในขอบเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นอันขาด 2.ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำโครงการศึกษาเกี่ยวกับการกีดเซาะชายฝั่งและการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งตามแนวโครงการในอนาคต 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9.นิเวศวิทยาทางบก- สัตว์ป่า	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ●จากการสำรวจความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ พบความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าอย่างน้อย 180 ชนิด โดยสัตว์ป่าส่วนใหญ่ที่พบเป็นนกเกือบทั้งหมดจัดเป็นกลุ่มนกทุ่ง ต้องการถิ่นที่อยู่อาศัยเป็นทุ่งโล่ง หรือพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งสามารถพบเห็นได้ทั่วไปตามพื้นที่เกษตรกรรมของประเทศ ●จากการสำรวจพบว่า สัตว์ทุกชนิดที่สำรวจพบในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการไม่มีสัตว์ชนิดใดมีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนหรืออยู่ในสถานภาพถูกคุกคามแต่ประการใด ●<u>ดังนั้นการดำเนินโครงการมีผลกระทบต่อสัตว์ป่าในระดับต่ำ</u> ทั้งนี้เนื่องจากสัตว์สามารถเคลื่อนย้ายเข้าไปอาศัยและหากินในพื้นที่ข้างเคียงซึ่งมีระบบนิเวศแบบเดียวกัน 	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.มีการป้องกันการลักลอบล่าสัตว์ป่าโดยมีการติดประกาศห้ามมิให้มีการล่าสัตว์ในพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย 2.ประสานงานกับหน่วยงานอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช ในพื้นที่เพื่อป้องกันปัญหาการเกิดอันตรายต่อสัตว์ที่อาจเดินเข้ามาในเขตของการเดินรถไฟ 3. ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานกับหน่วยงานอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชในการจัดทำแผนการผลักดันสัตว์ป่าที่ถูกคุกคาม เช่น เลือดปลา นกยูง และค้างแว่นถิ่นใต้รวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครองที่ใกล้สูญพันธุ์ ที่อาจหลงเข้ามาในเขตเส้นทาง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>-ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการสำรวจสัตว์ป่าตลอดแนวเส้นทางในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยเฉพาะสัตว์ป่าที่ถูกคุกคาม เช่น เลือดปลา นกยูง และค้างแว่นถิ่นใต้ รวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครองที่ใกล้สูญพันธุ์ ที่อาจหลงเข้ามาบริเวณที่มีการก่อสร้าง หากพบสัตว์ประเภทดังกล่าวให้ประสานกับหน่วยงานอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชเพื่อดำเนินการตามแผนในการผลักดันสัตว์ป่าดังกล่าวออกไปจากเขตพื้นที่ของการรถไฟ</p> <p>ระยะเวลา: ทุก 6 เดือน หรือ 2 ครั้ง /ปี ในระยะก่อสร้าง</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9.นิเวศวิทยาทางบก- สัตว์ป่า (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ในระยะดำเนินการ สัตว์ป่าหลายชนิดสามารถกลับเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่เขตทางรถไฟทั้งเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพื้นที่หากินได้ ตัวอย่างเช่น สัตว์ในกลุ่มหนู และนกหลายชนิด ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงเป็นผลกระทบด้านลบในระดับต่ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ดัดประกาศห้ามมิให้มีการลักลอบเข้ามาจับสัตว์ป่าในพื้นที่ของโครงการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยเคร่งครัด 2. ให้ประสานงานกับหน่วยงานอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช ในพื้นที่เพื่อป้องกันปัญหาการเกิดอันตรายต่อสัตว์ที่อาจเดินเข้ามาในเขตของการเดินรถไฟ 3. ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานกับหน่วยงานอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชในการจัดทำแผนการผลักดันสัตว์ป่าที่ถูกคุกคาม เช่น เสือปลา นกยูง และค้างแว่นถิ่นใต้ รวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครองที่ใกล้สูญพันธุ์ ที่อาจหลงเข้ามาในเขตเส้นทาง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการสำรวจสัตว์ป่าตลอดแนวเส้นทางในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยเฉพาะสัตว์ป่าที่ถูกคุกคาม เช่น เสือปลา นกยูง และค้างแว่นถิ่นใต้ รวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครองที่ใกล้สูญพันธุ์ ที่อาจหลงเข้ามาบริเวณที่มีการก่อสร้างหากพบสัตว์ประเภทดังกล่าวให้ประสานกับหน่วยงานอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชเพื่อดำเนินการตามแผนในการผลักดันสัตว์ป่าดังกล่าวออกไปจากเขตพื้นที่ของการรถไฟ</p> <p>ระยะเวลา: ทุก 6 เดือน หรือ 2 ครั้ง /ปี เป็นเวลา 3 ปี หลังจากเปิดดำเนินการ</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10.การคมนาคมขนส่ง	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ●การก่อสร้างจะมีการขนส่งวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ก่อสร้างโดยมีการจัดการให้มีจำนวนเที่ยวเฉลี่ยในการขนต่อวันเพื่อเข้าในพื้นที่ก่อสร้างแต่ละแห่งไม่มากนัก เพื่อลดผลกระทบต่อการคมนาคมตามถนนในพื้นที่โดยรอบ 	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.ติดป้ายประชาสัมพันธ์ตามแนวเส้นทางก่อนการก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถหลบหลีกไปใช้เส้นทางอื่นได้ ในกรณีที่มีการก่อสร้างทางลอด ทางข้าม ติดตั้งป้ายและไฟสัญญาณที่ได้มาตรฐาน ให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างเด่นชัดทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนอย่างน้อยประมาณ 200 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง 2. การทำทางเบี่ยงให้ใช้ป้ายบอกทางซึ่งให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน โดยมีการติดตั้งป้ายบอกตำแหน่งทางเบี่ยงก่อนถึงที่ก่อสร้างเป็นระยะ เช่น ที่ระยะประมาณ 1 กิโลเมตร ระยะประมาณ 500 เมตร และระยะประมาณ 200 เมตร 3. หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 4. ควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกระดัอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด 5. สำหรับการก่อสร้างที่คร่อมถนนเดิม ต้องวางแผนการก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงการปิดถนนหรือหากจำเป็นต้องจัดทางเบี่ยงให้มีจำนวนช่องจราจรที่พอเพียง 6. ควบคุมความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างที่เข้ามาในพื้นที่ชุมชนไม่เกิน 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง และในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>-</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10.การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>7. หากการขนส่งวัสดุของโครงการทำให้ถนนในพื้นที่ของชุมชนเกิดการชำรุดเสียหาย ให้ทำการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีดังเดิม</p> <p>8. ในการก่อสร้างถนนชั่วคราวในพื้นที่โครงการให้มีมาตรการความปลอดภัยในการก่อสร้างดังนี้</p> <p>8.1 ให้ผู้รับเหมา เป็นผู้ติดตั้งแผงกัน กรวย ถังกลม เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายจราจร แสงสว่างและไฟกระพริบ สัญญาณธง และป้ายจราจรแขวนให้ถูกต้องตามมาตรฐานของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>8.2 จะต้องมีการเบี่ยงช่องจราจรที่จะผ่านพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>8.3 ในกรณีที่เกิดเหตุจำเป็นต้องจัดให้มีช่องทางการจราจรในถนนหลักอย่างน้อย 2 ช่อง ในแต่ละทิศทาง</p> <p>8.4 ในการก่อสร้าง ผู้รับเหมาจะต้องหาอุปกรณ์ แผงกันผ้าใบ หรืออื่นๆ มาปิดกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ผู้คนละออกจากก่อสร้าง ไปรบกวนประชาชนที่พักอาศัย หรือใช้เส้นทางนั้น รวมถึงต้องทำความสะอาดล้อรถยนต์ทุกคัน ที่เข้าออกพื้นที่ตามมาตรฐานควบคุมการก่อสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p>	

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10.การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>8.5 จัดให้มีมีศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>8.6 มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อแสดงการเตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง</p>	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ในระยะเปิดดำเนินการ มีประชาชนเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้าที่สถานี อาจทำให้เกิดปัญหาเรื่องพื้นที่จอดรถ และการจราจรบริเวณสถานีได้ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> จัดระบบจราจรบริเวณสถานีรถไฟให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งป้ายและสัญญาณจราจรเพื่อบอกทิศทาง จัดพื้นที่จอดรถให้เพียงพอและจัดพื้นที่จอดรถรับส่งผู้โดยสารให้เป็นสัดส่วนไม่กีดขวางทางจราจร ให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกทั้งในบริเวณทางเข้าออก และบริเวณที่จอดรถ โดยเฉพาะสถานีรถไฟขนาดกลางและสถานีรถไฟที่มีลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11.การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> การดำเนินการก่อสร้างอยู่ภายในเขตทางเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้นจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ใกล้เคียง และไม่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการใช้ประโยชน์ 	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กำหนดเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน และควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างให้อยู่ในเขตทางเท่านั้น เพื่อไม่ให้เป็นการรบกวนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ข้างเคียง	ระยะก่อสร้าง -
	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการผ่านเขตชุมชนเมือง และจะมีผลต่อการขยายตัวของชุมชนเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินที่แนวทางรถไฟตัดผ่าน ดังนั้นผลกระทบในช่วงเปิดดำเนินการในด้านการใช้ที่ดินจะส่งผลกระทบในทางบวกทางเศรษฐกิจการท่องเที่ยวในอนาคต 	ระยะดำเนินการ จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการบุกรุกเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยสม่ำเสมอ หากพบว่ามีกรณีการบุกรุกให้ดำเนินการตามกฎหมาย	ระยะดำเนินการ -

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12.สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างอาจต้องมีการย้ายสาธารณูปโภคทำให้เกิดผลกระทบในช่วงสั้น 	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. ก่อนเริ่มการก่อสร้าง จะต้องประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องในการวางแผนรื้อย้ายและติดตั้งระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ 2. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภครับทราบเกี่ยวกับแผนการรื้อย้ายล่วงหน้า อย่างน้อย 1 สัปดาห์ 3. ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ในช่วงเวลาที่เหมาะสม ไม่ก่อให้เกิดปัญหาการรบกวนชุมชนหรือธุรกิจต่าง ๆ 4. แสดงตำแหน่งของระบบสาธารณูปโภคที่จะทำการรื้อย้าย โดยการปักหมุด ตอกหลัก หรือดำเนินการด้วยวิธีการอื่นใด จากจุดเริ่มต้นไปจนถึงจุดสิ้นสุดที่จะทำการรื้อย้าย ติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณสำหรับการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ให้เป็นไปตามรูปแบบและแนวทางปฏิบัติที่กำหนดโดยคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ	ระยะก่อสร้าง -

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12.สาธารณสุขและ สาธารณสุขการ (ต่อ)		5. อำนวยความสะดวกด้านการจราจรในระหว่างการเดินทางระบบสาธารณสุขโรค และติดตั้งเครื่องหมายจราจรสัญญาณป้องกันอันตรายต่าง ๆ ให้ถูกต้องตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับของทางราชการ ตลอดจนคำสั่งของเจ้าหน้าที่จราจรโดยเคร่งครัด	
	ระยะดำเนินการ ● หากไม่มีดูแลการบำรุงรักษาอุปกรณ์ในระบบสาธารณสุขโรค จะเกิดผลกระทบต่อการใช้งาน	ระยะดำเนินการ 1. จัดให้มีการบำรุงรักษาเชิงป้องกันของอุปกรณ์ในระบบประปา และระบบไฟฟ้าของสถานีให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ 2. รณรงค์ขอความร่วมมือจากพนักงานประจำสถานีรถไฟให้ประหยัดพลังงาน ประหยัดน้ำ และรณรงค์ขอความร่วมมือจากผู้โดยสารและพนักงานประจำสถานีรถไฟให้ใช้น้ำอย่างประหยัด	ระยะดำเนินการ -

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13.การจัดการขยะมูลฝอย	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ● การก่อสร้างจะมีคนงานเข้ามา และจะมีการกำเนิดขยะมูลฝอย สำหรับคนงานก่อสร้างคาดว่าจะมีการผลิตมูลฝอยทั่วไปในอัตราประมาณ 1 กก.ต่อคนต่อวัน (ผลการสำรวจของกรมควบคุมมลพิษในปี 2556) ● สำหรับปริมาณสูงสุดของขยะในพื้นที่พักของคนงาน คาดว่ามีขยะประมาณ 80 กิโลกรัม/วัน หรือ 167 ลิตร/วัน และพื้นที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง คาดว่ามีขยะประมาณ 114 กิโลกรัม/วัน หรือ 238 ลิตร/วัน	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1. จัดเตรียมภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด ตั้งไว้ตามจุดต่าง ๆ ในบริเวณบ้านพักคนงาน และสำนักงานก่อสร้าง พร้อมทั้งตรวจสอบ ดูแล รักษาภาชนะรองรับขยะให้อยู่ในสภาพดี และให้มีการเก็บขนขยะไปกำจัดอย่างถูกวิธี 2. ห้ามทิ้งขยะ และเศษวัสดุก่อสร้าง ลงสู่แหล่งน้ำโดยเด็ดขาด 3. จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วเพื่อรวบรวมและนำไปกำจัดให้เหมาะสม	ระยะก่อสร้าง -
	ระยะดำเนินการ ● จากการประเมินคาดว่าจะเมื่อเปิดดำเนินการมีจำนวนขยะที่เกิดขึ้นจากผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นรวมทุกสถานีแล้วไม่เกิน 1-2 ตัน/วัน ซึ่งเมื่อกระจายไปหลายสถานีก็จะมีจำนวนแต่ละแห่งน้อยมาก	ระยะดำเนินการ 1. จัดให้มีถังขยะประจำอาคารสถานี และให้มีการรวบรวมและจัดการขยะมูลฝอยอย่างเหมาะสม 2. ประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้พนักงานในอาคารสถานีและผู้โดยสารคัดแยกประเภทมูลฝอย โดยแยกเป็นขยะเปียก ขยะแห้ง และขยะอันตราย ก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย และประสานงานกับองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ในการเก็บขนขยะมูลฝอยและนำไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป	ระยะดำเนินการ -

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. เศรษฐกิจ และสังคม	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none">ชุมชนโดยรอบอาจได้รับข้อมูลข่าวสาร ความก้าวหน้า และกิจกรรมต่างๆของโครงการไม่ทั่วถึง จึงควรทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างของโครงการแก่ชุมชนเป็นระยะ ตลอดเวลาการก่อสร้างของโครงการเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อน รำคาญหรือปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการคาดว่าจะมีผลกระทบต่ออาชีพค้าขายของผู้ประกอบการที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ แม้ว่าการก่อสร้างจะใช้พื้นที่เขตทางรถไฟเป็นหลัก อาจมีผลกระทบด้านการกีดขวางแนวเส้นทางส่วนใหญ่ใช้พื้นที่ในแนวเขตทางรถไฟปัจจุบัน แต่มีชุมชนอยู่ประชิดเส้นทางหลายแห่ง อาจมีปัญหาขัดแย้งระหว่างคนงานก่อสร้างกับประชาชนในชุมชนได้ จึงมีผลกระทบด้านลบระดับน้อยปานกลางการทำงาน จะทำให้เศรษฐกิจในพื้นที่ดีขึ้น เป็นการสร้างงานและประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้น เป็นผลกระทบด้านบวกระดับปานกลาง	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none">ในช่วงการเตรียมงานเพื่อการก่อสร้างโครงการจำเป็นต้องมีหน่วยงานผู้รับผิดชอบ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมอบหมายให้ผู้รับเหมจะต้องดำเนินการขออนุญาตขุดดินเพื่อสร้างคันดินและสร้างรางรถไฟให้มีความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยตลอดทั้งช่วงของการดำเนินการ โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง คือ ครุฑเรือนที่อาศัยในพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ทั้งนี้ให้อยู่ในความควบคุมอย่างใกล้ชิดของบริษัทที่ปรึกษาผู้ควบคุมงานและหน่วยงานผู้รับผิดชอบติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดการก่อสร้างโครงการ ระยะเวลาดำเนินการ ผู้รับผิดชอบ สถานที่ติดต่อไว้หน้าสถานีรถไฟ หรือบริเวณจุดตัดเส้นทางคมนาคมสายหลักใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้างของ และที่ทำการองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หรือผู้นำท้องที่ บริเวณใกล้เคียงจุดที่มีการก่อสร้างของโครงการกำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทย โดย ผู้รับเหมาจัดตั้งคณะทำงานประชาสัมพันธ์ และชุมชนสัมพันธ์ โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ ที่ปรึกษาผู้ควบคุมงานการก่อสร้าง เพื่อปฏิบัติหน้าที่ประชาสัมพันธ์โครงการ ให้ข้อมูล ตอบข้อซักถาม ข้อเสนอแนะ และรับข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการหรือสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อรับทราบปัญหาและ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none">การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดเจ้าหน้าที่คณะทำงานประชาสัมพันธ์ ทำการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ผู้ดำเนินโครงการและประชาชนมีความเข้าใจเกี่ยวกับขั้นตอนระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างของโครงการ รวมทั้งหาวิธีแก้ไขปัญหาพร้อมกันการรถไฟแห่งประเทศไทยกำกับดูแลให้ผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวัง ปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด และก่อสร้างด้วยความระมัดระวัง พร้อมทำความเข้าใจและกำหนดเป็นกฎเกณฑ์ชัดเจนทำการติดตามตรวจสอบความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชน และสถานที่อันเกี่ยวเนื่อง เพื่อรับฟังปัญหา ข้อเสนอแนะที่มีต่อกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ชุมชนใกล้เคียงตลอดแนวพื้นที่โครงการจำนวน ระยะทาง 500 เมตร จากแนวเขตทางรถไฟ จำนวนไม่น้อยกว่า 400 ตัวอย่าง/ต่อครั้ง /ปี ในระหว่างทำการก่อสร้าง งบประมาณค่าใช้จ่ายในการสำรวจ 100,000 บาท/ครั้ง <p>หน่วยงานรับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้ตั้งงบประมาณเพื่อจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. เศรษฐกิจ และสังคม (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none">กิจกรรมบางส่วนจำเป็นต้องใช้บุคลากรที่มีความชำนาญและเชี่ยวชาญเฉพาะ หรือแรงงานในพื้นที่ไม่เพียงพอ มีการจ้างแรงงานนอกพื้นที่เข้ามา ซึ่งอาจมีปัญหากับคนในพื้นที่ได้ทั้งการลักขโมย ทะเลาะวิวาท และปัญหายาเสพติด เป็นผลกระทบด้านลบระดับปานกลางมีผู้ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายเวนคืนบริเวณก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ จึงมีผลกระทบทางลบ ระดับปานกลาง แต่โครงการฯ ได้มีค่าใช้จ่ายในการโยกย้ายเวนคืนและชดเชยทรัพย์สินให้ผู้ถูกโยกย้ายเวนคืนอย่างเป็นธรรมตามหลักเกณฑ์ของกฎหมาย	<p>ผลกระทบต่าง ๆ และเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว โดยเข้าพบประสานงานผู้นำชุมชน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้บริหารพื้นที่อันเกี่ยวเนื่อง เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้าง และเส้นทางของการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ช่องทางการติดต่อสื่อสาร สอบถามข้อมูล และรับเรื่องร้องเรียน ให้ทราบ เป็นระยะ โดยเฉพาะช่วงที่จะมีการก่อสร้างผ่านพื้นที่</p> <p>4. จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ซึ่งเกิดจากการดำเนินงานภายใต้โครงการเพื่อให้มีการติดตามตรวจสอบหาสาเหตุที่ชัดเจน รวมถึงจัดให้มีการติดตามประเมินผลในรูปแบบของคณะกรรมการร่วมระหว่างชุมชน หน่วยงานราชการ และการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <p>5. ดำเนินการป้องกันเหตุเดือดร้อน รำคาญจากปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ เช่น ฝุ่นละอองเสียงดัง การคมนาคมขนส่งไม่คล่องตัว จากการขนวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ตามมาตรการด้านอื่นๆ ที่กำหนดไว้ อย่างเคร่งครัด และจะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างรวดเร็ว</p>	<ol style="list-style-type: none">การรถไฟแห่งประเทศไทย รวบรวมจัดทำสรุปข้อร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างกำหนดให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งคณะกรรมการร่วมเพื่อติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้บริหารท้องถิ่น เพื่อติดตามตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. เศรษฐกิจ และสังคม (ต่อ)		<p>6.กำหนดให้ผู้รับเหมาพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นให้มีโอกาสได้รับการคัดเลือกเข้ามาทำงานในระยะก่อสร้างเป็นลำดับแรก ก่อนจัดหาแรงงานจากต่างถิ่นเข้ามาปฏิบัติงาน</p> <p>7.กำหนดอัตราค่าชดเชยทรัพย์สิน ค่ารถถอน ค่าขนส่ง อย่างเหมาะสมและเป็นธรรมตามกฎหมาย</p> <p>8. ก่อนดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียงกับกิจกรรมก่อสร้างให้ผู้รับเหมาดำเนินการสำรวจสภาพอาคารบ้านเรือน โดยทำการจดบันทึกและถ่ายภาพไว้เป็นหลักฐานก่อนดำเนินการก่อสร้าง ทั้งนี้โดยมีเจ้าของอาคารบ้านเรือนเป็นผู้เข้าสำรวจร่วมกันและลงนามในบันทึกร่วมกัน และหากเกิดความเสียหายจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการส่งผลให้สภาพอาคารบ้านเรือนเปลี่ยนแปลงจากเดิมช่วงระหว่างการก่อสร้างหรือช่วงหลังการก่อสร้างผ่านพื้นที่บริเวณดังกล่าวโดยสามารถพิสูจน์ร่วมกัน ผู้รับเหมา ต้องรับผิดชอบในการชดเชยเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ</p>	

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. เศรษฐกิจ และสังคม (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ul style="list-style-type: none"> เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง เช่นพื้นที่เกษตรกรรม เป็นที่อยู่อาศัยหรือ พื้นที่พาณิชยกรรม ประกอบการพัฒนาชย์ โดยเฉพาะพื้นที่โดยรอบตามแนวรถไฟฟ้าคู่และย่านสถานีรถไฟ ส่งผลให้ที่ดินเกิดการพัฒนาและมีราคาสูงขึ้น เป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง เกิดการเปลี่ยนแปลงและปรับเปลี่ยนอาชีพของประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบ จากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น จากเกษตรกรรม อาจมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการค้าประกอบการพาณิชยกรรม เพื่อรองรับผู้โดยสารนักท่องเที่ยว เป็นต้น_เป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง ประชาชน-ชุมชนโดยรอบได้รับประโยชน์ในการเดินทาง มีความและความสะดวกสบาย รวดเร็วในการเดินทาง เพิ่มขึ้นช่วยแก้ไขบรรเทาปัญหาเรื่องการเดินทาง ท่องเที่ยวและขนส่งในพื้นที่ มีผลกระทบทางบวกระดับปานกลาง 	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ol style="list-style-type: none"> ทำการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อให้ชุมชนมีความเข้าใจ และเกิดการยอมรับโครงการมากขึ้น โดยเปิดโอกาสให้ชุมชนได้รับรู้สถานการณ์ต่างๆ เกี่ยวกับการดำเนินโครงการ จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ซึ่งเกิดจากการดำเนินงานภายใต้โครงการเพื่อให้มีการติดตามตรวจสอบหาสาเหตุที่ชัดเจน รวมถึงจัดให้มีการติดตามประเมินผลในรูปแบบของคณะทำงานร่วมระหว่างชุมชน หน่วยงานราชการ และการรถไฟแห่งประเทศไทย 	<p>ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา</p> <ol style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องกำหนดรายละเอียดในข้อตกลงของการจ้างให้ผู้รับเหมาต้องจัดการสภาพพื้นที่ให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยเฉพาะพื้นที่เชื่อมต่อกับชุมชน กำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง หรือเจ้าหน้าที่ให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด ทำการติดตามตรวจสอบความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชน และสถานที่อ่อนไหว เพื่อรับฟังปัญหาข้อเสนอแนะที่มีต่อกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ชุมชนใกล้เคียงตลอดแนวพื้นที่โครงการเป็น ระยะทาง 500 เมตร จากแนวเขตทางรถไฟ จำนวนไม่น้อยกว่า 400 ตัวอย่าง/ครั้ง /ปี เป็นเวลา 5 ปี ค่าใช้จ่ายในการสำรวจ 100,000 บาท/ครั้ง <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้ตั้งงบประมาณเพื่อจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. การโยกย้าย และการทดแทนทรัพย์สิน	ระยะก่อนก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ในพื้นที่เขตทางรถไฟมีผู้บุกรุกในเขตที่ต้องใช้ในการก่อสร้างโครงการ และมีบางส่วนเป็นผู้ที่มีสัญญาเช่าที่ต้องการโยกย้ายออกหมดสัญญาและในการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟที่จุดตัด วังกกพง (จุดที่ 9) และจุดตัดคันกะไค (จุดที่ 56) โดยการสร้างเป็นทางต่างระดับทำให้ต้องเวนคืนที่ดินของประชาชน ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณดังกล่าวโดยตรง 	ระยะก่อนก่อสร้าง <ol style="list-style-type: none"> จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำงานด้านประชาสัมพันธ์และให้ความรู้กับประชาชน เพื่อประชาสัมพันธ์แจ้งข้อมูลโครงการแผนการก่อสร้างโครงการและหลักเกณฑ์การดำเนินการ เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจนตรงกัน ซึ่งจะช่วยลดคล้อยปัญหาความวิตกกังวล ปัญหาความไม่พึงพอใจ รวมไปถึงปัญหาความขัดแย้งและปฏิกิริยาที่มีต่อโครงการในการทดแทนทรัพย์สินในราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรม การสำรวจทรัพย์สินของผู้ถูกโยกย้าย ต้องให้เจ้าของกรรมสิทธิ์หรือผู้แทน ร่วมให้ข้อมูลและเข้าร่วมดำเนินการสำรวจทรัพย์สินของตนเองด้วย ดำเนินการเจรจาและจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินที่เป็นธรรมให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบให้เสร็จสิ้นก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง 	ระยะก่อนก่อสร้าง <p>-</p>
	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> หากไม่มีผู้บุกรุกจะไม่มีผลกระทบที่สำคัญ 	ระยะดำเนินการ <p>มีมาตรการในการควบคุมดูแลพื้นที่ในเขตทางไม่ให้มีการบุกรุกเข้ามาในเขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p>	ระยะดำเนินการ <p>-</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างเป็นกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อคนงานและบุคคลภายนอก 	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง <ol style="list-style-type: none"> ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ให้จัดพื้นที่ก่อสร้าง ที่พักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมการก่อสร้างให้ถูกสุขลักษณะ เพื่อป้องกันปัญหาด้านสุขภาพอนามัย ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> จัดหาน้ำดื่มและน้ำใช้ที่สะอาดและเพียงพอกับจำนวนเจ้าหน้าที่และคนงาน จัดเตรียมส้วมราดน้ำที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งแพร่ระบาดโรค จัดหาถังรองรับขยะที่มีสภาพดี จำนวนเพียงพอ และจัดให้มีการกำจัดขยะอย่างสม่ำเสมอ ให้ผู้รับจ้างจัดสร้างที่พักคนงานก่อสร้างและสำนักงานควบคุมการก่อสร้างตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน ว.ส.ท. 1010-342) 	ระยะก่อสร้าง <p>การรถไฟแห่งประเทศไทยกำกับให้ผู้รับเหมารายงานอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน และแจ้งผลการสูญเสียเสียหายต่อทรัพย์สินและ/หรือบาดเจ็บทางร่างกายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทราบ ทุกเดือน</p>

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16.สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		<p>3. ต้องจัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับวิธีป้องกันอัคคีภัยและการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นอย่างถูกวิธีแก่คนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่ ให้มีป้ายแนะนำการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นไว้ในบริเวณที่อุปกรณ์นั้นติดตั้งอยู่ และมีการตรวจสอบดูแลเครื่องดับเพลิงขั้นต้นให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน โดยสม่ำเสมอ</p> <p>4. ต้องจัดอบรมคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีใช้ ดุแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่าง ๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน และกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้ใช้งานได้ดียู่เสมอ หากพบว่าเครื่องจักรอุปกรณ์ใดชำรุดเสียหายต้องซ่อมแซมทันที เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน</p> <p>5. ต้องจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล และควบคุมดูแลให้คนงานก่อสร้างสวม ใส่ ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>6. บริเวณเขตก่อสร้างจะต้องจัดทำรั้วกันแสดงขอบเขตการก่อสร้างที่ชัดเจน และปิดประกาศ “เขตก่อสร้างบุคคลภายนอกห้ามเข้า” โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง</p>	

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16.สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		<p>7. ในเขตก่อสร้างส่วนใดที่เป็นอันตราย จะต้องปิดประกาศ “เขตอันตรายในการก่อสร้าง” และมีไฟสัญญาณสีแดงแสดงให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน และผู้ที่เข้าไปในเขตดังกล่าวจะต้องสวมอุปกรณ์นิรภัย</p> <p>8. จัดให้มีเครื่องมือปฐมพยาบาลขั้นต้นอย่างเพียงพอ รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่สามารถปฐมพยาบาลขั้นต้นได้อย่างถูกต้อง เพื่อให้การรักษายาบาลเบื้องต้น และการป้องกันโรคต่าง ๆ มีการควบคุมและเฝ้าระวัง โรคที่เป็นอันตรายและการแพร่ระบาดของโรคในกลุ่มคนงานก่อสร้าง เป็นต้น และจัดให้มียานพาหนะเพื่อใช้ในการขนย้ายผู้ป่วย หรือผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้างไปยังสถานบริการสาธารณสุขที่อยู่ใกล้ที่สุด</p> <p>9. จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ตรวจสอบความปลอดภัย(Safety Audit) ของโครงการโดยมีการตรวจสอบทุกหัวข้อด้านความปลอดภัยตามกฎหมายกระทรวงแรงงาน</p>	

ตารางที่ 1 (ต่อ) สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16.สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> อุปกรณ์ที่ช่วยในเรื่องความปลอดภัยที่ใช้ในสถานีรถไฟอาจมีการเสื่อมสภาพหรือชำรุด จึงต้องมีการบำรุงรักษาให้ใช้งานได้ตลอดเวลา 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> บำรุงรักษาอุปกรณ์หรือระบบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย เช่น ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบเตือนภัย ฯลฯ ให้มีสภาพสมบูรณ์ใช้งานได้ตลอดเวลา จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและด้านความปลอดภัยให้แก่พนักงานรถไฟ พร้อมทั้งควบคุมให้พนักงานรถไฟปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัย ตามรายละเอียดและข้อกำหนดที่ระบุไว้ในคู่มือบำรุงทาง และคู่มือตามระเบียบว่าด้วยความปลอดภัยของ การรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างเคร่งครัด 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>