

ด่วนที่สุด
ที่ นธ ๐๐๑๗.๒/ว ๕๗



ศาลากลางจังหวัดนราธิวาส
ถนนศูนย์ราชการ นธ ๙๖๐๐๐

๗ มกราคม ๒๕๖๙

เรื่อง การประชุมเพื่อปรึกษาหารือและชี้แจงรายละเอียดงานศึกษาความเหมาะสม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่
ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุไหงโก-ลก

เรียน หัวหน้าส่วนราชการตามบัญชีแนบท้าย

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ รฟ.กส.๑๖๐๐/๔๑๔๖/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๘

จำนวน ๑ ชุด

ด้วยจังหวัดนราธิวาส ได้รับแจ้งจากการรถไฟแห่งประเทศไทยว่า ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่
ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุไหงโก-ลก ระยะทางประมาณ ๒๑๕ กิโลเมตร จำนวน ๒๖ สถานี ๘ ที่หยุดรถไฟ เพื่อพัฒนา
โครงข่ายและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ ยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนในพื้นที่
จังหวัดสงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
ประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด บริษัท ไวส์ โปรเจ็ค คอลแลคชั่น จำกัด และ บริษัท ดีเคดี
คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) ทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม
และสิ่งแวดล้อม เนื่องจากขอบเขตการศึกษาในส่วนของจังหวัดนราธิวาสจะครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ๕ อำเภอ ๑๘ ตำบล
ได้แก่ ๑. อำเภอศรีสาคร (ตำบลเรียง ตำบลศรีสาคร ตำบลสาวอ ตำบลศรีสาครนอก ตำบลลาโละ) ๒. อำเภอร่องเงาะ
(ตำบลมะรือโบตก ตำบลเฉลิม ตำบลบาโงสะโต ตำบลตันหยงมัส ตำบลตันหยงลิมอ ตำบลบองอ) ๓. อำเภอเจาะไอร้อง
(ตำบลจวบ ตำบลบูกิต) ๔. อำเภอสุไหงปาดี (ตำบลโต๊ะเต็ง ตำบลปะลูลู ตำบลกาละ) ๕. อำเภอสุไหงโก-ลก
(ตำบลสุไหงโก-ลก ตำบลปาเสมัส) การรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้แทนกลุ่มบริษัทจึงขอเข้าพบผู้ว่าราชการ
จังหวัดนราธิวาสและผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมปรึกษาหารือเพื่อชี้แจงรายละเอียดโครงการเบื้องต้น ตลอดจนรับฟัง
ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการนำมาใช้เป็นแนวทางในการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการ
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

เพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นไปด้วยความเรียบร้อย จังหวัดนราธิวาสจึงขอเชิญท่าน
เข้าร่วมประชุมเพื่อปรึกษาหารือและชี้แจงรายละเอียดงานศึกษาความเหมาะสม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่
ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุไหงโก-ลก ในวันศุกร์ที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๙ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม
พระศรีสุทัศน์ ชั้น ๔ ศาลากลางจังหวัดนราธิวาส แห่งที่ ๒ โดยขอให้ส่งแบบตอบรับเข้าร่วมประชุมทาง QR code
ท้ายหนังสือฉบับนี้ ภายในวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๙ ทั้งนี้ สามารถดาวน์โหลดสิ่งที่ส่งมาด้วยได้ที่เว็บไซต์
www.narathiwat.go.th หัวข้อ “ระบบหนังสือราชการจังหวัดนราธิวาส”

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาเข้าร่วมประชุมตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าว

ขอแสดงความนับถือ

(นายชาคริต สุรณัฐกุล)

รองผู้ว่าราชการจังหวัด ปฏิบัติราชการแทน
ผู้ว่าราชการจังหวัดนราธิวาส



แบบตอบรับ

สำนักงานจังหวัด

กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด

โทร. ๐ ๗๓๖๔ ๒๖๓๘

บัญชีแนบท้าย

ด่วนที่สุด ที่ นธ ๐๐๑๗.๒/ว ๕๗ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๙
เรื่อง การประชุมเพื่อปรึกษาหารือและชี้แจงรายละเอียดงานศึกษาความเหมาะสม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย-ลก

๑. นายสถานีรถไฟสุโขทัย-ลก
๒. สารวัตรแขวงบำรุงทางตันหยงมัส
๓. นายอำเภอเจาะไอร้อง
๔. นายอำเภอระแงะ
๕. นายอำเภอเรือเสาะ
๖. นายอำเภอสุโขทัย-ลก
๗. นายอำเภอสุโขทัย-ปาด

ที่ รพ.กส.๑๖๐๐/๒๐๒๖ /๒๕๖๘



๒ ธันวาคม ๒๕๖๘

ศาลากลางจังหวัดนราธิวาส
รับเลขที่ 16130
วันที่ 30 ธ.ค. 2568

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง เขตปทุมธานี
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐
9776
วันที่ 30 ธ.ค. 2568

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เข้าพบ เพื่อปรึกษาหารือและชี้แจงรายละเอียดงานศึกษาความเหมาะสม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย-ลก

เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัดนราธิวาส

อ้างถึง สัญญาจ้างที่ปรึกษา เลขที่ กส.๖/ทค./๒๕๖๘ ลงวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย ขอบเขตการศึกษาโครงการ

จำนวน ๑ ชุด

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้าง กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด บริษัท ไวส์ โปรเจ็ค คอนซัลตัง จำกัด และ บริษัท ดีเคต คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการศึกษาคความเหมาะสม (Feasibility Study) ทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย-ลก ระยะทางประมาณ ๒๑๕ กิโลเมตร จำนวน ๒๖ สถานี ๘ ที่หยุดรถไฟ เพื่อพัฒนาโครงข่ายและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนในพื้นที่ จังหวัดสงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส เพื่อเชื่อมต่อเข้ากับโครงข่ายรถไฟ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ และช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ที่เป็นโครงการก่อสร้างที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมทั้งเป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายทางรถไฟของไทยกับสหพันธรัฐมาเลเซีย ความละเอียดแล้ว นั้น

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์โครงการ และชี้แจงรายละเอียดโครงการในเบื้องต้น ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการนำมาใช้เป็นแนวทางในการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการให้เป็นไปอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ เนื่องจากขอบเขตของงานครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ๔ จังหวัด ๑๓ อำเภอ ๕๓ ตำบล สำหรับในส่วนของจังหวัดนราธิวาส ประกอบด้วย ๕ อำเภอ ๑๘ ตำบล ได้แก่ ๑. อำเภอศรีสาคร (ตำบลเรียง ตำบลศรีสาคร ตำบลสาวอ ตำบลศรีสาครนอก ตำบลลาโละ) ๒. อำเภอรามัน (ตำบลมะรือโบตก ตำบลเฉลิม ตำบลบาโงสะโต ตำบลตันหยงมัส ตำบลตันหยงลิมอ ตำบลบองอ) ๓. อำเภอเจาะไอร้อง (ตำบลจวบ ตำบลบูกิด) ๔. อำเภอสุโขทัย (ตำบลโตะเต็ง ตำบลปะลุรู ตำบลเกาะ) ๕. อำเภอสุโขทัย-ลก (ตำบลสุโขทัย-ลก ตำบลปาเสมัส)

การรถไฟฯ จึงขอความอนุเคราะห์เข้าพบท่านหรือผู้แทนและผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมปรึกษาหารือในวันศุกร์ที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๙ เวลา ๑๕.๐๐ - ๑๕.๐๐ น. ณ ศาลากลางจังหวัดนราธิวาส โดยคณะทำงานประกอบด้วย เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา รวม ๕ ท่าน มีรายชื่อดังนี้

- | | |
|------------------------------|--|
| ๑. นายปฐุตพงษ์ บุญแก้ว | วิศวกรกำกับกรองปรับปรุงทาง เขต ๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย |
| ๒. นายอดุลย์ อิสลาม | ผู้จัดการโครงการ บริษัท เทสโก้ จำกัด |
| ๓. นายทองศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ | รองผู้จัดการโครงการ บริษัท เทสโก้ จำกัด |
| ๔. นางอรพินท์ คงเดชอดิศักดิ์ | ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม บริษัท เทสโก้ จำกัด |
| ๕. นางสาวไพบี มอญจำแลง | ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม บริษัท เทสโก้ จำกัด |

จึงเรียนมา...

(๒)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์เข้าพบตามวัน และเวลาดังกล่าว ในการนี้
ขอมอบหมายให้ นางสาวใบไม้ มอญจำแลง เจ้าหน้าที่บริษัท เทสโก้ จำกัด โทรศัพท์หมายเลข ๐๙ ๑๔๓๒ ๕๕๐๗
เป็นผู้ประสานงานในเรื่องดังกล่าวและขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ


(นายอรรถพล เก้าประเสริฐ)
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

ข้อกำหนดขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR)
งานศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – สุโขทัย-ลก

๑. ความเป็นมา

โครงการการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบโครงข่ายทางรถไฟ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – สุโขทัย-ลก เป็นการพัฒนาคูข่ายทางรถไฟเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกระตุ้นเศรษฐกิจ ยกระดับคุณภาพชีวิตและพัฒนาเศรษฐกิจให้กับประชาชนในพื้นที่ ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้ รวมทั้งเป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายของไทยกับโครงข่ายของสหพันธ์รัฐมาเลเซีย (เส้นทางรถไฟเชื่อมชายฝั่งทะเลตะวันออก) โครงข่ายทางรถไฟ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – สุโขทัย-ลก จะเชื่อมต่อเพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ จากเส้นทางสายใต้ที่ชุมทางหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เพื่อเชื่อมโครงข่ายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของประเทศ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาที่จะดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมและออกแบบโครงข่ายทางรถไฟ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – สุโขทัย-ลก เพื่อเชื่อมต่อเข้ากับโครงข่ายรถไฟช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่ และช่วงชุมทางหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็นโครงการที่มีแผนก่อสร้างในอนาคต โดยมีจุดเริ่มต้นจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา มุ่งสู่จังหวัดปัตตานี ยะลา และนราธิวาส และมีการเชื่อมต่อไปยังโครงข่ายของสหพันธ์รัฐมาเลเซีย โครงข่ายทางรถไฟ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – สุโขทัย-ลก เป็นส่วนหนึ่งของแนวเส้นทางรถไฟตามแผนการพัฒนาเส้นทางรถไฟ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายรัฐบาล และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ในจังหวัด สงขลา นราธิวาส รวมถึงระเบียงเศรษฐกิจอื่น ๆ เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ เสริมศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศ และก่อให้เกิดการจ้างงานและการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและพื้นที่โดยรอบ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – สุโขทัย-ลก ของการรถไฟฯ เป็นโครงการรถไฟทางคู่ระยะยาว มีแผนการเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๘ ตามการศึกษาคูข่ายระบบราง (R-Map) เพื่อเชื่อมต่อจังหวัดสำคัญทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟและกระจายโอกาสพัฒนาตลอดระยะเวลาการเดินทาง และประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในภาคการขนส่งของประเทศ ลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม และจูงใจประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งทางรถไฟให้มากยิ่งขึ้น และเป็นการผลักดันให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าให้หันมาใช้บริการระบบรางมากขึ้น ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการใช้พลังงานในภาพรวมและเป็นการประหยัดต้นทุนการขนส่งอีกทางหนึ่ง รวมทั้งเป็นการสนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ และการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการขนส่งที่สำคัญในภูมิภาค อันสอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การเชื่อมโยงโครงข่ายทางรางและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของการรถไฟฯ

๒. วัตถุประสงค์

การรถไฟฯ มีความประสงค์จะดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) ทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ของโครงข่ายทางรถไฟ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – สุโขทัย-ลก ระยะทางประมาณ ๒๑๕ กิโลเมตร โดยจะต้องดำเนินงานให้ครอบคลุมตามวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

๒.๑ ศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – สุโขทัย-ลก โดยพิจารณาความเหมาะสม ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ตามแนวเส้นทางเดิมและ แนวเส้นทาง Realignment ที่มีความเหมาะสมที่สุด

๒.๒ ออกแบบและจัดทำแบบรูปเบื้องต้น (Preliminary Design) พร้อมประมาณราคา ค่าก่อสร้าง

๒.๓ จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) พร้อมทั้งดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

๓. คุณสมบัติที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาต้องมีคุณสมบัติอย่างน้อย ดังนี้

๓.๑ มีความสามารถตามกฎหมาย

๓.๒ ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย

๓.๓ ไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ

๓.๔ ไม่เป็นบุคคลที่อยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญากับหน่วยงานของรัฐ ไร่ชั่วคราว เนื่องจากเป็นผู้ที่ไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการตามระเบียบ ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนดตามที่ประกาศเผยแพร่ในระบบเครือข่ายสารสนเทศของ กรมบัญชีกลาง

๓.๕ ไม่เป็นบุคคลซึ่งถูกระงับชื่อไว้ในบัญชีรายชื่อผู้ทำงานและได้แจ้งเวียนชื่อให้เป็นผู้ทำงาน ของหน่วยงานของรัฐในระบบเครือข่ายสารสนเทศของกรมบัญชีกลาง ซึ่งรวมถึงนิติบุคคลที่ผู้ทำงาน เป็น หุ่นส่วนผู้จัดการ กรรมการผู้จัดการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจในการดำเนินงานในกิจการของนิติบุคคลนั้นด้วย

๓.๖ มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการนโยบายการจัดซื้อจัดจ้าง และบริหารพัสดุภาครัฐกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

๓.๗ เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลผู้มีอาชีพรับงานจ้างดังกล่าว

๓.๘ ไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกันกับที่ปรึกษารายอื่นที่เข้ายื่นข้อเสนอให้แก่การรถไฟ แห่งประเทศไทย ณ วันที่ได้รับประกาศเชิญชวนหรือหนังสือเชิญชวนให้เข้ามายื่นข้อเสนอจากหน่วยงาน ของรัฐหรือไม่เป็นผู้กระทำการอันเป็นการขัดขวางการแข่งขันอย่างเป็นธรรมในการยื่นข้อเสนอในครั้งนี้

๓.๙ ไม่เป็นผู้ได้รับเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกัน ซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย เว้นแต่ รัฐบาลของผู้ยื่นข้อเสนอได้มีคำสั่งให้สละเอกสิทธิ์และความคุ้มกันเช่นนั้น

๓.๑๐ ผู้ยื่นข้อเสนอที่ยื่นข้อเสนอในรูปแบบของ “กิจการร่วมค้า” ต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้ กรณีที่ข้อตกลงฯ กำหนดให้ผู้เข้าร่วมค้ารายใดรายหนึ่งเป็นผู้เข้าร่วมค้าหลัก ข้อตกลงฯ จะต้องมีการกำหนดสัดส่วนหน้าที่ และความรับผิดชอบในปริมาณงาน สิ่งของ หรือมูลค่าตามสัญญาของ ผู้เข้าร่วมค้าหลักมากกว่าผู้เข้าร่วมค้ารายอื่นทุกราย

กรณีที่ข้อตกลงฯ กำหนดให้ผู้เข้าร่วมค้ารายใดรายหนึ่งเป็นผู้เข้าร่วมค้าหลัก กิจการร่วมค้านั้น ต้องใช้ผลงานของผู้เข้าร่วมค้าหลักรายเดียวเป็นผลงานของกิจการร่วมค้าที่ยื่นข้อเสนอ

สำหรับข้อตกลงฯ ที่ไม่ได้กำหนดให้ผู้เข้าร่วมค้ารายใดเป็นผู้เข้าร่วมค้าหลัก ผู้เข้าร่วมค้า ทุกรายจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในเอกสารเชิญชวน

๓.๑๑ ที่ปรึกษาที่จะเข้าร่วมการเสนองานกับหน่วยงานของรัฐ ต้องเป็นที่ปรึกษาที่ได้ขึ้น ทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง

๓.๑๒ คุณสมบัติอื่น ๆ เช่น ไม่เป็นผู้ถูกพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดหรือพ้นจากการ

๔. ขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา

การดำเนินการศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) จะมีขอบเขตของงานซึ่งครอบคลุมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการมีส่วนร่วมของประชาชนในจังหวัดต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางของพื้นที่การศึกษา ซึ่งต้องเชื่อมโยงทั้งระบบเดิมและโครงข่ายอื่นตามนโยบายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการเชื่อมโยงกับโครงข่ายระบบรางและระบบคมนาคมต่างประเทศ และจะต้องสรุปข้อเสนอแนะที่เหมาะสมให้การรถไฟฯ โดยที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการเป็นอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

๔.๑ การศึกษาความเหมาะสม

๔.๑.๑ บทวนผลการศึกษา รวบรวม และศึกษาข้อมูลพื้นฐานพร้อมทั้งวิเคราะห์การดำเนินงานของแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและแผนพัฒนาภายใต้โครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ ทั้งที่ศึกษาและแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างการศึกษา และเป็นนโยบายปัจจุบัน เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน และประเมินสภาพความต้องการการขนส่งในปัจจุบันและอนาคต

๔.๑.๒ สำรวจและรวบรวมข้อมูลทางด้านจราจรและการขนส่ง และปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่ศึกษาโดยรอบครอบคลุมพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง อย่างน้อยต้องประกอบด้วยข้อมูลทางด้านสภาพภาพของแนวเส้นทางที่ศึกษาความเหมาะสม การสำรวจปริมาณการจราจรแยกประเภทยานพาหนะ (Classified Traffic Count) การสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทางการเดินทาง (Origin-Destination Survey) การสำรวจระยะเวลาการเดินทาง (Travel Time Survey) และความต้องการด้านการขนส่ง เพื่อวิเคราะห์ต้นทางปลายทาง รวมถึงพฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้า ปริมาณ ประเภทสินค้า สินค้าอันตราย และของต้องห้าม รวมถึงเส้นทางการขนส่งเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง โดยรวมถึงการทดสอบแบบจำลองการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

๔.๑.๓ ศึกษาผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร และสินค้า ทั้งในประเทศและต่างประเทศ กรณีเชื่อมต่อกับต่างประเทศในอนาคต ให้มีรายละเอียดของประเภทสินค้าและจำนวนรายชื่อผู้ประกอบการที่มีศักยภาพ แนวโน้มที่จะมาใช้บริการขนส่งทางราง วิเคราะห์และประเมินสัดส่วนของการขนส่งทางรถไฟทั้งด้านการโดยสารและสินค้า รวมทั้งรูปแบบของการบริหารจัดการการขนส่ง และพิธีการศุลกากรสำหรับขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน (ถ้ามี)

๔.๑.๔ พิจารณาเสนอการปรับแนวเส้นทาง (Realignment) ในบางช่วงให้เหมาะสมที่มีความเป็นไปได้เบื้องต้น โดยประเมินจากผลการศึกษา ผลการสำรวจและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง หรือจากโครงการที่เคยศึกษาในอดีต (ถ้ามี) โดยที่ปรึกษาจะต้องชี้แจงเหตุผลของการพิจารณาคัดเลือกหรือปรับปรุงของแนวเส้นทางที่เหมาะสมดังกล่าว ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาของโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการ พร้อมจัดทำภาพถ่ายทางอากาศที่มีความละเอียดสูง จัดทำแผนที่ภูมิประเทศมาตราส่วน ๑ : ๕๐,๐๐๐ และแผนที่แสดงแนวเส้นทางทุกทางเลือก มาตราส่วนตามความเหมาะสม และศึกษาเบื้องต้นการเชื่อมโยงกับทางรถไฟเดิมที่สมบูรณ์

๔.๑.๕ สำรวจ ศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลในรายละเอียดที่เกี่ยวข้องทางด้านวิศวกรรมตามแนวเส้นทางเดิมและแนวเส้นทาง Realignment ที่เสนอตามข้อ ๔.๑.๔ อย่างน้อยประกอบด้วย

- สำรวจ ศึกษาแนวเส้นทางและการเชื่อมต่อกับทางรถไฟปัจจุบัน และทางรถไฟที่เกี่ยวข้องที่อยู่ระหว่างการศึกษา
- ออกแบบเบื้องต้นของแนวเส้นทาง โครงสร้างทาง (Track Structure) อาคารหรือโครงสร้าง (Structure) ประกอบต่าง ๆ เช่น สะพาน อุโมงค์ ช่อหน้า จุดตัดถนนกับทางรถไฟ เป็นระบบทางคู่ (Double Track) รวมทั้ง

อาคารสถานี ที่ทำการ บ้านพัก ย่านสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุงล้อเลื่อน (รถจักรและรถพ่วง) ย่านสินค้า ระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม และสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ ที่สำคัญ ฯลฯ

- ออกแบบเบื้องต้นด้านวิศวกรรมประติมากรรมและด้านเทคนิค ระบบการระบายน้ำให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ที่ศึกษาความเหมาะสมและระบบการป้องกันน้ำท่วม สำรวจแหล่งวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งวิเคราะห์โครงสร้างทางรถไฟที่เหมาะสมเพื่อเป็นข้อมูลในการออกแบบเบื้องต้นและประมาณราคาก่อสร้าง
- สำรวจ ศึกษาโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อเป็นข้อมูลในการออกแบบเพิ่มเติมให้สามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ประเมินความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง ผลกระทบด้านการจราจรตลอดจนผลกระทบจากโครงการที่มีอยู่ระหว่างดำเนินการหรือที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- ออกแบบเบื้องต้นอุโมงค์รถไฟ (ถ้ามี)
- สำรวจ ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น Container Yard หรือ Dry Port หรืออื่นๆ ที่จำเป็นและเหมาะสม

๔.๑.๖ พิจารณารายละเอียดการปรับแนวเส้นทางที่เหมาะสมตามข้อ ๔.๑.๔ โดยการเปรียบเทียบแนวเส้นทาง และพิจารณาให้คะแนนความเหมาะสมอย่างน้อยประกอบด้วยทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและการลงทุน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๔.๑.๗ ศึกษาและประเมินความเหมาะสม การจัดวางผัง ขีดความสามารถของสถานีรถไฟ ย่านสถานีและองค์ประกอบต่าง ๆ ทั้งด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความสวยงาม ด้านสถาปัตยกรรม ศึกษาพิจารณาดำเนินการ สถานี ย่านสถานี และย่านขนส่งสินค้า ถ้าจำเป็นต้องมี เช่น Container Yard ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า อาคารควบคุมระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมโรงซ่อมบำรุงรถจักรและรถพ่วง รวมทั้งเครื่องจักร เครื่องมือกล ที่ทำการ บ้านพัก Running Room ของพนักงานรถจักร พนักงานเดินรถพนักงานสถานี พนักงานบำรุงทาง และพนักงานบำรุงรักษาระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

๔.๑.๘ ศึกษาแผนการเดินทางในปัจจุบัน จัดทำแผนการเดินทาง (System Operation Plan) ที่เหมาะสมในปัจจุบัน รองรับจำนวนผู้โดยสารและสินค้าในอนาคต โดยจัดทำแผนผังการเดินทาง (Train Diagram) และแบบจำลองการเดินทาง (Train Simulation) เพื่อให้ได้ข้อมูลต่าง ๆ เช่น Running Time, Speed Profile, Round Trip Time เป็นต้น รวมทั้งวิเคราะห์ความจุทางเมื่อทางรถไฟได้มีการก่อสร้างแล้วเสร็จ อีกทั้งแผนการจัดการบุคลากรด้านเดินรถที่ต้องใช้ในการเดินรถในเส้นทาง

๔.๑.๙ ศึกษาโครงข่ายคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสำหรับรองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเข้าสู่สถานี และย่านขนส่งสินค้า (ถ้ามี) พร้อมให้คำแนะนำในการปรับปรุงหรือเพิ่มเติมโครงข่ายคมนาคม เพื่อให้การรถไฟฯ ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๔.๑.๑๐ ศึกษาและจัดทำการศึกษาประเมินด้านเศรษฐศาสตร์ และการเงิน ประกอบด้วย

- ประเมินผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ ทั้งทางตรง และทางอ้อม
- ประเมินความเหมาะสมทางเศรษฐกิจในรูปของ NPV, EIRR, FIRR, B/C Ratio
- ประเมินผลค่าใช้จ่ายในการลงทุนโครงการ และการดำเนินงานและซ่อมบำรุง
- วิเคราะห์โครงสร้างอัตราค่าโดยสาร และค่าระวางสินค้า
- วิเคราะห์ และเสนอรูปแบบการลงทุน และแหล่งเงินทุน
- เสนอแนะแผนการลงทุน และแผนการชำระเงิน

- ประเมินตัวชี้วัดทางการเงิน และจัดทำ Pro-forma Financial
- Statement by Cash Flow, Profit & Loss
- วิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis)

๔.๑.๑๑ ศึกษาการแบ่งระยะการพัฒนาโครงการ (Phasing) ตามผลการศึกษาความเหมาะสม

๔.๑.๑๒ ศึกษาผลกระทบต่อฐานะการเงินของการรถไฟฯ และประมาณการฐานะการเงินในอนาคต โดยเปรียบเทียบกรณีมีโครงการ และไม่มีโครงการ ทั้งนี้ กรณีไม่มีโครงการจะต้องกำหนดให้ครอบคลุมถึงโครงการฯ ที่การรถไฟฯ อยู่ระหว่างการก่อสร้างทั้งหมดด้วย พร้อมระบุสมมติฐานที่ชัดเจนในการศึกษาข้อมูลโครงการ เพื่อใช้เป็นเหตุผลสนับสนุนประกอบข้อมูลโครงการ และประเมินผลโครงการลงทุนของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

๔.๑.๑๓ ทบทวนและจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุนและกำหนดบทบาทของเอกชนทั้งในเรื่องของรูปแบบการลงทุน วิธีการ ข้อกำหนด และข้อกฎหมาย

๔.๑.๑๔ จัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ สำหรับการลงทุนการจัดทำงบประมาณการประเมินผลตอบแทนทางการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ โดยมีประเด็นหัวข้อในการเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามที่ สศช. กำหนด

๔.๑.๑๕ ศึกษาการพัฒนาพื้นที่ การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ให้กับการรถไฟฯ ในรูปแบบต่าง ๆ โดยรอบสถานีรถไฟทุกสถานีตลอดแนวเส้นทาง

๔.๑.๑๖ นอกจากที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการตามที่ระบุไว้ในขอบเขตงานนี้แล้ว จะต้องดำเนินการอื่นใดตามที่พึงเห็นได้ว่าเป็นภาระหน้าที่ของที่ปรึกษารวมทั้งดำเนินการอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษรจากการรถไฟฯ ซึ่งต้องสอดคล้องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการนี้ ทั้งนี้ หากที่ปรึกษาไม่ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในขอบเขตงานนี้แล้ว การรถไฟฯ จะพิจารณาแนวทางดำเนินการหรือพิจารณาบทลงโทษต่อไป

๔.๒ การออกแบบและจัดทำแบบรูปเบื้องต้น (Preliminary Design)

๔.๒.๑ ออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ให้สอดคล้องตามกฎหมาย ข้อกำหนดมาตรฐานหน่วยงานการออกแบบของการรถไฟฯ กรมการขนส่งทางราง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมชลประทาน กรมเจ้าท่า ตลอดจนหน่วยงานต่าง ๆ หรือมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง และประมาณราคาก่อสร้างเบื้องต้น ประกอบด้วย

- แผนที่แสดงตำแหน่งของโครงการ (Key Map) แบบทั่วไป (General Layout)
- รูปแบบถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ (Overpass) ถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) หรือสะพานรถไฟโค้ง (Arch Bridge) เพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟที่ลดผลกระทบเชิงลบด้านระบบระบายน้ำ และถนนโครงข่ายต่อเชื่อมที่จำเป็น
- รูปแบบโครงสร้างระบายน้ำ เช่น สะพานรถไฟ (Railway Bridge) ท่อเหลี่ยม (Box Culvert) ท่อลอด (Pipe Culvert) ให้มีความเหมาะสมกับสภาพร่องน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ
- แผนผังทางรถไฟ (Schematic Track Layout) ตลอดแนวเส้นทาง จัดทำแผนผังย่านสถานี และย่านขนส่งสินค้า (ถ้ามี) เช่น Container Yard ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยน ถ้ายสินค้า (ถ้าจำเป็นต้องมี)
- แบบสถานี และองค์ประกอบหลักอื่นที่จำเป็นสำหรับผู้โดยสารและผู้ใช้บริการตามอารยสถาปัตย์ (Universal Design)

- ออกแบบเพื่อรองรับมาตรการในการรักษาความปลอดภัยร่วมกับฝ่ายความมั่นคง
- แบบระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

๔.๓ การจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

๔.๓.๑ ศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ให้เป็นไปตามมาตรฐานของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ปีล่าสุด โดยพิจารณาให้ครอบคลุม ๔ องค์ประกอบหลัก คือ ด้านกายภาพ ด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และให้ครอบคลุมผลกระทบที่จะเกิดขึ้นทั้งในระยะก่อนการก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้าง และระยะดำเนินการ แล้วจัดทำสรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความสำคัญ

๔.๓.๒ ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ครอบคลุมทุกขั้นตอนการศึกษาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๕๘ และหรือแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของ สผ. ที่สอดคล้องตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๖๑ โดยอย่างน้อยต้องดำเนินการดังนี้

- เสนอแผนดำเนินการด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ในรายงานเบื้องต้น (Inception Report) ก่อนเริ่มปฏิบัติงาน แผนดำเนินงานดังกล่าวต้องแสดงรายละเอียดของกิจกรรมที่จะดำเนินการให้ครอบคลุมตลอดระยะเวลาการศึกษา กำหนดผู้รับผิดชอบ กลุ่มเป้าหมาย เทคนิคและวิธีการใช้ ระยะเวลา ผลที่คาดว่าจะได้รับ และวิธีการนำเสนอข้อคิดเห็นที่ได้รับไปใช้ประโยชน์
- ดำเนินการให้ประชาชนมีส่วนร่วม โดยพิจารณากลุ่มเป้าหมายให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้งหมด เพื่อให้มีข้อมูลตลอดระยะเวลาการศึกษาอย่างต่อเนื่องตามแผนฯ ที่เสนอไว้ โดยจัดให้มีการประชุมกลุ่มย่อย ครอบคลุมพื้นที่และการประชุมใหญ่ทุกจังหวัดในเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด โดยต้องมีการบันทึกหลักฐานเป็นลายลักษณ์อักษร หรือบันทึกภาพถ่ายหรือภาพเคลื่อนไหวไว้เป็นหลักฐาน และให้มีบุคลากรหลักซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม (ที่เกี่ยวข้อง) เศรษฐศาสตร์ และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผู้รับผิดชอบการมีส่วนร่วมของประชาชนทำหน้าที่นำเสนอชี้แจง และรับฟังข้อมูลจากประชาชน โดยจัดทำเอกสารประกอบการประชุม สื่อ และสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ นำไปเผยแพร่ให้แก่ประชาชนต่อไป ทั้งนี้ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โดยรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ สรุปประเด็น พร้อมทั้งรายงานผลการพิจารณาในแต่ละประเด็นอย่างละเอียดชัดเจน เพื่อใช้ประโยชน์ในการศึกษา ต่อไป

๕. กำหนดเวลาแล้วเสร็จของงานจ้างที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาต้องดำเนินงานให้แล้วเสร็จ ภายในระยะเวลา ๓๖๐ วัน โดยการปฏิบัติหน้าที่ของที่ปรึกษาจะต้องเริ่มปฏิบัติงานทันทีตามกำหนดเวลาที่ระบุในสัญญา หรือตั้งแต่วันที่การรถไฟฯ ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed)