

# รายงานผลการปฏิบัติงาน

## คณะกรรมการการคมนาคม

### สภาผู้แทนราษฎร

ระหว่างวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๔  
ถึงวันจันทร์ที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๖



บางซื่อ-บางใหญ่

หมอชิต-พหลโยธิน-สะพานใหม่-ลำลูกกา

แคราย-มีนบุรี

บางกะปิ-มีนบุรี

ซิดา/ลาดพร้าว-พัฒนาการ

Airport Rail Link

วงแหวนช่วง  
พัฒนาการ-สำโรง

บางซื่อ-ท่าพระ  
หัวลำโพง-บางแค

บางซื่อ-ศรี



กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม  
สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

หัวลำโพง

เบิ่ง-สำโรง-สมุทรปราการ-บางปู

## ทำเนียบ

### คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร



นายเจือ ราชสีห์

ประธานคณะกรรมการ

(๕ ต.ค. ๒๕๕๔ - ๓ ต.ค. ๒๕๕๖)



นายวิรัตน์ กัลยาศิริ

ประธานคณะกรรมการ

(๗ พ.ย. - ๙ ธ.ค. ๒๕๕๖)



นายวิรัช รัตนเศรษฐ

รองประธานคณะกรรมการ

คนที่หนึ่ง



พันเอก วินัย สมพงษ์

รองประธานคณะกรรมการ

คนที่สอง



นายมนู พุกประเสริฐ

รองประธานคณะกรรมการ

คนที่สาม



นายณพดล มาตรศรี

รองประธานคณะกรรมการ

คนที่สี่



นายวัชรพล โตมรศักดิ์

รองประธานคณะกรรมการ

คนที่ห้า



นายวิฑูรย์ นามบุตร  
กรรมการที่ปรึกษา



นางสาวสุณีย์ เหลืองวิจิตร  
กรรมการที่ปรึกษา



นายสามารถ ราชพลสิทธิ์  
กรรมการที่ปรึกษา  
และโฆษกคณะกรรมการ



นายรังสรรค์ วันไชยธนวงศ์  
โฆษกคณะกรรมการ



นายกิตติ สมทรัพย์  
กรรมการ



นายพิสิษฐ์ สันตพันธุ์  
กรรมการ



นายพิชัย เกียรติวินัยสกุล  
กรรมการ



นายอิสมาแอล เบญอับรอฮีม  
เลขานุการคณะกรรมการ



นายยุทธจักร เรืองวรบูรณ์  
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ



## รายชื่อ

ที่ปรึกษา ผู้ชำนาญการ นักวิชาการ และเลขานุการ  
ประจำคณะกรรมการการคมนาคม

|                                |                            |
|--------------------------------|----------------------------|
| ๑. นางสาวพัชรา อุตะเดช         | ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการ   |
| ๒. นายชัยยุทธ แซ่ลิ่ม          | ผู้ชำนาญการประจำคณะกรรมการ |
| ๓. นายประสิทธิ์ เรือนใหม่      | ผู้ชำนาญการประจำคณะกรรมการ |
| ๔. นางสาวณิรัฐกานต์ ศรีลาภ     | ผู้ชำนาญการประจำคณะกรรมการ |
| ๕. นายธรรมสรรค์ จรัสวุฒิปรีดา  | นักวิชาการประจำคณะกรรมการ  |
| ๖. นายวิเชียร อนุกุล           | นักวิชาการประจำคณะกรรมการ  |
| ๗. เรือเอก อารังศักดิ์ สุตกุล  | นักวิชาการประจำคณะกรรมการ  |
| ๘. นายพิฑูร กอเทพวัลย์         | นักวิชาการประจำคณะกรรมการ  |
| ๙. นางศิริกัญญา นามพิชญ์       | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๐. นายพิสุทธิ แสนเมือง        | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๑. นายทรงพล เกียรติวินัยสกุล  | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๒. นายฟรีดี เบญจิบรอน         | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๓. นายชนาธิป ตามสมัย          | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๔. นางสาวบุญทริกา เอี่ยมคงศรี | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๕. นายพัฒน์ พิสิษฐเกษม        | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๖. นายเฉลิมพล วงศ์เมฆ         | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๗. นายอนรรักษ์ อินทรภูวศักดิ์ | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๘. นายพัฒน์พงศ์ ตั้งปรกรณ์    | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๙. นางสาวรัชนี ศิริผลา        | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๐. นายศนันท์ชัย ทิพย์มนตรี    | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๑. นายไพโรจน์ วิริยะปราโมทย์  | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๒. นายฐิตพงษ์ จุรกิจานนท์     | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๓. นายจักริน เพชรชาติ         | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |

\*\*\*\*\*

รายชื่อที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการการคมนาคม

๑. นายแก้ว บัวสุวรรณ
๒. นางวิภาวัลย์ วรพุฒิพงศ์
๓. นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ
๔. นายอนุศักดิ์ อินทรภูวศักดิ์
๕. นางกรรณิการ์ เจริญพันธ์
๖. นายประสพ สุทัศน์ ณ อยุธยา
๗. นายเอกศักดิ์ สุขวาสนะ
๘. นายวิสุทธิ์ ปัญจมาภิรมย์
๙. นายบัญชา เรือนทิพย์
๑๐. นายอวิโรจน์ ชุติวโรภาส
๑๑. นายสันติ รวมเมฆ
๑๒. นางสาวศิริเพ็ญ จันทร์ศิริ
๑๓. นายกฤษณะ สมทรัพย์
๑๔. นายสุพจน์ หนูเนียม
๑๕. นายสมพร สุขอร่าม
๑๖. นายอภิชาติ ไพรรุ่งเรือง
๑๗. นายธนต์ อร่ามเรือง
๑๘. นายอนุสรณ์ อินทร์มา
๑๙. นายวาสุเทพ ศรีโสดา
๒๐. นายปรีชัย มาละวรรณโณ
๒๑. นายเฉลิมยศ วงศ์เมฆ

\*\*\*\*\*

## รายชื่อที่ปรึกษาประธานคณะกรรมการการคมนาคม

๑. นายอัศวิน วิภูศิริ
๒. นายถาวร เสนเนียม
๓. นายวิรัตน์ กัลยาศิริ
๔. นายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว
๕. พลตำรวจตรี สุรินทร์ ปาลาเร่
๖. นาวาตรี สุธรรม ระหงส์
๗. นายอนุชา บุรพชัยศรี
๘. นายสุทัศน์ เงินหมื่น
๙. นายวีรชัย งามจรัสศรีวิชัย
๑๐. นางสาวภคปภา โภษะนันตชัย
๑๑. นายโชคชัย สมเลิศ
๑๒. นายสุนทร เขาว์กิจคำ
๑๓. นายชรินทร์ อินทร์เมือง
๑๔. นายประเวศ เพียรธรรม
๑๕. นายวรเทพ สุวัฒนพิมพ์
๑๖. นายบรรจง หนูบรรจง
๑๗. นายพิพัทธ์ ชนะสงคราม
๑๘. นายสง่า รัตนชาติชูชัย
๑๙. นายสามารถ หวานหู
๒๐. นายประภัสร์ ลิมานันท์
๒๑. นายธีระศักดิ์ มุสิกะ
๒๒. นายสมพร สิริโพรานานนท์
๒๓. นายเอกราช หวังนุช
๒๔. นายปราโมทย์ศรีขันธ์ ธรรมคุณากร
๒๕. นายจองชัย วงศ์ทรายทอง
๒๖. นายวชิรา จันทรชู

๒๗. นายเชาวลิต สวัสดิรักษา
๒๘. นายสุพรรณ อัครพันธุ์
๒๙. นายกิริติ กิจมานะวัฒน์
๓๐. นายประสิทธิ์ ศรีขจร
๓๑. นายจรรุจน์ ณะภาพ
๓๒. นายพีรพล แสนไชยวงษา
๓๓. นายธาทศน์ โมกขมรรคกุล
๓๔. นายทวิศักดิ์ อนรรฆพันธ์
๓๕. นายทินกร อ่อนประทุม
๓๖. นายชัยณรงค์ ผลสว่าง
๓๗. นายบริพันธุ์ วรรณขจรกิจ
๓๘. นายวิเชียร วิไลงาม
๓๙. นายจิรเดช อานูภาวธรรม
๔๐. นายอานนท์ เจริญรุ่งเรือง
๔๑. นางมรกต ยิบอินซอย
๔๒. นายเกษม วงษ์สมศรี
๔๓. นายพลวราเทพ จิรบรรเจิดสีรี
๔๔. ร.ต.ท. หญิง ณัฐสภรณ์ เทศบรรทัด
๔๕. นายเอกพล เมฆวิชัย
๔๖. นายพรเทพ เลิศวัฒนานุกูร
๔๗. นายพันธ์เทพ ฐานพงศ์ชรัช
๔๘. นายทศพล เพ็งส้ม
๔๙. นายศรัณยพงศ์ อนิวัตกุลชัย
๕๐. ผศ. ประมวล สุธีจารุวัฒน์
๕๑. นายเฉลิมยศ วงศ์เมฆ
๕๒. นายคงวัช พงษ์ศักดิ์
๕๓. ว่าที่ร้อยตรี ปริณูญ์ เจริญพิทักษ์พร
๕๔. นายบรรจบ รุ่งโรจน์

- ๕๕. นายกำลภ วิวัฒน์พลกุล
- ๕๖. นายคงวัช พงษ์ศักดิ์
- ๕๗. นายประภาส ฤกษ์พิบูลย์
- ๕๘. นายกานต์ บุญศิริ
- ๕๙. นายชาญเดช เดชนันทชาติ
- ๖๐. นายภูมิภาคินศม์ อีสระยางกุล
- ๖๑. พลตำรวจตรี สมชาย มุสิกเจริญ
- ๖๒. นางสาวจริณีทิพย์ เกษรกุลลาบ
- ๖๓. นายสมบูรณ์ นิยมไร่
- ๖๔. พลตรี สมาน เกสรอินทร์

\*\*\*\*\*

## บทสรุปผู้บริหาร

คณะกรรมการธิการ ถือเป็นองค์กรที่เป็นกลไกสำคัญต่อการปฏิบัติหน้าที่ของรัฐสภา โดยเฉพาะการปฏิบัติหน้าที่ของสภาผู้แทนราษฎร ทั้งในด้านนิติบัญญัติและด้านการควบคุมการบริหารราชการแผ่นดิน จำเป็นต้องมีการตั้งคณะกรรมการธิการเพื่อกระทำการ พิจารณา สอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่สภามอบหมาย ทั้งนี้ เนื่องจากรัฐสภามีหน้าที่อย่างกว้างขวาง ครอบคลุมในกิจกรรมทุกประเภท การปฏิบัติหน้าที่ทั้งในทางนิติบัญญัติและควบคุมการบริหาร ราชการแผ่นดิน จึงจำเป็นต้องอาศัยคณะกรรมการธิการ ซึ่งแต่ละคณะได้ถูก แต่งตั้งขึ้น มีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาศึกษาสอบสวนกรณีใด ๆ ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของรัฐสภา และ หมายถึงคณะบุคคลที่สภาตั้งขึ้นเพื่อกระทำการหรือพิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ เป็นการเฉพาะ อันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของรัฐสภาเมื่อดำเนินการเสร็จสิ้นแล้วต้องรายงานต่อ รัฐสภา

คณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร จึงถือเป็นคณะกรรมการสามัญ ประจำสภาผู้แทนราษฎร คณะหนึ่งซึ่งตั้งขึ้นตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๓ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพุธที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๕๔ และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๙ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๖ ที่ประชุม ได้ลงมติเลือกตั้งกรรมการธิการในคณะกรรมการการคมนาคม ซึ่งเป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่ง ราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๑๓๕ และข้อบังคับการประชุม สภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๒ โดยมีอำนาจหน้าที่ คือ

๑) ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๒ (๘) ได้บัญญัติถึง อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม ให้มีอำนาจหน้าที่กระทำการ พิจารณา สอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคมทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า และการพาณิชย์นาวี

๒) อำนาจในการเรียกบุคคล หรือเอกสาร เป็นการดำเนินการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ พระราชบัญญัติคำสั่งเรียกของคณะกรรมการธิการของสภาผู้แทนราษฎรและ วุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๔ ระเบียบรัฐสภาว่าด้วยหลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดส่งหนังสือและคำสั่ง เรียกของคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๕๔ และระเบียบรัฐสภาว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินทางของ ผู้มาแถลงข้อเท็จจริงหรือแสดงความเห็นต่อคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๕๔

๓) อำนาจตั้งคณะอนุกรรมการ คือ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ข้อ ๘๗ คณะกรรมการมีอำนาจตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาปัญหาอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตาม ข้อ ๘๒ ความจำเป็นของการตั้งคณะอนุกรรมการนั้นก็เนื่องมาจากคณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่อย่างกว้างขวางในเรื่องที่ได้รับผิดชอบตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร การพิจารณาหรือเรื่องศึกษาเรื่องใด ๆ ก็มีเอกสาร บุคคลที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมากทั้งมีข้อเท็จจริงที่สลับซับซ้อนหากคณะกรรมการพิจารณาโดยไม่ตั้งคณะอนุกรรมการก็อาจขาดประสิทธิภาพและล่าช้าไม่ทันต่อการแก้ไขปัญหาและเยียวยาความเดือดร้อนของประชาชน

สำหรับในการจัดทำสรุปผลการดำเนินงานของ คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎรสมัยสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ระหว่างวันพุธที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๔ ถึง วันจันทร์ที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๖ ฉบับนี้ กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการ ได้ดำเนินการตามอำนาจของกลุ่มงานคณะกรรมการฯ ตามประกาศคณะกรรมการฯ ข้าราชการฝ่ายรัฐสภา เรื่อง การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของส่วนราชการในสังกัดสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๑ โดยรวบรวมข้อมูลและกิจกรรมของคณะกรรมการ เพื่อจัดทำและเผยแพร่ผลงานของคณะกรรมการ

โดยกลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ได้รวบรวม วิเคราะห์ และประมวลผลตามอำนาจหน้าที่และภารกิจของคณะกรรมการฯ โดยสรุปสาระสำคัญของการดำเนินการได้ดังนี้

๑) การประชุมพิจารณาเรื่องต่าง ๆ

- การประชุมประจำสัปดาห์ จำนวน ๘๒ ครั้ง

๒) การเดินทางไปศึกษาดูงานและจัดสัมมนา

- การเดินทางศึกษาดูงานภายในประเทศ จำนวน ๑๖ ครั้ง
- การเดินทางศึกษาดูงาน ณ ต่างประเทศ จำนวน ๔ ครั้ง
- การจัดสัมมนา จำนวน ๕๙ ครั้ง

๓) การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องร้องเรียน

- เรื่องที่นำบรรจุเข้าระเบียบวาระการประชุมของคณะกรรมการ
- เรื่องที่คณะกรรมการสอบถามข้อเท็จจริงเป็นหนังสือไปยังหน่วยราชการ

ที่เกี่ยวข้อง

๔) การแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ

- คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการฟื้นฟูเส้นทางหลวงภายหลังการเกิดอุทกภัย มีการประชุมทั้งหมด ๗ ครั้ง ในการพิจารณาของคณะอนุกรรมการฯ นั้น มีระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่ วันพฤหัสบดีที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๔ – วันพุธที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๕ จากนั้น ที่ประชุมคณะกรรมการการคมนาคม จึงได้พิจารณารายงานของคณะอนุกรรมการฯ ในคราวประชุมเมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๕๕ โดยคณะกรรมการฯ ได้ทำการพิจารณา ศึกษาปริมาณของกรมทางหลวงจำนวน ๑๑,๘๘๘ ล้านบาท และกรมทางหลวงชนบทจำนวน ๖,๐๖๒ ล้านบาท ที่ตั้งไว้ฟื้นฟูเส้นทางหลวงพบว่า ควรมีการแก้ไขปรับปรุงการใช้งบประมาณ ทำการฟื้นฟูเส้นทางหลวงในบางส่วน และทางคณะอนุกรรมการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตไว้ว่าถนนบางแห่ง กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทดำเนินการซ่อมแซมไม่ถูกต้องเพราะถนนที่ชำรุดกลับไม่ซ่อมแซมแต่กลับไปซ่อมส่วนที่ไม่ชำรุด หรือถนนส่วนที่เสียหายมากไม่ซ่อมแซมแต่ไปซ่อมแซม ถนนส่วนที่เสียหายน้อยกว่า

- คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก มีการประชุมทั้งหมด ๗ ครั้ง โดยการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการฯ มีระยะเวลาดังตั้งแต่วันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ จนถึงวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๕๕ และได้นำเสนอรายงาน การพิจารณาของคณะอนุกรรมการฯ ต่อที่ประชุมคณะกรรมการการคมนาคม เมื่อวันที่ พฤหัสบดีที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๖

- คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการจัดสรรงบประมาณการจัดซื้อจัดจ้างของ กระทรวงคมนาคม มีการประชุมทั้งหมด ๑๖ ครั้ง โดยการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการฯ ตั้งแต่วันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๕ จนถึงวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ และได้ บรรจุเข้าระเบียบวาระการประชุมของคณะกรรมการการคมนาคม สมาชิกผู้แทนราษฎร ในวัน พฤหัสบดีที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ โดยนางสาวสุณีย์ เหลืองวิจิตร กรรมการที่ปรึกษา ในฐานะประธานคณะอนุกรรมการฯ กล่าวว่า จากการประชุมของคณะอนุกรรมการฯ พิจารณาการศึกษาการจัดสรรงบประมาณการจัดซื้อจัดจ้างของกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ คณะอนุกรรมการฯ ได้เชิญผู้แทนจากหน่วยงานกรมเจ้าท่าเข้าร่วม ประชุม เพื่อพิจารณาสรุปผลการดำเนินงานของกรมเจ้าท่า ซึ่งผู้แทนหน่วยงานกรมเจ้าท่าได้ชี้แจง ต่อที่ประชุมว่าขณะนี้กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างการจัดทำเอกสาร และรวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอต่อคณะอนุกรรมการฯ อาทิเช่น เอกสารสรุปผลการดำเนินงานของสัญญาจ้าง ทั้งหมดจำนวนเงินค่าปรับ เอกสารการสอบสวนจากคณะกรรมการป้องกันและปราบปราม

การทุจริตแห่งชาติ และสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน ดังนั้น คณะอนุกรรมการฯ จึงมีความจำเป็นต้องรอเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อบรรลุการดำเนินการของกรมเจ้าท่า ในการจัดทำรายงานผลการพิจารณาเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการการคมนาคม และรายงานให้ประธานสภาผู้แทนราษฎรทราบ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ต่อไป

- คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการคมนาคมระบบราง มีการประชุมทั้งหมด ๑๙ ครั้ง โดยดำเนินการของคณะอนุกรรมการฯ ตั้งแต่วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๕ จนถึงวันพฤหัสบดีที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ แต่ยังมีได้บรรจุเข้าสู่ระเบียบวาระการประชุมของคณะอนุกรรมการฯ

- คณะอนุกรรมการพิจารณาติดตามการดำเนินการของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท มีการประชุมทั้งหมด ๕ ครั้ง โดยดำเนินการของคณะอนุกรรมการฯ ตั้งแต่วันพุธที่ ๖ มีนาคม ๒๕๕๖ จนถึงวันพุธที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๕๖ แต่ยังมีได้บรรจุเข้าสู่ระเบียบวาระการประชุมของคณะอนุกรรมการฯ

คณะผู้จัดทำ

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม

สำนักกรรมการ ๑

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

## สารบัญ

| เรื่อง                                                                    | หน้า |
|---------------------------------------------------------------------------|------|
| บทสรุปผู้บริหาร .....                                                     | ก    |
| สารบัญ.....                                                               | จ    |
| บทที่ ๑ ข้อมูลทั่วไป.....                                                 | ๑    |
| ๑. ความหมายของคณะกรรมการ.....                                             | ๓    |
| ๒. ประเภทของคณะกรรมการ การ.....                                           | ๓    |
| ๓. อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ.....                                         | ๕    |
| ๔. การดำเนินงานของคณะกรรมการ.....                                         | ๖    |
| ๕. คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร.....                                | ๘    |
| - ทำเนียบคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร.....                          | ๑๒   |
| - รายชื่อที่ปรึกษา ผู้ชำนาญการ นักวิชาการ และเลขานุการ.....               | ๑๔   |
| ประจำคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร                                   |      |
| - รายชื่อที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการการคมนาคม.....               | ๑๕   |
| สภาผู้แทนราษฎร                                                            |      |
| - รายชื่อที่ปรึกษาประธานคณะกรรมการการคมนาคม.....                          | ๑๖   |
| บทที่ ๒ ภารกิจในด้านต่าง ๆ ตามกรอบอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการคมนาคม..... | ๑๙   |
| ๑. การประชุมของคณะกรรมการ.....                                            | ๑๙   |
| ๑.๑ การประชุมประจำสัปดาห์.....                                            | ๑๙   |
| ๑.๒ การประชุมสัญจร.....                                                   | ๑๕๒  |
| ๒. การเดินทางไปศึกษาดูงานและการจัดสัมมนา.....                             | ๑๖๙  |
| ๒.๑ การเดินทางศึกษาดูงานภายในประเทศ.....                                  | ๑๖๑๙ |
| ๒.๒ การเดินทางศึกษาดูงาน ณ ต่างประเทศ.....                                | ๓๑๙  |
| ๒.๓ การจัดสัมมนา.....                                                     | ๓๗๑  |

สารบัญ (ต่อ)

| เรื่อง                                                           | หน้า |
|------------------------------------------------------------------|------|
| บทที่ ๓ คณะอนุกรรมการในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร.....   | ๔๓๓  |
| ๑. คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการฟื้นฟูเส้นทางหลวง.....      | ๔๓๓  |
| ภายหลังการเกิดอุทกภัย                                            |      |
| ๑.๑ บทนำ.....                                                    | ๔๓๓  |
| ๑.๒ รายนามคณะอนุกรรมการ.....                                     | ๔๓๔  |
| ๑.๓ รายนามที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ.....                       | ๔๓๕  |
| ๑.๔ หน่วยงานที่เข้าร่วมประชุม.....                               | ๔๓๕  |
| ๑.๕ ผลการพิจารณาของคณะอนุกรรมการ.....                            | ๔๓๖  |
| ๒. คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก..... | ๔๓๘  |
| ๒.๑ บทนำ.....                                                    | ๔๓๘  |
| ๒.๒ รายนามคณะอนุกรรมการ.....                                     | ๔๓๙  |
| ๒.๓ รายนามที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ.....                       | ๔๔๑  |
| ๒.๔ หน่วยงานที่เข้าร่วมประชุม.....                               | ๔๔๑  |
| ๒.๕ ผลการพิจารณาของคณะอนุกรรมการ.....                            | ๔๔๒  |
| ๓. คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการจัดสรรงบประมาณการจัดซื้อจัดจ้าง   |      |
| ของกระทรวงคมนาคม.....                                            | ๔๖๑  |
| ๓.๑ บทนำ.....                                                    | ๔๖๑  |
| ๓.๒ รายนามคณะอนุกรรมการ.....                                     | ๔๖๒  |
| ๓.๓ รายนามที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ.....                       | ๔๖๓  |
| ๓.๔ หน่วยงานที่เข้าร่วมประชุม.....                               | ๔๖๔  |
| ๓.๕ ผลการพิจารณาของคณะอนุกรรมการ.....                            | ๔๖๔  |

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง

หน้า

|                                                        |     |
|--------------------------------------------------------|-----|
| ๔. คณะอนุกรรมการพิจารณาติดตามการดำเนินงานของกรมทางหลวง |     |
| และกรมทางหลวงชนบท.....                                 | ๔๙๗ |
| ๔.๑ บทนำ.....                                          | ๔๙๗ |
| ๔.๒ รายนามคณะอนุกรรมการ.....                           | ๔๙๘ |
| ๔.๓ รายนามที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ.....             | ๕๐๐ |
| ๔.๔ หน่วยงานที่เข้าร่วมประชุม.....                     | ๕๐๐ |
| ๔.๕ ผลการพิจารณาของคณะอนุกรรมการ.....                  | ๕๐๑ |
| ๕. คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการคมนาคมระบบราง.....      | ๕๑๓ |
| ๕.๑ บทนำ.....                                          | ๕๑๓ |
| ๕.๒ รายนามคณะอนุกรรมการ.....                           | ๕๑๔ |
| ๕.๓ รายนามที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ.....             | ๕๑๖ |
| ๕.๔ สรุปผลการดำเนินงาน.....                            | ๕๑๗ |

## บทที่ ๑

### ข้อมูลทั่วไป

คณะกรรมการการ ถือเป็นองค์กรที่เป็นกลไกสำคัญต่อการปฏิบัติหน้าที่ของรัฐสภา โดยเฉพาะการปฏิบัติหน้าที่ของสภาผู้แทนราษฎร ทั้งในด้านนิติบัญญัติและด้านการควบคุมการบริหารราชการแผ่นดิน จำเป็นต้องมีการตั้งคณะกรรมการเพื่อกระทำการ พิจารณา สอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่สภามอบหมาย ทั้งนี้ เนื่องจากรัฐสภามีหน้าที่อย่างกว้างขวาง ครอบคลุมในกิจกรรมทุกประเภท การปฏิบัติหน้าที่ทั้งในทางนิติบัญญัติและควบคุมการบริหาร ราชการแผ่นดิน จึงจำเป็นต้องอาศัยคณะกรรมการ ซึ่งแต่ละคณะได้ถูก แต่งตั้งขึ้น มีวัตถุประสงค์เพื่อ พิจารณาศึกษาสอบสวนกรณีใด ๆ ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของรัฐสภา และหมายถึงคณะบุคคลที่สภาตั้งขึ้นเพื่อกระทำการหรือพิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ เป็นการเฉพาะ อันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของรัฐสภาเมื่อดำเนินการเสร็จสิ้นแล้วต้องรายงานต่อ รัฐสภา

สำหรับประเทศไทยได้รับแนวความคิดเกี่ยวกับระบบคณะกรรมการมาจากประเทศ ตะวันตก กล่าวคือ ได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับ “คณะกรรมการ” ไว้ในรัฐธรรมนูญทุกฉบับ โดยหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๔๗๕ เป็นต้นมา รัฐธรรมนูญ ของไทยก็คือ พระราชบัญญัติธรรมนูญการ ปกครองแผ่นดินสยามชั่วคราว พ.ศ. ๒๔๗๕ มีบทบัญญัติเกี่ยวกับระบบคณะกรรมการไว้ จึงนับได้ว่าเป็นครั้งแรกที่มีการนำแนวความคิด เกี่ยวกับระบบคณะกรรมการของประเทศตะวันตกมาใช้ในฝ่ายนิติบัญญัติของไทย โดยกำหนดไว้ในมาตรา ๒๖ ไว้ว่า “สภามีอำนาจตั้งอนุกรรมการเพื่อทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือให้สอบสวนพิจารณาทำความเข้าใจในเรื่องใดเรื่องหนึ่งขึ้นเสนอต่อที่ประชุมใหญ่ เพื่อปรึกษาหารือตกลงอีกชั้นหนึ่งก็ได้” ประธานอนุกรรมการเมื่อสภาไม่ได้ตั้งก็ให้อนุกรรมการ เลือกกันเอง ตั้งขึ้นเป็นประธานได้ อนุกรรมการมีอำนาจเชิญบุคคลใด ๆ มาชี้แจง แสดงความเห็นได้ ซึ่งบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญจากอดีตจนถึงปัจจุบันต่างได้กำหนดบทบาท ของคณะกรรมการไว้ทั้งสิ้น เพื่อให้เป็นไปตามกลไกของรัฐสภา ครอบคลุมในกิจกรรม ทุกประเภท รวมทั้งมีความเป็นอิสระในการทำงาน อำนาจหน้าที่ในการพิจารณาสอบสวน หรือ ศึกษาเรื่องต่าง ๆ ที่สภามอบหมาย

การปกครองระบบรัฐสภา คณะกรรมการมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการปฏิบัติงาน เนื่องจากสมัยประชุมสามัญของรัฐสภามีกำหนดระยะเวลาไว้หนึ่งร้อยยี่สิบวันตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๒๗ ซึ่งเป็นกรอบระยะเวลาดำเนินงานค่อนข้างสั้น แต่กรอบระยะเวลาการดำเนินงาน คณะกรรมการมีอยู่ตลอดอายุของสภา และภารกิจของสภามีนานัปการ ทั้งการตรา ร่างกฎหมาย และรับเรื่องราวร้องทุกข์จากประชาชน จึงมีภารกิจและเรื่องต่างๆ ที่จะต้องศึกษา สอบสวนและบรรจุเข้าวาระการประชุมเพื่อพิจารณาเป็นจำนวนมาก ดังนั้น รัฐสภาในทุก ประเทศจึงมีโครงสร้างอย่างหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการคณะต่างๆ ของรัฐสภาเรียกว่า “สภาเล็ก” มีความสำคัญอย่างยิ่งในการ ปฏิบัติงานของรัฐสภา มีการแบ่งงานในด้านต่าง ๆ และต้องพิจารณาเอกสารต่าง ๆ ทั้งสลับซับซ้อนและมีเป็นจำนวนมาก เป็นคณะทำงานเพื่อพิจารณาร่างกฎหมายต่าง ๆ ก่อนเข้าสู่สภา และพิจารณาสอบสวนและศึกษาประเด็นปัญหาต่าง ๆ อย่างรอบคอบแล้วรายงาน เสนอต่อสภา ในรายงานนั้นคณะกรรมการคณะนั้นๆ อาจตั้งข้อสังเกตที่คณะรัฐมนตรีหรือ องค์กรที่เกี่ยวข้องควรทราบไว้ก็ได้ และมีอำนาจออกคำสั่งเรียกเอกสารจากบุคคลใด หรือเรียก บุคคลใดมาแถลงข้อเท็จจริงหรือแสดงความเห็นในกิจการที่กระทำหรือในเรื่องที่พิจารณา สอบสวนหรือศึกษาอยู่นั้นได้ เป็นต้น

โดยทั่วไปคณะกรรมการคณะต่าง ๆ จะมีประสิทธิภาพเพียงใด มักขึ้นอยู่กับอำนาจ เปรียบเทียบระหว่างรัฐสภากับผู้นำฝ่ายบริหาร ในระบบรัฐสภานั้นถ้าหากว่าคณะรัฐ บาล เข้มแข็งและมีเสถียรภาพมากทางฝ่ายรัฐสภาก็จะมีคณะกรรมการค่อนข้างอ่อนแอ โดยคณะรัฐมนตรีจะเป็นผู้กำหนดชี้ขาดว่า ควรเสนอร่างกฎหมายอย่างไร ทางรัฐสภาก็มักจะมี มติรับรองโดยไม่มีการปรับปรุงแก้ไขอะไรมากมาย แต่ถ้าเป็นระบบที่มีการแบ่งแยกอำนาจ เช่น ผู้นำฝ่ายบริหาร และรัฐสภาต่างก็มาจากการเลือกตั้งของประชาชนโดยตรง ก็อาจคาดได้ว่า คณะกรรมการของรัฐสภาจะมีความเข้มแข็งมากขึ้นในด้านบุคคลที่เป็นสมาชิกและในด้าน ความเชี่ยวชาญในกิจการด้านหนึ่ง ๆ เมื่อเป็นเช่นนี้รัฐสภาย่อมมีอิทธิพลมากในการกำหนด นโยบาย

## ๑. ความหมายของคณะกรรมการธิการ

ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.๒๕๕๐ มาตรา ๑๓๕ วรรคแรกบัญญัติว่า “สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภามีอำนาจเลือกสมาชิกของแต่ละสภา ตั้งเป็นคณะกรรมการสามัญ และมีอำนาจเลือกบุคคลผู้เป็นสมาชิกหรือมิได้เป็นสมาชิก ตั้งเป็น คณะกรรมการธิการวิสามัญ เพื่อกระทำการพิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ อันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของสภา แล้วรายงานต่อสภา มติตั้งคณะกรรมการวิสามัญดังกล่าวต้องระบุกิจการหรือเรื่องให้ชัดเจนและไม่ซ้ำหรือซ้อนกัน”

ดังนั้น ความหมายของคณะกรรมการธิการตามรัฐธรรมนูญ หมายถึง บุคคลที่ได้รับเลือกจากวุฒิสภาหรือสภาผู้แทนราษฎรตั้งเป็นคณะกรรมการเพื่อกระทำการพิจารณาสอบสวนหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ตามที่สภามอบหมายแล้วรายงานต่อสภา

## ๒. ประเภทของคณะกรรมการธิการ

ตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๑๓๕ และข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ กำหนดไว้ สามารถจำแนกประเภทของคณะกรรมการได้ ๔ ประเภทดังนี้ คือ

๒.๑ คณะกรรมการธิการสามัญ หมายถึง คณะกรรมการธิการตามที่รัฐธรรมนูญบัญญัติไว้ และข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ข้อ ๘๒ ได้กำหนดเพื่รองรับในแนวทางการปฏิบัติให้สภาตั้งคณะกรรมการสามัญขึ้นมีจำนวนสามสิบห้าคณะ มีอำนาจหน้าที่กระทำการพิจารณาสอบสวน หรือศึกษาในด้านต่าง ๆ ตามที่กำหนด ซึ่งลักษณะของคณะกรรมการสามัญจะเป็นแบบถาวรตลอดอายุของสภา มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละเรื่องกำหนดไว้ชัดเจน โดยต้องประกอบด้วยกรรมการจำนวนสิบห้าคน และกรรมการต้องเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเท่านั้น

๒.๒ คณะกรรมการธิการวิสามัญ หมายถึง คณะกรรมการธิการตั้งจากสภาตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๓๕ เพื่อพิจารณาเรื่องใดเรื่องหนึ่งเป็นการเฉพาะตามที่สภามีมติมอบหมาย โดยไม่มีการกำหนดหรือจำกัดจำนวนแต่อย่างใด และจะสิ้นสภาพไปเมื่อครบกำหนดเวลาตามที่ประชุมสภาได้มอบหมาย ส่วนจำนวนของกรรมการ และบุคคลที่จะเข้าเป็นกรรมการก็ได้กำหนดไว้แต่เพียงสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแต่อย่างใด กล่าวคือที่ประชุมสภาจะแต่งตั้งบุคคลอื่นนอกเหนือจากสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรมาเป็นกรรมการก็ได้ เช่น รัฐมนตรี ข้าราชการในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือบุคคลที่สภาเห็นว่า มีส่วนเกี่ยวข้องกับเรื่องที่พิจารณาของ คณะกรรมการธิการวิสามัญนั้น เป็นต้น

คณะกรรมการการวิสามัญที่สภาต้องตั้งก็คือคณะกรรมการการวิสามัญเพื่อพิจารณาร่างกฎหมายต่าง ๆ เพราะตามรัฐธรรมนูญ และข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร กำหนดให้การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ หรือร่างพระราชบัญญัติทั่วไป และที่เกี่ยวกับการเงินต้องพิจารณาเป็นสามวาระ ซึ่งในวาระที่สองสภาต้องตั้งคณะกรรมการพิจารณาในร่างกฎหมายที่ได้ผ่านมติรับหลักการในวาระแรกแล้ว ตามความในข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๑๖ วรรคสองกำหนดไว้ และข้อ ๑๑๗ กำหนดแนวทางการตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาร่างไว้สองแนวทางคือ สภามิมีมติมอบหมายให้คณะกรรมการการวิสามัญ หรือจะตั้งคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาในวาระที่สองก็ได้ ส่วนใหญ่ในทางปฏิบัติ สภาจะตั้งคณะกรรมการการวิสามัญขึ้นพิจารณาในวาระนี้ เพราะคณะกรรมการการวิสามัญประจำสภามีภารกิจมาก หากมอบหมายให้พิจารณาร่างกฎหมายเพิ่มเติมด้วยก็จะเกิดความล่าช้าในกระบวนการพระราชบัญญัติ

๒.๓ คณะกรรมการร่วมกันหมายถึง คณะกรรมการซึ่งสภาผู้แทนราษฎรกับวุฒิสภาแต่งตั้งขึ้นเพื่อพิจารณาปัญหาร่วมกัน และสิ้นสภาพลงเมื่อได้พิจารณาปัญหาในเรื่องดังกล่าวเสร็จสิ้น จำนวนกรรมการและบุคคลซึ่งจะแต่งตั้งเป็นกรรมการก็มีได้จำกัดแต่เพียงสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรหรือสมาชิกวุฒิสภาเท่านั้น

กรณีที่เกิดคณะกรรมการร่วมกันของทั้งสองสภา คือ กระบวนการตราร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญหรือร่างพระราชบัญญัติทั่วไป โดยสภาผู้แทนราษฎรมิมีมติผ่านร่างพระราชบัญญัติในวาระสาม และประธานสภาผู้แทนราษฎรเสนอร่างพระราชบัญญัตินั้นไปยังวุฒิสภาตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๔ เมื่อวุฒิสภารับร่างและพิจารณาครบสามวาระแล้ว แต่มีมติแก้ไขเปลี่ยนแปลงร่างพระราชบัญญัตินั้น ประธานสภาผู้แทนราษฎรต้องบรรจุร่างพระราชบัญญัติที่แก้ไขจากวุฒิสภาเข้าในวาระการประชุมเป็นเรื่องด่วน เพื่อให้สภาพิจารณาว่าจะเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมของวุฒิสภาหรือไม่ หากสภาไม่เห็นด้วยตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ข้อ ๑๓๕ วรรคสองกำหนดให้ประธานสภากำหนดจำนวนและตั้งกรรมการร่วมกัน พร้อมแจ้งไปยังวุฒิสภา และเมื่อภายหลังคณะกรรมการร่วมได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติแล้วเสร็จต้องเสนอรายงานและร่างพระราชบัญญัตินั้นต่อประธานสภา เพื่อนำเข้าวาระการประชุมของทั้งสองสภาต่อไป

๒.๔ คณะกรรมาธิการเต็มสภา หมายถึง สภาผู้แทนราษฎรทุกคนในที่ประชุมประกอบกันเป็นคณะกรรมาธิการ และประธานของที่ประชุมมีฐานะเป็นประธานคณะกรรมาธิการตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ.๒๕๕๑ ข้อ ๑๒๘ ซึ่งการพิจารณาโดยคณะกรรมาธิการเต็มสภาจะกระทำได้ในกรณีการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญหรือร่างพระราชบัญญัติ และต้องมีคณะรัฐมนตรีร้องขอ หรือเมื่อสมาชิกเสนอญัตติโดยมีจำนวนสมาชิกรับรองไม่น้อยกว่ายี่สิบคนและที่ประชุมอนุมัติตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ข้อ ๑๑๗ วรรคสอง ทั้งนี้ให้ถือว่าการพิจารณาของคณะกรรมาธิการเต็มสภาอยู่ในชั้นวาระที่สองของกระบวนการตราร่างกฎหมายหากจะผ่านร่างกฎหมายตามขั้นตอนที่รัฐธรรมนูญบัญญัติที่ประชุมสภาต้องมีมติรับรองผ่านร่างกฎหมายในวาระสามอีกครั้งหนึ่ง

### ๓. อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมาธิการ

๓.๑ อำนาจหน้าที่กระทำการพิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมาธิการสามัญในแต่ละคณะกำหนดไว้ใน ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ข้อ ๘๒ ซึ่งมีจำนวนคณะกรรมาธิการทั้งหมดสามสิบห้าคณะ โดยแต่ละคณะก็มีอำนาจหน้าที่แตกต่างกันในแต่ละด้านตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ ส่วนคณะกรรมาธิการวิสามัญมีอำนาจหน้าที่ตามสภาได้มีมติมอบหมายเป็นการเฉพาะดังที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ

๓.๒ อำนาจในการเรียกบุคคล หรือเอกสาร เป็นการดำเนินการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ พระราชบัญญัติคำสั่งเรียกของคณะกรรมาธิการของสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๔ ระเบียบรัฐสภาว่าด้วยหลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดส่งหนังสือและคำสั่งเรียกของคณะกรรมาธิการ พ.ศ. ๒๕๕๔ และระเบียบรัฐสภาว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้มาแถลงข้อเท็จจริงหรือแสดงความเห็นต่อคณะกรรมาธิการ พ.ศ. ๒๕๕๔

๓.๓ อำนาจตั้งคณะอนุกรรมาธิการ คือ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ข้อ ๘๗ คณะกรรมาธิการมีอำนาจตั้งคณะอนุกรรมาธิการเพื่อพิจารณาปัญหาอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมาธิการตาม ข้อ ๘๒ ความจำเป็นของการตั้งคณะอนุกรรมาธิการนั้นก็เนื่องมาจากคณะกรรมาธิการมีอำนาจหน้าที่อย่างกว้างขวางในเรื่องที่ได้รับผิดชอบตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร การพิจารณาหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ก็มีเอกสาร บุคคลที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมากทั้งมีข้อเท็จจริงที่สลับซับซ้อนหากคณะกรรมาธิการพิจารณา

โดยไม่ตั้งคณะกรรมการกิจการก็อาจขาดประสิทธิภาพและล่าช้าไม่ทันต่อการแก้ไขปัญหาและ  
เยียวยาความเดือดร้อนของประชาชน

#### ๔. การดำเนินงานของคณะกรรมการ

การดำเนินงานของคณะกรรมการเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบ  
รัฐธรรมนูญหรือพระราชบัญญัติทั่วไป และการทำกิจการ พิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่อง  
ใด ๆ อันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการแต่ละคณะ และตามที่สภาได้มอบหมาย อาจ  
แบ่งการดำเนินงานของคณะกรรมการออกเป็น ๒ ลักษณะ คือ

##### ๔.๑ งานด้านการประชุมคณะกรรมการ

ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ข้อ ๘๕ ได้กำหนดให้การประชุมของ  
คณะกรรมการนำข้อบังคับ เฉพาะที่เกี่ยวกับการประชุมของสภามาบังคับใช้โดยอนุโลม  
กล่าวคือ ข้อบังคับการประชุมกำหนดให้การประชุมสภามีลักษณะเป็นการเปิดเผยและต้องจัด  
ให้มีการถ่ายทอดสดทางวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์ ที่ประชาชนทั่วไปสามารถรับชม  
และรับฟังได้อย่างทั่วถึงได้ เว้นแต่เป็นกรณีที่เป็นการประชุมลับ รวมทั้งให้บุคคลภายนอกที่มีใช้  
สมาชิกเข้าฟังการประชุมได้ ส่วนการประชุมคณะกรรมการ บุคคลผู้ที่จะเข้าฟังการประชุมได้  
คือ สมาชิก รัฐมนตรีหรือบุคคลซึ่งคณะกรรมการเชิญมาชี้แจง และบุคคลอื่นที่ประธาน  
คณะกรรมการอนุญาตให้เข้าร่วมการประชุม ดังนั้นลักษณะที่เป็นการเฉพาะตัวของ  
การประชุมคณะกรรมการที่แตกต่างจากการประชุมสภา คือ รูปแบบการประชุมเป็นการ  
ภายในแต่เพียงเฉพาะบุคคลที่เกี่ยวข้องดังที่กล่าวมาข้างต้นเท่านั้น

การนัดประชุมครั้งแรกของคณะกรรมการขณะที่ยังไม่มีผู้ดำรงตำแหน่งประธาน  
คณะกรรมการ ให้ฝ่ายเลขานุการซึ่งเป็นข้าราชการรัฐสภาสามัญของสำนักงานเลขาธิการสภา  
ผู้แทนราษฎรเป็นผู้แจ้งกำหนดการประชุมให้คณะกรรมการทราบในวันประชุมครั้งแรก  
เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรหรือผู้แทน เป็นผู้กล่าวเชิญกรรมการผู้ที่มีวุฒิสถิตสูงสุดมาเป็น  
ประธานชั่วคราวในที่ประชุม และดำเนินการประชุมเพื่อเลือกตั้งประธานคณะกรรมการและ  
ตำแหน่งอื่น ๆ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎรต่อไป

การเลือกตั้งประธานคณะกรรมการ รองประธาน เลขานุการ โฆษก และตำแหน่งอื่น  
ตามความจำเป็น โดยประธานคณะกรรมการต้องมีจำนวนตามหรือใกล้เคียงกับอัตราส่วนของ  
จำนวนสมาชิกของแต่ละพรรคการเมืองหรือกลุ่มการเมืองที่อยู่ในสภา รวมถึงอาจตั้ง  
ผู้ทรงคุณวุฒิเป็นที่ปรึกษา ผู้ชำนาญการ นักวิชาการ และเลขานุการประจำคณะกรรมการ

ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ข้อ ๘๗ เมื่อดำเนินการเลือกตั้งประธาน คณะกรรมการ และตำแหน่งต่าง ๆ ครบถ้วนแล้ว คณะกรรมการต้องดำเนินการกำหนด กรอบ และแนวทางการดำเนินงานของคณะกรรมการ โดยจะมีมติกำหนดวัน เวลาของการ ประชุม ส่วนการนัดประชุมครั้งต่อไปต้องเป็นไปตามมติที่ประชุม หรือคำสั่งของประธาน คณะกรรมการ และแจ้งต่อเลขานุการคณะกรรมการดำเนินการแจ้งกำหนดนัดประชุมแก่ บุคคลที่เกี่ยวข้องให้รับทราบต่อไป

องค์ประชุมของคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่าหนึ่งในสาม ของจำนวนกรรมการทั้งหมดเท่าที่มีอยู่จึงเป็นองค์ประชุม เว้นแต่จะเป็นการประชุมที่มีการลง มติในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการ เท่าที่มีอยู่ตามข้อบังคับการประชุม ข้อ ๘๔ ส่วนการชี้แจงแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม คณะกรรมการ ผู้เสนอญัตติ รัฐมนตรีและผู้ซึ่งคณะรัฐมนตรีมอบหมายมีสิทธิชี้แจงแสดงความคิดเห็นในที่ประชุมคณะกรรมการได้ตลอดเรื่อง กรณีการพิจารณาร่างกฎหมายผู้แปรญัตติมี สิทธิชี้แจงแสดงความคิดเห็นได้เฉพาะที่แปรญัตติไว้เท่านั้น หากผู้แปรญัตติหรือผู้รับมอบหมาย ไม่มาชี้แจงต่อคณะกรรมการตามนัดจนเวลาล่วงไปเกินกว่าสามสัปดาห์นับแต่เวลาที่ได้เริ่ม พิจารณาคำแปรญัตติ ให้คำแปรญัตตินั้นเป็นอันตกไป เว้นแต่คณะกรรมการพิจารณาเรื่องนั้น ยังไม่เสร็จหรือที่ประชุมอนุญาตให้เลื่อนการชี้แจงไปวันอื่น และเมื่อคณะกรรมการได้กระทำ กิจการ พิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ตามอำนาจหน้าที่หรือตามที่สภามอบหมาย เสร็จแล้วให้รายงานต่อสภารับทราบผลการพิจารณาต่อไป

ข้อสังเกตของคณะกรรมการ หมายถึง ความเห็นของคณะกรรมการที่เห็นว่า องค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่คณะกรรมการพิจารณา ควรทราบหรือควรปฏิบัติ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ข้อ ๘๗ กำหนดให้คณะกรรมการบันทึกข้อสังเกต ดังกล่าวไว้ในรายงานของคณะกรรมการเพื่อให้สภาพิจารณาลงมติเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับ ข้อสังเกตคณะกรรมการโดยไม่มีการอภิปราย ถ้าสภามีมติเห็นด้วย ประธานสภาต้องส่ง รายงานและข้อสังเกตไปยังองค์กรที่เกี่ยวข้อง โดยจะเห็นได้ว่าข้อสังเกตของคณะกรรมการ เป็นความเห็นที่สำคัญเสมือนเป็นการท้วงติงการดำเนินงานฝ่ายบริหาร ฝ่ายตุลาการ หรือองค์กร อื่นตามรัฐธรรมนูญ ทั้งเป็นการแสดงข้อเท็จจริงแก่สาธารณะชนได้รับทราบการดำเนินงานของ ฝ่ายต่าง ๆ อันเป็นการถ่วงดุลอำนาจตามระบอบประชาธิปไตย

#### ๔.๒ งานด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่

คณะกรรมการธิการมีงานในรูปแบบอื่นนอกเหนือจากการประชุมซึ่งถือเป็นการดำเนินงานในเชิงรุก คือ เข้าถึงปัญหาก่อนมีการร้องเรียนจากประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนเพื่อรับทราบปัญหา และรายงานต่อสภาเพื่อนำเสนอองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาคืบต่อไป เช่น การเดินทางไปศึกษาดูงานทั้งในประเทศไทย และต่างประเทศ การจัดสัมมนาเพื่อเผยแพร่ความรู้แก่ประชาชนทั่วไปให้รับทราบการดำเนินงานของคณะกรรมการ เป็นต้น ทั้งนี้เป็นการเข้าถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่และเป็นการแสวงหาข้อเท็จจริงรายละเอียดในเรื่องที่อยู่ในอำนาจของแต่ละคณะกรรมการ

การรับรองแขกต่างประเทศ เป็นงานอีกด้านหนึ่งที่มีความสำคัญเพราะการรับรองแขกต่างประเทศเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศ รวมทั้งเป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ ก่อให้เกิดความเชื่อมั่นจากนานาประเทศ ส่งผลให้ฝ่ายบริหารดำเนินนโยบายที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดผลประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศ

#### ๕. คณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

ตามທີ່ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๓ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพุธที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๕๔ และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๙ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๖ ที่ประชุมได้ลงมติเลือกตั้งกรรมการในคณะกรรมการธิการการคมนาคม ซึ่งเป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๑๓๕ และข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๒

และจากการประชุมคณะกรรมการธิการการคมนาคม ครั้งแรก ในวันพุธที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๒ และการประชุมคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๗๙ เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ที่ประชุมคณะกรรมการฯ ได้มีมติเลือกตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

- ๑) นายวิรัตน์ กัลยาศิริ ประธานคณะกรรมการการการคมนาคม<sup>๑</sup>
- ๒) นายวิรัช รัตนเศรษฐ รองประธานคณะกรรมการการการคมนาคม คนที่หนึ่ง
- ๓) พันเอก วินัย สมพงษ์ รองประธานคณะกรรมการการการคมนาคม คนที่สอง
- ๔) นายมนู พุกประเสริฐ รองประธานคณะกรรมการการการคมนาคม คนที่สาม
- ๕) นายนพดล มาตรศรี รองประธานคณะกรรมการการการคมนาคม คนที่สี่
- ๖) นายวัชรพล โตมรศักดิ์ รองประธานคณะกรรมการการการคมนาคม คนที่ห้า
- ๗) นายวิฑูรย์ นามบุตร กรรมการที่ปรึกษา
- ๘) นางสาวสุณีย์ เหลืองวิจิตร กรรมการที่ปรึกษา
- ๙) นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ กรรมการที่ปรึกษา และโฆษกคณะกรรมการการการคมนาคม
- ๑๐) นายรังสรรค์ วันไชยธนวงศ์ โฆษกคณะกรรมการการการคมนาคม
- ๑๑) นายกิตติ สมทรัพย์ กรรมการ
- ๑๒) นายพิสิษฐ์ สันตพันธุ์ กรรมการ
- ๑๓) นายพิชัย เกียรติวินัยสกุล กรรมการ
- ๑๔) นายอิสมาแอล เบญจิบรอฮีม เลขาธิการคณะกรรมการการการคมนาคม
- ๑๕) นายยุทธจักร เรืองวรบูรณ์ ผู้ช่วยเลขาธิการคณะกรรมการการการคมนาคม

#### ๕.๑ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

สำหรับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการการคมนาคม เป็นไปตามบทบัญญัติมาตรา

๑๓๕ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ที่บัญญัติว่า

“สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภามีอำนาจเลือกสมาชิก กของแต่ละสภาตั้งเป็น คณะกรรมการการการคมนาคม และมีอำนาจเลือกบุคคลผู้เป็นสมาชิกหรือมิได้เป็นสมาชิก ตั้งเป็น คณะกรรมการการการคมนาคม เพื่อกระทำการ พิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด อันอยู่ใน อำนาจหน้าที่ของสภา แล้วรายงานต่อสภา มติตั้งคณะกรรมการการการคมนาคมดังกล่าวต้องระ บุกิจการหรือเรื่องให้ชัดเจนและไม่ซ้ำหรือซ้อนกัน

คณะกรรมการการการคมนาคมหนึ่งมีอำนาจออกคำสั่ง เรียกเอกสารจากบุคคลใด หรือเรียก บุคคลใดมาแถลงข้อเท็จจริงหรือแสดงความเห็นในกิจการที่กระทำหรือในเรื่องที่พิจารณา

---

<sup>๑</sup> ดำรงตำแหน่งแทนนายเจือ ราชสีห์ ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการการการคมนาคม ในคณะกรรมการการการคมนาคม เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๖

สอบสวนหรือศึกษาอยู่นั้นได้ และให้คำสั่งเรียกดังกล่าวมีผล บังคับตามที่กฎหมายบัญญัติ แต่คำสั่งเรียกเช่นนั้นมิให้ใช้บังคับกับผู้พิพากษาหรือตุลาการที่ปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ ในกระบวนการพิจารณาพิพากษาอรรถคดีหรือการบริหารงานบุคคลของแต่ละศาล และมีให้ใช้บังคับกับผู้ตรวจการแผ่นดินหรือกรรมการในองค์กรอิสระตามรัฐธรรมนูญ ตามบทบัญญัติ ในรัฐธรรมนูญหรือตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่บุคคลตามวรรคสองเป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่น ให้ประธานคณะกรรมการการแจ้งให้ รัฐมนตรีซึ่งบังคับบัญชาหรือกำกับดูแลหน่วยงานที่บุคคลนั้นสังกัดทราบและมีคำสั่งให้บุคคลนั้น ดำเนินการตามวรรคสอง เว้นแต่เป็นกรณีที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือประโยชน์สำคัญของ แผ่นดิน ให้ถือว่าเป็นเหตุยกเว้นการปฏิบัติตามวรรคสอง

เอกสิทธิ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๓๐ นั้น ให้คุ้มครองถึงบุคคลผู้กระทำความผิดตามมาตรา นี้ด้วย

กรรมการสามัญซึ่งตั้งจากผู้ซึ่งเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรทั้งหมด ต้องมีจำนวนตาม หรือใกล้เคียงกับอัตราส่วนของจำนวนสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรของแต่ละพรรคการเมืองหรือ กลุ่มพรรคการเมืองที่มีอยู่ในสภาผู้แทนราษฎร

ในระหว่างที่ยังไม่มีข้อบังคับการ ประชุมสภาผู้แทนราษฎรตามมาตรา ๑๓๔ ให้ประธานสภาผู้แทนราษฎรเป็นผู้กำหนดอัตราส่วนตามวรรคห้า”

และข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๒ (๘) ได้บัญญัติถึง อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการคมนาคม คือ

“คณะกรรมการการคมนาคม มีอำนาจหน้าที่กระทำการพิจารณา สอบสวน หรือ ศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคมทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า และการพาณิชย์นาวี”

#### ๕.๒ การกิจของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

สำหรับภารกิจของคณะกรรมการฯ สามารถอธิบายโดยสรุปสาระสำคัญ ของการ ดำเนินการได้ดังนี้

##### ๑) การประชุมพิจารณาเรื่องต่าง ๆ

- การประชุมประจำสัปดาห์ จำนวน ๗๘ ครั้ง
- การประชุมสัณจร จำนวน ๔ ครั้ง

๒) การเดินทางไปศึกษาดูงานและจัดสัมมนา

- การเดินทางไปศึกษาดูงานภายในประเทศ จำนวน ๑๖ ครั้ง
- การเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ ต่างประเทศ จำนวน ๔ ครั้ง
- การจัดสัมมนา จำนวน ๕๙ ครั้ง

๓) การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องร้องเรียน

- เรื่องที่นำบรรจุเข้าระเบียบวาระการประชุมของคณะกรรมการธิการ
- เรื่องที่คณะกรรมการธิการสอบถามข้อเท็จจริงเป็นหนังสือไปยังหน่วยราชการที่

เกี่ยวข้อง

๔) การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ

- คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการฟื้นฟูเส้นทางหลวงภายหลังการเกิดอุทกภัย ประชุมทั้งหมด ๗ ครั้ง

- คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ประชุมทั้งหมด ๗ ครั้ง

- คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการจัดสรรงบประมาณการจัดซื้อจัดจ้างของกระทรวงคมนาคม ประชุมทั้งหมด ๑๖ ครั้ง

- คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการคมนาคมระบบราง ประชุมทั้งหมด ๑๙ ครั้ง

- คณะอนุกรรมการพิจารณาติดตามการดำเนินงานของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ประชุมทั้งหมด ๕ ครั้ง

## บทที่ ๒

### ภารกิจในด้านต่าง ๆ ตามกรอบอำนาจหน้าที่ ของคณะกรรมการการคมนาคม สถาผู้แทนราษฎร

#### ๑. การประชุมของคณะกรรมการ

##### ๑.๑ การประชุมประจำสัปดาห์

คณะกรรมการการคมนาคม สถาผู้แทนราษฎร มีการประชุมประจำสัปดาห์ ระหว่างวันพุธที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๔ ถึง วันจันทร์ที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๗๘ ครั้ง โดยสรุปผลการประชุมได้ดังนี้

##### (๑) วันพุธที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๔

พิจารณาเลือกบุคคลดำรงตำแหน่งต่าง ๆ ในคณะกรรมการฯ และพิจารณากำหนดแนวทางในการดำเนินงานของคณะกรรมการฯ

เมื่อกรรมการมาครบองค์ประชุมแล้วนายธงชัย ดุลยสุข ผู้อำนวยการสำนักงานกรรมการ ๓ ปฏิบัติหน้าที่แทนเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ได้กล่าวเชิญพันเอก วินัย สมพงษ์ กรรมการผู้มีอาวุโสสูงสุดในที่ประชุม ปฏิบัติหน้าที่ประธานชั่วคราว เพื่อให้ที่ประชุมดำเนินการเลือกตั้งบุคคลดำรงตำแหน่งต่าง ๆ ในคณะกรรมการการคมนาคม ตามข้อบังคับการประชุม สถาผู้แทนราษฎร ข้อ ๘๕ วรรค ๒ ซึ่งในที่ประชุมคณะกรรมการมีมติเป็นเอกฉันท์ในการพิจารณาเลือกบุคคลดำรงตำแหน่งต่าง ๆ ในคณะกรรมการฯ ดังนี้

- |                         |                                    |
|-------------------------|------------------------------------|
| ๑) นายเจือ ราชสีห์      | เป็นประธานคณะกรรมการ               |
| ๒) นายวิรัช รัตนเศรษฐ   | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓) พันเอก วินัย สมพงษ์  | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง   |
| ๔) นายมนู พุกประเสริฐ   | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม   |
| ๕) นายนพดล มาตรศรี      | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่   |
| ๖) นายวัชรพล โตมรศักดิ์ | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า   |
| ๗) นายวิฑูรย์ นามบุตร   | เป็นกรรมการที่ปรึกษา               |

- ๘) นางสาวสุณีย์ เหลืองวิจิตร เป็นกรรมการที่ปรึกษา  
 ๙) นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ เป็นกรรมการที่ปรึกษา  
 และโฆษกคณะกรรมการ  
 ๑๐) นายรังสรรค์ วันไชยธนวงศ์ เป็นโฆษกคณะกรรมการ  
 ๑๑) นายกิตติ สมทรัพย์ เป็นกรรมการ  
 ๑๒) นายพิสิษฐ์ สันตพันธุ์ เป็นกรรมการ  
 ๑๓) นายพิชัย เกียรติวินัยสกุล เป็นกรรมการ  
 ๑๔) นายอิสมาแอล เบญจิบรอฮีม เป็นเลขานุการคณะกรรมการ  
 ๑๕) นายยุทธจักร เรืองวรบูรณ์ เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ

เมื่อดำเนินการเลือกตั้งบุคคลดำรงตำแหน่งต่าง ๆ จนครบจำนวนแล้ว ต่อจากนั้น นายเจือ ราชสีห์ ผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นประธานคณะกรรมการการคมนาคม ได้ปฏิบัติหน้าที่ประธานในที่ประชุมเพื่อปรึกษาหารือต่อที่ประชุมในการกำหนดประเด็นเพื่อหาแนวทางและวางกรอบในการพิจารณาดำเนินงานของคณะกรรมการ โดยที่ประชุมได้มีมติกำหนดวันประชุมคณะกรรมการ ให้มีการประชุมเป็นประจำทุกสัปดาห์ ในวันพฤหัสบดี เวลา ๐๙.๓๐ นาฬิกา

## (๒) วันพฤหัสบดีที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๔

### (๒.๑) พิจารณาเรื่องกรอบการทำงานของคณะกรรมการการคมนาคม

สำหรับการคมนาคมและขนส่ง สามารถแบ่งออกได้เป็น ๔ หมวดด้วยกันคือ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางระบบรางรถไฟ คณะกรรมการฯ ได้เสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกรอบการดำเนินงาน คือ

๑. บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการจะดำเนินการให้มีการจัดกิจกรรมอย่างไร
๒. แสวงหาข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคม
๓. จัดให้มีการศึกษาเรื่องหนึ่งเรื่องใดโดยเฉพาะเจาะจง

ในส่วนของเรื่องร้องเรียนที่มีมาสู่คณะกรรมการนั้นควรจะต้องให้มีการนำเข้ามาหารือในที่ประชุมเฉพาะในเรื่องที่สำคัญในระดับนโยบายเท่านั้นส่วนในเรื่องที่เป็นรายละเอียดควรทำเป็นหนังสือสอบถามถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งนี้เพื่อมิให้เป็นภาระแก่การดำเนินการของคณะกรรมการมากเกินไปดังนั้นจึงเห็นควรให้มีการตั้งอนุกรรมการขึ้นเพื่อดูแลในเรื่องร้องเรียนดังกล่าว

การศึกษาดูงานต่างประเทศนั้นช่วงนี้ยังไม่ควรเดินทางไปศึกษาดูงานในต่างประเทศเนื่องจากเกิดปัญหาอุทกภัย ส่วนการศึกษาดูงานในประเทศนั้น ควรเข้าไปดูปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่น้ำท่วมหนักเพื่อหาทางแก้ไขปัญหาในส่วนของการคมนาคมหลังจากที่ประสบภาวะอุทกภัย ช่วงระยะเวลาที่เหมาะสมจะเดินทางไปศึกษาดูงานในประเทศควรเป็นช่วงปิดสมัยประชุมครั้งที่ ๒ และควรมีคณะทำงานศึกษารายละเอียดนำมาเสนอต่อที่ประชุม รวมทั้งควรมีการวางแผนดำเนินการในระยะเวลา ๒ - ๓ เดือนก่อนการเดินทางเพื่อมิให้เป็นการกระชั้นชิดจนเกินไปและควรไปประเทศที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการน้ำ

การเชิญหน่วยงานต่างๆในสังกัดกระทรวงคมนาคมมาร่วมประชุมกับคณะกรรมการฯ นั้น ควรให้เจ้าหน้าที่ประจำคณะกรรมการการคมนาคมเป็นผู้ดำเนินการติดต่อประสานงานให้ดีกว่าและในการประชุมแต่ละครั้งไม่ควรเชิญหน่วยงานต่าง ๆ มากเกินไป และควรเชิญหน่วยงานที่ไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาอุทกภัยครั้งนี้มานักมาเข้าร่วมประชุม เนื่องจากหน่วยงานนั้น ๆ จะได้มีความสะดวกในการมาร่วมประชุมและไม่เป็นการสร้างภาระให้แก่หน่วยงานนั้น ๆ

(๒.๒) พิจารณาเรื่องการแต่งตั้งที่ปรึกษา ผู้ชำนาญการ นักวิชาการ และเลขานุการประจำคณะกรรมการการคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔

เนื่องจากมีจำนวนกรรมการมาประชุมน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของกรรมการทั้งหมดเท่าที่มีอยู่จึงมีการลงมติแต่งตั้งในเรื่องดังกล่าวไม่ได้ ประธานจึงให้เลื่อนการแต่งตั้งไปในวาระต่อไป

### (๓) วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๔

พิจารณาเรื่องแผนงานของหน่วยงานในสังกัดของกระทรวงคมนาคมประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕ และแผนดำเนินการบรรเทาความเดือดร้อนแก่ ประชาชนผู้ประสบอุทกภัยในส่วนของการกระทรวงคมนาคม รวมทั้งแผนงานการฟื้นฟูภายหลังปัญหาอุทกภัยผ่านพ้นไปแล้ว

ปลัดกระทรวงคมนาคม นำเสนอแผนงานของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕ ดังมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

#### ๑) วิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม

“มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

## ๒) พันธกิจ

“พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้งวางแนวนโยบายการพัฒนา กำกับดูแลบูรณาการการขนส่งและจราจรให้มีบริการที่เพียงพอ มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ทัวถึง คุ่มค่า และเป็นธรรม”

### ๓) งาน/โครงการสำคัญ ปี พ.ศ.๒๕๕๕ ด้านการขนส่งทางบก

- ขยายทางสายประธานเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ๙๙ กิโลเมตร
- โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา ๒๘๕ กิโลเมตร
- เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายสำคัญ ๑๑๕ กิโลเมตร
- บูรณะทางหลวงสายหลัก ๔๐๒ กิโลเมตร
- บำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวง ๖๖,๐๖๘ กิโลเมตร
- แก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก ๑๒ กิโลเมตร
- ก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง ๑๒๙ กิโลเมตร
- พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ๒๐ กิโลเมตร
- ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จ.เชียงราย
- พัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท ๓๖๕ กิโลเมตร
- ก่อสร้าง บูรณะ ปรับปรุงสะพานทั่วประเทศ ๔๐ แห่ง
- บำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงชนบท ๔๙,๐๘๐ กิโลเมตร
- โครงข่ายทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมต่อระบบการขนส่ง ๔ กิโลเมตร
- แก้ไขจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวงชนบท ๗๑๖ แห่ง
- พัฒนาบุคลากรด้านช่างให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ๕,๗๖๐ คน
- ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ๗๐,๕๐๐ ฉบับ
- กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่ง ๒,๕๐๐ ราย
- จำนวนรถเข้ารับการตรวจสภาพ ๔.๑๑ ล้านครั้ง
- ดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ๔.๘๐ ล้านครั้ง

### ๔) งาน/โครงการสำคัญ ปี พ.ศ.๒๕๕๕ ด้านการขนส่งทางราง

- ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ จัดหา และติดตั้งเครื่องทวนสัญญาณวิทยุ
- ปรับปรุงทาง สะพาน และช่องน้ำ
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และหัวลำโพง - บางแค

๕) งาน/โครงการสำคัญ ปี พ.ศ.๒๕๕๕ ด้านการขนส่งทางน้ำ

- ก่อสร้างท่าเรือเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ๕ แห่ง
- ก่อสร้างท่าเรือ ๒ แห่ง
- ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น เขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล และเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ๑๙ แห่ง
- ขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ และร่องน้ำชายฝั่งทะเลจำนวน ๙๒ ร่องน้ำ ปริมาณเนื้อดิน ๔๘.๘๒ ล้าน ลบ.ม.

- จัดทะเบียนเรือและออกใบอนุญาตใช้เรือ ๑๔๒,๐๐๐ ฉบับ
- จำนวนการนำร่องเรือและการตรวจตราการเดินเรือ ๙๔,๘๐๐ ครั้ง
- ผลิตและพัฒนาบุคลากร ด้านการพาณิชยนาวี ๘,๕๐๐ คน

๖) งาน/โครงการสำคัญ ปี พ.ศ.๒๕๕๕ ด้านการขนส่งทางอากาศ

- ซ่อมบำรุง ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน ถนนภายในท่าอากาศยาน ตามวาระ จำนวน ๓ ท่าอากาศยาน
- ต่อเติมความยาวทางวิ่ง ลานกลับลำ ลานจอด ระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยาน นราธิวาส
- ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร ต่อเติมลานจอด ท่าอากาศยานกระบี่
- งานขยายเขตทางวิ่ง (Runway strip และ Runway End Safety Area) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี และแพร่

- กำกับดูแลผู้ประกอบการด้านการบินพลเรือน ๒,๕๐๐ ครั้ง
- ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ๑,๐๐๖ คน

๗) งาน/โครงการสำคัญ ปี พ.ศ.๒๕๕๕ ด้านนโยบายและแผน

- ศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สาย กทม.- เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ สาย กทม. - นครราชสีมา และสาย กทม.- หัวหิน
- ศึกษาประเมินศักยภาพและการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน และบริหารระบบขนส่งของไทย สำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asian Economic Community : AEC)

- จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายถนนสะพานข้ามแม่น้ำและการจราจรในเขต กทม. และปริมณฑล

- ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางจิระ - ขอนแก่น และช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

- ศึกษาพัฒนาห่วงโซ่คุณค่าในเส้นทางการขนส่งโลจิสติกส์ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก - ตะวันตก ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

#### ข้อเสนอแนะและข้อสังเกตของคณะกรรมการ

๑. กระทรวงคมนาคมควรสำรวจจัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานที่จังหวัดนครราชสีมาเพื่อสร้างทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน ทั้งพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศต่อไป

๒. ปัจจุบันจังหวัดนครพนมมีสะพานมิตรภาพไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม - คำม่วน) ก่อให้มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวของจังหวัด กระทรวงคมนาคมควรทบทวนแผนตารางการบินของสายการบินต่าง ๆ ที่ให้บริการพร้อมกำกับดูแลราคาอัตราค่าโดยสารให้มีราคาไม่สูงเกินไป เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับประชาชน

๓. จังหวัดอุบลราชธานีมีแนวชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านโดยมีแม่น้ำโขงเป็นแนวเขตแดน ซึ่งการคมนาคมติดต่อกับจะใช้เรือข้ามฝากโดยจะมีปัญหาในช่วงฤดูแล้งน้ำแห้งทำให้ไม่สามารถใช้เรือได้ ก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจ กระทรวงคมนาคมควรทำการศึกษาเพื่อจัดทำโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง เพื่อบรรเทาปัญหาการคมนาคมในช่วงฤดูแล้งต่อไป

๔. คณะกรรมการตั้งข้อสังเกตในการจัดทำแผนงบประมาณของกรมทางหลวงหรือกรมทางหลวงชนบท ส่วนของงบประมาณซ่อมบำรุงทางหลวงในเส้นทางที่ได้โอนการดูแลให้กับกรมปกครองส่วนท้องถิ่นแล้ว ซึ่งในแต่ละปีมีการจัดทำแผนงบประมาณการซ่อมบำรุงทางหลวงซ้ำซ้อนกันในหลายเส้นทาง ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางราชการทั้งเป็นการใช้เงินงบประมาณแผ่นดินไม่เต็มประสิทธิภาพ

๕. คณะกรรมการตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับงบประมาณการจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาการดำเนินโครงการก่อสร้างต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคมควรมีการปรับลดลงเพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณแผ่นดิน ซึ่งในการดำเนินการศึกษาโครงการกระทรวงคมนาคมควรให้

บุคลากรของกระทรวงเป็นผู้ดำเนินการเองเพราะจะเป็นการพัฒนาศักยภาพขององค์กรได้อีกทางหนึ่ง

๖. การขุดลอกคูคลอง แม่น้ำ หรือทะเลของกรมเจ้าท่า ควรนำทราย ดิน ที่ขุดได้ไปทิ้งในพื้นที่ห่างไกลจากบริเวณที่ทำการขุด เพราะหากนำมาทิ้งบริเวณริมฝั่งเมื่อผ่านไปดินทรายอาจไหลกลับมามีเดิม ทำให้คู คลอง แม่น้ำตื้นเขินเหมือนเดิมทำให้ต้องเสียงบประมาณขุดลอกใหม่อีก หรือนำดินทรายดังกล่าวไปขายเพื่อทำรายได้ให้กับรัฐ

๗. คณะกรรมการตั้งข้อสังเกต กรณีกรมทางหลวงดำเนินการกู้ทางหลวงเส้นทางอำเภอบางบัวทอง - สุพรรณบุรี ที่น้ำท่วมไม่สามารถใช้เดินทางได้ กรมทางหลวงควรมีการประสานกับกรมชลประทานเพื่อแก้ปัญหาอย่างบูรณาการ ทั้งควรคำนึงถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับกับผลกระทบที่เกิดกับประชาชนที่อาศัยอยู่ริมถนนทั้งสองฝั่งว่าคุ้มกันหรือไม่

#### (๔) วันพฤหัสบดีที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔

พิจารณาแผนการบูรณะและฟื้นฟูเส้นทางคมนาคมและขนส่งภายหลังการเกิดอุทกภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวงและ กรมทางหลวงชนบท

อธิบดีกรมทางหลวงชนบท (นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี) กล่าวถึง ปัญหาการเกิดอุทกภัยในส่วนของกรมทางหลวงชนบท จำนวน ๖๔ จังหวัด ทั้งหมดจำนวน ๙๔๘ สายทาง โดยใช้เงินอุดหนุนให้ซ่อมแซมผ่านชั่วคราว ๗๙๒ สายทาง และยังใช้ไม่ได้จำนวน ๑๕๖ สายทาง เส้นทางที่ชำรุดมีการปิดประกาศให้ประชาชนได้รับทราบเพื่อหลีกเลี่ยง ทางด้านงบประมาณผ่านวาระแรก จำนวน ๔,๕๐๐ ล้านบาท และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันอังคารที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ งบปี ๒๕๕๕ จำนวน ๔,๕๙๐ ล้านบาท และต้องมีการทำความเข้าใจละเอียดกับสำนักงานงบประมาณ และแผนในการดำเนินการ ๙๔๘ สายทาง จะเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๖ เดือน และทั่วประเทศจะเร่งดำเนินการภายใน ๑๐ เดือน และปัจจุบันความเสียหายมีจำนวนมาก จึงได้ดำเนินการของบประมาณเพิ่มเติม

อธิบดีกรมทางหลวง (นายวันชัย ภาคลักษณ์) กล่าวถึง ภาพรวมน้ำท่วมทางหลวง ดังนี้

๑) ทางหลวงได้รับผลกระทบจากอุทกภัย ๗๑ จังหวัด ทางหลวงเสียหาย ๖๓๙ สายทาง จำนวนความเสียหาย ๓,๔๙๓ แห่ง การจราจรผ่านได้แล้ว ๕๙๘ สายทาง การจราจรผ่านไม่ได้ ๔๑ สายทาง ความเสียหาย ๔๔ แห่ง

๒) งบประมาณที่ใช้เพื่อการจราจรให้ผ่านได้ จำนวน ๒๗๕.๑๓๗ ล้านบาท  
 งบประมาณที่ใช้ในการฟื้นฟูฉุกเฉินเร่งด่วน สามารถคืนสู่สภาพได้อย่างยั่งยืน จำนวน  
 ๑๑,๙๑๓.๘๑๐ ล้านบาท รวมงบประมาณที่ประมาณการในเบื้องต้น ๑๒,๑๘๘,๙๔๗ ล้านบาท

๓) สถานการณ์ในปัจจุบัน ทางหลวงที่ถูกน้ำท่วม จำนวน ๖๐ สายทาง รวม ๖๗ แห่ง

๔) งบประมาณกู้ยืมซ่อมแซมพื้นผิวของกรมทางหลวงสู่เส้นทางสายหลัก และโครงข่าย  
 สำคัญในพื้นที่ภาคกลาง จำนวน ๒๑ สายทาง งบประมาณ ๑๔๙,๒๗๒ ล้านบาท

๕) แผนงานซ่อมพื้นผิวทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากมหาอุทกภัยปี ๒๕๕๔  
 ภาพรวมความเสียหาย จำนวน ๑,๘๑๑ โครงการ งบประมาณ ๒๑,๓๙๐.๘๖๐ ล้านบาท

๖) งบประมาณที่อยู่ในร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ  
 พ.ศ. ๒๕๕๕ ผ่านวาระที่ ๑ และอยู่ระหว่างรอการพิจารณาในวาระที่ ๒ จำนวน ๑,๑๐๓ โครงการ  
 ใช้งบประมาณ ๙,๔๙๒ ล้านบาท

๗) งบกลางในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ จำนวน ๗๐๘ โครงการ ใช้งบประมาณ  
 ๑๑,๘๙๘.๘๖๐ ล้านบาท

๘) งบประมาณฟื้นฟูเร่งด่วน จำนวน ๓๑ โครงการ งบประมาณ ๑,๘๗๙ ล้านบาท

#### (๕) วันพฤหัสบดีที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๔

พิจารณาเรื่องปัญหาท่าอากาศยานต่าง ๆ ทั่วประเทศ ซึ่งปิดการดำเนินงานกิจการ  
 ในเชิงการบินพาณิชย์

คณะกรรมการการคมนาคม พิจารณาเรื่องปัญหาท่าอากาศยานต่าง ๆ  
 ทั่วประเทศ ซึ่งปิดการดำเนินงานกิจการในเชิงการบินพาณิชย์ โดยเชิญอธิบดีกรมการบินพลเรือน  
 และผู้แทนบริษัทสายการบินพาณิชย์ภาคเอกชน มาชี้แจงต่อที่ประชุม โดยพิจารณาในเรื่อง  
 ดังกล่าวคณะกรรมการฯ ได้รับญาติจากนายวิรัช รัตนเศรษฐ รองประธานคณะกรรมการ  
 การคมนาคม คนที่หนึ่ง โดยมีสาระสำคัญสรุป ได้ดังนี้

ท่าอากาศยานที่อยู่ในการกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือนทั่วประเทศมีทั้งหมด  
 ๒๘ แห่ง ส่วนใหญ่

เป็นท่าอากาศยานที่ได้รับโอนมาจากกองทัพ ซึ่งกรมการบินพลเรือน  
 ต้องดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารใหม่ ท่าอากาศยานที่ไม่มีการดำเนินงานกิจการในเชิง  
 พาณิชย์มีจำนวน ๒ แห่ง คือ ท่าอากาศยานตาก และท่าอากาศยานปัตตานี โดยท่าอากาศยาน

ทั้งสองแห่ง ส่วนมากจะให้บริการแก่ส่วนราชการ เช่น อากาศยานของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และของกองทัพ

การดำเนินธุรกิจการบินภายในประเทศส่วนใหญ่เป็นการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร (passenger) เป็นหลัก ส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo) ไม่ได้ได้รับความนิยมเพราะต้นทุนการขนส่งค่อนข้างสูง ภาคเอกชนจึงนิยมเลือกใช้การขนส่งทางบกที่มีต้นทุนต่ำกว่า

ปัจจุบันท่าอากาศยานนครราชสีมา มีสายการบินไทยแอร์บายให้บริการแต่มีลักษณะให้บริการเป็นครั้งคราวเพื่อทดลองทำตลาดด้านการบินในเบื้องต้น และขณะนี้บริษัท คิงสกายโดมอนต์ จำกัด อยู่ระหว่างดำเนินการขออนุญาตดำเนินธุรกิจให้บริการด้านการบินภายในประเทศต่อกระทรวงคมนาคม โดยใช้เครื่องบิน Boeing 737 ซึ่งจะดำเนินการให้บริการในเส้นทางการบิน คือ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-เชียงใหม่ ซึ่งกรมการบินพลเรือนได้เร่งดำเนินการเพื่ออำนวยความสะดวกให้ได้รับใบอนุญาตโดยเร็วแล้ว

กรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานของรัฐ มีกฎหมายให้อำนาจกำกับ ดูแล ท่าอากาศยานในด้านของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนอากาศยานที่จะลงจอด ดำเนินการออกใบอนุญาตให้กับผู้ประกอบการที่ขอให้บริการเส้นทางบิน และกำกับดูแลสายการบินที่ให้บริการเพื่อให้มีความปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนด การจะให้กรมการบินพลเรือนดำเนินการก่อสร้างจุดให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงแก่อากาศยานที่ลงจอดถูกจำกัดด้วยข้อกฎหมายไม่อาจกระทำได้ แต่หากบริษัทสายการบินใดมีความประสงค์จะดำเนินธุรกิจ กรมการบินพลเรือนจะดำเนินการประสานไปยังบริษัทผู้ให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงมาลงทุนติดตั้งระบบภายในท่าอากาศยานเพื่อให้เป็นจุดบริการเชื้อเพลิงแก่อากาศยานได้

ในส่วนของบริษัทสายการบิน ได้เสนอแนวนโยบายการให้บริการด้านสาธารณะของภาครัฐในต่างประเทศ โดยในยุโรป อเมริกา หรือออสเตรเลีย มีการตรากฎหมายที่เรียกว่า **Essential Air Service (Eas)** คือกฎหมายที่กำหนดให้ภาครัฐต้องเปิดบริการเส้นทางการบินที่ไม่มีภาคเอกชนมาลงทุนให้บริการเส้นทางการบินแก่ประชาชน โดยรัฐต้องจัดหาบริษัทเอกชนมาบินให้บริการซึ่งภาครัฐต้องจ่ายเงินอุดหนุนบริษัทเอกชนเพื่อให้ดำเนินการบินให้บริการในเส้นทางดังกล่าวต่อไปได้ ซึ่งถือเป็นหลักทางกฎหมายปกครองที่กำหนดให้ภาครัฐต้องให้ประชาชนเข้าถึงบริการทางสาธารณะของภาครัฐอย่างเท่าเทียมกัน

คณะกรรมการการฯ ได้เสนอแนวทางให้กรมการบินพลเรือนจัดทำแผนแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานที่ไม่มีการให้บริการด้านการบินในเชิงพาณิชย์ โดยให้ใช้ท่าอากาศยานนครราชสีมาเป็นกรณีศึกษา และสรุปเป็นรายงานพร้อมทั้งเสนอแนะให้กรมการบินพลเรือนศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมาย **Essential Air Service (Eas)** ที่ใช้ในต่างประเทศเพิ่มเติมด้วย

**(๖) วันพฤหัสบดีที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๔**

พิจารณาศึกษาเรื่องการขึ้นราคาพลังงานก๊าซธรรมชาติ **NGV (Natural Gas Vehicles)** กับผลกระทบที่มีขึ้นต่อกิจการขนส่งของประเทศ

สำหรับการที่ต้องปรับขึ้นราคาก๊าซธรรมชาติ **NGV (Natural Gas Vehicles)** จากเดิมที่กำหนดราคาไว้ในปี ๒๕๔๔ กิโลกรัมละ ๘.๕ บาท เนื่องจากราคาก๊าซธรรมชาติที่เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับการศึกษาของสถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยพบว่าราคาที่เหมาะสมของก๊าซธรรมชาติ **NGV (Natural Gas Vehicles)** ควรจะอยู่ที่กิโลกรัมละ ๑๕ บาท ด้วยเหตุนี้วันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๔ คณะรัฐมนตรีจึงมีมติตามที่สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานเสนอให้มีการปรับต้นทุนพลังงานให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงโดยปรับราคาก๊าซ **NGV (Natural Gas Vehicles)** และ ก๊าซ **LPG (Liquefied Petroleum Gas)** โดยให้ปรับราคาขายปลีกเดือนละ ๗๕ สตางค์/กิโลกรัม สำหรับก๊าซ **LPG (Liquefied Petroleum Gas)** และ ๕๐ สตางค์/กิโลกรัม สำหรับก๊าซ **NGV (Natural Gas Vehicles)** ซึ่งการปรับราคานี้จะมีผลตั้งแต่วันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๕ เป็นต้นไป โดยจะปรับขึ้นเป็นขั้นบันไดจนถึงเดือนธันวาคม ๒๕๕๕ ราคาก๊าซ **NGV (Natural Gas Vehicles)** ก็จะเพิ่มขึ้นเป็นกิโลกรัมละ ๖ บาท

อย่างไรก็ดี กระทรวงพลังงานเล็งเห็นว่าการปรับขึ้นราคาก๊าซ **NGV (Natural Gas Vehicles)** อาจส่งผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถสาธารณะ กระทรวงพลังงานจึงมีโครงการบัตรเครดิตพลังงานเพื่อช่วยเหลือผู้ขับขี่รถแท็กซี่ รถตู้และรถตุ๊กตุ๊ก รถประจำทาง รถจักรยานยนต์ โดยจะออกค่าก๊าซ **NGV (Natural Gas Vehicles)** ให้ ๒ บาท/กิโลกรัม

ปัจจุบันมีรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนประมาณ ๕๕,๐๐๐ คัน ในจำนวนนี้มี ๒๐,๐๐๐ คันใช้ก๊าซ **LPG (Liquefied Petroleum Gas)** ซึ่งหากมีการปรับขึ้นราคาจริงในปี ๒๕๕๕ เท่ากับราคาก๊าซจะเพิ่มขึ้นอีกกิโลกรัมละ ๖ บาท นั่นเท่ากับร้อยละ ๗๐ ของราคาที่ใช้ตามปกติ ซึ่งโดยปกติรถแท็กซี่เติมก๊าซวันละ ๓๕๐ บาท/คัน/วัน การปรับขึ้นราคาจะทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ๒๔๕ บาท จะทำให้คนขับรถแท็กซี่ไม่มีรายได้เหลือพอสำหรับใช้จ่ายในครอบครัวและการดำรงชีพประจำวัน

(๗) วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาผลการดำเนินงานในปี ๒๕๕๔ และแผนการดำเนินงานโครงการในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ผลการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีดังนี้

๑. โครงการที่เปิดให้บริการแล้ว เป็นรถไฟฟ้าสายหลัก คือ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (๒๐ กม.) ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ มีผู้โดยสารในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ คนต่อวัน ในวันเสาร์และวันอาทิตย์ ประมาณ ๑๓๐,๐๐๐ คนต่อวัน มีรายได้ประมาณ ๔ - ๕ ล้านบาทต่อวัน ในส่วนของอายุสัมปทานมีระยะเวลา ๑๗ ปี

๒. โครงการที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ดำเนินการก่อสร้างแล้ว (ระยะทางรวม ๗๔.๕ กม.) มีรายละเอียดดังนี้

๒.๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (๒๓ กม.) เชื่อมต่อระหว่าง บางซื่อ - เตาปูน - แคราย - ดิوانนท์ - รัตนธิเบศร์ มีอาคารศูนย์ซ่อมและอาคารจอดรถรวม ๔ แห่ง ดำเนินการก่อสร้างไปแล้วร้อยละ ๔๐ สาเหตุที่ล่าช้าเพราะมีการส่งมอบพื้นที่ล่าช้า

๒.๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ (รวม ๒๗ กม.) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง โดยก่อสร้างไปแล้วคิดเป็นร้อยละ ๑๐ และกำลังจะเริ่มงานคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและเดินรถ

๒.๓ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงบางรี - สมุทรปราการ (รวม ๒๔.๕ กม.) รายละเอียดโครงการคือ งานโยธาสัญญา ๑ ช่วงบางรี - สมุทรปราการ กำหนดลงนามสัญญากับ บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับเหมา ในวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๔ และส่วนงานร่างกำลังพิจารณาราคากลางและจะประกวดราคาต่อไป โดยอยู่ระหว่างลงนามสัญญากับกลุ่มบริษัท **Chotichinda Mouchel** เป็นที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมงานก่อสร้าง ช่วงบางรี - สมุทรปราการ สำหรับช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ อยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งกำลังปรับปรุงแบบและจะดำเนินการประกวดราคาต่อไป

๓. โครงการเพิ่มเติมตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ (ระยะทางรวม ๑๘๔.๔ กม.) มีรายละเอียดดังนี้

๓.๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (ระยะทาง ๓๖ กม.) ซึ่งโครงการนี้ จะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง โครงการนี้กำลังคัดเลือกที่ปรึกษา เพื่อศึกษาโครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ออกแบบและจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ

๓.๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (ระยะทาง ๒๐ กม.) โครงการนี้กำลังคัดเลือกที่ปรึกษา เพื่อศึกษาโครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ออกแบบและจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ ขณะนี้เตรียมประกาศคัดเลือกที่ปรึกษาศึกษาโครงการฯ ครั้งที่ ๓

๓.๓ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (ระยะทาง ๓๗.๕ กม.) โครงการนี้กำลังคัดเลือกที่ปรึกษาศึกษาโครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ออกแบบและจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ และมีการศึกษาใหม่เกี่ยวกับการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง

๓.๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ระยะทาง ๓๐.๔ กม.) โดยจุดตัดรัชดา - ลาดพร้าว จะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว โครงการนี้กำลังคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อศึกษาโครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ออกแบบและจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ

#### (๘) วันพฤหัสบดีที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๕

พิจารณาเรื่องแผนการดำเนินงานโครงการในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ของกระทรวงคมนาคม

สำหรับยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมมีอยู่ด้วยกัน ๕ ประการ คือ

๑) การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศและพัฒนาจุดเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

๒) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง

๓) การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย

๔) การพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต

๕) การบริหารจัดการระบบขนส่งและจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

ส่วนการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล มีดังนี้

๑) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จังหวัดนครพนม ใช้วงเงินประมาณ ๑,๘๒๐ ล้านบาท เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในภูมิภาค

๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง รวมระยะทาง ๗๘ กิโลเมตร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ และรองรับการขยายตัวของตู้สินค้าที่เข้าออกท่าเรือแหลมฉบัง ขณะนี้ ได้ให้บริการแล้วอย่างไม่เป็นทางการ

๓) โครงการรถไฟสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ระยะทาง ๑๒.๘ กิโลเมตร ใช้วงเงินประมาณ ๑๕,๑๓๔ ล้านบาท

๔) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน ๒ อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พร้อมทั้งจะเปิดให้บริการประมาณเดือนเมษายน ๒๕๕๕

๕) การให้บริการรถประจำทางและรถไฟฟรี ซึ่งการให้บริการจะสิ้นสุดลงในวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๕

แผนการดำเนินงานโครงการในปี ๒๕๕๕ ของกระทรวงคมนาคม

๑) ด้านการขนส่งทางบก จะดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสาร NGV จำนวน ๓,๑๘๓ คัน ใช้วงเงินประมาณ ๑๓,๑๖๒ ล้านบาท คาดว่าหลังคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการแล้ว จะสามารถส่งมอบครั้งแรกได้ ๑,๐๐๐ คันภายในปี ๒๕๕๕ ส่วนรถประจำทางที่มีอยู่อีก ๓๒๓ คัน จะนำมาปรับปรุงเครื่องยนต์

๒) ด้านการขนส่งทางน้ำ จะดำเนินโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล ระยะที่ ๑ วงเงินลงทุนประมาณ ๑๒,๔๓๔ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ ส่วนโครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่าน ๒ แห่ง ที่อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ และอำเภอพรหมบุรี จังหวัดสิงห์บุรี ใช้วงเงินประมาณ ๑๔,๔๔๒ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ คาดว่า จะแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๙

๓) ด้านการขนส่งทางอากาศ จะทำการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก ๔๕ ล้านคน/ปี เป็น ๖๐ ล้านคน/ปี ใช้งบประมาณในการลงทุนประมาณ ๖๒,๕๐๓ ล้านบาท โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น ๑๒.๕ ล้านคน/ปี ใช้งบประมาณในการดำเนินการ ๕,๗๙๑ ล้านบาท

๔) ด้านการขนส่งทางราง จะทำการพัฒนารถไฟฟ้า ๑๐ สายทาง โดยจัดให้มีการประกวดราคาให้แล้วเสร็จทุกโครงการในปี ๒๕๕๗ เช่น

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (หมอชิต - สะพานใหม่) สายสีชมพู (แคราย - มีนบุรี) สายสีแดง (บางซื่อ - พญาไท - มวกะสัน/บางซื่อ - หัวลำโพง), (รังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต) สายสีม่วง (บางซื่อ - ราษฎร์บูรณะ) สายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรม - บางกะปิ - มีนบุรี)

- โครงการระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงอยู่ระหว่างดำเนินการของงบประมาณ เพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบ ๔ เส้นทาง คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๖๐ ได้แก่ สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่, สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา, สายกรุงเทพฯ - ระยอง, สายกรุงเทพฯ - หัวหิน

- โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ดำเนินการศึกษา ๒ โครงการ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี ๒๕๕๖ คือ โครงการศึกษาและออกแบบเพื่อเตรียมการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย

- โครงการศึกษาทบทวน ผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบัวใหญ่ - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ระยะทาง ๘๗๓ กิโลเมตร จำนวน ๖ เส้นทาง อยู่ระหว่างเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ๑ โครงการ คือ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบ ๒ โครงการ ระยะทาง ๓๕๒ กิโลเมตร ช่วงชุมทางจิระขอนแก่น และช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ในปี ๒๕๕๕ จะได้งบประมาณเพื่อศึกษารายละเอียด ๓ โครงการระยะทาง ๔๑๕ กิโลเมตร เส้นทางช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ

#### (๙) วันพฤหัสบดีที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๕

พิจารณาเรื่องศึกษาปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

สำหรับการประชุมพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการฯ ในครั้งนี้ ได้เชิญ อธิบดีกรมทางหลวงชนบท อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง และอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง มาชี้แจงต่อที่ประชุม โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

สืบเนื่องจากภาคใต้ของประเทศไทยประสบอุทกภัยในช่วงมรสุมที่ผ่านมา ทำให้เกิดปัญหาคลื่นซัดกัดเซาะชายฝั่งทะเล ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนที่อยู่ตามบริเวณชายฝั่งทะเลทั้งฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทย

ปัจจุบัน ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทางทะเลไม่มีการแก้ไขปัญหาย่างบูรณาการจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ดำเนินการจัดทำแนวกั้นก็จำกัดเพียงพื้นที่ที่ตนได้รับผิดชอบเท่านั้นเนื่องด้วยอำนาจหน้าที่ และข้อจำกัดด้านงบประมาณ สาเหตุอีกประการหนึ่งที่ส่งผลกระทบให้ปัญหารุนแรงขึ้น คือการเข้าไปทำประโยชน์และทำลายพื้นที่ป่าชายเลนซึ่งเป็นแนวกันการกัดเซาะทางธรรมชาติที่ดีที่สุด ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องจึงได้เร่งสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ให้ตระหนักถึงการรักษามรดกธรรมชาติป่าชายเลน เพื่อเป็นแนวป้องกันพร้อมทั้งเป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำได้อีกด้านหนึ่ง

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๑ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเลโดยการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติงานเชิงบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สามารถดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งให้สัมฤทธิ์ผลอย่างเป็นรูปธรรมตามแผนยุทธศาสตร์ ๒๐ ปี โดยให้

(๑) กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ดำเนินการสร้างองค์ความรู้แก่ประชาชน องค์กรชุมชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ชายฝั่งทะเลของประเทศ และทำการฟื้นฟูแนวชายฝั่งด้วยระบบธรรมชาติ ทั้งป่าชายเลน และป่าชายหาด

(๒) กรมทรัพยากรธรณี พัฒนาและปรับปรุงฐานข้อมูลพื้นที่ชายฝั่งทะเล เพื่อใช้ในการกระบวนการตัดสินใจและวางแผน

(๓) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ศึกษากำหนดให้กิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงชายฝั่งทะเลต้องศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม หลังจากรับฟังคำชี้แจงของหน่วยงานผู้มาชี้แจงแล้ว คณะกรรมการฯ มีข้อเสนอแนะดังนี้

(๑) รัฐบาลควรเร่งรัดแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลของประเทศไทยอย่างบูรณาการ

(๒) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทบทวนแผนการศึกษาที่ได้จัดทำไว้แล้ว พร้อมทั้งจัดลำดับความเร่งด่วนของปัญหา

(๓) รัฐบาลควรยกเว้นการทำประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment :EIA) โดยให้ใช้รายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) แทน เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการแก้ไขปัญหา

(๔) กรมเจ้าท่าและกรมทางหลวงชนบท ควรนำแผนศึกษาของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ไปจัดทำแบบและดำเนินการก่อสร้างกำแพงกันตามแนวชายฝั่งที่เหมาะสม

(๕) รัฐบาลต้องจัดทำแผนงบประมาณเพื่อสนับสนุนโครงการแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง

จากนั้น คณะกรรมาธิการฯ ได้มีมติกำหนดเดินทางไปศึกษาดูงานข้อเท็จจริงปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ระหว่างวันที่ ๒ - ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ณ จังหวัดสงขลา

#### (๑๐) วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาถึงการดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในเรื่องแผนงานและโครงการต่าง ๆ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๕

ปัจจุบันระบบรถไฟมีอายุการใช้งานนานมาก ส่วนใหญ่รางมีอายุใช้งานเกิน ๔๐ ปีขึ้นไป โดยปัญหาเรื่องรางร้าวและแตกหัก ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถไฟตกราง ในส่วนของทางผ่านเป็นแบบเครื่องกัน ๔๑๐ แห่ง สัญญาณไฟเตือนอัตโนมัติ ๒๕๙ แห่ง ชนิดมีป้ายเตือน ๙๘๔ แห่ง ทางลัดผ่านที่ผิดกฎหมาย จำนวน ๕๓๘ แห่ง ในส่วนของโครงการและงบประมาณของการรถไฟ ด้านโครงสร้างพื้นฐานวงเงินงบประมาณรวมทั้งสิ้น ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท

สำหรับแผนพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน มีรายละเอียดดังนี้

๑) สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ระยะทาง ๓๒๖ กิโลเมตร จำนวน ๒๘ สถานีผ่าน ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดแพร่ ลำปาง พะเยา และเชียงราย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและออกแบบรายละเอียดในวงเงิน ๑๗๓.๙๙ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๑๔ เดือน ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๕๔ คณะกรรมการกำกับฯ ให้ความเห็นชอบ **Interim Report** เมื่อวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างการนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาอนุมัติการเพิ่มเติมขอบเขตงานเป็นทางรถไฟขนาด ๑.๔๓๕ เมตรในระบบรางคู่

๒) สายบัวใหญ่ - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง ๓๖๘ กิโลเมตร การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมของเส้นทางดังกล่าว พร้อมศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างเส้นทางสายขอนแก่น - เชียงยืน - ยางตลาด

- โพนทอง - มุกดาหาร - นครพนม งบประมาณ ๒๕ ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการบริหารโครงการ มีมติเห็นชอบ **Draft Final Report** และคัดเลือกเส้นทางสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม
- ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม เป็นเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการก่อสร้าง

ข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ

๑) ขอให้ติดตามปัญหาที่ทางการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ดำเนินการจัดทำสถานีฝั่งประเทศไทย ในการเดินทางไปปาดังเบซาร์ ประเทศมาเลเซีย

๒) การศึกษาความเหมาะสม เป็นการจ้างที่ปรึกษาหา ความเหมาะสม แต่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ควรศึกษาและมีหน้าที่กำหนดนโยบายวางแผนเชิงบูรณาการ จัดทำแผนแม่บททั้งการขนส่งระบบราง ระบบถนน เพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน การออกแบบรายละเอียดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรไม่ควรดำเนินการ ควรให้เจ้าของหน่วยงานผู้มีความรู้เป็นผู้ดำเนินการ และเส้นทางบางชื่อ - รังสิต สมควรเร่งดำเนินงาน เพราะมีผู้ใช้บริการจำนวนมาก เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกในการเดินทาง

๓) ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ปรับปรุงการให้บริการด้านความสะอาด โดยเฉพาะห้องสุขา และร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟที่มีจำนวนมาก

(๑๑) วันพุธที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

พิจารณาการดำเนินกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ในเรื่องแผนงานและโครงการต่าง ๆ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๕ โดยเชิญผู้แทนจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ มาชี้แจงต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

นายสมศักดิ์ บุญช่วย รักษาการผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ฝ่ายบริหาร) กล่าวชี้แจงแผนการดำเนินกิจการขององค์การฯ แบ่งเป็น ๓ ยุทธศาสตร์ คือ

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

๑) ได้จัดทำโครงการจัดการโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิงจำนวน ๓,๑๘๓ คัน

๒) ปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์รถโดยสารเก่า

๓) ปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทางจากเดิม ๑๔๕ เส้นทางเป็น ๑๕๕ เส้นทาง

๔) พัฒนาระบบบัตรโดยสารให้เป็นระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket)

๕) ติดตั้งกล้องวงจรปิดบนรถโดยสารประจำทาง

๖) พัฒนาระดับการให้บริการรถโดยสารประจำทางโดยการจัดตั้งกองทุนเพื่อความปลอดภัย ตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์และสารเสพติดพนักงานประจำรถ ตรวจสอบสภาพรถโดยสารและสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ เป็นต้น

ยุทธศาสตร์ ที่ ๒ การพัฒนาองค์กร โดยการจัดอบรม สัมมนาคุณธรรมแก่บุคลากร สำรวจความพึงพอใจของพนักงานและจัดโครงการอบรมให้ความรู้ระบบประเมินคุณภาพองค์กร (State Enterprise Performance Appraisal: SEPA) ซึ่งอยู่ระหว่างการจัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดคุณลักษณะเงื่อนไขว่าจ้างที่ปรึกษาการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การบริหารจัดการหนี้สิน เน้นการปรับปรุงระบบเชื้อเพลิงโดยการใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ลดจำนวนบุคลากรโดยจัดโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดและพัฒนาระบบบัตรโดยสารให้เป็นระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket)

คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะดังนี้

๑) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ควรมีแผนการจัดหารถโดยสารยกสูงเพื่อรองรับเหตุอุทกภัย

๒) ควรจัดอบรมบุคลากรให้มีความสุภาพ อ่อนน้อม และมีจิตบริการแก่ผู้ใช้บริการให้มากขึ้น

๓) ควรจัดให้มีรถโดยสารประเภทพัดลมและเครื่องปรับอากาศให้มีจำนวนเท่ากันเพื่อความสะดวกแก่ประชาชนผู้โดยสารได้น้อย

(๑๒) วันพฤหัสบดีที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาความคืบหน้าของงานของกรมการbinพลเรือนในเรื่องการให้เอกชนเข้าบริหารจัดการท่าอากาศยานต่างๆ ซึ่งหยุดให้บริการแก่ประชาชนทั่วไปในเชิงพาณิชย์

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๖ เมื่อวันที่วันพฤหัสบดีที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๔ พิจารณาศึกษาเรื่อง ปัญหาท่าอากาศยานต่าง ๆ ทั่วประเทศ ซึ่งปิดการดำเนินกิจการในเชิงการbinพาณิชย์ ดังนั้นคณะกรรมการฯ จึงติดตามความคืบหน้าตามมติของคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ซึ่งผู้มาชี้แจงในวันนี้ คือ นายวรเดช หาญประเสริฐ อธิบดีกรมการbinพลเรือน

อธิบดีกรมการบินพลเรือน ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า กรมการบินพลเรือนมีท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล จำนวน ๒๘ แห่ง ปัจจุบันเปิดให้บริการจำนวน ๒๖ แห่ง และปิดให้บริการจำนวน ๒ แห่ง คือ ท่าอากาศยานปัตตานี และตาก ซึ่งไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำการ โดยมีทหารเป็นผู้ดูแล มีท่าอากาศยานจำนวน ๖ แห่งที่ได้ผลกำไรจากการดำเนินการ คือ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยานอุบลราชธานี และ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี เป็นต้น ปัจจุบันจึงได้ส่งเสริมให้เอกชนลงทุน โดยยกเว้นค่าธรรมเนียม เช่น ท่าอากาศยานชุมพร ที่มีบริษัทโซล่า แอร์ สนใจลงทุน เป็นต้น

ขณะนี้บริษัท คิงสกายไดมอนด์ แอร์ไลน์ (King Sky Diamond Airline) และ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้เริ่มมีการสำรวจพื้นที่เพื่อดำเนินการสร้างสถานีให้บริการน้ำมัน เชื้อเพลิงที่ท่าอากาศยานนครราชสีมาแล้ว ซึ่งกรมการบินพลเรือนได้ส่งเสริมการพัฒนา การใช้ประโยชน์สูงสุดของท่าอากาศยานที่อยู่ในความดูแลและเพื่อรองรับการขนส่งทางอากาศ เปิดเสรีการบิน เชื่อมโยงอินโดจีน และ AEC โดยกรมการบินพลเรือนเตรียมรองรับการเปิดเสรี ประชาคมอาเซียนปี พ.ศ. ๒๕๕๘ นอกจากนี้กรมการบินพลเรือนมีโครงการนำร่องที่ท่าอากาศยาน กระบี่ ท่าอากาศยานอุดรธานี และท่าอากาศยานนครราชสีมา เป็นต้น และขอรับข้อสังเกต ของคณะกรรมการไปพิจารณาในการบริหารจัดการท่าอากาศยานเล็ก ๆ ในภูมิภาค ให้เหมาะสม กรมการบินพลเรือนยินดีให้บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ บริษัทเอกชน อื่นมาลงทุนที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา เพื่อทำเป็นศูนย์ฝึก ศูนย์ซ่อม หรือลานจอดเครื่องบิน และร่วมลงทุนที่ท่าอากาศยานที่ขาดทุนได้ ส่วนท่าอากาศยานที่มีกำไรเป็นประโยชน์ของ ประเทศชาติไม่สามารถมอบให้เอกชนนำไปดำเนินการได้เพราะจะต้องออกเป็นพระราชบัญญัติ ร่วมทุน

รองอธิบดีกรมการบินพลเรือน ได้กล่าวเพิ่มเติมต่อที่ประชุมว่า กรณีเครื่องบินที่จอด ไว้ที่ท่าอากาศยานอุดรธานี ๑ ลำ และที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ๒ ลำ เป็นของบริษัทโอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ จำกัด ซึ่งหมดสัญญาและต้องส่งคืนให้กับเจ้าของซึ่งเป็นบ ริษัทในยุโรป ซึ่งเจ้าของไม่รับคืนเพราะหมดอายุการใช้งาน ปัจจุบันเก็บค่าเช่าวันละ ๑,๐๐๐ บาท ซึ่งกรมการบินพลเรือนพยายามเร่งรัดให้บริษัท โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ จำกัด นำเครื่องบินออกจากพื้นที่และหาวิธีการให้ออกจากพื้นที่โดยเร็ว ในเรื่องการลงทุนก่อสร้างสถานีให้บริการน้ำมัน เชื้อเพลิงที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา นั้น ได้มีบริษัทเอกชนและทางบริษัทได้ดำเนินการสำรวจ พื้นที่ที่ท่าอากาศยานนครราชสีมาแล้วว่าพื้นที่นั้นใครเป็นผู้ครอบครองหรือใครเป็นผู้ดูแลอยู่ โดยบริษัท คิงสกายไดมอนด์ แอร์ไลน์ (King Sky Diamond Airline) จะเข้ามาดำเนินการร่วมกับ

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และ บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด โดย ๒ สัปดาห์ที่ผ่านมาได้ทำการสำรวจพื้นที่จริงแล้ว

ส่วนท่าอากาศยานเบตงได้ทำการตรวจสอบแล้วซึ่งเป็นสนามบินชั่วคราวที่เปิดให้บริการอยู่ ในส่วนของกรมการบินพลเรือนนั้นมีแผนจะสร้างสนามบินแห่งใหม่ มีพื้นที่ใกล้สนามบินเดิมเนื่องจากเป็นความต้องการของภาคเอกชน โดยจะต้องจัดซื้อที่ดินให้ได้ ๙๒๐ ไร่ เป็นทางวิ่ง (Run Way) ความยาว ๑,๕๐๐ เมตร ซึ่งมีแบบก่อสร้างแล้ว งบประมาณการซื้อที่ดิน ๙๘ ล้านบาท และอีกหนึ่งแห่งคือ ที่จังหวัดกาญจนบุรี ยังไม่ได้ตรวจสอบรายละเอียด แต่การดำเนินการนั้นจะใช้ท่าอากาศยานกระบี่เป็นสนามบินนำร่อง อย่างไรก็ตามประเทศไทยยังไม่มี การออกกฎหมายในการสนับสนุนทุนให้เอกชนดำเนินการบริการสาธารณะ

#### ข้อเสนอแนะและข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ

๑) เนื่องจากไม่มีสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงจึงทำให้ไม่สามารถทำการบินต่อได้ เพราะต้องมาเติมน้ำมันที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งทำให้ต้นทุนในการทำการบินสูง

๒) ควรสนับสนุนในการสร้างสนามบินน้ำพองเป็นท่าอากาศยานแห่งใหม่ ส่วนท่าอากาศยานนครราชสีมา ควรให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ใช้เป็นศูนย์ฝึก ศูนย์ซ่อม หรือที่จอดเครื่องบินแทนการจอดที่สุวรรณภูมิหรือสนามบินแห่งอื่น

๓) ให้กรมการบินพลเรือนบริหารจัดการพื้นที่ความรับผิดชอบของกรมให้มี ประสิทธิภาพและเกิดรายได้สูงสุด

๔) กรมการบินพลเรือนควรดำเนินการศึกษาการปรับปรุงท่าอากาศยานไทย เพราะมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถเป็นจำนวนมาก และสามารถทำอย่างรวดเร็วได้ เนื่องจากมีข้อมูลการศึกษาอยู่ก่อนแล้ว

๕) ขอให้กรมการบินพลเรือนติดตามความคืบหน้าเรื่องเครื่องบิน ๓ ลำที่จอดไว้ในท่าอากาศยานอุดรธานีและท่าอากาศยานพิษณุโลกอย่างเร่งด่วน

๖) ไม่เห็นด้วยกับการใช้ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานอุดร และท่าอากาศยานที่มีกำไรเป็นที่น่าสนใจในการศึกษา แต่ต้องการให้ทำการศึกษาที่ท่าอากาศยานนครราชสีมาแทน ท่าอากาศยานดังกล่าว

๗) ขอให้สำรวจความต้องการของสายการบิน เพื่อจะได้ทราบแนวทางในการให้ความช่วยเหลือต่อไป

๘) ขอให้เจ้าหน้าที่กรมการบินพลเรือนสรุปความคืบหน้าและรายละเอียดของทุกเรื่อง ในที่ประชุมในวันนี้และแจ้งให้คณะกรรมการฯทราบในครั้งต่อไป

(๑๓) วันพฤหัสบดีที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาแผนงานและโครงการต่าง ๆ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ของบริษัท ขนส่ง จำกัด รวมทั้ง แนวทางการรองรับปริมาณผู้โดยสาร ซึ่งจะเดินทางกลับภูมิลำเนา เป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และมาตรการความปลอดภัยในการให้บริการของบริษัท ขนส่ง จำกัด

ผู้แทนบริษัท ขนส่ง จำกัด ได้กล่าวสรุปแผนงานและโครงการต่าง ๆ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ของบริษัท ขนส่ง จำกัด โดยสรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งมาแล้ว ๘๐ ปี โดยการก่อตั้งครั้งแรกเรียกว่า “บริษัท เดินอากาศ” ดำเนินการด้านเครื่องบิน ต่อมา ดำเนินการด้านกิจการเดินเรือ แต่เกิดปัญหา ต่อมารัฐบาลจึงมีมติให้แยกกิจการเปลี่ยนเป็น “บริษัท ขนส่ง จำกัด” โดยบริหารจัดการในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ และจากมติของคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๐๒ ได้มีมติให้ บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้เดินรถระหว่างกรุงเทพมหานคร - ต่างจังหวัดทุกภูมิภาคแต่เพียงบริษัทเดียว ได้รับใบอนุญาตเดินรถจำนวน ๓๐๐ กว่าเส้นทาง มีรถในความครอบครองของบริษัท ขนส่ง จำกัด จำนวน ๑,๐๐๐ คัน และเป็นรถของบริษัทร่วมเอกชนจำนวน ๙,๐๐๐ คัน มีผู้ประกอบการจำนวน ๒,๐๐๐ กว่าราย

การเดินรถของบริษัท ขนส่ง จำกัด ได้มีผู้ประกอบการร่วมด้วย คือ บริษัทร่วมเอกชน เนื่องจากการเดินรถมีจำนวนมาก จึงทำให้มีบุคลากรจำนวนถึง ๔,๐๐๐ คน มีสถานีขนส่ง ๑๑๗ สถานีทั่วประเทศทั้ง ๗๗ จังหวัด โดยการเดินรถของบริษัทร่วมเอกชนทาง บริษัท ขนส่ง จำกัด จะได้รับค่าธรรมเนียมการเดินรถชำระในครั้งแรก คือ การวิ่งรถ ๑ เที่ยวจะได้เป็นค่าธรรมเนียม ๑ ที่นั่ง ปัจจุบันมีการเปิดเดินรถระหว่างประเทศ ๗ เส้นทาง ดังนี้

- ๑) ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- ๒) จังหวัดอุดรธานี - เวียงจันทร์
- ๓) จังหวัดหนองคาย - เวียงจันทร์
- ๔) จังหวัดขอนแก่น - เวียงจันทร์
- ๕) จังหวัดอุบลราชธานี - ปักเซ
- ๖) จังหวัดมุกดาหาร - สุวรรณเขต
- ๗) จังหวัดเชียงใหม่ - หลวงพระบาง

จากนั้น คณะกรรมาธิการฯ ได้มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะดังนี้

๑) คณะกรรมาธิการการคมนาคม ได้ตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก เนื่องจากเป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด และเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องและเป็นประโยชน์ต่อคณะอนุกรรมการฯ จึงขอเชิญกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ เพื่อทำหน้าที่ในการปฏิบัติงานทางวิชาการที่เป็นประโยชน์เกี่ยวกับการกิจของคณะกรรมาธิการฯ

๒) ควรให้มีการผลัดเปลี่ยนผู้ขับรถโดยสารในระยะทางไกล เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ

๓) การจัดตั้งสถานีขนส่งแห่งใหม่ของบริษัท ขนส่ง จำกัด ควรใช้สถานที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๔) ควรมีการตรวจสอบราคาอาหารในสถานีขนส่งที่มีการจำหน่ายในราคาแพง

๕) ห้องสุขาในสถานีขนส่งควรมีการปรับปรุง และควรรักษาความสะอาดให้มากขึ้น

๖) ควรพิจารณาเรื่องเส้นทางที่ถูกยกเลิก เพราะประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากเรื่องดังกล่าวเป็นจำนวนมาก

๗) ควรมีการปรับปรุงในการจองตั๋วโดยสาร โดยเฉพาะรถร่วมบริการของเอกชน เพื่อความสะดวกในการใช้บริการสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางของบริษัทรถร่วมบริการเอกชนบางครั้งไม่ทราบข้อมูล จึงขอให้ บริษัท ขนส่ง จำกัด ประสานกับรถร่วมบริการเอกชนในการให้บริการจองตั๋วโดยสาร

๘) มาตรการรักษาความปลอดภัยโดยการตรวจสอบพนักงานขับรถโดยสาร โดยเฉพาะรถร่วมเอกชน ควรมีการตรวจสอบในส่วนหนึ่งของพนักงานเก็บค่าโดยสารประจำรถด้วย

๙) ควรพัฒนารถโดยสารของบริษัท ขนส่ง จำกัด และของบริษัทรถร่วมบริการเอกชน โดยติดตั้งระบบ **RFID** และระบบ **GPS** บนรถโดยสารประจำทางทุกคัน เพื่อติดตามตรวจสอบการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง เหมือนที่กรมการขนส่งทางบกมีนโยบายในการติดตั้งระบบ **RFID** และระบบ **GPS** บนรถตู้โดยสารทุกคัน

## (๑๔) วันพฤหัสบดีที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาในเรื่องของการรวมศูนย์กลางการคมนาคมทางบกของเมืองหลวงไว้ ณ สถานที่ซึ่งมีความเหมาะสม ทั้งการเดินทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การเดินทางของบริษัท ขนส่ง จำกัด ระบบรถไฟฟ้า รถไฟฟ้า และรถไฟฟ้าความเร็วสูง เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ ทั้งในเมืองหลวง และจากเมืองหลวงสู่จังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้วางแผนการดำเนินงานการก่อสร้าง โดยกำหนดให้บางซื่อเป็นสถานีกลางในการรวมศูนย์กลางการคมนาคมทางบกของเมืองหลวง ซึ่งจะเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารสำหรับการเดินทางในระบบต่าง ๆ และมีแนวคิดเชื่อมต่อโครงข่ายด้วยระบบ **Elevated Walkway** และระบบ **Shuttle Bus** ภายในบริเวณพื้นที่ทั้งหมดของสถานีกลางบางซื่อ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเปลี่ยนระบบการเดินทางสำหรับการใช้ประโยชน์จากโครงสร้าง **Hopewell** เดิม ซึ่งมีบางส่วนซ้อนทับกับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง ในแนวเขตทางรถไฟ นั้น ได้ดำเนินการตรวจสอบและออกแบบให้สามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างเดิมได้

ในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย สถานีกลางบางซื่อจะประกอบด้วยพื้นที่จำหน่ายตั๋วโดยสาร ขานชาลารถไฟ และจะย้ายขบวนรถไฟทางไกลบางส่วนจากสถานีหัวลำโพงมายังสถานีกลางบางซื่อ

ในส่วนของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้บริการบริเวณสถานีบางซื่อ และสายสีม่วงบริเวณสถานีเตาปูน ซึ่งทั้งสองสถานียังกล่าวจะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารทุกระบบ

ในส่วนของบริษัท ขนส่ง จำกัด ได้ดำเนินการขอเช่าพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๙ ไร่ เพื่อใช้เป็นพื้นที่รองรับการจัดระเบียบบริหารการเดินทางให้ถูกต้องตามกฎหมายและนโยบายของรัฐบาล ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้บริการมากขึ้น

ในส่วนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้หารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดสรรพื้นที่บริเวณสถานีกลางบางซื่อสำหรับจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเปลี่ยนถ่ายระบบโดยสาร

(๑๕) วันพฤหัสบดีที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๕

(๑๕.๑) พิจารณาศึกษาในเรื่องผลกระทบจากการปรับอัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่มิเตอร์ สรุปผลการประชุมได้ ดังนี้

กระทรวงพลังงานมีนโยบายปรับขึ้นราคาแก๊สธรรมชาติ (Compressed Natural Gas : CNG) จาก ๘.๕๐ บาทเพิ่มขึ้น ๖ บาทภายในเวลา ๑ ปี โดยแบ่งการปรับราคาขึ้นเดือนละ ๕๐ สตางค์/เดือน เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๕ ที่ผ่านมา แต่กระทรวงพลังงานมีนโยบายชดเชยพลังงานให้กับรถแท็กซี่มิเตอร์ และรถโดยสารใช้แก๊สธรรมชาติโดยมีระยะเวลาการชดเชย ดังนี้

- ๔ เดือนแรก ปรับราคาขึ้น ๒ บาท ให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับภาระ

- ๔ เดือนถัดไปปรับราคาขึ้น ๒ บาท ผู้ประกอบการเป็นผู้รับภาระ

- ๔ เดือนสุดท้าย ปรับราคาขึ้น ๒ บาท ให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงรับภาระ

กรมการขนส่งทางบกได้พิจารณาหาแนวทางเพิ่มรายได้ ให้แก่ผู้ประกอบการรถแท็กซี่มิเตอร์ จำนวน ๒ วิธี คือ

๑) การลดจำนวนรถแท็กซี่มิเตอร์ลง เพิ่มจำนวนเที่ยววิ่งของรถมากขึ้น เพื่อชดเชยค่าเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น

๒) ขอความร่วมมือหน่วยงานต่าง ๆ หาที่จอดรถแท็กซี่มิเตอร์ เพื่อที่จะไม่ต้องวิ่งรถเปล่าหาผู้โดยสารเป็นการประหยัดเชื้อเพลิง

(๑๕.๒) พิจารณาศึกษาในเรื่องแผนงาน /โครงการของกรมเจ้าท่าและการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ว่างโดยวิธีพิเศษ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕

ในส่วนของ กรมเจ้าท่า การทำงานของกรมเจ้าท่ามีลักษณะเหมือนกันหมดทั้ง ๗ กลุ่มน้ำ ๒๖ โครงการ คือ กรมเจ้าท่ามีแผนที่แนวแม่น้ำ รายละเอียดของผู้รับจ้าง ต้องมีการสำรวจภายใน ๗ วัน ช่วงแรกต้องสำรวจให้ได้ ๑ ใน ๕ ของความยาวของแม่น้ำที่ขุดลอกตามสัญญา ก่อนการขุดลอกต้องทำประชาคมกับประชาชนในพื้นที่ที่จะทำการขุดลอกบริเวณใดก่อน เช่น บริเวณคู้้งน้ำด้านใน-นอก พื้นที่ส่วนที่งอก เกาะกลางแม่น้ำ เครื่องจักรต้องขุดดินได้ปริมาณไม่น้อยกว่า ๗ พันลูกบาศก์เมตร กำหนดแล้วเสร็จภายใน ๑๗๐ วัน ดินที่ขุดได้ให้นำไปถมตลิ่งฝั่งที่พังทลายพร้อมบดอัด และปลูกหญ้าแฝก โดยมีคณะกรรมการตรวจการจ้างและผู้ควบคุมงานตรวจสอบให้เป็นไปตามสัญญาจ้างด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้

เกิดความโปร่งใสในการทำงาน โดยกรมเจ้าท่าพร้อมที่จะอธิบายขั้นตอนต่าง ๆ ให้ประชาชนทราบอย่างละเอียด

ในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย นั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีคณะกรรมการกลางดูแลเรื่อง ราคาของการจ้างโดยวิธีพิเศษ โดยตรวจสอบราคาจากราคาครุภัณฑ์ และราคาในอดีตเป็นราคาเปรียบเทียบ แต่ทั้งนี้ รฟท. พยายามหลีกเลี่ยงการดำเนินการด้วยวิธีดังกล่าว เพราะอาจทำให้ถูกกล่าวหาว่าทุจริตเสี่ยงต่อการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีได้ โดยปกติจะดำเนินการด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction)

#### (๑๖) วันพฤหัสบดีที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาในเรื่องการพิจารณาขึ้นอัตราค่าโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท ขนส่ง จำกัด

นายเจือ ราชสีห์ ประธานคณะกรรมการธิการ กล่าวว่า ด้วยในคราวประชุม คณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๑๘ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๕ ที่ประชุมได้มีมติให้นัดประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาในเรื่องการพิจารณาขึ้นอัตราค่าโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ บริษัท ขนส่ง จำกัด โดยการประชุมในวันนี้ คณะกรรมการฯ ได้เชิญผู้มาชี้แจง คือ ๑. ประธานคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ๒. ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ ๓. กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด

คณะกรรมการธิการการคมนาคม ได้มีความเห็นร่วมกันว่า ขอให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท ขนส่ง จำกัด เปรียบราคาอัตราค่าโดยสารไว้ก่อน หรือไม่ให้ขึ้นอัตราค่าโดยสาร ตลอดจนให้มีการจัดการบริการประชาชนอย่างเพียงพอในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ในกรณีมีการหยุดเดินรถของบริษัทเอกชน คณะกรรมการธิการเสนอให้ยกเลิกสัมปทานการเดินรถ ถ้ามีการหยุดเดินรถจริงในส่วนของการลดต้นทุนในการเดินรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท ขนส่ง จำกัด ควรปรับเปลี่ยนรถให้เป็นระบบก๊าซ NGV เพื่อลดต้นทุนในการเดินรถในระยะยาว

(๑๗) วันพฤหัสบดีที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาในเรื่องมาตรการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนช่วง ๗ วัน  
อันตรายในเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๕๕

นายศิลปะชัย จารุเกษมรัตน์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม ด้านอำนวยการ  
กล่าวว่า กระทรวงคมนาคมได้นำมาตรการความปลอดภัยตามนโยบายของรัฐบาล เพื่อให้เกิด  
อุบัติเหตุน้อยที่สุด โดยน้อมนำแนวพระราชดำริการแก้ไขปัญหาราจรมาใช้อย่างจริงจัง  
และถือเป็น “วาระแห่งชาติ” ที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่ของประเทศ โดยเตรียม  
มาตรการรองรับ ๔ เรื่อง คือ

- ๑) การเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอ
- ๒) เตรียมการป้องกันลดอุบัติเหตุให้เหลือน้อยที่สุด
- ๓) เตรียมมาตรการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด
- ๔) สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในระบบขนส่ง

นอกจากนี้ ประชาชนสามารถตรวจสอบข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลการสื่อสาร  
เพื่อความปลอดภัยในช่วงเทศกาลสงกรานต์ได้ที่ [www.mot.go.th](http://www.mot.go.th) และสายด่วน ๑๓๕๖  
ให้บริการข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับการเดินทาง

นายอนุสรณ์ แก้วกังวาล รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กล่าวว่า  
ได้ดำเนินการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ซึ่งแบ่งการดำเนินการออกเป็น ๒ ช่วง  
คือ ช่วงที่ ๑ เป็นการเตรียมความพร้อม ตั้งแต่วันที่ ๑๕ มีนาคม - ๑๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๕  
ช่วงที่ ๒ เป็นการปฏิบัติการเข้มข้น ๗ วัน ตั้งแต่วันที่ ๑๑ เมษายน - ๑๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๕  
โดยเน้นหนักใน ๖ มาตรการ คือ

- ๑) มาตรการด้านการบริหารจัดการ
- ๒) มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย
- ๓) มาตรการด้านสังคม
- ๔) มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร
- ๕) มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์
- ๖) มาตรการด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน กู้ชีพ กู้ภัย

มีสายด่วนรับแจ้งเหตุ คือ ๑๙๘๔ และ [www.roadsafetythailand.com](http://www.roadsafetythailand.com)  
ให้บริการแก่ประชาชนในการติดตามข้อมูลด้านการจราจรตลอดจนการให้บริการแจ้งเหตุต่าง ๆ

พันตำรวจเอกนิติनันทน์ เพชรบรม รองผู้บัญชาการตำรวจทางหลวง กล่าวว่า มาตรการในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร การป้องกันและบรรเทา ลดอุบัติเหตุทางถนน และป้องกันปราบปรามอาชญากรรมในช่วงเทศกาลสงกรานต์ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๕ คือ

๑) มาตรการด้านการบริหารจัดการ โดยจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวก การป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนวางแผนการตั้งจุดตรวจ จุดบริการ เตรียมเส้นทางสำรอง สำหรับรองรับการจราจรที่หนาแน่น

๒) มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด จัดให้มี ชุดสายตรวจเคลื่อนที่ทำงานแบบสุ่มตรวจเพื่อป้องปรามผู้ขับขี่ไม่ให้ฝ่าฝืนกฎจราจร

๓) มาตรการด้านการบริหารและการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร โดยจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง เจ้าหน้าที่อาสาจราจรประจำจุดที่มีการจราจรหนาแน่น

๔) มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์ โดยประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ทั้งหนังสือพิมพ์ โทรทัศน์และสถานีวิทยุ ขอความร่วมมือประชาชนตรวจสอบสภาพยานพาหนะเพื่อให้พร้อมใช้งาน

๕) มาตรการด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม จัดชุดปฏิบัติการสายตรวจเฝ้าระวัง จัดกำลังเจ้าหน้าที่ให้มีจำนวนเพียงพอสำหรับให้บริการประชาชน

๖) มาตรการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมด้านการช่วยเหลือประชาชน

#### (๑๘) วันพฤหัสบดีที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาเรื่องระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการฯ ได้เชิญผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มาชี้แจงต่อที่ประชุม โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

#### ๑) หลักการของระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เลือกใช้เทคโนโลยีมาตรฐานการสื่อสารผ่านคลื่นไมโครเวฟ (DSRC 5.8 GHz) ซึ่งเป็นมาตรฐานที่ใช้ในยุโรป ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ มาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย เป็นต้น ซึ่งอุปกรณ์ในช่องเก็บค่าผ่านทางและบัตรอัตโนมัติ (Easy pass) เป็นไปตามกำหนดมาตรฐาน **CENTC278 Standard / GSS Standard / A1 Standard** ซึ่งจะทำให้ระบบสามารถบริหารข้ามโครงข่ายได้อย่างหลากหลาย

## ๒) ผลการดำเนินงานของบัตรอัตโนมัติ (Easy pass)

๒.๑) ยอดจำหน่ายบัตร (Easy pass) สะสม จำแนกตามสายทางพิเศษ (ต.ค. ๕๒

ถึง มี.ค. ๕๕)

| ยอด<br>จำหน่าย<br>สะสม<br>(ชุด) | ทางพิเศษ        |         |         |                        |         | หน่วยงาน |         |
|---------------------------------|-----------------|---------|---------|------------------------|---------|----------|---------|
|                                 | เฉลิมมหา<br>นคร | ศรีรัช  | ฉลองรัช | บางพลี<br>- สุขสวัสดิ์ | รวม     | กทพ.     | BECL    |
| รวม                             | ๑๒๒,๓๗๓         | ๑๘๗,๗๖๗ | ๔๕,๙๔๕  | ๔๗,๑๔๕                 | ๔๐๓,๒๓๐ | ๒๑๕,๔๖๓  | ๑๘๗,๗๖๗ |
| เฉลี่ย/เดือน                    | ๔,๐๗๙           | ๘,๙๔๑   | ๑,๕๓๒   | ๑,๗๔๖                  | ๑๓,๔๔๑  | ๗,๓๕๗    | ๘,๙๔๑   |
| เฉลี่ย/วัน                      | ๑๓๗             | ๓๐๒     | ๕๒      | ๕๗                     | ๕๔๙     | ๒๔๖      | ๓๐๓     |

## ๒.๒) รายได้ค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ

| เดือน/ปี                                         | จำนวนเงินรายได้ |          |         |                   |          |
|--------------------------------------------------|-----------------|----------|---------|-------------------|----------|
|                                                  | เฉลิมมหานคร     | ศรีรัช   | ฉลองรัช | บางพลี-สุขสวัสดิ์ | รวม      |
| งบปี ๒๕๕๔<br>(ต.ค. ๕๓ - ก.ย. ๕๔)                 | ๑,๒๓๖.๘๙        | ๑,๖๑๕.๒๔ | ๔๕๔.๐๘  | ๑๙๘.๖๖            | ๓,๕๐๔.๘๖ |
| งบปี ๕๕ (ไตรมาส ๑)<br>(ต.ค. ๕๔ - ธ.ค. ๕๔)        | ๒๗๓.๙๐          | ๓๕๖.๗๓   | ๘๙.๑๔   | ๓๙.๕๗             | ๗๕๙.๓๔   |
| ค่าเฉลี่ย (งบ ๕๕) ต่อวัน<br>(ต.ค. ๕๔ - มี.ค. ๕๕) | ๓.๒๕            | ๔.๒๗     | ๑.๑๘    | ๐.๔๕              | ๙.๒๕     |

## ๓) แนวทางการพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy pass)

๓.๑) สื่อสารประชาสัมพันธ์กับลูกค้าให้เข้าใจวิธีการใช้งานบัตร ที่ถูกต้องมากยิ่งขึ้น และเพิ่มช่องทางการสื่อสารมากขึ้น

๓.๒) ก่อสร้างช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติเพิ่มเติม

๓.๓) ปรับปรุงขยายอุปกรณ์ ของระบบ CS และ HQ เพื่อรองรับปริมาณจราจรผู้ใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy pass) ที่จะเพิ่มสูงขึ้น

๓.๔) ปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพระบบที่ช่องทางให้รถยนต์สามารถใช้ความเร็วในการผ่านทางได้สูงขึ้น และลดปัญหาการไม่สามารถผ่านทางให้น้อยลง

๓.๕) เพิ่มช่องทางการให้บริการการเติมเงิน ให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น เช่น ร้านสะดวกซื้อ บัตรเครดิต และระบบการเติมเงินแบบอัตโนมัติ

๓.๖) ปรับปรุงการจัดทำรายการส่งเสริมการใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy pass) ให้สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนมากยิ่งขึ้น

#### ข้อเสนอแนะ และข้อสังเกตของคณะกรรมการการ

๑) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ควรดำเนินการยกเลิกการเก็บเงินมัดจำค่าอุปกรณ์และบัตรผ่านทางอัตโนมัติในการซื้อครั้งแรก เพื่อเป็นการจูงใจให้กับประชาชนผู้ใช้ทางด่วนมาใช้บริการระบบผ่านทางอัตโนมัติเพิ่มมากขึ้น

๒) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ควรมีมาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดบริเวณด่านเก็บเงินในช่วงเวลาเร่งด่วน เช่น ประสานงานกับกรุงเทพมหานคร ดำรวจจราจรเพื่อแก้ไขการจราจรอย่างบูรณาการทั้งระบบ

๓) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ควรปรับปรุงระบบอุปกรณ์ประจำช่องทาง (Roadside Unit) ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น เพื่อเพิ่มจำนวนความถี่ของรถที่ผ่านช่องประจำทางเก็บเงินอัตโนมัติ ทั้งเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรอีกทางหนึ่ง

๔) หากมีการบริหารจัดการระบบบริเวณด่านเก็บเงินทางด่วนอย่างมีประสิทธิภาพ จะทำให้การจราจรบนทางด่วนมีความคล่องตัว ซึ่งจะเป็นปัจจัยหนึ่งที่จูงใจให้ประชาชนใช้ ทางด่วนมากขึ้นทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีผลประโยชน์เพิ่มมากขึ้น

#### (๑๙) วันพฤหัสบดีที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๕

พิจารณาญัตติของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (นายมนตรี ปาน้อยนนท์ นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน และนายประมวล พงศ์ถาวราเดช) กรณีการแก้ไขปัญหาดนเนินเพชรเกษม ขำรุคบริเวณแยกบายพาส อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีผลกระทบต่อเส้นทางคมนาคมไปสู่ ๑๔ จังหวัดภาคใต้ โดยทางหลวงทั้ง ๒ เส้นทางดังกล่าวมีความล่าช้าในการบำรุงซ่อมแซม และอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

เนื่องด้วยคณะกรรมการการคมนาคม ได้รับการเสนอญัตติ จากสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ กรณีถนนเพชรเกษม บริเวณทางแยกถนนเลี้ยวเมือง

อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ตั้งแต่กิโลเมตรที่ ๒๕๐ ถึงกิโลเมตร ที่ ๔๐๐ ทั้งขาเข้า และขาออก ซึ่งมีความชำรุดทรุดโทรม ผิวการจราจรเสียหายอย่างหนัก สร้างความเดือดร้อน และก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยกับผู้ใช้รถทั่วไป หากกรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้มีการบูรณะซ่อมแซมถนนหลวงตามสถิติที่ได้เสนอมาดังกล่าว ก็จะเป็นการเพิ่มความ ปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง ทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาด้านการคมนาคมสู่ ๑๔ จังหวัด ในภาคใต้

ผู้แทนกรมทางหลวง ได้ชี้แจงต่อที่ประชุม ดังนี้

สภาพความเสียหายบนทางหลวงหมายเลข ๔ ช่วง กม.๒๕๐+๐๐๐ - กม.๔๐๐+๐๐๐ (ปราณบุรี - กุยบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ - ทับสะแก - บางสะพาน) ช่วงที่มีความเสียหายรุนแรงมี ๒ ช่วง คือ ช่วงแรก กม.๒๕๗+๐๐๐ - ๒๙๑+๐๐๐ และช่วงที่สอง กม.๓๐๖+ ๐๐๐ - ๓๒๓+๐๐๐ RT ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕ กรมทางหลวงมีโครงการปรับปรุง บูรณะซ่อมแซมถนนที่มีความเสียหายดังนี้

๑) โครงการบูรณะผิวทางแอสฟัลท์ (๔๑๐๐) ๓ แผนงาน

๑.๑) กุยบุรี - ประจวบฯ ตอนที่ ๑ (กม.๓๐๗+๗๗๔ - กม.๓๐๙+๐๕๔ RT) งบประมาณในการดำเนินการ จำนวน ๑๑.๘๐ ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างออกประกาศหา ผู้ประกวดราคาโดยวิธีจัดซื้อจัดจ้างแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) แล้วเสร็จวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๕

๑.๒) กุยบุรี - ประจวบฯ ตอนที่ ๒ (กม.๓๑๐+๑๘๐ - กม.๓๑๑+๔๐๐ RT) งบประมาณในการดำเนินการ จำนวน ๑๒.๐๐ ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างออกประกาศหา ผู้ประกวดราคาโดยวิธีจัดซื้อจัดจ้างแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) แล้วเสร็จวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๕

๑.๓) กุยบุรี - ประจวบฯ ตอนที่ ๓ (กม.๓๑๒+๔๐๐ - กม.๓๑๓+๖๒๕ RT) งบประมาณในการดำเนินการ จำนวน ๑๒.๐๐ ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างออกประกาศหา ผู้ประกวดราคาโดยวิธีจัดซื้อจัดจ้างแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) แล้วเสร็จวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๕๕

๒) โครงการงานบูรณะทางหลวงสายหลัก มี ๑ แผนงาน คือ กุยบุรี - ประจวบฯ ตอนที่ ๑ (กม.๒๙๓+๕๘๗ - กม.๒๙๔+๘๖๗ RT) งบประมาณดำเนินการ จำนวน ๓๔.๐๐ ล้านบาท อยู่ระหว่างเซ็นสัญญาโครงการ

๓) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง มี ๑ แผนงาน คือ ทับสะแก - บางสะพาน กม.๓๖๕+๑๐๐๐ - กม.๓๖๕+๔๗๕ งบประมาณดำเนินการ จำนวน ๔๐.๐๐ ล้านบาท อยู่ระหว่างแก้ไขแบบโครงการ

จากนั้น ที่ประชุมคณะกรรมการฯ ได้มีมติจะเดินทางไปศึกษาดูงานความเสียหายในพื้นที่จริงบริเวณถนนเพชรเกษม ช่วงทางแยกถนนเลี้ยวเมือง อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ตั้งแต่กิโลเมตรที่ ๒๕๐ ถึงกิโลเมตร ที่ ๔๐๐ เพื่อพิจารณาหาแนวทางการแก้ไขปัญหาพร้อมกับกรมทางหลวง โดยคณะกรรมการจะได้เชิญผู้เสนอญัตติ ซึ่งเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในพื้นที่เข้าร่วมในโอกาสที่เหมาะสมต่อไป

#### (๒๐) วันพฤหัสบดีที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษากรณีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ได้พิจารณาให้เพิ่มราคาค่าโดยสารรถยนต์โดยสารสาธารณะที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร และรถยนต์โดยสารสาธารณะที่ให้บริการจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท ขนส่ง จำกัด

จากการประชุมคณะกรรมการการคมนาคม ในวันที่ นายศรัทธา แสนสมบัติ รองปลัดกระทรวงคมนาคม ในฐานะประธานคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ได้ชี้แจงถึงมติของคณะกรรมการการขนส่งทางบกกลาง ที่จะให้มีการขึ้นราคาค่าโดยสารรถยนต์สาธารณะ ทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด โดยจะมีผลในวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๕ สำหรับการขึ้นราคาดังกล่าวมีผลมาจากการคิดคำนวณราคาค่าเชื้อเพลิงที่มีการปรับราคาขึ้น และเป็นต้นทุนของผู้ประกอบการร่วมบริการ ขสมก. และ บขส. โดยตารางราคาโดยสารเก่านั้นกำหนดไว้ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๘

จากนั้น คณะกรรมการฯ ได้มีความเห็น ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ตรึงราคาค่าโดยสารและระงับยับยั้งการปรับขึ้นอัตราค่าโดยสารไว้ก่อน เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระของประชาชน โดยเฉพาะผู้มีรายได้น้อย นอกจากนี้ ยังเสนอให้หาทางออกและทางเลือกอื่น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว อาทิเช่น การปรับเปลี่ยนรถให้บริการให้เป็น CNG ทั้งหมด จากที่มี ๘,๐๐๐ คัน เพื่อลดต้นทุนด้านพลังงานของผู้ประกอบการและกรรมการได้เสนอทางออก โดยให้อุดหนุนการให้บริการแก่ประชาชน เช่น รถไฟฟ้าฟรี และรถเมล์ฟรี เป็นต้น

(๒๑) วันพฤหัสบดีที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาเรื่องระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของกรุงเทพมหานคร และ  
ปริมาณทลในส่วนของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในเส้นทางซึ่งอยู่ในระหว่าง  
การก่อสร้างในขณะนี้

คณะกรรมการฯ ได้เชิญ ผู้ว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
มาชี้แจงต่อที่ประชุม ซึ่งสรุปผลการประชุม ได้ดังนี้

ในปัจจุบันรถไฟฟ้าที่อยู่ในการกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
(ร.ฟ.ม.) โดยมีเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว คือ สายสีน้ำเงิน เส้นทางบางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง  
๒๐ กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าอีก ๒ เส้นทาง คือ

๑) สายสีม่วง : เส้นทางบางใหญ่-บางซื่อ ระยะทาง ๒๓ กิโลเมตร มีความก้าวหน้า  
งานก่อสร้าง ดังนี้

- แผนงาน เท่ากับ ๖๔.๘๖ %
- ผลการดำเนินงาน เท่ากับ ๔๓.๓๕ %
- ล่าช้ากว่าแผนงาน เท่ากับ - ๒๑.๕๑ %

สำหรับความล่าช้าเกิดจากน้ำท่วมพื้นที่ก่อสร้างเมื่อปลายปี ๒๕๕๔ และผู้ถูก  
เวนคืนที่ดินไม่ยอมส่งมอบพื้นที่ให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้าง โดยคณะรัฐมนตรีมีมติขยายเวลา  
การก่อสร้างออกไปอีก ๑๘๐ วัน

๒) สายสีน้ำเงิน : เส้นทางบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทาง ๑๓ กิโลเมตร และเส้นทาง  
หัวลำโพง-บางแค ระยะทาง ๑๔ กิโลเมตร มีความก้าวหน้างานก่อสร้าง ดังนี้

- แผนงาน เท่ากับ ๑๗.๒๘ %
- ผลการดำเนินงาน เท่ากับ ๑๔.๘๖ %
- ล่าช้ากว่าแผนงาน เท่ากับ - ๒.๔๒ %

สำหรับความล่าช้าเกิดจากการไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ในการก่อสร้างให้แก่ผู้รับจ้าง  
ก่อสร้างได้ ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ม.) ได้เร่งรัดการส่งมอบพื้นที่  
ให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้าง และคาดว่าจะดำเนินงานก่อสร้างทั้งสองเส้นทางได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้

## (๒๒) วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาถึงการดำเนินการกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายยุทธนา ทัพเจริญ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย กล่าวว่า กรณีสัญญาเช่าที่ดินการรถไฟของเทศบาลนครสงขลา มี ๔ ชุมชน เทศบาลเมืองเขารูปช้าง ๒ ชุมชน โดยให้สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน เป็นคู่สัญญาเช่าที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยแทนชุมชน เพื่อพัฒนาและปรับปรุงเป็นที่อยู่อาศัยให้แก่ชุมชนที่บุกรุกที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้ตัวแทนของสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนมีส่วนร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทยในการรับรองชุมชนที่ขอเช่า นั้น มีเงื่อนไขรายละเอียดการให้เช่าที่ดินในทำนองเดียวกับกรณีชุมชนที่อยู่ในกลุ่มเครือข่ายสลัม ๔ ภาคดังนี้

๑) กำหนดพื้นที่ให้เช่าขนาดหลังละไม่เกิน ๕.๐๐ X ๑๐.๐๐ เมตร หรือ ๔.๐๐ X ๘.๐๐ เมตร ไม่รวมพื้นที่ส่วนกลาง

๒) การกำหนดพื้นที่เช่าและรูปแบบอาคารให้พิจารณาร่วมกัน

๓) ระยะเวลาการเช่ากำหนด ๓ ปีต่อสัญญาให้ต่อได้คราวละไม่เกิน ๓ ปี

๔) อัตราค่าเช่า ๗ - ๒๐ บาท/ตารางเมตร/ปี (ไม่รวมอัตราค่าเช่าในเชิงพาณิชย์)

๕) อัตราค่าเช่าเพิ่มคิดร้อยละ ๕ ในทุกปี

๖) ถ้ามีการรื้อย้ายและสร้างชุมชนใหม่ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะลดค่าเช่าในช่วง ๒ ปีแรกให้ร้อยละ ๕๐ ของอัตราค่าเช่าที่กำหนด

๗) ให้สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนเป็นคู่สัญญากับการรถไฟแห่งประเทศไทย และให้สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนไปดำเนินการให้ชุมชนเช่าต่อ

๘) จะต้องทำการยื่นแบบอาคารที่จะปลูกสร้างกับเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นและการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาก่อน

๙) พื้นที่ขอเช่าจะต้องอยู่ห่างจากศูนย์กลางทางประธานไม่น้อยกว่า ๒๐ เมตร

๑๐) หากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการก่อสร้าง ชุมชนยินดีรื้อย้ายออกจากพื้นที่เช่าโดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและชุมชนจัดหาพื้นที่รองรับร่วมกัน โดยให้พิจารณาพื้นที่ในรัศมี ๕ กิโลเมตรจากที่อยู่เดิมก่อน

และจากการประชุมคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย มีมติให้ดำเนินการเซ็นสัญญาเช่าให้กับชุมชนในเทศบาลนครสงขลาและเทศบาลเมืองเขารูปช้างในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๕

สำหรับการขอสาธารณูปโภคจากภาครัฐให้แก่ชุมชน เช่น ไฟฟ้า ประปา นั้น จะดำเนินการได้เมื่อชุมชนทำสัญญาเช่ากับการรถไฟแห่งประเทศไทยเรียบร้อยแล้ว

กรณีโครงการที่ต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสม มีจำนวน ๑๐ รายการ

- ๑) โครงการทางคู่ลพบุรี-ปากน้ำโพ
  - ๒) โครงการทางคู่สายมาบกะเบา-นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ)
  - ๓) โครงการทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
  - ๔) โครงการทางคู่สายนครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน
  - ๕) โครงการทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
  - ๖) โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน
  - ๗) โครงการ Refurbish รถมจักร ๕๖ คัน
  - ๘) โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน
  - ๙) โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ ๒
  - ๑๐) โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม
- แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน ๑๑

รายการ

- ๑) - ๒) โครงการปรับปรุงระยะที่ ๕ - ๖
- ๓) โครงการก่อสร้างทางคู่สายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย
- ๔) โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ ต้น/เพลลา)
- ๕) โครงการปรับปรุงการรถไฟที่ไม่ปลอดภัย
- ๖) โครงการปรับปรุงสะพาน
- ๗) โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี
- ๘) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น
- ๙) งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตการรถไฟ
- ๑๐) โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย
- ๑๑) โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง

สำหรับกรณีความไม่สะดวกในการใช้บริการที่สถานีปาดังเบซาร์ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาจะสร้างอาคารถาวรบริเวณชุมที่หยุดรถบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนในปาดังเบซาร์ห่างจากชายแดนไทยกับมาเลเซียประมาณ ๒ กิโลเมตร เพื่อบริการผู้โดยสาร แต่เนื่องจากประเทศมาเลเซียได้มี การก่อสร้างทางคู่ถึงชายแดนไทยที่สถานีปาดังเบซาร์ ซึ่งมีข้อตกลง

เดิมระหว่างไทยกับมาเลเซียว่า ต้องปรับปรุงยานสถานีและระบบอาณัติสัญญาณ ให้สอดคล้องกับการรถไฟของไทย ซึ่งจะใช้ พื้นที่เข้ามาในประเทศไทยถึงบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน โดยในโครงการทางคู่จะสร้างอาคารถาวรตามแบบของการรถไฟไทย กำหนดแทนขั้วที่หยุดรถ บริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนเพื่อรองรับผู้โดยสาร ซึ่งจะดำเนินการที่ปาดังเบซาร์ในเดือน มีนาคม ๒๕๕๕ และกรณีผู้โดยสารฝั่งไทยต้องไปซื้อตั๋วโดยสารที่สถานีปาดังเบซาร์ ซึ่งอยู่ในเขตประเทศมาเลเซีย นั้น ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการหาตัวแทนจำหน่ายตั๋วในตลาดปาดังเบซาร์ โดยมี ราคาตั๋วโดยสารเท่ากับที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจำหน่าย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการแล้ว

คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ดังนี้

- ๑) การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรออกแบบสิ่งก่อสร้างบริเวณสถานีรถไฟ ให้มีความสวยงามไม่บดบังทัศนียภาพอันสวยงามของเมืองต่าง ๆ และควรจัดให้มีสวนสาธารณะด้วย
- ๒) ควรจัดให้มีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถบริเวณทางข้ามรถไฟ เช่น ไม่ควรมีต้นไม้มาบดบังบริเวณทางข้ามหรือจัดให้มีเครื่องกั้น
- ๓) ควรมีคณะกรรมการของการรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับดูแลเรื่องการขอเช่าที่ดิน การปลูกสร้างอาคารสิ่งก่อสร้างบริเวณสถานีรถไฟ การดูแลความสะอาดของห้องน้ำ และที่นั่งผู้โดยสาร
- ๔) ควรปรับปรุงห้องโดยสารให้มีสภาพพร้อมใช้งานและสวยงาม เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างความประทับใจแก่ผู้ใช้บริการ
- ๕) ควรปรับปรุงเวลาเดินรถบรรทุกสินค้าไม่ให้ตรงกับเวลาเร่งด่วนในการเดินทางไปทำงานของประชาชน

(๒๓) วันพฤหัสบดีที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาถึงการดำเนินงานของกรมทางหลวง โดยเชิญอธิบดีกรมทางหลวง มาชี้แจงต่อคณะกรรมการการคมนาคม ในเรื่องดังต่อไปนี้

- (๑) พิจารณาวัตถุประสงค์ของนายชัยวุฒิ ผ่องแผ้ว สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดสงขลา กรณีความล่าช้าของการดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวง สาย ๔๐๘ ตอนสทิงพระ-ระโนด จังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดสงขลาและจังหวัดนครศรีธรรมราช และเป็นเส้นทางที่สำคัญที่มีราษฎรใช้สัญจรไปมาเป็นจำนวนมาก

(๒) พิจารณาติดตามความคืบหน้านิติของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (นายมนตรี ปาน้อยนันทน์ นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน และนายประมวล พงศ์ถาวราเดช) กรณีการแก้ไข ปัญหาถนนเพชรเกษมชำรุดบริเวณแยกบายพาส อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ กม.๒๕๐- กม. ๔๐๐ และทางหลวงระหว่างอำเภอสามร้อยยอดถึงอำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเดินทางคมนาคมไปสู่ ๑๔ จังหวัดภาคใต้ โดยทางหลวงทั้งสองเส้นทางดังกล่าว มีความล่าช้าในการบำรุงซ่อมแซม

กรมทางหลวงชี้แจงว่าโครงการก่อสร้างทางหลวง สาย ๔๐๘ ตอนสทิงพระ-ระโนด จังหวัดสงขลา อยู่ระหว่างการดำเนินการซึ่งเป็นขั้นตอนการประกวดราคา และจะรีบดำเนินการ ให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๘

ส่วนกรณีปัญหาถนนเพชรเกษมชำรุดบริเวณแยกบายพาส อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ กม. ๒๕๐- กม. ๔๐๐ และทางหลวงระหว่างอำเภอสามร้อยยอดถึง อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในขณะนี้กรมทางหลวงได้งบประมาณ ปี ๒๕๕๕ เป็นจำนวนเงิน ๖๙.๘ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย ๔ แผนงาน ระยะทางรวม ๗.๕ กิโลเมตร ซึ่งจะดำเนินการซ่อมบำรุงเป็นจุดที่มีความเสียหายหนัก และได้ประมาณการงบประมาณปี ๒๕๕๖ ที่ คาดว่าจะได้รับเป็นจำนวนเงิน ๘๔.๒ ล้านบาท เพื่อซ่อมบำรุงเฉพาะที่ชำรุดเสียหาย อย่างรุนแรงและต้องเร่งดำเนินการซ่อมอย่างเร่งด่วน

#### (๒๔) วันพฤหัสบดีที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาถึงการดำเนินกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในเรื่อง แผนการปลดระวางเครื่องบินและจัดหาเครื่องบินใหม่เพื่อนำมาใช้ในกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายโชคชัย ปัญญาวงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายกลยุทธ์และพัฒนา ธุรกิจ) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ชี้แจงว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีเส้นทางการบิน ประมาณ ๗๐ - ๗๔ เส้นทาง อายุการใช้งานของเครื่องบินโดยเฉลี่ยประมาณ ๒๐ ปี การบินในประเทศไทยจะใช้เวลาบินประมาณ ๗ ชั่วโมง ต่างประเทศจะใช้เวลาประมาณ ๑๔ ชั่วโมงเส้นทางการบิน แบ่งเป็นการบินภายในประเทศ ภูมิภาค และต่างประเทศ การบริหารงานที่ผ่านมา บริษัท การบินไทยฯ ขาดทุนเป็นจำนวนมาก ในปัจจุบันการบริหารงานเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น แต่ยังคงไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ จำนวนเครื่องบินเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะทำให้การบริหารงานและฐานะ

ทางการเงินดีขึ้น บริษัท การบินไทยฯ จึงได้ จัดทำแผนจัดหาเครื่องบินเสนอต่อคณะกรรมการและคณะกรรมการ มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๔ เห็นชอบ

โครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ ของบริษัท การบินไทยฯ จำนวน ๗๕ ลำ ซึ่งแบ่งเป็น ๒ แผน คือ แผนปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ และปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ ซึ่งบริษัท การบินไทยฯ มีความจำเป็นเร่งด่วนต้องใช้เครื่องบินจำนวน ๓๗ ลำก่อน เพื่อมาทดแทนเครื่องบินที่ปลดระวางไป เนื่องจากครบอายุการใช้งาน ๒๐ ปี โดยจำนวนเครื่องบิน ๓๗ ลำนี้ เป็นเครื่องบินที่ซื้อจำนวน ๑๕ ลำ สำหรับอีก ๒๒ ลำเป็นการเช่า เนื่องจากการซื้อเครื่องบินจะต้องจองพื้นที่โรงงานเพื่อให้โรงงานผลิตและจัดซื้อเครื่องบินได้ ซึ่งจะต้องแย่งพื้นที่กับสายการบินอื่นในการซื้อเช่นกัน ซึ่งบริษัท การบินไทยฯ จองพื้นที่สำหรับการจัดซื้อเครื่องบินได้อีกครั้งในปี ๒๕๖๓

การเปรียบเทียบระหว่างการเช่าและการซื้อเครื่องบิน ข้อดีของการเช่า คือ บริษัท การบินไทยฯ ไม่ต้องจัดหาเงินสดจำนวนมากเพื่อใช้วางมัดจำ ข้อเสีย คือ เมื่อเช่าครบ ๑๒ ปีแล้วบริษัทต้องคืนเครื่องบิน ซึ่งจะทำให้บริษัทขาดประโยชน์ในการใช้งานต่อไปจนครบอายุการใช้งาน ๒๐ ปี และเมื่อปลดระวางเครื่องบินก็จะสามารถนำซากเครื่องบินไปขายได้ ดังนั้น การซื้อเครื่องบินจึงมีข้อดีมากกว่า และปัจจุบัน บริษัท การบินไทยฯ ได้ดำเนินการวางแผนระยะยาวเพื่อบริหารจัดการให้เกิดความคล่องตัว และมีสถานะทางการเงินที่ดีต่อไป

จากนั้น คณะกรรมการฯ ได้เสนอแนะให้ บริษัท การบินไทยฯ วางแผนการจัดหาเครื่องบินให้มีความรอบคอบมากขึ้น เพื่อจะได้มีพื้นที่ในการผลิตและจัดซื้อเครื่องบินได้อันจะส่งผลดีกับบริษัท การบินไทยฯ ต่อไป

#### (๒๕) วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาถึงแผนงานและโครงการต่าง ๆ ที่สำคัญของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำหรับการประชุมคณะกรรมการฯ ในครั้งนี้ ได้เชิญผู้แทนจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย ประธานกรรมการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ) รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักเลขานุการบริษัท) รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายการเงินและการบัญชี) และประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทย เข้าชี้แจงต่อคณะกรรมการฯ โดยสืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๒๗ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๕๕ ที่ประชุมได้มีการพิจารณาถึงการดำเนินกิจการของบริษัท การบินไทย

จำกัด (มหาชน) ในเรื่องแผนการปลดระวางเครื่องบิน และการจัดหาเครื่องบินใหม่ เพื่อนำมาใช้ในกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แต่ยังไม่ได้อัปโหลดในประเด็นพิจารณาบางประการ ดังนั้น จึงมีกำหนดนัดประชุมเพื่อพิจารณาถึงแผนงานและโครงการต่าง ๆ ที่สำคัญของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการประชุมครั้งนี้ ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

การบริหารจัดการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แนวทางการบริหารองค์กรใช้หลักธรรมาภิบาล โดยมีการแยกอำนาจหน้าที่ ฝ่ายกำหนดนโยบายกับการบริหารองค์กรออกจากกันอย่างชัดเจน ได้แก่ การแต่งตั้งผู้ดำรงตำแหน่งในระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ลงไปยังฝ่ายที่กำหนดนโยบายให้อำนาจการตัดสินใจแก่ผู้บริหารขององค์กรโดยไม่มีการก้าวก้าวในการแต่งตั้งดังกล่าว และตนเองก็ได้ปฏิบัติตนให้เป็นตัวอย่างที่ดีและลดภาระต้นทุนให้กับบริษัท โดยสิทธิของตนในการเดินทางด้วยเครื่องบินโดยสาร สามารถใช้สิทธิขั้นธุรกิจ แต่ตนก็ใช้สิทธิเพียงขั้นประหยัดเพราะมีความตั้งใจในการแก้ไขปัญหาการขาดทุนด้วยการลดต้นทุนและเป็นแบบอย่างที่ดีแก่พนักงาน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงฐานะทางการเงินของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญนั้น เป็นการเปรียบเทียบสถานะการเงิน ณ เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ ซึ่งทางบริษัทมีผลประกอบการกำไรจำนวน ๑๕,๐๐๐ ล้านบาท โดยมีการฉลอง และจ่ายเงินรางวัลให้กับพนักงานบริษัท ๓.๕ เดือน ซึ่งขณะนั้นบริษัทได้ดำเนินการจัดหาเครื่องบินใหม่จำนวน ๓๘ ลำ แต่ในวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕ บริษัทต้องกู้เงินเพิ่มจากแผนเดิมอีก ๑๑,๐๐๐ ล้านบาท ดังนั้น สถานะทางการเงินของบริษัทมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญซึ่งก็เป็นเหตุผลหนึ่งที่ใช้ในการประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการบริษัท

ปัจจุบันธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) มีการแข่งขันกันอย่างมาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีการปรับกลยุทธ์การตลาดเพื่อเพิ่มโอกาสการแข่งขันทางธุรกิจ โดยได้มีการเปิดสายการบินใหม่ คือ การบินไทยสมายล์ (Thai Smile Airway) เพื่อดำเนินการแข่งขันกับสายการบินอื่น ๆ ในตลาดดังกล่าว สำหรับแผนการจัดหาเครื่องบินใหม่ รุ่น B787-9 จำนวน ๔ ลำ การประกอบเครื่องบินของบริษัทผู้ผลิตมีความจำเป็นต้องจองพื้นที่การประกอบ (Slot) เพราะเครื่องบินรุ่น B787-9 เป็นเครื่องบินที่ใช้วัสดุการผลิตและเทคโนโลยีการผลิตสมัยใหม่ บริษัทสายการบินทั่วโลกจึงมีความต้องการเครื่องบินรุ่นนี้เพื่อใช้ในการแข่งขันในธุรกิจ เดิมบริษัท การบินไทยฯ ได้จองพื้นที่การประกอบ (Slot) ไว้กับบริษัทผู้ผลิตแล้ว ซึ่งมีข้อตกลงที่ดีและคุ้มค่าเพราะการจองดังกล่าวได้มีการวางเงินมัดจำแล้วประมาณร้อยละ ๓๐ ของราคาเครื่องบินและหากคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่อนุมัติให้จัดซื้อก็สามารถคืนพื้นที่การประกอบและรับเงินมัดจำคืนได้ โดยในการจัดซื้อครั้งดังกล่าวบริษัทผู้ผลิตได้มีจดหมายเป็น

คำเสนอมายังบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กำหนดให้ตอบรับยืนยันการสั่งซื้อภายในระยะเวลาที่กำหนด ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องเสนอแผนการจัดหาเครื่องบินใหม่รุ่น **B787-9** จำนวน ๔ ลำ เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ของบริษัทเพราะการจองใหม่ อีกครั้งจะทำให้ได้รับเครื่องบินรุ่นใหม่ล่าช้าออกไปเป็นระยะเวลานานทำให้บริษัทสูญเสียโอกาสการแข่งขันทางธุรกิจในอดีตที่ผ่านมาการจัดซื้อเครื่องบินที่มีปัญหานั้นมีเพียงรุ่น **Airbus A380** ที่เป็นเครื่องบินขนาดใหญ่ได้เกิดความบกพร่องภายหลังที่ได้รับมอบมาเนื่องจากข้อตกลงในการสั่งซื้อเริ่มตั้งแต่บริษัทผู้ผลิตได้ออกแบบโครงสร้างของเครื่องบินดังกล่าวระหว่างการประกอบได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆ ทำให้ตั้งแต่เริ่มออกแบบจนประกอบเสร็จและได้รับมอบมาใช้งานทำให้เครื่องบินดังกล่าวล้าหลัง เทคโนโลยีไม่ทันสมัย แต่ความปลอดภัยก็เป็นไปตามมาตรฐานสากลรับรอง ส่วนสายการบินไทยสมายล์เป็นกลยุทธ์การแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำ (**Low Cost Airlines**) เพื่อให้เกิดส่วนแบ่งทางธุรกิจในตลาดดังกล่าว ซึ่งเครื่องบินที่ใช้จะเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ที่ได้จัดซื้อมาแล้วในจำนวน ๓๘ ลำ โดยจะนำมาใช้ในสายการบินไทยสมายล์จำนวน ๑๑ ลำ

(๒๖) วันพฤหัสบดีที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๕

พิจารณาญัตติของนายวิทยา แก้วภราดัย สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดนครศรีธรรมราช กรณีประชาชนผู้ใช้บริการของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ไม่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานดังกล่าว จึงขอให้คณะกรรมการพิจารณาประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีแผนงานปรับปรุงท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้บริการ สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

อธิบดีกรมการบินพลเรือนได้ชี้แจงว่า

๑) ได้จัดทำแผนงบประมาณปรับปรุงตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐

๒) มีแผนปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร พร้อมติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินและบันไดเลื่อน งบประมาณ ๕๕ ล้านบาท

๓) การติดตั้งสายพานใหม่น่าจะดำเนินการเสร็จปลายเดือนสิงหาคม ๒๕๕๕ นี้

๔) ในการปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารได้กำหนด ตำแหน่งที่ จำหน่ายตั๋วและร้านค้าให้เช่าที่ไม่เป็นระเบียบใหม่ โดยจะไปใช้พื้นที่เดิมของสระน้ำด้านหน้าแทน จะแล้วเสร็จ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๕

๕) สำหรับภูมิทัศน์รอบอาคารสกปรก โดยเฉพาะบ่อน้ำพุแห้ง ท่าอากาศยาน นครศรีธรรมราช จะดำเนินการปรับปรุงให้มีสภาพสวยงาม หลังจากโครงการปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารแล้วเสร็จ

๖) จะรับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการไปปรับปรุงให้ดีขึ้นและบริหารท่าอากาศยานทุกแห่งของกรมการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด

นอกจากนี้ คณะกรรมการการฯ มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะดังนี้ ขอให้ปรับปรุงท่าอากาศยานให้มีสภาพดี เกิดประโยชน์สูงสุด และติดตั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการขึ้นลงและความปลอดภัยให้ครบถ้วน ตลอดจนวางแผนแม่บทในการปรับปรุงท่าอากาศยานทุกแห่งให้ชัดเจน

### (๒๗) วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาถึงการเตรียมความพร้อมของท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อรองรับการเปิดให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำต่าง ๆ

ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ชี้แจงดังต่อไปนี้

๑) ความสำเร็จของการดำเนินงานปรับปรุงซ่อมแซมท่าอากาศยานดอนเมือง ภายหลังการเกิดอุทกภัยน้ำท่วมในปีที่ผ่านมา ในส่วนของ ทอท. ได้ดำเนินการจ้างทำความสะอาด , จ้างซ่อมทางวิ่งฝั่งตะวันออก , ทางขับ , ลานจอดอากาศยาน , จ้างซ่อมเครื่องสูบน้ำ , จ้างซ่อมระบบไฟฟ้าสนามบินฝั่งตะวันออก , จ้างซ่อมระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าและเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าสำรองให้กับทางวิ่งฝั่งตะวันออก , จ้างซ่อมอาคารสำนักงาน , จ้างซ่อมอาคารผู้โดยสารหมายเลข ๑/**North Corridor/Pier** ๒ - ๓

ในส่วนของการตรวจสอบขั้นต้น ทางวิ่งฝั่งตะวันตกมีสภาพความแข็งแรงสามารถรองรับอากาศยานได้

ในด้านการป้องกันน้ำท่วมท่าอากาศยานดอนเมือง ทอท. ได้ร่วมกับกองทัพอากาศ จัดทำรั้วป้องกันน้ำท่วมโดยรอบโดย ทอท. รับผิดชอบกำแพงและรั้วกันน้ำ ความยาว ๗.๓ กิโลเมตร และในส่วนของกองทัพอากาศความยาวประมาณ ๖.๕ กิโลเมตร , จัดทำประตูกันน้ำ จำนวน ๔ ชุด จัดหาเครื่องยนต์สูบน้ำเคลื่อนที่ขนาด ๑,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร/ชั่วโมง จำนวน ๔ ชุด และชุดลอกบ่อรับน้ำด้านทิศเหนือของสนามบิน จำนวน ๑๕๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร

ในปัจจุบัน ทอท. เปิดให้บริการแก่สายการบินแอร์ , โอเรียนท์ไทย , โซล่าแอร์ และเครื่องเช่าเหมาลำ (**Charter Flight**) โดยใช้อาคารผู้โดยสารหมายเลข ๑ ซึ่งมีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๑๖ ล้านคน สำหรับเช็คอิน ที่พักคอยและบริการผู้โดยสารขาเข้าทั้งผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ใช้อาคาร **North Corridor** ให้บริการขาออกระหว่างประเทศ และใช้อาคาร **Pier ๒-๓** ให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ

๒) การเตรียมความพร้อมของท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อรองรับการเปิดให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ ในส่วนของ ทอท. ได้มีการปรับปรุงผนังภายในอาคารผู้โดยสารหมายเลข ๑ , ปรับปรุงอาคาร **Pier ๔** , จัดเปลี่ยนพรม , ปรับปรุงระบบปรับอากาศ ไฟฟ้า แสงสว่าง ฝ้าเพดาน ระบบสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ , ปรับปรุงพื้นที่ส่วนราชการต่าง ๆ , ซ่อมแซมอาคารคลังสินค้าหมายเลข ๑ , จัดรถยนต์ **Shuttle Bus** และประสานกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพื่อจัดรถยนต์โดยสารประจำทางเชื่อมระหว่างท่าอากาศยานดอนเมืองกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการดำเนินการทั้งหมด คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๕

นอกจากนี้ ทอท. จะทำการทดลองระบบอุปกรณ์ส่วนที่ปรับปรุงเพิ่มเติม ระบบการปฏิบัติงาน (**Soft Opening**) ในระหว่างเดือนสิงหาคม - เดือนกันยายน ๒๕๕๕

๓) นโยบายการให้สิทธิ ประโยชน์พิเศษแก่สายการบินต้นทุนต่ำ เพื่อจูงใจให้มาดำเนินกิจการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง โดย ทอท. มีการดำเนินการคือ

๓.๑) โครงการส่งเสริมระยะที่ ๑ เป็นโครงการส่งเสริมเพื่อบรรเทาความแออัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ทัน กำหนดระยะเวลาตั้งแต่วันที่ ๑ สิงหาคม - ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ โดยมีกรอบดำเนินการ ได้แก่ สายการบินกลุ่มเป้าหมายที่เป็นสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินที่ไม่มีการเชื่อมต่อ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน ๑๔ สายการบิน มีการให้ส่วนลดค่าธรรมเนียมการขึ้น - ลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ร้อยละ ๙๕ และยกเว้นการเรียกเก็บอัตราค่าภาระการใช้ท่าอากาศยาน ทรัพย์สิน บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

๓.๒) โครงการส่งเสริมระยะที่ ๒ เป็นโครงการส่งเสริมและจูงใจสายการบินต้นทุนต่ำ (**LCCs**) และสายการบินที่ไม่มีการเชื่อมต่อ (**Point to Point**) ที่ย้ายมาจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

ผู้แทนกรมการบินพลเรือน ได้ชี้แจงดังต่อไปนี้

กรมการบินพลเรือน ได้ดำเนินการจัดคณะเจ้าหน้าที่ด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องไปทำการตรวจสอบในด้านต่าง ๆ คือ

- ๑) ด้านกายภาพสนามบิน
- ๒) ด้านเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและระบบไฟฟ้าสนามบิน
- ๓) ด้านบริการข่าวสารการเดินอากาศ
- ๔) ด้านมาตรฐานการปฏิบัติงานใน **Airside**
- ๕) ด้านดับเพลิงกู้ภัยสนามบิน
- ๖) ด้านการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ
- ๗) ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

โดยมีการตรวจสอบทั้งหมด ๗ ครั้ง ครอบคลุมในด้านต่าง ๆ คือ การกำกับการบินทดสอบระบบไฟฟ้าสนามบินภาคอากาศ (ทางวิ่งฝั่งตะวันออกและตะวันตก), ระบบไฟฟ้าสนามบินภาคอากาศ (ทางวิ่งฝั่งตะวันออกและตะวันตก), ระบบไฟฟ้าสนามบินภาคพื้น ทางวิ่ง ๒๑L/๐๓R (ฝั่งตะวันออก), การตรวจติดตามเครื่องช่วยการเดินอากาศ, การปรับปรุงผิวทางวิ่ง ๒๑L/๐๓R (ฝั่งตะวันตก) สำหรับในส่วนของการรับน้ำหนัก กรมการบินพลเรือนได้ตรวจสอบผลการทดสอบที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ขอให้กรมทางหลวง ตรวจสอบโดยใช้ **Falling Weight Defletometer** พบว่า มีค่าความสามารถในการรับน้ำหนักได้เหมือนช่วงก่อนน้ำท่วม

ผู้แทนบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ชี้แจงว่า ในฐานะที่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศของประเทศไทย และมีหน้าที่รับผิดชอบให้บริการจราจรทางอากาศ ได้มีการวางแผนและเตรียมความพร้อมรองรับสถานการณ์ โดยในส่วนของท่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท วิทยุการบินฯ ได้จัดการจราจรทางอากาศโดยใช้หลักการบริหารความคล่องตัวในการจัดจราจรทางอากาศและจัดสรรปริมาณเที่ยวบินในแต่ละช่วงเวลาให้เหมาะสมกับความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน และได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แจ้งข้อมูลล่วงหน้าให้สายการบินทราบถึงสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น และขอความร่วมมือให้มีการปรับเวลาการบิน รวมทั้งปรับปริมาณเที่ยวบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการบินในภาพรวม โดยคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด ดังนั้น หากมีการย้ายสายการบินต้นทุนต่ำ ไปที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จะเป็นการแก้ปัญหาปริมาณคนและปริมาณเที่ยวบินที่มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีจำนวนมากเกินไป

(๒๘) วันพฤหัสบดีที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาถึงการดำเนินการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในเรื่องดังต่อไปนี้

๑) ความคืบหน้าของการดำเนินงานปรับปรุงซ่อมพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๒) การแก้ไขปัญหาความคับคั่งของการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๓) การให้ความช่วยเหลือชดเชยแก่สายการบินต่างๆ ซึ่งเกิดความเสียหายจากสาเหตุปัญหาความคับคั่งของการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากการประชุมพิจารณาศึกษาในเรื่องดังกล่าวข้างต้น สรุปผลการประชุมในแต่ละประเด็นได้ดังต่อไปนี้

๑) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดปิดซ่อมพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) ด้านฝั่งตะวันออก ตั้งแต่วันที่ ๑๑ มิถุนายน ถึง ๙ สิงหาคม ๒๕๕๕ ระยะเวลา ๖๐ วัน โดยการซ่อมแซมแล้วเสร็จก่อนกำหนดสามารถเปิดให้บริการได้ตามปกติเมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๕ โดยสาเหตุเกิดจากผิวทางวิ่งซึ่งเป็นยางมะตอย (Asphalt) หลุดร่อนออกมาเนื่องจากการใช้ งานหนักและในการซ่อมพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) บริษัทยืนยันเรื่องความปลอดภัยว่า ไม่กระทบต่อโครงสร้างและคำนึงถึงประสิทธิภาพในการรองรับอากาศยานที่มีความเจริญเติบโตในอนาคต และคณะกรรมการฯ ได้แสดงความห่วงใยเรื่องคุณภาพของยางมะตอย (Asphalt) จะต้องทนต่อความร้อนสูง และปริมาณน้ำในชั้นใต้ผิวยางมะตอย (Asphalt) มีค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้ผิวทางวิ่งหลุดร่อน และอาจทำให้เกิดปัญหาการชำรุดขึ้นอีกครั้ง

๒) คณะกรรมการการคมนาคม สนับสนุนนโยบายการใช้ ๒ สนามบิน (Dual-Airport Policy) เพื่อลดความคับคั่งในการใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียว

๓) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กำลังดำเนินการรวบรวมความเสียหายจากความคับคั่งของการจราจรทางอากาศ เพื่อให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นในครั้งนี้

(๒๙) วันพฤหัสบดีที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๕

(๒๙.๑) พิจารณาศึกษาถึงการดำเนินกิจการของกรมทางหลวงชนบท ในเรื่องรายละเอียดของแผนและโครงการต่าง ๆ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ และรายละเอียดของการดำเนินงานตามแผนงานและโครงการต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕

กรมทางหลวงชนบท ได้ชี้แจงเกี่ยวกับงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ จำนวนทั้งสิ้น ๓๓,๙๕๑.๔๐๒๔ ล้านบาท ซึ่งมีทั้งรายการผูกพันและรายการปีเดียว รายการเดิม ๔,๘๙๘.๓๐๗๕ ล้านบาท รายการใหม่ ๒๗,๖๔๖.๑๒๐๔ ล้านบาท ส่วนงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๕ กรมทางหลวงชนบทได้เบิกจ่ายงบประมาณล่าช้า สาเหตุเกิดจากการเกิดอุทกภัยทำให้มีการขยายระยะเวลาการดำเนินงานโครงการถนนไร้ฝุ่น มีระยะทาง ๕,๑๐๐ กิโลเมตร กรมทางหลวงชนบท มีแผนจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๔ ปี โดยจะดำเนินการทุกปี ๆ ละ ๑,๒๐๐ กิโลเมตร ส่วนถนนที่ได้รับความเสียหายไม่สามารถดำเนินการได้ทัน เนื่องจากต้องทำการจัดซื้อจัดจ้าง และถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวงชนบท ไม่สามารถเข้าไปดำเนินการได้

ในส่วนงบประมาณการก่อสร้างถนนเพื่อการท่องเที่ยว กรมทางหลวงชนบทมีแผนดำเนินการที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน กระบี่ เชียงใหม่ เลย และขอนแก่น สำหรับเส้นทาง (Logistics) มีแผนดำเนินการที่จังหวัดเชียงราย ชลบุรี และ มหาสารคาม

ในเส้นทางชะอำ - หัวหิน ซึ่งเป็นถนนเดิม กรมทางหลวงชนบท มีการปรับปรุงใหม่และต่อไปจะปรับปรุงถนนที่ จังหวัดประจวบฯ ชุมพร และระนอง ส่วนเส้นทางอำเภอเทิง ไปจังหวัดเชียงรายในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ จะได้ดำเนินการเวนคืนและจะมีการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยกรมทางหลวงชนบทได้งบประมาณจำนวน ๔,๙๑๔ ล้านบาท รวมทั้งสิ้น ๕๓๐ โครงการ และได้ดำเนินไปแล้ว ๔๑๙ โครงการและภายในสิ้นเดือนกันยายนจะแล้วเสร็จทั้งหมด

คณะกรรมการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตว่า งบลงทุนรายใหม่ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ในส่วน ค่าบำรุงรักษาทางสูงมากกว่าร้อยละ ๖๐ ซึ่งการจะลดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้ จะต้องทำถนน ให้มีความมั่นคงแข็งแรงมากขึ้น โดยการซ่อมแซมถนนที่ชำรุดถ้าไม่ได้ทำ **Pavement Recycling** จะไม่มีความแข็งแรง การทำ **Asphalt Overlay** เฉพาะผิวหน้าถนนทำให้ถนนทรุด เป็นร่องและเป็นโพรง เมื่อซ่อมแล้วมีการหลุดร่อน รวมถึงการใช้อย่างที่ไม่ได้มาตรฐานและในส่วน ของจังหวัดปทุมธานี อยุธยา และนนทบุรี เป็นพื้นที่น้ำท่วมมีการจัดทำงบประมาณเกินความจำเป็น

ควรให้นางประมาณไปใช้กับถนนของทางหลวงชนบท และการที่ส่วนท้องถิ่นขอรับโอนถนนมาดูแล ปัญหาที่เกิดขึ้นคือส่วนท้องถิ่นไม่สามารถซ่อมแซมได้ ทำให้ประชาชนร้องทุกข์เข้ามาอีกทั้งคณะกรรมการฯ ไม่เห็นด้วยกับสโลแกนของกรมทางหลวงชนบทที่ว่า “ทางหลวงชนบท โปร่งใส ใส่ใจคุณธรรม นำความซื่อสัตย์ ขจัดการทุจริต” จึงได้เสนอว่าเห็นควรใช้ข้อความว่า “ทางหลวงชนบทเชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ” ซึ่งทางกรมทางหลวงชนบทได้น้อมรับข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของคณะกรรมการฯ รวมทั้งการจะไปปรับปรุงงบประมาณเพื่อการนำไปซ่อมแซมถนนของทางหลวงชนบทต่อไป

(๒๙.๒) พิจารณาศึกษาเรื่องโครงการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงเพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัยด้วยวิธีพิเศษของกรมเจ้าท่า

กรมเจ้าท่า ได้ชี้แจงว่า การจัดจ้างโดยวิธีพิเศษรวมทั้งสิ้นมีจำนวน ๒๙ สัญญา ซึ่งได้ทำสัญญาเรียบร้อยแล้ว และมีผลการดำเนินงานแล้วประมาณร้อยละ ๗๕ มีเนื้อดินประมาณ ๔๐ ล้านลูกบาศก์เมตร เนื้องานประมาณ ๓๐ ล้านลูกบาศก์เมตร ซึ่งการดำเนินการตามวิธีพิเศษนั้นในข้อกำหนดให้ดำเนินการไปพร้อมกับการออกแบบ โดยมีเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่าเป็นผู้ควบคุมการดำเนินงานและจะทำการสำรวจเนื้อดินก่อน เพราะดินในแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกันบางที่เป็นดินเหนียว บางที่เป็นดินทราย งานส่วนใหญ่กำลังสำรวจเนื้อดิน และจะทำการสำรวจปริมาณเนื้อดินก่อนขุดและหลังขุดโดยจะนำมาหักลบกันซึ่งจะได้จำนวนเนื้อดินที่ถูกขุดออกไป ทางกรมเจ้าท่ายินดีให้หน่วยงานต่าง ๆ เข้าไปตรวจสอบ ส่วนในเรื่องการดำเนินงานนั้น กรมเจ้าท่าได้ออกไปตรวจสอบการทำงานตลอดเพื่อให้คำแนะนำ ปรับปรุงแก้ไขกระบวนการการทำงาน

คณะกรรมการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตว่า การที่กรมเจ้าท่าดำเนินการขุดไปขณะเดียวกันก็ออกแบบไปด้วยโดยให้ผู้รับเหมาเป็นผู้ออกแบบแล้ว กรมเจ้าท่าจะพิจารณาตั้งงบประมาณกันอย่างไรเพราะทางกรมเจ้าท่าไม่มีแบบ อีกทั้งถ้าหากมีการขุดแล้วไม่ได้นำทรายออกไปการดำเนินการขุดลอกก็จะเป็นไปตามวัตถุประสงค์ เนื่องจากจะทำให้แม่น้ำตื้นตื้นสภาพก่อนการขุดลอก

(๓๐) วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๕

พิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษและสะพานยกระดับข้ามแยก รวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่ใช้ประโยชน์บริเวณใต้ทางพิเศษในเส้นทางต่าง ๆ

ผู้แทนจากกรุงเทพมหานคร ได้ชี้แจงถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ เกิดจากการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด คิดเป็นร้อยละ ๘๔ เกิดจากผู้ขับชီး คิดเป็นร้อยละ ๑๓ เกิดจากสภาพถนน สิ่งแวดล้อม และตัวรถ คิดเป็นร้อยละ ๓ สำหรับแนวทางการแก้ไขและการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ทางกรุงเทพมหานครมีการติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม เช่น ป้ายเตือน ไฟกะพริบ ไฟสะท้อนแสงที่มีสัญลักษณ์ทาสีปีละหนึ่งครั้ง มีการติดตั้งอุปกรณ์กระแทก (Crash Cushion) ในทางยกระดับข้ามแยก จำนวน ๗ แห่ง รวมทั้งหมด ๑๘ จุด เพื่อลดแรงปะทะป้องกันการสูญเสีย อีกประมาณสองอาทิตย์จะติดตั้งเสร็จ

ในเรื่องมาตรฐานการออกแบบทางต่างระดับในเขตเมือง ค่อนข้างมีข้อจำกัด เพราะปัญหาการเวนคืน ทำให้ลักษณะการวิ่งเข้าสู่ทางต่างระดับกระชั้นชิด ซึ่งทางกรุงเทพมหานครได้ร่วมกับกระทรวงคมนาคม โดยแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาเพื่อดูแลความปลอดภัยในเส้นทางที่เป็นจุดตัดทางรถไฟ ทางเชื่อมทางด่วน และทางหลวง โดยคณะกรรมการดังกล่าวจะเป็นผู้กำหนดมาตรฐานเพิ่มความปลอดภัยในเขตเมืองและกำหนดมาตรฐานการส่องไฟให้สว่าง ซึ่งในปัจจุบันมีแสงส่องสว่างมาจากอาคารบ้านเรือนตามท้องถนน ทำให้มีผลต่อแสงสว่างในท้องถนน จึงต้องเพิ่มความเข้มของไฟส่องสว่างบนท้องถนน

สำหรับในส่วนอุปกรณ์กันกระแทก (Crash Cushion) ทางกรุงเทพมหานครได้ทำการศึกษาแนวทางในการติดตั้ง โดยศึกษาจากประเทศอังกฤษซึ่งเป็นประเทศแม่แบบที่ติดตั้ง เพื่อเป็นการป้องกันและก่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้ง ยังมีการรายงานจราจรผ่านทางสถานีวิทยุ และร่วมกับศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC) ให้ส่งข้อมูลทางโทรศัพท์ มีป้ายจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems : ITS) มีกล้องมากกว่า ๔๐๐ ตัว มีการเชื่อมเส้นทางและข้อมูลระหว่างกรุงเทพมหานครกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาและการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยในปัจจุบันมีกฎหมายมาบังคับใช้กับจราจรทางบก และมีข้อบังคับกับรถที่วิ่งบนทางพิเศษ กวดขันวินัยจราจร ติดตั้งเครื่องจำกัดความเร็วติดตั้งระบบ RFID

(Radio Frequency Identification : RFID) เพื่อตรวจจับความเร็วรถตู้โดยสารสาธารณะ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ทำไฟกะพริบและสีให้ชัดเจน มีจุดเสี่ยง ๑๓ จุด โดยติดตั้งอุปกรณ์ **Crash Cushion** อุปกรณ์ดูดซับแรงเป็น **Non-Gating** และ **Re-Directive** ยุปตัวได้ รับแรงชนและ ไม่ติดคันทัน เพื่อป้องกันอันตรายยานพาหนะที่ขับตามมาด้านหลัง ออกแบบให้รับแรงชนปะทะ ความเร็ว ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงกันกระแทกได้ร้อยละ ๒๐ ตามมาตรฐาน **ASTM (American Society for the Testing of materials)** และ **NCHRP (Nation Cooperative Highway Research Program)** จะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน ซึ่งจะช่วยเหลือความเร็วของรถได้ระดับหนึ่ง ประเทศที่อ้างอิงได้ คือ ประเทศสิงคโปร์ เป็นสินค้านำเข้าจากสหรัฐอเมริกา การติดตั้งเสานำทาง **Flexible Post** ติดตั้ง **Warning Tank** เตือนให้เห็นในระยะไกล ติดตั้งป้ายจราจรอัจฉริยะ **ITS (Intelligent Transport Systems : ITS)** แจ้งข่าวสารทุกจุด ระบบ **ITS** สามารถดาวน์โหลดลงสมาร์ตโฟนได้ ติดตั้งไฟกะพริบทุกจุด เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางได้รับความปลอดภัยมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบตลอด ๒๔ ชั่วโมง

สำหรับบัตร **Easy Pass** ได้ มีการยกเลิกการเก็บค่ามัดจำแล้ว สามารถเติมเงินได้ที่ **7-Eleven** หรือชำระผ่านบัตรเครดิต ตู้ **ATM** และโทรศัพท์มือถือในการพัฒนาพื้นที่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างเจรจากับการขนส่งแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรม การเคหะแห่งชาติ ศูนย์รวมการขนส่งทั้งหมดในพื้นที่ราบ การทางพิเศษฯ จะนำไปแก้ไขปัญหาในแต่ละจุดของการรถไฟ การท่าเรือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง จะดำเนินการให้มีความชัดเจน มีการบูรณาการร่วมกับกรุงเทพมหานครศูนย์ช่วยเหลืออุบัติเหตุของกระทรวงสาธารณสุขได้ส่งเจ้าหน้าที่เข้าอบรมเพื่อช่วยเหลือการทำคลอดในระหว่างการเดินทาง มีคลินิกพิเศษเป็นรถพยาบาลที่จะให้ความช่วยเหลือร่วมกับสถานพยาบาล

คณะกรรมการฯ ได้เสนอแนะ ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบในเรื่องต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการไปแล้ว และควรลดค่าผ่านทางพิเศษในช่วงเวลากลางคืน ร้อยละ ๕๐ ควรทำถนนเพิ่มเติมเชื่อมต่อรถไฟ และควรมีรถดับเพลิงเวลาเกิดเพลิงไหม้

(๓๑) วันพุธที่ ๕ กันยายน ๒๕๕๕

(๓๑.๑) พิจารณาศึกษาถึงปัญหาความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุ บนทางหลวงพิเศษ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

กองบังคับการตำรวจจราจร ได้ชี้แจง ถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษนั้น เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่ร้อยละ ๙๐ (Human Error) ซึ่งมาจากการขับรถด้วยความเร็ว ขับรถด้วยความประมาท ไม่มีสมาธิในการขับขี่ ไม่ศึกษาเส้นทาง นอกจากนั้น เป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากระบบต่าง ๆ ของรถยนต์ ทางกองบังคับการตำรวจจราจรจึงได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ใช้ความระมัดระวัง ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ไม่ใช่โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ และมีมาตรการตรวจจับผู้ขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด มีการกวดขันอยู่ตลอดเวลา โดยการจัดด่านตรวจ และตรวจจับด้วยกล้องตรวจจับความเร็วที่ทันสมัย ปัจจุบันได้ลดการตั้งด่านตรวจ เพราะใช้กล้องตรวจจับความเร็วผู้กระทำความผิดจราจรส่งหมายเรียกทางไปรษณีย์ให้ผู้ขับขี่รถยนต์นำไปชำระค่าปรับ ซึ่งในแต่ละเดือนมีการส่งหมายเรียกให้ชำระค่าปรับประมาณ ๓,๐๐๐ คัน โดยสามารถชำระได้ตามสถานีตำรวจทุกท้องที่

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจง เกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยบนทางพิเศษโดยได้มีการติดไฟส่องสว่างทุกจุด เกณฑ์การเข้าถึงบริเวณที่เกิดเหตุใช้เวลาประมาณ ๑๐ นาที มีรถดับเพลิง รถพยาบาล และส่งเจ้าหน้าที่ไปฝึกอบรม เพื่อให้การช่วยเหลือเบื้องต้นแก่ผู้ได้รับบาดเจ็บ มีการฝึกซ้อมใหญ่ปีละ ๑ ครั้ง ซึ่งมีพันธมิตรเข้าร่วม เช่น โรงพยาบาลกรุงเทพ โรงพยาบาลรามารัตน์ หน่วยแพทย์ฉุกเฉิน และมีเฮลิคอปเตอร์ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยและเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการประสานงานอยู่ตลอดเวลา มีการประชาสัมพันธ์รายงานสภาพการจราจรทางสถานีวิทยุ

บริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ได้ชี้แจงว่า ทางแยกตัวว้ายมีการติดตั้งอุปกรณ์กันกระแทก (Crash Cushion) ตามทางลงติดตั้งไฟกะพริบ ตีเส้นจราจรแนวทึบ และทำความสะอาดป้ายจราจรทุก ๆ ๒ อาทิตย์

คณะกรรมการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตว่า ป้ายจราจรที่รายงานสภาพการจราจรบนทางด่วนมีความคลาดเคลื่อน และควรทำป้ายรายงานสภาพการจราจร ก่อนที่จะถึงด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง แนะนำเส้นทางที่ควรหลีกเลี่ยงก่อนลงจากทางด่วน

(๓๑.๒) พิจารณาศึกษาถึงหลักเกณฑ์ และความเหมาะสมของการกำหนดมาตรฐานน้ำหนักรถบรรทุก อันอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

กรมทางหลวง ได้ชี้แจงถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรฐานน้ำหนักรถบรรทุกว่า ก่อนปี พ.ศ. ๒๕๔๘ ผู้ประกอบการขอให้เพิ่มน้ำหนักเป็น ๓๐ ตัน แต่ไม่สามารถตกลงกันได้ ปัจจุบันจึงใช้มาตรฐานน้ำหนักที่ ๒๕ ตัน สาเหตุที่ถนนเสียหายเกิดจากการหลีกเลี่ยงการชั่งน้ำหนัก ได้มี

การตั้งด่านตรวจจับรถบรรทุกน้ำหนักเกินเฉลี่ยเดือนละ ๑๕๐-๒๐๐ คัน ปีละประมาณ ๒,๐๐๐ คัน และได้มีการลงโทษเจ้าหน้าที่ที่บกพร่องต่อหน้าที่หรือเรียกรับผลประโยชน์จากรถบรรทุก

ถนนเดิมที่มีอยู่บำรุงรักษา ตามสภาพของถนน ถนนใหม่กำหนดให้อยู่ได้ ๑๕ ปี แต่เสริมผิวทุก ๆ ๗ ปี ในส่วนการรับน้ำหนักของสะพานนั้นไม่ได้คิดเป็นเพลลา แต่คือน้ำหนักรวม โดยให้น้ำหนักได้แค่ ๒๑ ตัน อีกทั้งไม่มีการบูรณะสะพานให้รองรับน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนด นั้นจึงเป็นสาเหตุที่จะทำให้อายุการใช้งานของสะพานจาก ๗๕ ปี อาจใช้งานได้เพียงแค่ ๔๕ ปี จึงเป็นที่มาของการศึกษาถึงความเป็นจริงว่าประเทศไทยจะกำหนดน้ำหนักรถบรรทุกเท่าใด เพื่อรองรับการเข้าสู่ ประชาคมอาเซียน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เพราะการเข้าสู่ **AEC (ASEAN Economic community: AEC)** ในการขนส่งข้ามแดนต้องใช้มาตรฐานน้ำหนักไม่เกิน ๒๑ ตัน

คณะกรรมการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตว่า หน่วยงานที่รับผิดชอบควรร่วมกันหาทาง แก้ไขปัญหาและทางออกร่วมกันเกี่ยวกับปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกิน

#### (๓๒) วันพฤหัสบดีที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๕๕

(๓๒.๑) พิจารณาศึกษาเรื่องการใช้งบฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ ของกรมทางหลวงชนบท

อธิบดีกรมทางหลวงชนบท ได้ชี้แจงว่า งบประมาณฉุกเฉิน หมายถึง งบประมาณที่จัดเตรียมไว้ ในกรณีที่มีเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า และต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวกและปลอดภัย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ตั้งงบประมาณฉุกเฉินจำนวน ๑๐๐ ล้านบาท เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดหาวัสดุให้สามารถเข้าแก้ไขปัญหาทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์ โดยกรมทางหลวงชนบทจัดสรรลงพื้นที่ ๑๘ สำนัก ซึ่งกระจายในทุกภูมิภาคของประเทศ

งบประมาณฟื้นฟูมีการจัดทำโครงการ ๕๐๐ โครงการ การดำเนินการแล้วเสร็จ ๔๖๘ โครงการ อยู่ระหว่างการดำเนินงาน ๖๒ โครงการ

งบประมาณป้องกันน้ำท่วมจำนวน ๘,๐๐๐ ล้านบาทอยู่ระหว่างการดำเนินการ อนุมัติการจ้าง

#### (๓๒.๒) พิจารณาปัญหาการให้บริการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด

ผู้แทนสายการบินนกแอร์ ได้ชี้แจงว่า ฝ่ายบริหารกำลังดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น สืบเนื่องจากบริษัทได้จัดทำแผนระยะยาว โดยการเพิ่มเส้นทางการบิน แต่ไม่สามารถซื้อเครื่องบินในปริมาณมากได้ จึงต้องทำสัญญาเช่าเครื่องบินระยะยาว เครื่องบิน **Jet** ๙ ลำ

เครื่องบิน ATR ๔ ลำ (เครื่องบินใบพัด) แต่ไม่สามารถนำเครื่องบินเข้ามาได้ตามจำนวนที่ดองการ จึงทำให้ต้องเปลี่ยนตารางการบิน ทางบริษัทสายการบินนกแอร์ได้แก้ไขปัญหาระยะสั้น โดยการนำ

เครื่องบิน Jet มาให้บริการแทน เนื่องจากเครื่องบิน Jet บินชนก กระฉกแตกและทำการซ่อมบำรุงโดยไม่ได้คาดการณ์ไว้ล่วงหน้า จึงทำให้มีผลกระทบต่อผู้โดยสาร ทำให้คณะกรรมการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตถึง ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเปิดสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) ทั่วโลกทำให้มีนักบินไม่เพียงพอ และการจัดเวลาตารางการบินไม่สอดคล้องกับจำนวนเครื่องบิน รวมถึงการเปิดเส้นทางการบินเพิ่มโดยที่ไม่มีเครื่องบินรองรับ

(๓๒.๓) พิจารณาปรับปรุงท่าอากาศยานควนขัน จังหวัดสตูล ที่สามารถให้บริการแก่ประชาชนในเชิงพาณิชย์

ผู้แทนกองทัพอากาศ ได้ชี้แจงว่า จังหวัดสตูลมีสนามบินควนขันอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของกองทัพอากาศเป็นที่ราชพัสดุ กระทรวงการคลัง โดยกรมธนารักษ์เป็นที่สงวนไว้ในด้านยุทธการ มีพื้นที่ ๑,๔๕๓ ไร่ ปัจจุบันพื้นที่เสื่อมโทรมมากไม่สามารถให้บริการด้านการบินได้ ต้องปรับปรุงรันเวย์ ลานจอดมีความกว้าง ๑๐๐X ๑๐๐ เมตร ถ้าหากจะเข้าไปปรับปรุงภูมิทัศน์สามารถขออนุญาตเข้าไปดำเนินการได้ แต่หากจะทำการก่อสร้างจะต้องจัดทำแบบเสนอ กองทัพอากาศ โดยทำสัญญาเช่าต่อสัญญาทุก ๆ ๓ ปี

หลักเกณฑ์การเปิดให้บริการสนามบินแก่ประชาชนเชิงพาณิชย์

- ๑) ใบรับรองการเปิดสนามบิน
- ๒) กฎหมายอนุญาตให้ใช้สนามบินเชิงพาณิชย์และการให้บริการสาธารณะ
- ๓) ความคุ้มค่า ความเพียงพอของเครื่องบิน
- ๔) ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ๕) ขีดความสามารถสนามบิน

(๓๒.๔) พิจารณาศึกษาถึงความจำเป็นในการก่อสร้างสนามบินอำเภอเบตง

ผู้แทนกรมการบินพลเรือน ได้ชี้แจงว่า มีการศึกษาความคุ้มค่าและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว โดยคณะกรรมการกลั่นกรองให้ศึกษาความคุ้มค่า และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมใหม่ให้ได้ข้อมูลล่าสุด จึงได้มีการปรับปรุงแบบ และมีการของบประมาณเพิ่มเติมงบประมาณที่เกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาทจะต้องนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ โดยว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมของประชาชน การโยกย้าย

ประชาชนและความเหมาะสม ภายใน ๑๒๐ วัน เริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ จำนวนเงิน ๑,๒๐๐ ล้านบาท แล้วเสร็จภายใน ๓ ปี

(๓๓) วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๕๕

พิจารณาเรื่องร้องเรียนของนายนาคิน เพ็ชรสุ ประธานสหกรณ์บริหารรถยนต์บริการธุรกิจกระบี่ จำกัด ร้องขอให้คณะกรรมการการคมนาคมสอบสวนข้อเท็จจริงการต่อสัญญาให้กับบริษัทเอกชน

นายนาคิน เพ็ชรสุ ร้องเรียนว่า กรมการbinพลเรือนได้ลงนามให้ ห้างหุ้นส่วนจำกัด เวลตี้ อันเอ็นดิง ห้างหุ้นส่วนจำกัด กระบี่บลูอันดามัน แทรเวล และบริษัท พิเชษฐ์ขนส่ง จำกัด ซึ่งเป็นนิติบุคคลที่ชนะการประมูลครั้งก่อน เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๕๓ ดำเนินการต่อสัญญาเช่าพื้นที่อีก ๓ ปีนับตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ ถึง วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมบริษัทละ ๑๕๐,๐๐๐ บาท เป็นการเอื้อประโยชน์และเป็นการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของผู้แทนกรมการbinพลเรือน และเป็นเหตุทำให้หน่วยงานภาครัฐสูญเสียรายได้ สมาชิกสหกรณ์บริหารรถยนต์บริการธุรกิจกระบี่ จำกัด จึงได้ร้องคัดค้านการต่อสัญญาดังกล่าว

ผู้แทนกรมการbinพลเรือน ได้ชี้แจงว่า ได้รับมอบหมายจากกรมธนารักษ์ให้ทำสัญญาเช่าพื้นที่แก่นิติบุคคลที่ชนะการประมูลเป็นเวลา ๓ ปี เมื่อระยะสัญญาเช่าสิ้นสุด หากเห็นสมควรในการต่อสัญญาเช่าพื้นที่ให้พิจารณาแก่คู่สัญญาเช่าเดิมโดยไม่มีการประมูล ซึ่งเป็นแนวทางปฏิบัติของกรมการbinพลเรือน จะดำเนินการต่อสัญญาเช่าโดยไม่มีการเปิดประมูลในสนามbinทุกแห่งที่อยู่ในความรับผิดชอบ แต่หากกรมการbinพลเรือน จะให้สหกรณ์บริหารรถยนต์บริการธุรกิจกระบี่ จำกัด เข้ามาทำสัญญาเช่าพื้นที่ต้องดำเนินการเปิดประมูล แต่ทางสหกรณ์ฯ ไม่มีเงินที่จะยื่นขอเข้ามาแข่งขันการประมูล

คณะกรรมการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตว่า การต่อสัญญาเช่าพื้นที่โดยไม่มีการประมูลทำให้รัฐเสียประโยชน์และขาดรายได้

(๓๔) วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๕

(๓๔.๑) พิจารณาร้องขอความเป็นธรรมของประชาชนชาวชุมชนตลาดรถไฟสงขลา จากการเช่าอาคารพาณิชย์ของบริษัท มิตรทองสงขลา จำกัด ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายบวร วัฒนาวิรวงศ์ ซึ่งแจ้งว่า บริษัทมิตรทองสงขลา จำกัด บริหารโดย ห้างลิ่ววัฒน์ ทำสัญญาเช่าที่ดินการรถไฟแห่งประเทศไทยพื้นที่ ๒๕ ไร่เศษ สร้างอาคารพาณิชย์ และบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าช่วงกับผู้ร้องและพวก ต่อมาวันที่ ๘ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ การรถไฟฯ ต่อบริษัทฯ ถึงปี พ.ศ. ๒๕๖๕ บริษัทฯ มีหนังสือขอปรับขึ้นค่าเช่าจาก เดือนละ ๖๐๐ บาท เป็น ๕,๐๐๐ บาท เพิ่มขึ้นเฉลี่ยอัตราร้อยละ ๗๖๖

เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๕ บริษัทฯมีหนังสือขอยกเลิกต่อสัญญาและขอ คืนพื้นที่ โดยแจ้งให้ย้ายออกภายใน ๓ เดือน ต่อมาบริษัทฯ มีหนังสือฉบับที่ ๒ ให้ผู้เช่าอาคาร ไปทำสัญญาเช่าโดยชำระค่าการโอนสิทธิจากผู้เช่าโดยต้องเสียค่าตอบแทนประมาณ ๕๕๐,๐๐๐ - ๘๕๐,๐๐๐ บาท และต้องจ่ายค่าเช่าอีกเดือนละประมาณ ๓,๐๐๐ บาท จึงขอให้การรถไฟฯ ระบุสัญญาเช่าไว้ก่อน และเปิดการเจรจากับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งแจ้งว่า การต่อสัญญาเช่าครั้งนี้ มีเงื่อนไขให้ ปรับปรุงบูรณะพัฒนา (Renovation) พื้นที่มูลค่า ๓๒ ล้านบาท แต่การปรับปรุงบูรณะจะต้อง จัดทำแบบมาเสนอต่อการรถไฟฯ และได้รับอนุญาตจากส่วนท้องถิ่น

จากนั้น ที่ประชุมคณะกรรมการการคมนาคม ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการ ขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณาศึกษาเรื่อง “การเช่าพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และชุมชน ตลาดรถไฟสงขลา” ดังต่อไปนี้

- ๑) ผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา หรือผู้แทน เป็นประธาน
- ๒) ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน เป็นรองประธานคนที่หนึ่ง
- ๓) นายกเทศมนตรีนครสงขลา หรือผู้แทน เป็นรองประธานคนที่สอง
- ๔) กรมธนารักษ์พื้นที่สงขลา เป็นกรรมการ
- ๕) ผู้อำนวยการสำนักศิลปากรที่ ๑๓ สงขลา เป็นกรรมการ

(๓๔.๒) พิจารณาเรื่องขอรับโอนสิทธิการเช่าที่ดินจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้ร้องซึ่งแจ้งว่า นายกิตตินัย ศิริชัยสุทธิกร ได้รับสิทธิการเช่าที่ดินการรถไฟแห่งประเทศไทย สถานีรถไฟศรีสะเกษ พื้นที่ ๒,๕๒๒ ตารางเมตร เพื่อดำเนินการจัดหาประโยชน์ กำหนดเวลา ๑๕ ปี ๒ เดือน ๒๔ วัน นับแต่วันที่ ๘ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ ถึง วันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อมาผู้เช่าได้นำอาคารที่ปลูกสร้างในพื้นที่ออกให้บุคคลอื่นเช่าช่วง โดยได้รับ อนุญาตจากการรถไฟฯ ผู้ร้องและพวกได้ทำสัญญาซื้อขายสิทธิการเช่าอาคารพาณิชย์จากผู้เช่า ซึ่งตามระเบียบการขอโอนสิทธิการเช่า ผู้เช่าจะต้องแจ้งความประสงค์ขอโอนสิทธิการเช่า

พร้อมชำระค่าธรรมเนียมการโอนสิทธิให้แก่การรถไฟฟ้า เสียก่อน การรถไฟฟ้า จึงจะสามารถดำเนินการโอนสิทธิการเช่าได้

เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๔ ผู้ร้องและพวกได้สอบถามฝ่ายบริหารทรัพย์สินการรถไฟฟ้า ถึงเรื่องการโอนสิทธิการเช่า ปรากฏว่าผู้เช่ายังมีหนี้สินคงค้าง ๓๑๐,๗๗๖ บาท ทำให้การรถไฟฟ้า ไม่สามารถดำเนินการโอนสิทธิให้แก่ผู้ร้องและพวกได้ ผู้ร้องและพวกจึงได้รวบรวมเงินเพื่อจะนำไปชำระหนี้คงค้างแก่การรถไฟฟ้า แทนผู้เช่า และขอให้ผู้เช่าลงลายมือชื่อในใบคำขอโอนและรับโอนสิทธิให้แก่ผู้ร้องและพวก แต่ผู้เช่าไม่ยินยอมลงลายมือชื่อในใบคำขอโอนสิทธิดังกล่าววันแต่ผู้ร้องและพวกยินยอมจ่ายเงินเพิ่มอีกคนละ ๒๐๐,๐๐๐ บาท

คณะกรรมการการฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะว่า ขอให้การรถไฟฟ้า แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นภายในระยะเวลา ๑ เดือนโดยคณะกรรมการฯ จะติดตามเรื่องจากการรถไฟฟ้า ผลเป็นอย่างไร ขอให้แจ้งต่อคณะกรรมการทราบด้วย

**(๓๕) วันพฤหัสบดีที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๕**

**(๓๕.๑) พิจารณาเรื่องแผนงานและโครงการต่าง ๆ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ ของกรมทางหลวง**

อธิบดีกรมทางหลวง ชี้แจงว่า กรมทางหลวงได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๖ จำนวน ๕๒,๙๖๖ ล้านบาท เป็นรายจ่ายประจำ ๔,๒๔๗ ล้านบาท และงบลงทุนก่อสร้าง ๔๘,๗๑๙ ล้านบาท โดยแยกเป็นโครงการผูกพัน ๑๑,๕๐๐ ล้านบาทเศษ โครงการใหม่ ๓๗,๐๐๐ ล้านบาทเศษ โดยแผนงานกรมทางหลวงแบ่งเป็น ๓ ผลผลิต ดังนี้

- ๑) โครงการทางหลวงที่ได้รับการพัฒนาได้รับงบประมาณ ๑๑,๘๐๐ ล้านบาท
- ๒) โครงการทางหลวงที่บำรุงรักษาได้รับงบประมาณ ๒๐,๐๐๐ ล้านบาทเศษ
- ๓) โครงการทางหลวงที่มีความปลอดภัยได้รับงบประมาณ ๔,๒๘๕ ล้านบาท

โครงการตามนโยบายของรัฐบาล และโครงการอื่น ๆ เช่น โครงการขยายถนน ๔ ช่องจราจรเพิ่มเติม งบประมาณ ๓๗,๐๐๐ ล้านบาท โครงการแก้ไขการจราจรกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลงบประมาณ ๕๔๒ ล้านบาท โครงการก่อสร้างเส้นทางสนับสนุนการขนส่ง (Logistic) งบประมาณ ๑,๘๐๐ ล้านบาท และโครงการเฉพาะกิจสะพานข้ามแม่น้ำโขง งบประมาณ ๓๒๑ ล้านบาท โครงการทางหลวงเชื่อมระหว่างประเทศ งบประมาณ ๘๐๐ ล้านบาทเศษ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงให้ปลอดภัย งบประมาณ ๔,๐๐๐ ล้านบาท โครงการบำรุงถนนสายหลักงบประมาณ ๔,๐๐๐ ล้านบาท โครงการบูรณะ

สะพานงบประมาณ ๖๐๐ ล้านบาท และโครงการบำรุงรักษาเพื่อความปลอดภัยบริเวณทางแยกต่างระดับ งบประมาณ ๓๐๐ ล้านบาท

โดยหลักเกณฑ์การตั้งงบประมาณโครงการเกินกว่าที่ระบุไว้ในเอกสารงบประมาณเกิน ๑๐ ล้านบาท ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ เว้นแต่งบประมาณต่ำกว่า ๑๐ ล้านบาท สามารถปรับเปลี่ยนแก้ไขได้ เพื่อนำไปแก้ไขปัญหาที่เร่งด่วน แนวทางปฏิบัติจะนำไปแก้ไขปัญหาในท้องที่ ๆ เกิดความเสียหายจริง

(๓๕.๒) พิจารณาลำดับของนายวิฑูรย์ นามบุตร กรรมการที่ปรึกษาเกี่ยวกับโครงการต่าง ๆ ของกรมทางหลวง เช่น โครงการเงินกู้ ๑๒๐,๐๐๐ ล้านบาท โครงการเงินกู้ ๓๕๐,๐๐๐ ล้านบาท โครงการที่รัฐบาลเตรียมกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท และโครงการ ๔ ช่องจราจร

อธิบดีกรมทางหลวง ชี้แจงว่า โครงการเงินกู้ ๑๒๐,๐๐๐ ล้านบาท เป็นงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๕ โดยจัดทำโครงการบูรณะฟื้นฟูเร่งด่วนทางสายหลัก ๓๓ แผนงาน และโครงข่ายสำคัญ ๖๒๔ แผนงาน จำนวน ๖๕๗ โครงการ วงเงิน ๑๐,๑๙๖ ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จเฉลี่ยอัตราร้อยละ ๘๕ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๕

โครงการเงินกู้ ๓๕๐,๐๐๐ ล้านบาท เป็นโครงการแก้ไขปัญหาอุทกภัยระยะเร่งด่วน (กนอช.) จำนวน ๙๑ โครงการ วงเงินประมาณ ๙๐,๐๐๐ ล้านบาท ทำสัญญาไป ๖๒ โครงการ อีก ๒๘ โครงการ อยู่ระหว่างจัดทำสัญญาคาดว่าจะใช้เวลาก่อสร้างให้แล้วเสร็จประมาณ ๓ - ๔ เดือน

กรมทางหลวงเสนอโครงการแก้ไขปัญหาอุทกภัยระยะยั่งยืนต่อคณะกรรมการบริหารจัดการน้ำและอุทกภัย (กบอ.) ๙ โครงการ วงเงินรวม ๘๙,๖๕๐ ล้านบาท และคณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ๘ โครงการ วงเงิน ๑,๙๕๐ ล้านบาท ต่อมาเสนอเพิ่มเติมอีก ๓ โครงการ วงเงิน ๓,๒๐๐ ล้านบาท

โครงการที่รัฐบาลเตรียมตราพระราชบัญญัติกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท กรมทางหลวงได้เสนอโครงการไป ๑๓ โครงการ วงเงินประมาณ ๔๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งอยู่ในวงเงินจำนวน ๒ ล้านล้านบาท

โครงการขยายช่องทาง ๔ ช่องจราจร ระยะที่ ๑ ระยะทาง ๑,๘๙๑ กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง ๔๕,๙๐๐ ล้านบาท ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว โครงการขยายช่องทาง ๔ ช่องจราจร ระยะที่ ๒ ระยะทาง ๕,๔๒๙.๔๙ กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ ๒,๘๔๕.๑๗ กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๙๑๘.๓๕ กิโลเมตร ยังไม่ได้รับงบประมาณ ๑,๖๖๕.๙๗ กิโลเมตร

คณะกรรมการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตว่า การขยายถนน ๔ ช่องจราจร จะต้องขยายสะพานด้วย เพื่อลดอุบัติเหตุ และบริเวณที่กัลปภยนต์แคบทำให้เกิดอุบัติเหตุ

(๓๖) วันพฤหัสบดีที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๕

(๓๖.๑) พิจารณาศึกษาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เชื่อมชานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ชี้แจงว่า แผนการลงทุนด้านโครงการสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วนระยะเวลา ๕ ปี ภายใต้กรอบวงเงินใน ๑๗๖,๘๐๘ ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถโดยสารให้ได้ ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขบวนรถสินค้าให้เดินรถที่ไม่น้อยกว่า ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีองค์ประกอบของโครงการ ๓ ส่วนดังนี้

๑) ปรับปรุงความแข็งแรงของทางรถไฟและระบบอาณัติสัญญาณ จะเป็นการก่อสร้างทางคู่เป็นช่วง ๆ จำนวน ๖ ช่องทาง ระยะทางรวม ๘๗๓ กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับทางคู่รอบ ๆ กรุงเทพฯ ที่มีอยู่แล้วประมาณ ๒๘๐ กิโลเมตร ให้เกิดประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถ

๒) การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟทางคู่ เป็นการดำเนินการตามแผนแม่บทการพัฒนาการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๖๗ (๑๕ ปี) มีระยะทางรวมทั้งสิ้น ๓,๑๔๕ กิโลเมตร วงเงิน ๓๕๓,๗๕๘ ล้านบาท

๓) แผนการพัฒนาการระบบรถไฟฟ้าสายใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๗๕ (๒๒ ปี) จำนวน ๑๑ เส้นทาง มีระยะทางรวมทั้งสิ้น ๑,๕๗๕ กิโลเมตร วงเงิน ๒๕๓,๒๙๔ ล้านบาท แบ่งออกเป็น ๓ ระยะดังนี้

- ระยะที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ จำนวน ๗๘๘ กิโลเมตร วงเงิน ๑๓๗,๑๗๒ ล้านบาท

- ระยะที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ จำนวน ๒๓๓ กิโลเมตร วงเงิน ๓๓,๑๐๓ ล้านบาท

- ระยะที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๗๕ จำนวน ๕๕๔ กิโลเมตร วงเงิน ๘๓,๐๑๙ ล้านบาท

(๓๖.๒) พิจารณาศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูง

ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง โดยมีผลการศึกษาการพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง จำนวน ๕ เส้นทาง รวมระยะทาง ๓,๑๓๓ กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวม ๙๘๓,๔๗๒ ล้านบาท มีแผนการดำเนินงานแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ

- ระยะที่ ๑ (ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๖๑) จำนวน ๔ เส้นทาง ระยะทาง ๑,๔๔๗ กิโลเมตร

- ระยะที่ ๒ (หลังปี ๒๕๖๒) จำนวน ๓ เส้นทาง ระยะทาง ๑,๔๓๐ กิโลเมตร

นอกจากนี้ ยังมีโครงการพัฒนารถไฟ ๑๐ สายทาง ทาง รฟท. คาดว่า จะดำเนินการประกวดราคาทุกโครงการแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๗

โครงการที่เปิดให้บริการ ๓ โครงการ ระยะทาง ๘๐ กิโลเมตร, โครงการระหว่างก่อสร้าง ๔ โครงการ ระยะทาง ๘๓ กิโลเมตร

- โครงการรถไฟสายสีแดงอ่อน (บางซื่อ - ตลิ่งชัน) สีม่วง (บางใหญ่ - บางซื่อ)
- โครงการรถไฟสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ - ท่าพระ / หัวลำโพง - บางแค)
- โครงการรถไฟสายสีเขียวเข้ม (แบริ่ง - สมุทรปราการ)
- โครงการอยู่ระหว่างประกวดราคา ๑ โครงการ ระยะ ๒๖ กิโลเมตร
- โครงการรถไฟสายสีแดง (บางซื่อ - รังสิต)

โครงการที่ประกวดราคาในปีนี้ (๒๕๕๕) จำนวน ๔ โครงการ ระยะทาง ๔๐ กิโลเมตร โครงการที่เปิดประกวดราคาปี ๒๕๕๖ จำนวน ๗ โครงการ ระยะทาง ๑๑๘.๔ กิโลเมตร โครงการที่เปิดประกวดราคาปี ๒๕๕๗ จำนวน ๔ โครงการ ระยะทาง ๖๒.๗ กิโลเมตร

#### (๓๖.๓) พิจารณาศึกษาโครงการรถไฟฟ้า

ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ชี้แจงว่า ได้มีการศึกษาออกแบบ สายสีน้ำเงิน, สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เริ่มก่อสร้างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๖ คาดว่าเปิดให้บริการเดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๐, สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ เริ่มก่อสร้างเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๕๖ คาดว่าจะเปิดให้บริการเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๖๐, สายสีเขียว ช่วงสะพานใหม่ - คูคต เริ่มก่อสร้างเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๕๖ คาดว่าเปิดให้บริการเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๖๐, สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เริ่มก่อสร้างเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๕๗ คาดว่าเปิดให้บริการเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐, สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี เริ่มก่อสร้างเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๕๗ คาดว่าเปิดให้บริการตลอดสายเดือนมิถุนายน

พ.ศ. ๒๕๖๒, สายสีม่วงส่วนต่อขยาย ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ เริ่มก่อสร้างเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๕๘ คาดว่าเปิดให้บริการเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๖๒

ในการพิจารณาทั้ง ๓ เรื่องดังกล่าว คณะกรรมการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตว่า เมื่อศึกษาโครงการต่าง ๆ แล้ว ต้องนำมาปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมไม่ใช่ศึกษาเพียงอย่างเดียว อย่างน้อยต้องทำให้เกิดขึ้นจริงในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง

(๓๗) วันพฤหัสบดีที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาการดำเนินการของกรมการบินพลเรือน กรณีการสั่งพักใบอนุญาตการบินของบริษัท พีซีแอร์ จำกัด เนื่องจากไม่สามารถทำการบินนำผู้โดยสารที่อยู่ ณ ท่าอากาศยานอินชอน สาธารณรัฐเกาหลี กลับมายังประเทศไทยได้

อธิบดีกรมการบินพลเรือน ชี้แจงว่า ได้อนุญาตให้สายการบินพีซีแอร์ ทำการบินให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำด้วยเครื่องบิน **A310** ความจุ ๒๒๘ ที่นั่ง จากกรุงเทพฯ ไปยังท่าอากาศยานอินชอน วันละ ๑ เที่ยวบิน ระหว่างวันที่ ๑ - ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ และในวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๕ กรมการบินพลเรือนได้รับแจ้งจากสถานทูตไทยประจำสาธารณรัฐเกาหลี ในกรณีที่เครื่องบินของสายการบิน พี ซี แอร์ ไม่สามารถทำการบินนำผู้โดยสารประมาณ ๔๐๐ คน กลับได้ เนื่องจากสายการบิน พีซีแอร์ ค้างชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้บริษัทน้ำมันของท่าอากาศยานอินชอนไม่เติมน้ำมันให้แก่เครื่องบินของสายการบินพีซีแอร์ ซึ่งทางกรมการบินพลเรือน ได้ประสานนายสถานีการบิน ณ ท่าอากาศยานอินชอน ให้ความช่วยเหลือดูแลผู้โดยสารชาวไทยในเรื่องอุปโภคบริโภค

วันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๕ บริษัท **Sky Jet** จำกัด ตัวแทนสายการบินพีซีแอร์ ได้นำเงินไปชำระค่าน้ำมันที่ค้างชำระ สายการบินพีซีแอร์ จึงทำการบินออกจากสนามบินอินชอน กลับมายังกรุงเทพฯ ถึงท่าอากาศยานดอนเมือง ในวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๕ เวลา ๐๔.๒๕ นาฬิกา ต่อมาเมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๕ กรมการบินพลเรือนอนุญาตให้สายการบินพีซีแอร์ ทำการบินเครื่องเปล่าไปท่าอากาศยานอินชอน เพื่อรับนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เหลือกลับกรุงเทพฯ

ในการดำเนินการนั้น กรมการบินพลเรือนจะอนุญาตให้สายการบินพีซีแอร์ ทำการบินได้ เมื่อจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสารทุกคน และต้องหาผู้ร่วมทุน จึงจะพิจารณาว่าจะอนุญาตให้ทำการบินหรือไม่ ซึ่งกรมการบินพลเรือนได้กำหนดมาตรการป้องกันให้สายการบินที่อนุญาตทำการบินเช่าเหมาลำ จะต้องจัดทำแผนสำรอง (**Contingency Plan**) ที่ชัดเจนและ

ปฏิบัติได้ทันที ในกรณีที่สายการบินไม่สามารถให้บริการในเที่ยวบินเช่าเหมาใด ๆ ได้ ทั้งนี้ แต่ละสายการบินจะต้องส่งแผนสำรองของตนมายังกรมการบินพลเรือน เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบภายใน ๗ วัน รวมถึงการกำหนดมาตรการและแนวทางให้ความคุ้มครองผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมารับขนนักท่องเที่ยว สายการบินที่จะขออนุญาตทำการบินเช่าเหมาลำแบบ **Program Charter** จะต้องมียานอากาศยานที่พร้อมให้บริการไม่น้อยกว่า ๒ ลำขึ้นไป และต้องจัดทำรายงานแสดงสถานะทางการเงิน และส่งให้กรมการบินพลเรือนรับทราบในระยะเวลาทุก ๆ ๖ เดือน

ส่วนเรื่องการต่อสัญญาเพื่อให้บริการเดินรถลีสซิ่ง และรถโดยสารปรับอากาศ ทว่าอากาศยานกระบี่ เมื่อวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๕ ที่ผ่านมามีได้ดำเนินการจัดประชุมผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาข้อยุติปัญหาความขัดแย้งระหว่างสมาชิกสหกรณ์และนิติบุคคลทั้ง ๓ แห่ง ผู้เช่าพื้นที่ท่าอากาศยานกระบี่ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมการบินพลเรือน การประชุมครั้งนี้ ผลสรุปการประชุมสามารถไกล่เกลี่ย และสามารถหาข้อสรุปได้

รองประธานบริษัท พีซีแอร์ ชี้แจงว่า บริษัท พีซีแอร์ ชำระค่าน้ำมันเรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างการตกลงเซ็นสัญญาร่วมทุนกับบริษัท ยู แอร์ไลน์ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมการบินพลเรือน สายการบินพีซีแอร์ มีแผนการขนส่งสินค้าจึงจำเป็นต้องจัดหาเครื่องบินเพิ่มอีกไม่น้อยกว่า ๒ ลำ

คณะกรรมการฯ ตั้งข้อสังเกตดังนี้

๑) การที่กรมการบินพลเรือนกำหนดมาตรการป้องกัน โดยการให้บริษัทที่ให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำต้องมีอากาศยานพร้อมที่ให้บริการไม่น้อยกว่า ๒ ลำขึ้นไป เป็นมาตรการแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ถูกต้องหรือไม่

๒) กรมการบินพลเรือนควรจะกำหนดมาตรการที่จะเป็นการพัฒนาส่งเสริมธุรกิจการบินให้บริการแบบเช่าเหมาลำ ควบคู่ไปกับการกำหนดมาตรการ เพื่อป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ในกรณีที่สายการบินไม่สามารถทำการบินรับขนส่งผู้โดยสารได้

(๓๘) วันพฤหัสบดีที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๕

พิจารณาเรื่องแผนการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ และการบริหารจัดการภายในท่าเรือแหลมฉบัง

การท่าเรือแห่งประเทศไทย ชี้แจงว่า การท่าเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารจัดการท่าเรือ ๕ แห่ง ซึ่งแต่ละท่าเรือมีบทบาทที่แตกต่างและเกี่ยวพันกัน สรุปสาระสำคัญดังนี้

๑) ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือ **Feeder** หลักสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบัง และเป็นศูนย์กระจายสินค้าที่สำคัญของประเทศสามารถรองรับตู้สินค้าประมาณ ๑.๔ ล้านตู้และอยู่ระหว่าง

การพัฒนาให้เป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (**e-Port**) ข้อจำกัดของท่าเรือกรุงเทพ คือ การนำเรือเข้า - ออกได้เฉพาะเวลาน้ำทะเลขึ้นสูงสุด

๒) ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เป็นท่าเรือหลักที่สำคัญของประเทศมีสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการระดับโลกโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารและเอกชนเป็นผู้ประกอบการมีขีดความสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่หรือ **Post Panamax** ได้ ๕๐,๐๐๐ - ๘๐,๐๐๐ เทอเทตัน และมีระบบเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องได้ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางรถไฟ โดยมี **Basin ๑** และ **Basin ๒** มีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าประมาณ ๑๑ ล้าน ที.อี.ยู. (ประมาณ ๖ ล้านตู้) สำหรับ **Basin ๓** อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดทางด้านวิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเมื่อโครงการแล้วเสร็จท่าเรือแหลมฉบัง จะมีขีดความสามารถรับตู้สินค้าได้รวม ๑๘ ล้าน ที.อี.ยู./ปี

สำหรับโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังประกอบด้วย

- โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ เพื่อรองรับการขนถ่ายตู้สินค้า
- โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง เพื่อช่วยลดการจราจรทางบก
- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะยาวใช้เวลาไม่น้อยกว่า ๔ ปี

ปัญหาการจราจรติดขัดที่ท่าเรือแหลมฉบังเนื่องจากการเปิดให้บริการ **One Stop Service** และผู้ประกอบการขนส่งตู้สินค้านำสินค้ามาส่งเรือ ส่วนใหญ่เข้าเทียบท่าในช่วงวันศุกร์และวันเสาร์ อีกทั้งพื้นที่ผิวการจราจรไม่เพียงพอจึงส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการและประชาชน

๓) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน สามารถรองรับเรือสินค้าขนาด ๓๗๐ ตันกรอสขนส่งสินค้าได้พร้อมกัน ๑๐ ลำ และรองรับการขนถ่ายสินค้าได้ถึงปีละ ๖ ล้านตัน

๔) ท่าเรือเชียงของ จังหวัดเชียงราย รองรับการค้า - ส่งออกสินค้าบริเวณชายแดนไทยตามข้อตกลง ๔ ฝ่าย ประกอบด้วยสาธารณรัฐประชาชนจีน สปป.ลาว เมียนมาร์ และไทย โดยเปิดให้บริการตลอด ๒๔ ชั่วโมง

๕) ท่าเรือระนอง จังหวัดระนอง เป็นท่าเรือยุทธศาสตร์และประตูการค้าสำคัญทางชายฝั่งทะเลอันดามันของไทยเชื่อมโยงเส้นทางการค้ากับประเทศในแถบเอเชียใต้ และประเทศกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจ **EIMSTEC**

การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งระบบ **Logistic** เพื่อเตรียมความพร้อมการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) กำหนดให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมถึงการพัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะของบุคลากรในทุกกระดับ และศึกษากฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการดำเนินการศึกษาต่อไป

คณะกรรมการฯ เสนอแนะว่า การทำเรือแห่งประเทศไทยต้องเตรียมความพร้อมในการบริหารงานสำหรับการแข่งขันที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในกรณีทำเรือทวายของประเทศเมียนมาร์ก่อสร้างแล้วเสร็จ

(๓๙) วันพฤหัสบดีที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาถึงแผนการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ผู้แทนบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ชี้แจงว่า งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๖ แบ่งเป็น ๒ ส่วน ซึ่งเป็นงบประมาณซื้อเครื่องบินจำนวน ๗๕ ลำ โดยการกู้ยืมเงินแบ่งเป็น ๒ ช่วงเวลา ช่วงที่ ๑ อยู่ระหว่างการจัดส่งและรับมอบเครื่องบิน เช่น A๗๗๗ - ๓๐๐ER จำนวน ๑๔ ลำ แบ่งเป็นซื้อ ๖ ลำ และเช่า ๘ ลำ เครื่องบินโบอิง ๗๘๗ - ๙ เช่า ๒ ลำ และโบอิง ๗๘๗ - ๘ เช่า ๖ ลำ เครื่องบิน A๓๕๐ - ๙๐๐ จำนวน ๑๒ ลำ แบ่งเป็นเช่า ๘ ลำ และซื้อ ๔ ลำ A๓๐ - ๕๐๐ จอดไว้ ๓ ลำ และให้เช่า ๑ ลำ (Charter) ช่วงที่ ๒ ยังไม่ได้จัดหาเครื่องบินจำนวน ๓๘ ลำ ต้องนำกลับไปเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง

ขณะนี้บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) มีเครื่องบินที่ให้บริการผู้โดยสารมีทั้งเครื่องบินที่ซื้อและเครื่องบินเช่า เนื่องจากการซื้อเครื่องบินต้องจองก่อนเพื่อให้ได้ Slot การผลิต และต้องวางเงินมัดจำอัตราร้อยละ ๓๐ ของราคาเต็ม หลังจากนั้นต้องทำการกู้ยืมเงินเพื่อนำเงินไปชำระแล้วจะได้รับเงินมัดจำคืน

การซื้อเครื่องบินเพื่อมาให้บริการผู้โดยสารดีกว่าการเช่า แต่กรณีไม่มีเงินสดจึงต้องเช่าเครื่องบิน หรือในบางครั้งเครื่องบินไม่มีจำหน่ายมีแต่ให้เช่าเท่านั้น ซึ่งเป็นข้อบังคับอย่างหนึ่งที่ต้องทำการเช่าเครื่องบินด้วย ส่วนค่าใช้จ่ายระหว่างการบินระยะสั้นจะสูงกว่าการบินระยะไกล การควบคุมค่าใช้จ่าย โดยการคำนวณค่าใช้จ่ายตามระยะทาง หรือเรียกว่า ต้นทุนต่อกิโลเมตรเฉลี่ยโดยการควบคุมไม่ให้สูงขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ บินไป ๘๐,๐๐๐ ล้าน seat กิโลเมตรสายการบิน Thai Smile ไม่ใช่ สายการบิน Low cost เพียงแค่พนักงานต้อนรับอายุน้อย

และใช้เครื่องบิน A ๓๒๐ - ๒๐๐ ซึ่งขนาดเล็กลง โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นเต็มจำนวน และไม่มีนโยบายขยายสายการบิน **Thai Smile**

**(๔๐) วันพฤหัสบดีที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๕**

พิจารณาเรื่องแผนงานและโครงการต่างๆ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ผลความคืบหน้าการดำเนินการระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติและผลความคืบหน้าแนวทางการแก้ไข ปัญหาและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ชี้แจงว่า แผนงาน/โครงการทางพิเศษที่สำคัญต่าง ๆ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๖ มีดังนี้

**๑) โครงการทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล**

**๑.๑) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร** ด้านตะวันตก เพื่อขยายโครงข่ายทางพิเศษไปทางด้านทิศตะวันตกเชื่อมการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง แนวสายทางเริ่มต้นที่ทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต ๒ ไปทางทิศตะวันตกโดยใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายใต้เดิมบริเวณบางซื่อและข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม ๖ ขนานไปกับถนนบรมราชชนนีจนถึงถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ระยะทาง ๑๖.๗ กิโลเมตร การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงนามในสัญญากับบริษัททางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ให้เป็นเอกชนร่วมลงทุนระยะเวลาสัมปทาน ๓๐ ปี และออกแบบก่อสร้าง ๔๘ เดือนโดยมีหนังสือแจ้งให้บริษัทฯ เริ่มงานตั้งแต่วันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๕ คาดว่าจะแล้วเสร็จปี ๒๕๖๐

**๑.๒) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือตอน N1 N2 N3 และ E-W Corridor** เพื่อแก้ปัญหาการจราจรด้านทิศเหนือของกทม. โดยเพิ่มเส้นทางระหว่างจังหวัดนนทบุรีกับเขตบึงกุ่มและเขตบางกะปิ และเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกทวาย-แหลมฉบัง ระยะทาง ๔๓.๒ กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ และแจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มงานวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๕๕

**๑.๓) โครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร** ด้านตะวันตก เพื่อรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและพื้นที่ชั้นใน กทม. เพื่อแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ ๒ ระยะทาง ๘.๘ กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสม โดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๕ และแจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มงานวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๕

๑.๔) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนอง เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานครช่วงบริเวณบางโคล่ไปจนถึงดาวคะนองและเพิ่มช่องจราจรช่วงสุขสวัสดิ์-ดาวคะนองจากเดิม ๔ ช่องจราจรเป็น ๑๐ ช่องจราจร ระยะทาง ๖.๑ กิโลเมตร ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทบทวนการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงิน

๒) โครงการทางพิเศษระหว่างจังหวัดและเมืองหลักตามภูมิภาค

๒.๑) โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต โครงการอุโมงค์ลอดเข้าหาดป่าตองเพื่อแก้ปัญหาจราจร วงเงิน ๕,๕๖๐.๐๔ ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปี ๒๕๖๓

๒.๒) โครงการทางพิเศษสายบูรพาวิถี-พัทยา ระยะทาง ๕๗ กิโลเมตร ปัจจุบัน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างปรับปรุงงบประมาณเพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมของโครงการในปีงบประมาณ ๒๕๕๖

๒.๓) โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-อยุธยา ระยะทาง ๓๕ กิโลเมตร ปัจจุบัน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างปรับปรุงงบประมาณเพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมของโครงการในปีงบประมาณ ๒๕๕๖

๓) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พัฒนาการบริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติดังนี้

๓.๑) เพิ่มและย้ายตำแหน่งช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (ETC) อยู่ระหว่างจัดการก่อสร้าง จำนวน ๑๐ ช่อง ที่ด่านดินแดง (เริ่มดำเนินการแล้ว) ด่านบางนา ด่านดาวคะนอง ด่านจตุโชติ ด่านเลียบแม่น้ำ ด่านสุขุมวิท ๖๒ ด่านสาธุประดิษฐ์ ๑ ด่านสุขสวัสดิ์ ด่านรามอินทรา และ ด่านโยธินพัฒนา

๓.๒) บริการสมัครบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) แบบ Online นอกสถานที่

๓.๓) บริการเติมเงินสำรองค่าผ่านทางพิเศษ (Top Up) เติมนอกสถานที่ เช่น ธนาคารกรุงไทยฯ ธนาคารไทยพาณิชย์ฯ ธนาคารกสิกรไทยฯ ธนาคารกรุงเทพฯ ร้านค้าสะดวกซื้อ 7-Eleven และบัตรเครดิต VISA

๓.๔) จัดหาบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass)

๓.๕) บริการข้อมูลผ่าน [www. Thaeasypass.com](http://www.Thaeasypass.com) อยู่ระหว่างดำเนินการ  
ประกวดราคาจัดจ้างปรับปรุงเว็บไซต์และตรวจสอบสภาพการจราจรของการทางพิเศษ  
แห่งประเทศไทยบนโทรศัพท์มือถือโดยสามารถดาวน์โหลดได้ที่ EXAT TST (เฉพาะ iPhone เท่านั้น)

๓.๖) ยกเลิกเงินประกันบัตร Easy Pass การทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกบนทางพิเศษโดยการติดตั้ง Crash Cushion การติดตั้ง  
Flexible Pole บริเวณด่านบางนา กม.๙-๑ ติดตั้ง Warning Tank และ ปรับปรุงผิวทางเพื่อลด  
การไถล (ANTI SKID PAINT) สำหรับป้ายโฆษณาบนทางพิเศษนั้นจะยกเลิกไม่ให้มีการติดตั้ง  
อีกต่อไปยกเว้นเฉพาะกับคู่สัญญาเดิมที่ยังไม่สิ้นสุดสัญญาเท่านั้น

หลังจากได้รับฟังจากหน่วยงานผู้ชี้แจงแล้ว คณะกรรมการฯ และที่ปรึกษา  
มีข้อเสนอแนะดังนี้

๑) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ควรปรับปรุงให้มีห้องสุขาบริการแก่ประชาชน  
มากขึ้น

๒) ควรย้ายช่อง Easy Pass มาอยู่บริเวณด้านข้างของถนน

๓) ควรเปิดช่อง Easy Pass บริเวณทางด่วนสามเสนให้มี ๓ ช่อง

๔) ควรหารือร่วมกับผู้รับสัมปทานในการลดค่าผ่านทางพิเศษ เวลา ๒๒.๐๐ -  
๐๕.๐๐ นาฬิกา

๕) ควรลดค่าผ่านทางพิเศษให้กับสมาชิก

๖) ควรติดตามเรื่องการให้เข้าพื้นที่ได้ทางด่วน

#### (๔๑) วันพฤหัสบดีที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๕

พิจารณาศึกษาถึงแผนอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัย รองรับการเดินทาง  
ของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๕ ของกระทรวงคมนาคม

ผู้แทนกรมทางหลวง ชี้แจงว่า กรมทางหลวงจัดทำโครงการ “๗ วัน อุ่นใจ  
เดินทางปลอดภัยไปกับกรมทางหลวง” ตั้งแต่วันที่ ๒๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ - วันที่  
๒ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖ ดูแลเส้นทาง ผิวทาง ช่องการจราจร อุปกรณ์ต่าง ๆ ในทุกจุด เพื่อให้  
การเดินทางสะดวก ตั้งจุดบริการเพื่อความปลอดภัยตลอด ๒๔ ชั่วโมง สายด่วน ๑๕๘๖  
ตั้งเต็นท์สี่เหลี่ยมจุดให้บริการทั่วไทยทั้งหมด ๑๙๘ แห่ง กระจายอยู่ทุกเส้นทางของกรมทางหลวง

รายงานสภาพการจราจร และอุบัติเหตุแบบ **Real Time** ดูสภาพการจราจรได้ที่ [www.doh.go.th](http://www.doh.go.th) สามารถเข้าไปดูเส้นทางแนะนำตลอด ๒๔ ชั่วโมง ติดตั้งกล้อง **CCTV**

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ชี้แจงว่า กระทรวงคมนาคมจัดทำ “แผนอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๕๖ ของกระทรวงคมนาคม” โดยตั้งเป้าในการลดอุบัติเหตุในโครงข่ายรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมให้ ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ ผู้ประจำรถโดยสารสาธารณะจะต้องมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นศูนย์มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ให้บริการรายงานสภาพจราจรแบบ **Real Time** จัดขบวนรถประจำ ๒๔๒ ขบวน/วัน เพิ่มขึ้นโดยสาร ๑ - ๒ ตู้ต่อขบวน เพิ่มขบวนรถไฟพิเศษ เทียวไป ๖ ขบวน และ เทียวกลับ ๘ ขบวน เพิ่มเที่ยวบินพิเศษจำนวน ๒๖ เที่ยวบิน ประมาณ ๗,๐๐๐ ที่นั่ง ในเส้นทางกรุงเทพ - เชียงใหม่ กรุงเทพฯ - เชียงราย กรุงเทพฯ - ภูเก็ต และประเทศไทย - ประเทศญี่ปุ่น

ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท ชี้แจงว่า แผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยการเดินทางบนทางหลวงชนบท ช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๕๖ “ก้าวสู่ปีใหม่อย่างปลอดภัยร่วมใจลดอุบัติเหตุ” ระหว่างวันที่ ๒๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ - วันที่ ๒ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยตั้งหน่วยบริการประชาชน รวม ๙๘ หน่วยทั่วประเทศ เป้าหมายการดำเนินงานช่วงเทศกาลปีใหม่ จำนวนอุบัติเหตุ ไม่เกิน ๗๙ ครั้ง จำนวนผู้บาดเจ็บไม่เกิน ๘๓ ราย จำนวนผู้เสียชีวิตไม่เกิน ๑๔ ราย ให้ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ รายงานอุบัติเหตุสายด่วน ๑๑๙๖ ปฏิบัติงานตลอด ๒๔ ชั่วโมง

ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก ชี้แจงว่า แผนปฏิบัติการรณรงค์ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบกในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๖ เตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารจัดให้มีการดำเนินการของศูนย์ คุ่มครองผู้โดยสารรถสาธารณะอย่างต่อเนื่องตลอด ๒๔ ชั่วโมง มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน จัดหารถเสริมให้เพียงพอทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับตลอดช่วงเทศกาล ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ ตรวจสมุดประจำรถ เพื่อตรวจสอบระยะเวลาในการขับรถ ให้พนักงานขับรถไม่เกิน ๑๐ ชั่วโมง ติดตั้งกล้อง **CCTV** ทุกสถานีบริษัท ขนส่ง จำกัด ชี้แจงว่า แผนการปฏิบัติการเดินทางเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๖ ระหว่างวันที่ ๒๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ - วันที่ ๓ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้นำรถไปให้บริการที่กรมการขนส่งทางบก จำนวน ๑๗๐ เทียว ติดตั้งกล้อง **CCTV** ประจำสถานีขนส่งผู้โดยสารเพิ่มเป็น ๑๒ จุด เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบบริเวณสถานีฯ

ได้ทั่วถึงยิ่งขึ้น จัดเจ้าหน้าที่และพนักงานรักษาความปลอดภัย บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพฯ เพื่อป้องกันเหตุการณ์ร้ายแรงที่อาจเกิดขึ้น

ผู้แทนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ชี้แจงว่า แผนอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๕๖ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างวันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ ถึงวันที่ ๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖ จัดตั้งศูนย์ประสานงาน เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนผู้มาใช้บริการท่าอากาศยาน โดยกำหนดมาตรการในการอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัย คือ ความสะดวก (Convenience) เพิ่มเจ้าหน้าที่จราจรและอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจร จัดเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้อะไหล่ในระบบสายพานลำเลียง เพื่อให้ระบบทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ มาตรการด้านความมั่นคง (Security) เพิ่มเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เพิ่มเจ้าหน้าที่เก็บกู้วัตถุระเบิดภายในอาคารผู้โดยสารตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง มาตรการด้านความปลอดภัย (Safety) ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่รถบริการสาธารณะภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ชี้แจงว่า กำหนดมาตรการไม่ให้ผู้เสียชีวิต จัดหน่วยบริการประชาชนระหว่างวันที่ ๒๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ - วันที่ ๒ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อตรวจสอบสภาพรถในเบื้องต้นและยกเว้นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมทางพิเศษบูรพาวิถี

ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงว่า แผนความปลอดภัยเทศกาลปีใหม่ ให้ผู้โดยสารเดินทางกับขบวนรถประจำทางทั้งสิ้น ๒๔๒ ขบวน สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๙๕,๘๐๖ คน/วัน กวดขันพนักงานด้านปฏิบัติการ (Operating) ทุกฝ่าย ระดมพนักงานด้านช่างเทคนิคต่าง ๆ คัดกรองพนักงานด้านปฏิบัติการทุกคนก่อนการปฏิบัติงานบนขบวนรถ และตามสถานี ประสานหน่วยงานกองบังคับการตำรวจรถไฟ ติดตั้งกล้อง CCTV ตามสถานีรถไฟจัดตั้งศูนย์ปลอดภัยประจำการรถไฟ และศูนย์ปลอดภัยในส่วนภูมิภาค รวม ๕ เขต

#### (๔๒) วันพฤหัสบดีที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๖

(๔๒.๑) พิจารณาติดตามความคืบหน้าการขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการโอนสิทธิการเช่าที่ดินให้แก่ผู้ซื้ออาคารพาณิชย์ ซึ่งปลูกสร้างบนที่ดินบริเวณหน้าสถานีรถไฟศรีสะเกษ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงว่า สรุปผลการหารือ นายกิตติณัฏฐ์ ศิริชัยสุทธิกร ตกลงลดค่าใช้จ่ายการโอนสิทธิเช่าที่ดินจาก ๒๐๐,๐๐๐ บาท คงเหลือ ๗๕,๐๐๐ บาท

และการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการโอนสิทธิ การเช่าที่ดินรวม ๒ ราย จำนวน ๖ ห้อง ต่อมาเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๖ นายกิตตินัย ศิริชัยสุทธิกร มีหนังสือถึงการรถไฟ

แห่งประเทศไทย ขอยกเลิกการโอนสิทธิการเช่าที่ดิน ๑ ราย เนื่องจากได้นำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาล อยู่ระหว่างรอฟังคำพิพากษาคดี

(๔๒.๒) พิจารณาติดตามความคืบหน้าเรื่องขอความเป็นธรรมของนายบวร วัฒนาวิรวงศ์ ประธานชุมชนตลาดรถไฟสงขลา กรณีความเดือดร้อนของประชาชน ชาวชุมชนตลาดรถไฟสงขลา จากการเช่าอาคารพาณิชย์ของบริษัท มิตรทองสงขลา จำกัด ซึ่งเป็นผู้ก่อสร้างอาคารพาณิชย์ ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่า คณะกรรมการการคมนาคม มีมติให้ผู้ว่าราชการ จังหวัดสงขลาเป็นประธานและแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อแก้ไขปัญหาการเช่าที่ดินและ ค่าธรรมเนียมการต่อสัญญา เมื่อวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๕ มีการประชุมซึ่งประกอบด้วย ผู้ค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย รองผู้ว่าราชการจังหวัด พนักงานอัยการจังหวัดสงขลา และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้เข้าประชุมร่วมกัน ผลสรุปการประชุมได้ความว่า ให้ผู้ค้า และบริษัท มิตรทองสงขลา จำกัด ไปตกลงเจรจาเรื่องค่าเช่าที่ดินและค่าธรรมเนียมการต่อสัญญาให้เกิดความเป็นธรรมทั้งสองฝ่าย ซึ่งมีกรมธนารักษ์ เขตพื้นที่จังหวัดสงขลาเป็นผู้ประสาน โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างการรอรับทราบข้อยุติของทั้งสองฝ่าย

(๔๒.๓) พิจารณาติดตามความคืบหน้าการให้เช่าที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระหว่างชุมชนในเทศบาลนครสงขลาและเทศบาลเมืองเขารูปช้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่า การประชุมของคณะกรรมการครั้งที่ ๖/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ เรื่องการขอเช่าที่ดินของชุมชนเทศบาลนครสงขลาเขารูปช้าง คณะกรรมการได้อนุมัติให้เช่าพื้นที่เรียบร้อยแล้ว โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ลงวันที่ ๒๘ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๕ ให้สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนที่เป็นคู่สัญญากับการรถไฟ แห่งประเทศไทย ลงนามในสัญญา แต่สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนไม่ดำเนินการแต่อย่างใด ในส่วนของการประปามีข้อกำหนดไว้หากไม่มีการทำสัญญาเช่าที่ดินจะไม่สามารถส่งน้ำประปาให้ได้ ขณะนี้อยู่ระหว่างการขอให้สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนมาลงนามในสัญญา

ข้อซักถามของคณะกรรมการฯ

๑) ผู้ให้เช่าช่วงเรียกเก็บค่าเช่าสูงถึง ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ จริงหรือไม่ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดมาตรฐานที่เป็นข้อห้ามและบทลงโทษไว้ในสัญญาเช่าที่ดินระหว่างผู้เช่าที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือไม่

๒) การรถไฟแห่งประเทศไทยมีสิทธิที่จะกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการให้เช่าช่วงหรือไม่ เพราะการทำสัญญาให้เช่าช่วงนั้นราคาสูงเกินสมควร

๓) การทำสัญญาให้เช่าช่วงต้องได้รับอนุญาตจากการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือไม่

(๔๓) วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๖

(๔๓.๑) พิจารณาแนวทางการบูรณาการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นในขณะนี้ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ชี้แจงว่า ความยาวถนนของกรุงเทพมหานคร ๕,๔๐๐ กิโลเมตร โดยมีแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร คือ

- แก้ไขการจราจรบริเวณจุดวิกฤตจำนวน ๒๕๗ จุด กำหนดแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทาง (ระยะทางรวม ๔๖๔ กิโลเมตร) และระบบตัวร่วม ส่งเสริมมาตรการจำกัดรถยนต์ส่วนบุคคล

ผู้แทนกองบังคับการตำรวจจราจร ชี้แจงว่า การแก้ไขปัญหาการจราจร รัฐบาลได้มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๓๗/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (ร.ต.อ. เฉลิม อยู่บำรุง) เป็นประธานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกสำหรับสาเหตุปัญหาการจราจรหนาแน่น มีหลายประการ อาทิ จุดเลี้ยวของถนน/จุดกลับรถยนต์/ช่องจราจรไม่เหมาะสม/การกำหนดช่องจราจรร่วม การซ่อมถนน การวางผังเมืองและโครงข่ายถนน การก่อสร้างระบบขนส่ง การเพิ่มขึ้นของปริมาณรถ

มาตรการแก้ไขปัญหา

- การบังคับใช้กฎหมาย การใช้เทคโนโลยี มาบังคับใช้ การปรับปรุงพื้นผิวจราจร การเพิ่มขึ้นของการจราจร การกวดขันรถตู้โดยสารสาธารณะ พัฒนาศูนย์ ควบคุมและสั่งการจราจรโดยนำรูปแบบของประเทศญี่ปุ่นมาบังคับใช้

ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ชี้แจงว่า สภาพปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นเนื่องจาก ปริมาณพื้นที่ถนนมีเพียงร้อยละ ๘ ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร (พื้นที่ กทม. ๑,๕๖๘ ตารางกิโลเมตร) ปริมาณรถที่มีจำนวนมากถึง ๔.๒ ล้านคัน (ข้อมูลปี ๒๕๕๕) ระบบขนส่งมวลชนไม่เพียงพอ ขาดการจัดการด้านผังเมือง โดยแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร คือ

- เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนน ปรับปรุงสภาพถนนที่เป็นคอขวด ติดตั้งเครื่องหมายการจราจร ป้ายจราจรอัจฉริยะ ติดตั้งกล้อง CCTV

- การบริหารจัดการจราจรและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้า BTS รถโดยสารด่วนพิเศษ

ผู้แทนคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอมุมมองทางวิชาการว่า ระบบขนส่งประกอบด้วย ผู้โดยสาร/ยานพาหนะ/โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สาเหตุปัญหาการจราจรหนาแน่น ประกอบด้วย เขตก่อสร้าง เทศกาลพิเศษ อุบัติเหตุทางถนน เหตุฉุกเฉิน เป็นต้น รวมถึงการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน เช้าและเย็นของวันทำงาน ซึ่งเป้าหมายในการจัดการการจราจรติดขัด คือ เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง เปลี่ยนเวลาในการเดินทาง เปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง รวมถึง เปลี่ยนจุดหมายในการเดินทาง

ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก ชี้แจงว่า รถติดส่วนหนึ่งมาจากโครงการรถยนต์คันแรก เฉพาะกรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้นเฉลี่ยอัตราร้อยละ ๑๐ สถิติ จำนวนรถยนต์จดทะเบียน ปี ๒๕๕๕ จากโครงการรถยนต์คันแรก กรุงเทพมหานครมีรถยนต์จำนวน ๒๔๔,๑๗๒ คัน ภูมิภาค ๑,๐๑๐,๐๐๒ คัน ทัวประเทศ จำนวน ๑,๒๕๔,๑๗๔ คัน คืนเงินภาษีไปแล้ว จำนวน ๔๗,๐๐๐ คัน สถิติจำนวนรถยนต์จดทะเบียนปี พ.ศ. ๒๕๕๕ เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๖๖.๙ กรุงเทพมหานครมีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจำนวน ๒,๙๗๕,๕๔๘ คัน จักรยานยนต์ ๒,๘๔๕,๙๗๓ คัน และรถอื่น ๆ รวม ๗,๓๘๑,๗๑๔ คัน สถิติจำนวนรถยนต์จดทะเบียนปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๖.๖ และปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๕ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖๖.๙ สำหรับรายได้จากการประมูลป้ายทะเบียนเลขสวยประมาณ ๑,๒๐๐ ล้านบาท นำเข้ากองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

คณะกรรมการฯ มีข้อเสนอแนะว่า

๑) ขอให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นหน่วยงานกลาง เข้ามารับผิดชอบการบริหารจัดการการจราจรโดยเป็นผู้ประสานงานหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสรุปผลและรายงานผลต่อคณะกรรมการเดือนละ ๑ ครั้ง

๒) การจะนำรูปแบบการบริหารการจราจรของประเทศญี่ปุ่นมาบังคับใช้  
ต้องนำมาทั้งระบบไม่ใช่นำมาเพียงส่วนใดส่วนหนึ่งเท่านั้น

(๔๔) วันพฤหัสบดีที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาเรื่องแผนการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง  
ปี พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓ ตามแผนการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล ในส่วน  
ที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจ  
กระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน วงเงิน ๒ ล้านล้านบาท  
และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (บางปะอิน-นครราชสีมา) ซึ่งดำเนินโครงการ  
โดยกรมทางหลวง

นายชัชวาลย์ บุญเจริญกิจ อธิบดีกรมทางหลวง ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า แผนการ  
ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓ มี ๑๓ โครงการ  
แผนงานโครงการวงเงินงบประมาณโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เส้นทาง  
บางปะอิน - จังหวัดนครราชสีมา เป็นไปตามแผนงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ  
กรมทางหลวง ซึ่งอยู่ระหว่างการเสนอขอเวนคืนที่ดินและการพิจารณาค่าใช้จ่ายในการเวนคืน  
และเส้นทางบางใหญ่ - จังหวัดกาญจนบุรี อยู่ระหว่างการเสนอขอเวนคืนที่ดิน งบประมาณ  
จำนวน ๒.๒ ล้านล้านบาท กระทรวงคมนาคมเสนอวงเงินไป ๑.๙ แสนล้านล้านบาท  
รายละเอียดอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เมื่อกรมทางหลวงได้รับงบประมาณ  
ดังกล่าว จะนำไปบูรณะเส้นทางสายหลัก โดยแบ่งการดำเนินงานเป็นช่วง ๆ คาดว่าจะแล้วเสร็จ  
ภายใน ๒ ปี

ความเป็นมาโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งเริ่มมาจากคณะทำงานของ  
คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ซึ่งได้จัดทำแผนและ  
ยุทธศาสตร์การฟื้นฟูประกอบด้วย

- ๑) การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ
- ๒) การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการ
- ๓) พัฒนาเชิงพื้นที่เศรษฐกิจใหม่

- ๔) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กรมทางหลวงมีหน้าที่ปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ที่ ๔  
๕) การพัฒนาระบบประกันภัย

แผนพัฒนา ๑๑ แผน โดยเน้นเรื่องโครงข่ายถนนนำไปบูรณะถนนสายหลักที่ก่อสร้างมาแล้ว ๒๐ ปี และดำเนินงานถนน ๔ ช่องจราจรให้แล้วเสร็จ รถบรรทุกน้ำหนักเกินเป็นปัญหามานาน ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนดมาตรฐานการบรรทุกน้ำหนักของรถบรรทุก ๑๐ ล้อบรรทุกได้ไม่เกิน ๒๑ ตัน แต่ในประเทศบรรทุกน้ำหนัก ๒๕ ตัน รถพ่วงบรรทุกน้ำหนัก ๓๘ ตัน กรมทางหลวงเสนอให้บรรทุกน้ำหนัก ๕๐.๕ ตัน แต่กระทรวงคมนาคมมีมติผ่อนผันให้บรรทุก ๕๘ ตัน ปัจจุบันยังไม่มีผลสรุปจะให้น้ำหนักเท่าใด อยู่ระหว่างรอผลการศึกษาจากสถาบันที่มีความเป็นกลาง เพื่อกำหนดมาตรฐานน้ำหนักรถบรรทุก

ปัญหาการดำเนินการ ก่อสร้างมอเตอร์เวย์ เนื่องจากรัฐบาลให้ความสำคัญต่อระบบราง ในส่วนของกระทรวงคมนาคมต้องพิจารณาให้ระบบโครงข่ายถนนเชื่อมต่อกับระบบราง ขณะนี้อยู่ ระหว่างการพิจารณาว่าผลสรุปจะดำเนินการด้านใด

สำหรับเหตุผลของการนำ **Barrier** มาติดตั้งบริเวณถนน ๔ ช่องจราจรหรือถนน ๘ ช่องจราจร เนื่องจากบริเวณถนนดังกล่าว รถยนต์จะใช้ความเร็วสูงมากทำให้เกิดอันตราย ดังนั้นเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจึงต้องนำ **Barrier** มาติดตั้งในบริเวณดังกล่าว

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑) จังหวัดนครราชสีมาที่มีที่กัลบรถยนต์ไม่เพียงพอทำให้เกิดอุบัติเหตุ และมีผู้เสียชีวิตเป็นประจำ

๒) งบประมาณบำรุงเส้นทางส่วนมากนำไปบำรุงซ่อมแซมบริเวณถนนที่ไม่ชำรุดเสียหาย

๓) นโยบายรถยนต์คันแรก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรหนาแน่นและทำให้หนี้ครัวเรือนเพิ่มสูงขึ้น ปัจจุบันหนี้สาธารณะมีประมาณเฉลี่ยร้อยละห้าสิบ

๔) ในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการคมนาคมขนส่งระบบรางก่อน

(๔๕) วันพฤหัสบดีที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในเรื่องผลการดำเนินโครงการที่มีความล่าช้า ทำให้ค่าวัสดุการก่อสร้าง

ปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลต้องขออนุมัติวงเงินงบประมาณเพิ่มเติม โดยคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบในเรื่องดังกล่าว

คณะกรรมการฯ ได้มีการประชุมพิจารณาโดยเชิญ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และผู้แทนสำนักงานงบประมาณ เข้าร่วมประชุมชี้แจงต่อที่ประชุม ซึ่งสรุปสาระสำคัญของการประชุมได้ดังนี้

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงต่อที่ประชุมถึงความเป็นมาของโครงการซึ่งเริ่มจากในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบอนุมัติโครงการกรอบวงเงินงบประมาณจำนวน ๕๙,๘๘๘ ล้านบาท และมีการปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณตามมติคณะรัฐมนตรีในปี พ.ศ. ๒๕๕๒ เป็นจำนวน ๗๕,๕๔๓ ล้านบาท และในครั้งล่าสุดในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธาของโครงการฯ ของสัญญาที่ ๒ เพิ่มเติมจากจำนวน ๑๙,๓๑๔ ล้านบาท เป็น ๒๑,๒๓๕.๔๔ ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้างแล้วเสร็จภายใน ๔ ปี โดยสาเหตุที่ต้องมีการขอเพิ่มวงเงินงบประมาณเนื่องจากวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ และค่าแรงมีราคาเพิ่มขึ้น ส่วนสาเหตุของความล่าช้าของโครงการนั้นเกิดจากการขาดประสิทธิภาพของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ไม่เคยมีการดำเนินการเกี่ยวกับขั้นตอนทางเอกสารและกระบวนการประกวดราคาแบบนานาชาติ ตามข้อตกลงในสัญญาที่กำกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) จึงต้องมีการแก้ไขในบรรดาเอกสารต่าง ๆ ทำให้เกิดความล่าช้าของโครงการ

ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ชี้แจงต่อที่ประชุมเกี่ยวกับหลักการตรวจสอบโดยการตรวจสอบหน่วยงานที่ใช้จ่ายเงินงบประมาณจึงต้องมีการเริ่มงานโครงการก่อน จากนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงเข้าดำเนินการตรวจสอบ โดยหลักการต้องคำนึงถึงว่าหน่วยงานมีการใช้จ่ายเงินงบประมาณคุ้มค่ากับที่ได้รับจัดสรรจากเงินงบประมาณเพียงใด ส่วนกรณีโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต หากได้เริ่มประกวดราคาและมีการลงนามในสัญญาแล้วก็สามารถส่งเอกสารให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเพื่อตรวจสอบได้

ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ ชี้แจงกรณีของการควบคุมการใช้จ่ายเงินงบประมาณก่อสร้างโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิตของการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าเนื่องจากงบประมาณการก่อสร้างโครงการเป็นการกู้ยืมจากแหล่งเงินอื่นนอกเหนือจาก

เงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีปกติ หลักเกณฑ์การใช้จ่ายและกระบวนการขั้นตอนดำเนินการต่าง ๆ จึงต้องเป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาเงินกู้ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น (**Japan International Cooperation Agency : JICA**) สำนักงานประมาณไม่มีอำนาจเข้าไปเกี่ยวข้องกับการใช้จ่ายของโครงการดังกล่าว

คณะกรรมการฯ ได้มีข้อสังเกต ดังนี้

๑) การปรับเปลี่ยนกรอบเงินงบประมาณในโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต นั้น เกิดขึ้นภายหลังกระบวนการจัดประกวดราคาได้ผู้ชนะการประกวดแล้ว เมื่อมีการปรับเปลี่ยนงบประมาณจะเกิดความเป็นธรรมกับผู้ประมูลรายอื่น ๆ อย่างไร การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรจะเริ่มกระบวนการจัดประกวดราคาใหม่เพื่อให้เกิดการแข่งขันกันอย่างเป็นธรรม และเป็นการลดปัญหาการเกิดความล่าช้าของโครงการหากมีการร้องเรียนของผู้ประกวดราคาที่แพ้

๒) รัฐบาลชุดปัจจุบันมีนโยบายด้านการคมนาคมให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบราง ดังนั้น งบประมาณจำนวนมากจะถูกจัดสรรให้กับกระทรวงคมนาคม การรถไฟแห่งประเทศไทย หน่วยงานปฏิบัติก็อาจถูกตรวจสอบจากหน่วยงานต่าง ๆ อย่างมาก การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรดำเนินการและจัดทำโครงการต่าง ๆ ด้วยความโปร่งใส และรอบคอบในทุกด้าน

๓) การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเตรียมแผนจัดหาแหล่งพลังงานไฟฟ้าล่วงหน้า และประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อลดปัญหาด้านพลังงานของโครงการรถไฟความเร็วสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๔) การรถไฟแห่งประเทศไทยควรปรับแผนและแนวทางการบริหารจัดการพัฒนาที่ดินของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจเป็นการเพิ่มรายได้และลดภาระหนี้สะสมการรถไฟแห่งประเทศไทยอีกด้านหนึ่ง

(๔๖) วันพฤหัสบดีที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

(๔๖.๑) พิจารณาเรื่องร้องเรียนขอความเป็นธรรมในการพิจารณาต่อสัญญาให้กับผู้ประกอบการร้านค้าต่าง ๆ ในท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ชี้แจงว่า

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ชี้แจงว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีนโยบายจัดพัฒนาพื้นที่ภายในท่าอากาศยานทุกแห่งที่อยู่ในความรับผิดชอบและกำกับดูแลของบริษัท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความแออัดภายในอาคารผู้โดยสารจากปริมาณที่เพิ่มขึ้น และให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยได้มาตรฐานสากล ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารให้มากที่สุดตามพันธกิจของบริษัท และในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาแนวทางการพัฒนา ด้านต่าง ๆ ของท่าอากาศยานทุกแห่ง ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๒ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ พิจารณารายได้ของบริษัท กำหนดให้มีการทำสัญญาเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในอาคาร ท่าอากาศยานทุกแห่งให้มีกำหนดระยะเวลาครั้งละ ๓ ปี และในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ คณะกรรมการ กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาท่าอากาศยานเห็นชอบให้ต่อสัญญาให้แก่ผู้ประกอบการ เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในท่าอากาศยานภูเก็ตเป็นระยะเวลา ๖ เดือน ทั้งนี้เนื่องจากท่าอากาศยาน ภูเก็ตอยู่ระหว่างรอการกำหนดแผนแนวทางพัฒนาอาคารผู้โดยสารจากคณะกรรมการกำหนด ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาท่าอากาศยานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) นอกจากนี้ คณะกรรมการกำหนดยุทธศาสตร์ฯ ได้คำนึงถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาความแออัดภายใน อาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานภูเก็ต โดยมุ่งให้บริการอำนวยความสะดวก แก่ผู้โดยสาร เป็นสำคัญ เพราะเป็นการให้บริการสาธารณะเป็นไปตามพันธกิจของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ชี้แจงว่า

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทมหาชน กระทรวง คมนาคมจะมีอำนาจกำกับดูแลด้านนโยบายให้มีความสอดคล้องและไม่ มีผลกระทบต่อการ ให้บริการด้านสาธารณะแก่ผู้โดยสารและประชาชนเท่านั้น กรณีของการเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ ของบริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นเรื่องของการบริหารงานของบริษัท เพื่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุด กระทรวงคมนาคมจะไม่แทรกแซงการดำเนินงานดังกล่าว หากไม่มีผู้ใดร้องเรียนต่อกระทรวงคมนาคม

สำหรับข้อสรุปผลการพิจารณา คณะกรรมการฯ ขอให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประกวดราคาระบบแจ้งรายละเอียดข้อมูลของ ผู้โดยสารทางอากาศ (ระบบข้อมูลการตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้าหรือ **Advance Passenger Processing System : APPS**) และเอกสารบันทึกการประชุมของคณะกรรมการ

กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาท่าอากาศยานบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๕ และวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๕ ต่อคณะกรรมการฯ

(๔๖.๒) พิจารณาเรื่องแผนงานและโครงการที่สำคัญต่าง ๆ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖

คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกต และข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑) กลุ่มผู้ประกอบการขับรถโดยสารบุคคลสาธารณะ (แท็กซี่) กรณีพื้นที่ภายใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองมีจำนวนรถโดยสารบุคคลสาธารณะ (แท็กซี่) ให้บริการไม่เพียงพอแก่ผู้โดยสาร เนื่องจากมีการจำกัดจำนวนรถในลักษณะที่กีดกันรถโดยสารบุคคลสาธารณะ (แท็กซี่) ที่ไม่ได้มีการลงทะเบียนกับท่าอากาศยานไว้ จึงทำให้รถโดยสารบุคคลสาธารณะ (แท็กซี่) ไม่เพียงพอ

๒) มีเจ้าหน้าที่การทำอากาศยานไทย มีการเรียกรับผลประโยชน์จากผู้ขับรถโดยสารบุคคลสาธารณะ (แท็กซี่) ให้สามารถจอดรถรอผู้โดยสารได้นานบริเวณป้ายจอดรถหน้าอาคารผู้โดยสารให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตรวจสอบกรณีดังกล่าวด้วย

๓) การบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานแต่ละแห่งให้ได้มาตรฐานและให้บริการแก่ประชาชนให้ได้รับความสะดวกมากที่สุด

๔) ท่าอากาศยานอุบลราชธานีมีจุดจอดให้บริการรถโดยสารบุคคลสาธารณะ (แท็กซี่) ไกลจากอาคารผู้โดยสารมากทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวก

๕) ระดับเพลิงของท่าอากาศยานแต่ละแห่ง หากเกิดเพลิงไหม้ภายในชุมชนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะร้องขอรับการสนับสนุนระดับเพลิงของท่าอากาศยาน

โดยผู้แทนหน่วยงานจากทั้งสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับข้อสังเกต และข้อเสนอแนะ จากคณะกรรมการฯ พร้อมทั้ง จะดำเนินการจัดส่งเอกสารตามที่คณะกรรมการฯ ร้องขอ

(๔๗) วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

พิจารณาเรื่องร้องเรียนของ นางนงลักษณ์ ปัญญาเกียรติคุณ และคณะ กรณีการเวนคืนที่ดิน เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าสายสีส้มของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งการดำเนินโครงการดังกล่าวส่งผลกระทบต่อเกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนผู้อยู่อาศัย ในบริเวณถนนราชปรารภ

ผู้ร้องเรียน ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ผู้ร้องและประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน เพื่อก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าสายสีส้มบริเวณถนนราชปรารภเนื้อที่ ประมาณ ๔ ไร่ จะก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยไม่ได้รับทราบการทำประชาพิจารณ์ ผู้ร้องและประชาชนที่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าวเห็นว่าการเวนคืนที่ดินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีพื้นที่จำนวนมากเกินความจำเป็นและเป็นการกระทำเพื่อเอื้อประโยชน์แก่นายทุนหรือไม่นั้น จึงเป็นสาเหตุให้ผู้ร้องและประชาชนนำเรื่องมาร้องเรียนต่อคณะกรรมการการคมนาคมเพื่อให้ทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นและหาแนวทางแก้ไขกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะจัดประชุมอีกครั้งในเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ ภายหลังการเลือกตั้งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเสร็จเรียบร้อยแล้ว

ในอดีตที่ผ่านมาการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้ามีทั้งผู้เห็นด้วยและผู้คัดค้าน ส่วนการจัดทำประชาพิจารณ์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีการจ้างที่ปรึกษาที่มีความชำนาญด้านวิชาการมาดำเนินงานซึ่งมี ค่าใช้จ่ายในการลงทุนสูง และคาดว่าสถานีรถไฟฟ้าราชปรารภจะใช้ประมาณในการเวนคืนประมาณ ๑,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งเส้นทางถนนราชปรารภมีปัญหาและอุปสรรค คือ เป็นบริเวณโค้ง และมีอุโมงค์ระบายน้ำเสียขวางอยู่จึงมีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินจำนวนมาก การก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้ามีทางขึ้น - ลง ๔ ทิศทาง เพื่อให้ประชาชนเดินทางสะดวก ซึ่งการดำเนินงานไม่มีผลกระทบต่อพื้นผิวถนน โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะให้ผู้ได้รับผลกระทบมีสิทธิเข้ามาทำธุรกิจภายในสถานีรถไฟฟ้า

ในส่วนที่ดินที่มีอยู่กว้างเพียง ๒๑ เมตร แต่การก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าต้องใช้พื้นที่ประมาณ ๒๘ เมตร จำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพื่อให้ทางเข้า - ออกเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ ทุกจุดและก่อสร้างทางเดินลอยฟ้า (Skywalk) เพื่อเป็นการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่หากการประชุมร่วมกันระหว่างการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและประชาชนผู้ที่เกี่ยวข้อง สามารถตกลงกันได้ จะนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑) คณะกรรมการฯ เห็นด้วยกับการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม แต่จะดำเนินการอย่างไร ให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

๒) สาเหตุใดต้องมีการเวนคืนที่ดินจำนวนมาก และเป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่  
นายทุนหรือไม่

๓) คณะกรรมาธิการฯ เห็นควรให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
และผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินประชุมร่วมกัน เพื่อให้ทราบถึงปัญหา และแนวทางการแก้ไข

๔) คณะกรรมาธิการฯ เห็นควรนำเรื่องร้องเรียนดังกล่าวเข้าสู่การพิจารณาของ  
คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการคมนาคมระบบราง ในคณะกรรมการการคมนาคม  
ต่อไป

#### (๔๘) วันพฤหัสบดีที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาแผนงานโครงการของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมที่จะได้รับการ  
จัดสรรงบประมาณตามร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุน  
โครงสร้างพื้นฐานของประเทศ พ.ศ. .... ในกรอบวงเงิน ๒ ล้านล้านบาท

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า  
ผลการพิจารณาโครงการของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมที่จะได้รับการจัดสรรงบประมาณ  
ตามร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของ  
ประเทศ พ.ศ. .... ในกรอบวงเงิน ๒ ล้านล้านบาท แบ่งได้ดังนี้

- โครงการที่เกี่ยวกับระบบรางใช้งบประมาณประมาณ ๑.๖๕ ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๘๒.๕๗ ของงบประมาณทั้งหมด แบ่งเป็นการปรับปรุงรถไฟระยะเร่งด่วนใช้งบประมาณประมาณ ๑๗๖,๐๐๐ ล้านบาท การก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ๓ เส้นทาง (สายบัวใหญ่ - นครพนม, สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของและส่วนต่อขยาย) ก่อสร้างรถไฟรางคู่สายเหนือ (สายเด่นชัย) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (สายจังหวัดหนองคาย, อุบลราชธานี) สายใต้ (สายปาดังเบซาร์) ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก สายพญา - ระยอง สายเหนือ (สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา, สายกรุงเทพฯ - หัวหิน) พัฒนารถไฟฟ้า ๑๔ สายทาง พัฒนาท่าเรือชุมพร ท่าเรือสงขลา ท่าเรืออ่างทอง ท่าเรือปากปารา ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังเพื่อส่งเสริมการขนส่งทางแม่น้ำปากสัก

- การก่อสร้างถนนใช้งบประมาณประมาณ ๒๔๐,๐๐๐ ล้านบาท แบ่งออกเป็น การก่อสร้างทางหลวงพิเศษมอเตอร์เวย์ ๓ สาย ได้แก่ สายบางปะอิน - นครราชสีมา, สายบางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี, สายพญา - มาบตาพุด (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับการจัดสรรที่ดิน) ก่อสร้างทางหลวง

เชื่อมโครงข่ายระหว่างประเทศ ๑๓ โครงการ ขยายถนนเป็นสี่เลนตามโครงการ **GMS Economic Corridors** ตามแนว **East-West Economic Corridor (EWEC)** ๗๓ โครงการ การบำรุงบูรณะทางสายหลัก **AEC ๑๑** สายทาง ก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายที่อำเภอเชียงของ ก่อสร้างสถานีขนส่งทั่วประเทศ ๑๕ แห่ง ก่อสร้างทางหลวง ทางหลวงเกิดเวย์เชื่อมต่อกับถนนราชพฤกษ์ - กาญจนภิเษก ,ทางด่วนศรีรัช - ดาวคะนอง - ปาตอง

- โครงการที่เกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำใช้งบประมาณ ประมาณ ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท ส่วนโครงการของการขนส่งทางอากาศจะไม่ปรากฏตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เพราะการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานภูเก็ตจะใช้งบประมาณของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยตรง

- การพัฒนาด้านศุลกากร ๔๗ แห่ง ใช้งบประมาณประมาณ ๑๒,๐๐๐ ล้านบาท สำหรับงบประมาณส่วนที่เหลือนอกจากนี้ ประมาณ ๖๓,๐๐๐ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๓.๑๖ ของงบประมาณตามพระราชบัญญัตินี้จะเป็นเงินทุนสำรอง

ผลสำเร็จที่เกิดขึ้นจากโครงการดังกล่าวคาดว่าจะทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒ (ปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ ๑๕.๒) สัดส่วนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลจากเดิมอยู่ที่ ร้อยละ ๕๙ จะลดลงเหลือร้อยละ ๔๐ ความเร็วในการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากเดิมอยู่ที่ ๓๙ กิโลเมตร/ชั่วโมง จะเพิ่มขึ้นเป็น ๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ความเร็วในการขนส่งคนโดยสารจากเดิมอยู่ที่ ๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง จะเพิ่มขึ้นเป็น ๑๐๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเดิมอยู่ที่ร้อยละ ๒ จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๕ สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำเดิมอยู่ที่ร้อยละ ๑๕ จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๑๙ การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าจากเดิมอยู่ที่ร้อยละ ๕ จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๓๐ ลดความสูญเสียเชื้อเพลิงได้ประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท การขนส่งสินค้าตามชายแดนเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ ลดระยะเวลาการเดินทางไปยังเมืองภูมิภาคด้วยการใช้บริการรถไฟความเร็วสูงในรัศมี ๓๐๐ กิโลเมตร จากกรุงเทพฯ จากเดิมใช้เวลาเดินทางประมาณ ๓๐ ชั่วโมง จะเหลือเพียง ๙๐ นาที

ผู้แทนจากสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ในส่วนหนี้สาธารณะของประเทศไทยจะประกอบไปด้วยหนี้ของรัฐบาลโดยตรง หนี้ของรัฐวิสาหกิจและหนี้ของธนาคารที่รัฐบาลค้ำประกัน มิใช่หนี้สาธารณะตามความหมายของต่างประเทศที่หมายถึงหนี้ของรัฐบาลโดยตรงเท่านั้น

จากข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๕ ประเทศไทยมีหนี้สาธารณะ ๔.๙๖ ล้านล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับ **GDP** จะอยู่ที่ร้อยละ ๔๓.๙๙ เหตุที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ จำกัด

วงเงินลงทุนโครงการต่าง ๆ ไว้ที่ ๒ ล้านล้านบาท ภายในระยะเวลา ๘ ปี เพราะกระทรวงการคลัง มีเป้าหมายที่จะทำให้หนี้สาธารณะ/GDP ไม่เกินร้อยละ ๕๐ ซึ่งที่ผ่านมาหนี้สาธารณะ/GDP ของประเทศไทยอยู่ที่ร้อยละ ๖๐ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลชุดนี้ต้องการจำกัดหนี้สาธารณะ/GDP ไว้ไม่ให้เกินร้อยละ ๕๐ จึงเป็นที่มาของตัวเลข ๒ ล้านล้านบาท

ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓ ประเมินการว่าจะมีการเบิกจ่ายการใช้เงินจากเงินกู้ ตลอดจนความคืบหน้าของงานตามมาตรฐานของสถาบันการเงินระหว่างประเทศ จะทำให้หนี้สาธารณะ GDP ของประเทศไทยในปี ๒๕๕๖ หนี้สาธารณะ/GDP คิดเป็นร้อยละ ๔๖.๘ และมาสูงสุดในปี ๒๕๕๙ หนี้สาธารณะ/GDP คิดเป็นร้อยละ ๔๙.๗ จากนั้นปี ๒๕๕๖ หนี้สาธารณะ/GDP จะลดลงเรื่อย ๆ และในปี ๒๕๕๗ จะมีการขาดดุล ๒๕๐,๐๐๐ ล้านบาท ปี ๒๕๕๘ จะมีการขาดดุล ๑๕๐,๐๐๐ ล้านบาท ปี ๒๕๕๙ จะมีการขาดดุล ๗๕,๐๐๐ ล้านบาท ปี ๒๕๖๐ จะเข้าสู่งบประมาณแบบสมดุล ซึ่งจะทำให้ตัวเลข/GDP เป็นไปตามที่ประมาณการไว้

ร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ จะนำเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภาทั้งตัวร่างพระราชบัญญัติและโครงการต่าง ๆ และเนื่องจากโครงการตามร่างพระราชบัญญัติฯ เป็นความร่วมมือระหว่างกระทรวงการคลังกับกระทรวงคมนาคมจึงมีการตั้งคณะกรรมการร่วมกันระหว่างทั้ง ๒ หน่วยงาน ประกอบด้วย ผู้แทนของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ผู้แทนของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ผู้แทนของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ในส่วนของสำนักงานลงทุนภาครัฐ) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากนั้นที่ประชุมคณะกรรมการฯ ได้ขอให้หน่วยงานสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จัดส่งรายละเอียดข้อมูลเอกสาร คือ วงเงินลงทุนที่พัฒนาด้านการขนส่ง ๗๓ โครงการตามร่างพระราชบัญญัติฯ รายละเอียดเป็นเอกสารเกี่ยวกับโครงการที่เสนอต่อคณะรัฐมนตรี และได้ฝากถึงผู้แทนหน่วยงานเกี่ยวกับกรณีที่คณะกรรมการฯ เชิญผู้มาชี้แจงแล้วผู้นั้นไม่ปฏิบัติตาม คณะกรรมการฯ มีความเห็นว่า ควรปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคำสั่งเรียกของคณะกรรมการฯ ของสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๔ เพื่อให้การทำงานของคณะกรรมการฯ สำเร็จลุล่วงเป็นไปตามวัตถุประสงค์ ซึ่งผู้แทนหน่วยงานสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รับทราบ และจะจัดส่งข้อมูลเอกสารดังกล่าวตามที่คณะกรรมการฯ ร้องขอ

(๔๙) วันพฤหัสบดีที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาแผนงานโครงการของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมที่จะได้รับการจัดสรรงบประมาณตามร่างพระราชบัญญัติในอำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในกรอบวงเงิน ๒ ล้านล้านบาท

นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า กระทรวงคมนาคม เสนอยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการกู้เงินงบประมาณ ๒ ล้านล้านบาท เพื่อเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยยุทธศาสตร์ดังกล่าวมีกรอบระยะเวลาการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ๗ ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓ ซึ่งโครงการขนาดใหญ่อยู่ในงบประมาณ ๒ ล้านล้านบาท เช่น ระบบราง วงเงินงบประมาณ ๑.๖ ล้านล้านบาท ระบบถนน วงเงินงบประมาณ ๒ แสนล้านบาทเศษ ส่วนโครงการขนาดย่อยอยู่ในงบประมาณปกติ

โครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ ๔๙ ของโลก โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำอยู่ในลำดับ ๔๓ การขนส่งทางอากาศอยู่ในลำดับที่ ๒๘ สูงกว่าประเทศมาเลเซีย การขนส่งทางถนนอยู่ในลำดับที่ ๔๓ การขนส่งทางน้ำและทางรางประมาณร้อยละ ๑๔ สำหรับประเทศที่เจริญแล้วจะขนส่งทางน้ำและทางราง ประมาณร้อยละ ๔๐ ปัจจุบันต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยร้อยละ ๑๕.๒ โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในภาคการขนส่งประมาณ ๑๐,๐๐๐ คน/ปี มูลค่าความเสียหายสูงถึง ๒๓๒,๐๐๐ ล้านบาท/ปี

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งให้เชื่อมโยงแหล่งเกษตรกรรม ชุมชน อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค (Hub) และด้านการค้าชายแดนที่สำคัญของไทย ๙ ด่าน

สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ ประกอบด้วย

๑) ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า เช่น ทางรางและน้ำ (Model Shift Multimodal)

๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity) พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ๔ เส้นทาง

๓) พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility) ลดระยะเวลาการเดินทาง/การขนส่ง เช่น ระยะทาง ๓๐๐ กิโลเมตร ต้องใช้เวลาเดินทาง

ประมาณ ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ได้กว่าร้อยละ ๒ จากเดิมร้อยละ ๑๕.๒ ลดลงเหลือร้อยละ ๑๓.๒ รวมถึง สามารถประหยัดพลังงานได้ด้วย

การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางถนนในพื้นที่ที่มีกิจกรรมด้านการเกษตร การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ให้เป็น ๔ ช่องจราจร พัฒนาระบบขนส่งด้วยรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ๑๐ สายทาง ในส่วนของเป้าหมายที่คาดว่าจะได้รับการลงทุน คือ สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดสัดส่วนผู้เดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถยนต์ส่วนบุคคล เพิ่มปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟจาก ๔๕ ล้านคน เทียบ/ปี เป็น ๗๕ ล้านคน เทียบ/ปี เพิ่มความเร็วรถไฟฟ้าขนส่งสินค้า และขบวนรถโดยสาร ลดความสูญเสียจากน้ำมันเชื้อเพลิง ลดระยะเวลาการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังเมืองภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูงภายใน

รัศมี ๓๐๐ กิโลเมตร รอบกรุงเทพมหานครในระยะเวลาไม่เกิน ๙๐ นาที จากเดิมที่ใช้ระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ ๓ ชั่วโมง

สำหรับเรื่องระดับหนี้สาธารณะต่อ GDP คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นไม่เกินร้อยละ ๕๐ ต่อ GDP ตามกรอบระยะเวลา ๗ ปี (ปี พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓)

คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑) คณะกรรมการฯ เห็นด้วยกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๒) คณะกรรมการฯ เป็นห่วงเรื่องการบริหารจัดการเกี่ยวกับการจัดสรรงบประมาณ ๒ ล้านล้านบาทขอให้ใช้งบประมาณให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

๓) คณะกรรมการฯ เห็นว่าการว่าจ้างที่ปรึกษาเป็นการนำเงินงบประมาณ ไปใช้โดยไม่จำเป็นและไม่เห็นด้วยในเรื่องที่จะนำเงินงบประมาณไปจัดซื้อรถดับเพลิงให้สนามบิน

๔) การกำหนดราคากลางการก่อสร้างสะพานข้ามภายในประเทศ และการก่อสร้าง สะพานข้ามระหว่างประเทศมีความแตกต่างกันมาก

๕) คณะกรรมการฯ เห็นว่า การซ่อมแซมถนนโดยวิธี **Pavement recycling** ในส่วนของถนนที่ไม่เสียหาย จะทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณ

(๕๐) วันพฤหัสบดีที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษากรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเพื่อนำเข้าและส่งออกสินค้าต่าง ๆ ณ ท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ต้องจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนโดยมิชอบ แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงาน เพื่อให้กิจการดังกล่าวสามารถดำเนินการไปได้ด้วยดี

ผู้แทนจากท่าเรือกรุงเทพ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงว่า เดิมปัญหา เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของการท่าเรือฯ รับผลประโยชน์ตอบแทนโดยมิชอบจากผู้ประกอบการนั้น การท่าเรือฯ ได้แก้ปัญหาโดยเชิญผู้ประกอบการร่วมหารือกับการท่าเรือฯ เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว แต่ไม่ได้รับความร่วมมือเท่าที่ควร ปัจจุบันการท่าเรือฯ ได้ออกประกาศให้มีการร้องเรียนมายัง การท่าเรือฯ ได้ หากพบว่า เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือฯ รับผลประโยชน์ตอบแทนโดยมิชอบ ดังกล่าว โดยขอให้ร้องเรียนเป็นลายลักษณ์อักษร ระบุชื่อเจ้าหน้าที่ผู้ประพฤติมิชอบ เพื่อการ ท่าเรือฯ จะได้ดำเนินการทางวินัยต่อไป ไม่ใช่เพียงกล่าวอ้างโดยไม่ปรากฏข้อเท็จจริงใด ๆ ทำให้

การท่าเรือฯ เสียหาย และจากการที่มีข่าวออกมาว่า หากผู้ประกอบการไม่จ่ายผลประโยชน์ ดังกล่าวให้กับเจ้าหน้าที่ การขนส่งสินค้าจะไม่สามารถดำเนินการไปได้ด้วยดี และผู้ประกอบการ จะไม่จ่ายผลประโยชน์ดังกล่าวแก่เจ้าหน้าที่ตั้งแต่วันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ นั้น ปัจจุบัน การปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ ยังคงดำเนินไปตามปกติ และการท่าเรือฯ จะจัดแถลงข่าว ข้อเท็จจริงให้สื่อมวลชนทราบในประเด็นดังกล่าว และดำเนินการตามกฎหมายกับผู้กล่าวอ้างต่อไป

ผู้แทนจากกรมศุลกากร ได้ชี้แจงว่า กรมศุลกากรมีหน้าที่ตรวจสอบสินค้านำเข้า และส่งออกเมื่อมีสินค้านำเข้ามาภายในประเทศ จะถูกเก็บไว้ที่โรงพักสินค้าของกรมศุลกากร หากจะนำสินค้าออกไปจะต้องเสียภาษี เมื่อกรมศุลกากรตรวจสอบแล้วพบว่า เสียภาษีถูกต้อง ก็จะตรวจปล่อยสินค้าโดยใช้เวลา ๓๐ นาที เมื่อตรวจสินค้าเสร็จผู้นำเข้าจะไปรับมอบสินค้า ซึ่งเป็นขั้นตอนของการท่าเรือฯ ต่อไป

ผู้แทนจากสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงว่า จากที่มีผู้กล่าวอ้างว่า หากผู้ประกอบการไม่จ่ายผลประโยชน์ให้แก่เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือฯ แล้ว ตูสินค้าจะไม่เคลื่อนที่ เจ้าหน้าที่จะไม่ปฏิบัติงานนั้น ไม่เป็นความจริง เนื่องจากหากเป็นเช่นนั้น ท่าเรือจะไม่มีพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าที่จะเข้าใหม่ และบริเวณพื้นที่ยกตู้สินค้าห้าม บุคคลภายนอกเข้าและต้องยกตู้สินค้าออกภายใน ๒ ชั่วโมง ประกอบกับการดำเนินงานดังกล่าว ต้องเป็นไปตามขั้นตอน ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ควบคุมการดำเนินการด้วย

คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑) การทำเรือฯ ควรประเมินผลการดำเนินงาน (KPI) ให้ดีขึ้น ติดตามเรื่องดังกล่าวให้ความกระจ่างแก่ประชาชนต่อไป และหากคำกล่าวอ้างไม่เป็นความจริงควรดำเนินคดีตามกฎหมายเพื่อภาพลักษณ์ที่ดีของการทำเรือฯ ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐด้วย

๒) การทำเรือฯ ควรกำหนดหลักเกณฑ์การเก็บสินค้าไว้ในอารักขาของตนว่าจะต้องนำสินค้าออกไปภายในกี่วัน ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหากรณีการกล่าวอ้างว่า การทำเรือฯ จะไม่ดำเนินงานถ้าผู้ประกอบการไม่จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนได้

๓) เสนอให้เชิญผู้กล่าวอ้างการทำเรือฯ มาร่วมประชุมกับคณะกรรมการฯ เพื่อความกระจ่างในข้อเท็จจริงต่อไป

#### (๕๑) วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๖

พิจารณาเรื่องร้องเรียนของชุมชนชาวพหลโยธิน ๔๐ กรณีการสร้างทางแยกต่างระดับเกษตรศาสตร์ของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน ๒ (N๒) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยผู้ร้องเรียนได้ขอให้มีการทบทวนการก่อสร้างโครงการดังกล่าว เนื่องจากจะส่งผลกระทบต่อชาวชุมชนพหลโยธิน ๔๐ และพื้นที่ของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือ) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีแผนงานมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๘ ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๒ จึงได้บรรจุไว้ในแผน เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๖ จึงทำการทบทวนความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียดและผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ซึ่งได้รับฟังความคิดเห็นของประชาชนเรียบร้อยแล้ว การก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ ต้องทำทางขึ้น - ลง จึงเป็นเหตุให้เกิดผลกระทบต่อชาวชุมชนพหลโยธิน ๔๐ โครงการดังกล่าวจึงอยู่ระหว่างการทบทวนความเหมาะสม

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า โครงข่ายระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ เป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายถนนเป็นวงกลมเพื่อให้เชื่อมต่อทั้งระบบ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม เพื่อนำเสนอต่อกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป หากประชาชนไม่เห็นด้วยนั้น กระทรวง

คมนาคม จะนำไปพิจารณาให้เห็นถึงข้อดีและข้อเสียว่าจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนอย่างไร เมื่อมีการพิจารณาเพื่อให้ได้ความชัดเจน หากได้ข้อสรุปสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจะนำผลการพิจารณาไปเรียนให้ทราบอีกครั้ง ในหลักการการเดินทางในกรุงเทพมหานคร ต้องใช้ทั้งระบบขนส่งมวลชนและระบบทางด่วน ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ให้ความสำคัญการขนส่งมวลชนเช่นกัน

ผู้ร้อง ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า เมื่อมีการร้องเรียนเรื่องการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือตอนใต้ ๒ (๒๒) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะแก้ไขอย่างไร เนื่องจากการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (๒๑, ๒๒) จะส่งผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก เป็นห่วงในเรื่องผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมจากการใช้รถใช้ถนนที่เกิดจากมลพิษ ฝุ่นละออง และเสียง ดังนั้น จึงขอความชัดเจนต่อแผนงานการก่อสร้างระบบทางด่วนดังกล่าวว่าจะเกิดขึ้นจริงหรือไม่ และขอเสนอแนะให้ปรับเปลี่ยนแผนงานโครงการการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ ๓ เป็นการก่อสร้างรถไฟฟ้า หรือให้ปรับเปลี่ยนเป็นการสร้างอุโมงค์แทนการก่อสร้างทางยกระดับ

#### ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ เห็นด้วยที่มีการก่อสร้างต่อม่อไว้ ซึ่งเป็นนโยบายในอดีตเพื่อดำเนินงานเกี่ยวกับแผนงานการก่อสร้างเส้นทางเพื่อการจราจรในอนาคต ปัจจุบันการเดินทางเปลี่ยนแปลงไปจึงขอเสนอแนะให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรปรับเปลี่ยนแผนงานโครงการการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ เดิม เป็นการก่อสร้างรถไฟฟ้าให้เป็นระบบ **Feeder** เป็นการขนส่งเสริมเพื่อขนส่งผู้โดยสารไปเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ จึงไม่ควรยึดตามแผนงานเดิม เมื่อสถานการณ์เปลี่ยนแปลงไปแนวทางการพัฒนาระบบขนส่ง จึงต้องเปลี่ยนเป็นการก่อสร้างรถไฟฟ้าโดยไม่ต้องเวนคืนที่ดินของประชาชนจะเป็นประโยชน์มากกว่า

#### (๕๒) วันพฤหัสบดีที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๕๖

พิจารณาติดตามความคืบหน้าแผนงานโครงการของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม ที่จะได้รับการจัดสรรงบประมาณตามร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ พ.ศ. .... ในกรอบวงเงิน ๒ ล้านล้านบาท

นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า พระราชบัญญัติกู้เงินฯ ดังกล่าว มี ๑๙ มาตรา ซึ่งผ่านความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเรียบร้อยแล้ว มีบัญชีแนบท้ายที่มีรายละเอียดแผนงาน เพื่อตรวจสอบครั้งสุดท้ายก่อนจะนำไปมอบให้หน่วยงานต่าง ๆ โครงการเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท เป็นโครงการต่อเนื่องมาจากแผนงานโครงการของหลาย

รัฐบาล โดยหลักการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมต้องใช้งบประมาณถึง ๔.๒ ล้านล้านบาท แต่รัฐบาลจัดทำงบประมาณการกู้เงิน จำนวน ๒ ล้านล้านบาท จึงจำเป็นต้องนำงบประมาณไปจัดทำโครงการสำคัญก่อน ผลตอบแทนที่จะได้รับเป็นผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจมากกว่าผลตอบแทนที่เป็นจำนวนเงิน โครงการส่วนใหญ่รัฐบาลดำเนินการเอง ส่วนการจัดการเดินรถอาจให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินงานให้บริการประชาชน กระทรวงคมนาคมยอมรับเรื่องที่ประชาชนเป็นห่วง คือ เรื่องความโปร่งใสในการจัดสรรงบประมาณจึงได้จัดตั้งคณะกรรมการที่สรรหาจากภาคเอกชนเข้าร่วมสังเกตการณ์การบริหารงานของโครงการต่าง ๆ นโยบายงบประมาณ ๒ ล้านล้านบาท จะนำไปดำเนินการเฉพาะเส้นทางสายหลักเพื่อให้เชื่อมโยงโครงข่ายส่วนเส้นทางตามพื้นที่ที่อยู่ในงบประมาณปกติ

สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศแยกเป็นแผนงานโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้แก่ สายเด่นชัย - จังหวัดเชียงราย - เชียงของ และสายจังหวัดขอนแก่น บ้านไผ่ - จังหวัดมุกดาหาร - จังหวัดนครพนม (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพมหานคร - เชียงใหม่, กรุงเทพมหานคร - หนองคาย, กรุงเทพมหานคร - ปาดังเบซาร์ และเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการระบบรถไฟ ๔ รางทางคู่ จะก่อสร้างในเส้นทางที่จำเป็น โครงการรถไฟ ๑๐ สายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การก่อสร้างถนน ๔ ช่องจราจรระยะที่ ๒ ให้แล้วเสร็จและซ่อมถนน ๔ ช่องจราจรที่ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ โครงการก่อสร้างท่าเรือ ๔ แห่งด่าน ๔๑ แห่งทั่วประเทศ ก่อสร้างเขื่อนริมน้ำ และสถานีขนส่งสินค้า ๑๕ แห่ง เป็นต้น

ในส่วนของการกู้เงินจำนวน ๒ ล้านล้านบาท ระยะเวลาชำระคืน ๕๐ ปี เงินกู้จะเพิ่มขึ้นจริงเป็น ๕.๑ ล้านล้านบาท แต่อย่างไรก็ตามต้องดูผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจด้วย ปัจจุบันทุกภาคส่วนควรมีการร่วมมือกัน เพื่อคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศที่จะดีขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ ในเรื่องของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเข้าไปศึกษา และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยหยุดดำเนินการไว้ก่อน

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ชี้แจงต่อที่ประชุมว่ารถไฟความเร็วสูงมีทั้งเส้นทางใหม่และเส้นทางเดิม โดยมีแผนจะก่อสร้าง ๔ เส้นทางซึ่งพิจารณาจากจำนวนประชากรและการพัฒนาเมืองใหม่ การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงระยะสั้นเพื่อให้ประชาชนเดินทางออกจากกรุงเทพมหานคร เพื่อไปทำธุรกิจในพื้นที่เมืองใหม่ ไม่ได้เน้นเฉพาะการขนส่งโดยตรง งบประมาณ ๒ ล้านล้านบาท จะนำไปพัฒนาระบบถนนเพื่อเชื่อมต่ออาเซียน

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ร่างพระราชบัญญัติกู้เงิน ๒ ล้านล้านบาท คณะกรรมการฯ และสำนักงบประมาณช่วยกันกลั่นกรอง ซึ่งในแต่ละโครงการมีความพร้อมแตกต่างกัน ซึ่งโครงการแต่ละโครงการที่จะนำไปปฏิบัติจริงต้องได้รับการอนุมัติ จากคณะรัฐมนตรีเป็นรายโครงการ คณะกรรมการฯ เห็นด้วยในยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่มีความสอดคล้องในการพัฒนาระบบการขนส่งโลจิสติกส์

ผู้แทนกรมทางหลวง ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า งบประมาณของกรมทางหลวงไม่ถูกปรับลด กรมทางหลวงจะนำงบประมาณไปดำเนินงานประมาณ ๔ ปี นำไปบูรณะถนนที่ใช้งานมาแล้ว ๒๐ ปี ถนนสายหลักแนวเส้นทางภาคเหนือ - ภาคใต้ - ภาคตะวันออก - ภาคตะวันตก จะบูรณะให้แล้วเสร็จทั้งหมด โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษสาย บางใหญ่ - บ้านโป่ง - จังหวัดกาญจนบุรี สายบางปะอิน - จังหวัดสระบุรี - จังหวัดนครราชสีมา สายพญา - มาบตาพุด ทั้ง ๓ เส้นทางคาดว่าจะดำเนินงานให้แล้วเสร็จภายใน ๗ ปี

ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า เสนอของบประมาณจำนวน ๑.๔ แสนล้านบาท แต่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจำนวน ๓.๔ หมื่นล้านบาท เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโครงการขนาดใหญ่

คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑) คณะกรรมการฯ เห็นด้วยที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายมีนบุรี - ตลิ่งชัน แต่ไม่เห็นด้วยที่มีการเวนคืนที่ดินบริเวณสถานีราชปรารภมากเกินไป

๒) คณะกรรมการฯ เห็นว่ารถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพมหานคร - จังหวัดนครราชสีมา, กรุงเทพมหานคร - หัวหิน เป็นเส้นทางระยะสั้นไม่ทำให้เกิดผลตอบแทนทั้งด้านเศรษฐกิจและผลตอบแทนทางการเงิน การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางบางใหญ่ - จังหวัดกาญจนบุรี - ท่าเรือทวาย ไม่ควรก่อสร้างเป็นระบบทางด่วนควรทำเป็นรถไฟฟ้าเพื่อเชื่อมรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ และไม่ต้องเวนคืนที่ดิน

๓) ในโครงการต่าง ๆ คณะกรรมการฯ เห็นว่าการกู้เงินโดยจัดทำเป็นพระราชบัญญัติกู้เงิน นั้น เป็นการหลีกเลี่ยงการตรวจสอบที่จะมีขึ้น

๔) คณะกรรมการฯ เห็นว่า การลงทุนในแผนงานเงินกู้ ๒ ล้านล้านบาท นั้น ควรมีแผนงานรองรับการผลิตชิ้นส่วนในโครงการต่าง ๆ และพัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญ และมีความพร้อมในการดำเนินงานตามแผนงานโครงการที่จะเกิดขึ้น

๕) หากมีการบูรณะถนนซึ่งต้องใช้ระยะเวลาถึง ๔ ปี กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่รับผิดชอบมีแผนรองรับอย่างไร

(๕๓) วันพฤหัสบดีที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖

พิจารณาติดตามความคืบหน้าเรื่องการปรับปรุงท่าอากาศยานควนชน อำเภอเมือง จังหวัดสตูล ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกองทัพอากาศให้เป็นท่าอากาศยานที่สามารถให้บริการแก่ประชาชนในเชิงพาณิชย์

นายฮอซาลี ม่าเหรีม สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดสตูล ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ท่าอากาศยานควนชน อำเภอเมือง จังหวัดสตูล สามารถที่จะปรับปรุงและพัฒนาให้เปิดใช้งานในเชิงพาณิชย์ได้ ภายหลังจากที่ได้้นำเรื่องการปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานควนชนเข้าสู่

การพิจารณาของคณะกรรมการฯ ทางจังหวัดสตูลได้จัดให้มีการประชุมหารือร่วมกัน เพื่อพิจารณาว่าจะพัฒนาให้เป็นรูปแบบใด การที่ได้นำเรื่องดังกล่าวเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการฯ ในครั้งนี้เพื่อให้มีการบูรณาการร่วมกัน

ผู้แทนจังหวัดสตูล ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า จังหวัดสตูลเห็นด้วยที่จะมีการปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานควนชนในเชิงพาณิชย์ ซึ่งทางจังหวัดสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลที่ให้ใช้พื้นที่อย่างคุ้มค่า

ผู้แทนกรมการบินพลเรือน ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า กรมการบินพลเรือน ให้การสนับสนุนการปรับปรุงท่าอากาศยานควนชน จังหวัดสตูล เพื่อพัฒนาท่าอากาศยานในเชิงพาณิชย์ สำหรับการพิจารณาในเรื่องดังกล่าวกรมการบินพลเรือนต้องประสานงานทั้งกรมตำรวจและกองทัพอากาศ

ผู้แทนกองทัพอากาศ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า สนับสนุนให้มีการปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานควนชน ซึ่งที่ผ่านมาหลายหน่วยงานที่ขอใช้พื้นที่ แต่ขณะนี้ยังไม่มี ความชัดเจนว่าจะพัฒนาให้เป็นรูปแบบใด อย่างไรก็ตามอาจจะมีปัญหาวางบประมาณ มาจากที่ใดเข้ามาปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยาน เนื่องจากภาคเอกชนไม่สามารถเข้ามา ดำเนินการได้ หากหน่วยงานภาครัฐให้การสนับสนุนทางกองทัพอากาศพร้อมที่จะให้ความร่วมมือ

คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑) คณะกรรมาธิการฯ สนับสนุนให้มีการปรับปรุงท่าอากาศยานควนขันจังหวัดสตูล เพื่อให้เป็นท่าอากาศยานที่สามารถให้บริการแก่ประชาชนในเชิงพาณิชย์

๒) คณะกรรมาธิการฯ เสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาท่าอากาศยานควนขัน ประสานงานสายการบินต่าง ๆ ที่ให้บริการเชิงพาณิชย์เข้าร่วมรับฟังและเสนอแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานควนขันร่วมกัน เพื่อให้สายการบินต่าง ๆ มาเปิดให้บริการ

๓) คณะกรรมาธิการฯ มีมติให้ ผู้ว่าราชการจังหวัดสตูลเป็นประธานของคณะทำงาน เรื่องการปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานควนขันที่จะเปิดให้บริการในเชิงพาณิชย์ โดยให้ นายฮอซาลี มาห์หมัด สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดสตูล เป็นที่ปรึกษาในคณะทำงาน

#### (๕๔) วันพฤหัสบดีที่ ๔ เมษายน ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาในเรื่องแผนอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๕๖ ของกระทรวงคมนาคม

พลเอก พุฒินันท์ สุวรรณทัต รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า กระทรวงคมนาคมได้จัดเตรียมความพร้อมในช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดหลายวัน โดยจัดให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนอย่างเพียงพอ ป้องกันและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ตั้งศูนย์สำหรับบริการและเป็นจุดตรวจ ซึ่งมีส่วนท้องถิ่นมาร่วมสนับสนุน

นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ รองปลัดกระทรวงคมนาคม ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ปัญหาในช่วงเทศกาลสงกรานต์ คือ การจราจรหนาแน่น และการบริการขนส่งสาธารณะมีไม่เพียงพอ เป้าหมายการเตรียมความพร้อมก่อนเทศกาลสงกรานต์จะลดจำนวนอุบัติเหตุ และผู้เสียชีวิต อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน ผู้ประจำรถโดยสารสาธารณะ (พนักงานขับรถ พนักงานประจำรถ นายตรวจ และผู้ให้บริการประจำรถ) จะต้องมีการคัดกรองในเบื้องต้นเป็นศูนย์มัลติทรีมเปอร์เซ็นต์ในระหว่างการให้บริการ บูรณาการการปฏิบัติงานให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการนำกฎหมายที่มีอยู่มาใช้บังคับอย่างจริงจัง เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการเดินทางของประชาชน

นายสมชัย ศิริวัฒนโชค อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า รถรับจ้างไม่ประจำทางที่จะนำมาวิ่งเสริมรับส่งผู้โดยสารในช่วงเทศกาลจะต้องได้รับอนุญาตจากบริษัทขนส่ง จำกัด ก่อน และต้องได้รับอนุญาตให้เป็นรถประจำทางชั่วคราว พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะระยะทางไกลต้องหยุดพัก เมื่อขับรถครบ ๔ ชั่วโมง กรมการขนส่งทางบกได้มีการตั้งศูนย์เพื่อตรวจความพร้อมพนักงานขับรถ พนักงานประจำรถ ทั้ง ๔ ภาค

นายวุฒิชิต กัลยาณมิตร กรรมการผู้จัดการใหญ่บริษัท ขนส่ง จำกัด ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ช่วงเดือนเมษายนจะเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารจำนวนมากตลอดทั้งเดือน ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้ร่วมกับบริษัท ขนส่ง จำกัด ได้รณรงค์ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ บนรถโดยสาร หากฝ่าฝืนกฎหมายกำหนดโทษปรับสูงสุด ๑๐,๐๐๐ บาท และให้ปฏิเสธรับผู้โดยสารที่เมาสุรา

พันตำรวจเอก ดิเรก ปลั่งดี รองผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจทางหลวง ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ตำรวจทางหลวงรับผิดชอบเฉพาะทางหลวง ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ คือ การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากการเมาแล้วขับจะเกิดบนถนนของทางหลวง

ชนบท ตำรวจทางหลวงตั้งจุดตรวจทั่วประเทศรณรงค์การขับซึ่ปลอดภัย และนำกฎหมายที่ห้ามดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ มาบังคับใช้ ซึ่งมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่วันที่ ๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๕

นายอัยยณัฐ ถินอภัย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ยกเว้นค่าผ่านทาง ทางพิเศษบูรพาวิถีตั้งแต่วันที่ ๑๐ - ๑๖ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๖ และมีการรณรงค์ให้การตายเป็นศูนย์ จัดพนักงานเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษให้เพียงพอและจัดตั้งหน่วยบริการประชาชน ระหว่างวันที่ ๑๐ - ๑๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๖ ใช้กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ตรวจสอบเหตุการณต่าง ๆ ในทางพิเศษตลอด ๒๔ ชั่วโมง ในช่วงเทศกาล ๒ ปีที่ผ่านมาไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนทางพิเศษ

นางสาววิไลวรรณ นัฒวิไล รักษาการผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ท่าอากาศยานทั้ง ๖ แห่ง ได้เตรียมความพร้อมดูแลการเข้า - ออก ด้วยความรวดเร็ว ตรวจรักษาความปลอดภัย รณรงค์ควบคุมยานพาหนะเพื่อความปลอดภัย ตั้งศูนย์ประสานงานความปลอดภัยที่สำนักงานใหญ่และท่าอากาศยาน ตกแต่งซุ้มประเพณีเทศกาลสงกรานต์ที่ท่าอากาศยานเพื่อให้นักท่องเที่ยวถ่ายภาพ

คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล คือ

๑.๑) การเมาสุรา/ยาเสพติด

๑.๒) สภาพถนน/สภาพรถ/สภาพผู้ขับรถ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์

๒) ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคมประชาสัมพันธ์ เรื่องการนำระเบียบการห้ามผู้โดยสารดื่มสุรา และการห้ามนำถังน้ำไว้ที่กระบะท้ายรถในช่วง เทศกาลสงกรานต์ให้ประชาชนทราบ

๓) ขอให้ควบคุมรถโดยสารที่ไม่ประจำทางที่นำมาวิ่งเสริมรับส่งผู้โดยสารช่วง เทศกาลให้ปฏิบัติตามกฎหมาย

๔) ขอให้เจ้าหน้าที่เตรียมพร้อมการให้บริการสายด่วน เพื่อให้บริการสอบถาม เส้นทางแก่ประชาชน

(๕๕) วันพฤหัสบดีที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาโครงการจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะประจำทางที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ เป็นเชื้อเพลิง (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ประธานคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ชี้แจงต่อ ที่ประชุมว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้นำเสนอเรื่องการจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) ต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และคณะกรรมการฯ ได้มีมติอนุมัติการจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะดังกล่าวตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ จำนวน ๓,๕๐๖ คัน ต่อมาเมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ปรับลดจำนวนรถโดยสารสาธารณะลงให้คงเหลือจำนวน ๓,๑๘๓ คัน โดยแยกเป็นรถโดยสาร สาธารณะธรรมดา จำนวน ๑,๖๕๙ คัน รถโดยสารสาธารณะปรับอากาศ จำนวน ๑,๕๒๔ คัน

สำหรับการจัดหารถยนต์โดยสารประจำทาง จะดำเนินการโดยใช้วิธีการซื้อ เพราะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ประกอบการรายหนึ่งจำเป็นต้องมีรถโดยสารเป็นของ หน่วยงานเอง อีกทั้งกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารงาน ของรัฐบาล ดังนั้น เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๕๕ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้นำเรื่อง การจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) นำเสนอต่อคณะกรรมการฯ อีกครั้ง หลังจากนั้นได้นำเสนออีกหลายหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องจนได้ข้อมูลที่สมบูรณ์

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้นำข้อมูลส่งกลับคืนมายังคณะกรรมการฯ ในเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖ เป็นการจัดทำข้อมูลให้ดีที่สุด คณะกรรมการฯ จึงอนุมัติ และนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติในวันที่ ๙ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๖

ผู้อำนวยการขนส่งมวลชนกรุงเทพ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า เอกสารที่นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีในการจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) นั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้นำเสนอให้มีการจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะธรรมดาและรถโดยสารสาธารณะปรับอากาศ ซึ่งทางคณะรัฐมนตรีเห็นว่าประเทศไทยมีสภาพภูมิอากาศร้อนเห็นควรจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะแบบปรับอากาศทั้งหมด แต่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เห็นว่าควรจัดซื้อทั้งรถโดยสารสาธารณะแบบธรรมดาและรถโดยสารสาธารณะแบบปรับอากาศ เนื่องจากประชาชนร้อยละ ๑๐ มีความต้องการที่จะใช้บริการรถโดยสารสาธารณะแบบธรรมดา โดยเฉพาะพ่อค้าแม่ค้าที่ต้องนำสิ่งของขึ้นบนรถโดยสารสาธารณะประจำทาง ขณะนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอยู่ระหว่างการดำเนินการให้มีจุดเชื่อมต่อระบบรางให้เป็นระบบ Feeder นำส่งผู้โดยสาร

สำหรับการจัดหารถโดยสารสาธารณะที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเพียง ๑ ใน ๑๔ หัวข้อของการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเท่านั้น ซึ่งการจัดทำแผนฟื้นฟูฯ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนดไว้ว่าหากราคาก๊าซ (NGV) มีราคาเพิ่มขึ้น ๒ บาท แต่รัฐบาลไม่ให้ปรับราคาค่าโดยสารเพิ่มขึ้น ดังนั้น กระทรวงการคลังต้องจัดหาเงินมาช่วยเหลือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจากการที่รัฐบาลเข้ามาควบคุมอัตราค่าโดยสาร ในช่วงระยะเวลา ๒๐ ปีที่ผ่านมารัฐบาลจัดหารถโดยสารสาธารณะประจำทางให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แต่ไม่ได้กำหนดราคาค่าโดยสารไว้ เป็นเหตุให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีหนี้สะสมจำเป็นต้องกู้ยืมเงินและมีภาระดอกเบี้ย ๒๕๐ ล้านบาทต่อเดือน

สำหรับสาเหตุที่ผู้โดยสารลดลงเกิดจากรถโดยสารสาธารณะมีสภาพเก่าและมีไม่เพียงพอทำให้ผู้โดยสารต้องเสียเวลาในการรอรถเป็นเวลานาน การปรับเปลี่ยนวิธีการจัดหารถยนต์โดยสารประจำทางจากการเข้ามาเป็นการซื้อรถโดยสารที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) เพราะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องให้บริการรถโดยสารสาธารณะประจำทางในเขตปริมณฑลทั้ง ๖ จังหวัด หากการจัดหารถโดยสารสาธารณะประจำทางโดยการเช่าทั้งหมด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ไม่มีบุคลากรที่จะเข้าไปตรวจสอบการซ่อมบำรุง (Maintenance) การจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะพยายามให้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทย

ในส่วนของการจัดการโดยสาธารณะประจำทางโดยวิธีการเช่าจะมีกำหนดเวลา ๑๐ ปี และต้องทำ TOR ในปีที่ ๖ - ๗ ให้แล้วเสร็จในปีที่ ๘ หากดำเนินการไม่ทันตามกำหนด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องทำสัญญาเช่ารถยนต์สภาพที่เก่า

คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกต ดังนี้

การจัดการโดยสาธารณะนั้นยังมีความจำเป็นเพราะรถโดยสารสาธารณะประจำทางประมาณร้อยละ ๒๕ เป็นรถโดยสารสาธารณะที่ไม่สามารถให้บริการได้ ที่ผ่านมามีการทำวิจัยสรุปผลได้ว่าการเช่ารถโดยสารสาธารณะจะดีกว่าการซื้อ เหตุใดองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงปรับเปลี่ยนมาเป็นการจัดซื้อรถโดยสารที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) แทน

(๕๖) วันพฤหัสบดีที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาเรื่องร้องเรียนของนางโสพิศ ชัยสวัสดิ์ กรณีขอทราบรายละเอียดและความชัดเจนของการดำเนินโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-ตลาดมีนบุรี) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๒ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำโดยบริษัท ไทยเอ็มเอ็ม จำกัด เพื่อทำการศึกษาความเหมาะสม จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และออกแบบเบื้องต้นโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ดำเนินการแล้วเสร็จเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ โดยที่ปรึกษาฯ ได้เสนอระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) เป็นระบบรถไฟฟ้าที่เหมาะสมสำหรับโครงการ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำโดยบริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ และในการประชุมติดตามความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เมื่อวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๕๕ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการประชุม ที่ประชุมพิจารณาเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ต่อไป ในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail)

ผู้แทนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ตั้งแต่เดือนมิถุนายน ๒๕๕๕ ได้มีการทำประชาพิจารณ์หลายครั้ง ซึ่งเป็นผลให้มีการเพิ่มสถานี

จาก ๒๔ สถานี เป็น ๓๐ สถานี โดยประชาชนในเขตมินบุรีและพื้นที่ใกล้เคียงได้เสนอให้มีการปรับเปลี่ยนและต่อขยายแนวเส้นทางที่มินบุรีไปยังถนนสุวินทวงศ์ รวมทั้ง มีหนังสือจากสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในพื้นที่ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รฟม. จึงมีมติให้ตั้งคณะกรรมการพิจารณาการปรับแบบและแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มินบุรี และสายสีชมพูช่วงแคราย - มินบุรี โดย รฟม. ได้ศึกษาความเหมาะสมแนวเส้นทาง ๓ กรณีด้วยกัน คือ

กรณีที่ ๑ แนวเส้นทางที่ ๑ ถนนสีหบุรานุกิจ

กรณีที่ ๒ แนวเส้นทางที่ ๒ ถนนสุวินทวงศ์

กรณีที่ ๓ คือการดำเนินการทั้ง ๒ แนว

ผลการศึกษาเปรียบเทียบ มีดังนี้คือ

๑) กรณีที่ ๑ (ถนนสีหบุรานุกิจ) มีความสอดคล้องกับผังเมืองและความต้องการในเส้นทางในปัจจุบันมากที่สุด

๒) กรณีที่ ๒ (ถนนสุวินทวงศ์) เหมาะสมต่อการรองรับพัฒนาเมืองในอนาคต หากภาครัฐมีแผนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวถนนสุวินทวงศ์และควรย้ายสถานีสายสีส้มจากบริเวณถนนร่มเกล้าให้มาที่แยกถนนรามคำแหงตัดกับถนนสุวินทวงศ์

๓) กรณีที่ ๓ (ก่อสร้างทั้ง ๒ เส้นทาง) ที่ปรึกษาเห็นว่ากรณีนี้โครงการจะมีพื้นที่ให้บริการทับซ้อน เพราะประชาชนในบริเวณตลาดมินบุรีที่สามารถเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพูทั้ง ๒ แนวเส้นทางนั้นเป็นกลุ่มเป้าหมายในการให้บริการเดียวกัน ดังนั้น กรณีที่ ๓ นี้จะเป็นการเพิ่มงบประมาณในการลงทุนแต่ให้บริการประชาชนที่ได้รับบริการที่เพียงพออยู่แล้ว

คณะกรรมการ รฟม. พิจารณาผลการศึกษาเปรียบเทียบกรณีศึกษาทั้ง ๓ กรณีแล้วมีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการเสนอกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มินบุรี ตามแนวเส้นทางตามแผนแม่บท (เส้นทางสีหบุรานุกิจ) และกระทรวงคมนาคมเห็นชอบตามเสนอแล้ว จะดำเนินการนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกตดังนี้ การพิจารณาเห็นชอบการดำเนินโครงการตามแนวเส้นทางใด ควรพิจารณาถึงจำนวนผู้ใช้บริการและปริมาณการจราจร เป็นองค์ประกอบด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับผังเมืองและความต้องการในการเดินทางของประชาชนมากที่สุด

(๕๗) วันพฤหัสบดีที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๖

พิจารณาติดตามความคืบหน้าเรื่องขอความเป็นธรรมของนายบวร วัฒนาวิรวงศ์ ประธานชุมชนตลาดรถไฟสงขลา กรณีความเดือดร้อนของประชาชนชาวชุมชนตลาดรถไฟสงขลา จากการเช่าอาคารพาณิชย์ของบริษัท มิตรทองสงขลา จำกัด ซึ่งเป็นผู้ก่อสร้างอาคารพาณิชย์ ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายเฉลิมศักดิ์ ปาณศรี ธนารักษ์พื้นที่สงขลา ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีเขตโบราณสถานเนื้อที่ ๓ ไร่เศษ ซึ่งบริษัท มิตรทองสงขลา จำกัด ได้ทำสัญญาเช่ากับการรถไฟแห่งประเทศไทย ปัญหาที่เกิดขึ้นสืบเนื่องมาจาก บริษัทฯ ผู้เช่า ได้ทำสัญญาเช่าย้อนหลังและเรียกเก็บค่าเช่าโดยกำหนดอัตราค่าเช่าเป็นราคาใหม่ และผู้เช่าช่วงไม่ชำระค่าเช่าตามอัตราที่บริษัทฯ กำหนด ซึ่งอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อให้กำหนดอัตราค่าเช่าที่เป็นธรรม โดยหลักทั่วไปของการต่อสัญญาเช่าจะใช้ฐานอัตราค่าเช่าเดิม โดยคำนวณอัตราค่าเช่าเพิ่มเป็นร้อยละตามระเบียบของหน่วยงาน และในฐานะที่ตนได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเลขานุการ ได้ทำหนังสือถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่ยังไม่ได้รับหนังสือตอบกลับในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ดังนั้น จึงขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดการพิจารณาเรื่องการลดค่าเช่าพื้นที่ดังกล่าว เพื่อทางจังหวัดสงขลาจะได้นำแนวทางข้อสรุปของการรถไฟแห่งประเทศไทยไปปฏิบัติ

ขณะนี้หน่วยงานจังหวัดสงขลาได้มีการประชุมเบื้องต้นเพื่อลดปัญหาการจราจร โดยการพัฒนาแนวทางรถไฟสายหาดใหญ่ - จังหวัดสงขลา ซึ่งมีแนวเขตทางรถไฟขนาด ๔๐ เมตร ซึ่งขณะนี้ได้มีการบุกรุกเขตพื้นที่ หน่วยงานจังหวัดสงขลาจะแก้ไขปัญหาเขตพื้นที่ที่มีการบุกรุก โดยประสานกับธนาคารออมสินและการเคหะแห่งชาติ เพื่อหาที่อยู่อาศัยให้แก่ผู้บุกรุกต่อไป โดยการเคหะแห่งชาติได้ขอให้ทางจังหวัดสงขลาของงบประมาณในการจัดหาพื้นที่ ส่วนธนาคารออมสินต้องการให้นำเอกสิทธิ์การเช่าที่ของการรถไฟฯ มาแปลงเป็นสินทรัพย์ให้เป็นทุนเพื่อนำไปยื่นขอสินเชื่อ โดยหากการรถไฟฯ ได้ข้อสรุปอย่างไร ทางจังหวัดสงขลาจะประชุมร่วมกันเพื่อกำหนดแนวทางการกำหนดค่าเช่าพื้นที่ตามที่มีการรถไฟฯ ได้ปรับลดลง เมื่อได้ข้อสรุปแล้ว จึงจะให้กรมศิลปากรเข้าไปบูรณะซ่อมแซมพื้นที่

นายไพศาล ทรัพย์รุ่งโรจน์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ธนารักษ์พื้นที่สงขลาได้มีหนังสือถึงการรถไฟฯ หลังจากนั้น การรถไฟฯ ได้จัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบ ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำแผนผังเกี่ยวกับพื้นที่ที่ทับซ้อนเนื้อที่ ๓ ไร่เศษดังกล่าว การรถไฟฯ จึงได้ทำหนังสือถึงบริษัท มิตรทองสงขลา จำกัด ให้ลดค่าเช่าแก่ชาวชุมชนตลาดรถไฟสงขลาผู้เช่าช่วง เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม และการรถไฟฯ จะได้

พิจารณาลดค่าเช่าให้แก่บริษัท มิตรทองฯ ต่อไป ซึ่งการที่บริษัท มิตรทองฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าพื้นที่กับชาวชุมชนตลาดรถไฟ นั้น ถือว่าเป็นการให้เช่าช่วง ดังนั้น จึงเป็นเรื่องระหว่างผู้เช่ากับผู้เช่าช่วง การรถไฟฯ ไม่สามารถที่จะเข้าไปดำเนินการใด ๆ ได้ เพราะไม่ได้กำหนดไว้ในสัญญาเช่าระหว่างการรถไฟฯ และบริษัท มิตรทองฯ

สำหรับการทำสัญญาเช่าของการรถไฟฯ ต้องมีการจ้างที่ปรึกษาคำนวณอัตราค่าเช่านำมาเปรียบเทียบกับระเบียบของกา รรถไฟฯ ที่กำหนดอัตราค่าเช่าไว้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม ในส่วนของบริษัท มิตรทองฯ ได้มีหนังสือขอให้การรถไฟฯ ปรับลดค่าเช่า เนื่องจากมีการปรับลดพื้นที่ ขณะนี้ การรถไฟฯ ได้มีการประชุมแต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อหาแนวทางในการคำนวณอัตราค่าเช่าเพราะมีการปรับลดพื้นที่ดังกล่าว ฝ่ายบริหารทรัพย์สินจึงยังไม่ได้รับแผนผัง เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาเรื่องการลดค่าเช่า หากการรถไฟฯ ได้ปรับลดค่าเช่าให้แก่บริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จะต้องปรับลดค่าเช่าให้แก่ผู้เช่าช่วงต่อไป

สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น การรถไฟฯ มิได้ละเลยต่อปัญหาดังกล่าว เมื่อได้รับทราบข้อเท็จจริงและได้ข้อสรุปแล้ว จะเข้าไปดำเนินการทันที ซึ่งการคำนวณค่าเช่าพื้นที่ การรถไฟฯ จะเรียกบริษัท มิตรทองฯ มาร่วมเจรจา และมีการเจรจา ๓ ฝ่าย คาดว่าจะพิจารณาแล้วเสร็จไม่เกินเดือนมิถุนายน ๒๕๕๖ ซึ่งปัจจุบันการกำหนดอัตราค่าเช่าของการรถไฟฯ ได้ปรับเป็นอัตราร้อยละ ๑๐ ถ้าหากให้ส่วนราชการเช่าพื้นที่จะปรับเพิ่มร้อยละ ๑๐ ต่อ ๕ ปี หากเป็นเอกชนเช่าจะปรับเพิ่มเป็นร้อยละ ๑๐ ต่อ ๓ ปี

ส่วนการแก้ไขปัญหการบุกรุกพื้นที่ของการรถไฟฯ ต้องเป็นการแก้ไขปัญหาระยะยาว เพื่อรองรับแผนงานโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง การจะรื้อฟื้นแนวเขตทางรถไฟ นั้น การรถไฟฯ เพียงหน่วยงานเดียวไม่สามารถดำเนินการได้ จะต้องมีการทรวงคมนาคมเข้าร่วมพิจารณาด้วย

จากการพิจารณาเรื่องดังกล่าว คณะกรรมการฯ มีความประสงค์ให้การรถไฟฯ ลดค่าเช่าพื้นที่ให้แก่ชาวชุมชนตลาดรถไฟสงขลาที่ได้รับความเดือดร้อน การรถไฟฯ ไม่ควรละเลยในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าว และขอให้อนุรักษ์โบราณสถานไว้ โดยเฉพาะป้ายสถานีรถไฟสงขลา

(๕๘) วันพฤหัสบดีที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๕๖

(๕๘.๑) พิจารณาเรื่องร้องเรียนของประชาชนชาวตำบลบางพัง กรณีคัดค้าน การสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) พื้นที่หมู่ที่ ๑๒ , ๑๓ , ๑๔ ของตำบลบางพัง อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

นายภาณุวัช ศิริศรี ผู้ร้องเรียน ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า จากการประชุมร่วมกัน ระหว่างประชาชนกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัทที่ปรึกษา การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) สิ้นสุดแค่ราษฎร์บูรณะเท่านั้น แต่ภายหลังทราบว่า จะมีการขยายพื้นที่สร้างศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีม่วงมายังบริเวณพื้นที่ หมู่ที่ ๑๒ , ๑๓ และ ๑๔ ของตำบลบางพัง ซึ่งประชาชนในพื้นที่ไม่เคยทราบข้อมูลดังกล่าวมาก่อน และไม่มีการสอบถามความเห็นของประชาชนแต่อย่างใด ประชาชนในพื้นที่ไม่ได้คัดค้าน โครงการรถไฟฟ้า เพียงแต่ไม่ต้องการให้มีการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงฯ ในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นบริเวณพื้นที่สีเขียว มีสภาพเป็นสวนสมบุรณ์ และเป็นที่อยู่อาศัยของ ประชาชน และการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงฯ บริเวณดังกล่าวจะส่งผลให้การจราจรแออัดมากขึ้น จึงเสนอให้ รฟม. ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงฯ บริเวณเขตอำเภอพระสมุทรเจดีย์เพราะเป็นพื้นที่ หมู่บ้านร้าง ไม่ใช่พื้นที่เกษตรหรือสวนป่า และห่างจากพื้นที่ที่ รฟม. พิจารณาก่อสร้างเพียง ๗ กม. และจะไม่เกิดปัญหาการจราจรแออัด

นางสาวเรวดี รัศมีทัต สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดสมุทรปราการ ได้เสนอแนะให้ รฟม. พิจารณาพื้นที่ถัดจากสามแยกพระประแดง ซึ่งเป็นพื้นที่เอกชนมีเนื้อที่ ประมาณ ๑๓๐ ไร่ น่าจะเป็นทางเลือกในการพิจารณาเป็นสถานที่ดำเนินการก่อสร้างได้

นายยงสิทธิ์ โรจน์ศรีกุล ผู้ว่าการ รฟม. ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า จากการศึกษา พื้นที่อื่นเพื่อเป็นทางเลือกในการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงฯ มี ๒ สถานที่ที่น่าจะใช้เป็นพื้นที่ ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงฯ ได้ คือ

๑) บริเวณเขตอำเภอพระสมุทรเจดีย์ หมู่บ้านหมู่ป่า

๒) บริเวณวงแหวนทางแยกต่างระดับจุดตัดระหว่างถนนวงแหวนด้านใต้กับถนน

สุขสวัสดิ์

ทั้งนี้ ต้องศึกษาความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ทั้ง ๒ แห่งด้วยว่า มีเนื้อที่พอที่จะ สามารถจอดรถไฟฟ้าได้หรือไม่และจะส่งผลกระทบกับประชาชนและสิ่งแวดล้อมมากน้อย เพียงใด

มติที่ประชุม คณะกรรมการฯ เสนอให้ รฟม. ศึกษาแนวทางเพิ่มเติมในการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงฯ เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด และเกิดประโยชน์ในการก่อสร้างอย่างแท้จริง

(๕๘.๒) พิจารณาเรื่องร้องเรียนของนายอดุลย์ โยธาสุมทร กรณีขอประสานและให้ชี้แจงแนวทางการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางพลัด

นายอดุลย์ โยธาสุมทร ประธานสมาชิกสภาเขตบางพลัด ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า เดิมเคยมีการเวนคืนที่ดินประชาชนมาแล้วหนึ่งครั้ง ในการสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางพลัด แต่ภายหลังการก่อสร้างตามโครงการดังกล่าวมีแนวทางที่จะเวนคืนที่ดินของประชาชนเพิ่มเติม เนื่องจากการก่อสร้างเสาดอมอรรถไฟฟ้าเป็นรูปตัวยูคว่ำคร่อมอุโมงค์ทางลอดโดยใช้บริเวณพื้นที่ทางเท้าบางส่วนในการก่อสร้างนั้น เกิดปัญหาอุปสรรค คือ มีระบบสาธารณูปโภคใต้ทางเท้าหนาแน่น จึงต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมเพื่อขยายพื้นที่ก่อสร้างซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประชาชนประมาณ ๘๔ คน จึงต้องการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกันพิจารณาทางเลือกอื่นที่จะส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด เช่น การย้ายระบบท่อระบายน้ำไปยังบริเวณอื่นหรือใช้วิธีปักเสาดอมอรรถไฟฟ้าลงตรงกลางอุโมงค์ทางลอดเพื่อลดการเวนคืนแทนการสร้างเสาดอมอรรถเป็นรูปตัวยูคว่ำคร่อมอุโมงค์ทางลอด

นายยงสิทธิ์ โรจน์ศรีกุล ผู้ว่าการ รฟม. ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า โดยความเห็นส่วนตัว เพื่อลดการเวนคืนที่ดินของประชาชนควรแก้ปัญหาโดยการปักเสาดอมอรรถไฟฟ้าลงตรงกลางอุโมงค์ทางลอดเพื่อลดการเวนคืน แต่ทั้งนี้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรุงเทพมหานคร (กทม.) ด้วย เพราะการก่อสร้างโดยวิธีดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อความแข็งแรงของกำแพงอุโมงค์และจะทำให้ช่องทางการจราจรลดลงจาก ๓ ช่อง เหลือ ๒ ช่อง

มติที่ประชุม คณะกรรมการฯ เสนอให้ รฟม. จัดทำหนังสือไปยัง กทม. เพื่อเห็นชอบให้ก่อสร้างโดยใช้แนวทางการก่อสร้างตอม่อ (ตัววาย) ลงบริเวณกลางอุโมงค์ เพราะเป็นแนวทางการก่อสร้างที่มีผลกระทบกับประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณรอบอุโมงค์แยกบางพลัดน้อยที่สุด

(๕๙) วันพฤหัสบดีที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๕๖

พิจารณาในเรื่องรถยนต์ซึ่งการนำเข้าจากต่างประเทศในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑. กระบวนการนำเข้า จัดเก็บภาษี และการจดทะเบียนรถยนต์ตามระเบียบของทางราชการ

๒. ข้อเท็จจริงของกรณีรถยนต์มูลค่าสูงซึ่งมีการนำเข้าจากต่างประเทศ และเกิดเหตุเพลิงไหม้ ณ อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา จำนวน ๖ คัน

ภายหลังการพิจารณาของคณะกรรมการสิทธิการ สรุปผลการประชุม ได้ดังนี้

การจัดเก็บภาษีรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ใช้แล้วนำเข้าจากต่างประเทศนั้น การนำรถยนต์ใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักร ต้องได้รับอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์ ผู้นำเข้าที่ไม่ได้รับอนุญาตจึงนำเข้าเป็นชิ้นส่วนมาประกอบในประเทศ รถยนต์ที่ผลิตหรือประกอบจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ใช้แล้ว ถือเป็นการผลิตตามมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ๒๕๒๗ ต้องเสียภาษีสรรพสามิตจากมูลค่างานยนต์ทั้งคัน ก่อนนำออกจากโรงงานอุตสาหกรรม

คณะรัฐมนตรีมีมติ เห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๔ เกี่ยวกับการนำชิ้นส่วนของรถที่ใช้แล้วเข้ามาประกอบเป็นรถใหม่ โดยผู้ประกอบการใช้ช่องว่างของกฎหมายเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ต้องชำระภาษีอากรมูลค่าสูง โดยคณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการดังนี้

๑) กระทรวงพาณิชย์ ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง กำหนดให้ตัวถังของรถยนต์นั่งที่ใช้แล้วเป็นสินค้าที่ต้องห้ามในการนำเข้าในราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๕๕๕ โดยประกาศ ณ วันที่ ๒๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๕

๒) กระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงรับจดทะเบียนรถที่ประกอบจากชิ้นส่วนของรถที่ใช้แล้วที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยให้ไว้ ณ วันที่ ๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๖

ทั้งนี้ การที่ผู้ประกอบการพยายามนำรถยนต์ มูลค่าสูงมาสำแดงเป็นรถที่นำเข้าเป็นชิ้นส่วนมากกว่ารถนำเข้าทั้งคัน เนื่องจากกฎระเบียบและขั้นตอนการจดทะเบียนมีค่าใช้จ่ายเรื่องภาษีที่แตกต่างกันหลายร้อยเปอร์เซ็นต์ หากแจ้งชนิดเชื้อเพลิงเป็นก๊าซธรรมชาติ ไม่ต้องผ่านขั้นตอนการตรวจสภาพและมาตรฐานมลพิษจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) จึงสามารถลดขั้นตอนการตรวจสอบก่อนจดทะเบียนได้อีกทางหนึ่ง

(๖๐) วันพฤหัสบดีที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาข้อเท็จจริงกรณีรถยนต์มูลค่าสูง ซึ่งมีการนำเข้าจากต่างประเทศ และเกิดเหตุเพลิงไหม้ ณ อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา จำนวน ๖ คัน

ผู้แทนจากกรมศุลกากร ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า อัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศแตกต่างกัน กล่าวคือ หากเป็นการนำเข้ารถยนต์ทั้งคันอัตราภาษีจะแตกต่างจากการนำเข้าเป็นชิ้นส่วนอุปกรณ์ซึ่งอัตราภาษีจะต่ำกว่า และอัตราภาษีการนำเข้าโดยการขนส่งทางอากาศมีอัตราสูงกว่าการนำเข้าโดยทางน้ำ สำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์ซึ่งนำเข้านั้นหากตรวจสอบพบว่าเป็นชิ้นส่วนอุปกรณ์รถคันเดียวกันแต่แยกชิ้นส่วนอุปกรณ์เข้ามา กรมศุลกากรจะจัดเก็บภาษีแบบการนำเข้ารถยนต์ทั้งคัน

ผู้แทนจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การตรวจสอบสภาพและมาตรฐานมลพิษจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) จะตรวจสอบเฉพาะรถที่ใช้ น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงเท่านั้น หากเป็นรถซึ่งใช้แก๊สเป็นเชื้อเพลิง จะไม่ผ่านการตรวจสอบจาก สมอ. และการตรวจสอบสภาพนั้นเป็นไปตามระเบียบทุกขั้นตอนโดยรถ ๑ ยี่ห้อ ๑ แบบจะสุ่มตรวจ ๑ คัน

ผู้แทนจากกรมสอบสวนคดีพิเศษ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การตรวจสอบรถยนต์มูลค่าสูงซึ่งนำเข้าจากต่างประเทศเป็นรถที่มีราคาตั้งแต่ ๔ ล้านบาทขึ้นไป สาเหตุที่ต้องตรวจสอบเนื่องจากอาจมีการทุจริตปลอมแปลงตัวถังและเสียภาษีไม่ถูกต้องได้ และการตรวจสอบรถนั้นมีข้อสันนิษฐานเบื้องต้นว่า หากรถยนต์มีเลขเครื่องยนต์ เลขคัสซี และเลขห้องเกียร์ตรงกัน สันนิษฐานว่าเป็นรถยนต์ซึ่งนำเข้ามาทั้งคัน ไม่ใช่นำเข้าโดยแยกชิ้นส่วนอุปกรณ์เข้ามาและนำมาจัดประกอบภายในประเทศ การเสียภาษีนำเข้าจึงต้องเสียในอัตราที่สูงกว่าการนำเข้าแบบแยกชิ้นส่วนอุปกรณ์ สำหรับการตรวจสอบรถจัดประกอบนั้นได้ดำเนินการตรวจสอบเพิ่มเติม และผู้ครอบครองถือว่าเป็นผู้เสียหาย ในการทุจริตจะถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย อย่างไรก็ตามหากผู้ครอบครองไม่มีส่วนรู้เห็นกับการทุจริตก็ต้องเสียภาษีส่วนต่าง และมีสิทธิดำเนินคดีเอาผิดกับผู้ขายต่อไป

ผู้แทนจากกรมการขนส่งทางบก ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า เมื่อกรมการขนส่งทางบกตรวจสอบเลขเครื่องยนต์และเลขคัสซีของรถตรงกับเอกสารแล้วกรมการขนส่งทางบกจะจดทะเบียนให้ สำหรับเลขห้องเกียร์นั้น กรมการขนส่งทางบกไม่มีเครื่องมือที่จะตรวจสอบได้

ข้อสังเกตของคณะกรรมการวิชาการ

๑) รถยนต์มูลค่าสูงซึ่งนำเข้าจากต่างประเทศ โดยนำเข้ามาเป็นชิ้นส่วนอุปกรณ์ และนำมาจัดประกอบภายในประเทศนั้น อาจมีการหลีกเลี่ยงการตรวจสอบจาก สมอ. โดยนำไปติดแก๊ส และจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก และภายหลังจากการจดทะเบียนอาจเปลี่ยน

เชื้อเพลิงจากแก๊สเป็นน้ำมันได้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรหามาตรการป้องกันการหลีกเลี่ยงการตรวจสอบดังกล่าว

๒) การจัดเก็บภาษีนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ กรมศุลกากรควรตรวจสอบว่า หมายเลขเครื่องยนต์ เลขคัสซี และเลขห้องเกียร์ตรงกันหรือไม่ หากตรงกันถือได้ว่าเป็นไปตามข้อสันนิษฐานของกรมสอบสวนคดีพิเศษว่าไม่ใช่รถจดประกอบ การจัดเก็บภาษีจึงต้องเก็บแบบการนำเข้ารถทั้งคัน หากกรมศุลกากรจัดเก็บภาษีไม่ถูกต้องอาจถือเป็นความบกพร่องได้

### (๖๑) วันพฤหัสบดีที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๕๖

พิจารณาติดตามความคืบหน้าเรื่องร้องเรียนขอความเป็นธรรมในการพิจารณาต่อสัญญาให้กับผู้ประกอบการร้านค้าต่าง ๆ ในท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต

ผู้แทนจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า กรณีการพิจารณาต่อสัญญาให้กับผู้ประกอบการร้านค้านั้น ปัจจุบันบริเวณห้องโถงผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศมีผู้โดยสารหนาแน่นมาก ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีร้านค้าของผู้ประกอบการตั้งอยู่ ๙ ร้าน ทอท. พิจารณาแล้ว เห็นควรย้ายร้านค้าทั้ง ๙ ร้าน ไปตั้งบริเวณอื่น เพื่อให้มีพื้นที่วางเก้าอี้ให้บริการแก่ผู้โดยสาร โดยผู้ประกอบการร้านค้าทั้ง ๙ ร้าน หมดสัญญาแล้ว ๓ ร้าน ส่วนอีก ๖ ร้านกำลังจะหมดสัญญา ทอท. จึงขอให้ผู้ประกอบการร้านค้าทั้ง ๙ ร้านย้ายออกจากพื้นที่ดังกล่าว โดยจัดพื้นที่ไว้รองรับสำหรับผู้ประกอบการแล้ว ผู้ประกอบการร้านค้า ๖ ร้านยินยอมย้ายออกจากพื้นที่เดิมมายังบริเวณที่ ทอท. จัดไว้รองรับ และ ทอท. ได้ต่อสัญญาให้จนถึงเดือนสิงหาคม ๒๕๕๗ เช่นเดียวกับผู้ประกอบการรายอื่น แต่ผู้ประกอบการ ๓ ร้านไม่ยินยอมย้ายออกจากพื้นที่ดังกล่าว และดำเนินคดีทางกฎหมายกับ ทอท.

หลักเกณฑ์การพิจารณาให้ผู้ประกอบการตั้งร้านค้าคือ เริ่มแรก ทอท. จะดำเนินการเปิดประมูลทำสัญญากับผู้ประกอบการเป็นเวลา ๓ ปี หากประกอบการแล้วไม่มีปัญหาใด ๆ ทอท. จะพิจารณาต่อสัญญาให้อีก ๒ ปี

กรณีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๗ และจะย้ายผู้ประกอบการร้านค้าไปยังอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ และดำเนินการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิม

กรณีบริหารจัดการอาคารและลานจอดรถ ทอท. เข้าบริหารจัดการอาคารและลานจอดรถตั้งแต่วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๖ หลังศาลปกครองกลางซึ่งรับโอนคดีมาจากศาลแพ่งไม่รับคำฟ้องไว้พิจารณาในคดีพิพาทเกี่ยวกับสัญญาทางปกครองระหว่าง ทอท. กับ บริษัท ปาร์คกิ้ง

แมนเนจเม้นท์ จำกัด และให้คำสั่งคุ้มครองประโยชน์ของคู่ความระหว่างการพิจารณาของศาลแพ่งชั้นสุดลง

ระบบรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานต่าง ๆ ที่อยู่ ภายใต้การกำกับดูแลของ ทอท. นั้น มี ๔ ระดับ โดยปกติจะอยู่ที่ระดับ ๒ การรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปัจจุบันอยู่ที่ ระดับ ๓ ซึ่งแต่ละระดับแตกต่างกันขึ้นอยู่กับสถานการณ์

(๖๒) วันพฤหัสบดีที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๕๖

พิจารณาเรื่องร้องเรียนของนายธรรมบุญ จุลมณีโชติ และคณะ กรณีขอให้ระงับและทบทวนการออกประกาศปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ในเส้นทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีมติเห็นชอบร่วมกับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ตามที่คณะกรรมการพิจารณาค่าผ่านทางพิเศษเสนอ

ผู้ร้องเรียน ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ประเด็นปัญหาการขึ้นค่าผ่านทางพิเศษส่งผลกระทบต่อประชาชนเป็นจำนวนมากในการใช้บริการ ซึ่งสวนทางกับเศรษฐกิจในปัจจุบัน และหน่วยงานของรัฐไม่ควรหวังถึงผลประโยชน์ ต้องมีหน้าที่จัดการสาธารณูปการให้กับประชาชน

จากรายงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๕ มีรายได้จากผลประกอบการและผลกำไรเพิ่มมากขึ้น ซึ่งถือว่าได้ผลตอบแทนจำนวนมากและกำไรสะสมเพิ่มขึ้นทุกปี จึงไม่สมควรที่จะขึ้นค่าผ่านทางพิเศษ ถือว่าไม่เป็นไปตามหลักเศรษฐกิจ รวมถึงบริษัทร่วมทุนที่มีผลตอบแทนเพิ่มขึ้นทุกปี จึงไม่สมควรที่จะขึ้นค่าผ่านทางพิเศษ อันก่อให้เกิดความเดือดร้อนกับประชาชน ดังนั้น จึงขอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทบทวนสัญญาในสิ่งที่จะเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับภาคเอกชน

ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ กรรมการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ กล่าวว่าการขึ้นค่าผ่านทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีการทำสัญญากับบริษัทเอกชนไปแล้วนั้น สมควรต้องให้ความเป็นธรรมและการทำตามสัญญาถือว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ทำถูกต้องตามสัญญา ถ้าผู้ร้องเรียนมีความเห็น ว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยทำผิดสัญญา ผู้ร้องเรียนสามารถที่จะฟ้องร้องการทางพิเศษแห่งประเทศไทยกรณีขึ้นค่าผ่านทางพิเศษไม่เป็นไปตามสัญญาและในส่วนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยทำถูก ต้องตามสัญญา

ผู้ร้องเรียนต้องการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยทำอย่างไร หรือผลกระทบไปยังรัฐบาลโดยต้องให้ความเป็นธรรมกับทุกฝ่าย

นายเจือ ราชสีห์ ประธานคณะกรรมการการคมนาคม ขอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชี้แจงถึงรายละเอียดในการขึ้นค่าผ่านทางพิเศษ และมีการดำเนินการอย่างไร มีเหตุผลที่จะขึ้นค่าผ่านทางพิเศษอย่างไร

นายอัยยณัฐ ถินอภัย ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กล่าวว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทย รับผิดชอบเกี่ยวกับทางพิเศษเพื่อให้บริการกับประชาชน

จากประเด็นของผู้ร้องเรียน กรณีขอให้ทบทวนการขึ้นค่าผ่านทางพิเศษ จากรายงานที่ท่านเสนอให้คณะกรรมการเห็นนั้น มีแต่ผลกำไร ซึ่งความจริงแล้วมีหนี้ประมาณ ๙๐,๐๐๐ ล้านบาท การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ทำตามแนวนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการดูแลให้ความสะดวกสบาย เป็นทางเลือกให้กับประชาชน คือทางพิเศษ ในส่วนการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษ มีการปรับราคาแล้วจำนวน ๔ ครั้ง ตั้งแต่ปี ๒๕๓๑, ๒๕๓๖, ๒๕๔๑, ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๖ การปรับราคาค่าผ่านทางพิเศษต้องศึกษารายละเอียดทุกประเด็นและปรับทุก ๕ ปี

การทำสัญญาของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องศึกษาถึงดัชนีของผู้บริโภค หรืออัตราค่าครองชีพในการที่จะปรับราคาขึ้นนั้นต้องมีการเปรียบเทียบ ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ไม่มีการปรับขึ้นราคา

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อการพิจารณา โดยมีกรรมการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและรองอธิการสูงสุดเป็นประธาน คณะอนุกรรมการ ซึ่งพิจารณาแล้วเห็นชอบตามการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และจะเริ่มดำเนินการในวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๖

ในส่วนของการดำเนินงาน หน่วยงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ มีจำนวน ๓ ขั้นตอน ใน ๙ ปีแรก บริษัทผู้รับร่วมทุนหรือบริษัทสัมปทานทำสัญญาร่วมทุนโดยให้ผลตอบแทนภาคเอกชน ๖๐% ภาครัฐ ๔๐% และช่วงกลางภาคเอกชน ๕๐% ภาครัฐ ๕๐% และ ๙ ปีสุดท้าย ภาครัฐ ๖๐% ภาคเอกชน ๔๐% เมื่อครบสัญญาในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ กรรมสิทธิ์จะตกเป็นของภาครัฐ ตั้งแต่วันที่มีการก่อสร้างแล้วเสร็จ และปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ทางด่วนขั้นที่ ๒ ได้ทำสัญญาร่วมทุนการสร้างทางด่วนอุดรรัถยา ระยะเวลา ๓๐ ปี เมื่อครบสัญญาตกเป็นของรัฐ ดังนั้น การปรับอัตราเมื่อเป็นของรัฐ จึงต้องขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาล แต่ขณะนี้ต้องปฏิบัติตามสัญญาของบริษัทเอกชน การคำนวณปรับราคา

ถ้าคำนวณแล้วไม่เป็นไปตามฐาน จะไม่มีการปรับขึ้นค่าผ่านทางพิเศษ ปัจจุบันมีข้อพิพาทกับ บริษัทผู้รับสัมปทานกรณีไม่ปรับขึ้นราคา และการปรับขึ้นราคา การทางพิเศษฯ ได้ทำตาม สัญญา โดยมีสำนักอัยการสูงสุดและมีคำพิพากษาของศาลที่ใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติ

สิ่งที่ดำเนินการได้ทำตามพื้นฐานความชัดเจน มีความถูกต้องตามข้อสัญญา ที่มีอยู่ และคำนึงถึงประชาชนในการใช้ทางพิเศษ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ต้องดูแล ในทุกส่วน และความล่าช้าที่เกิดจากการสร้างส่วนต่อขยายทางด่วน การก่อสร้างโครงการไม่ได้ ใช้งบประมาณของรัฐบาล จึงต้องนำเงินค่าผ่านทางพิเศษที่เรียกเก็บได้นั้นไปชำระหนี้ที่ก่อสร้าง การทางพิเศษ ดังนั้น การก่อสร้างทางด่วนต้องมีการศึกษาถึงความคุ้มค่าในการบริหารจัดการ โครงการต่าง ๆ ส่วนโครงการทางด่วนขั้นที่ ๒ และโครงการทางด่วนสายเหนือ เป็นการร่วมทุน กับภาคเอกชน มีมูลค่าการลงทุนสูงและเมื่อปฏิบัติตามสัญญาจะตกเป็นของรัฐ โดยสรุปแล้ว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามข้อสัญญา คำนึงถึงประโยชน์และไม่ให้เกิด ผลกระทบ และต้องอยู่บนพื้นฐานดัชนีของผู้บริโภคเป็นสำคัญ

#### (๖๓) วันพฤหัสบดีที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาข้อเท็จจริงกรณีอุบัติเหตุบนถนนมิตรภาพ ซึ่งรถบรรทุกชนรถบัส โดยสารประจำทางปรับอากาศ ๒ ชั้น (สายร้อยเอ็ด - กรุงเทพฯ) ของบริษัท ขนส่ง จำกัด ทำให้มีผู้โดยสารเสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก

จากการประชุมพิจารณาของคณะกรรมการฯ สรุปผลการประชุม ได้ดังนี้

กรณีการเกิดอุบัติเหตุ รถบรรทุกพ่วง ๒๒ ล้อ (รถเทรเลอร์) วิ่งข้ามเกาะกลาง ถนนชนรถโดยสารปรับอากาศมาตรฐาน ๔ (ก) ของบริษัท ขนส่ง จำกัด สายกรุงเทพ-ร้อยเอ็ด เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๖ เวลา ๐๔.๓๐ นาฬิกา บนถนนมิตรภาพขาเข้ากรุงเทพฯ กิโลเมตรที่ ๑๘-๑๙ ณ ตำบลทับกวาง อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี เป็นเหตุให้มีผู้โดยสาร เสียชีวิต ๑๙ คน บาดเจ็บ ๒๑ คน สาเหตุเกิดจากคนขับรถบรรทุกพ่วง ๒๒ ล้อ (รถเทรเลอร์) กลับใน จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ ซึ่งแนวทางการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้านมาตรการป้องกันอุบัติเหตุและให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัย ดังนี้

ผู้แทน บริษัท ขนส่ง จำกัด ชี้แจงว่า

๑) ได้พิจารณาติดตั้ง **Global Positioning System (GPS)** กับรถโดยสารเอกชน เนื่องจากเป็นอุปกรณ์ที่บันทึกการเดินทาง และช่วยเพิ่มความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

เช่น หากรถโดยสารคันใดวิ่งเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดหรือออกนอกเส้นทางหรือวิ่งโดยไม่พากรถ เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ **Global Positioning System (GPS)** สามารถโทรศัพท์ตักเตือนได้ทันที ทั้งนี้ บริษัท ขนส่ง จำกัด ติดตั้งครบทั้งหมด ๘๐๐ คัน)

๒) ปรับปรุงวิธีทัศนศาสตร์ความปลอดภัยใหม่ เนื่องจากเนื้อหาเดิมเน้นเรื่องความปลอดภัยน้อยเกินไป และให้ติดตั้งระบบเข็มขัดนิรภัยให้ครบทุกที่นั่ง

๓) รมรณงค์ไม่ให้ประชาชนใช้บริการรถโดยสารที่ไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย

๔) ตรวจสอบความพร้อมพนักงานประจำรถโดยสาร โดยเฉพาะพนักงานขับรถ ก่อนให้บริการทั้งต้นทาง ระหว่างทาง และปลายทาง

๕) มาตรการสุ่มตรวจ เช่น การตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสาร การบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าที่นั่ง

๖) การนำระบบ **Radio-frequency identification (RFID)** มาตรวจจับความเร็วผู้แทนกรมทางหลวง ชี้แจงว่า ได้ประสานผู้ประกอบการรถบรรทุกเพื่อจัดสร้างจุดพากรถโดยสารเพิ่มเป็น ๗ จุด

ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก ชี้แจงว่า

๑) ทบทวนกฎหมาย และระเบียบเกี่ยวกับกำหนดต่ออายุใบขับขี่คนขับรถบรรทุก

๒) ศึกษาข้อดี ข้อเสียของรถโดยสารปรับอากาศ ๒ ชั้น หากเกิดอุบัติเหตุและผู้โดยสารออกจากตัวรถยากกว่ารถโดยสารปรับอากาศชั้นเดียว อาจให้ยกเลิกให้บริการสำหรับการวิ่งทางไกล พร้อมทั้งห้ามใช้อุปกรณ์ติดไฟภายในตัวรถโดยสาร

๓)หารือร่วมกับบริษัท ขนส่ง จำกัด และกระทรวงมหาดไทย จัดทำแผนเผชิญเหตุฉุกเฉินกรณีรถโดยสารพลิกคว่ำหรือเกิดเพลิงไหม้สำหรับรถโดยสารสาธารณะ

(๖๔) วันพฤหัสบดีที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๕๖

พิจารณาติดตามความคืบหน้าโครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ เป็นเชื้อเพลิง (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

นายสมชัย ศิริวัฒนโชค ประธานคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ชี้แจงว่า หลังจากที่ได้มาชี้แจงต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการ **TOR (Terms of Reference)** โดย นายนเรศ บุญเปี่ยม รองผู้อำนวยการฯ เป็นประธานและบุคคลภายนอกส่วนหนึ่ง

ซึ่งได้มีการจัดทำประชาพิจารณ์เรียบร้อยแล้ว ตลอดจนได้ ทำรายงานให้ ขสมก. ทราบ ขั้นตอนทั้งหมดอยู่ในวาระแรก คาดว่าอาทิตย์หน้าจะจัดทำประชาพิจารณ์อีกครั้งหนึ่ง

นายณเรศ บุญเปี่ยม รองผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฝ่ายเดินรถองค์การ) ชี้แจงว่า การจัดซื้อรถโดยสารประจำทางจำนวน ๓,๑๘๓ คัน มีการอนุมัติไปแล้วในวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๖ ในวงเงินจำนวน ๑๓,๑๖๒,๒๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งมีรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน ๑,๕๒๔ คัน และรถโดยสารธรรมดา จำนวน ๑,๖๕๙ คัน ซึ่งได้มีการประชุมพิจารณาร่าง TOR ๔ ครั้ง และมีสาธารณชนเสนอความเห็นมา ๖๓ ราย โดยวัตถุประสงค์ของการจัดซื้อรถโดยสารคันใหม่เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง ลดมลพิษ รักษาสิ่งแวดล้อม และเพื่อตอบสนองนโยบายด้านการใช้พลังงานของรัฐในการใช้พลังงานที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ประสงค์จะเสนอราคา ต้องเป็นผู้มีอาชีพที่เป็นนิติบุคคล /นิติบุคคลกิจการร่วมค้า ไม่มีผลประโยชน์ร่วมกับผู้เสนอราคารายอื่น มีอาชีพที่อยู่เป็นหลักแหล่ง มีวัตถุประสงค์ในการขายและซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารที่ประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ มีทุนจดทะเบียน (ชำระเต็มจำนวน) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

สำหรับความเห็นของสาธารณชนที่เสนอมาส่วนใหญ่เป็นการกำหนดมาตรฐานของรถโดยสารที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง (NGV) ต้องอยู่ในมาตรฐานที่กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดไว้ ชิ้นส่วนต้องมีมาตรฐาน มอก. มีผลการดำเนินงานทั้งในและต่างประเทศ กำหนดวัสดุและผลิตภัณฑ์ให้มีความมั่นคง แข็งแรง และควรให้มีการรับประกัน ๕ ปี

นายภูมิไจ อัดตะนันท์ ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงานดำเนินงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ชี้แจงว่า คณะกรรมการฯ ได้ให้ความเห็น ขสมก. มีปัญหาในเรื่องการให้บริการค่าใช้จ่าย และมีหนี้สินจำนวนมาก ดังนั้น ขสมก. ต้องไปจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งการจัดหารถโดยสารประจำทางเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำแผนฟื้นฟูฯ ซึ่ง ขสมก. ได้รับไปเพื่อจัดทำแผนฟื้นฟูฯ เกี่ยวกับปัญหาภาระหนี้สิน และดอกเบี้ยจากหนี้สินเดิม ขสมก. จึงต้องพิจารณาว่าส่วนใดจะนำเสนอที่จะลดมูลหนี้ที่ค้างอยู่ได้ (Hair cut)

ปัจจุบันได้มีการจัดทำสัญญาเชิงคุณภาพมาบังคับใช้แล้ว สำหรับประเด็นว่าการเช่าหรือการซื้อรถโดยสารอะไรดีกว่ากันนั้น ปัจจุบันได้มี การปรับปรุงแผนหลายอย่าง เช่น ค่าตัวรถโดยสาร ค่าซ่อมบำรุง ค่าปรับปรุงเครื่องยนต์ แหล่งเงินได้มีการเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งมีสมมติฐานหลายอย่างเป็นเรื่องใหม่ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อองค์กร และมีเหตุผลอีกส่วนหนึ่งที่ไม่ว่าเกี่ยวกับด้านการเงิน กล่าวคือ ขสมก. มีความประสงค์จะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์รถโดยสารประจำทางทั้งหมดตามโครงการนี้

นายณทล ปิ่นสุภา ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ชี้แจงว่า ได้จัดทำแผนงานเพื่อขยายสาขาสถานีก๊าซ (NGV) ๓ สถานี โดยประสานกับ ขสมก. เพื่อให้บริการ จะทำให้ลดส่งผลกระทบต่อประชาชน นอกจากนี้ ยังมีแผนงานจัดตั้ง สถานีเติมก๊าซ NGV อีก ๕ สถานี สถานีบริการก๊าซ NGV ที่เหมาะสมคือ สถานีตามแนวท่อ ซึ่งสามารถให้บริการเติมก๊าซได้อย่างต่อเนื่อง

ปัจจุบันสถานีตามแนวท่อยังไม่ครอบคลุม อนาคต ปตท. และ ขสมก. มีแผน ร่วมกันเพื่อจัดตั้งสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มอีก เพื่อให้เป็นสถานีก๊าซ NGV ของ ขสมก. โดยเฉพาะการลงทุนก๊าซ NGV นั้น หน่วยงานรัฐไม่เข้ามาช่วยเหลือพุงราคาก๊าซ NGV ดังนั้น จึงทำให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ต้องรับภาระส่วนต่างราคาประมาณ ๕ บาทเศษ ซึ่งส่งผล ทำให้ ปตท. มีผลประกอบการขาดทุน

ข้อเสนอแนะและประเด็นคำถามของคณะกรรมการกิจการฯ

๑) ร่างขอบเขตของงาน TOR ต้องกำหนดรายละเอียดที่เป็นมาตรฐานความปลอดภัยและต้องเปิดเผย TOR อย่างกว้างขวาง

๒) เหตุใด ขสมก. จึงเปลี่ยนเป็นการซื้อรถโดยสารประจำทาง สภาพพัฒนา สนับสนุนให้ซื้อหรือไม่

๓) การที่ TOR กำหนดให้ผู้เสนอราคารับผิดชอบการซ่อมบำรุงเพียง ๓ ปี หลังจากนั้นหน่วยงานใดจะเข้ามาซ่อมแซมบำรุงรักษา หากจะให้ ขสมก. เป็นหน่วยงาน รับผิดชอบการซ่อมแซมถือว่าเป็นภาระหนักและต้องใช้งบเป็นจำนวนมาก

๔) สถานีบริการก๊าซ NGV มีอยู่จำกัด บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้จัดเตรียม สถานีไว้รองรับหรือไม่ หากในอนาคตก๊าซ NGV หมด ขสมก. ได้เตรียมการในเรื่องดังกล่าว อย่างไร

๕) การที่ร่าง TOR กำหนดให้ผู้เสนอราคา เสนอแนวทางด้านเทคนิคและต้องได้ คะแนนไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ ใช้เกณฑ์มาตรฐานใดมากำหนดการให้คะแนนดังกล่าว

(๖๕) วันพฤหัสบดีที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาแผนงานโครงการที่สำคัญประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูเก็ต และพิจารณาศึกษาความคืบหน้าของการดำเนินโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่

และการต่อสัญญาร้านค้าต่าง ๆ ในอาคารผู้โดยสาร รวมทั้งการให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) แก่ผู้โดยสาร ของท่าอากาศยานภูเก็ต

นายแสน เจริญจิตร ผู้ร้องเรียน ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ผู้ร้องเรียนได้ประกอบการค้าขายในบริเวณท่าอากาศยานภูเก็ตเป็นเวลา ๑๗ ปี และท่าอากาศยานภูเก็ตได้สร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ จึงสั่งให้ผู้ร้องเรียนย้ายร้านค้าจากที่เดิมไปยังบริเวณอื่น โดยผู้ร้องเรียนเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายเอง ต่อมาปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ท่าอากาศยานภูเก็ตมีคำสั่งให้ผู้ร้องเรียนย้ายร้านค้าประกอบการอีกครั้ง โดยให้ออกจากพื้นที่เดิมภายใน ๗ วัน โดยให้เหตุผลว่าบริเวณที่ตั้งร้านค้าดังกล่าวมีความแออัด

นายกอปรลาภ อภัยภักดิ์ ทนายความผู้ร้องเรียน ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า เดิมผู้ประกอบการร้านค้าซึ่งเป็นผู้ร้องเรียนได้ตั้งร้านค้าอยู่ในบริเวณพื้นที่ของท่าอากาศยานภูเก็ตมีจำนวนรวม ๙ ราย ต่อมาท่าอากาศยานภูเก็ตได้มีนโยบายจะใช้พื้นที่บริเวณร้านค้าต่าง ๆ นั้นเพื่อจัดเป็นพื้นที่สำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสาร โดยท่าอากาศยานภูเก็ตจัดพื้นที่ใหม่ไว้สำหรับร้านค้าของผู้ประกอบการ ๖ ราย แต่ไม่ได้จัดพื้นที่ใหม่ให้แก่ร้านค้าของผู้ร้องเรียนทั้ง ๓ ร้าน จากนั้น เมื่อวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๕๖ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) มอบหมายให้นางดวงใจ คอนดี รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานพัฒนาธุรกิจและการตลาด) เรียกประชุมผู้ประกอบการและบอกเลิกสัญญากับผู้ประกอบการร้านค้าทั้งหมด โดยไม่มีเหตุผลชี้แจง ผู้ร้องเรียนพยายามขอเจรจากับผู้บริหารท่าอากาศยานภูเก็ต แต่ท่าอากาศยานภูเก็ตชี้แจงว่าไม่มีอำนาจในเรื่องดังกล่าว ผู้ร้องเรียนจึงร้องเรียนไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่ไม่ได้รับการพิจารณาแต่อย่างใด และวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๖ ทอท. ไม่ต่ออายุบัตรเข้า-ออกท่าอากาศยานภูเก็ตให้กับพนักงานร้านค้า ทำให้พนักงานร้านค้าของผู้ประกอบการไม่สามารถเข้าไปขายของได้ตามปกติ ผู้ร้องเรียนจึงจำเป็นต้องอาศัยช่องทางตามกฎหมาย และจากการที่ ทอท. ชี้แจงต่อคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๕๖ ว่า ทอท. ได้จัดพื้นที่รองรับให้ร้านค้าของผู้ร้องเรียนทั้ง ๓ ร้าน ย้ายไปยังบริเวณอื่น เหมือนกับร้านค้าของผู้ประกอบการรายอื่นอีก ๖ ร้านนั้น ไม่เป็นความจริง ทอท. ไม่ได้จัดพื้นที่รองรับให้ร้านค้าของผู้ร้องเรียนแต่อย่างใด และความแออัดภายในสนามบินไม่ได้เกิดจากการตั้งร้านของผู้ประกอบการ แต่เกิดจากนโยบายและการบริหารจัดการของ ทอท. เอง ที่บริหารจัดการให้เที่ยวบินขึ้น-ลงตามเวลาปกติ ผู้โดยสารในเที่ยวบินเดิมจึงต้องรอเป็นเวลานานร่วมกับผู้โดยสารในเที่ยวบินต่อไป ทำให้เกิดความแออัดภายในสนามบิน

นายพงศ์ศักดิ์ สมนันต์ รองประธานกรรมการและรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ร้านค้าของผู้ประกอบการในท่าอากาศยานภูเก็ตมีประมาณ ๑๐๐ ร้านค้า ท่าอากาศยานภูเก็ตมีปัญหาสะสมในเรื่องความแออัดของการใช้พื้นที่ภายในท่าอากาศยานมาเป็นเวลานานเนื่องจากมีจำนวนผู้ใช้บริการมากขึ้น กรณีการย้ายร้านค้าของผู้ประกอบการ ผู้ประกอบการร้านค้า ๖ ร้าน ยินดีย้ายร้านไปยังบริเวณอื่นตามข้อเสนอของ ทอท. เพื่อเพิ่มพื้นที่ให้บริการแก่ผู้โดยสาร แต่ร้านค้าของผู้ร้องเรียนทั้ง ๓ ร้าน ได้ดำเนินการฟ้องร้องต่อศาล การเจรจาระหว่าง ทอท. กับผู้ร้องเรียนจึงยุติลงเพื่อรอฟังคำสั่งศาล สำหรับบัตรเข้า-ออกท่าอากาศยานของพนักงานร้านค้าของผู้ประกอบการนั้น พนักงานสามารถใช้บัตรแสดงตนเข้า-ออกได้ตามปกติ ยกเว้นร้านที่ไม่ได้ต่อสัญญา จะไม่สามารถเข้า-ออกท่าอากาศยานได้

พันเอก วินัย สมพงษ์ รองประธานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน คนที่สอง เสนอให้ ทอท.หารือกับผู้ร้องเรียนเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวร่วมกัน โดยตนจะเข้าร่วมหารือไกล่เกลี่ยเพื่อหาข้อยุติด้วย

มติที่ประชุม ที่ประชุมมอบหมายให้พันเอก วินัย สมพงษ์ รองประธานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน คนที่สอง เป็นผู้แทนคณะกรรมการฯ ร่วมหารือหรือไกล่เกลี่ยข้อร้องเรียนดังกล่าวร่วมกับ ทอท. และผู้ร้องเรียน ในวันพุธที่ ๔ กันยายน ๒๕๕๖

นายพงศ์ศักดิ์ สมนันต์ รองประธานกรรมการและรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า สำหรับการดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ของท่าอากาศยานภูเก็ต มีวัตถุประสงค์เพื่อลดความแออัดในอาคารผู้โดยสารเดิม กำหนดงานเสร็จสิ้นตามสัญญาในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ การดำเนินงานเป็นไปตามปกติ และคาดว่าจะเสร็จสิ้นตามกำหนดเวลา ทอท. มีนโยบายที่จะพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตโดยการสร้างทางวิ่ง (runway) เพิ่มขึ้น และจะวางแผนยุทธศาสตร์พัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตและกระเป๋าร่วมกันเพื่อรองรับผู้โดยสารที่มีเป็นจำนวนมากจากท่าอากาศยานภูเก็ต

สำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารผู้โดยสาร ๑ เปิดให้บริการแล้ว อาคารผู้โดยสาร ๒ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุง คาดว่าจะเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ และมีนโยบายปรับปรุงภาพรวมทั้งหมดของท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อให้เป็นท่าอากาศยานที่สนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ งบประมาณจำนวน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ กรรมการสิทธิมนุษยชน คนที่สอง เสนอให้ ทอท. พัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตโดยสร้างทางวิ่ง (runway) เพิ่มขึ้น เพื่อให้รองรับกับ

ความต้องการของผู้ใช้บริการ และควรทำหนังสือถึงฝ่ายบริหารให้ทำอากาศยานกระบี่ ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือน มาอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ทอท. แทน เพื่อช่วยรองรับผู้โดยสารจากท่าอากาศยานภูเก็ต และพัฒนาเป็นศูนย์กลางการบินของภาคใต้

มติที่ประชุม ให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคมทำหนังสือถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กรณีให้ทำอากาศยานกระบี่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ทอท. เพื่อความสะดวกต่อการบริหารจัดการในการรองรับผู้โดยสารจากท่าอากาศยานภูเก็ต และเพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการบินของภาคใต้

#### (๖๖) วันพฤหัสบดีที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาถึงการดำเนินงานของกรมทางหลวงชนบท ในเรื่องการขอรับการจัดสรรงบประมาณที่ดินและสิ่งก่อสร้างที่มีงบประมาณต่ำกว่า ๑๐ ล้านบาท ตามงบประมาณรายจ่ายประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗

คณะกรรมการการคมนาคม ได้เชิญอธิบดีกรมทางหลวงชนบทเข้าร่วมประชุมชี้แจงพิจารณา โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ภารกิจของกรมทางหลวงชนบทได้เน้นไปในภาคส่วนของชนบทเป็นหลัก โดยเห็นได้จากงบประมาณที่ได้จัดสรรปี พ.ศ. ๒๕๕๗ จำนวน ๓๘,๐๔๕.๑๑๓๖ ล้านบาท แบ่งเป็นงบประมาณในส่วนของงบลงทุน ๓๖,๖๑๓.๕๐๓๓ ล้านบาท โดยในงบส่วนนี้เป็นงบผูกพันเดิม ๖,๙๐๖.๒๖๓๓ ล้านบาท มีงบลงทุนรายการใหม่ จำนวนเพียง ๒๙,๗๐๗.๒๔๐๐ ล้านบาท เท่านั้น ซึ่งในงบส่วนนี้แบ่งเป็นงบก่อสร้างงานยกระดับมาตรฐานทาง ประมาณ ๖,๐๐๐ ล้านบาท และงบซ่อมบำรุงทั่วทั้งประเทศที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท อีกประมาณ ๑๙,๐๐๐ ล้านบาท รวมแล้วประมาณ ๒๕,๐๐๐ ล้านบาทจากจำนวนงบลงทุนรายใหม่ทั้งในปี ๒๕๕๗ จำนวน ๒๙,๗๐๗.๒๔๐๐ ล้านบาท ถือเป็นสัดส่วนที่สูงมาก จึงสะท้อนให้เห็นว่ากรมทางหลวงชนบท จัดสรรงบประมาณกระจายสู่ชนบทอย่างเป็นธรรมตามภารกิจอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว เป็นไปตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ ส่วนงบประมาณงานยกระดับมาตรฐานทางจังหวัดอุบลราชธานีได้รับจัดสรรทั้งสิ้น ๘๐ ล้านบาทและได้เพิ่มเติมจากการแปรญัตติจำนวน ๒๑๘ ล้านบาท รวมเป็นเงิน ๒๙๘ ล้านบาท

เรื่องหลักเกณฑ์การจัดสรรงบประมาณของกรมทางหลวงชนบทให้เกิดความเป็นธรรม ใช้การคิดคำนวณตามจำนวนประชากรในแต่ละพื้นที่ แต่ในบางจังหวัดมีถนนลูกรังจำนวนมาก

ทำให้งบประมาณยกระดับมาตรฐานทางไม่สามารถจัดสรรได้ภายในปีเดียวจึงต้องทยอยดำเนินการในปีต่อไป

เรื่องการจัดสรรงบประมาณการก่อสร้างสะพานของกรมทางหลวงชนบทได้โอนภารกิจการก่อสร้างสะพานจากกรมโยธาธิการและผังเมืองพร้อมโอนวิศวกรจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดตั้งงบประมาณก่อสร้างสะพานเพื่อรักษาองค์ความรู้ของวิศวกรไว้ กรมทางหลวงชนบท จึงมีความจำเป็นต้องตั้งงบประมาณจัดสร้างงบประมาณไว้ครั้งละ ๑ โครงการ ๆ ละ ๓ - ๔ ปี เป็นงบประมาณจะเห็นได้ว่าเป็นสัดส่วนที่น้อยมากหากเปรียบเทียบกับงบประมาณ ๒๕,๐๐๐ ล้านบาทที่จัดสรรไปยังชนบท

ส่วนโครงการที่ไม่เกิน ๑๐ ล้านบาทของกรมทางหลวงชนบท ในส่วนงบก่อสร้างก็จะกระจายไปตามจังหวัดต่าง ๆ โดยใช้เกณฑ์จำนวนประชากรซึ่งจะสอดคล้องกับเขตการเลือกตั้ง ส่วนงบซ่อมบำรุงกรมทางหลวงชนบทใช้หลักเกณฑ์ตามความเสียหายตามตัวชี้วัดที่ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้มีมาตรฐานการจัดซ่อมแซมที่ชัดเจน พร้อมจัดลำดับความสำคัญของโครงการโดยแบ่งเป็นการให้คะแนนทางด้านวิศวกรรมและด้านสังคม

เรื่องแนวทางการรับโอนถนนคืนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ขณะนี้คณะกรรมการกระจายอำนาจที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำแผนการกระจายอำนาจ ฉบับที่ ๓ โดยจะมีการปรับปรุงเนื้อหาของการรับโอนเส้นทางคืนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งอำนาจในการพิจารณาการรับโอนอยู่ในระดับของคณะกรรมการจังหวัดที่มีผู้ว่าราชการเป็นประธานจะพิจารณาและทำความเห็นเสนอส่วนคณะกรรมการกระจายอำนาจส่วนกลาง หากร่างแผนกระจายอำนาจจัดทำแล้วเสร็จจะสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑) งบประมาณเกี่ยวกับค่ากรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าอุทธรณ์และค่าธรรมเนียมศาล กรมทางหลวงชนบทควรไปดำเนินโครงการก่อสร้างต่าง ๆ ในชนบทจะทำให้งบประมาณในส่วนนี้ลดลง ทำให้มีงบประมาณเหลือพร้อมจัดสรรโครงการต่าง ๆ ได้เพิ่มมากขึ้น

๒. รัฐบาลควรนำตัวอย่างของบราซิลมาเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาราคายางพาราตกต่ำ โดยแก้ปัญหาลดผลทางการเกษตรล้นตลาด ซึ่งเกษตรกรบราซิลปลูกอ้อยเป็นจำนวนมากเกินความต้องการของตลาด รัฐบาลบราซิลจึงมีนโยบายนำอ้อยมาผลิตเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้ปัญหาคือคลี่คลายไปได้ กรมทางหลวงชนบทหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควร

ทำการศึกษาว่ามีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะนำยางพารามาเป็นวัตถุดิบทดแทนยางมะตอยในการก่อสร้างถนนได้

๓) กรมทางหลวงชนบทควรจัดอบรมสัมมนาให้กับบุคลากรขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกี่ยวกับการดำเนินการออกแบบก่อสร้าง ซ่อมแซมถนนต่าง ๆ เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ในด้านวิศวกรรมให้แพร่หลายและพัฒนาคุณภาพบุคลากรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอีกทางหนึ่ง

### (๖๗) วันพฤหัสบดีที่ ๕ กันยายน ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาถึงการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่จะได้ รับงบประมาณตามร่างพระราชบัญญัติให้ อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ...

นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ชี้แจงว่า แผนการดำเนินโครงการภายใต้ร่างพระราชบัญญัติฯ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม จะเปลี่ยนจากถนนมาเป็นระบบรางให้เชื่อมต่อภูมิภาคผลักดันให้มีโครงการรถไฟความเร็วสูง และก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานครเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ขยายไปยังจังหวัดชลบุรี - พัทยา - จังหวัดระยอง โดยมีกรอบเงินลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจำแนกตามยุทธศาสตร์การพัฒนา ดังนี้

๑) พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (Modal Shift & Multimodal)

๒) พัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค (Connectivity)

๓) พัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่ เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ (Mobility)

นายประภัตร จงสงวน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ - จังหวัดระยอง ซึ่งโครงการส่วนใหญ่ต้องรอให้ร่างพระราชบัญญัติฯ ผ่านความเห็นชอบของรัฐสภาก่อน

นายสมชัย ศิริวัฒนโชค อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ชี้แจงว่า โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของเป็นการพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนจีน ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์การพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อเป็นการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (**Modal Shift**) และเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งไปสู่ ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (**Connectivity**) เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ และการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (**AEC**) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ และสร้างกิจกรรมการค้าและการลงทุนในบริเวณเชิงของที่ไม่ใช่เพียงการขนส่งผ่านพื้นที่ โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก ๑๕ แห่ง ที่ใช้ในการรวบรวม ขนถ่าย และกระจายสินค้า โดยใช้สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน เช่น ขนขาลาขนถ่ายสินค้า คลังสินค้า ที่จอดรถ ที่พักชั่วคราวของพนักงานขับรถ เป็นต้น สถานีขนส่งสินค้าทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าต้นทางและปลายทางในส่วนภูมิภาค โดยมีหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกจังหวัดที่มีศักยภาพสูงในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกและจัดระเบียบการขนส่งสินค้าทางถนน รวมทั้งช่วยส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เกิดการรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยทำให้มีการรวบรวมสินค้าและจัดส่งสินค้าได้คราวละปริมาณมาก ๆ สนับสนุนให้มีการใช้ พื้นที่และรถบรรทุกในการขนส่งสินค้านี้ร่วมกัน

นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี อธิบดีกรมทางหลวงชนบท ชี้แจงว่า กรมทางหลวงชนบทได้เสนอโครงการพัฒนาโครงข่ายทางสนับสนุนเชื่อมต่อด้านการค้าการลงทุน และเชื่อมต่อการท่องเที่ยวจำนวน ๕๘ โครงการวงเงิน ๓๔,๓๐๙.๐๒ ล้านบาท ซึ่งเป็นโครงการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจร (**Modal Shift**) โครงการสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นิคมอุตสาหกรรม และท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียงแสน (**Connectivity**) โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค พัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยว (**Mobility**)

นางกฤตยา สุมิตนันท์ รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ชี้แจงว่า โครงการรถไฟฟ้ามีอยู่ ๓ โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คือ สายสีม่วง สายสีน้ำเงิน และสายสีเขียว สายสีเขียวช่วงสมุทรปราการ - บางปู ออกแบบเรียบร้อยแล้ว สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรงอยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบโครงการที่อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติให้ก่อสร้าง คือ สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต สายสีชมพู แคราย - มีนบุรี และสายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี ส่วนเรื่องการเก็บอัตราค่าโดยสาร ๒๐ บาทตลอดสายอยู่ระหว่างการดำเนินการยังไม่แล้วเสร็จ

นางวิลาวรรณ ศิริงามเพ็ญ ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า ชี้แจงว่า แผนขอรับการจัดสรรงบประมาณตามร่างพระราชบัญญัติฯ โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร เพื่อพัฒนาการขนส่งชายฝั่งที่มีประสิทธิภาพให้เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่อง โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒ พัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับสินค้า ซึ่งมีทั้งสินค้าขาออกและสินค้าขาเข้า โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก โครงการก่อสร้างสถานีสินค้าน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่จังหวัดอ่างทองสามารถเชื่อมโยงการขนส่งให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและรองรับการพัฒนากลุ่มจังหวัดบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และโครงการก่อสร้างท่าเรือปากบาราจังหวัดสตูล

นายยุทธนา หิยมการุณ รองอธิบดีกรมศุลกากร ชี้แจงว่า โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากรมี ๔๑ โครงการ จะใช้งบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ประมาณร้อยละ ๒๙.๒๓ จำนวน ๒๗ โครงการ งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๘ จะใช้งบประมาณร้อยละ ๔๐ และงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๙ จะใช้งบประมาณร้อยละ ๓๐

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑) โครงการที่พร้อมจะดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ มีกี่โครงการและคาดว่าจะปี พ.ศ. ๒๕๕๗ จะสามารถเบิกจ่ายเงินกู้ได้เท่าไร ทำอย่างไรกระทรวงคมนาคม จึงจะสามารถเบิกจ่ายงบประมาณปกติมาใช้จ่ายได้

๒) รถไฟความเร็วสูงคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างสายแรกเมื่อไรและโครงการใหม่ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ จะมีการประกวดราคาหรือไม่

๓) โครงการรถไฟฟ้าที่กรุงเทพฯ จะมีแผนจัดซื้ออย่างไร

๔) ถ้าหากร่างพระราชบัญญัติฯ มี ปัญหาติดขัดทำให้ไม่สามารถเบิกจ่ายเงินจากร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวได้ การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีแผนรองรับหรือไม่อย่างไร

๕) การจะเก็บอัตราค่าโดยสาร ๒๐ บาทตลอดสายรัฐบาลจะต้องอุดหนุนงบประมาณเท่าไร

๖) แผนการพัฒนาเมืองใหม่จะมีรูปแบบอย่างไร

(๖๘) วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาถึงการดำเนินงานของหน่วยงานกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ที่จะได้รับงบประมาณตามร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

ผู้แทนหน่วยงานกรมทางหลวง ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า สำหรับแผนงานของกรมทางหลวงตามร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... มี ๓ ยุทธศาสตร์ แบ่งเป็น ๗ แผนงาน คือ

๑) สะพานข้ามทางรถไฟและงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จำนวน ๘๓ โครงการ วงเงิน ๒๓,๒๘๐ ล้านบาท

๒) การเชื่อมโยงทางหลวงระหว่างประเทศ มีการเชื่อมโยงบริเวณชายแดน ทั้งหมด จำนวน ๑๑ โครงการ

๓) การเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่ง (**Mobility**) ดำเนินการใน ๒ ส่วน คือ การดำเนินการขยายถนนเป็น ๔ ช่องจราจร กับ การเพิ่มประสิทธิภาพและการบูรณะทางหลวงระหว่างภาค ในการบูรณะทางหลวงระหว่างภาค จะดำเนินการในทางหลวงสายหลัก เช่น ทางหลวงสาย ๔ ทางหลวงสาย ๔๑ และทางหลวงสาย ๑ ซึ่งเกิดความเสียหายไม่ได้รับการบูรณะ จึงจำเป็นต้องมีการบูรณะโดยด่วน

ในส่วนของโครงการ ๒๓๕ เป็นโครงการที่ต้องบูรณะ โดยมีการออกแบบ คาดว่าไม่เกินเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ น่าจะแล้วเสร็จ และเสนอประกวดราคา งบประมาณ ๓๑,๖๐๐ ล้านบาท งบประมาณโครงการใหญ่ ๑๓,๐๐๐ ล้านบาท โครงการเล็ก ๑๘,๐๐๐ ล้านบาท ในโครงการเล็กสามารถก่อภาระหนี้ผูกพันในปีเดียวได้ ๑๘,๐๐๐ ล้านบาท และโครงการใหญ่ในการบูรณะทางหลวง ๑๓,๐๐๐ ล้านบาท ขอเบิกจ่ายภายใน ๒ ปี ในปีแรก พ.ศ. ๒๕๕๗ เบิกจ่าย ๖,๕๐๐ ล้านบาท และในปีที่สอง พ.ศ. ๒๕๕๘ เบิกจ่าย ๖,๕๐๐ ล้านบาท ความพร้อมในการออกแบบมีการประชุมปรับเปลี่ยนและมีการเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ สำหรับการดำเนินงานขยายถนน ๔ ช่องจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ๘๐,๖๑๐ ล้านบาท เป็นถนน ๔ ช่องจราจรสายหลัก มีการดำเนินการเพิ่มและบูรณะในเส้นทางดังนี้ หล่มสัก หล่มเก่า เพชรบูรณ์ เลย กาฬสินธุ์ จันทบุรี สระแก้ว สกลนคร นครพนม ยานตาขาว ละงู ถือเป็นสายหลักมีความพร้อมในการดำเนินการ ๔๕ โครงการ สามารถดำเนินงาน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ได้ ๒๒ โครงการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มี ๙ โครงการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มี ๑๔ โครงการ สำหรับในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ปัญหาส่วนใหญ่เกิดจากสถานที่ก่อสร้างเป็นแหล่งโบราณสถาน ทำให้การออกแบบไม่แล้วเสร็จ

ผู้แทนหน่วยงานกรมทางหลวงชนบท ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า สำหรับการดำเนินงานของหน่วยงานกรมทางหลวงชนบท ที่จะได้รับงบประมาณตามร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... นั้น กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ - พ.ศ. ๒๕๖๓ มีรายละเอียดดังนี้

๑) แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ วงเงินกู้ ๕,๗๗๑,๒๕๐,๐๐๐ บาท

๒) แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน วงเงินกู้ ๑๙,๓๙๔,๓๘๒,๐๐๐ บาท

๓) แผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ วงเงินกู้ ๙,๑๔๓,๓๙๒,๐๐๐ บาท

สำหรับแผนดำเนินงานรายปี แบ่งแยกแต่ละโครงการที่มีความพร้อมและโครงการทั้งหมดที่มีการออกแบบ ยกเว้นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งในส่วนที่มีความพร้อมและมีการเวนคืนแล้ว สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ เช่น ที่ลาดกระบังมีการเวนคืนในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ จะสามารถเริ่มก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ และการก่อสร้างอุโมงค์ลอดและ

สะพานข้ามทางรถไฟต่าง ๆ กระทรวงคมนาคม มีการตั้งคณะทำงานในการประสานระหว่างกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท จะต้องขออนุญาตจากการรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับทราบการดำเนินงานของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท

การออกแบบการก่อสร้าง มีการจัดทำ สำรวจ และเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วม โดยการออกแบบการก่อสร้างที่เสร็จเรียบร้อยแล้ว มีจำนวน ๒๕ แห่ง และจะมีการเวนคืนในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ จำนวน ๘ แห่ง มีการเวนคืนพื้นที่ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ จำนวน ๑๗ แห่ง ในการดำเนินการจะแบ่งเป็น ๒ ระยะ

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑) ในประเด็นการจ้างที่ปรึกษา กรมทางหลวง ได้จ้างที่ปรึกษาแต่ไม่ใช่ว่าในลักษณะที่ปรึกษาควบคุมงาน ซึ่งในการดำเนินงานดังกล่าว ให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติควบคุมงาน และในส่วนของกรมทางหลวงชนบท ได้จ้างที่ปรึกษาออกแบบและควบคุมงาน

๒) การจ้างที่ปรึกษาถือว่าเป็นเรื่องสำคัญ จึงขอฝากข้อสังเกตให้ทั้ง ๒ หน่วยงาน คือ ในการจ้างที่ปรึกษาซึ่งใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก ควรมีการตรวจสอบ ติดตาม และ ประเมินผลที่ปรึกษาที่จ้างด้วย

๓) ในส่วนของวัสดุก่อสร้าง ขอให้ศึกษารายละเอียดจากราคากลาง เพื่อเป็นการ ประหยัดงบประมาณ

จากนั้น คณะกรรมาธิการฯ ได้ขอให้กรมทางหลวงชนบท นำตัวอย่างโครงการ เช่น โครงการสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบัง โครงการก่อสร้างสะพาน และโครงการพัฒนาโครงข่าย ทางหลวงชนบทเชื่อมต่อการท่องเที่ยว (Royal Coast) อย่างละ ๑ โครงการ ส่งให้แก่ คณะกรรมาธิการฯ เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับราคากลาง ว่ามีการประมาณราคาอย่างไร และจะได้ นำมาเปรียบเทียบกับโครงการของกรมทางหลวง

(๖๙) วันพฤหัสบดีที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๕๖

(๖๙.๑) พิจารณาศึกษาแผนงานโครงการต่างๆ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกรณีข้อเท็จจริงของระบบชำระค่าผ่านทางด่วน พิเศษ (Easy Pass) มีการคิดราคาผ่านทางเกินความจริง

คณะกรรมาธิการการคมนาคม ได้เชิญรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (พลเอก พณท์ สุวรรณทัต) นายสามารถ มะลูลีม ประธานคณะกรรมการกิจการชายแดนไทย สภาผู้แทนราษฎร ในฐานะผู้เสนอญัตติ และผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเข้าร่วม ประชุมชี้แจงต่อที่ประชุม

ผู้เสนอญัตติ ชี้แจงเหตุผลประกอบญัตติว่า ประชาชนผู้ใช้บริการทางพิเศษ ซึ่งใช้ ระบบชำระค่าผ่านทางด่วนพิเศษ (Easy Pass) ได้ประสบปัญหาเกี่ยวกับการคิดอัตราค่าผ่านทาง ในบัตร Easy pass ที่ไม่ตรงกับการใช้บริการจริง ทำให้ผู้ใช้บริการขาดความเชื่อมั่นต่อระบบ ชำระค่าผ่านทางด่วนพิเศษ (Easy pass) และเหตุดังกล่าวได้เกิดขึ้นกับผู้เสนอญัตติเอง ทั้งการ ติดต่อขอรับเงินคืนกรณีการหักยอดเงินในบัตรคลาดเคลื่อนต้องดำเนินการประสานกับ สำนักงานใหญ่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยด้วยตัวเอง ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดจากความผิดพลาดของผู้ให้บริการคือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมซึ่งกำกับดูแลหน่วยงานการทางพิเศษ แห่งประเทศไทย ได้ขอภัยต่อประชาชนผู้ใช้บริการระบบชำระค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Easy Pass) และจะกำชับในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการแก้ไขเฉพาะหน้าและวางแผน

รับรองในอนาคตต่อไป พร้อมทั้งรับรองว่าจำนวนเงินในบัตร **Easy Pass** ไม่ได้หายไป เนื่องจากระบบมีความปลอดภัย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยชี้แจงว่า การดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงอย่างเคร่งครัด ปัจจุบันข้อมูลของผู้ใช้บริการบัตร **Easy pass** มีจำนวนทั้งหมดประมาณ ๗๐๐,๐๐๐ ใบ แต่ระบบประมวลผลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย รองรับได้จำนวน ๒๕๐,๐๐๐ รายการต่อวัน ซึ่งปัจจุบันอัตราการทำการรายการเป็น ๕๐๐,๐๐๐ รายการต่อวัน จึงมีผลกระทบทำให้ระบบหักยอดเงินในบัตรล่าช้าประมวลผลไม่ทัน และต้องหักเงินในบัตรย้อนหลังทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการเกิดความสับสนและขอยืนยันว่าข้อมูลในบัตรไม่ได้คลาดเคลื่อนจากข้อเท็จจริง แต่เกิดจากการประมวลผลของระบบไม่ทันต่อปริมาณผู้ใช้บัตรในขณะที่มีการใช้บริการ

แนวทางการแก้ไขของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะปรับระบบประมวลผลให้สามารถรองรับการทำรายการได้ ๕๐๐,๐๐๐ รายการต่อวัน และภายในเดือนกันยายน ๒๕๕๖ จะเพิ่มเป็นจำนวน ๑,๐๐๐,๐๐๐ รายการต่อวัน จึงคาดว่าจะแก้ไขระบบประมวลผลให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้ ส่วนการตรวจสอบยอดเงินการทำรายการในบัตรผู้ใช้บริการสามารถเข้าไปตรวจสอบที่บริเวณหน้าด่านทุกแห่ง พร้อมทั้งมีเอกสารยืนยันข้อมูลการใช้บริการเป็นวัน เวลา สถานที่ อัตราค่าบริการ และมีกล้องวงจรปิดตรวจสอบความถูกต้องได้

(๖๙.๒) พิจารณาศึกษาแผนงานและโครงการต่างๆ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกรณีเครื่องบินของสายการบินไทยวิ่งออกนอกวันเวย์ ขณะลงจอด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ได้เชิญรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (พลเอก พฤษณ์ สุวรรณทัต) และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เข้าร่วมประชุมชี้แจงต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ชี้แจงต่อที่ประชุม ดังนี้

๑) สภาพการแข่งขันในธุรกิจการบินในปัจจุบันทำให้หลายสายการบินทั้งในและต่างประเทศได้มีการปรับกลยุทธ์การบริหารองค์กร จากการสำรวจและรวบรวมสรุปรอบบัญชี ผลกำไรของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แล้วพบว่า ปัจจุบันผลกำไรของธุรกิจด้านการบินของบริษัทลดลงซึ่งส่วนของกำไรที่ลดลงเกิดจากส่วนแบ่งการตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำ (**Low cost Airline**) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงมีความจำเป็นต้อง

ปรับกลยุทธ์ทางการตลาดเพื่อให้มีความสอดคล้องกับสภาพการแข่งขันทางธุรกิจในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถต่อสู้กับสายการบินอื่น ๆ ได้ บริษัทจึงต้องจัดตั้งสายการบิน **Thai smile** ขึ้น เพื่อใช้ดำเนินธุรกิจแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำ (**Low cost Airline**) ได้

๒) กรณีเครื่องบินแอร์บัส เอ ๓๘๐ เที่ยวบินที่ **TG-๖๐๐** เส้นทางกรุงเทพ - ฮองกง ตกหลุมอากาศในวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๖ ถือเป็นเหตุสุดวิสัยอันเกิดจากสภาพอากาศ ความปั่นป่วนในอากาศแจ่มใส (**Clear Air Turbulence**) เรดาห์เครื่องบินไม่สามารถตรวจพบได้ แต่เหตุการณ์เกิดขึ้นภายหลังที่นักบินแจ้งเตือนผู้โดยสารให้รัดเข็มขัดนิรภัยแล้ว ก่อนที่จะลงจอด (**Landing**) ณ ท่าอากาศยานเซ็กแลปก๊อก ของเขตบริหารพิเศษฮ่องกง ซึ่งเที่ยวบินดังกล่าว มีผู้โดยสาร (**Passenger**) จำนวน ๕๐๐ คน และลูกเรือ (**Crew**) จำนวน ๒๔ คน ภายหลังเกิดเหตุ มีผู้โดยสารบาดเจ็บจำนวน ๓๕ คน ลูกเรือบาดเจ็บ ๑๕ คน เมื่อเครื่องบินลงจอดนักบินได้ประสานไปยังท่าอากาศยาน เพื่อเข้าช่วยเหลือผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลกระจายกันไป ๔ แห่งของเขตบริหารพิเศษฮ่องกงซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะรับผิดชอบ ค่ารักษาพยาบาลทั้งหมดให้แก่ผู้โดยสารที่บาดเจ็บ

๓) กรณีเหตุการณ์เครื่องบินแอร์บัส เอ ๓๓๐ - ๓๐๐ เที่ยวบินที่ **TG ๖๗๙** เส้นทางกวางโจว-กรุงเทพ ร่วงนอกนกรันเวย์ ขณะลงจอด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๕๖ เหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น ภายหลังที่เครื่องบินได้ลงจอดแล้วและวิ่งในทางวิ่ง (**Runway**) แต่เกิดความผิดปกติที่บริเวณฐานล้อทำเครื่องบินไถลออกจากทางวิ่งไปทางด้านขวา ประมาณ ๔๐๐ เมตร เมื่อภายหลังเกิดเหตุ นักบินและลูกเรือได้ช่วยเหลือผู้โดยสารตามขั้นตอนการปฏิบัติที่ได้เคยฝึกซ้อมแล้ว การบาดเจ็บของผู้โดยสารจำนวน ๑๕ คนเกิดขึ้นขณะกระโดดลงทางลาดเอียงภายหลังที่เกิดเหตุแล้ว การบินไทยได้ส่งผู้บาดเจ็บไปรักษาพยาบาล ณ โรงพยาบาลสมิติเวชศรีนครินทร์ จำนวน ๑๒ คน ซึ่งค่าใช้จ่ายทั้งหมด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะรับผิดชอบต่อเนื่องต่อไปอีก ๖ เดือน

#### (๗๐) วันพฤหัสบดีที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๕๖

พิจารณาเรื่องศึกษาแผนงานโครงการที่สำคัญประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ และศึกษาแผนงานการป้องกันปัญหาการกีดเซาะชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยของกรมเจ้าท่า

นายสมชาย สุนันต์จรรกุล รองอธิบดีกรมเจ้าท่า (ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ) ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การป้องกันการกีดเซาะชายฝั่งเป็นภารกิจหนึ่งของกรมเจ้าท่าที่จะต้อง

ดำเนินการ ตลอดจนการขุดลอกแม่น้ำ ลำธาร ทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย ชายฝั่งทะเล ด้านอ่าวไทยมีปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งค่อนข้างรุนแรงมีระยะทางประมาณ ๑,๖๐๐ กิโลเมตร

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นหน่วยงานหลักในการวางแผน ยุทธศาสตร์ทั้งระบบทั่วประเทศ และมีอีก ๒ หน่วยงาน คือ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ที่มีบทบาทในการวางแผนยุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ และสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่วนกรมเจ้าท่าเป็น หน่วยปฏิบัติการโครงสร้างการดำเนินงาน มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อบูรณาการการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่ ๒๓ จังหวัด

แผนงานปี พ.ศ. ๒๕๕๗ โครงการทั้งหมดซึ่งก่อสร้างยื่นลงไปทะเลจึงต้อง จัดทำ EIA (Environmental Impact Assessment) มีโครงการที่ต้องศึกษาทุกปี ปีละ ๑๐ โครงการ ซึ่งการจัดทำ EIA นั้น จะต้องใช้เวลาประมาณ ๓ - ๔ ปี จึงทำให้เกิดความล่าช้า

โครงการทำเทียบเรือควนตอ ผู้รับเหมาก่อสร้างทั้งงานจึงไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ ต้องรอนงบประมาณส่วนที่เหลือมาดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ แต่ในปีนี้ได้จัดสรรงบประมาณไว้ หาดขลาทัศน์ ได้ว่าจ้างให้ศึกษาออกแบบเพิ่มเติม ส่วนเกาะแก้วดำเนินการไปแล้วร้อยละ ๘๐ คาดว่าจะแล้วเสร็จต้นปี

ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ๑ แต่เดิมไม่ได้ออกแบบให้มีครนหน้าท่าเรือไว้ บริษัทผู้เช่า จึงได้ยื่นเรื่องขอปรับปรุงท่าเทียบเรือ สำหรับท่าเรือน้ำลึกสงขลา ๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินการด้าน EIA

นายวรเชษฐ์ ทับทิม ผู้อำนวยการสำนักบริหารที่ราชพัสดุ ๒ กรมธนารักษ์ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ๑ ก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๒๙ บริษัทผู้เช่าได้ทำสัญญาเช่าในปี พ.ศ. ๒๕๓๑ ซึ่งจะครบกำหนดสัญญาเช่าในวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๖ บริษัทที่ทำสัญญาเช่าได้ยื่นขอปรับปรุงท่าเรือ น้ำลึกสงขลา ๑ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ซึ่งต้องใช้งบประมาณการปรับปรุงท่าเรือฯ จำนวน ๑,๘๐๐ ล้านบาท และคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อเดือนเมษายน ๒๕๕๔ ซึ่งตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดไว้ว่าหากมีการลงทุนเกินกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท จะต้องจัดทำ EIA ขณะนี้ บริษัทฯ กำลังจัดทำรูปแบบเพื่อเสนอคณะกรรมการ ซึ่งกรมธนารักษ์อยู่ระหว่างการจัดตั้งคณะกรรมการ ต่อมาบริษัทฯ ได้มีหนังสือสอบถามเกี่ยวกับการก่อสร้างท่าเรือ น้ำลึกสงขลา ๒ เพราะหากมีการก่อสร้างจริง การลงทุนปรับปรุงท่าเรือสงขลา ๑ ของบริษัทฯ จะไม่คุ้มค่าต่อการ

ลงทุน ดังนั้น ในระหว่างที่มีการศึกษาท่าเรือ น้ำลึกสงขลา ๒ บริษัทฯ จึงขอปรับปรุงท่าเรือฯ ด้วยงบประมาณ ๒๐๐ ล้านบาท ภายในระยะเวลา ๕ ปี ซึ่งอยู่ในช่วงเวลาการรอผลสรุป การศึกษาด้าน EIA เพื่อศึกษารูปแบบและแนวทางการก่อสร้างท่าเรือ น้ำลึกสงขลา ๒ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ก่อน หากมีการปรับปรุงท่าเรือ น้ำลึกสงขลา ๑ บริษัทฯ จะต้องมีการได้ เพิ่มขึ้น ดังนั้น การคิดอัตราค่าเช่าของกรมธนารักษ์จะต้องพิจารณาปรับเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน

คณะกรรมการฯ ตั้งข้อสังเกตและข้อซักถามดังนี้

๑) แผนงานโครงการต่าง ๆ เกิดความล่าช้า เนื่องจากต้องจัดทำ EIA (Environmental Impact Assessment) ถือว่าเป็นการศึกษาที่สูญเสียค่าใช้จ่ายโดยไม่จำเป็น

๒) การที่ผู้รับเหมาก่อสร้างท่าเทียบเรือควนตองทำงานครบวงเล็กสัญญาจ้าง และขอให้จ้างงบประมาณที่เหลือจ่ายมาดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือควนตองให้แล้วเสร็จ

๓) จัดทำบัญชีดำ (Blacklist) ผู้รับเหมาฯ ที่ทำงาน

๔) กรมเจ้าท่ามีแนวทางในการดำเนินงานอย่างไร เพื่อให้มีงบประมาณสำหรับการก่อสร้างท่าเทียบเรือควนตองให้แล้วเสร็จ

๕) เหตุใดการกำหนดราคาค่าก่อสร้างของกรมเจ้าท่าและผู้รับเหมาฯ มีความแตกต่างกันมาก

๖) กรมเจ้าท่าใช้จ่ายงบประมาณการศึกษาไว้แล้วทั้งหมดกี่โครงการ เป็นเงินจำนวนเท่าไร และของงบประมาณมาดำเนินการเมื่อใด

๗) หากการกำหนดราคาค่าก่อสร้างของกรมเจ้าท่าและผู้รับเหมาฯ มีราคาที่แตกต่างกันมาก ให้ตั้งสมมุติฐานไว้ก่อนว่าผู้รับเหมาฯ อาจทำงานได้

๘) สัญญาจ้างงาน ๒๖ สัญญา กรมเจ้าท่าตรวจรับการจ้างทั้งหมดหรือไม่ และมีสัญญาจ้างใดบ้างที่ยังไม่มีการตรวจรับการจ้าง

๙) เมื่อมีการลอกสันทรายผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานเป็นอย่างไรบ้าง

๑๐) การแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลดำเนินการในรูปแบบใด

๑๑) โครงสร้างป้องกันการกัดเซาะฝั่งบริเวณกุ่มโบร์และเกาะแด้ว จะให้บริษัทใดก่อสร้าง และจะดำเนินการในรูปแบบใด

๑๒) กรมเจ้าท่าจะดำเนินการอย่างไร เพื่อให้ท่าเรือ น้ำลึกสงขลา ๑ สามารถใช้งานได้อย่างคุ้มค่า

๑๓) กรมเจ้าท่ามีการเบิกจ่ายงบประมาณไปแล้วเท่าใด

๑๔) งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๖ กรมเจ้าท่าได้เบิกจ่ายไปแล้วร้อยละ ๑๐ ขณะนี้ ได้เบิกจ่ายไปแล้วร้อยละเท่าไร และงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๗ กรมเจ้าท่าจะดำเนินการอย่างไร

๑๕) หากมีการก่อสร้างท่าเรือ น้ำลึกสงขลา ๒ แล้ว ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ๑ จะดำเนินการไปในแนวทางใด

๑๖) กรมธนารักษ์ได้มีการประกาศให้ภาคเอกชนรายอื่นยื่นเสนอ ราคา บ้างหรือไม่

๑๗) ขอให้กรมเจ้าท่าและกรมธนารักษ์ ดำเนินการก่อสร้างคันกันตะกอนเป็นรูป ฟันปลาได้หรือไม่

#### (๗๑) วันพฤหัสบดีที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๖

พิจารณาศึกษาความคืบหน้างานจัดจ้างการให้บริการระบบคัดกรองและตรวจสอบ ผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Processing : APPS)

นายวรเดช หาญประเสริฐ อธิบดีกรมการบินพลเรือน ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๔ รับทราบและเห็นชอบตามมติของ ภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ ที่มีมติมอบหมายให้ กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานหลักในการพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ของ ท่าอากาศยาน ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้เต็มตามศักยภาพ รวมทั้งการพัฒนาระบบ การตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้าให้เป็นมาตรฐานสากล กระทรวงคมนาคมได้ แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางการจัดให้มีระบบ ข้อมูลการตรวจสอบและคัดกรอง ผู้โดยสารล่วงหน้า (APPS) ซึ่งการจัดให้มีระบบ APPS จะต้องจัดให้มีในท่าอากาศยานระหว่าง ประเทศทุกแห่ง ปัจจุบันบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เสนอขออนุมัติกรอบอัตรา ค่าบริการระบบ APPS ต่อคณะกรรมการการการบินพลเรือน ในกรอบอัตรา ๕๐ บาทต่อผู้โดยสาร ๑ คนต่อเที่ยว คณะกรรมาธิการฯ มีมติอนุมัติวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๕ โดยอัตราค่าบริการ ดังกล่าวเรียกเก็บจากผู้โดยสาร ทั้งนี้ หากมีการประมูลเพื่อจัดจ้างผู้ให้บริการระบบ APPS แล้ว อัตราค่าบริการ APPS ที่มีการเรียกเก็บจริงอาจต่ำกว่านี้ได้ สำหรับการจัดหาผู้รับจ้าง นั้น ทอท. จะเป็นผู้ดำเนินการต่อไป

พลตำรวจตรี ปรีชา ธิมานนตรี รองผู้บัญชาการสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (สตม.) ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ข้อมูลซึ่งจัดเก็บในระบบ APPS คือ ข้อมูลเกี่ยวกับประวัติบุคคล

และข้อมูลบุคคลห้ามเดินทางเข้าออกราชอาณาจักร (Stop List) และข้อมูลอื่น ๆ ซึ่งเป็นข้อมูลลับ  
 สตม. จะจัดส่งให้แก่องค์กรเกี่ยวกับความมั่นคงภายในประเทศเท่านั้น การจัดส่งข้อมูล  
 ให้ประเทศต่าง ๆ เฉพาะกรณีการขอความร่วมมือเพื่อป้องกันการก่อการร้ายหรือการก่อ  
 อาชญากรรมเท่านั้น

นายวิชัย บุญอยู่ ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานพัฒนาธุรกิจและ  
 การตลาด) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ประกาศจ้าง  
 ให้บริการระบบ APPS โดยกำหนดราคากลางไว้ในราคารวมภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นเงิน  
 ๘,๓๑๓,๙๐๐,๐๐๐ บาท มีบริษัทผู้สนใจซื้อของ ๘ ราย แต่มีบริษัทผู้เสนอราคาเพียงรายเดียว  
 คือ บริษัท ๒S Consortium ประกอบด้วย บริษัท มหาชน จำกัด โสมาภาอินฟอร์เมชั่น  
 เทคโนโลยี และบริษัท สามารถคอมเทค จำกัด ทอท. จึงขอขยายระยะเวลาการพิจารณาเรื่อง  
 ดังกล่าวออกไป

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑) การจัดให้มีการให้บริการระบบ APPS ไม่ควรคิดค่าบริการจากผู้โดยสาร  
 เพราะเป็นระบบรักษาความปลอดภัยของประเทศ

๒) การประกาศเงื่อนไขและข้อตกลงในการประมูลงานจ้างให้บริการระบบ  
 APPS ของ ทอท. มีระยะเวลาสั้นเกินไป ผู้สนใจซึ่งเป็นบริษัทต่างชาติอาจขอใบอนุญาต  
 ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไม่ทัน

๓) ค่าบริการระบบ APPS ในกรอบอัตรา ๕๐ บาท ซึ่งประกอบด้วยค่าเช่าใช้  
 บริการ APPS จากผู้ให้บริการจำนวน ๓๒ บาท มีอัตราสูง และควรจ่ายค่าบริการจัดการของ  
 สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองจำนวน ๕ บาทต่อผู้โดยสาร ๑ คน ให้แก่ สตม. โดยตรง

(๗๒) วันพฤหัสบดีที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๕๖

พิจารณาเรื่องร้องเรียนขอความเป็นธรรมของนายวัสนัย ภูพานิช กรณีได้รับ  
 ผลกระทบจากการดำเนินการที่เกี่ยวกับการประเมินราคาพิกต์อัตราเรียกเก็บภาษีของผู้ผลิต  
 รถยนต์ที่ประกอบขึ้นส่วนจากต่างประเทศ

คณะกรรมการการคมนาคม ได้เชิญผู้แทนจากกรมสรรพสามิต กรมศุลกากร  
 และผู้ร้องเรียน เข้าร่วมประชุมชี้แจงต่อคณะกรรมการฯ โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ผู้ร้องเรียนได้รับความเดือดร้อนจากการประเมินเรียกพิกต์อัตราเรียกเก็บภาษี  
 ของผู้ผลิตรถยนต์หรือจักรยานยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ใช้แล้วจากต่างประเทศ

เนื่องจากปัจจุบันผู้ประกอบการถูกประเมินพิกัตอัตราภาษีจากกรมสรรพสามิตสูงเทียบเท่ากับที่ผลิตจากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ทั่วไป จึงเห็นว่าการเรียกเก็บภาษีในอัตราดังกล่าวมีหลักการคิดคำนวณหรือโครงสร้างการจัดเก็บภาษีที่ไม่เป็นธรรม เป็นการใช้มาตรการทางภาษีกีดกันผู้ประกอบการรายย่อยทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายใหญ่ได้อย่างเสรี

ผู้แทนกรมสรรพสามิตชี้แจงว่า การผลิตหรือประกอบรถจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ใช้แล้วถือเป็นการผลิตตามมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.๒๕๒๗ จึงต้องเสียภาษีสรรพสามิตจากมูลค่ารถยนต์ทั้งคันก่อนนำออกจากโรงงานอุตสาหกรรม โดยกรมสรรพสามิตกำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจแบบแจ้งราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรมและแบบโครงสร้างต้นทุนการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนที่ใช้แล้วเป็นแนวทางในการตรวจแบบแจ้งราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งจากการตรวจสอบราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรมไม่สามารถแสดงต้นทุนการผลิตรถยนต์ได้อย่างสมบูรณ์ เช่นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ทั่วไป และไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง จึงมีเหตุอันควรเชื่อว่าราคามีใช้ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรมที่แท้จริง

ส่วนในกรณีที่ผู้ประกอบการรายใดเห็นว่าจำนวนเงินภาษีที่ต้องชำระไม่ถูกต้องหรือไม่เป็นธรรม ซึ่งประสงค์จะชำระภาษีตามจำนวนที่แสดงไว้ในแบบรายการภาษีซึ่งต่ำกว่ามูลค่าที่กรมสรรพสามิตกำหนด ผู้ประกอบการก็ต้องวางเงินเพิ่มเติมเป็นประกันจนครบจำนวนภาษีที่ต้องเสียก่อนการประเมินของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๘๔ ของพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ. ๒๕๒๗ ภายหลังการได้รับผลการแจ้งประเมินภาษีจากพนักงานเจ้าหน้าที่แล้วผู้มีหน้าที่เสียภาษียังมีสิทธิคัดค้านผลการประเมินต่ออธิบดีกรมสรรพสามิต และอุทธรณ์คำวินิจฉัยของอธิบดี กรมสรรพสามิตต่อคณะกรรมการพิจารณาวินิจฉัยอุทธรณ์ ของกระทรวงการคลังต่อไปได้ และในขั้นตอนสุดท้ายผู้มีหน้าที่เสียภาษีที่ไม่เห็นด้วยกับคำวินิจฉัยอุทธรณ์ ของคณะกรรมการมีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลภาษีอากรกลางได้ต่อไป

คณะกรรมการฯ ได้มีข้อเสนอแนะต่อกรณีข้อร้องเรียนคือ การมีผู้ประกอบการรายย่อยซึ่งประกอบธุรกิจประกอบรถยนต์ในประเทศจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ใช้แล้ว จะทำให้ผู้ประกอบการรายใหญ่ผู้นำเข้ารถอย่างเป็นทางการจากโรงงานผู้ผลิตในต่างประเทศไม่สามารถกำหนดหรือผูกขาดทางด้านราคาของรถยนต์ในท้องตลาดเพียงฝ่ายเดียว ซึ่งเป็นการสร้างทางเลือกให้กับผู้บริโภคอีกทางหนึ่ง การแก้ไขโครงสร้างอัตราพิกัตภาษี นั้น หากกรมสรรพสามิตปรับลดอัตราพิกัตภาษีให้กับผู้ประกอบการในประเทศที่ประกอบรถขึ้นจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ใช้แล้วมีความแตกต่างกับผู้ประกอบการซึ่งนำเข้ารถอย่างเป็นทางการจากโรงงานผู้ผลิตในต่าง

ประเทศ ก็อาจจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจนำเข้าและไม่เป็นธรรมแก่ผู้แทนจำหน่ายที่นำเข้าอย่างเป็นทางการดังนั้น เพื่อให้การพิจารณาเกิดความรอบคอบและรับทราบเหตุผลจากทุกฝ่าย คณะกรรมการฯ เห็นควรมีการประชุมในเรื่องดังกล่าวอีกครั้งพร้อมเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ได้รับผลกระทบทุกฝ่ายร่วมแก้ไขปัญหาย่างบูรณาการต่อไป

(๗๓) วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๖

(๗๓.๑) พิจารณาดิตตามความคืบหน้างานจัดจ้างการให้บริการระบบคัดกรองและตรวจสอบผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Processing System : APPS)

ผู้แทนกรมการบินพลเรือน ชี้แจงว่า ที่มาในการออกพระราชกฤษฎีกาในการเรียกเก็บอัตราค่าบริการจากผู้โดยสาร ดำเนินการโดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา ๕๖ ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ ๑๑ พ.ศ. ๒๕๕๑ ซึ่งกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ จะเรียกเก็บเงินเพื่อการใช้สนามบินอนุญาตที่ให้บริการแก่สาธารณะไม่ได้ เว้นแต่ค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนให้เป็นไปตามเงื่อนไขและอัตราตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติ โดยในการอนุมัติให้คำนึงถึงความเป็นธรรมของผู้บริโภคและความสามารถในการแข่งขันของสนามบินอำนาจตามพระราชบัญญัติดังกล่าว เป็นหลักพื้นฐานขั้นตอนการดำเนินการกำหนดอัตราค่าบริการระบบคัดกรองและตรวจสอบผู้โดยสารล่วงหน้า

การดำเนินการตราพระราชกฤษฎีกาฯ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ กำหนดอัตราค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใด โดยในรายละเอียดให้แยกประเภทการจัดเก็บ แบ่งเป็น ๓ ประเภท ดังนี้

- ๑) กิจกรรมการเดินทางทางอากาศ
- ๒) กิจกรรมภาคพื้นดิน
- ๓) กิจกรรมที่ไม่เป็นไปตามข้อ ๑) และ ๒) ซึ่งระบบคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้าได้จัดเก็บอัตราค่าบริการในประเภทนี้

มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๔ เห็นชอบและมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม พัฒนาระบบคัดกรองข้อมูลและตรวจสอบผู้โดยสารล่วงหน้าให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล กระทรวงคมนาคมได้ประชุมและมอบหมายให้หน่วยงานบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ซึ่งเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดในกิจการเดินอากาศเป็นหน่วยงาน

หลักในการจัดหาและติดตั้งระบบข้อมูลตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า และให้กรรมการบินพลเรือนจัดตั้งคณะทำงานศึกษาข้อกฎหมายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับระบบ

ซึ่งคณะทำงานดังกล่าวประกอบด้วย ผู้แทนจากสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และผู้แทนจากกรมศุลกากร เข้าร่วมพิจารณา และจากการดำเนินงานของคณะทำงาน จึงเป็นที่มาของการออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) เมื่อ กบร. มีข้อบังคับว่าด้วยการจัดเก็บข้อมูลตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้าแล้ว ทาง ทอท. จึงได้เสนออัตราค่าบริการต่อ กบร. โดยในการประชุมได้พิจารณาการกำหนดอัตราค่าบริการ ๒ ครั้ง และได้เห็นชอบให้ ทอท. จัดเก็บอัตราค่าบริการ จำนวน ๕๐ บาทต่อคนต่อเที่ยวได้

ความเป็นมาของระบบ APPS มาจากเหตุการณ์สลดอากาศจี้เครื่องบินชนตึกเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ ในสหรัฐอเมริกา โดยสหรัฐอเมริกา ได้เสนอแนะให้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) กำหนดให้เพิ่มระบบรักษาความปลอดภัยในการเดินทางทางอากาศ และให้นำระบบ APPS มาใช้เพื่อทราบข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า ภายหลังจากที่สหรัฐอเมริกาเสนอแนะต่อ ICAO ในเรื่องดังกล่าวแล้ว ICAO จึงประกาศให้สมาชิกทราบ และติดตั้งระบบดังกล่าว

โดยอัตราค่าบริการ กบร. ใช้เทียบเคียงจากอัตราจัดเก็บของต่างประเทศ ที่ให้บริการระบบดังกล่าว เช่น รัฐกาตาร์ จัดเก็บในอัตรา ๒.๕ ดอลลาร์สหรัฐ ราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย จัดเก็บในอัตรา ๕๖.๖๔ บาท รัฐสุลต่านโอมาน จัดเก็บในอัตรา ๑๗๗.๖๐ บาท ประเทศมาเลเซีย จัดเก็บในอัตรา ๓๒๐ บาท และสาธารณรัฐอาร์เจนตินา จัดเก็บในอัตรา ๓๒๐ บาท ดังนั้น อัตราค่าบริการจำนวน ๕๐ บาทต่อคนต่อเที่ยว

ดังนั้น อัตราค่าบริการ ที่ กบร. กำหนด จึงมีที่มาจากการเทียบเคียงอัตราค่าบริการจากต่างประเทศ และคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ โดยคิดว่าอัตราค่าบริการดังกล่าวเป็นธรรมแล้ว

สำหรับสาเหตุที่ภาครัฐไม่ดำเนินการเองในระบบข้อมูลตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า แต่ให้ภาคเอกชนมาลงทุนดำเนินการ นั้น เนื่องจากกฎหมายให้อำนาจสนามบินเป็นผู้ดำเนินการ แต่วิธีดำเนินการเป็นอำนาจของฝ่ายบริหารสนามบินพิจารณาว่าจะดำเนินการในรูปแบบใด

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ เสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาทบทวนยกเลิกข้อกำหนดที่ให้เรียกเก็บอัตราค่าบริการของระบบคัดกรองและตรวจสอบผู้โดยสารล่วงหน้า จากผู้โดยสาร เพราะการดำเนินการเกี่ยวกับระบบดังกล่าว ถือเป็นข้อมูลส่วนบุคคลและเกี่ยวกับ

ความมั่นคงของรัฐ ทอท. ควรดำเนินการเอง ไม่ควรให้เอกชนมาดำเนินการ ทั้งเป็นเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยของประเทศ ซึ่ง ทอท. ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการในระบบดังกล่าว

(๗๓.๒) พิจารณาศึกษาแผนงาน/โครงการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ และการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการที่จะได้รับงบประมาณตามร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ของหน่วยงานกรมเจ้าท่า และกรมทางหลวงชนบท

กระทรวงคมนาคมมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการขาดงบประมาณบูรณะซ่อมแซมถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ปัจจุบันอยู่ระหว่างการร่างกำหนดหลักเกณฑ์ขั้นตอนการถ่ายโอนหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งในเบื้องต้นการรับโอนถนนจะพิจารณาจากถนนที่เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงโครงข่ายของระบบการคมนาคมของภูมิภาค กระทรวงคมนาคมไม่สามารถรับโอนถนนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ทั้งหมด เนื่องจากงบประมาณที่มีอย่างจำกัดเช่นกัน

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑) การพิจารณารับโอน ควรพิจารณาให้รอบคอบเพราะอาจเป็นภาระของกระทรวงคมนาคมในอนาคต โดยอาจมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นบางแห่งมีงบประมาณซ่อมบำรุง แต่ขาดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้านงบประมาณ ทำให้ไม่สามารถซ่อมบำรุงได้

๒) กระทรวงคมนาคมควรมีการจัดทำแผนฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีทักษะ ความรู้ที่ดีในการดำเนินงานเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงถนน

๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกดดัน กำกับดูแลเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ตรวจจับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของการทำให้ถนนชำรุดเสียหาย เพื่อป้องกันมิให้ภาครัฐต้องสูญเสียงบประมาณในส่วนของการซ่อมบำรุงถนน

(๗๔) วันพฤหัสบดีที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๖

พิจารณาติดตามความคืบหน้าการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับคดีระบบการนำเข้ารถยนต์มูลค่าสูงจากต่างประเทศ และกรณีรถยนต์มูลค่าสูงเกิดเหตุเพลิงไหม้ ณ อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา จำนวน ๖ คัน และเรื่องร้องเรียนกรณีได้รับ

ผลกระทบจากการดำเนินการเกี่ยวกับการประเมินราคาพิกัตอัตราเรียกเก็บภาษีของผู้ผลิตรถยนต์หรือจักรยานยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ใช้แล้วจากต่างประเทศ

นายวิรัตน์ อาชาอภิสิทธิ์ รองเลขาธิการสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมชี้แจงว่า ขณะนี้กรมการขนส่งทางบกได้ออกประกาศยกเลิกการจดทะเบียนรถยนต์จดทะเบียนประกอบแล้ว แต่กรมการขนส่งทางบกได้ขยายระยะเวลาให้ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมได้รับทดสอบรถยนต์ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๗ เพื่อให้ทันเวลาการจดทะเบียนรถยนต์จดทะเบียนประกอบ ส่วนรถยนต์นำเข้าทั้งคันยังคงมีหลักเกณฑ์เหมือนเดิม ซึ่งสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมได้ออกใบอนุญาตไปแล้ว ๑,๗๕๗ คำขอ จำนวน ๒,๗๖๑ ฉบับครอบคลุมรถยนต์ทั้งหมดจำนวน ๖,๐๓๑ คัน นับตั้งแต่เดือนตุลาคมสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมได้ออกใบอนุญาตตามคำขอทั้งหมด

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มีห้องปฏิบัติการทดสอบในเครือข่ายคือ สถาบันยานยนต์ และกรมควบคุมมลพิษ ในระยะเวลา ๑ สัปดาห์ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสามารถทดสอบรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ประมาณ ๓ - ๔ เครื่องยนต์ และรถยนต์ขนาดเล็กทดสอบได้ประมาณ ๘ คัน หากรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงไม่ต้องผ่านการตรวจของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเพราะกฎหมายเดิมไม่มีผลบังคับใช้กับรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงเพียงอย่างเดียว กฎหมายที่สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนำมาบังคับใช้นั้น จะใช้บังคับเฉพาะรถยนต์ ที่นำชิ้นส่วนมาประกอบเป็นตัวรถยนต์ จะไม่นำไปบังคับใช้กับรถยนต์ที่มีการซ่อมบำรุงจากความเสียหาย

นายอัมษไธค์ รัตนดิลก ณ ภูเก็ต รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบกฝ่ายปฏิบัติการชี้แจงว่า รถยนต์จดทะเบียนนั้น กระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกฎกระทรวงให้ยุติการรับจดทะเบียนมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๖ แต่ที่ผ่านมาผู้ประกอบการนำเขารถยนต์ทั้งคันมีหนังสือไปยังกรมการขนส่งทางบกขอให้ชี้แจงในเรื่องที่ไม่รับจดทะเบียนให้จนเป็นเหตุให้ผู้ประกอบการได้รับความเสียหายและทำให้ภาครัฐขาดรายได้ กระทรวงคมนาคมจึงมีนโยบายว่า เมื่อผู้ประกอบการมีเอกสารหลักฐานถูกต้องครบถ้วนและผ่านการตรวจสอบสภาพรถยนต์เรียบร้อยแล้วจะต้องรับจดทะเบียนให้รถยนต์จดทะเบียนสามารถนำไปจดทะเบียนได้ภายในวันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยจะต้องผ่านการตรวจสอบของ ๗ หน่วยงานประกอบด้วย กรมสอบสวนคดีพิเศษ กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กรมการขนส่งทางบก สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สถาบันนิติวิทยาศาสตร์ และกรมสรรพากร

ส่วนรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารประจำทาง (รถทัวร์/รถบัส) และรถใช้เพื่อการเกษตร ไม่อยู่ในข่ายห้ามจดทะเบียน แม้ว่าจะเป็นรถยนต์จดทะเบียนก็ตาม

นายวัสนัย ภูพานิช ผู้ร้องเรียน มีข้อซักถาม กรมสอบสวนคดีพิเศษ ดังนี้

๑) เลขเครื่องยนต์ เลขตัวถังรถยนต์ และเกียรבל็อกตรงกัน ถือว่าเป็นความผิดหรือไม่ ถ้าเป็นความผิดผู้ใดเป็นผู้กระทำความผิด

๒) เลขเครื่องยนต์ และเลขตัวถังรถยนต์ตรงกัน แต่เกียรבל็อกไม่ตรงกัน ถือว่าเป็นความผิดหรือไม่ ถ้าเป็นความผิดผู้ใดเป็นผู้กระทำความผิด

๓) เลขเครื่องยนต์ และเลขตัวถังรถยนต์ไม่ตรงกัน แต่เกียรבל็อกตรงกัน ถือว่าเป็นความผิดหรือไม่ ถ้าเป็นความผิดผู้ใดเป็นผู้กระทำความผิด

๔) หากสินค้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร อาทิ เครื่องยนต์ ตัวถังรถยนต์ หรืออุปกรณ์อยู่ในตู้ขนส่งเดียวกันเป็นความผิดหรือไม่ หรือในกรณีมีการแยกการขนส่งเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นความผิดหรือไม่ ปัญหาที่เกิดขึ้นมีข้อสรุปเพียงว่า การกระทำในกรณีใดเป็นความผิด และการกระทำในกรณีใดไม่มีความผิด

๕) กรมสรรพสามิตนำกฎหมายมาใช้บังคับกับประชาชนนั้นถูกต้องหรือไม่

นายยุทธนา หิมาการุณ รองอธิบดีกรมศุลกากร ชี้แจงว่า การนำเข้ารถยนต์จดทะเบียนกรมศุลกากร บังคับตามนัยมาตรา ๖ แห่งพระราชกำหนดพิกัดศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ ในการดูแลการนำเข้าชิ้นส่วนต่าง ๆ เช่น ตัวถังรถยนต์ เครื่องยนต์ และคัสชีรถยนต์ โดยวิธีการนำเข้าจะต้องไม่นำเข้ามาพร้อมกันไม่มีความสัมพันธ์กัน จึงจะนำมาเป็นรถยนต์จดทะเบียนได้

รถยนต์ที่เกิดเพลิงไหม้กรมสอบสวนคดีพิเศษได้ส่งมาให้กรมศุลกากรตรวจสอบปรากฏว่าเป็นรถยนต์ลักลอบนำเข้าทั้งหมดจึงเป็นที่มาของการเข้าไปตรวจสอบรถยนต์จดทะเบียนทั้งหมด หากผลการพิสูจน์ปรากฏว่าเป็นการลักลอบนำเข้ารถยนต์กรมศุลกากรจะยึดรถยนต์ดังกล่าว

ร้อยตำรวจเอก สุรุฒิ ริงไสย์ รองผู้บัญชาการสำนักปฏิบัติการคดีพิเศษ กรมสอบสวนคดีพิเศษ ชี้แจงว่า การบูรณาการร่วมกันของ ๗ หน่วยงานนั้น เป็นการตรวจสอบรถยนต์ที่มีมูลค่าสูงจำนวน ๕๔๔ คัน เพราะมีความน่าเชื่อว่ารถยนต์ที่นำเข้ามาอาจไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ขณะนี้ได้ตรวจสอบไปแล้วจำนวน ๒๓๖ คัน และส่งเรื่องให้กรมสรรพากรเพราะ

อาจจะเข้าข่ายที่จะต้องเรียกเก็บภาษีเพิ่มเติม หากเป็นการนำเข้ามาโดยไม่ถูกต้องตามกฎหมาย จะดำเนินคดีต่อผู้นำเข้าทั้งทางคดีอาญาและคดีอื่น ส่วนผู้ซื้อถือว่าเป็นผู้กระทำการโดยสุจริต ระเบียบของทางราชการอาจเป็นช่องทางให้ผู้ประกอบการบางส่วนหรือเจ้าหน้าที่บางส่วน กระทำการโดยไม่สุจริต หากพบว่ามี การทุจริตของเจ้าหน้าที่กรมสอบสวน คดีพิเศษ จะดำเนินการส่งเรื่องให้คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ หรือสำนักงาน คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ แล้วแต่กรณี กรมสอบสวนคดีพิเศษ ได้เข้าไปตรวจสอบในเชิงลึกพบว่ามี การยื่นเอกสารปลอม จึงทำให้ทราบว่างบเกิดจาก กฎระเบียบ และการกระทำของตัวบุคคล ซึ่งแนวทางการปฏิบัติที่ผ่านมาในเบื้องต้น หากหน่วยงานออกหนังสือรับรองแล้วกระบวนการต่าง ๆ จะดำเนินการต่อไปจนถึงขั้นตอน สุดท้าย คือ การจดทะเบียน

นายธรรมศักดิ์ ลออเอี่ยม รองอธิบดีกรมสรรพสามิต ชี้แจงว่า หากมีการนำเข้า ชิ้นส่วนอุปกรณ์เพื่อนำมาประกอบเป็นตัวรถยนต์ กรมสรรพสามิตจะถือว่าเป็นผู้ผลิต ซึ่งมีหน้าที่ จะต้องจดทะเบียนสรรพสามิต หากจะนำรถยนต์ออกจากโรงงานผู้ผลิตจะต้องมาเสียภาษี สรรพสามิตก่อน จึงจะนำรถยนต์ออกมาจำหน่ายได้ ที่ผ่านมามีกรมสรรพสามิตมีการเรียกเก็บ ภาษีหลายมาตรฐานแตกต่างกัน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ กรมศุลกากรได้ กำหนดราคาให้เป็น มาตรฐานและได้ประกาศในเว็บไซต์

คณะกรรมการฯ ตั้งข้อสังเกตและข้อซักถามดังนี้

๑) เมื่อกรมสอบสวนคดีพิเศษเข้าไปตรวจสอบแล้ว ทราบหรือไม่ว่ามีข้อบกพร่อง จากหน่วยงานใดบ้าง พอสรุปได้หรือไม่ว่าข้อบกพร่องเกิดขึ้นได้อย่างไร

๒) สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมใช้ระยะเวลาการตรวจสอบ รถยนต์แต่ละคันนานเท่าไร

๓) ในการนำเข้าชิ้นส่วนกรมสรรพสามิตนำหลักเกณฑ์ใดมาคำนวณภาษี การนำเข้าชิ้นส่วน

๔) จะทำอย่างไรที่จะไม่ให้เอกชนเอาเปรียบภาครัฐ และหน่วยงานภาครัฐ จะต้องไม่รังแกเอกชน จะเป็นไปได้หรือไม่ที่จะให้มีการตั้งคณะทำงานเพื่อหาทางออกร่วมกัน ให้ได้รับประโยชน์ทุกภาคส่วน

๕) จะมีความเป็นไปได้ หรือไม่ที่จะนำเอารถยนต์จัดประกอบมาร่วมกัน ตรวจสอบว่ามีความถูกต้องหรือไม่อย่างไร หากรถยนต์จัดประกอบคันใดเอกสารถูกต้อง ครบถ้วนก็ให้รับจดทะเบียน เพื่อให้ทุกส่วนสามารถเดินหน้าต่อไปได้

## (๗๕) วันพฤหัสบดีที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๖

พิจารณาติดตามความคืบหน้าการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับคดีระบบการนำเข้ารถยนต์มูลค่าสูงจากต่างประเทศ และกรณีรถยนต์มูลค่าสูงเกิดเหตุเพลิงไหม้ ณ อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา จำนวน ๖ คัน และพิจารณาติดตามความคืบหน้าเรื่องร้องเรียนกรณีได้รับผลกระทบจากการดำเนินการเกี่ยวกับการประเมินราคาพิกัตอัตราเรียกเก็บภาษีของผู้ผลิตรถยนต์หรือจกรยานยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ใช้แล้วจากต่างประเทศ

ผู้ร้องเรียนได้รับความเดือดร้อนกรณีรถยนต์จัดประกอบจำนวนหลายคันถูกเรียกไปตรวจสอบการเสียภาษีว่ามีการเสียภาษีถูกต้องตามขั้นตอนของกฎหมายหรือไม่ และการประเมินราคาพิกัตอัตราเรียกเก็บภาษีของผู้ผลิตรถยนต์หรือจกรยานยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ใช้แล้วจากต่างประเทศของเจ้าหน้าที่รัฐไม่เป็นธรรมกับผู้ประกอบการหรือผู้ผลิต เนื่องจากราคาต้นทุนการผลิตรถยนต์จัดประกอบของผู้ผลิตแต่ละรายใช้วัสดุอุปกรณ์แตกต่างกัน ราคาต้นทุนในการผลิตจึงแตกต่างกัน การประเมินกำหนดราคากลางเป็นมาตรฐานในการเรียกเก็บอัตราภาษีรถยนต์จัดประกอบ จึงไม่สามารถกำหนดเป็นราคาเดียวกันได้ และเจ้าหน้าที่ประเมินราคาพิกัตอัตราเรียกเก็บภาษีในจำนวนสูงกว่าต้นทุนการผลิต และราคาขายตามท้องตลาดมาก ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ

ผู้แทนจากกรมสรรพสามิต ชี้แจงว่า กรณีรถยนต์จัดประกอบมีขั้นตอนเกี่ยวข้องกับส่วนราชการอยู่ ๓ ขั้นตอน คือ

- ๑) การนำเข้าในราชอาณาจักร อยู่ในความรับผิดชอบของกรมศุลกากร
- ๒) การเสียภาษีอยู่ในความรับผิดชอบของกรมสรรพสามิต
- ๓) การจดทะเบียนอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมและกรมการขนส่งทางบก

อุตสาหกรรมและกรมการขนส่งทางบก

เมื่อผู้ผลิตนำชิ้นส่วนอุปกรณ์มาประกอบเป็นรถยนต์แล้ว ต้องเสียภาษีกับกรมสรรพสามิตในฐานะผู้ผลิต เดิมกรมสรรพสามิต ไม่มีราคากลางเป็นมาตรฐานในการเรียกเก็บอัตราภาษี ต่อมา เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๔ คณะรัฐมนตรีมีมติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกรณีรถยนต์จัดประกอบออกกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ของตน กรมสรรพสามิตจึงใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ๒๕๒๗ มาตรา ๘ (๑) ประกอบกฎกระทรวงฉบับที่ ๒๓ ให้อธิบดีกรมสรรพสามิตมีอำนาจกำหนดอัตราภาษีรถยนต์จัดประกอบได้ เมื่อเจ้าหน้าที่กรมสรรพสามิตประเมินเรียกเก็บอัตราภาษีกับผู้ผลิตแล้ว ผู้ผลิต

เห็นว่าอัตราภาษีดังกล่าวไม่เหมาะสมก็สามารถอุทธรณ์ได้ และให้เสียภาษีในอัตราที่ตนเห็นสมควร พร้อมทั้งวางประกันในอัตราภาษีส่วนต่าง หากผลการพิจารณาข้อพิพาทได้ข้อยุติอย่างใดก็ให้เสียภาษีในอัตราที่กำหนดนั้น

ผู้แทนจากกรมสอบสวนคดีพิเศษ ชี้แจงว่า การตรวจสอบรถยนต์จัดประกอบนำเข้ามาถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ กรมสอบสวนคดีพิเศษจะอายัดไว้เป็นของกลางก่อน และหากตรวจสอบพบว่า นำเข้ามาไม่ถูกต้องตามกฎหมาย จะดำเนินคดีตามกฎหมายและส่งให้กรมศุลกากรพิจารณาเรียกเก็บภาษีเพิ่มเติมกับผู้นำเข้าต่อไป

คณะกรรมการฯ เสนอให้ ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการรวบรวมข้อมูลรถยนต์จัดประกอบโดยให้มีรายละเอียดยี่ห้อรถยนต์ รุ่น ภาพถ่ายรถยนต์ อัตราภาษีที่ส่วนราชการเรียกเก็บ อัตราภาษีที่ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการเห็นว่าเหมาะสม และรายละเอียดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องส่งต่อคณะกรรมการฯ ภายใน ๑๕ วัน และให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทั้ง ๗ หน่วยงานรวบรวมรายละเอียดข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อการพิจารณาเสนอต่อคณะกรรมการฯ ภายใน ๗ วัน เพื่อพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน

คณะกรรมการฯ มีมติแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาเรื่องร้องเรียนกรณีปัญหาระบบการจัดเก็บภาษีรถยนต์ที่ประกอบขึ้นจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ใช้แล้วจากต่างประเทศ โดยให้คณะทำงาน มีหน้าที่ดังนี้

๑) พิจารณาศึกษาปัญหาระบบการจัดเก็บภาษีรถยนต์ที่ประกอบขึ้นจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ใช้แล้วจากต่างประเทศ

๒) สรุปผลและข้อเสนอแนะ พร้อมรายงานผลการศึกษาดังกล่าวให้คณะกรรมการฯ ทราบ

#### (๗๖) วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๖

พิจารณารายงานของคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการจัดสรรงบประมาณการจัดซื้อจัดจ้างของกระทรวงคมนาคม ในคณะกรรมการการคมนาคม สถาผู้แทนราษฎร และพิจารณากำหนดแนวทางการจัดสัมมนาและการศึกษาดูงานของคณะกรรมการฯ

จากการประชุมของคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการจัดสรรงบประมาณการจัดซื้อจัดจ้างของกระทรวงคมนาคม เมื่อวันพุธที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ เวลา ๐๙.๓๐ นาฬิกา ณ ห้องประชุมคณะกรรมการ หมายเลข ๒๑๗ ชั้น ๒ อาคารรัฐสภา ๒ โดยเชิญกรมเจ้าท่าเข้าร่วมประชุม ซึ่งกรมเจ้าท่าชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ขณะนี้กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างการจัดทำ

เอกสาร และรวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อนำเสนอต่อคณะอนุกรรมการฯ อาทิ เอกสารสรุปผลการดำเนินงานของสัญญาจ้างทั้งหมด จำนวนเงินค่าปรับ เอกสารการสอบสวนจากคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ และสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน ดังนั้น คณะอนุกรรมการฯ จึงมีความจำเป็นต้องรอเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อรอการสรุปผลการดำเนินงานของกรมเจ้าท่า ในการจัดทำรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการการคมนาคม และสภาผู้แทนราษฎรต่อไป

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ ที่ประชุมได้พิจารณาเรื่องร้องเรียนกรณีได้รับผลกระทบจากการดำเนินการเกี่ยวกับการประเมินราคาพิกัตอัตราเรียกเก็บภาษีของผู้ผลิตรถยนต์หรือจักรยานยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ใช้แล้วจากต่างประเทศนั้น ที่ประชุมมีมติแต่งตั้งคณะทำงานเข้ามาดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อให้ทุกภาคส่วนสามารถดำเนินงานต่อไปได้ ซึ่งที่ประชุมได้มีมติแต่งตั้งคณะทำงาน โดยแต่งตั้ง นายวัชรพล โตมรศักดิ์ เป็นประธานคณะทำงาน และให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๓๐ วัน หากไม่แล้วเสร็จให้ขยายเวลาได้อีก ๓๐ วัน นอกจากนี้คณะกรรมการฯ ยังได้หารือร่วมกันเพื่อกำหนดแนวทางการจัดสัมมนาและการเดินทางไปศึกษาดูงานของคณะกรรมการฯ และคณะอนุกรรมการฯ ในการเดินทางไปดูพื้นที่จริง เพื่อติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการคมนาคมของประเทศ และรับทราบสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ของคณะกรรมการฯ เพื่อให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เช่น ทางหลวง ทางหลวงชนบท ทางรถไฟ ด้านชายแดน ถนนวงแหวน จุดขนถ่ายสินค้า ท่าอากาศยาน สะพานข้ามแม่น้ำ และปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งของทะเล เป็นต้น รวมทั้งการเดินทางไปศึกษาดูงานในเขตพื้นที่ที่จะมีโครงการก่อสร้าง รถไฟความเร็วสูง โครงการมอเตอร์เวย์ โครงการรถไฟรางคู่ โครงการขยายถนน ๔ ช่องจราจร โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงและโครงข่ายเส้นทางต่าง ๆ เป็นต้น

**(๗๗) วันพฤหัสบดีที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖**

พิจารณาเรื่องร้องเรียนของนายโสภณ พรโชคชัย กรณีขอให้แก้ไขผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร และปฏิรูปการผังเมืองทั่วประเทศ

นายโสภณ พรโชคชัย ผู้ร้องเรียน ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า กรุงเทพมหานคร มีข้อกำหนดไว้ว่า หากจะก่อสร้างที่อยู่อาศัยในเขตพื้นที่บริเวณใดจะต้องมีถนนกว้าง ๓๐ เมตร จึงทำให้มีการก่อสร้างที่อยู่อาศัยนอกเขตพื้นที่กรุงเทพฯ ซึ่งถือว่าเป็นการทำลายพื้นที่นอกเขตเมือง เป็นการขยายเมืองโดยไม่มีที่สิ้นสุด ถือว่าเป็นการวางผังเมืองที่ไม่สอดคล้องตามความเป็น

จริง จึงเป็นผลให้เกิดการขยายพื้นที่การก่อสร้างที่อยู่อาศัยและโรงงานอุตสาหกรรมในเขตรอบนอกกรุงเทพฯ บริเวณปริมณฑล เนื่องจากการกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพฯ ไม่เหมาะสมในเขตพื้นที่ของกรุงเทพฯ ยังมีพื้นที่ว่างอยู่จำนวนมาก แต่ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างตึกสูงเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยได้ เนื่องจากสำนักงานผังเมืองกรุงเทพฯ มีข้อห้ามก่อสร้างอาคารสูง

จากนั้น หน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังนี้

๑) ระบบการวางผังเมืองเป็นระบบการจัดการความหนาแน่นของประชากร นโยบายการผังเมืองหากไม่ชัดเจนและไม่สามารถใช้บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพก็จะไม่เกิดประโยชน์ การจัดทำผังเมืองรวมของกรุงเทพฯ ไม่ควรมองเพียงมิติเดียว เพราะยังมีข้อบัญญัติท้องถิ่นและผังเมืองเฉพาะเข้ามาเกี่ยวข้อง

๒) ปัจจุบันการจัดการพื้นที่ในเขตเมืองไม่เป็นไปตามการวางผังเมืองไว้ กรุงเทพฯ ขยายตัวอย่างไม่มีแบบแผน ลักษณะพื้นที่เป็นรูปแบบใช้พื้นที่ร่วมกัน มีทั้งอาคารที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์ หากจะพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องต่อความเป็นจริงจะต้องค่อย ๆ พัฒนาพื้นที่ที่มีความหนาแน่นและพัฒนาสาธารณูปโภคไปพร้อม ๆ กัน เพื่อเป็นการพัฒนาอย่างเหมาะสม ดังนั้น การพัฒนาผังเมืองของกรุงเทพฯ จะต้องพิจารณาให้ไกลมากกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ การผังเมืองควรมีข้อกำหนดที่ชัดเจน เพื่อให้หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น การไฟฟ้านครหลวง การประปานครหลวง จะได้กำหนดแนวทางในการดำเนินงานในระยะยาว และไม่ควรกำหนดการผังเมืองเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ และต้องให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาด้วย

๓) กรุงเทพฯ ควรควบคุมการเจริญในเขตเมือง เพื่อไม่ให้เกินขีดความสามารถในการดูแลความปลอดภัย เช่น การป้องกันอัคคีภัย ระบบการจราจร ภัยธรรมชาติ และด้านการบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังนั้น การจัดทำผังเมืองจึงยึดหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน ในการจัดทำผังเมืองจะพิจารณาภาพรวมทั้งหมดทั่วประเทศไม่ใช่พิจารณาเฉพาะพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ซึ่งการผังเมืองจะตรวจสอบพื้นที่ภายใน ๒ ปีหลังจากมีการประกาศใช้ผังเมืองว่ามีการใช้พื้นที่เป็นไปตามที่การผังเมืองกำหนดไว้หรือไม่ อีกทั้งการวางผังเมืองต้องให้เป็นไปตามนโยบายของภาครัฐ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ ภาครัฐกำหนดนโยบายว่ากรุงเทพฯ ต้องเป็นเมืองสะอาด ฉะนั้น โรงงานอุตสาหกรรมจำเป็นต้องไปก่อสร้างอยู่ในนิคมอุตสาหกรรม

คณะกรรมการฯ มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ คือ พื้นที่ใจกลางเมืองในเขตกรุงเทพฯ บางพื้นที่มีการจัดวางผังเมืองเหมาะสมแล้ว แต่ในบางพื้นที่การจัดวางผังเมืองมีความ

หนาแน่นมากเกินไป เห็นควรให้พื้นที่ใจกลางเมืองบางแห่งให้สามารถก่อสร้างอาคารสูงได้ ดังนั้นหน่วยงานที่มีหน้าที่พัฒนาที่ดินจะต้องร่วมมือกับหน่วยงานด้านการขนส่งพัฒนาที่ดินไปพร้อมกัน

(๗๘) วันพฤหัสบดีที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๖

พิจารณาเรื่องร้องเรียนของนายสมชาย กุลนริศ กรณีขอให้พิจารณากำหนดขอบเขตการจัดซื้อ (Terms of Reference : TOR) ในโครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงจำนวน ๓,๑๘๓ คันของกระทรวงคมนาคม ให้เป็นรถชนิดไม่ต้องมีบันไดขึ้น - ลง เพื่อความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่พิการและผู้สูงอายุ

นายสมชาย กุลนริศ ผู้ร้องเรียน ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การที่รัฐบาลมีโครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทาง จำนวน ๓,๑๘๓ คัน นั้น เห็นว่ารัฐบาลควรให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดซื้อรถโดยสารประจำทางที่มีบันไดขึ้น - ลง เป็นรถโดยสารแบบขานต่ำ (Low Floor) สำหรับผู้สูงอายุ เด็กเล็ก สตรีมีครรภ์ ผู้ที่มีรถเข็นเด็กอ่อน และคนที่มีสุขภาพไม่แข็งแรง สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากรถโดยสารประจำทางได้อย่างสะดวก และมีความปลอดภัย

คณะกรรมการฯ มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้

การที่รัฐบาลมีโครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางจำนวน ๓,๑๘๓ คัน โดยให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำร่างขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR) และเอกสารประกวดราคาโครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทาง คณะกรรมการฯ ขอให้ผู้ร้องไปดำเนินการจัดทำเอกสารชี้แจงข้อเท็จจริงและวัตถุประสงค์ที่ต้องการให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำร่างขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR) เพื่อให้หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องนำข้อเรียกร้องดังกล่าวไปประกอบการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR) และขอให้ นำข้อร้องเรียนของผู้ร้องไปพิจารณาต่อที่คณะอนุกรรมการศึกษาการพัฒนากระบวนการคมนาคมขนส่งต่อไป อีกทั้งขอให้เชิญหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมหารือ เพื่อกำหนดแนวทางในการจัดซื้อหรือเช่ารถโดยสารประจำทางจำนวน ๓,๑๘๓ คัน ให้ มีบันไดขึ้น - ลง ซึ่งมีโครงสร้างเป็นรถโดยสารแบบขาน ต่ำ (Low Floor) เพื่อให้คนพิการ ผู้สูงอายุ เด็กเล็ก สตรีมีครรภ์ ผู้ที่มีรถเข็นเด็กอ่อน และคนที่มีสุขภาพไม่แข็งแรง สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ในส่วนของกรุงเทพมหานครควรปรับปรุงทางเท้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่คนพิการให้สามารถเดินทางมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## ๑.๒ การประชุมสัญญา

คณะกรรมการการคมนาคม สถาผู้แทนราษฎร มีการประชุมสัญญา ระหว่างวันพุธที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๔ ถึง วันที่จันทร์ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๔ ครั้ง ดังนี้

(๑) วันพฤหัสบดีที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๔ ณ ห้องประชุม AOB ๑ ชั้น ๕ อาคารสำนักงาน ทสภ. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

พิจารณาศึกษาแผนงานและโครงการต่าง ๆ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕ และในเรื่องการให้เข้าพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะพื้นที่อาคารผู้โดยสารและพื้นที่จอดรถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คณะผู้บริหารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กล่าวชี้แจงรายละเอียดแผนงานและโครงการบริหารจัดการหน่วยงาน ในพื้นที่ ๑๙,๑๓๙.๗๖ ไร่ รายละเอียดการใช้ประโยชน์ ดังนี้

- ๑) เขตลานจอดรถอากาศยาน จำนวน ๘,๒๐๙.๘๖ ไร่
- ๒) เขตปลอดอากร จำนวน ๔๑๒.๘๖ ไร่
- ๓) ศูนย์ขนส่ง จำนวน ๑๕๐.๙๔ ไร่
- ๔) กิจการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๔๓๒.๘๑ ไร่
- ๕) พื้นที่สำหรับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน ๑,๕๙๙.๗๕ ไร่
- ๖) พื้นที่ว่างเปล่า จำนวน ๘,๓๓๓.๕๔ ไร่

พื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน จำนวน ๕๕๖,๕๔๓.๗๐ ตารางเมตร มีรายละเอียดการใช้ประโยชน์ ดังนี้

- ๑) พื้นที่สำหรับให้เข้า จำนวน ๑๕๕,๘๓๒.๖๐ ตารางเมตร
  - ๒) พื้นที่หน่วยงานราชการ จำนวน ๑๑,๓๘๔.๗๐ ตารางเมตร
  - ๓) พื้นที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน ๓๘๙,๓๒๖.๔๐ ตารางเมตร
- รายละเอียดขั้นตอนการขอเข้าพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีดังนี้
- ๑) ผู้ประกอบการทำหนังสือขอเข้าพื้นที่
  - ๒) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พิจารณาจัดสรรพื้นที่และพิจารณาค่าเช่าหรือค่าตอบแทน
  - ๓) ผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติ
  - ๔) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีหนังสือแจ้งผลการพิจารณาแก่ผู้ประกอบการ
  - ๕) ผู้ประกอบการทำสัญญาและส่งแบบการปรับปรุงพื้นที่
  - ๖) เริ่มประกอบการและเรียกเก็บค่าเช่า

ผู้ประกอบการขอเช่าพื้นที่ มีทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่ เช่น บริษัท คิงเพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด ผู้ประกอบการรายย่อย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทตามพระราชบัญญัติ ร่วมทุนฯ ปัจจุบันมีผู้เช่าพื้นที่ประมาณ ๓๐๐ ราย สัญญาการเช่าพื้นที่ของผู้ประกอบการ รายใหญ่มีระยะเวลา ๑๐ ปี ผู้ประกอบการรายย่อย ๓ ปี

โครงการก่อสร้างขยายท่าอากาศยาน แบ่งเป็น อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ รองอุโมงค์ลอดผ่านใต้อาคารผู้โดยสารรอง ลานจอดรถบริเวณรอบอาคารผู้โดยสารรอง อาคาร ผู้โดยสาร และอาคารสำนักงาน อาคารจอดรถของสายการบิน การจัดลำดับความพึงพอใจ ของผู้ใช้บริการท่าอากาศยานในระดับสากล ปัจจุบันอยู่ในลำดับที่ ๗ การบริหารจัดการ หน่วยงานภายในภาพรวมเป็นไปด้วยดี และคาดว่าจะประสบความสำเร็จยิ่งขึ้น

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑. ท่าอากาศยานฯ ควรปรับปรุงระบบการตรวจสอบสัมภาระผู้โดยสารที่นำเข้ามา ในประเทศ ให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้นเพื่อสร้างความประทับใจให้กับผู้ใช้บริการและชาวต่างชาติ

๒. สายการบินซึ่งเดินทางมาจากยุโรป สามารถใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นฐานการบินได้ทำให้ประหยัดระยะเวลาการเดินทางได้ ๑ ชั่วโมง ดังนั้น หากท่าอากาศยาน มีการปรับปรุงและพัฒนาที่ดีจะทำให้ได้รับความนิยมในระดับสากลเป็นลำดับ ๑ ได้ไม่ยาก

๓. ควรสร้างหลังคาบริเวณลานจอดรถและจัดหาที่พักสักระยะ 'วนกลาง' ให้กับ ผู้ประกอบการขั้วรถยนต์รับจ้างสาธารณะ และควรปรับปรุงการจัดลำดับการให้บริการรถยนต์ รับจ้างสาธารณะให้มีความสะดวกยิ่งขึ้น

๔. ท่าอากาศยานฯ ควรมีส่วนในการกำหนดเวลาการเดินทางของสายการบิน ต่าง ๆ เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าแก่ผู้ใช้บริการ และควรจัดให้มีสายการบินให้บริการในท่าอากาศยาน ต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น

## (๒) วันพุธที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ณ กระทรวงคมนาคม

พิจารณาศึกษาแผนการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. ๒๕๕๕

คณะผู้บริหารของกระทรวงคมนาคม โดยนายจารุพงศ์ เรืองสุวรรณ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พลตำรวจโท ชัจจ์ กุลดิลก รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง คมนาคม ได้บรรยายสรุปเกี่ยวกับภาพรวมของแผนการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ดังนี้

๑) จากการที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดว่า กระทรวงคมนาคมต้องพยายามลดต้นทุนด้านการขนส่งจากเดิมร้อยละ ๑๗.๙ ต่อปี ให้เหลือเพียงร้อยละ ๑๕.๙ ต่อปี ภายในระยะเวลา ๕ ปี

๒) ปัญหาความล่าช้าของระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ใช้เวลาลำเลียงกระเป๋าสัมภาระนานถึง ๙๐ นาที จะพยายามแก้ไขให้เหลือเพียง ๔๕ นาที

๓) ปัญหาของในกระเป๋าเดินทางหายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยเฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศเป็นการสะท้อนภาพลักษณ์ที่ไม่ดีของประเทศจะพยายามแก้ไข โดยจะซ่อนกล้อง CCTV ไว้ตามจุดต่าง ๆ เพื่อตรวจจับบุคคลที่มีพฤติกรรมน่าสงสัย

๔) โครงการรถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสายจะทดลองดำเนินการในบางสายของการเดินรถไฟฟ้าในช่วงเวลาไม่เร่งด่วนก่อนเป็นเวลา ๓ เดือน

๕) โครงการรถไฟความเร็วสูงที่รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาเกิดความล่าช้าในการดำเนินโครงการ เพราะมีผู้ร้องเรียนการประมูลโครงการ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ติดตามและพยายามเร่งรัดแล้ว

๖) การกำหนดการดำเนินโครงการแต่ละสายคาดว่าจะดำเนินการตามแผนเดิมที่วางไว้คือ สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะทำถึงจังหวัดนครราชสีมา สายภาคเหนือจะทำถึงจังหวัดพิษณุโลก สายภาคใต้ จะทำถึงอำเภอหัวหิน ซึ่งโครงการดังกล่าวสาธารณรัฐประชาชนจีน จะให้การสนับสนุนในเรื่องของเงินทุน เครื่องจักรและเทคโนโลยี

๗) ปัญหาความแออัดของผู้มาใช้บริการที่สนามบินสุวรรณภูมิจะแก้ปัญหาโดยการเร่งรัดฟื้นฟูท่าอากาศยานดอนเมืองแล้วแบ่งสายการบินบางส่วนมาอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง แทนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากนั้น คณะกรรมาธิการฯ มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑) ระบบการลำเลียงกระเป๋าของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความล่าช้าทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ลำดับที่ ๕ จากการจัดลำดับท่าอากาศยานนานาชาติ ขอให้ปรับปรุงแก้ไขในเรื่องนี้ด้วย

๒) ตามที่รัฐบาลได้แถลงนโยบายว่าจะเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาทตลอดสาย ควรทำให้ประชาชนเกิดความมั่นใจว่าจะสามารถทำได้จริง

๓) สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง ๕ สายทาง ได้แก่

๓.๑ กรุงเทพฯ - จังหวัดหนองคาย

๓.๒ กรุงเทพฯ - จังหวัดเชียงใหม่

๓.๓ กรุงเทพฯ - จังหวัดระยอง

๓.๔ กรุงเทพฯ - จังหวัดอุบลราชธานี

๓.๕ กรุงเทพฯ - ภาคใต้

ซึ่งรัฐสภาได้ให้ความเห็นชอบไปแล้ว แต่ต่อมาได้มีการปรับเปลี่ยนแนวทางที่เคยดำเนินการไว้โดยเร่งรัดดำเนินโครงการเฉพาะสายกรุงเทพฯ ไปจังหวัดเชียงใหม่ สายกรุงเทพฯ ไปภาคใต้ เฉพาะช่วงกรุงเทพฯ ไปอำเภอหัวหิน และสายกรุงเทพฯ ไปจังหวัดหนองคาย ดำเนินการเฉพาะช่วงที่จะไปยังจังหวัดนครราชสีมา กระทรวงคมนาคมควรผลักดันเร่งรัดการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในสายอื่น ๆ ด้วย โดยเฉพาะสายกรุงเทพฯ ไปจังหวัดหนองคาย

๔) โครงการรถไฟทางคู่ในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ไม่ควรมีการสำรวจออกแบบความเหมาะสมอีกเพราะทำการสำรวจความเหมาะสมหลายครั้งควรเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้แล้ว

๕) กรมทางหลวงหน่วยงานที่ได้รับงบประมาณรายจ่ายประจำปีสูงกว่าหน่วยงานอื่นควรนำงบประมาณที่ได้รับไปดำเนินการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ เช่น ถนน ๔ เลน ไม่ควรนำงบประมาณที่ได้รับไปทำการซ่อมบำรุง ปรับปรุงพื้นพยุถนน เป็นต้น

๖) กรมเจ้าท่ามีผลงานที่ปรากฏต่อสาธารณะค่อนข้างน้อยและประชาชนไม่ค่อยทราบ ว่า กรมเจ้าท่า มีภารกิจในการดำเนินการด้านใด

๗) กรมเจ้าท่า กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมโยธาธิการและผังเมือง ควรทำงานประสานกันโดยให้กรมเจ้าท่าเข้ามามีบทบาทสำคัญในการฟื้นฟูและป้องกันน้ำท่วมตลอดจน การขุดลอกแหล่งน้ำใน ๒๕ ลุ่มน้ำที่ตื่นเงิน กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ควรมีบทบาทในการแก้ปัญหาที่เกิดจากน้ำทะเล และกรมโยธาธิการและผังเมืองมีบทบาทในการสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง

(๓) วันพุธที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ณ ห้องประชุม ๑ ชั้น ๓ อาคาร ๑ กรมการขนส่งทางบก

พิจารณาศึกษาแผนการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๕

คณะผู้บริหารของกรมการขนส่งทางบก โดยนายสมชัย ศิริวัฒนโชค อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้บรรยายสรุปแผนการดำเนินงานประจำปี ๒๕๕๕ ดังนี้

กรมการขนส่งทางบกได้รับงบประมาณประจำปี ๒๕๕๕ วงเงินรวม ๒,๓๒๐.๙๑๕๒ ล้านบาท โดยแบ่งตามประเภทรายจ่าย คือ

- ๑) งบบุคลากร ๑,๕๓๗.๐๓๙๔ ล้านบาท
- ๒) งบดำเนินงาน ๕๑๕.๒๐๒๘ ล้านบาท
- ๓) งบลงทุน ๒๖๔.๐๗๓๐ ล้านบาท
- ๔) งบรายจ่ายอื่นๆ ๔.๖๐๐๐ ล้านบาท

ทั้งนี้ ได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้นจากงบประมาณปี ๒๕๕๔ จำนวน ๒๐๐.๓๑๐๐ ล้านบาท  
แผนงานและโครงการสำคัญประจำปี ๒๕๕๕

๑) ด้านพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน

๑.๑) โครงการพัฒนาองค์กรตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วย  
 รถบรรทุก

๑.๒) โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเชิงรุกเพื่อรองรับการ  
 เปิดการค้าเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

๑.๓) โครงการจัดซื้อที่ดินเพื่อก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดปราจีนบุรี  
 งบประมาณ ๑๓.๕๐๐๐ ล้านบาท

๑.๔) โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียดอาคารขนถ่าย  
 ขนถ่ายสินค้าและอาคารคลังสินค้าในสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล งบประมาณ ๒.๕๒๐๓ ล้าน  
 บาท

๒) ด้านความปลอดภัยทางถนน

โครงการปรับปรุงสนามทดสอบขับรถ ๗ แห่ง ดังนี้

- สำนักงานขนส่งจังหวัด ๕ แห่ง ได้แก่ จังหวัดสุรินทร์ หนองคาย ลำพูน กระบี่  
 และพะเยา

- สำนักงานขนส่งสาขา ๒ แห่ง ได้แก่ อำเภอยะผา จังหวัดนครราชสีมาและ  
 อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี

๓) ด้านบริการประชาชน

๓.๑) โครงการจัดหาและพัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อการบูรณาการข้อมูล  
 สนับสนุนการให้บริการ

๓.๒) โครงการจัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อควบคุมการดำเนินงานโครงการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ กรรมการขนส่งทางบก

๓.๓) โครงการก่อสร้างทางลาดสำหรับผู้พิการ ๑๒ แห่ง ได้แก่

- ส่วนกลาง ๒ แห่ง ได้แก่ อาคาร ๑ และอาคาร ๒
- ส่วนภูมิภาค ๑๐ แห่ง ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ ๒ ตาก นครพนม

ปราจีนบุรี พังงา สระบุรี มุกดาหาร เพชรบุรี ร้อยเอ็ดแห่งที่ ๑ และปัตตานี

จากนั้น คณะกรรมการฯ ได้มีข้อซักถามในชั้นนี้อย่างกว้างขวาง ซึ่งนายสมชัย ศิริวัฒนโชค อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้ตอบข้อซักถาม ดังนี้

๑) ในวันอาทิตย์ที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๕ กรมการขนส่งทางบกจะเริ่มใช้ ระบบ **RFID (Radio Frequency Identification)** เพื่อตรวจจับความเร็วของรถตู้โดยสารสาธารณะบนทางด่วนสายต่าง ๆ เพื่อควบคุมความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด

๒) รถโดยสารสาธารณะ (รถบัส) หากให้ใบอนุญาตเส้นทางไปแล้วแต่ไม่วิ่งให้บริการจะเรียกใบอนุญาตเส้นทางคืนต่อไป

๓) ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ (รถบัส) จะต้องขับรถติดต่อกันไม่เกิน ๔ ชั่วโมง จะต้องหยุดพักและเปลี่ยนคนขับใหม่ เพื่อความปลอดภัยทั้งผู้ขับรถและผู้โดยสาร

๔) การให้ใบอนุญาตเส้นทางรถยนต์วิ่งระหว่างจังหวัด จะต้องมีการสำรวจความต้องการของผู้โดยสารก่อน เนื่องจากมีผู้ใช้บริการจำนวนมากและเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

๕) กรมการขนส่งทางบก ได้มีการเปิดอบรมการขับชั้รถใช้งานขนาดใหญ่ หรือรถแม็คโคร โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยกำหนดระยะเวลาอบรมประมาณ ๑ เดือนหรือ ๒ เดือน

๖) ปัญหาป้ายทะเบียน กรณีป้ายแดงที่ใช้ติดรถยนต์ โดยไม่ยอมเปลี่ยนเป็นป้ายขาวเพื่อหลีกเลี่ยงการเสียภาษีอนาคตปัญหาดังกล่าวจะหมดไป เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกได้เสนอกฎหมายยกเลิกการใช้ป้ายแดง โดยกฎหมายที่แก้ไขอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

๗) เงินค่าธรรมเนียมจากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ซึ่งเป็นที่ต้องการ (ป้ายทะเบียนหมายเลขสวย) ต้องนำเข้ากองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน หรือ กปถ. ตามที่กฎหมายกำหนด

๘) กรมการขนส่งทางบกมีความพร้อมในการจัดทำป้ายทะเบียนรถยนต์ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (Asean Economic Community : AEC) ภายในปี ๒๕๕๘

๙) กรณีเกิดเหตุการณ์ ในเรื่องต่าง ๆ กับผู้โดยสารสามารถโทรศัพท์แจ้งเหตุได้ที่ หมายเลข ๑๕๘๔ ตลอด ๒๔ ชั่วโมง

(๔) วันพฤหัสบดีที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๕ ณ ห้องประชุม AOB ๑ อาคารสำนักงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๔.๑) พิจารณาเรื่องการให้บริการของเครื่องบินแอร์บัส A 380 โดย บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

ผู้แทนการบินไทย ได้ชี้แจงว่า เครื่องบินแอร์บัส A 380 เป็นเครื่องบินขนาดใหญ่มีจำนวนที่นั่ง ๕๐๗ ที่นั่ง ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงประหยัดน้ำมัน และเปิดบริการในวันที่ ๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ ให้บริการผู้โดยสารจากกรุงเทพมหานคร - ฮองกง, กรุงเทพมหานคร - สิงคโปร์ โดยให้บริการเที่ยวบินระยะสั้น เพราะอยู่ระหว่างรอเครื่องบินแอร์บัส A 380 ลำที่ ๒ ซึ่งจะนำเข้ามาในเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ เมื่อเครื่องบินมาครบทั้ง ๒ ลำ เปิดให้บริการผู้โดยสารจากกรุงเทพมหานคร - ฝรั่งเศส เนื่องจากเครื่องบินลำใหญ่ไม่เหมาะที่จะบินระยะสั้น เพราะมีค่าใช้จ่ายสูง เครื่องบินแอร์บัส A 380 สามารถลงจอดที่ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุตะภาได้ แต่ผู้โดยสารลงไม่ได้เพราะไม่มี Push back (อุปกรณ์ภาคพื้น) และภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ การบินไทยจะนำเข้ามาเครื่องบินทั้งหมด ๕๖ ลำ

การบินไทย มีผลประกอบการขาดทุนในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ เนื่องจากราคาน้ำมันสูงขึ้น และสาเหตุจากน้ำท่วม ส่วนผลประกอบการของปี พ.ศ. ๒๕๕๕ คาดว่าจะมีกำไร รายได้มาจากผู้โดยสารและ Cargo ซึ่งรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยอัตราร้อยละ ๘๕ และรายได้จาก Cargo เฉลี่ยอัตราร้อยละ ๑๕ ขณะนี้ธุรกิจการบินมีการแข่งขันสูง ซึ่งการบินไทยมีความแข็งแกร่งรับมือต่อลูกค้า งบประมาณที่ใช้จัดหาโดย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สาเหตุมาจากรัฐบาลไม่เข้ามาค้ำประกันเงินกู้

การใช้งานเครื่องบินมีระยะเวลา ๒๐ ปี แล้วปลดระวางเครื่องบินที่ปลดระวางจะนำออกขาย และความแตกต่างระหว่างการบินไทย และ Thai Smiles คือ ชุดของพนักงานต้อนรับและนักบินอาวุโสที่เกษียณจากบริษัท การบินไทยฯ

(๔.๒) พิจารณาเรื่องการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับผู้โดยสารในฤดูท่องเที่ยว (High season) และการเตรียมความพร้อมในการให้บริการเที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำที่ทำอากาศยานดอนเมือง (Low cost Airline)

ผู้แทนของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ชี้แจงว่า กระบวนการนำส่งกระเป๋าใช้เวลาประมาณ ๑๐ นาที การตรวจคนเข้าเมืองได้เพิ่มบุคลากรเป็น ๑,๐๕๕ คน และเพิ่มเครื่องตรวจคนเข้าเมือง การแก้ไขปัญหาความแออัดของท่าอากาศยานภูเก็ต มีแนวคิด ๒ แนวทาง คือ การก่อสร้างรันเวย์ลงทะเลกับการก่อสร้างรันเวย์ขยายไปทางภูเขา ซึ่งต้องมีการเวนคืนที่ดิน การออกแบบการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นเรื่องของที่ปรึกษาออกแบบ ส่วนการออกแบบโครงสร้างสนามบินเป็นรูปตัว U จะเกิดประโยชน์มากกว่าโครงสร้างตัว I หรือไม่จะนำไปศึกษาต่อไป

การเตรียมความพร้อมในการป้องกันน้ำท่วมภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ก่อสร้างเขื่อนดินล้อมรอบ ๒๓.๕ กิโลเมตร สูง ๓.๕ เมตร ฐานหนา ๓๗ เมตร มีโรงสูบน้ำ และพื้นที่แก้มลิงไว้รองรับน้ำ จัดตั้งวอร์รูมในการบริหารจัดการน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การว่าจ้างที่ปรึกษาให้ศึกษาเรื่องรันเวย์ทรุดและรันเวย์ร้าว ในส่วนของท่าอากาศยานดอนเมืองได้ก่อสร้างรั้วล้อมรอบยาว ๑๓ กิโลเมตรเศษ สูง ๓.๕ เมตร ก่อสร้างไปแล้วเฉลี่ยอัตราร้อยละ ๗๕ มี โรงสูบน้ำ และพื้นที่แก้มลิงไว้รองรับน้ำ

การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสนามบินปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน และสมนาคุณให้แก่สายการบินที่ย้ายไปเปิดให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ปัญหาที่เกิดขึ้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง คือ จำนวนของนกบริเวณที่ท่าอากาศยานมีจำนวนมาก จึงมีการศึกษาเพื่อหาแนวทางการอพยพนกออกไป

ประมวลภาพกิจกรรมคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

๑. ภาพการประชุมประจำสัปดาห์ของคณะกรรมการธิการ









๒. ภาพกิจกรรมของคณะกรรมการธิการ



ภาพการแถลงข่าวการร้องเรียนแท็กซี่ วันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๔



ภาพการแถลงข่าวตรึงราคาค่าโดยสาร ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๕

### ๓. ภาพการประชุมสัญจรของคณะกรรมการธิการ

๓.๑ การประชุมสัญจร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วันพฤหัสบดีที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๔



๓.๒ การประชุมสัญจร ณ กระทรวงคมนาคม วันพุธที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕



๓.๓ การประชุมสัญญาจร ณ กรมการขนส่งทางบก วันพุธที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕





## ๒. การเดินทางไปศึกษาดูงาน และการจัดสัมมนา

### ๒.๑ การเดินทางไปศึกษาดูงานภายในประเทศ

คณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร การเดินทางไปศึกษาดูงานภายในประเทศ ระหว่างวันพุธที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๔ ถึง วันจันทร์ที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๖ โดยการเดินทางไปศึกษาดูงานนั้น ถือเป็นภารกิจหนึ่งที่สำคัญของคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร มีรายละเอียดดังนี้

#### ๑) การเดินทางไปศึกษาดูงานเรื่อง “การเร่งรัดฟื้นฟูเส้นทางหลวงหลังวิกฤติการณ์น้ำท่วม” วันศุกร์ที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ ณ จังหวัดลพบุรี

##### ๑.๑) หลักการและเหตุผล

เนื่องจากเกิดสถานการณ์วิกฤติน้ำท่วมพื้นที่ของจังหวัดลพบุรีอย่างต่อเนื่องติดต่อกันมาหลายปี โดยเฉพาะในปีระหว่างเดือนกันยายน-พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ซึ่งสถานการณ์น้ำท่วมทำให้เกิดความเสียหายเป็นอย่างมากในจังหวัดลพบุรี ทั้งต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนจนไม่สามารถดำรงชีวิตอยู่อย่างปกติสุข และเป็นอุปสรรคต่อการประกอบอาชีพ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ได้รับความเสียหาย เช่น ทางหลวงและทางหลวงชนบทที่ใช้ในการสัญจรไปมาทั้งในจังหวัดและระหว่างจังหวัด เป็นต้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อกรมคมนาคมขนส่งสินค้าและการไปมาหาสู่กันโดยเฉพาะอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากความเสียหายของถนนทางหลวงและทางหลวงชนบท ดังนั้น คณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ได้เห็นความสำคัญในเรื่องนี้ จึงเห็นควรเดินทางไปศึกษาดูงานในวันศุกร์ที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ เพื่อเร่งรัดฟื้นฟูเส้นทางหลวงหลังวิกฤติน้ำท่วมของจังหวัดลพบุรี ตลอดจนพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นต่อไป

##### ๑.๒) วัตถุประสงค์

เพื่อเดินทางไปประชุมและศึกษาดูงานเพื่อพิจารณาศึกษาข้อเท็จจริงของเส้นทางหลวง ซึ่งเกิดความเสียหายจากวิกฤติการณ์น้ำท่วม ณ จังหวัดลพบุรี

##### ๑.๓) สรุปผลการเดินทางไปศึกษาดูงานเรื่อง “การเร่งรัดฟื้นฟูเส้นทางหลวงหลังวิกฤติการณ์น้ำท่วม”

นายเจือ ราชสีห์ ประธานคณะกรรมการธิการการคมนาคม ได้แจ้งต่อที่ประชุมทราบว่า เนื่องจากเกิดสถานการณ์วิกฤติน้ำท่วมพื้นที่ของจังหวัดลพบุรี โดยเฉพาะในปีระหว่างเดือนกันยายน - พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ซึ่งสถานการณ์น้ำท่วมทำให้เกิดความเสียหาย

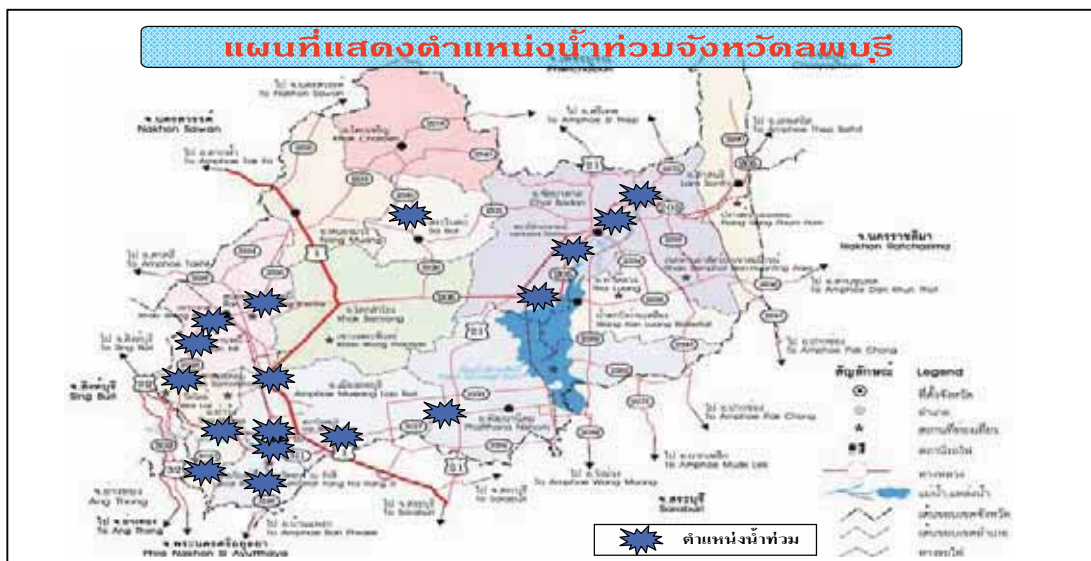
ต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในจังหวัดลพบุรีจนไม่สามารถดำรงชีวิตอยู่อย่างปกติสุข และเป็นอุปสรรคต่อการประกอบอาชีพ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ได้รับความเสียหาย เช่น ทางหลวงและทางหลวงชนบทที่ใช้ในการสัญจรไปมาทั้งในจังหวัดและระหว่างจังหวัด เป็นต้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งสินค้าและการไปมาหาสู่กันโดยเฉพาะอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นจากความเสียหายของถนนทางหลวงและทางหลวงชนบท ดังนั้น คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ได้เห็นความสำคัญในเรื่องนี้ จึงได้เดินทางไปศึกษาดูงานเพื่อเร่งรัดฟื้นฟูเส้นทางหลวงหลังวิกฤติน้ำท่วมของจังหวัดลพบุรี ตลอดจนพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นต่อไป เพื่อจะได้ข้อมูลในการเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อฝ่ายบริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งทางคณะกรรมการอยากเห็นผลกระทบและปัญหาที่เป็นรูปธรรม เช่น ถนนในการคมนาคม และอยากทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นรูปธรรม

จากนั้นที่ประชุมได้เข้าสู่วาระการพิจารณาเรื่องการเร่งรัดฟื้นฟูเส้นทางหลวงหลังวิกฤติการณ์น้ำท่วม ณ ศาลากลางจังหวัดลพบุรี ซึ่งสรุปได้ดังนี้

**นายฉัตรชัย พรหมเลิศ ผู้ว่าราชการจังหวัดลพบุรี** ชี้แจงข้อมูลโดยรวมต่อที่ประชุมว่า จากวิกฤติการณ์น้ำท่วมที่เกิดขึ้นทำให้ประชาชนในหลายพื้นที่ของจังหวัดลพบุรีได้รับความเดือดร้อน ถนนสายต่างๆ ได้รับความเสียหายเป็นอย่างมากในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลพบุรี อำเภอบ้านหมี่ อำเภอลำทะเมนชัย ประชาชนจังหวัดลพบุรีไม่สามารถดำรงชีวิตอยู่อย่างปกติสุข ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการประกอบอาชีพ ตลอดจนหลังน้ำท่วมยังทำให้โครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางหลวงและทางหลวงชนบทที่ใช้ในการสัญจรไปมาทั้งภายในและระหว่างจังหวัด เป็นต้น ได้รับความเสียหายหลายเส้นทาง จึงจำเป็นต้องมีการฟื้นฟูและปรับปรุงให้สามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้อย่างปกติ ซึ่งต้นทุนความเสียหายจริงประมาณ ๕,๓๐๐ ล้านบาท แต่ให้ความช่วยเหลือ ๔,๓๐๐ ล้านบาท ซึ่งไม่ใช่ต้นทุนที่แท้จริง โดย ๑๑ อำเภอที่ได้รับความเสียหายทางจังหวัดได้ให้ความช่วยเหลือไปแล้ว ๓ อำเภอ ส่วนทางหลวงชนบทที่ได้รับความเสียหายจำนวน ๑๒ ล้านตารางเมตร กรมทางหลวงชนบทดำเนินการแก้ไขไปแล้วบางส่วน ส่วนโรงงานใหญ่ที่เสียหายมากคือโรงงานโคลามา ประมาณ ๕,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งน้ำท่วมหนักระหว่างวันที่ ๑๖ - ๒๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ ได้อพยพประชาชนออกจากพื้นที่ และให้ความช่วยเหลือโดยมีเรือประมาณ ๑,๖๐๐ กว่าลำช่วยเหลือประชาชนมีรถยนต์ ๑๗๕ คันต่อวัน ตลอดจนประสานทหารประมาณ ๑,๐๐๐ นาย ให้ความช่วยเหลือ นอกจากนี้แล้วทางจังหวัดลพบุรี มีการแจ้งเตือนก่อนน้ำท่วมแต่ประชาชนไม่เชื่อ

ส่วนเรื่องของฝนตกหนักทางจังหวัดสามารถป้องกันได้ ร้อยละ ๑๐๐ ส่วนน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยา ปิง วัง ยม น่าน ป้องกันยาก มีประมาณ ๕-๖ จุด ซึ่งบางโคมศรีเป็นจุดแรก สูญเสียพื้นที่ทางการเกษตรกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท บ้านเรือน ๑๐,๐๐๐ กว่าล้านบาท

**นายบัณฑิต รักษาดี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพบุรีที่ ๑** ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมมีจำนวน ทั้งสิ้น ๑๒ สายทาง ๑๗ ตอนควบคุมจำนวน ๓๙ แห่ง ระยะทาง ๖๙.๘๖๓ กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่ ๙ อำเภอ (เมืองลพบุรี, ท่าวัง, บ้านหมี่, โคกสำโรง, พัฒนานิคม, สระโบสถ์, ชัยบาดาล, ท่าหลวง และลำสนธิ)



### การแก้ไขฟื้นฟูทางหลวงหลังน้ำลด





ในส่วนของแผนงานฟื้นฟูเร่งด่วนที่จะดำเนินการภายใน ธันวาคม ๒๕๕๔ จำนวน ๒ โครงการ วงเงินงบประมาณ ๑๓๐.๕ ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

๑) ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑ ตอนควบคุม ๐๑๐๑ ตอนต่อเขตเทศบาล เมืองลพบุรี - กม.๑๖๕+๗๐๐(ต่อเขต สน.บพ.สิงห์บุรี) ระหว่างกม.๑๕๙+๐๔๗-กม.๑๖๕+๗๐๐(เป็นช่วงๆ) วงเงินงบประมาณ ๖๐ ล้านบาท

๒) ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑ ตอนควบคุม ๐๑๐๒ ตอนทางเลี่ยงเมือง ลพบุรี ระหว่างกม.๗+๓๒๐ - กม.๘+๘๗๐ และกม.๑๐+๘๐๐ - กม.๑๙+๐๐๐ วงเงินงบประมาณ ๗๐.๕ ล้านบาท

แผนงานฟื้นฟูเร่งด่วนที่จะดำเนินการภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ เป็นต้นไป จำนวน ๒๗ โครงการ วงเงินงบประมาณ ๓๗๑.๕๕๕ ล้านบาท มีรายละเอียดดังแผนภาพที่ปรากฏด้านล่างนี้

**แผนงานฟื้นฟูเร่งด่วนที่จะดำเนินการภายใน กุมภาพันธ์ 2555 เป็นต้นไป**  
**จำนวน 27 โครงการ วงเงินงบประมาณ 371.595 ล้านบาท**

| ลำดับ<br>ที่                 | หน่วยงาน    | ทางหลวง<br>หมายเลข | ตอน<br>ควบคุม | ชื่อตอน                                                                                 | ช่วง กม. - กม.    | วงเงิน<br>งบประมาณ<br>(ลบ.) |
|------------------------------|-------------|--------------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|
| 1                            | ลพบุรีที่ 1 | 205                | 0100          | บ้านหมี่ - ต่อเขตเทศบาลโคกสำโรง                                                         | 10+875            | 3.00                        |
| 2                            | ลพบุรีที่ 1 | 3196               | 0200          | แยกทางหลวงหมายเลข 205 (บ้านหมี่) –<br>บรรจบทางหลวงหมายเลข 311 (ลพบุรี)                  | 75+800 – 78+300   | 18.00                       |
| 3                            | ลพบุรีที่ 1 | 1                  | 0502          | แยกโรงเรียนสุวิทย์วิทยา - วงเวียนเทพสตรีลพบุรี                                          | 138+200 – 140+200 | 5.00                        |
| 4                            | ลพบุรีที่ 1 | 1                  | 0502          | แยกโรงเรียนสุวิทย์วิทยา - วงเวียนเทพสตรีลพบุรี                                          | 145+000 – 146+950 | 10.00                       |
| 5                            | ลพบุรีที่ 1 | 3019               | 0100          | แยกทางหลวงหมายเลข 1 - สถานีรถไฟโคก<br>กระเทียม                                          | 0+000 – 1+800     | 18.00                       |
| 6                            | ลพบุรีที่ 1 | 205                | 0100          | บ้านหมี่ - ต่อเขตเทศบาลโคกสำโรง                                                         | 17+700 – 19+000   | 19.00                       |
| 7                            | ลพบุรีที่ 1 | 3017               | 0100          | แยกทางหลวงหมายเลข 1 – บรรจบทางหลวง<br>หมายเลข 21                                        | 42+000 – 43+500   | 14.43                       |
| 8                            | ลพบุรีที่ 1 | 205                | 0100          | บ้านหมี่ - ต่อเขตเทศบาลโคกสำโรง                                                         | 15+320 – 17+700   | 14.43                       |
| 9                            | ลพบุรีที่ 1 | 3016               | 0101          | แยกทางหลวงหมายเลข 3196 - ป่าหวาย                                                        | 1+490 – 2+500     | 7.696                       |
| 10                           | ลพบุรีที่ 1 | 2340               | 0202          | กม.36+000(ต่อเขตแขวงลพบุรีที่ 2<br>(ลำบารายณ์) – บรรจบทางหลวงหมายเลข<br>3326(สระโบสถ์)  | 52+700 – 54+700   | 14.43                       |
| 11                           | ลพบุรีที่ 1 | 3326               | 0100          | บ้านหมี่ – ทางหลวงหมายเลข 1(หนองม่วง)                                                   | 4+375 – 5+300     | 14.43                       |
| 12                           | ลพบุรีที่ 1 | 3333               | 0100          | โคกตูม - แม่เข้าป่าสัก                                                                  | 0+000 – 1+500     | 14.43                       |
| 13                           | ลพบุรีที่ 1 | 3196               | 0200          | แยกทางหลวงหมายเลข 205(บ้านหมี่) –<br>บรรจบทางหลวงหมายเลข 311(ลพบุรี)                    | 79+200 – 83+000   | 18.595                      |
| 14                           | ลพบุรีที่ 1 | 3196               | 0200          | แยกทางหลวงหมายเลข 205(บ้านหมี่) –<br>บรรจบทางหลวงหมายเลข 311(ลพบุรี)                    | 87+500 – 90+000   | 17.316                      |
| 15                           | ลพบุรีที่ 1 | 3196               | 0103          | กม.30+500(ต่อเขตแขวงนครสวรรค์ที่ 2) –<br>บรรจบทางหลวงหมายเลข 205(บ้านหมี่)              | 30+500 – 32+200   | 9.62                        |
| 16                           | ลพบุรีที่ 1 | 3196               | 0103          | กม.30+500(ต่อเขตแขวงนครสวรรค์ที่ 2) –<br>บรรจบทางหลวงหมายเลข 205(บ้านหมี่)              | 35+000 – 38+000   | 16.354                      |
| 17                           | ลพบุรีที่ 2 | 205                | 0301          | แยกทางหลวงหมายเลข 21(ม่วงด้อม) - ต่อทาง<br>ของเทศบาลตำบลลำบารายณ์                       | 227+900-228+552AH | 10.10                       |
| 18                           | ลพบุรีที่ 2 | 205                | 0302          | แยกทางหลวงตอนควบคุมหมายเลข 2050301<br>– ทางหลวงหมายเลข 2256                             | 225+800 – 227+705 | 14.00                       |
| 19                           | ลพบุรีที่ 2 | 2256               | 0101          | แยกทางหลวงหมายเลข 205(ชัยบาดาล) –<br>กม.37+183(ต่อเขตแขวงนครราชสีมาที่ 2)               | 0+000 – 2+400     | 11.50                       |
| 20                           | ลพบุรีที่ 2 | 2275               | 0101          | แยกทางหลวงหมายเลข 205(ชัยบาดาล) –<br>กม.12+000(ต่อเขตแขวงเพชรบูรณ์ที่ 2)(ถึง<br>สามพัน) | 0+230 – 4+400     | 18.20                       |
| 21                           | สิงห์บุรี   | 311                | 0103          | กม.165+700(ต่อเขตแขวงลพบุรีที่ 1) –<br>กม.186+617(สิงห์บุรี)                            | 183+400 – 183+700 | 0.60                        |
| 22                           | สิงห์บุรี   | 3028               | 0100          | แยกทางหลวงหมายเลข 311(บางงา) –<br>กม.24+806(บ้านหมี่)                                   | 7+650 – 8+000     | 17.30                       |
| 23                           | สิงห์บุรี   | 3028               | 0100          | แยกทางหลวงหมายเลข 311(บางงา) –<br>กม.24+806(บ้านหมี่)                                   | 10+100 – 10+250   | 16.00                       |
| 24                           | สิงห์บุรี   | 3028               | 0100          | แยกทางหลวงหมายเลข 311(บางงา) –<br>กม.24+806(บ้านหมี่)                                   | 11+200 – 13+900   | 19.50                       |
| 25                           | สิงห์บุรี   | 3028               | 0100          | แยกทางหลวงหมายเลข 311(บางงา) –<br>กม.24+806(บ้านหมี่)                                   | 14+300 – 14+800   | 19.70                       |
| 26                           | สิงห์บุรี   | 3028               | 0100          | แยกทางหลวงหมายเลข 311(บางงา) –<br>กม.24+806(บ้านหมี่)                                   | 19+300 – 19+600   | 11.64                       |
| 27                           | สิงห์บุรี   | 3028               | 0100          | แยกทางหลวงหมายเลข 311(บางงา) –<br>กม.24+806(บ้านหมี่)                                   | 6+000 – 6+300     | 16.354                      |
| รวมทั้งสิ้น จำนวน 27 โครงการ |             |                    |               |                                                                                         |                   | <b>371.595</b>              |



### นายบัณฑิต รักษาดี ผู้อำนวยการแขวงการทางลพบุรีที่ ๑ ได้ชี้แจง

เพิ่มเติม ปัจจุบันกรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างบูรณะทางหลวงจำนวนจำกัด แต่มีสายทางที่ต้องพัฒนาเป็นจำนวนมาก ประกอบกับปริมาณจราจรที่มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังนั้นจึงต้องบริหารงบประมาณที่มีอยู่จำกัดให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และกระจายการพัฒนาความเจริญไปตามภูมิภาคต่างๆ ให้ทั่วถึงครอบคลุมพื้นที่ทางหลวงทั่วทั้งประเทศ ซึ่งขณะนี้ได้บรรจุไว้ในแผนพัฒนาทางหลวง ตามแผนบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาล พ.ศ. ๒๕๕๑ - ๒๕๕๔ โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑) เพื่อปรับปรุงทางหลวงให้สามารถอำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้เส้นทางหลักและเส้นทางสายสำคัญ

๒) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงและเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นทั้งทางหลวงสายหลักและเส้นทางสายสำคัญ ทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายตลอดจนช่วยลดอุบัติเหตุในการเดินทาง

๓) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนผู้ใช้เส้นทาง และประชาชนสองข้างทางทำให้ได้รับความสะดวกและความปลอดภัย

๔) เพื่อดำเนินการแก้ไขปรับปรุงหรือยกระดับมาตรฐานทางหลวงให้ทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง

๕) เพื่อเป็นการส่งเสริมความเข้มแข็ง และพัฒนาพื้นที่เพิ่มบทบาทการพัฒนาทางหลวงและส่งเสริมการท่องเที่ยว

สำหรับหลักเกณฑ์ในการพิจารณา มีรายละเอียดดังนี้

๑) เป็นโครงข่ายทางหลวงสายหลักและสายสำคัญที่มีปริมาณการจราจรสูงกว่า ๓,๐๐๐ คัน/วัน

๒) เป็นเส้นทางที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ที่มีความจำเป็นต้องรีบแก้ไขเพื่อลดจุดอันตราย และเพิ่มความปลอดภัยของประชาชนทั้งผู้อยู่อาศัย และผู้ใช้เส้นทาง

๓) เป็นเส้นทางที่มีเปอร์เซ็นต์การจราจร รถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไปเฉลี่ยสูงกว่าร้อยละ ๑๐ หรือมีจำนวนโค้งแนวราบ และ/หรือแนวตั้งมาก

๔) เป็นเส้นทางที่มีย่านชุมชนต่อเนื่องยาวหรือจุดตัดทางแยกหลายแห่งอยู่ใกล้กัน ทำให้การจราจรติดขัด

๕) เป็นเส้นทางที่ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวหลักของประเทศ และเพิ่มศักยภาพการพัฒนาพื้นที่

๖) เป็นเส้นทางที่ไม่จำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างใหม่ตลอดแนวเส้นทาง แต่มีสภาพปัญหาเป็นบางแห่งเท่านั้น

๗) เส้นทางที่ขอปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง จะต้องไม่กระทบต่อพื้นที่ที่มีปัญหาด้านกฎหมายและสิ่งแวดล้อม

๘) เป็นโครงการที่สามารถก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี

ส่วนแนวคิดในการพิจารณารูปแบบการก่อสร้าง ควรดำเนินการภายใต้แนวคิด ๗ ด้าน หรือจะรวมแนวคิดหลายๆด้านเข้าด้วยกัน ดังนี้

๑) การปรับปรุงเพิ่มมาตรฐานทางเดิม เป็นการปรับปรุงเพิ่มมาตรฐานของชั้นทางเดิมให้เหมาะสม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น

๒) การปรับปรุงบริเวณที่มีย่านชุมชนหนาแน่น เป็นการปรับปรุงทางหลวงและระบบสาธารณูปโภคภายในเขตทางหลวง เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนหรือขยายทางหลวงให้เดินทางสะดวก ระหว่างชุมชนกับชุมชน

๓) การปรับปรุงบริเวณทางแยกทางร่วมต่าง ๆ เป็นการปรับปรุงให้สอดคล้องและรองรับกับเส้นทางสายหลัก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแก้ไขความแออัดของการจราจรบริเวณทางแยก

๔) การแก้ไขทางหลวงด้านเรขาคณิต เป็นการปรับปรุงแก้ไขคุณลักษณะทางกายภาพของถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดความเสี่ยงในการใช้เส้นทาง

๕) การปรับปรุงเพิ่มช่องทางการแซง (Passing Lane) เป็นการปรับปรุงเส้นทางในช่วงที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น

๖) การปรับปรุงเพิ่มช่องทางสำหรับรถบรรทุกหนัก (Climbing Lane) เป็นการปรับปรุงเส้นทางในช่วงที่เป็นทางลาดชัน และเนินเขา ให้รถบรรทุกสามารถผ่านไปได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

๗) การปรับปรุงทางหลวงเป็น ๔ ช่องจราจรแบบประหยัด เป็นการปรับปรุงขยายและเพิ่มช่องจราจรในเส้นทางช่วงที่มีการจราจรหนาแน่นเกินขีดความสามารถในการให้บริการของเส้นทางเดิมจะสามารถรองรับได้อย่างมีประสิทธิภาพ ให้เป็นทางขนาด ๔ ช่องจราจร โดยใช้เกาะสี่เป็นตัวแบ่งทิศทางการจราจร

ในด้านการวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านโครงข่ายทางหลวง สามารถสรุปได้ว่า ทางหลวงสายหลัก ทางหลวงหมายเลข ๑ มีระยะทางรวม ๘๐.๙๕๔ กิโลเมตร ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ๔๘.๕๖๒ กิโลเมตร คงเหลือเป็น ๒ ช่องจราจร ๓๒.๓๙๒ กิโลเมตร ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ได้รับการพัฒนาเป็นระยะทาง ๗.๔๙๙ กิโลเมตร ปริมาณจราจร ๑๐,๓๒๘ คันต่อวัน เปอร์เซ็นต์รถบรรทุกหนัก ๑๙.๖๗% สถิติอุบัติเหตุ ปี ๒๕๕๓ จำนวน ๙ ครั้ง

ทางหลวงสายรอง ทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ มีระยะทางรวม ๔๗.๗๕๔ กม. ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ๑๘.๙๑๔ กม. คงเหลือเป็น ๒ ช่องจราจร ๒๘.๘๔๐ กม. ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ได้รับการพัฒนาเป็นระยะทาง ๑๐.๙๗๐ กม. ปริมาณจราจร ๙,๖๘๗ คันต่อวัน เปอร์เซ็นต์รถบรรทุกหนัก ๑๗.๐๒% สถิติอุบัติเหตุ ปี ๒๕๕๓ จำนวน ๒ ครั้ง

ทางหลวงสายการท่องเที่ยว ทางหลวงหมายเลข ๓๐๑๗ มีระยะทางรวม ๔๔.๑๐๐ กม. ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว ๒๓.๕๗๖ กม. คงเหลือเป็น ๒ ช่องจราจร ๒๐.๕๒๔ กม. ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ได้รับ

การพัฒนาเป็นระยะทาง ๔.๑๓๐ กม. ปริมาณจราจร ๖,๖๒๑ คันต่อวัน เปอร์เซ็นต์รถบรรทุกหนัก ๑๕.๕๔% สถิติอุบัติเหตุ ปี ๒๕๕๓ จำนวน ๒ ครั้ง

ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม เช่น ข้าวโพด ทานตะวัน อ้อย ฯลฯ และมีโรงงานอุตสาหกรรม โรงงานน้ำตาล โรงสีข้าว ฯลฯ ดังต่อไปนี้ อำเภอเมือง มีจำนวน ๒๒๓ แห่ง อำเภอพัฒนานิคม มีจำนวน ๑๑๙ แห่ง อำเภอชัยบาดาล มีจำนวน ๑๐๒ แห่ง อำเภอโคกสำโรง มีจำนวน ๖๙ แห่ง อำเภอบ้านหมี่ มีจำนวน ๕๒ แห่ง อำเภอท่าม่วง มีจำนวน ๔๖ แห่ง อำเภอหนองม่วง มีจำนวน ๒๑ แห่ง อำเภอท่าหลวง มีจำนวน ๑๘ แห่ง อำเภอสระโบสถ์ มีจำนวน ๑๗ แห่ง อำเภอโคกเจริญ มีจำนวน ๙ แห่ง และอำเภอลำสนธิ มีจำนวน ๘ แห่ง รวมทั้งหมดจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมจังหวัดลพบุรี มีจำนวน ๖๘๔ แห่ง โดยเส้นทางคมนาคม จะเดินทางในทางหลวงสายหลักและสายรอง ของกรมทางหลวงเป็นส่วนใหญ่

ในด้านการวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการเมือง สรุปได้ว่า จังหวัดลพบุรีมี ๒ เขตเลือกตั้ง ดังนี้ เขตเลือกตั้งที่ ๑ ในท้องที่อำเภอเมืองลพบุรี อำเภอบ้านหมี่ อำเภอท่าม่วง อำเภอพัฒนานิคม มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จำนวน ๓ คน มีประชากร ๓๔๓,๔๙๙ คน และเขตเลือกตั้งที่ ๒ ในท้องที่อำเภอโคกสำโรง อำเภอชัยบาดาล อำเภอหนองม่วง อำเภอท่าหลวง อำเภอลำสนธิ อำเภอสระโบสถ์ อำเภอโคกเจริญ มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จำนวน ๒ คน มีประชากร ๒๖๖,๙๑๖ คน ซึ่งประชาชนทั้งสองเขตเลือกตั้งจะเดินทางโดยใช้ถนนของกรมทางหลวงเป็นหลัก

สำหรับข้อสรุปจากการวิเคราะห์ กรมทางหลวงพบว่า เห็นสมควรปรับปรุง บรรจุเข้าโครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง จำนวน ๓ สายทาง จากเหตุผลข้างต้น ดังนี้

ทางหลวงหมายเลข ๑ ตอนควบคุม ๐๖๐๐ ตอนวงเวียนเทพสตรี ลพบุรี-โคกสำโรง ระยะทาง ๓๒.๓๙๒ กิโลเมตร งบประมาณ ๑๒๐ ล้านบาท

ทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ ตอนบ้านหมี่ - ต่อเขตเทศบาลโคกสำโรงและตอนควบคุม ๐๒๐๑ ตอนต่อเขตเทศบาลโคกสำโรง - กม.๒๑๘+๕๐๐ (ต่อเขตแขวงลพบุรีที่ ๒) ระยะทาง ๒๘.๘๔๐ กิโลเมตร งบประมาณ ๓๐๐ ล้านบาท

ทางหลวงหมายเลข ๓๐๑๗ ตอนควบคุม ๐๑๐๐ แยกทางหลวง หมายเลข ๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๑ และตอนควบคุม ๐๒๐๐ แยกทางหลวง หมายเลข ๒๑ - ต่อทางของเทศบาลตำบลวังม่วง ระยะทาง ๒๓.๕๗๖ กิโลเมตร งบประมาณ ๓๔๐ ล้านบาท

**แผนการดำเนินงานและเป้าหมาย**  
**แผนปฏิบัติงาน ๕ ปี ของโครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง**

| โครงการ                | ปีงบประมาณ (ลบ.) |       |       |       |       | รวม    |
|------------------------|------------------|-------|-------|-------|-------|--------|
|                        | ๒๕๕๔             | ๒๕๕๕  | ๒๕๕๖  | ๒๕๕๗  | ๒๕๕๘  |        |
| ทางหลวงหมายเลข ๑       | ๖๐.๐๐            | ๖๐.๐๐ | -     | -     | -     | ๑๒๐.๐๐ |
| ทางหลวงหมายเลข ๒๐๕     | ๖๕.๐๐            | ๗๐.๐๐ | ๗๐.๐๐ | ๙๕.๐๐ | -     | ๓๐๐.๐๐ |
| ทางหลวงหมายเลข<br>๓๐๑๗ | -                | ๘๕.๐๐ | ๘๕.๐๐ | ๘๕.๐๐ | ๘๕.๐๐ | ๓๔๐.๐๐ |

สำหรับประโยชน์ที่จะได้รับ กรมทางหลวงมีเป้าหมาย คือ

- ๑) เพื่อเป็นการกำหนดเป้าหมายสายทางที่มีความเหมาะสมในการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
- ๒) เพื่อเป็นการกำหนดกรอบยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเส้นทางในจังหวัดลพบุรี
- ๓) เพื่อเป็นการจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางสายต่างๆในการเสนอของงบประมาณ

ในด้านปัญหาและอุปสรรค คือ

- ๑) เส้นทางในการควบคุมดูแลมีระยะทางยาว และมีปริมาณการจราจรเฉลี่ยสูงจำเป็นต้องมีการวางยุทธศาสตร์ในการพัฒนาที่ดี เพื่อเสนอขอรับสนับสนุนงบประมาณมาดำเนินการได้ตรงเป้าและคุ้มค่าต่อการลงทุน
- ๒) งบประมาณโครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงจากส่วนกลางมีจำนวนจำกัดไม่สามารถจัดสรรได้ทุกพื้นที่ ดังนั้นการเสนอขอรับงบประมาณของแขวงทางทางจำเป็นต้องจัดเตรียมข้อมูลในการวิเคราะห์ด้านต่างๆให้ครบถ้วน เป็นรูปธรรม

**นายประศักดิ์ บัณฑุภาค ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ ๒**ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การซ่อมถนนทุกสายให้สามารถเดินทางไปได้สะดวกหลังน้ำลดได้ ๗ วัน โดยจ้างชาวบ้านที่เดินทางสัญจรได้ สาเหตุน้ำท่วมใหญ่ ปี ๒๕๕๔ เกิดจาก ๑. ร่องความกดอากาศต่ำมาเร็วและต่อเนื่องยาวนาน ทำให้ฝนตกชุกติดต่อยาวนาน ๒. มีพายุใหญ่ๆ ถึง ๕ ลูก คือ ไหหมา

(ปลาย มิ.ย.- ก.ค.) นักเดิน (ปลาย ก.ค.-ส.ค.) ไหล่าง (ก.ย. ๕๔) เนสาท (ก.ย. ๕๔) นวลแก (ต.ค. ๕๔) ซึ่งทำให้พื้นที่ตอนเหนือ-แม่น้ำทุกสาย และทุกเขื่อน มีปริมาณน้ำสะสมจำนวนมาก จึงต้องปล่อยลงมายังพื้นที่ภาคกลาง โดยมีลักษณะความเสียหายดังนี้ ๑.น้ำไหลหลาก จากที่ลาดชันสูง (น้ำป่า) ๒.น้ำเอ่อ ล้นหลาก จากแม่น้ำ และแหล่งน้ำ และ ๓. น้ำท่วมขังที่ราบลุ่ม ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้มีการบริหารจัดการอุทกภัยดังนี้

๑) การป้องกันล่องหน้า โดย การสำรวจทางน้ำ ท่อระบายน้ำ BOX Culvert และสะพาน กำจัดขยะ วัชพืช สิ่งกีดขวางทางน้ำ หน้าท่อ และหน้าสะพาน ตลอดจนซ่อมปรับปรุงโครงสร้างระบายน้ำ

๒) การเตรียมความพร้อมก่อนเกิดอุทกภัย โดยการประชุมเตรียมการ และมอบหมายงาน สำรวจสายทางที่มีความเสี่ยง หรือท่วมซ้ำซาก เตรียมเครื่องจักรเครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ น้ำมันเชื้อเพลิง เตรียมเครือข่ายการติดต่อสื่อสาร ส่วนราชการ อส. ทช. (๕๑๒ คน) อปท. และเฝ้าระวัง ติดตามสถานการณ์

๓) การดำเนินการขณะเกิดเหตุ โดย

- จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการสถานการณ์อุทกภัย
- จัดตั้งศูนย์รับบริจาคเงินและเครื่องอุปโภคบริโภค เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัย
- ติดตามข่าวสารจากทุกๆ ทาง (ระดับน้ำของกรมชลประทาน ปริมาณฝนของกรมอุตุนิยมวิทยา ฯลฯ)
- โทรสอบถาม อส. ทช. ๕๑๒ คน ถึงสถานการณ์น้ำท่วมในพื้นที่
- ติดตั้งป้ายแนะนำการเดินทาง เช่น น้ำท่วมสูงรถผ่านไม่ได้ ป้ายแนะนำทางเลี่ยง เป็นต้น
- ปักหลักไม้ขอบทางที่น้ำท่วมที่รถผ่านได้ ให้เป็นแนวสังเกต เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การเดินทาง
- ร่วมประชุมกับจังหวัดทุกวัน และร่วมมือกับจังหวัดในการสร้างคันกันน้ำหรือเปิดช่องทางน้ำต่างๆ
- ให้ขอแนะนำจังหวัดในการกู้ถนนที่น้ำกำลังท่วม
- ให้ขอแนะนำจังหวัดในการคืนสภาพสายทางหลังน้ำลด
- จัดรถยนต์บรรทุกรับส่งประชาชน

- ดูแลทุกข์สุข และส่งมอบถุงยังชีพให้ข้าราชการ พนักงาน ลูกจ้าง ของกรมทางหลวงชนบทที่บ้านประสบอุทกภัย
  - รายงานเหตุการณ์ประจำวันตามระบบ Flood Management System)
  - งานพิเศษที่ได้รับมอบหมาย โดยร่วมทำคันกันน้ำนิคมอุตสาหกรรมไฮเทค และร่วมทำคันกันน้ำสนามบินสุวรรณภูมิ
- ๔) การดำเนินการหลังน้ำลด ซึ่งมีทั้งแผนที่เร่งด่วน และแผนระยะ ๑ ปี ดังนี้
- ร่วมมือกับจังหวัด กู้ถนนสายสำคัญ ขณะที่ยังไม่ลด
  - ซ่อมฉุกเฉินเพื่อให้รถยนต์ผ่านได้ชั่วคราว
  - ซ่อมพื้นปูคืบสภาพ แผนระยะยาว ๑-๕ ปี
  - ซ่อมปรับปรุงแก้ไขเส้นทางที่น้ำท่วมซ้ำซาก

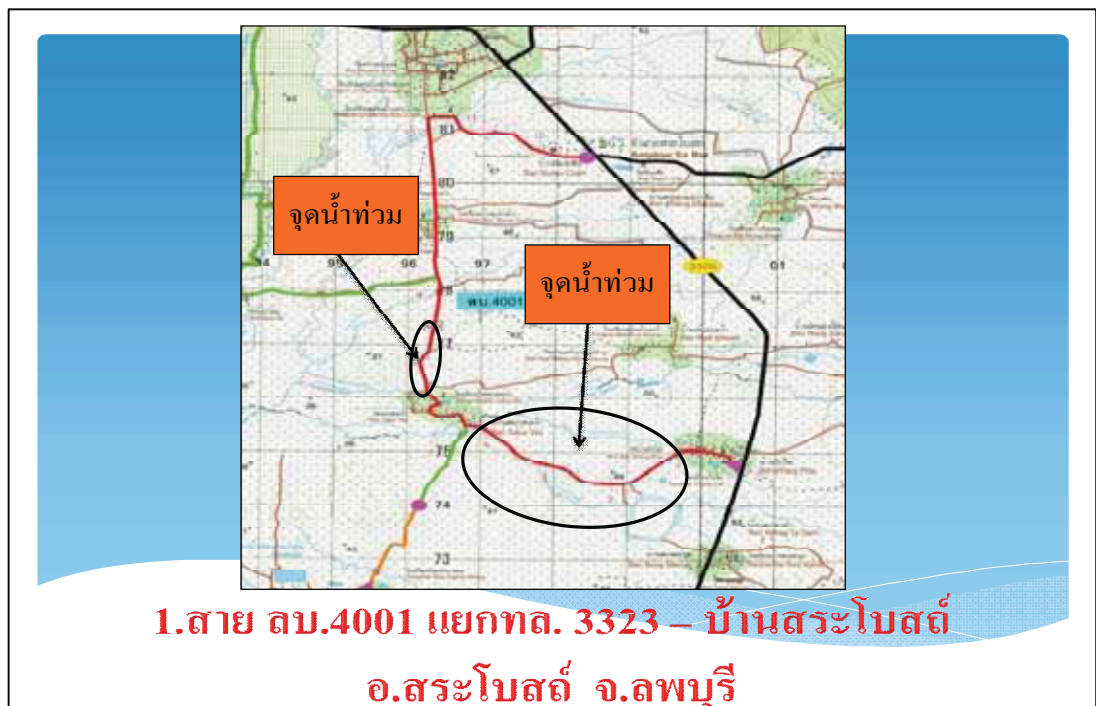
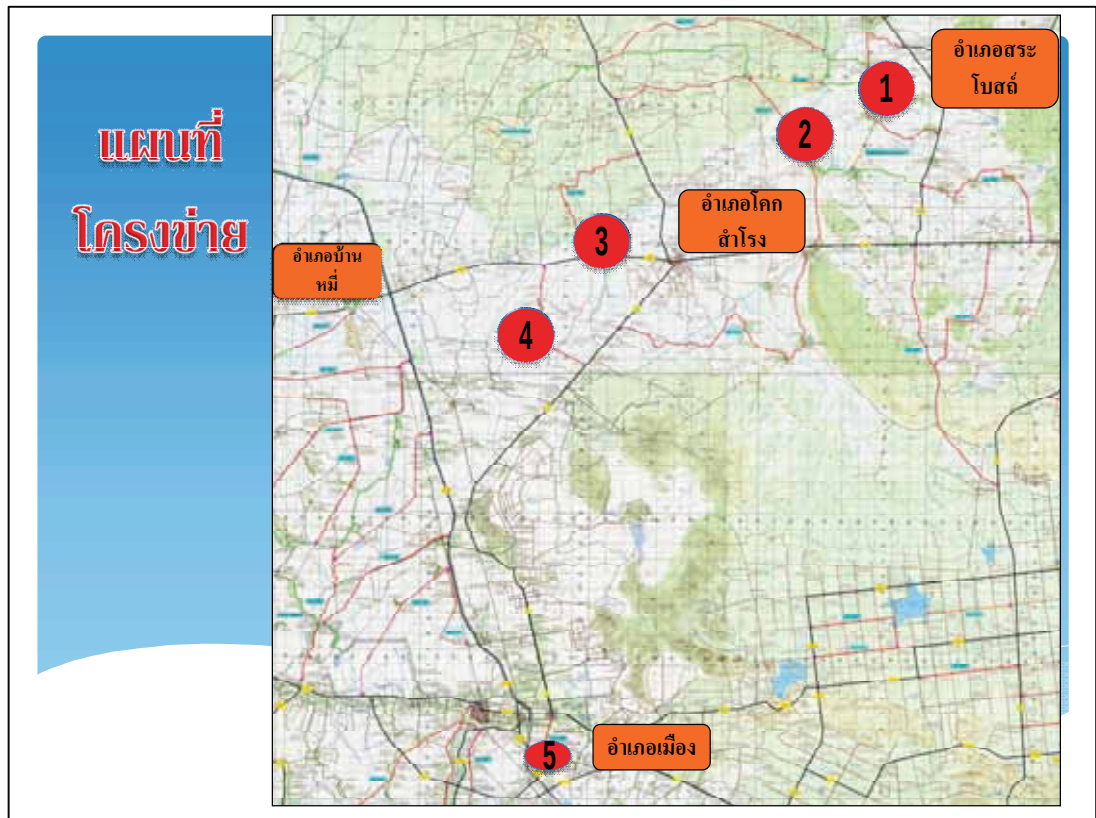
ส่วนแนวทางในการซ่อมพื้นปูถนน ที่เป็นหลุม บ่อ โดยแต่งขอบ ใช้หินคลุก และ ปู Premixed และซ่อมโดยใช้วัสดุคุณภาพดีถมกลับคืน และบดอัดเป็นชั้น ๆ นอกจากนี้ ในกรณีถนนขวางทางน้ำ ต้องมาซ่อมปรับปรุงโดยเปิดช่องทางน้ำให้น้ำไหลผ่านได้โดยสะดวก และเพียงพอ เช่น ก่อเป็นท่อเหลี่ยม ก่อสร้างเป็นสะพานช่วงยาว ๒๐ เมตร และก่อสร้างเป็นทางน้ำข้าม เป็นต้น ส่วนถนนที่จะใช้เป็นคันกันน้ำ แต่มีระดับต่ำน้ำไหลข้ามได้ ซ่อมปรับปรุงโดยยกระดับคันทางให้สูงขึ้น

การบูรณาการซ่อมถนนของจังหวัดสระบุรี ลพบุรี โดย ปะ กลบหลุม บ่อ กู้ ถมไหล่ทาง ฉาบผิวกันลื่น และแนวถนน ส่วนปัญหาอุปสรรคในการบริหารจัดการ อุทกภัยของกรมทางหลวงชนบท คือ การจัดการหาวัสดุก่อสร้างยาก และการยกระดับ ผิวจราจร

นอกจากนี้นายประศักดิ์ บัณขุนาค ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบท ที่ ๒ ได้ชี้แจงว่า การกระจายอำนาจมีทั้งที่เลือกทำและไม่เลือกทำ ซึ่งต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติกระจายอำนาจ โดยท้องถิ่นจะรับหรือไม่รับก็ได้ ซึ่งถ้าท้องถิ่นจะส่งคืนก็พร้อมที่รับคืนถ้ามีความชัดเจน ส่วนข้อเสนอแนะอื่นๆ จะนำไปเสนอตามลำดับต่อไป

สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดลพบุรี ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า สำนักงาน ทางหลวงชนบทจังหวัดลพบุรี มีถนนในความรับผิดชอบจำนวน ๙๙ สายทาง ระยะทางทั้งหมด ๑,๐๓๑,๗๖๖ กิโลเมตร โดยมีจำนวน ๑๐ สายทาง ที่ประสบเหตุอุทกภัย (น้ำฝน) ดังนี้

อำเภอเมือง จำนวน ๑ สายทาง อำเภอโคกสำโรง จำนวน ๓ สายทาง  
อำเภอชัยบาดาล จำนวน ๓ สายทาง อำเภอโคกเจริญ จำนวน ๑ สายทาง อำเภอสระโบสถ์  
จำนวน ๑ สายทาง และอำเภอพัฒนานิคม จำนวน ๑ สายทาง ซึ่งมีแผนที่โครงข่ายดังนี้



จากแผนภาพดังกล่าวข้างต้น อธิบายสรุปได้ดังนี้

๑) สาย ลบ.๔๐๐๑ แยก ทล. ๓๓๒๓ -บ้านสระโบสถ์ อำเภอสระโบสถ์ จังหวัดลพบุรี

๒) สาย ลบ.๑๐๑๗ แยกทล.๑- บ้านเพนียด อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี

๓) สาย ลบ. ๑๐๓๐ แยกทล.๑-บ้านถลุงเหล็ก อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี

๔) สาย ลบ. ๑๐๐๘ แยกทล.๑-บ้านดงพลับ อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี

๕) สาย ลบ. ๔๐๔๗ แยกทล.๓๐๑๖ -บ้านท่าลาน อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี

โดยทางหลวงที่ประสบอุทกภัยจากน้ำเหนือ (แม่น้ำเจ้าพระยา) จำนวน ๑๔  
สายทาง ดังนี้

อำเภอบ้านหมี่ จำนวน ๕ สายทาง อำเภอท่าม่วง จำนวน ๑ สายทาง และ  
อำเภอเมือง จำนวน ๘ สายทาง โดยแบ่งเป็นทางหลวงสายต่างๆ ดังนี้

๑) สาย ลบ. ๔๐๕๓ แยกทล.๓๑๔๖ - บ้านหนองระแหง อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี

๒) สาย ลบ. ๔๐๖๐ แยกทล.๓๐๒๘ - บ้านเขาสาริกา อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี

๓) สาย ลบ. ๔๑๓๑ แยกทล.๓๐๒๘ - โรงเรียนบ้านหมี่ อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี

๔) สาย ลบ. ๕๐๐๖ แยกทล.๓๐๒๘ - บ้านท่าม่วง- บ้านหนองปลาตุก อำเภอ  
ท่าม่วง จังหวัดลพบุรี

๕) สาย ลบ. ๔๐๒๑ แยกทล.๓๑๔๖ - บ้านอ้อย อ.เมือง จังหวัดลพบุรี

เมื่อเกิดหลุมลึก บนผิวจราจรทางหลวงแก้ไขโดยการซ่อมฉุกเฉิน เพื่อให้สัญจร  
ชั่วคราว โดยใช้เครื่องจักร ปรับตกแต่งผิวจราจรที่ชำรุดเสียหาย นอกจากนี้แล้วยังให้การ  
ช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยบริหารรถ รับ-ส่ง ให้ถุงยังชีพและสิ่งของบริจาค ให้บริการห้องสุขา  
ลอยน้ำ

นอกจากนี้ยังมีมาตรการให้ความช่วยเหลือในการซ่อมฟื้นฟูถนนจากอุทกภัย  
หลังน้ำลด ดังนี้

๑) งบประมาณสนับสนุนจากกรมทางหลวงชนบท จำนวน ๑๑ โครงการ  
เป็นจำนวนเงิน ๘๘,๕๘๐,๐๐๐ บาท

๒) งบประมาณสนับสนุนจากกรมทางหลวงชนบท (งบกลาง) จำนวน ๑๘  
โครงการ เป็นจำนวนเงิน ๑๕๑,๖๓๐,๐๐๐ บาท

๓) งบประมาณสนับสนุนจากจังหวัดลพบุรี จำนวน ๒๖ โครงการ เป็นจำนวนเงิน  
๒๘๙,๖๐๐,๐๐๐ บาท

จากนั้นคณะกรรมการฯ ได้เดินทางไปศึกษาดูงานเส้นทางหลวงสายต่างๆ ใน จังหวัดลพบุรีซึ่งเกิดความเสียหายจากวิกฤติการณ์น้ำท่วม ร่วมกับหน่วยงานผู้ว่าราชการจังหวัด เจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทาง และจังหวัดลพบุรี ได้นำ คณะกรรมการการคมนาคม สถาปนาราชภัฏ ลงพื้นที่ศึกษาดูงานเพื่อพิจารณาศึกษา ข้อเท็จจริงของเส้นทางหลวง ซึ่งเกิดความเสียหายจากวิกฤติการณ์น้ำท่วม ซึ่งจากการลงพื้นที่ ที่ได้รับความเสียหายจริงแล้วก็ทำให้เห็นภาพความเสียหายที่ชัดเจน สามารถนำมาเป็นข้อมูลใน การเสนอแนะเพื่อเร่งรัดให้มีการฟื้นฟูและแก้ไขปัญหาได้ตรงประเด็นมากขึ้น



### ข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ

ภายหลังจากการประชุมและศึกษาดูงานเพื่อพิจารณาศึกษาข้อเท็จจริง ของเส้นทางหลวง ซึ่งเกิดความเสียหายจากวิกฤติการณ์น้ำท่วม ที่จังหวัดลพบุรี คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกตต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังนี้

- ๑) น้ำอะไรมาก่อนหลังระหว่างน้ำฝนและน้ำแม่น้ำและความแตกต่าง ของน้ำเขื่อนและน้ำฝนเป็นอย่างไรบ้างและเกิดอะไรขึ้นกับเขื่อนบางโหนดศรี
- ๒) คอสะพานส่วนไหนที่จะมีการซ่อมแซมบ้าง หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรรับผิดชอบเพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางคมนาคมได้สะดวก
- ๓) ถ้ายกระดับถนนให้สูงขึ้นอาจจะไม่เหมาะสมกับชุมชนเพราะพื้นบ้าน ของประชาชนจะต่ำกว่าถนนและไม่สะดวกในการนำรถออกจากบ้าน

๔) ที่ตากฟ้า อินทร์บุรี ต้องมีการซ่อมถนนตลอดทั้งปีเพราะมีรถบรรทุกวิ่งตลอดปีจึงทำให้ถนนพังซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชน จะเป็นไปได้หรือไม่ถ้าจะทำถนนเป็นเลนเดียวเพื่อให้รถบรรทุกวิ่งอย่างเดียว เพื่อจะได้ไม่กระทบกับรถขนาดเล็ก

๕) การสร้างถนนที่ท้องถิ่นขนาดเล็กไม่สามารถซ่อมถนนเองได้เพราะขาดอุปกรณ์และงบประมาณ ดังนั้นกรมทางหลวงชนบทควรโอนคืบมาเพื่อจะได้ดำเนินการซ่อมถนนได้ เพื่อช่วยบรรเทาทุกข์ให้กับประชาชน

๖) ไม่ทราบว่ากรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทได้รับงบประมาณแล้วทุกแผนงานที่เสนอไปแล้วหรือยัง คณะกรรมการฯ จะได้ดำเนินการติดตามและเสนอฝ่ายบริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้

๗) มีถนนทางหลวงตรงไหนบ้างที่ขวางทางน้ำ น่าจะศึกษาและหาทางออก ดังนั้นควรหาทางป้องกันน้ำท่วมในปีถัดไปด้วย

๘) ขนส่งจังหวัดควรแจ้งประชาชนให้ชัดเจนว่าทางหลวงเส้นใดที่เสียหายจนไม่สามารถเดินทางไปได้และทางไหนเดินทางไม่ได้ เพื่อประชาชนจะได้สามารถเดินทางได้โดยสะดวกและไม่เสียเวลา

๙) ขอให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องช่วยเหลือประชาชนในพื้นที่อย่างเต็มที่เพื่อบรรเทาความทุกข์ของประชาชน

ภาพการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาข้อเท็จจริงของเส้นทางหลวงซึ่งเกิดความเสียหาย  
จากวิกฤติการณ์น้ำท่วม



ภาพการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาข้อเท็จจริงของเส้นทางหลวงซึ่งเกิดความเสียหาย  
จากวิกฤติการณ์น้ำท่วม (ต่อ)



ภาพศึกษาดูงานเพื่อพิจารณาศึกษาข้อเท็จจริงของเส้นทางหลวงซึ่งเกิดความเสียหาย  
จากวิกฤติการณ์น้ำท่วม



ภาพศึกษาดูงานเพื่อพิจารณาศึกษาข้อเท็จจริงของเส้นทางหลวงซึ่งเกิดความเสียหาย  
จากวิกฤติการณ์น้ำท่วม (ต่อ)



๒) การเดินทางไปศึกษาข้อเท็จจริงโครงการก่อสร้างเส้นทางหลวงสายเชียงราย-เชียงของ ตอน ๓ ซึ่งเป็นเส้นทางที่จะไปเชื่อมกับเส้นทางสาย R๓A ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ศึกษางานข้อเท็จจริงการดำเนินงานของท่าเรือเชียงแสน ๑ และโครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน ๒ ในวันศุกร์ที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๕ ณ จังหวัดเชียงราย

#### ๒.๑) หลักการและเหตุผล

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๑๓๕ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภามีอำนาจเลือกสมาชิกของแต่ละสภาตั้งเป็น คณะกรรมการธิการสามัญ และมีอำนาจเลือกบุคคลผู้เป็นสมาชิกหรือมิได้เป็นสมาชิก ตั้งเป็น คณะกรรมการธิการวิสามัญเพื่อกระทำการกิจการพิจารณาสอบสวนหรือศึกษาเรื่องใด ๆ อันอยู่ใน อำนาจหน้าที่ของสภา แล้วรายงานต่อสภา ซึ่งมติตั้งคณะกรรมการธิการวิสามัญดังกล่าวต้องระบุ กิจการหรือเรื่องให้ชัดเจนและไม่ซ้ำหรือซ้อนกัน ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๒ (๘) ให้สภาตั้งคณะกรรมการธิการสามัญขึ้นสามสิบห้าคณะ แต่ละคณะ ประกอบด้วยกรรมการธิการมีจำนวนสิบห้าคน โดยให้มีอำนาจหน้าที่ คือ คณะกรรมการ ธิการการคมนาคม มีอำนาจหน้าที่กระทำการกิจการพิจารณาสอบสวนหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคมทั้งทางจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า และการพาณิชย์นาวี

จากบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ประกอบกับข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ เพื่อให้ คณะกรรมการธิการการคมนาคมปฏิบัติภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพให้ทันสถานการณ์โลกในยุค โลกาภิวัตน์ที่มุ่งเน้นการแข่งขันทางการค้าระหว่างภูมิภาค และเพื่อให้ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ ที่มีประสิทธิภาพที่จะเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจและการค้าในภูมิภาคอินโดจีน จึงจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนบริการขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและ ระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อที่จะรองรับเส้นทางการค้าใหม่จากสาธารณรัฐประชาชนจีนที่จะ ทำการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทยไปยังประเทศในสหภาพยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และ เอเชียใต้ คณะกรรมการธิการการคมนาคม จึงจำเป็นต้องติดตามความคืบหน้าการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานและบริการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและบริหารจัดการด้านขนส่งอย่างเป็นระบบ จึงได้จัดการเดินทางไปศึกษาข้อเท็จจริงโครงการก่อสร้างเส้นทางหลวงสายอำเภอเชียงของไปยัง จังหวัดเชียงราย ตอน ๓ ซึ่งเป็นเส้นทางที่จะไปเชื่อมกับเส้นทางสาย R๓A ของสาธารณรัฐ

ประชาธิปไตยประชาชนลาว และศึกษาดูงานข้อเท็จจริงของการดำเนินงานของท่าเรือเชียงแสน ๑ และโครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน ๒ ขึ้น

๒.๒) วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

(๑) เพื่อศึกษาดูงานเกี่ยวกับการก่อสร้างเส้นทางหลวงสายอำเภอเชียงของ ไปยังจังหวัดเชียงราย ตอน ๓ ซึ่งเป็นเส้นทางที่จะไปเชื่อมกับเส้นทางสาย R๓A ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

(๒) เพื่อศึกษาดูงานข้อเท็จจริงของการดำเนินงานของท่าเรือเชียงแสน ๑ และโครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน ๒

(๓) เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการก่อสร้างเส้นทางหลวงสายอำเภอเชียงของไปยังจังหวัดเชียงราย ตอน ๓

(๔) เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของท่าเรือเชียงแสน ๑ และโครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน ๒

(๕) เพื่อติดตามและประเมินผลการก่อสร้างเส้นทางหลวงสายอำเภอเชียงของไปยังจังหวัดเชียงราย ตอน ๓ พร้อมรับทราบปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้าง

(๖) เพื่อติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของท่าเรือเชียงแสน ๑ และโครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน ๒ พร้อมรับทราบปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ และการก่อสร้าง

๒.๓) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

(๑) คณะกรรมการฯ ได้รับทราบรายละเอียดข้อมูล เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ

(๒) คณะกรรมการฯ ได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้บริหารของหน่วยงานต่าง ๆ และเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างฝ่ายนิติบัญญัติและฝ่ายบริหาร

(๓) เป็นแนวทางการดำเนินกิจกรรมตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการคมนาคมในการปรับปรุงพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจและการค้าในภูมิภาคอินโดจีน

๒.๔) สรุปผลการเดินทางไปศึกษาข้อเท็จจริงโครงการก่อสร้างเส้นทางหลวงสายเชียงราย-เชียงของ ตอน ๓ ซึ่งเป็นเส้นทางที่จะไปเชื่อมกับเส้นทางสาย R๓A ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ศึกษาข้อเท็จจริงของการดำเนินงานของท่าเรือเชียงแสน ๑ และโครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน ๒ ”

**นายอาณัติ วิทยบุญกุล ปลัดจังหวัดเชียงราย** ได้กล่าวต้อนรับ คณะกรรมการธิการการคมนาคม ผู้ชำนาญการ เลขานุการ ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ ที่ปรึกษา ประธาน และผู้ติดตาม

**นายเจือ ราชสีห์ ประธานคณะกรรมการธิการการคมนาคม** ได้กล่าวเปิด การประชุมและแจ้งต่อที่ประชุมทราบว่า คณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ได้มีโอกาสเดินทางมาประชุมเรื่อง “การศึกษาข้อเท็จจริงโครงการก่อสร้างเส้นทางหลวงสาย เชียงราย-เชียงของ ตอน ๓ ซึ่งเป็นเส้นทางที่จะไปเชื่อมกับเส้นทางสาย R๓A ของสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว” ซึ่งคณะกรรมการธิการการคมนาคม มีภารกิจที่ได้รับมอบหมาย จากสภาผู้แทนราษฎรให้มีหน้าที่พิจารณาสอบสวน ศึกษา ติดตามเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการ คมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การขนส่งมวลชน และการขนส่งสินค้า

เนื่องจากประเด็นที่จะประชุมศึกษาในวันนี้ได้รับเรื่องร้องเรียน จากประชาชนในพื้นที่ผ่านมาทางกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร (สส.รังสรรค์ วันไชยธนวงศ์) โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างเส้นทางหลวงสายอำเภอเชียงของไปจังหวัดเชียงราย ตอน ๓ (บริเวณหนองหลวง) คณะกรรมการได้เล็งเห็นความสำคัญดังกล่าว จึงได้เดินทางมา ประชุมโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสนทนาแลกเปลี่ยนความคิดเห็น รับฟังปัญหาในเรื่อง ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตลอดจนข้อเสนอแนะต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

**นายธีระพงษ์ รติธรรมบุญ ผู้อำนวยการกลุ่มงานวางแผนกรมทางหลวง** ชี้แจงต่อที่ประชุมว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางหลวงสายเชียงราย-เชียงของ ตอน ๓ ซึ่งเป็น เส้นทางที่จะไปเชื่อมกับเส้นทางสาย R ๓ A ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวอยู่ระหว่าง การศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาโดยการดำเนินการโครงการดังกล่าวมีนายธีระพงษ์ วราชิต เป็นผู้จัดการโครงการบริษัทที่ปรึกษากรมทางหลวง

**นายธีระพงษ์ วราชิต ผู้จัดการโครงการบริษัทที่ปรึกษากรมทางหลวง** กล่าวว่า จะใช้เส้นทางสาย ๑๐๒๐ ซึ่งมีระยะทางห่างกัน ๑๔๐ กิโลเมตร ซึ่งจะเชื่อมไปยัง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งหากยังใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางขนส่งระหว่าง ประเทศจะต้องใช้ระยะเวลาการเดินทางขนานทำให้ไม่สะดวกต่อการขนส่ง จึงมีแนวคิดในการ ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางหลวงดังกล่าวขึ้น เพื่อช่วยร่นระยะทางในการเดินทางและช่วยเพิ่ม ความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าและการจราจร โดยเส้นทางที่พิจารณาเพื่อดำเนินการโครงการ ดังกล่าวกับเส้นทางผ่านบ้านหนองหลวงช่วงกิโลเมตรที่ ๗ และ ๘ โดยจะสร้างสะพานข้ามหนอง หลวงที่ ทล. ๑๑๕๒ แนวใหม่ กม. ๗+๕๕๕ ผิวทางกว้าง ๒.๕๐+๒X๓.๕๐+๑.๕๐= ๑๑.๐๐ ม. ทางเกือกกว้าง ๑.๕๐ ม. ความยาวสะพาน ๕๖๐.๐๐ รวมมูลค่าลงทุนและค่าใช้จ่ายของโครงการ ทั้งหมด ๓๖๒๒.๕๐ ล้านบาท การดำเนินการโครงการดังกล่าวจะก่อให้เกิดประโยชน์ดังนี้

## ๑) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- การคมนาคมการขนส่ง
- การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน

## ๒) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

- จะส่งผลให้เศรษฐกิจสังคมของชุมชนและประเทศดีขึ้น
- ประชาชนมีสาธารณสุขและอนามัยที่ดี
- ลดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยในคมนาคม

การพัฒนาของโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนี้

## ๑) ผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดินและการชะล้างตะกอนดิน

ลงสู่แหล่งน้ำ

## ๒. ผลกระทบด้านเดียวจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ

๓) การตัดผ่านผืนป่า เพื่อการอนุรักษ์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติเป็นระยะทางประมาณ ๒๕๐ เมตร คิดเป็นพื้นที่ประมาณ ๑๙.๗๗ ไร่ (มีสภาพเป็นพื้นที่เกษตรกรรมใช้ประโยชน์ในการทำนา ปลูกข้าวโพด) และการตัดผ่านพื้นที่หนองหลวงซึ่งเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของสิ่งมีชีวิต ประเภทสัตว์ป่าคุ้มครอง อาทิ เป็ดผีเล็กและนกกาน้ำเล็ก

## ๔) การขัดขวางการระบายน้ำและการไหลของน้ำตามธรรมชาติ

๕) การเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้างประมาณ ๑,๓๕๐ ไร่ และมีอาคารบ้านเรือนที่ต้องรื้อย้ายออกจากแนวเขตทางประมาณ ๖๕ หลังคาเรือนและ

## ๖) ปัญหาด้านอุบัติเหตุและอุบัติภัยในระยะก่อสร้างของโครงการ

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีดังนี้

## ๑) ด้านการชะล้างพังทลายของดิน

- บริเวณที่ลาดงานถมจะปลูกหญ้าแฝก **Vertiver Grassing** ๔ ช่วง รวมระยะทาง ๕๘๐ เมตร ได้แก่ บริเวณข้าง กม.๓๐ +๙๐๐ ถึง ,กม.๓๑+ ๐๕๐ กม.๓๒+๑๐๐ ถึง , กม.๓๒+๘๐๐ ถึง, กม.๓๒+๙๕๐ และ กม.๓๔+๕๐๐ ถึง, กม.๓๔+๖๕๐

- ติดตั้งโครงสร้างป้องกันการชะล้างพังทลายของดินในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นงานตัดพื้นที่ภูเขา โดยการทำ **Concrete Slope Protection** และบริเวณที่ลาดงานตัดเป็นหินผุ กำหนดให้ก่อสร้างรางรับน้ำ (**Concrete Interceptor**) ที่ชันพัก ( **Berm**) ของงานตัดแต่ละชั้น

๒) ด้านอากาศ เสียง และสั่นสะเทือน

- ฉีดพรมซ้ํ้าภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ ๓ ครั้ง
- กำหนดให้ขับขียานพาหนะที่บรรทุกวัสดุก่อสร้างด้วยความเร็วไม่เกิน ๔๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงเมื่อแล่นผ่านชุมชน
- บำรุงและซ่อมแซมเครื่องจักรกล และเลือกใช้เครื่องจักรกลที่มีระดับเสียงต่ำหรือใช้อุปกรณ์ลดเสียง เช่น ใช้กระสอบป่านรองหัวเสาเข็มในขณะปั่นจั่นกำลังตอกเสาเข็ม
- ใช้เข็มเจาะบริเวณก่อสร้างในพื้นที่ชุมชน ซึ่งจะทำความดังของเสียงลดลงประมาณ ๓- ๔ เท่า
- กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงรบกวน จำกัดเวลาทำงานให้อยู่ในช่วงเวลา ๐๘.๐๐ - ๑๘.๐๐ นาฬิกา
- ปลุกต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนน + บริเวณริมเขตทาง เพื่อช่วยลดมลพิษ

๓) ด้านคุณภาพน้ำ/ระบบนิเวศน์ในน้ำ

- บริเวณก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำต่าง ๆ ให้ก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวจากพื้นที่ก่อสร้างลงสู่บ่อตักตะกอนชั่วคราวก่อนถึงแหล่งน้ำเป็นระยะประมาณ ๒๐๐ เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินลงแหล่งน้ำโดยตรง
- การตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างฐานรากสะพาน ให้ดำเนินการอย่างระมัดระวัง เช่น การใช้เข็มฉีดยา (sheet pile) สวมบริเวณที่ตอกเสาเข็ม เพื่อไม่ให้ตะกอนในลำน้ำฟุ้งกระจาย และควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง
- กำหนดบริเวณที่ตั้งของโรงซ่อมบำรุงและที่พักคนงาน ให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย ๑๐๐ เมตร

๔) ด้านทรัพยากรป่าไม้

- กรมทางหลวงต้องขออนุญาตใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้าง
- การตัดฟันต้นไม้และแผ้วถาง ต้องดำเนินการในพื้นที่ที่ออกแบบไว้ โดยกำหนดแนวทางก่อสร้างที่ชัดเจน
- ต้นไม้ที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางประมาณ ๑๓ เซนติเมตรที่ระดับเพียงอก ให้ทำการขุดล้อมเพื่อนำไปปลูกในพื้นที่สาธารณประโยชน์ริมหนองหลวง

## ๕) ด้านการระบายน้ำ ควบคุมน้ำท่วม

- เก็บกักวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งกองดิน กองทราย ในตำแหน่งที่ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ และจัดให้มีร่องระบายน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
- ก่อสร้างทางระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการระบายน้ำ โดยทำการก่อสร้างสะพาน+ท่อลอดให้เพียงพอ

## ๖) ด้านการคมนาคมเพื่อลดอุบัติเหตุ

- ติดตั้งป้าย+ไฟสัญญาณที่ได้มาตรฐานให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างเด่นชัด ทั้งในเวลากลางวัน+กลางคืน โดยติดตั้งล่วงหน้าประมาณ ๒๐๐ เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง

- กำหนดให้มีการก่อสร้างจุดกลับรถให้เพียงพอ โดยให้มีจุดกลับรถ

๔๗ จุด

- ก่อสร้างสะพานลอยคนข้าม ๙ แห่ง บริเวณสถานศึกษา โรงพยาบาล

ตลาดชุมชน

- กำหนดให้มีทางลอดเพื่อการเกษตรกรรมบริเวณบ้านศรีเวียง

ได้แก่ กม.๔+๑๓๐ และ ๔+๑๘๐

## ๗) ด้านทัศนียภาพ

- ออกแบบก่อสร้างเสาตอม่อสะพานข้ามหนองหลวงเป็นรูปแบบเสาตอม่อเดี่ยว ซึ่งช่วยลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ ในลักษณะของการเพิ่มมุมมอง+ลดการบดบังทัศนียภาพของหนองหลวง

- ออกแบบจุดชมทัศนียภาพบนตัวสะพานข้ามหนองหลวง

- ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่สาธารณประโยชน์ริมหนองหลวง

ของ อบต.เวียงชัย

การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

การดำเนินการโครงการดังกล่าว ได้เผยแพร่เอกสารประชาสัมพันธ์ จำนวน ๓ ครั้ง รวม ๓,๐๐๐ ชุด ประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการและต้องการให้โครงการดำเนินการอย่างรวดเร็วที่สุด และให้เกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ในช่วงการพิจารณาผลการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสม ประชาชนในเขต อ.พญาเม็งราย และบ้านด้า จะไม่เห็นด้วยกับการเลือกแนวเส้นทางที่เลี้ยวออกจากชุมชน เพราะเกรงว่าจะเกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชุมชน ต่อมาเมื่อประชาชนมีความเข้าใจถึงบทบาทของเส้นทางสายนี้ ซึ่งจะเป็นทางหลวงเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างประเทศ จึงทำให้ประชาชนเกิดความเข้าใจ ยอมรับโครงการมากขึ้นเป็นลำดับ อย่างไรก็ตาม

ในชั้นของการศึกษาออกแบบรายละเอียด และการเวนคืนที่ดิน กรมทางหลวงจะดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และทำความเข้าใจกับประชาชนต่อไป

**นายชัยยงค์ นาสมทรง ครูโรงเรียนบ้านเมืองชุม** กล่าวว่า พื้นที่บ้านหนองหลวงเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำแห่งชาติ หากมีการก่อสร้างเส้นทางหลวงผ่านพื้นที่ดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ การดำเนินการตามโครงการดังกล่าวจึงควรต้องหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้รอบคอบ และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นอย่างทั่วถึง

**นายอาณัติ วิทยานุกูล ปลัดจังหวัดเชียงราย** กล่าวว่า หนองหลวงเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำและเป็นพื้นที่สาธารณะซึ่งอยู่ในความดูแลของกระทรวงมหาดไทย หากจะมีการดำเนินการสร้างทางหลวงผ่านพื้นที่ดังกล่าวควรจะหารือกับกระทรวงมหาดไทย และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมก่อน

ข้อซักถามของคณะกรรมการฯ

๑) มีการประชุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามโครงการนี้หรือไม่

๒) ถนนเส้นเดิมเป็นถนนกึ่งจราจร มีปริมาณการจราจรแออัดมากน้อยเพียงใด สามารถขยายช่องเส้นทางจราจรได้หรือไม่ และแนวคิดการดำเนินการโครงการนี้เกิดขึ้นในปีใด

๓) การสร้างถนนเส้นใหม่ จะคุ้มค่ากับการลงทุนหรือไม่

**นายธีระพจน์ วราษิต ผู้จัดการโครงการบริษัทที่ปรึกษามทางหลวง**  
ตอบข้อซักถามของคณะกรรมการฯ ดังนี้

๑) มีการประชุมโครงการก่อสร้างเส้นทางสายเชียงราย – เชียงของ แล้ว โดยเป็นเส้นทางถนนสายใหม่ ขนาด ๔ ช่องจราจร เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งจากสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔

๒) ถนนเส้นทางเดิมมี ๒ ช่องจราจร ปริมาณการจราจร ๒,๐๐๐ – ๖,๐๐๐ คันต่อวัน และการดำเนินการตามโครงการดังกล่าวเกิดขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๔ – ๒๕๔๕

๓) จากการประเมินผลการคุ้มทุน การดำเนินการโครงการดังกล่าว คุ้มค่ากับการลงทุน

### ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑) เส้นทางหนองหลวงไม่เหมาะสมจะเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า เนื่องจากไม่ได้ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรในการขนส่งสินค้าไปสู่ภาคกลางได้ และหากจะผลักดันให้เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางในการท่องเที่ยวก็ยังไม่คุ้มค่ากับการลงทุน เนื่องจากมีเส้นทางที่ใช้ในการท่องเที่ยวอยู่แล้ว เช่น เส้นทางสายเชียงแสนไปยังเชียงของ ไปแม่สายและไปสู่ตัวเมือง จึงไม่มีความจำเป็นต้องสร้างเส้นทางใหม่เพิ่มขึ้น เพราะหากมีการปรับปรุงขยายเส้นทางเดิม การจราจรขนส่งก็จะสะดวกขึ้น และไม่สิ้นเปลืองงบประมาณมากเกินไป

๒) พื้นที่ที่จะดำเนินการตามโครงการดังกล่าวเป็นพื้นที่สาธารณะ ควรจะรักษาพื้นที่ดังกล่าวไว้ให้เป็นแหล่งเรียนรู้ธรรมชาติต่อไป และหากมีการสร้างสะพานข้ามหนองหลวง จะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชน และระบบนิเวศนี้ได้ นอกจากนี้พื้นที่หนองหลวงเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำสำหรับการอนุรักษ์ฟื้นฟูตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๓ จึงควรรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ที่จะถูกผลกระทบอย่างทั่วถึงและศึกษาให้ดีก่อนที่จะมีการดำเนินการก่อสร้าง

๓) หน่วยงานที่รับผิดชอบการดำเนินโครงการดังกล่าว ควรหารือกับกรมทางหลวงและ สนข. อีกครั้ง ว่ามีความจำเป็นมากน้อยเพียงใดต่อการดำเนินการดังกล่าว และควรรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ที่จะถูกผลกระทบอย่างทั่วถึง

๔) สำนักงานนโยบายและแผนน่าจะมีส่วนร่วมในการกำหนดรูปแบบว่า ควรจะสร้างหรือไม่สร้างอย่างไรจากความต้องการของประชาชน

จากนั้น คณะกรรมการฯ ได้เดินทางไปศึกษาดูงานข้อเท็จจริงโครงการก่อสร้างเส้นทางหลวงสายเชียงราย-เชียงของ ตอน ๓ ซึ่งเป็นเส้นทางที่จะไปเชื่อมกับเส้นทางสาย R๓A (บริเวณหนองหลวง)



แนะนำคณะกรรมการการคมนาคม  
และชี้แจงประเด็นที่ร้องเรียนตลอดจน  
ข้อคิดเห็นร่วมจากการประชุมช่วงเช้า

ฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจาก  
ประชาชนในพื้นที่จริงที่ไม่ต้องการให้  
สร้างสะพานข้ามหนองหลวง แต่อยาก  
ให้พัฒนาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวและ  
พักผ่อน



ประชาชนในพื้นที่ฟังข้อสรุปจากการประชุม  
ร่วมกันของคณะกรรมการการคมนาคมและ  
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับประเด็นร้องเรียน

คณะกรรมการการคมนาคม  
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชากรใน  
พื้นที่ร่วมกันลงเรือศึกษาพื้นที่จริง  
ที่หนองหลวง ซึ่งคาดว่าจะมีการสะพาน  
ข้ามจริง





ศึกษาและรับเรื่องราวร้องทุกข์ของประชาชน  
ในพื้นที่หนองหลวง

ศึกษาและรับเรื่องราวร้องทุกข์ของประชาชน  
ในพื้นที่หนองหลวง



ภายหลังจากคณะกรรมการฯ ได้เดินทางไปศึกษาดูงานข้อเท็จจริงตามสถานที่ดังกล่าวแล้ว สามารถสรุปผลการศึกษาดูงานข้อเท็จจริง ได้ดังนี้

ความเป็นมา : ท่าเรือเชียงแสนตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ในเขตพื้นที่ของอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย โดยมีเนื้อที่ประมาณ ๙ ไร่ ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามเป็นประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้านหลังติดถนนซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ ก่อสร้างขึ้นตามนโยบายรัฐบาล ในการปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การท่องเที่ยว การค้าและการลงทุนเพื่อพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางหรือประตูการพัฒนาภูมิภาคอินโดจีน รวมทั้งโครงการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ต่อมาคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๔๖ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารและประกอบการ โดยได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๔๖



### นายทรงกลด ดวงทาลัง ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา

เชียงราย กล่าวว่า ตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง ระหว่าง ๔ ประเทศประกอบด้วย ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพเมียนมาร์ และประเทศไทย ก่อให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจสี่ฝ่าย ซึ่งครอบคลุมพื้นที่สี่ประเทศข้างต้น มีรายละเอียดการร่วมมือตามข้อตกลงดังนี้

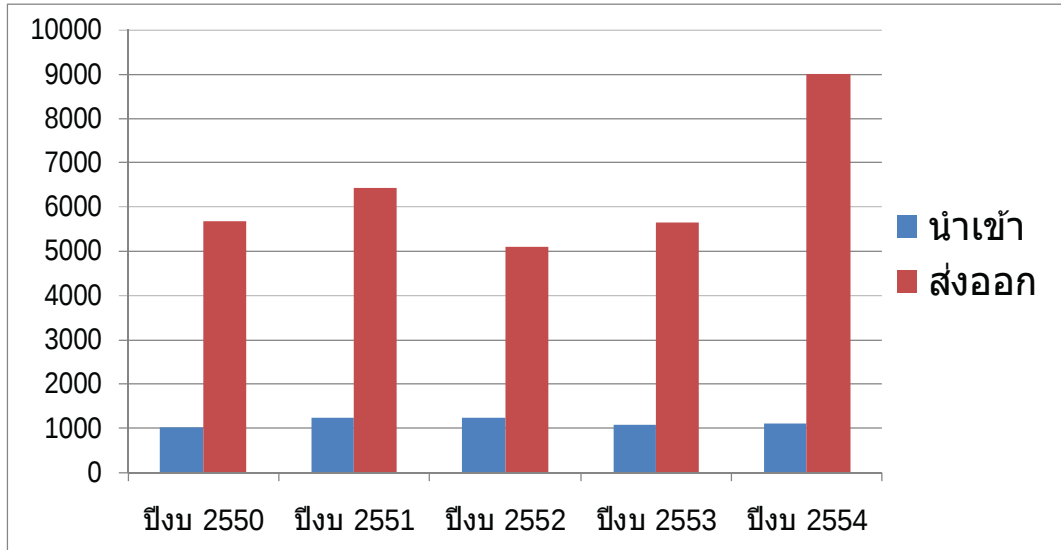
- ปี ๒๕๓๗ - ๒๕๔๒ ร่างกฎข้อบังคับและปรับปรุงร่างข้อตกลงฯ

- ปี ๒๕๔๒ รับรองและลงนามร่างข้อตกลงฯ อันประกอบด้วยระเบียบ รวมทั้งสิ้น ๖ ฉบับคือ ๑.ระเบียบว่าด้วยการเดินเรืออย่างปลอดภัย ๒.ระเบียบเกี่ยวกับการบริหารการขนส่งทางน้ำ ๓.ระเบียบการบำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำทางเรือเดิน ๔.ระเบียบว่าด้วยการสืบสวนเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางน้ำ ๕.ระเบียบว่าด้วยการค้นหาผู้ประสบภัย และ ๖.ระเบียบทางเทคนิคว่าด้วยการตรวจเรือพาณิชย์ ตามข้อตกลงดังกล่าวกำหนดให้เปิดท่าเทียบเรือพาณิชย์ร่วมกัน ๑๔ แห่งโดยประเทศไทยเปิด ๒ แห่ง คือ ท่าเทียบเรือเชียงแสน และท่าเทียบเรือเชียงของ

กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๑ แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๔๖ โดยคณะรัฐมนตรีมีมติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยบริหารจัดการท่าเรือเชียงแสนและเชียงของเพื่อพัฒนาการบริการท่าเรือให้มีประสิทธิภาพ รองรับการเป็นประตูการค้าและเศรษฐกิจทางภาคเหนือของไทยกับประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ลักษณะท่าเทียบเรือเป็นทุ่นลอยน้ำ ขนาด ๑๒ X ๕๐ เมตร รับน้ำหนักบรรทุกทุก ๒๗๐ ตัน ๒ ทุ่น รับเรือ ๔ ลำ เชื้อเพลิงเรือ ยาว ๒๕๐ เมตร รับเรือ ๓ ลำและพื้นที่ขนถ่ายสินค้า ๕ ไร่ นอกจากนี้ยังมีลานจอดรถบรรทุกได้ประมาณ ๕๐ คัน บันจั่นเคลื่อนที่ขนาด ๕๐ เมตรยกตัน ๑ คัน และสายพานลำเลียงสินค้า ๑ ชุด

## ตารางเปรียบเทียบการนำเข้า – ส่งออก ( ข้อมูลอ้างอิงจากด่านศุลกากรเชียงแสน )

หน่วย : ล้านบาท



สำหรับระดับน้ำในท่าเรือเชียงแสนในช่วงหน้าแล้งเดือนมีนาคม - เมษายน ระดับน้ำเฉลี่ยแล้วจะต่ำประมาณ ๒ เมตรแต่ยังคงสามารถเดินเรือได้ตามปกติ เนื่องจากจะมีเรือจากจีนเดินทางเข้ามาในประเทศ ซึ่งประเทศจีนจะปล่อยน้ำจากเขื่อนเข้ามาให้สามารถเดินเรือเข้ามาในประเทศไทยได้ และชายฝั่งของจีนมีระดับต่ำกว่าชายฝั่งของประเทศไทย ดังนั้นหากประเทศจีนปล่อยน้ำเข้ามามากเกินไปน้ำจะท่วมชายฝั่งประเทศจีนก่อนที่จะท่วมชายฝั่งประเทศไทย

นายภานุ ภาศักดิ์ วิศวกรควบคุมงานท่าเรือก่อสร้าง ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒ กรมเจ้าท่าได้จ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒ ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๔๖ - ๒๕๕๑ ในวงเงินค่าจ้าง ๘,๕๐๐,๐๐๐ บาท ได้มีการประสานงานระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ร่วมเก็บข้อมูลศึกษาผลกระทบทางชลศาสตร์ และฝึกอบรมระหว่างผู้เกี่ยวข้องมาเป็นลำดับ การขอใช้ที่ดินได้รับอนุญาตใช้จาก สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมและจ่ายค่าชดเชยแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๔๙ มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการและคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นชอบแล้วในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๕๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบและอนุมัติ

ในหลักการให้ดำเนินการก่อสร้างในวงเงิน ๑,๕๔๖.๔ ล้านบาท ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ กรมเจ้าท่าส่งรายงานการศึกษาให้กระทรวงการต่างประเทศทราบเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างในแม่น้ำโขงแล้ว เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๑ กระทรวงคมนาคมได้นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๒ กรมเจ้าท่าได้ว่าจ้างบริษัท พอร์ท แอนด์ มารีน คอร์ปอเรชั่น (พี.เอ.เอ็ม.) จำกัด ดำเนินการก่อสร้างในวงเงินก่อสร้าง ๑,๕๔๖,๔๐๐,๐๐๐ บาท ระยะเวลา ๙๖๐ วัน คณะรัฐมนตรีมีมติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยบริหารจัดการท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒ ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จในวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๕๔ กำหนดเปิดดำเนินการท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒ วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๕ ที่ตั้งท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๑ อยู่ห่างจากท่าเรือแห่งที่ ๒ ประมาณ ๑๐ กิโลเมตร และมีระยะห่างทางน้ำ ๖ กิโลเมตร บริเวณพื้นที่ของท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๑ มีจำนวน ๕ ไร่ ส่วนท่าเรือแห่งที่ ๒ มีจำนวน ๓๐๐ ไร่ กรมเจ้าท่าได้วางแผนกรอบอัตรากำลังบุคลากรเพิ่มมากขึ้นเพื่อความเหมาะสมกับการดำเนินงาน

**นายวีระ จินนิกร ผู้จัดการท่าเรือเชียงแสนและเชียงของชี้แจงต่อ**

ที่ประชุมว่า ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒ คือ

๑) เป็นการอำนวยความสะดวกการค้าในพื้นที่อนุลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน และจีนตอนใต้ (ไทย-จีน-พม่า-ลาว)

๒) เพิ่มโอกาสให้ผู้ผลิตไทยในภูมิภาคอื่นส่งสินค้าไปถึงผู้บริโภคในพื้นที่ซึ่งมีลักษณะเป็นพื้นที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล และทำให้ผู้บริโภคไทยมีทางเลือกในการอุปโภคบริโภคเพิ่มขึ้น ทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น

๓) ลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

๔) ก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างโอกาส สร้างรายได้

๕) ก่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มในท้องถิ่น

๖) ขยายธุรกิจภาคบริการ ก่อให้เกิดอาชีพเสริมและเกิดธุรกิจต่อเนื่องในพื้นที่รองรับกิจการท่าเรือ

๗) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มขึ้น

๘) คนในพื้นที่มีงานทำสร้างรายได้ให้กับประชาชนทำให้ลดการย้ายถิ่นฐาน

๙) สนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำโดยใช้ท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ ๑ และแห่งที่ ๒

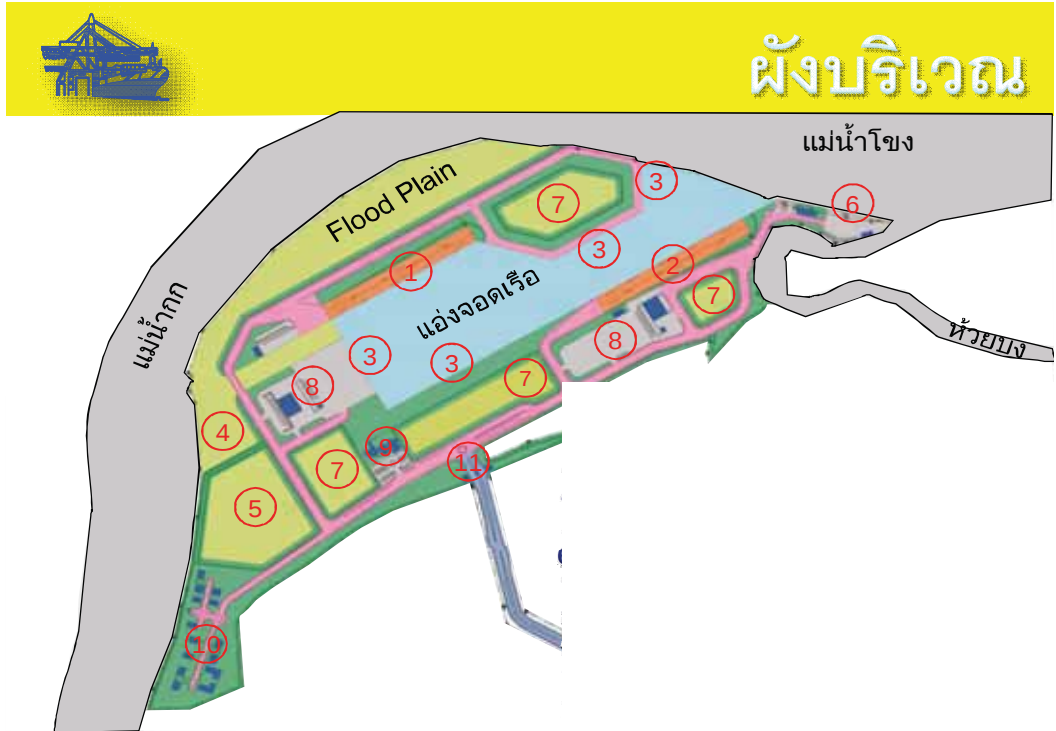
การทำท่าเรือมีความมุ่งมั่นให้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นประตูการค้าที่ยั่งยืนต่อไปในลุ่มแม่น้ำโขง

## แบบจำลองโครงการ



## ภาพจำลองโครงการ







## งานก่อสร้างอาคาร



## ผลการดำเนินงาน

### สรุปผลงานการก่อสร้าง

ถึง วันที่ 4 มกราคม 2555

- ผลงานสะสม คิดเป็น 98.03 % ของงานทั้งหมด
- แผนงานสะสม คิดเป็น 89.38 % ของงานทั้งหมด

### ข้อซักถามของคณะกรรมการธิการฯ

๑) หน่วยงานใดมีหน้าที่รับผิดชอบดูแลบริหารจัดการท่าเรือเชียงแสน  
แห่งที่ ๒

๒) หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลการบริหารจัดการท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒  
มีแนวคิดที่จะพัฒนาให้ท่าเรือเป็นแหล่งท่องเที่ยวในภาคเหนือด้วยหรือไม่

๓) เหตุใดช่วงระยะเวลาระหว่างเดือนกันยายนถึงเดือนตุลาคมในแต่ละ  
ปีจึงมีปริมาณการเดินเรือเพิ่มมากกว่าเดือนอื่นๆ

๔) หากสร้างสะพานเชื่อมท่าเรือเชียงของเสร็จจะส่งผลกระทบต่อการเดินเรือ  
บริเวณท่าเรือเชียงแสน ๒ หรือไม่

๕) สินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งทางเรือมีอะไรบ้าง

๖) การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะให้เทศบาลเมืองเชียงแสนเข้าใช้พื้นที่  
บริเวณท่าเรือเชียงแสน ๒ โดยการให้เช่าหรือให้เข้าใช้พื้นที่โดยไม่เสียค่าตอบแทน

๗) การเดินเรือบริเวณท่าเรือเชียงแสนมีความปลอดภัยมากน้อยเพียงไร

นายทรงกลด ดวงหาลัง ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค  
สาขาเชียงราย ตอบข้อซักถามของคณะกรรมการธิการฯดังนี้

๑) เทศบาลเมืองเชียงแสนเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบดูแล  
การบริหารจัดการท่าเรือเชียงแสน ๒

๒) เทศบาลเมืองเชียงแสนมีแนวคิดที่จะสร้างอุทยานประวัติศาสตร์  
ศูนย์โอท็อปตลอดจนการสร้างโรงแรมและโฮมสเตย์ในบริเวณท่าเรือเชียงแสน ๒ เพื่อให้เป็น  
แหล่งท่องเที่ยวในอนาคต

๓) เนื่องจากช่วงระยะเวลาดังกล่าวประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน  
จะขนส่งสินค้าลงมาขายเป็นจำนวนมาก เช่น แอปเปิ้ล และสาลี่ เป็นต้น

๔) การขนส่งสินค้าจะแบ่งออกเป็นสองทาง คือ ทางน้ำและทางบก  
ฉะนั้น แม้สะพานเชื่อมท่าเรือเชียงของสร้างเสร็จก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าทางน้ำ

๕) ส่วนใหญ่จะเป็นของแห้ง เช่น ไก่แช่แข็ง , น้ำมันปาล์ม และ  
ยางพารา เป็นต้น

๖) เทศบาลเมืองเชียงแสนต้องเสียค่าเช่าให้กับกรมธนารักษ์

๗) แต่ละประเทศจะมีการตรวจสอบเรือที่เดินทางเข้าออกจากประเทศ  
ของตนอยู่แล้วและเมื่อเรือเหล่านั้นเดินทางมาถึงบริเวณท่าเรือเชียงแสนก็จะมีศูนย์ป้องกัน  
และปราบปรามการกระทำความผิดในแม่น้ำโขงและตำรวจน้ำคอยดูแลความปลอดภัยให้เรือ  
ที่เดินทางเข้ามาในบริเวณดังกล่าว

### สรุปข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ

๑) ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างเส้นทางหลวงสายเชียงราย-เชียงของ ตอน ๓ ซึ่งเป็นเส้นทางที่จะไปเชื่อมกับเส้นทางสาย R๓A ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

(๑) เส้นทางหนองหลวงไม่เหมาะจะเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า เนื่องจากไม่ได้ช่วยแก้ปัญหาการจราจรในการขนส่งสินค้าไปสู่ภาคกลางได้ และหากจะผลักดันให้เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางในการท่องเที่ยวก็จะไม่คุ้มค่ากับการลงทุน เนื่องจากมีเส้นทางที่ใช้ในการท่องเที่ยวอยู่แล้ว เช่น เส้นทางสายเชียงแสนไปยังเชียงของ ไปแม่สายและไปสู่ตัวเมือง จึงไม่มีความจำเป็นต้องสร้างเส้นทางใหม่เพิ่มขึ้นเพราะหากมีการปรับปรุงขยายเส้นทางเดิม การจราจรขนส่งก็จะสะดวกขึ้นและไม่สิ้นเปลืองงบประมาณมากเกินไป

(๒) พื้นที่ที่จะดำเนินการตามโครงการดังกล่าวเป็นพื้นที่สาธารณะควรจะรักษาพื้นที่ดังกล่าวไว้ให้เป็นแหล่งเรียนรู้ธรรมชาติต่อไป และหากมีการสร้างสะพานข้ามหนองหลวง จะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนและระบบนิเวศน์ได้นอกจากนี้พื้นที่หนองหลวงเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำสำหรับการอนุรักษ์ฟื้นฟูตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๓ จึงควรรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ที่จะถูกผลกระทบอย่างทั่วถึงและศึกษาให้ดีกว่าก่อนที่จะมีการดำเนินการก่อสร้าง

(๓) หน่วยงานที่รับผิดชอบการดำเนินโครงการดังกล่าวควรหารือกับกรมทางหลวงและ สนข. อีกครั้งว่ามีความจำเป็นมากน้อยเพียงใดต่อการดำเนินการดังกล่าวและควรรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ที่จะถูกผลกระทบอย่างทั่วถึง

(๔) สำนักงานนโยบายและแผนน่าจะมีส่วนร่วมในการกำหนดรูปแบบว่าควรสร้างหรือไม่สร้างอย่างไรจากความต้องการของประชาชน

๒) ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯเกี่ยวกับการศึกษาดูงานข้อเท็จจริงของการดำเนินงานของท่าเรือเชียงแสน ๑ และโครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน ๒

(๑) ปริมาณการเดินเรือของท่าเรือเชียงแสน ๑ ระหว่างเดือนกันยายนถึงเดือนตุลาคมมีปริมาณมากกว่าจำนวนที่เป็นจริงจึงควรนำเสนอปริมาณเรือตามความเป็นจริง

(๒) ควรมีความชัดเจนในการบริหารจัดการตลอดทั้งผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ

๓) การเดินทางไปศึกษาดูงานเรื่อง “การจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งใหม่ในจังหวัดสงขลา” ระหว่างวันเสาร์ที่ ๑๑ ถึงวันอาทิตย์ที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ณ จังหวัดสงขลา

๓.๑) หลักการและเหตุผล

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๑๓๕ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภามีอำนาจเลือกสมาชิกของแต่ละสภาตั้งเป็นคณะกรรมการธิการสามัญ และมีอำนาจเลือกบุคคลผู้เป็นสมาชิกหรือมิได้เป็นสมาชิก ตั้งเป็นคณะกรรมการวิสามัญเพื่อกระทำการพิจารณาสอบสวนหรือศึกษาเรื่องใด ๆ อันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของสภา แล้วรายงานต่อสภา ซึ่งมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญดังกล่าวต้องระบุกิจการหรือเรื่องให้ชัดเจนและไม่ซ้ำหรือซ้อนกัน ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๒ (๘) ให้สภาตั้งคณะกรรมการธิการสามัญขึ้นสามสิบห้าคณะ แต่ละคณะประกอบด้วยกรรมการมีจำนวนสิบห้าคน โดยให้มีอำนาจหน้าที่ คือ คณะกรรมการการคมนาคม มีอำนาจหน้าที่กระทำการพิจารณาสอบสวนหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคมทั้งทางจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า และการพาณิชย์นาวี

จากบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ประกอบกับข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ เพื่อให้คณะกรรมการการคมนาคมปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพให้ทันสถานการณ์โลกในยุคโลกาภิวัตน์ที่มุ่งเน้นการแข่งขันทางการค้าระหว่างภูมิภาค และเพื่อให้ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพที่จะเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจและการค้าในภูมิภาคอินโดจีน จึงจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนบริการขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อที่จะรองรับเส้นทางการค้าใหม่จากสาธารณรัฐประชาชนจีนที่จะทำการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทยไปยังประเทศในสหภาพยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ คณะกรรมการการคมนาคม จึงจำเป็นต้องติดตามความคืบหน้าการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและบริหารจัดการด้านขนส่งอย่างเป็นระบบ จึงได้จัดการเดินทางไปศึกษาดูงานเรื่อง “การจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งใหม่ในจังหวัดสงขลา”

๓.๒) วัตถุประสงค์ของการเดินทางไปศึกษาดูงาน

(๑) เพื่อศึกษาดูงานเกี่ยวกับการจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งใหม่  
ในจังหวัดสงขลา

(๒) เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดตั้ง  
สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งใหม่ในจังหวัดสงขลา

(๓) เพื่อติดตาม รับทราบปัญหาและอุปสรรคในการเตรียมการจัดตั้ง  
สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งใหม่ในจังหวัดสงขลา

๓.๓) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

(๑) คณะกรรมการฯ ได้รับทราบรายละเอียดข้อมูล เพื่อเป็นแนวทาง  
ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ

(๒) คณะกรรมการฯ ได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้บริหารของ  
หน่วยงานต่าง ๆ และเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างฝ่ายนิติบัญญัติและฝ่าย  
บริหาร

(๓) เป็นแนวทางการดำเนินกิจกรรมตามอำนาจหน้าที่ของ  
คณะกรรมการการคมนาคมในการปรับปรุงพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อให้  
ประเทศไทยมีความก้าวหน้าด้านการคมนาคมทัดเทียมกับอารยประเทศ

๓.๔) สรุปการเดินทางไปศึกษาดูงานเรื่อง “การจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสาร  
แห่งใหม่ในจังหวัดสงขลา”

สำหรับการเดินทางไปศึกษาดูงานเรื่อง “การจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสาร  
แห่งใหม่ในจังหวัดสงขลา” สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

**นายสมหมาย สุดขาว ขนส่งจังหวัดสงขลา** กล่าวว่า จังหวัดสงขลา  
ครอบคลุมพื้นที่ ๗,๓๙๓ ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็น ๑๖ อำเภอ คืออำเภอเมืองสงขลา อำเภอรโนด  
อำเภอกะเสสินธุ์ อำเภอสทิงพระ อำเภอลิงหนคร อำเภอกวนเนียง อำเภอรัตภูมิ อำเภอบางกล่ำ  
อำเภอหาดใหญ่ อำเภอนาหม่อม อำเภอจะนะ อำเภอเทพา อำเภอนาทวี อำเภอสะบ้าย้อย อำเภอ  
สะเดา และอำเภอลองหอยโข่ง ขนาดพื้นที่ มีพื้นที่ทั้งหมด ๗,๓๙๓.๘๘๙ ตารางกิโลเมตร หรือ  
ประมาณ ๔,๖๒๑,๑๘๑ ไร่ มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ ๒๗ ของประเทศ และใหญ่เป็นอันดับที่ ๓  
ของภาคใต้ รองจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดนครศรีธรรมราช

## เส้นทางรถที่วิ่งเข้าอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา

## รถหมวด 1

| ลำดับที่               | สายที่ | ชื่อเส้นทาง     | ลักษณะ/<br>มาตรฐานรถ | จำนวน<br>เที่ยวรถ<br>(ไป-กลับ) | จำนวน<br>รถ<br>(คัน) | ชื่อผู้ประกอบการขนส่ง               |
|------------------------|--------|-----------------|----------------------|--------------------------------|----------------------|-------------------------------------|
| 1                      | 4      | สงขลา - เขาแก้ว | ม.3                  | 52 - 58                        | 81                   | สหกรณ์รถยนต์โดยสารขนาดเล็กสงขลา จก. |
| รวมจำนวนเที่ยว/จำนวนรถ |        |                 |                      | 52 - 58                        | 81                   |                                     |

## รถหมวด 2

| ลำดับที่               | สายที่ | ชื่อเส้นทาง      | ลักษณะ/<br>มาตรฐานรถ                                             | จำนวน<br>เที่ยวรถ<br>(ไป-กลับ) | จำนวน<br>รถ<br>(คัน) | ชื่อผู้ประกอบการขนส่ง |
|------------------------|--------|------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------|-----------------------|
| 1                      | 973    | กรุงเทพฯ - สงขลา | ม.1 ก }<br>ม.4 ก }<br>ม.1 ข }<br>ม.4 ข }<br>ม.4 ข พิเศษ }<br>ม.2 | 1-1 }<br>4-4 }<br>2-2          | 5 }<br>8 }<br>5      | บริษัท ขนส่ง จำกัด    |
| รวมจำนวนเที่ยว/จำนวนรถ |        |                  |                                                                  | 7-7                            | 18                   |                       |

## รหหมวด 3

| ลำดับที่             | สายที่ | ชื่อเส้นทาง                                                                                                                                                                     | มาตรฐานรถ | จำนวนเที่ยว<br>(ไป-กลับ)   | จำนวนรถ<br>(คัน) | ชื่อผู้ประกอบการ                  |
|----------------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------|------------------|-----------------------------------|
| 1                    | 477    | นครศรีธรรมราช - สงขลา                                                                                                                                                           | ม.3       | 6                          | 12               | บริษัท นครสงขลาขนส่ง จำกัด        |
| 2                    | 496    | พัทลุง - หาดใหญ่<br>ช่วง พัทลุง - แยกสพบุรีราเมศวร์ - สงขลา                                                                                                                     | ม.2(จ)    | 16-16                      | 0                | บริษัท พัทลุงทักซิโตนขนส่ง จำกัด  |
| 3                    | 704    | ปากพะยูน - สถานีรถไฟบ้านควนเนียง<br>ช่วง ปากพะยูน-สถานีรถไฟบ้านควนเนียง-สงขลา<br>ช่วง สถานีรถไฟบ้านควนเนียง - สงขลา                                                             | ม.2(จ)    | 2-2<br>6-6                 | 36               | บริษัท วีระกร จำกัด               |
| 4                    | 713    | ยะลา - แม่ลาน - สงขลา<br>ช่วง สงขลา - สะบ้าย้อย - บ้านเขาแดง<br>ช่วง ยะลา - โคกโพธิ์ - สงขลา                                                                                    | ม.2(จ)    | 12<br>8<br>20              | 75<br>10         | บริษัท ศรีรุ่งโรจน์ขนส่ง จำกัด    |
| 5                    | 740    | หาดใหญ่ - พัทลุง - นครศรีธรรมราช<br>ช่วง พัทลุง - แยกสพบุรีราเมศวร์ - สงขลา                                                                                                     | ม.2(จ)    | 22-22                      | 45               | บริษัท ขนส่ง จำกัด                |
| 6                    | 746    | ภูเก็ต - สุโขทัย<br>ช่วง ตรัง - สงขลา<br>ช่วง พัทลุง - สงขลา<br>ช่วงพัทลุง - แยกสพบุรีราเมศวร์ - สงขลา<br>ช่วง ตรัง - แยกสพบุรีราเมศวร์ - สงขลา<br>ช่วง ยะลา - โคกโพธิ์ - สงขลา | ม.2(จ)    | 10<br>10<br>22<br>22<br>20 | 66<br>10         | บริษัท ศรีตรังทัวร์ จำกัด         |
| 7                    | 752    | หาดใหญ่ - เกาะขอ - ปากพะยูน<br>ช่วงปากพะยูน - เกาะขอ - สงขลา                                                                                                                    | ม.3(อ/ส)  | 2                          | 10               | บริษัท เกาะใหญ่ขนส่ง (2525) จำกัด |
| 8                    | 778    | ตรัง - สงขลา                                                                                                                                                                    | ม.2(จ)    | 16                         | 23               | บริษัท เกาะใหญ่ขนส่ง (2525) จำกัด |
| รวมทั้งหมด 8 เส้นทาง |        |                                                                                                                                                                                 |           | 186                        | 287              |                                   |

## รทหมวด 4

| ลำดับที่ | สายที่ | ชื่อเส้นทาง              | ลักษณะ/<br>มาตรฐานรท | จำนวน<br>เที่ยวรท<br>(ไป-กลับ) | จำนวน<br>รท<br>(คัน) | ชื่อผู้ประกอบการขนส่ง             |
|----------|--------|--------------------------|----------------------|--------------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| 1        | 1871   | หาดใหญ่ - สงขลา          | ม.2จ                 | 26-37                          | 37                   | บริษัท โพธิ์ทองขนส่ง (2505) จำกัด |
|          |        |                          | ม.3(ธ)               | 35-49                          | 35                   |                                   |
|          |        |                          | ม.3(ส)               | 60-85                          | 75                   |                                   |
|          |        |                          | รวม                  | 121-171                        | 147                  |                                   |
| 2        | 1880   | สงขลา - นาทวี            | ม.2จ.                | 54-66                          | 22                   | บริษัท สมหวังขนส่ง จำกัด          |
|          |        | ช่วง จะนะ - นาทวี        | ม.3(ธ)               | 184-220                        | 17                   |                                   |
|          |        | ช่วง สงขลา - นาทวี       | ม.3(ส)               | 4-8                            | 8                    |                                   |
|          |        |                          | รวม                  | 242-294                        | 47                   |                                   |
| 3        | 1881   | สงขลา - จะนะ - สะบ้าย้อย | ม.2จ                 | 26-32                          | 16                   | บริษัท สมหวังขนส่ง จำกัด          |
|          |        | ช่วง สงขลา - บ.ขุนทอง    | ม.3(ส)               | 48-70                          | 60                   |                                   |
|          |        | ช่วง อ.จะนะ - วัดแหลมพ้อ | ม.3(ส)               | 24-28                          | 7                    |                                   |
|          |        | ช่วง สงขลา - จะนะ        | ม.3(ส)               | 180-216                        | 37                   |                                   |
|          |        |                          | รวม                  | 278-346                        | 104                  |                                   |

## รทหมวด 4

| ลำดับที่                       | สายที่ | ชื่อเส้นทาง                  | ลักษณะ/<br>มาตรฐานรท | จำนวน<br>เที่ยวรท<br>(ไป-กลับ) | จำนวน<br>รท<br>(คัน) | ชื่อผู้ประกอบการขนส่ง                 |
|--------------------------------|--------|------------------------------|----------------------|--------------------------------|----------------------|---------------------------------------|
| 4                              | 1884   | สงขลา - ระโนด                | ม.3ธ                 | 22-28                          | 14                   | บริษัท ระโนดเดินรถ จำกัด              |
|                                |        | ช่วงสงขลา - สทิงพระ          | ม.3(ส)               | 56                             | 79                   |                                       |
|                                |        | ช่วงระโนด - สทิงพระ          | ม.2(จ)               | 12-18                          | 10                   |                                       |
|                                |        |                              | รวม                  | 90-102                         | 103                  |                                       |
| 5                              | 1885   | สงขลา - สทิงพระ              | ม.3(ธ)               | 22-26                          | 7                    | บริษัท ระโนดเดินรถ จำกัด              |
| 6                              | 8217   | สงขลา - บ้านระฆัง            | ม.3(ส)               | 28-40                          | 18                   | สหกรณ์รถยนต์โดยสารขนาดเล็กสงขลา จำกัด |
| 7                              | 8231   | สงขลา - บ้านเกาะใหญ่         | ม.2จ.                | 4-6                            | 5                    | บริษัท เกาะใหญ่ขนส่ง (2525) จำกัด     |
|                                |        |                              | ม.3                  | 10-12                          |                      |                                       |
| 8                              | 8288   | หาดใหญ่ - บ้านคลองแห - สงขลา | ม.2จ.                | 30-30                          | 29                   | บริษัท โพธิ์ทองขนส่ง (2505) จำกัด     |
|                                |        |                              | ม.3(ธ)               | 6-10                           |                      |                                       |
| 9                              | 8303   | สงขลา - บ้านนาทับ - จะนะ     | ม.3(ส)               | 8-20                           | 5                    | บริษัท สมิตาขนส่ง จำกัด               |
| 10                             | 8321   | สงขลา - บ้านบ่ออิฐ           | ม.3(ส)               | 52-64                          | 8                    | บริษัท สมหวังขนส่ง จำกัด              |
| 11                             | 8426   | สงขลา - สทิงหม้อ             | ม.3(ส)               | 28-34                          | 9                    | สหกรณ์รถยนต์โดยสารขนาดเล็กสงขลา จำกัด |
| 12                             | 8427   | สงขลา - ปากอ                 | ม.3(ส)               | 10-12                          | 9                    | สหกรณ์รถยนต์โดยสารขนาดเล็กสงขลา จำกัด |
| 13                             | 8428   | สงขลา - ม่วงงาม              | ม.3(ส)               | 392-470                        | 116                  | สหกรณ์รถยนต์โดยสารขนาดเล็กสงขลา จำกัด |
| 14                             | 8429   | สงขลา - ทราขาว               | ม.3(ส)               | 218-262                        | 21                   | สหกรณ์รถยนต์โดยสารขนาดเล็กสงขลา จำกัด |
| 15                             | 8430   | สงขลา - นาทับ                | ม.3(ส)               | 88-108                         | 11                   | สหกรณ์รถยนต์โดยสารขนาดเล็กสงขลา จำกัด |
| 16                             | 8431   | สงขลา - ป่าราง               | ม.3(ส)               | 80                             | 32                   | สหกรณ์รถยนต์โดยสารขนาดเล็กสงขลา จำกัด |
| 17                             | 8433   | สงขลา - บ้านควนเหนือ         | ม.3(ส)               | 20-30                          | 5                    | สหกรณ์เดินรถหาดใหญ่ จำกัด             |
| รวมรทหมวด 4 ทั้งหมด 17 เส้นทาง |        |                              |                      | 1,002-1,232                    | 560                  |                                       |

สรุปเส้นทางรถที่วิ่งเข้าอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา

๑) หมวด ๑ จำนวน ๑ เส้นทาง มีรถจำนวน ๘๑ คัน

๒) หมวด ๒ จำนวน ๑ เส้นทาง มีรถจำนวน ๑๘ คัน

๓) หมวด ๓ จำนวน ๘ เส้นทาง มีรถจำนวน ๒๕๑ คัน

๔) หมวด ๔ จำนวน ๑๗ เส้นทาง มีรถจำนวน ๕๗๖ คัน

รวมทั้งหมด ๒๖ เส้นทาง มีรถ ๙๒๖ คัน จำนวนเที่ยว ไป - กลับ  
รวม ๑,๒๔๗ - ๑,๔๘๓ เที่ยว

กรมการขนส่งทางบกจึงได้ศึกษาวิเคราะห์วางแผนการจัดให้มีและจัดตั้ง  
สถานีขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศให้มีความเหมาะสมเพียงพอและ  
สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมการเมือง กรมการขนส่งทางบกจึงได้กำหนดนโยบาย  
ในการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร กำหนดมาตรฐานงานด้านสถานีขนส่งผู้โดยสารและ  
ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดให้มีหรือจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสาร

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการขอจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร

๑) เงื่อนไขเกี่ยวกับที่ดิน

๑.๑) สิทธิในที่ดิน

การยื่นคำขอมอบที่ดิน ผู้ขอมอบต้องมีสิทธิในที่ดินและต้อง  
แนบหลักฐานแสดงสิทธิในที่ดินอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ คือ

(ก) เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์

(ข) เป็นผู้มียุทธิตามสัญญาจะซื้อขาย

(ค) เป็นผู้มียุทธิต่อครอบครองใช้ประโยชน์ในที่ดินโดยชอบ  
ด้วยกฎหมาย (เฉพาะเทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด และรัฐวิสาหกิจ)

ที่ดินที่จะมอบให้ดังกล่าวจะต้องไม่มีการติดพันใด ๆ ทั้งสิ้น  
ในวันทำสัญญาและสำหรับกรณีที่ เป็นที่ดินตาม (ข) ผู้ขอมอบต้องทำการซื้อขายและจดทะเบียนโอน  
เสร็จสิ้นก่อนที่จะลงนามสัญญากับกรมการขนส่งทางบก

๑.๒) ขนาดของที่ดิน ที่ดินสำหรับจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสารระดับ  
จังหวัด ต้องมีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า ๕ ไร่ สำหรับสถานีขนส่งผู้โดยสารระดับอำเภอหรือสถานีขนส่ง  
ผู้โดยสารย่อย ต้องมีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า ๓ ไร่ หรือตามที่ทางราชการประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น  
หรือที่เห็นสมควร แล้วแต่กรณี

๑.๓) ลักษณะของที่ดิน ที่ดินที่จะจัดให้มีสถานียขนส่งผู้โดยสารต้องอยู่ในทำเลที่เหมาะสม และมีลักษณะดังนี้ คือ

(ก) ที่ดินนั้นอยู่ติดทางหลวงหรือทางสาธารณะที่สามารถปรับปรุงเป็นทางชนิดสี่ช่องเดินรถได้ และอยู่ในบริเวณที่ไม่ห่างจากย่านชุมชนเกินสมควร

(ข) หากที่ดินตาม (ก) ไม่สามารถปรับปรุงเป็นทางสี่ช่องเดินรถได้ แต่ที่ดินนั้นอยู่ติดทางหลวงหรือทางสาธารณะมากกว่าหนึ่งเส้นทางซึ่งมีทางเข้าและทางออกแยกต่างหากจากกัน และเป็นทางเดินรถทางเดียว แต่ละทางมีผิวจราจรกว้างไม่น้อยกว่า ๖ เมตร หรือตามที่ทางราชการเห็นสมควร

(ค) หากที่ดินไม่อยู่ติดทางหลวงหรือทางสาธารณะตาม (ก) (ข) ที่ดินนั้นต้องอยู่ห่างจากทางหลวงหรือทางสาธารณะไม่เกิน ๓๐๐ เมตร โดยประมาณ และต้องจัดให้มีทางเชื่อมที่เหมาะสมเพื่อใช้เป็นทางเข้าและทางออกสถานีในบริเวณเดียวกัน มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า ๒๔ เมตร โดยอาจมีเกาะแบ่งถนนกว้างไม่น้อยกว่า ๑ เมตร และมีผิวจราจร ๒ ข้างกว้างข้างละไม่น้อยกว่า ๑๐.๕ เมตร ในกรณีที่ทางเชื่อมแยกเป็นทางเข้าส่วนหนึ่งและทางออกส่วนหนึ่ง ทางเชื่อมแต่ละส่วนควรมีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร และมีผิวจราจรกว้างไม่น้อยกว่า ๑๐.๕ เมตร หรือตามที่ทางราชการเห็นสมควร ทางเชื่อมดังกล่าวข้างต้น ต้องจัดให้เป็นทางสาธารณะก่อนประกาศกำหนดให้เป็นสถานียขนส่งผู้โดยสาร

(ง) ที่ดินที่จะจัดให้มีสถานียขนส่งผู้โดยสาร ต้องมีลักษณะเหมาะสมที่จะใช้เป็นสถานียขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งมีความกว้างด้านหน้าติดกับทางหลวงหรือทางสาธารณะหรือทางเชื่อมไม่น้อยกว่า ๘๐ เมตร หรือตามที่ทางราชการเห็นสมควร

## ๒) เงื่อนไขเกี่ยวกับสถานียขนส่งผู้โดยสาร

### ๒.๑) ผังบริเวณ

(ก) การวางผังอาคารสถานียขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ ภายในบริเวณที่ดินที่จะจัดให้มีสถานียขนส่งผู้โดยสาร ต้องเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ โดยเมื่อจัดวางผังสถานียขนส่งผู้โดยสารแล้ว อาคารสถานียจะต้องอยู่ในตำแหน่งที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างอื่นใดปิดบังด้านหน้าอาคารสถานียขนส่งเมื่อมองจากทางหลวงหรือทางสาธารณะ หรือทางเชื่อมที่เป็นทางเข้าบริเวณสถานียขนส่ง

(ข) บริเวณที่ดินที่จะจัดให้มีสถานียขนส่งผู้โดยสารต้องมีรั้วล้อมรอบ ถ้าไม่มีรั้วล้อมรอบก็ต้องจัดให้มีถนนกว้างอย่างน้อย ๖ เมตร และหรือกำหนดแนวอาคารหรือทางเข้าที่จะก่อสร้างให้อยู่ห่างจากเขตที่ดินที่จะจัดให้มีสถานียขนส่งผู้โดยสารไม่น้อยกว่า ๖ เมตร

(ค) อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ติดถนนรอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร ตาม (ข) หรือที่อยู่ริมทางเชื่อมที่ใช้เป็นทางเข้าและทางออก ตามที่ข้อ ๑.๓ (ข) ต้องไม่เป็นโรงพยาบาลนตร์ ตลาดสด หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นใดอันทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่การจราจรที่จะใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร หรือก่อให้เกิดสิ่งปฏิกูล หรือสิ่งสกปรกในบริเวณใกล้สถานีขนส่งผู้โดยสาร

(ง) การวางผังบริเวณที่จะก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใกล้ที่ดินที่จะจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสารและทางเชื่อมเพื่อให้เป็นทางเข้าและทางออก ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรรมการขนส่งทางบกก่อน

## ๒.๒) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

(ก) สถานีขนส่งผู้โดยสารต้องประกอบด้วย

(๑) อาคารสถานีซึ่งจัดให้มีพื้นที่สำหรับบริการผู้โดยสาร ที่จำหน่ายตั๋ว ห้องสุขาที่ทำงานของเจ้าหน้าที่กรรมการขนส่งทางบก ที่จำหน่ายสินค้าเบ็ดเตล็ด ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มที่פקผู้โดยสาร ที่ฝากของ

(๒) ลานจอดรถ และถนนเข้า - ออก สถานีขนส่งแบบ ขนาดและจำนวน ตาม (๑) และ (๒) ต้องเป็นไปตามที่กรรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือตามที่กรรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ ผู้ขอมอบที่ดินและสิ่งก่อสร้าง ต้องระบุไว้ในคำขอว่า ประสงค์จะให้เป็นไปตามที่กรรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือตามที่กรรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

(ข) ความต้องการขั้นต้นในการจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร จะต้องก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ตามแบบแปลนและรายละเอียดของกรรมการขนส่งทางบก หรือตามที่กรรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ และจัดให้มีอุปกรณ์ที่จำเป็นและดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) ก่อสร้างอาคารสถานีและสิ่งปลูกสร้างตามแบบ

(๒) ก่อสร้างลานคอนกรีตเสริมเหล็ก หนาไม่น้อยกว่า ๒๐ เซนติเมตร ตามแบบ

(๓) ก่อสร้างท่อระบายน้ำ ระบบระบายน้ำ ภายในบริเวณสถานีและเชื่อมต่อกับภายนอก ตามแบบ

(๔) จัดให้มีกระแสไฟฟ้าโดยปักเสาพาดสาย รวมทั้งติดตั้งอุปกรณ์หม้อแปลงมาตรวัด ฯลฯ ในบริเวณสถานีและอาคารสิ่งปลูกสร้าง

(๕) จัดให้มีน้ำใช้บริโภคและใช้งานสถานี โดยต่อและวางท่อน้ำประปาไปยังสถานีและอาคารสิ่งปลูกสร้างตามแบบ ให้ใช้งานได้ดี ในกรณีที่ไม่มีบริการน้ำประปาจะต้องเจาะน้ำบาดาลรวมทั้งจัดและติดตั้งอุปกรณ์ให้สามารถจ่ายน้ำได้

(๖) ก่อสร้างทางเชื่อมเข้าและออกสถานี เป็นชนิดคอนกรีตเสริมเหล็กหนาไม่น้อยกว่า ๒๐ เซนติเมตร ตามแบบ

(๗) จัดให้มีเก้าอี้สำหรับผู้โดยสาร ตามแบบและจำนวนตามที่กรมการขนส่งทางบกเห็นชอบ

(๘) จัดทำแผ่นป้ายชื่อสถานีและเสาธง ตามแบบ

(๙) จัดให้มีเครื่องขยายเสียงพร้อมอุปกรณ์ตามความเหมาะสม

(๑๐) จัดให้มีของเบ็ดเตล็ด เช่น ถังทิ้งขยะ เครื่องดับเพลิง ป้ายบอกเส้นทางรถโดยสารประจำทาง ฯลฯ ตามความจำเป็น

(๑๑) ปลูกหญ้า ต้นไม้ ฯลฯ รวมทั้งจัดบริเวณ ตามผัง

(๑๒) จัดให้มีห้องทำงานเจ้าหน้าที่

(๑๓) ก่อสร้างหรือจัดให้มีสิ่งอื่นตามที่กรมการขนส่งทางบกเห็นชอบ

๒.๓) หลักประกันการปฏิบัติตามคำขอมอบที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ผู้ขอมอบที่ดินและสิ่งปลูกสร้างต้องนำหลักประกันต่อไปนี้ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือรวมกันเป็นจำนวนเงิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท (สองแสนบาทถ้วน) มาวางไว้กับกรมการขนส่งทางบก เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติตามคำขอ ดังนี้

(ก) เงินสด

(ข) เชื้อ หรือตัวแลกเงินที่ธนาคารในประเทศรับรอง โดยลงวันที่สั่งจ่ายในวันที่ยื่นคำขอมอบที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

กรมการขนส่งทางบกจะคืนหลักประกันให้สำหรับผู้ขอมอบรายที่ไม่อยู่ในเงื่อนไข จะได้รับการพิจารณารับมอบที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

สำหรับผู้ขอมอบรายที่อยู่ในเงื่อนไขที่ได้รับการพิจารณารับมอบที่ดินและสิ่งปลูกสร้างนั้น กรมการขนส่งทางบกจะคืนหลักประกันให้เมื่อมีการทำสัญญาหรือข้อตกลงมอบที่ดินและสิ่งก่อสร้างเพื่อจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสารแล้ว

## ๒.๔) เงื่อนไขในการทำสัญญา

(ก) เมื่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีมติอนุมัติให้ที่ดินของผู้ขอมอบรายใดสมควรเป็นสถานที่ที่ใช้เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารแล้ว ผู้ขอมอบรายนั้นต้องทำสัญญาหรือข้อตกลง (เฉพาะเทศบาล สุขาภิบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด และรัฐวิสาหกิจ) มอบที่ดินและสิ่งก่อสร้างเพื่อจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสารกับกรมการขนส่งทางบก ภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

(ข) ในวันทำสัญญา ผู้ขอมอบต้องยื่นหลักฐานแสดงสิทธิในที่ดิน โดยปราศจากภาระติดพันใด ๆ ทั้งสิ้น

หากผู้ขอมอบไม่ปฏิบัติหรือไม่สามารถปฏิบัติเงื่อนไขข้างต้น ข้อใดข้อหนึ่ง ให้ถือว่าผู้ขอมอบสละสิทธิ และกรมการขนส่งทางบกมีสิทธิรับหลักประกันค่าขอตามข้อ ๓ เสียทั้งหมดและมีสิทธิพิจารณาผู้ขอมอบที่ดินและสิ่งก่อสร้างรายอื่นต่อไป

๒.๕) เงื่อนไขการจดทะเบียน ผู้ขอมอบจะต้องจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินให้แก่กรมการขนส่งทางบก พร้อมทั้งดำเนินการจดทะเบียนสัญญาให้ที่ดินและค้ำประกันว่าจะให้สิ่งก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ภายในกำหนดเวลา ๙๐ วัน นับแต่วันทำสัญญา

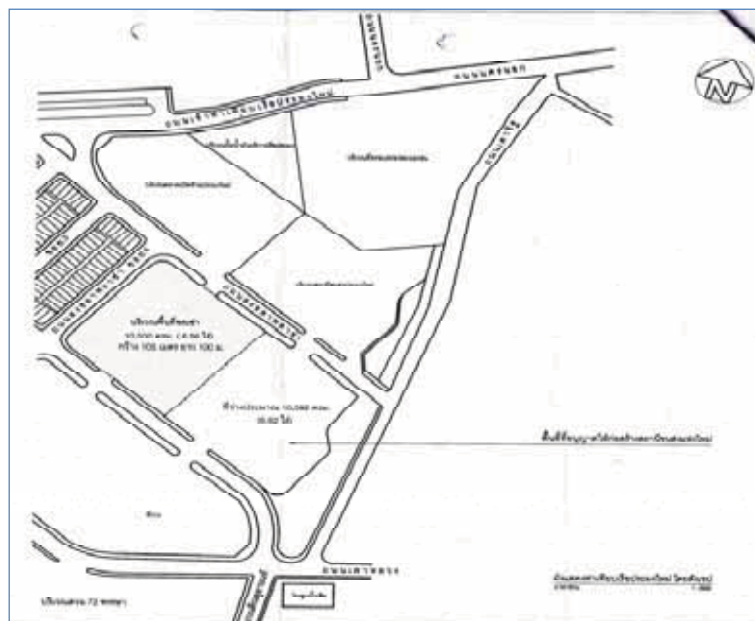
๒.๖) สิทธิประโยชน์ในการมอบที่ดินและสิ่งก่อสร้าง การมอบที่ดินและสิ่งก่อสร้าง จะต้องเป็นการมอบกรรมสิทธิ์ในที่ดินให้ตามความในมาตรา ๕๒๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยไม่มีผลตอบแทนและไม่มีเงื่อนไขผูกพันใด ๆ ทั้งสิ้น เว้นแต่ในกรณีที่ที่ดินเป็นที่ดินของเทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด หรือรัฐวิสาหกิจ จะต้องมอบสิทธิครอบครองให้กรมการขนส่งทางบก โดยกรมการขนส่งทางบกจะแบ่งรายได้ค่าบริการใช้สถานีขนส่งจำนวนร้อยละ ๒๕ ของรายได้ที่ได้รับในแต่ละเดือนให้กับเทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด หรือรัฐวิสาหกิจ (หมายเหตุ : ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก เมื่อวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๑)

การจัดตั้งสถานีขนส่งดังกล่าวได้รับความร่วมมือจากเทศบาลนครสงขลา โดยเทศบาลฯ จะดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินให้กับกรมการขนส่งทางบก เพื่อดำเนินการจัดตั้งสถานีขนส่งดังกล่าวบนพื้นที่ประมาณ ๑๐ ไร่ เพื่อจัดสร้างเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารชั้น ๑ ระยะเวลาที่ใช้ในการก่อสร้างตามมาตรฐานไม่น้อยกว่า ๔๒๐ วัน งบประมาณที่ใช้ในการก่อสร้างประมาณ ๕๐ ล้านบาท

นายพิรสิญจน์ พันธุ์เพ็ง รองผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา กล่าวว่า เมื่อที่ประชุมเห็นตรงกันว่าควรดำเนินการสร้างสถานีขนส่งดังกล่าว หน่วยงานที่รับผิดชอบและเทศบาลนครสงขลา ควรวางแผนการสร้างสถานีขนส่งดังกล่าวเพื่อนำเสนอของบประมาณในการก่อสร้างต่อไป



## แผนผังสถานที่ก่อสร้างสถานีขนส่งรถโดยสาร



## แผนผังพื้นที่บริเวณสถานที่ก่อสร้างสถานีขนส่งรถโดยสาร



ระยะจากจุดก่อสร้างสถานี  
ถึงสถานที่สำคัญ



| จุดเริ่มต้น | สถานที่สำคัญ                  | ระยะทาง (กม.) |
|-------------|-------------------------------|---------------|
| สถานี       | ตลาดทรัพย์สิน                 | 2             |
| สถานี       | วิทยาลัยเทคนิคสารพัดช่างสงขลา | 2.7           |
| สถานี       | สถานีตำรวจภูธรเมืองสงขลา      | 3.5           |
| สถานี       | โรงเรียนอนุบาลสงขลา           | 2.7           |
| สถานี       | โรงเรียนวรนาธิเฉลิม           | 3.3           |
| สถานี       | ศาลากลางจังหวัดสงขลา          | 3.7           |
| สถานี       | ที่ว่าการอำเภอเมืองสงขลา      | 3.9           |
| สถานี       | โรงเรียนมหาวชิราวุธ           | 4             |
| สถานี       | โรงพยาบาลสงขลา                | 7.5           |
| สถานี       | มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา        | 3.9           |
| สถานี       | มหาวิทยาลัยทักษิณ             | 5             |



### สถานที่จอดรถเดิม



### สถานที่จอดรถเดิม



### ภาพคิวรถต่าง ๆ ที่จอดในเขตเทศบาลเมืองสงขลา

คิวรถบริษัท โพธิ์ทองขนส่ง (2505) จำกัด  
หน้าโรงเรียนอนุบาล



คิวรถบริษัท โพธิ์ทองขนส่ง (2505) จำกัด  
หน้าโรงเรียนวัดแจ้ง



คิวรถบริษัท สมหวังขนส่ง จำกัด  
หน้าสำนักงานป่าไม้



หน้าตลาดทรัพย์สิน



**คิวรถตู้**  
**บริษัท สมหวังขนส่ง จำกัด**



**คิวรถสองแถว**  
**บริษัท ระโนดเดินรถ จำกัด**



คิวรถบริษัท ระโนดเดินรถ จำกัด



สถานที่ก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร



ภาพการประชุมและศึกษาดูงาน  
เรื่อง “การจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งใหม่ในจังหวัดสงขลา”



## ภาพการศึกษาฐาน(ต่อ)



๔) การเดินทางไปศึกษาดูงานเรื่อง “การศึกษาข้อเท็จจริงจ้างเหมาชุดลอกและบำรุงรักษาเพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัย โดยวิธีพิเศษของกรมเจ้าท่า” ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ณ อำเภोजอมทอง และอำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่

๔.๑) หลักการและเหตุผล

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๑๓๕ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภามีอำนาจเลือกสมาชิกของแต่ละสภาตั้งเป็นคณะกรรมการธิการสามัญ และมีอำนาจเลือกบุคคลผู้เป็นสมาชิกหรือมิได้เป็นสมาชิก ตั้งเป็นคณะกรรมการวิสามัญเพื่อกระทำการพิจารณาสอบสวนหรือศึกษาเรื่องใด ๆ อันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของสภาแล้วรายงานต่อสภา ซึ่งมีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญดังกล่าวต้องระบุงิจการหรือเรื่องให้ชัดเจนและไม่ซ้ำหรือซ้อนกัน” ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๒ (๘) ให้สภาตั้งคณะกรรมการธิการสามัญขึ้นสามสิบห้าคณะ แต่ละคณะประกอบด้วยกรรมการมีจำนวนสิบห้าคน โดยให้มีอำนาจหน้าที่ คือ คณะกรรมการการคมนาคม มีอำนาจหน้าที่กระทำการพิจารณาสอบสวนหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคมทั้งทางจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า และการพาณิชย์นาวี

นอกจากนี้ ในข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๘ วรรคหนึ่ง คณะกรรมการมีอำนาจตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาปัญหาอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ แล้วรายงานคณะกรรมการภายในเวลาที่คณะกรรมการกำหนด

จากบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ประกอบกับข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ เพื่อให้คณะกรรมการการคมนาคมปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพให้ทันสถานการณ์โลกในยุคปัจจุบัน คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร จึงมีมติตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการจัดสรรงบประมาณการจัดซื้อจัดจ้างของกระทรวงคมนาคมเพื่อศึกษารายละเอียดการจัดซื้อจัดจ้างในโครงการต่างๆ ของหน่วยงานราชการ และรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม คณะอนุกรรมการฯ จึงได้เดินทางไปศึกษาข้อเท็จจริงจ้างเหมาชุดลอกและบำรุงรักษาเพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัย โดยวิธีพิเศษของกรมเจ้าท่า

#### ๔.๒) วัตถุประสงค์ของการเดินทางไปศึกษาดูงาน

(๑) เพื่อศึกษาดูงานข้อเท็จจริงจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาเพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัย โดยวิธีพิเศษของกรมเจ้าท่า

(๒) เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาเพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัย บริเวณ อำเภोजอมทอง และอำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่

(๓) เพื่อติดตาม รับทราบปัญหาและอุปสรรคในการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาเพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัย บริเวณอำเภोजอมทอง และอำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่

#### ๔.๓) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

(๑) คณะอนุกรรมการฯ ได้รับทราบรายละเอียดข้อมูล เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาการขุดลอกและบำรุงรักษาเพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัย

(๒) คณะอนุกรรมการฯ ได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ และเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างฝ่ายนิติบัญญัติและฝ่ายบริหาร

(๓) เป็นแนวทางการดำเนินกิจกรรมตามอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการฯ ในการปรับปรุงพัฒนาร่องน้ำของประเทศเพื่อให้มีความก้าวหน้าทัดเทียมกับอารยประเทศ

๔.๔) สรุปการเดินทางไปศึกษาดูงานเรื่อง “การศึกษาข้อเท็จจริงจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาเพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัย โดยวิธีพิเศษของกรมเจ้าท่า”

การขุดลอกและบำรุงรักษาเพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัย โดยวิธีพิเศษของกรมเจ้าท่า บริเวณอำเภोजอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ ตอนที่ ๖ เริ่มจากลำน้ำแม่แจ่ม อำเภอสอด จังหวัดเชียงใหม่ – ลำน้ำแม่กลาง อำเภोजอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ งบประมาณจำนวน ๕๕,๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งเริ่มดำเนินการตามสัญญาวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๕๕ – ๒๑ กันยายน ๒๕๕๕ ตอนที่ ๗ โดยเริ่มจากลำน้ำแม่กลาง อำเภोजอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ – ลำน้ำแม่ขาน อำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่ งบประมาณจำนวน ๕๖,๐๑๔,๒๐๐ ล้านบาท ซึ่งเริ่มดำเนินการตามสัญญาวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๕ – ๙ กันยายน ๒๕๕๕ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการและคาดว่าจะเสร็จสิ้นก่อนกำหนดสัญญาจ้าง ๑ เดือน การดำเนินงานเริ่มตั้งแต่การสำรวจโดยแบ่งการสำรวจออกเป็น ๒ ช่วงคือ ก่อนขุด และหลังขุด การขุดระดับ

ความลึก ๒ เมตรเพื่อลดปัญหาด้านข้างพังทลาย ลำน้ำมีสองส่วนคือ ส่วนท้องน้ำ และส่วนที่เป็นพื้นที่งอก เริ่มดำเนินการขุดส่วนที่เป็นพื้นที่งอกก่อน



จากการประชุมร่วมกันเพื่อชี้แจงและแลกเปลี่ยนรายละเอียดโครงการงานจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษา เพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัย โดยวิธีพิเศษของกรมเจ้าท่า คณะอนุกรรมการได้ตั้งข้อซักถามและกรมเจ้าท่าได้ตอบข้อซักถามดังต่อไปนี้

**พันเอก วินัย สมพงษ์ รองประธานคณะกรรมการการคมนาคม**

**คนที่สอง** ซักถามว่า กรมเจ้าท่ามีวิธีตรวจสอบการดำเนินการขุดลอกอย่างไร

**ผู้แทนจากกรมเจ้าท่า** ตอบข้อซักถามว่า ก่อนการดำเนินการขุดลอก จะทำแนวเพื่อให้ผู้รับจ้างขุดตามแนวทุกระยะ ๕๐ เมตร และเมื่อดำเนินการขุดเสร็จสิ้นจะดำเนินการสำรวจอีกครั้งเพื่อตรวจสอบว่าการขุดลอกถูกต้องตามแนวเขตที่กำหนดไว้หรือไม่ โดยสามารถคำนวณได้จากพื้นที่หน้าตัดที่ถูกขุดออกไป

**นายวิฑูรย์ นามบุตร กรรมการที่ปรึกษาคณะกรรมการการคมนาคม รองประธานคณะอนุกรรมการฯ** ซักถามว่า จากการประชุมร่วมกันของคณะอนุกรรมการฯ กับกรมเจ้าท่า กรมเจ้าท่าชี้แจงว่าผู้รับจ้างจะเป็นผู้สำรวจบริเวณพื้นที่ดำเนินการขุดลอก

**นายพงษ์วรรณ จารุเดชา รองอธิบดีกรมเจ้าท่าด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ** ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การดำเนินการตามโครงการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษา เพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัยทั้ง ๒๖ โครงการ เจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่ามีจำนวนไม่เพียงพอจึงต้องให้ผู้รับจ้างเป็นผู้สำรวจร่วมด้วย

**นายวิฑูรย์ นามบุตร กรรมการที่ปรึกษาคณะกรรมการการคมนาคม รองประธานคณะอนุกรรมการฯ** ซักถามว่า ก่อนทำสัญญากรมเจ้าท่ามีงบประมาณในการสำรวจออกแบบหรือไม่

**นายพงษ์วรรณ จารุเตชา รองอธิบดีกรมเจ้าท่าด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ** ตอบข้อซักถามว่า ไม่มีงบประมาณในการสำรวจออกแบบ การจ่ายค่าจ้างคำนวณตามแนวเขตที่กำหนดไว้

**นายศุภชัย วีระเลิศฤทธิชัย ผู้อำนวยการสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน จังหวัดเชียงใหม่** ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนดจะต้องดำเนินการสำรวจออกแบบกำหนดราคากลาง และงบประมาณการดำเนินการ

**นายเจือ ราชสีห์ ประธานคณะกรรมการการคมนาคม** ขอให้กรมเจ้าท่าส่งรายละเอียดการกำหนดราคากลางแก่คณะกรรมการ

**นายวิฑูรย์ นามบุตร รองประธานคณะอนุกรรมการฯ** ซักถามว่าการทำสัญญาขุดลอกกับบริษัทผู้รับจ้างมีการรับประกันผลงานหรือไม่

**นายพงษ์วรรณ จารุเตชา รองอธิบดีกรมเจ้าท่าด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ** ตอบข้อซักถามว่า ไม่มีการรับประกันผลงาน งบประมาณในการดำเนินงานมีจำนวนจำกัด และร่องน้ำที่ต้องขุดลอกและตะกอนมีจำนวนมาก การขุดจึงเป็นการดำเนินการเพื่อบรรเทา การกำหนดจุดขุดจะพิจารณาจากความต้องการของประชาชนในชุมชนเป็นหลัก

**นางสาวสุณีย์ เหลืองวิจิตร ประธานคณะอนุกรรมการฯ** ซักถามว่ามีหลักประกันการดำเนินงานของผู้รับจ้างหรือไม่

**นายพงษ์วรรณ จารุเตชา รองอธิบดีกรมเจ้าท่าด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ** ตอบข้อซักถามว่า หลักประกันสัญญาแต่ไม่มีการรับประกันผลงานเฉพาะงานขุดลอก เนื่องจากการขุดลอกลำน้ำจะมีตะกอนเกิดขึ้นตลอด จึงไม่อาจรับประกันผลงานได้

จากการศึกษาดูงานคณะอนุกรรมการฯ มีข้อสังเกตดังนี้

๑) กรมเจ้าท่าชี้แจงว่ามีการสำรวจทั้งก่อนและหลังดำเนินการขุดลอก แต่ไม่มีแบบแปลนในการขุดลอก

๒) ไม่ทราบแน่ชัดว่าดินที่นำไปซ่อมแซมตลิ่งมีจำนวนกี่ลูกบาศก์เมตร

๓) การเสนอราคาถูกต้องตามขั้นตอนของสำนักการตรวจเงินแผ่นดินหรือไม่ อย่างไร

๔) หางหุ้นส่วนจำกัดบัวแดงก่อสร้างจดทะเบียนเมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๕๔ และจะมีความรู้ ประสบการณ์ ในการทำงานมากน้อยเพียงใด

๕) การขุดลอกลำน้ำส่งผลให้ตลิ่งพังหรือไม่ และมีการแก้ปัญหาอย่างไร

หลังจากการประชุมเสร็จสิ้น คณะกรรมการฯและผู้ร่วมเดินทาง  
ออกเดินทางศึกษาดูงานการขุดลอกลำน้ำตอนที่ ๖ และตอนที่ ๗ บริเวณอำเภोजอมทอง  
และอำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่ สรุปผลได้ดังนี้



คณะอนุกรรมการเดินทางไปศึกษา  
สถานที่ขุดลอกและบำรุงรักษา เพื่อซ่อมแซม  
และฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัย ซึ่งเจ้าหน้าที่  
กรมเจ้าท่าและที่เกี่ยวข้องได้ชี้แจง  
การดำเนินการขุดลอกแม่น้ำปิง

คณะอนุกรรมการฯ ศึกษาสภาพความ  
เป็นจริงในการขุดลอกแม่น้ำปิง



เนื่องจากเป็นประเด็นที่สังคมให้ความสนใจ  
ดังนั้นสื่อมวลชนจึงติดตามทำข่าว  
ในพื้นที่ขุดลอกแม่น้ำปิงพร้อมกับคณะ  
อนุกรรมการฯ

นางสาวสุณีย์ เหลืองวิจิตร ประธาน  
คณะอนุกรรมการฯ แลกเปลี่ยนข้อมูล  
กับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและประชาชน  
ในพื้นที่การขุดลอกแม่น้ำปิง



นางสาวสุณีย์ เหลืองวิจิตร ประธาน  
คณะอนุกรรมการฯ ให้ข้อสังเกตและ  
เสนอแนะในการดำเนินการให้บรรลु  
วัตถุประสงค์ เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่  
ประชาชนในพื้นที่จริง อันจะเป็นการแก้ไข  
และป้องกันปัญหาน้ำท่วมในอนาคตได้

จากการตรวจสอบพื้นที่ดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการฯ พบว่า  
เนื่องจากเหตุอุทกภัยในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ที่ผ่านมาก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน  
ทั้งของส่วนราชการ สาธารณประโยชน์ และประชาชนจำนวนมาก พื้นที่เกษตรกรรมได้รับ  
ความเสียหายหลายล้านไร่ มีผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์ดังกล่าวจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อภาวะ  
เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และส่งผลกระทบให้ร่องน้ำและแม่น้ำลำคลองต่างๆ ในพื้นที่ที่  
ประสบเหตุอุทกภัยเกิดความเสียหายเป็นจำนวนมาก คณะอนุกรรมการฯ จึงเดินทางไปศึกษาดู  
งานจ้างขุดลอกและบำรุงรักษาเพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัย ณ อำเภอ  
จอมทองและอำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อติดตามความคืบหน้าในการดำเนินงาน  
จากการศึกษาดูงานสามารถสรุปข้อเท็จจริงได้ดังนี้

โครงการขุดลอกและฟื้นฟูสภาพร่องน้ำที่ประสบอุทกภัยของกรมเจ้าท่า ปริมาณเนื้อดินขุดลอกจำนวน ๔๓.๙๓๐ ล้านลูกบาศก์เมตร วงเงินงบประมาณ ๑,๕๑๕.๖๐๐ ล้านบาท ได้แก่

- ๑) ขุดลอกแม่น้ำยม ปริมาณเนื้อดินจำนวน ๘.๒๖๐ ล้านลูกบาศก์เมตร งบประมาณ ๒๘๔.๙๗๐ ล้านบาท
- ๒) ขุดลอกแม่น้ำน่าน ปริมาณเนื้อดินจำนวน ๙.๐๐๕ ล้านลูกบาศก์เมตร งบประมาณ ๓๑๐.๖๙๓ ล้านบาท
- ๓) ขุดลอกแม่น้ำป่าสัก ปริมาณเนื้อดินจำนวน ๖.๐๐๐ ล้านลูกบาศก์เมตร งบประมาณ ๒๐๗ ล้านบาท
- ๔) ขุดลอกแม่น้ำมูล ปริมาณเนื้อดินจำนวน ๓.๔๔๓ ล้านลูกบาศก์เมตร งบประมาณ ๑๑๘.๗๙๐ ล้านบาท
- ๕) ขุดลอกแม่น้ำชี ปริมาณเนื้อดินจำนวน ๑.๖๕๐ ล้านลูกบาศก์เมตร งบประมาณ ๕๖.๙๒๕ ล้านบาท
- ๖) ขุดลอกแม่น้ำวัง ปริมาณเนื้อดินจำนวน ๑.๖๕๐ ล้านลูกบาศก์เมตร งบประมาณ ๕๖.๙๒๕ ล้านบาท
- ๗) ขุดลอกแม่น้ำปิง ปริมาณเนื้อดินจำนวน ๑๓.๙๒๒ ล้านลูกบาศก์เมตร งบประมาณ ๔๘๐.๒๙๗ ล้านบาท

การขุดลอกและบำรุงรักษาเพื่อซ่อมแซมและฟื้นฟูร่องน้ำที่ประสบภัย โดยวิธีพิเศษของกรมเจ้าท่า บริเวณอำเภोजอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ ตอนที่ ๖ เริ่มจากลำน้ำแม่แจ่ม อำเภอสอด จังหวัดเชียงใหม่ – ลำน้ำแม่กลาง อำเภोजอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ งบประมาณ จำนวน ๕๕,๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท เริ่มดำเนินการตามสัญญาวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๕๕ – ๒๑ กันยายน ๒๕๕๕ ตอนที่ ๗ เริ่มจากลำน้ำแม่กลาง อำเภोजอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ – ลำน้ำแม่ขาน อำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่ งบประมาณจำนวน ๕๖,๐๑๔,๒๐๐ ล้านบาท เริ่มดำเนินการตามสัญญาวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๕ – ๙ กันยายน ๒๕๕๕ ปัจจุบันอยู่ระหว่าง ดำเนินการและคาดว่าจะเสร็จสิ้นก่อนกำหนดสัญญาจ้าง ๑ เดือน การดำเนินงานเริ่มตั้งแต่ การสำรวจโดยแบ่งการสำรวจออกเป็น ๒ ช่วง คือ ก่อนขุด และหลังขุด การขุดระดับความลึก ๒ เมตร เพื่อลดปัญหาดินด้านข้างพังทลาย ลำน้ำมีสองส่วน คือ ส่วนท้องน้ำ และส่วนที่เป็นพื้นที่อก เริ่มดำเนินการขุดส่วนที่เป็นพื้นที่อกก่อน การดำเนินงานจะเริ่มจากการสำรวจพื้นที่บริเวณที่จะ ทำการขุดลอกโดยเจ้าหน้าที่จะสำรวจร่วมกับบริษัทผู้รับจ้าง โดยพิจารณาบริเวณพื้นที่

ที่ประชาชนได้รับความเดือดร้อนเป็นหลัก และทำแนวขุดทุกระยะ ๕๐ เมตร เจ้าหน้าที่จะถ่ายภาพท้องน้ำก่อนขุดและหลังขุดเพื่อประเมินเนื้อดินที่ถูกขุดออกไป และใช้รถแบ็คโฮในการขุด ๕๐๐ ลูกบาศก์เมตรต่อวันต่อคัน ดินที่ได้จากการขุดลอกกรองน้ำนำไปซ่อมแซมตลิ่งและบริจาคให้แก่หน่วยงานราชการต่างๆ สำหรับการรับประกันผลงานนั้นไม่สามารถทำได้เนื่องจากเป็นการขุดลอกกรองน้ำทำให้เกิดตะกอนดินที่ท้องน้ำได้ตลอดเวลา และตรวจสอบการทำงานโดยคณะกรรมการตรวจการจ้าง

จากการศึกษาดูงานในครั้งนี้ทำให้ได้เห็นสภาพความเป็นจริงในการดำเนินงานขุดลอกกรองน้ำของกรมเจ้าท่าซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญในการพิจารณาของคณะอนุกรรมการฯ เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการการคมนาคมต่อไป

อย่างไรก็ตามในการศึกษาดูงานครั้งนี้ คณะอนุกรรมการฯ มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปสู่การดำเนินงานต่อไป ดังนี้

๑) กรมเจ้าท่าชี้แจงว่ามีการสำรวจทั้งก่อนและหลังดำเนินการขุดลอก แต่ไม่มีแบบแปลนในการขุดลอก

๒) ไม่ทราบแน่ชัดว่าดินที่นำไปซ่อมแซมตลิ่งมีจำนวนกี่ลูกบาศก์เมตร

๓) การเสนอราคาถูกต้องตามขั้นตอนของสำนักการตรวจเงินแผ่นดินหรือไม่ อย่างไร

๔) ห้างหุ้นส่วนจำกัดบัวแดงก่อสร้างจดทะเบียนเมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๕๔ จะมีความรู้ ประสบการณ์ ในการทำงานมากน้อยเพียงใด

๕) การขุดลอกลำน้ำส่งผลให้ตลิ่งพังหรือไม่ และมีการแก้ปัญหาอย่างไร

๕) การเดินทางไปศึกษาดูงาน“การบริหารจัดการท่าอากาศยานภูเก็ต และการแก้ไขปัญหาการจราจรโดยภาพรวมของจังหวัดภูเก็ต”ระหว่างวันพฤหัสบดีที่ ๒๗ ถึงวันเสาร์ที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๕ ณ จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดกระบี่

๕.๑) หลักการและเหตุผล

คณะกรรมการธิการการคมนาคม มีอำนาจหน้าที่กระทำการพิจารณา สอบสวนหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคมทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า และการพาณิชย์นาวี ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติของ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ประกอบกับข้อบังคับการประชุม สมาชิกวุฒิสภา พ.ศ.๒๕๕๑ จากอำนาจหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้คณะกรรมการธิการการคมนาคม ปฏิบัติภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพให้ทันสถานการณ์โลกในยุคโลกาภิวัตน์ เพื่อเตรียม ความพร้อมการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน AEC (ASEAN Economic Community) ที่มุ่งเน้นให้การจราจรทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศมีความสะดวกสบาย อย่างเป็นระบบและ ไร้พรมแดน จึงจำเป็นที่จะต้องมีการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างเป็นระบบและ มีความทันสมัย เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และพัฒนาธุรกิจการบินให้เป็นศูนย์กลางการบิน ในภูมิภาค ฉะนั้น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตให้สามารถรองรับการจราจรทางอากาศ สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสาร ๑๒.๕ ล้านคน โดยการก่อสร้างและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก ให้มีความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการคณะกรรมการ ธิการการคมนาคม จึงมีความจำเป็นต้องติดตามความคืบหน้าการบริหารจัดการท่าอากาศยานภูเก็ต และการแก้ไขปัญหาการจราจรของจังหวัดภูเก็ตเพื่อจะรองรับเส้นทางการค้าและการลงทุน ให้มีประสิทธิภาพ จึงได้จัดการเดินทางไปศึกษาดูงาน เรื่อง “การบริหารจัดการท่าอากาศยาน ภูเก็ต และการแก้ไขปัญหาการจราจรโดยภาพรวมของจังหวัดภูเก็ต”

๕.๒) วัตถุประสงค์ของการเดินทางไปศึกษาดูงาน

(๑) เพื่อศึกษาดูงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าอากาศยาน ภูเก็ต และระบบการบริหารจัดการองค์กรให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล และการแก้ไขปัญหา การจราจรของจังหวัดภูเก็ต

(๒) เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหาร จัดการท่าอากาศยานภูเก็ต และผู้บริหารแขวงทางหลวงจังหวัดภูเก็ต

(๓) เพื่อติดตาม รับทราบปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการ ท่าอากาศยานภูเก็ตและปัญหาการจราจรจังหวัดภูเก็ต

๕.๓) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑) คณะกรรมาธิการฯ มีวิสัยทัศน์เกี่ยวกับการคมนาคมทางอากาศ และการจราจรทางบก เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ

๒) คณะกรรมาธิการฯ ได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้บริหารของหน่วยงานต่าง ๆ และเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างฝ่ายนิติบัญญัติและฝ่ายบริหาร

๓) เป็นแนวทางการดำเนินกิจการตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมาธิการการคมนาคมในการเสริมสร้างและพัฒนาระบบการจราจรทางอากาศด้วยความรวดเร็วและสะดวกสบาย

๕.๔) สรุปผลการเดินทางไปศึกษาดูงานเรื่อง “การบริหารจัดการท่าอากาศยานภูเก็ตและท่าอากาศยานกระบี่และการต่อสัญญาเพื่อให้บริการเดินรถลีสู่ชิน และรถโดยสารปรับอากาศ ณ ท่าอากาศยานภูเก็ตและท่าอากาศยานกระบี่”

เนื่องจากคณะกรรมาธิการการคมนาคมได้รับการร้องเรียนเรื่อง การต่อสัญญาเช่าระหว่างกรมการบินพลเรือนและนิติบุคคลทั้ง ๓ แห่ง ผู้เข้าพื้นที่ให้บริการรถยนต์รับส่งผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานกระบี่ ปัญหาเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการที่ท่าอากาศยานกระบี่ คณะกรรมาธิการการคมนาคม จึงเดินทางมาติดตามเรื่องที่ได้รับการร้องเรียน เพื่อทราบข้อเท็จจริง และพิจารณาสอบสวนหรือศึกษาเรื่องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหา เนื่องจากจังหวัดกระบี่มีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของประเทศและมีชื่อเสียงไปทั่วโลก ในแต่ละปีมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ เดินทางมาเยือนเป็นจำนวนมาก ท่าอากาศยานกระบี่มีความสำคัญในการรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังจังหวัดกระบี่ ด้วยความรวดเร็วและสะดวกสบาย ดังนั้น ท่าอากาศยานกระบี่จึงควรมีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

ปัจจุบันธุรกิจการบินขยายตัวอย่างรวดเร็ว เพื่อให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจและสังคมในยุคโลกาภิวัตน์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ดังนั้น คณะกรรมาธิการการคมนาคม จึงได้เดินทางไปศึกษาดูงานเรื่อง “การบริหารจัดการท่าอากาศยานกระบี่ และการต่อสัญญาเพื่อให้บริการเดินรถลีสู่ชิน และรถโดยสารปรับอากาศ ณ ท่าอากาศยานกระบี่” เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมอภิปรายเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา

สำหรับการเดินทางไปศึกษาดูงานของคณะกรรมการธิการการคมนาคม  
สภาผู้แทนราษฎร ณ จังหวัดภูเก็ต เป็นการประชุมและศึกษาดูงาน เรื่อง “การบริหารจัดการ  
ท่าอากาศยานภูเก็ต และการแก้ไขปัญหาการจราจรโดยภาพรวมของจังหวัดภูเก็ต” ณ ท่าอากาศยาน  
ภูเก็ต ในวันศุกร์ที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๕ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

#### ๑) การบริหารจัดการท่าอากาศยานภูเก็ต

นายประเทือง ศรีขำ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ต ชี้แจงว่า  
พื้นที่ท่าอากาศยานภูเก็ตรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ ๖.๕ ล้านคน รันเวย์กว้าง ๔๕ เมตร  
ยาว ๓,๐๐๐ เมตร มีหลุมจอดเครื่องบิน ๑๕ ลำ ปีที่ผ่านมามีผู้โดยสาร ๘.๔ ล้านคน นับตั้งแต่  
พ.ศ. ๒๕๕๒ รัฐบาลมีนโยบายให้ขยายอาคารผู้โดยสารเพื่อรองรับผู้โดยสารจำนวน ๑๒.๕ ล้านคน  
เริ่มก่อสร้างเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เพิ่มที่จอด  
เครื่องบิน ๑๐ ลำ บริเวณชายทะเล ที่จอดเครื่องบินมีทั้งหมด ๒๕ ลำ สะพานเทียบเครื่องบิน  
มี ๗ สะพาน เพิ่มสะพานเทียบเครื่องบินอีก ๔ สะพาน รวม ๑๑ สะพาน

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ ๒๕๕๒-๒๕๕๖)  
ให้สามารถรองรับการจราจรทางอากาศได้ถึงปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยสามารถรองรับจำนวน  
ผู้โดยสาร ๑๒.๕ ล้านคนต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ ๕ ล้านคนต่อปี และผู้โดยสาร  
ภายในประเทศ ๗.๕ ล้านคนต่อปี โดยการก่อสร้างและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก ให้มี  
ความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ เพื่อการเป็นศูนย์กลางการบินใน  
ภูมิภาค

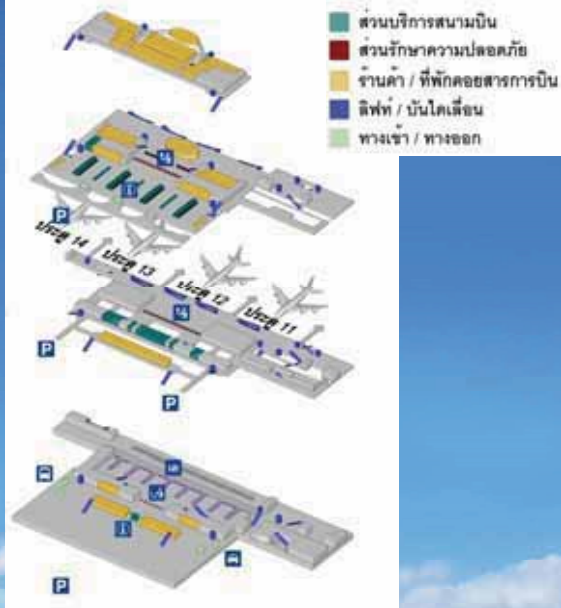




การออกแบบอาคารเป็นกรวยคลื่น

### อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ INTERNATIONAL TERMINAL

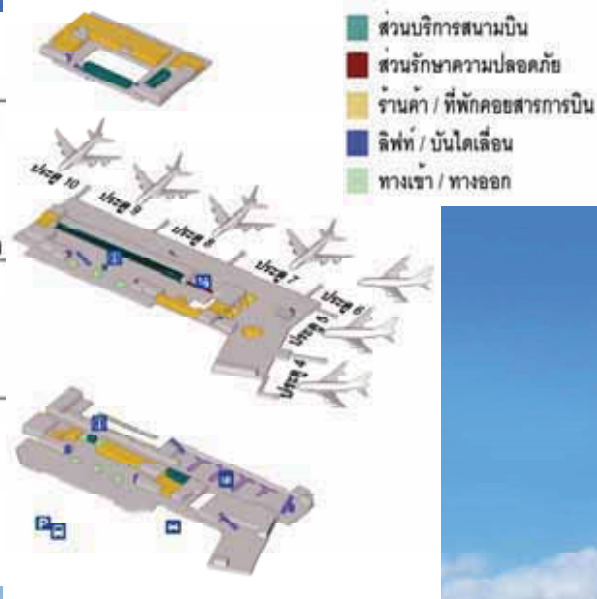
|               |                                                                                     |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ชั้น 4</b> | <b>ชั้นลอย</b>                                                                      |
|               | ร้านอาหาร   ร้านกาแฟ<br>ที่พักคอยสารการบิน                                          |
| <b>ชั้น 3</b> | <b>ชั้นผู้โดยสารขาออก</b>                                                           |
|               | เคาน์เตอร์ตรวจตั๋วผู้โดยสาร<br>ฐานปล่อยสัมภาระ<br>ร้านค้า                           |
| <b>ชั้น 2</b> | <b>ชั้นผู้โดยสารขาเข้า</b>                                                          |
|               | ประตู 11-14<br>บริเวณเปลี่ยนเครื่อง<br>ส่วนบริการสนามบิน<br>ร้านอาหาร   ร้านกาแฟ    |
| <b>ชั้น 1</b> | <b>ชั้นโถงรับกระเป๋า</b>                                                            |
|               | โถงรับกระเป๋าผู้โดยสาร<br>ร้านค้า<br>เคาน์เตอร์โรงแรม   รถเช่า<br>รถบัส   รถแท็กซี่ |



17

### อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ DOMESTIC TERMINAL

|               |                                                                                     |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ชั้น 3</b> | <b>ชั้นลอย</b>                                                                      |
|               | ส่วนบริการสนามบิน<br>ร้านอาหาร   ร้านกาแฟ                                           |
| <b>ชั้น 2</b> | <b>ชั้นผู้โดยสารขาออก</b>                                                           |
|               | ประตู 4-10<br>บริเวณเปลี่ยนเครื่อง<br>เคาน์เตอร์เช็คอิน<br>ร้านอาหาร   ร้านกาแฟ     |
| <b>ชั้น 1</b> | <b>ชั้นผู้โดยสารขาเข้า</b>                                                          |
|               | โถงรับกระเป๋าผู้โดยสาร<br>ร้านค้า<br>เคาน์เตอร์โรงแรม   รถเช่า<br>รถบัส   รถแท็กซี่ |



33

## โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ปีงบประมาณ 2552 - 2556



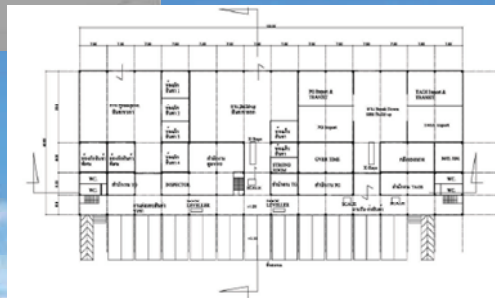
45

## Car Park Building



ลาดจอดรถซึ่งมีปริมาณเนื้อที่การจอดได้สำหรับรถจำนวน ๕๐๐ คัน

## Cargo & Ground Service



## การเดินทาง ผู้โดยสารขาเข้า - ออก ระหว่างประเทศ



## สรุป



| ขีดความสามารถปัจจุบัน        |     |                     | ขีดความสามารถหลังโครงการพัฒนา |       |                     |
|------------------------------|-----|---------------------|-------------------------------|-------|---------------------|
| ขีดความสามารถทางวิ่ง         | 20  | เที่ยวบินต่อชั่วโมง | ขีดความสามารถทางวิ่ง          | 20    | เที่ยวบินต่อชั่วโมง |
| จำนวนหลุมจอด                 | 15  | หลุมจอด             | จำนวนหลุมจอด                  | 25    | หลุมจอด             |
| สะพานเทียบเครื่องบิน         | 7   | ชุด                 | สะพานเทียบเครื่องบิน          | 11    | ชุด                 |
| ขีดความสามารถรองรับผู้โดยสาร | 6.5 | ล้านคนต่อปี         | ขีดความสามารถรองรับผู้โดยสาร  | 12.5  | ล้านคนต่อปี         |
| ผู้โดยสารระหว่างประเทศ       | 3.5 | ล้านคนต่อปี         | ผู้โดยสารระหว่างประเทศ        | 5     | ล้านคนต่อปี         |
| ผู้โดยสารภายในประเทศ         | 3   | ล้านคนต่อปี         | ผู้โดยสารภายในประเทศ          | 7.5   | ล้านคนต่อปี         |
| พื้นที่จอดรถประมาณ           | 500 | คัน                 | พื้นที่จอดรถประมาณ            | 1,500 | คัน                 |

## การจัดระเบียบการรับผู้โดยสารและการจับกุมรถรับจ้างผิดกฎหมาย

การจัดระเบียบการรับผู้โดยสาร และการจับกุมรถรับจ้างผิดกฎหมาย

## การจัดระเบียบการรับผู้โดยสาร และการจับกุมรถรับจ้างผิดกฎหมาย



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)  
Reports of Thailand Public Company Limited

## ประกาศ

### เรื่อง การจัดระเบียบการรับผู้โดยสารของผู้ประกอบการและรถรับจ้าง

ตามที่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ได้รับการร้องเรียนจากผู้ให้บริการท่าอากาศยานผ่านทางเว็บไซต์ของ ทอท. และหน่วยงานภาครัฐ อาทิ คณะกรรมการการท่องเที่ยววิเทศา, ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดภูเก็ต และ สำนักงาน ททท. ภาคใต้ เขต 4 ในส่วนที่เกี่ยวกับความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของพนักงานผู้ประกอบการต่าง ๆ ณ บริเวณห้องโถงผู้โดยสารขาเข้า โดยการออกนอกเคาน์เตอร์เพื่อชักชวนให้ผู้โดยสารมาใช้บริการของตนเอง ซึ่งในการกระทำดังกล่าว ก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย และเป็นการรบกวนผู้โดยสาร

ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการดังกล่าว รวมถึงกำหนดแนวทาง ในการปฏิบัติให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน การนี้ จึงได้เชิญผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม เพื่อปรึกษาหารือในการกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยที่ประชุมได้มีมติร่วมกัน ดังนี้

๑. ห้ามมิให้พนักงาน/เจ้าหน้าที่ ของผู้ประกอบการออกมายืนนอกเคาน์เตอร์พื้นที่เข้า เพื่อมีวัตถุประสงค์ให้บริการผู้โดยสาร โดยเด็ดขาด





## ๒) การแก้ไขปัญหาการจราจรโดยภาพรวมของจังหวัดภูเก็ต

นายประเทือง ศรีขำ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ต ชี้แจงว่า

ท่าอากาศยานภูเก็ตได้รับการร้องเรียนจากผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน เกี่ยวกับความไม่เป็นระเบียบของผู้ประกอบการต่าง ๆ ณ บริเวณห้องโถงผู้โดยสารขาเข้า โดยการออกนอกเคาน์เตอร์ เพื่อชักชวนให้ผู้โดยสารมาใช้บริการของตนเอง ซึ่งการกระทำดังกล่าว ก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบและรบกวนผู้โดยสาร ท่าอากาศยานภูเก็ตกำหนดห้ามมิให้พนักงาน/เจ้าหน้าที่ของผู้ประกอบการออกนอกเคาน์เตอร์พื้นที่เข้า เพื่อมีวัตถุประสงค์ให้บริการผู้โดยสารโดยเด็ดขาด

ปัจจุบันท่าอากาศยานเรียกคืนพื้นที่ที่บริการรถยนต์โดยสารผิดกฎหมาย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน กลุ่มบุคคลที่ได้รับผลกระทบจึงมาร้องเรียนขอให้ลดการกวดขันตรวจจับ แต่ท่าอากาศยานไม่อนุญาตตามหนังสือร้องเรียน เป็นเหตุให้กลุ่มบุคคลดังกล่าวทำหนังสือร้องเรียนต่อคณะกรรมการธิการการคมนาคม

ปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากผู้ได้รับสิทธิเดินรถรับส่งผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานภูเก็ต โอนขายสิทธิการเดินรถคันละประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ - ๕๐๐,๐๐๐ บาท แล้วนำรถยนต์

ทะเบียนป้ายดำมาวิ่งแย่งรับส่งผู้โดยสาร โดยเรียกเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้บริการและนักท่องเที่ยวประเทศอังกฤษในราคาที่ไม่เป็นธรรม เป็นเหตุให้อังกฤษประท้วงประเทศอังกฤษมาพบ เพื่อสอบถามและขอให้แก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น ขณะนี้ได้แก้ไขปัญหารียบร้อยแล้ว

**นายเจือ ราชสีห์ ประธานคณะกรรมการ** ชักถามว่า ทำอากาศยานภูเก็ตมีเที่ยวบินบินตรงหรือไม่ ทำอากาศยานภูเก็ตเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากรถลีมูซินเท่าไร

**นายประเทือง ศรีขำ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ต** ชี้แจงว่า เครื่องบินที่ให้บริการประจำมี ๓๐ สายการบิน เครื่องบินเช่าเหมาลำ ๕ เที่ยวบิน ปัจจุบันมีการบินขึ้นลงท่าอากาศยานภูเก็ตประมาณ ๑๖๐ – ๒๐๐ เที่ยวบิน

ท่าอากาศยานภูเก็ตเรียกเก็บค่าธรรมเนียมรถลีมูซิน และรถแท็กซี่เดือนละประมาณ ๑ ล้านบาทเศษ ส่วนการโอนขายสิทธิเดินรถรับส่งผู้โดยสาร ท่าอากาศยานไม่มีส่วนรู้เห็น

**นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ กรรมการที่ปรึกษาและโฆษกคณะกรรมการ** ตั้งข้อสังเกตว่า ท่าอากาศยานภูเก็ตมีผู้โดยสารลำดับที่ ๒ รองจากสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินแห่งนี้ ถือว่าเป็นศูนย์กลางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ (Hub) ต้องเตรียมการเพื่อรองรับการขยายตัวธุรกิจการบิน การมีรันเวย์ยาว ๓,๐๐๐ เมตร ไม่เพียงพอ การบำบัดน้ำนํากลับมาหมุนเวียนใช้เป็นสิ่งที่ดี

๑) พื้นที่สนามบินมีกี่ไร่

๒) การมีผู้โดยสารถึง ๘.๕ ล้านคน ปัญหาที่เกิดขึ้นอยู่ส่วนใดระหว่าง Airside หรือ Landside

๓) ความยาวของขนชาลาที่รับส่งผู้โดยสารเพียงพอหรือไม่

๔) บริษัทใดเป็นผู้ออกแบบ

**นายประเทือง ศรีขำ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ต** ชี้แจงว่า อาคารผู้โดยสารว่าจ้างที่ปรึกษาและออกแบบ ท่าอากาศยานภูเก็ตมีพื้นที่ ๑,๓๗๐ ไร่ ใหญ่ทางวิ่งของเครื่องบินจาก Centerline ถึงขอบทางวิ่งยาว ๑๐๐ เมตร โดยมาตรฐานต้องยาว ๑๕๐ เมตร และจาก Centerline ถึง Taxiway ต้องมีความยาว ๑๘๒.๕ เมตร แต่ปัจจุบันมีความยาว ๑๕๐ เมตร เพราะมีข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่

เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ คณะรัฐมนตรีสั่งยุบสภาที่จังหวัดภูเก็ต ท่าอากาศยานภูเก็ตนำเสนอแนวคิดการสร้างรันเวย์ลงทะเล คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการศึกษารันเวย์ลงทะเล หากมีการก่อสร้างรันเวย์ลงทะเลจะสามารถมีสะพานเทียบ

เครื่องบินได้ ๒๕ ลำ รองรับผู้โดยสารได้ประมาณ ๔๕ ล้านคน และสามารถให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost Airline) และสายการบิน Private jet ได้ การทำรันเวย์ลงทะเลไม่ต้องถมทะเล เช่น ประเทศญี่ปุ่นทำรันเวย์ลงในทะเลโดยใช้เสาตอม่อไม่ต้องถมทะเล

ปัจจุบันอนุญาตให้เครื่องบินทั่วไปจอด ๔ ชั่วโมง เครื่องบินภายในประเทศจอดได้ ๖ ชั่วโมง ช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๖ จะปิดรันเวย์ระหว่างเวลา ๒๔.๐๐ - ๐๖.๐๐ นาฬิกา

**นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ กรรมการที่ปรึกษาและโฆษกคณะกรรมการ** ตั้งข้อสังเกตว่า การมีพื้นที่จำกัดมีความเป็นห่วงเรื่อง Airside และระยะห่างระหว่าง Centerline ถึง Taxiway ขอให้รีบแก้ไขปัญหาดังกล่าว การทำรันเวย์ในทะเลจะคุ้มค่าการลงทุน อาจจะต้องดำเนินการถมทะเล การเสนอให้มีรถไฟฟ้าโมโนเรลมีความเป็นไปได้มากกว่าการมีรถไฟฟ้าแบบ Heavy rail เพราะจังหวัดภูเก็ตมีจำนวนประชากรน้อย

**นายเจือ ราชสีห์ ประธานคณะกรรมการ** สอบถามว่า

- ๑) การเชื่อมต่อผู้โดยสารเข้าเมืองจะดำเนินการอย่างไร
- ๒) มีปัญหาการเข้าเมืองของผู้โดยสารหรือไม่
- ๓) คณะรัฐมนตรีอนุมัติงบประมาณการทำรันเวย์เท่าไร
- ๔) การมีพื้นที่จำกัดจะดำเนินการขยายพื้นที่อย่างไร

**นายประเทือง ศรีขำ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ต** ชี้แจงว่า สนามบินภูเก็ตรองรับผู้โดยสารทั้งจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดกระบี่ นักลงทุนต่างชาติให้ความสนใจการศึกษารถไฟฟ้าโมโนเรล

คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการก่อสร้างรันเวย์ลงทะเลงบประมาณ ๕๐๐ ล้านบาท ซึ่งตามมาตรฐานโลกรันเวย์ต้องมีความห่างประมาณ ๑ กิโลเมตร การที่ทำอากาศยานไม่ขยายรันเวย์บนพื้นดินเพราะพื้นที่เป็นภูเขา

**นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ กรรมการที่ปรึกษาและโฆษกคณะกรรมการ** ตั้งข้อสังเกตว่า หากภาคเอกชนสนใจที่จะลงทุนรถไฟฟ้าโมโนเรลต้องรีบดำเนินการและเห็นด้วยกับการศึกษารถไฟฟ้าโมโนเรลรางเดียว การทำรันเวย์ ๒ รันเวย์ลงในทะเลต้องกำหนดระยะห่างให้ได้มาตรฐาน ในการทำระบบขนส่งด้วยรถไฟฟ้าต้องคำนึงถึงจุดคุ้มทุน

ปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ คือ รันเวย์ร้าว เพราะระดับน้ำใต้ดินสูง เวลาล้อเครื่องบินกระทบรันเวย์น้ำจะซึมขึ้นมาถึงชั้นคอนกรีตทำให้คอนกรีตเสื่อมสภาพ

นายเพิ่มศักดิ์ แซ่เอี้ย ผู้ช่วยนายสถานี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ชี้แจงว่า ภูเก็ตเป็นเกาะเห็นควรมีการเดินทางโดยเรือ เพื่อให้การเดินทางครอบคลุมทุกเส้นทาง

นายมนู พุกประเสริฐ รองประธานคณะกรรมการสิทธิฯ คนที่สาม ชักถามว่า ระหว่างที่ซ่อมรันเวย์ไม่มีรันเวย์ใหม่รองรับกำหนดแผนรองรับอย่างไร

นายประเทือง ศรีขำ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ต ชี้แจงว่า การซ่อมรันเวย์จะซ่อมช่วงเวลา ๒๔.๐๐ – ๐๖.๐๐ นาฬิกา ใช้เวลาประมาณ ๖ ชั่วโมง ก่อนซ่อมรันเวย์จะออกประกาศแจ้งสายการบินทั่วโลกอย่างน้อย ๓ - ๕ วัน หากซ่อมแซมใหญ่ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๖ จะออกประกาศแจ้งให้สายการบินทราบอย่างน้อย ๖ เดือน

### ๓) การแก้ไขปัญหาการจราจรโดยรวมของจังหวัดภูเก็ต

นายสมิคร เลือดวงหัด ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจังหวัดภูเก็ต ชี้แจงว่า ถนนกรมทางหลวงเชื่อมต่อถนนส่วนท้องถิ่น มีโครงการจะดำเนินการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรได้รับงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ จำนวน ๖๐๐ ล้านบาท บริเวณทางแยกดาราสุมุทร ออกแบบก่อสร้างทางลอดต่างระดับ (underpass) ๓ ช่องจราจร เมื่อก่อสร้างเสร็จจะอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยว ซึ่งจะเริ่มดำเนินการในเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๕

จุดที่ ๒ ทางหลวง ๔๐๗ เป็น bypass จังหวัดภูเก็ต จุดตัดทางแยกถนน ๔๐๒ ใช้งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๖ จะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ๔ ช่องจราจร ในเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๕๖

จุดที่ ๓ ถนน ๔๐๒ อยู่ระหว่างการออกแบบและรายละเอียดคาดว่าจะใช้งบประมาณ ๕๐๐ ล้านบาท โดยบรรจุในแผนปีงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ถนนสาย ๔๐๒๖ ต่อเนื่องจากสนามบินภูเก็ตจุดตัดถนน ๔๐๒ ก่อสร้างไปแล้ว ๒ กิโลเมตร โดยจะก่อสร้างระยะทางยาว ๔ กิโลเมตร เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรจังหวัดภูเก็ต

