

ภาคผนวกที่ 1

หนังสือเห็นชอบรายงานฯ และใบอนุญาตโครงการ

- | | | |
|-----------|-----|--|
| เอกสารแนบ | 1-1 | หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/ว(ล) 11703 ลงวันที่ 24 เมษายน 2561 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2560 (เพิ่มเติม) ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560 |
| เอกสารแนบ | 1-2 | หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/23680 ลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2560 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อการเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) |
| เอกสารแนบ | 1-3 | หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส 1010.4/9476 ลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2563 เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย |
| เอกสารแนบ | 1-4 | มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2563 ลงวันที่ 22 ตุลาคม 2563 |
| เอกสารแนบ | 1-5 | แบบ สผ.1 แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) กุมภาพันธ์ 2566 |

เอกสารแนบ 1-1

หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/ว(ล) 11703
ลงวันที่ 24 เมษายน 2561 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ครั้งที่ 4/2560 (เพิ่มเติม) ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560

กองกลาง
เลขรับ 1999/1011
วันที่ 26 ธ.ค. 61 / 19.11.61
เวลา 16.30 / 11.22 น.



สำนักงานรัฐมนตรี
กระทรวงคมนาคม
เลขรับ 3159
วันที่ 25 ธ.ค. 61
เวลา 10.54

เลขรับ 8445
วันที่ 25 ธ.ค. 61
เวลา 10.20
550-2275
25-11-11
15.38

ฝ่ายช่วยอำนาจการตัดสินใจ
เลขรับ 946
วันที่ 5 พ.ค. ๒๕๖๑
เวลา 9.๕๕ น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
เลขรับ 486
วันที่ 5 พ.ค. ๒๕๖๑
เวลา 15.01

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร
เลขรับ ๒๔๖๐
วันที่ ๓ พ.ค. ๒๕๖๑
เวลา 14.59 น.

เลขรับ 2175
วันที่ 26 ธ.ค. 61
เวลา 14:05 น.

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ (เพิ่มเติม)

๑) เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๕/ว(ล) ๕๑๑๐ ลงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส(กวล) ๐๐๐๗/๒๔๔ ลงวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๑

ตามที่ได้แจ้งมติคณะรัฐมนตรี (๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑) เกี่ยวกับเรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ มาเพื่อทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้เสนอเรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ (เพิ่มเติม) ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบแล้วเมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๑

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อโปรดทราบ

(นายอารักษ์ โทษิต) ผู้อำนวยการกองพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ ปฏิบัติราชการแทน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

เรียน พล.อ.สนธิ มวก.รพท.

ที่ ๖๓๐๕/๖๕๖๑ ลง ๒๗ ธ.ค. ๖๑

(นางสาวปัทมา จันทร์)

นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๖๔๓ (สมจิตร์) ๑๕๓๓ (จุฑารัตน์) ๑ พ.ค. ๖๑

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖

www.soc.go.th

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ spt55@soc.go.th

สท ๗๔๗/๑๘.๐๓ ๙๔

๓ พ.ค. ๒๕๖๑

และ พยธ.

เพื่อทราบด้วย

(นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี)

ปลัด

๒๖ ธ.ค. ๖๑

เพื่อทราบ

(นายบุญชู หาดทอง)

พล.อ.สนธิ มวก.รพท.

๓ พ.ค. ๒๕๖๑

มติการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐

วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๐ เวลา ๐๙.๓๐ น.

ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องการรับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้จัดทำรายงานการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐ เสร็จเรียบร้อยแล้ว และคณะกรรมการฯ ได้ให้การรับรองรายงานการประชุมฯ ในวาระที่ไม่มีการขอแก้ไขแล้ว เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๐

ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) ประธานกรรมการ ขอแก้ไขมติที่ประชุมวาระที่ ๔.๘ เรื่อง ร่าง รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๐

จาก "เห็นชอบในหลักการกับ ร่าง รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๐ ตามที่ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เสนอ และมอบให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประสานกับผู้เชี่ยวชาญและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปรับปรุงข้อมูลให้ถูกต้อง ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ ตาม มาตรา ๑๓ (๑๓) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป"

เป็น "มอบให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประสานกับผู้เชี่ยวชาญและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงข้อมูล ร่าง รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๐ ให้ถูกต้องและเป็นไปตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ต่อไป "

ซึ่งฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้แก้ไขรายงานตามความเห็นของประธานกรรมการ แล้ว

จึงเรียนเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อโปรดรับทราบรายงานการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐ และโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐ เฉพาะวาระที่ ๔.๘ เรื่อง ร่าง รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๐ ตามที่ประธานกรรมการขอแก้ไข

มติที่ประชุม

รับทราบรายงานการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐ และรับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐ เฉพาะวาระที่ ๔.๘ เรื่อง ร่าง รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๐

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

๓.๑ การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

มติที่ประชุม

รับทราบการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

๓.๒ ความคืบหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เกี่ยวกับการจัดทำและพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

มติที่ประชุม

รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เกี่ยวกับการจัดทำและพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และเห็นควรให้กระทรวงอุตสาหกรรม เร่งรัดนำเรื่องดังกล่าว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาต่อไป

๓.๓ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติบึงนาราง นครราชสีมา ระยะที่ ๒ (เพื่อขยายโอกาสใช้พลังงานสะอาดและลดมลภาวะในภาคขนส่งและอุตสาหกรรม เขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง) ครั้งที่ ๒ ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ตั้งอยู่ที่อำเภอสูงเนิน อำเภอปักธงชัย อำเภอโชคชัย และอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

มติที่ประชุม

รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโรงไฟฟ้าพลังความร้อน ในการประชุม ครั้งที่ ๔๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๐ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ โดยให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

๔.๑ โครงการนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านอุตสาหกรรม และระบบสาธารณูปโภคที่สนับสนุน ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสงขลา ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสงขลา ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำหรับเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ไปพิจารณาดำเนินการ ในประเด็นการจัดการกากอุตสาหกรรม การจัดการน้ำทิ้ง มลพิษทางอากาศ ข้ามพรมแดน กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย และการจัดการพื้นที่สีเขียวแนวกันชน รวมทั้งดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสงขลา ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านอุตสาหกรรม และระบบสาธารณูปโภคที่สนับสนุน ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

๔.๒ โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี – นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – นครราชสีมา) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกอากาศ ที่มีความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการ ในประเด็นการลดผลกระทบด้านมลพิษทางอากาศ มาตรการลดผลกระทบที่มี

ต่อผู้ประกอบการเหมืองแร่ ที่ได้รับผลกระทบต่อน้ำที่ประทอนบัตรและวัดน้ำพุ และการออกแบบโครงสร้างระบบทางเพื่อลดผลกระทบจากสัตว์ป่า และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

๔.๓ แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

มติที่ประชุม

๑. เห็นชอบตามความเห็นของคณะอนุกรรมการกำกับการจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระดับจังหวัด ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๐ ดังนี้

๑.๑ เห็นชอบแผนปฏิบัติการฯ ในระดับจังหวัด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ รวม ๔๒ จังหวัด ดังนี้

๑) จังหวัดตามมาตรา ๓๗ วรรค ๑ (จังหวัดในท้องที่เขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา ๔๓ หรือเขตควบคุมมลพิษตาม มาตรา ๕๔) จำนวน ๘ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดปทุมธานี จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดเพชรบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดสงขลา และจังหวัดภูเก็ต

๒) จังหวัดตามมาตรา ๓๗ วรรค ๓ (จังหวัดที่ไม่อยู่ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา ๔๓ หรือเขตควบคุมมลพิษตาม มาตรา ๕๔) จำนวน ๓๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดลำพูน จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดสุโขทัย จังหวัดน่าน จังหวัดพิจิตร จังหวัดอุทัยธานี จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดลพบุรี จังหวัดราชบุรี จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดอ่างทอง จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดเลย จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม จังหวัดขอนแก่น จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดยโสธร จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดสระแก้ว จังหวัดชุมพร จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดตรัง และจังหวัดพังงา

๑.๒ เห็นชอบโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ในระดับจังหวัด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๒ โครงการ วงเงินรวม ๕๐,๗๓๑,๕๐๐ บาท จำแนกเป็น งบประมาณแผ่นดิน ๔๕,๔๕๘,๓๐๐ บาท เงินกองทุนสิ่งแวดล้อม ๒๐๐,๐๐๐ บาท เทศบาลสมทบ ๕,๐๗๓,๒๐๐ บาท ดังนี้

เอกสารแนบ 1-2

หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/23680
ลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2560 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบ
รถไฟความเร็วสูงเพื่อการเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย
(ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/๒๖๖๔๐



สำนักงานรัฐมนตรี
กระทรวงคมนาคม
เลขรับ ๕๖๖๘
วันที่ 14 กค ๖๐
เวลา 15:57

กระทรวงคมนาคม
เลขรับ ๒๖๖๒๐
วันที่ 14 กค ๖๐
เวลา 15:๒๓

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๑๐๐.๓/๒๓๖ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๕๓๑๓ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๑๑๘๕๒ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ด่วนที่สุด ที่ กต ๑๓๐๔/๑๗๕๑ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด่วนที่สุด ที่ วท (ปคร) ๐๒๑๑/๔๖๒๗ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๕๐๕ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๔/๑๑๔ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามที่ได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ไปเพื่อดำเนินการความละเอียดแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาเห็นว่า

๑. โครงการที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนี้เป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ CLMV (Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam) และประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ (เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐอินเดีย) ซึ่งจะสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคตามนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนตามนโยบาย One Belt, One Road ซึ่งมีความสำคัญในด้านภูมิรัฐศาสตร์โลก (Geopolitics)

/และมีผล ...

-๒-

และมีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ รวมทั้งสร้างศักยภาพและโอกาสใหม่ทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ซึ่งหากประเทศไทยไม่ดำเนินโครงการดังกล่าวจะก่อให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยเฉพาะการสูญเสียโอกาสในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค (Logistics Hub) นอกจากนี้ การดำเนินโครงการดังกล่าวจะสนับสนุนการขยายตัวของเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบเส้นทาง อันจะนำไปสู่การยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศในกลุ่มประเทศรายได้สูง (High Income) และการกระจายความเจริญอย่างทั่วถึงและลดความเหลื่อมล้ำในภาพรวม ซึ่งเป็นเป้าหมายที่สำคัญของคณะรักษาความสงบแห่งชาติและรัฐบาลตามร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๔) อีกทั้งยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาประเทศในระยะยาวและสอดคล้องกับการดำเนินนโยบายของรัฐบาลในช่วงที่ผ่านมา ตลอดจนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ทั้งนี้ เพื่อให้สาธารณชนเกิดความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกับความเป็นจริง คณะรัฐมนตรีจึงเห็นควรให้ปรับชื่อโครงการจากที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนั้นให้ชัดเจนและเหมาะสม เป็น “โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)” โดยในระยะแรกจะเริ่มดำเนินการ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ก่อน และในระยะต่อไปจะมีการพัฒนาเส้นทางต่อเนื่องในช่วงนครราชสีมา - หนองคาย และช่วงแก่งคอย - มาบตาพุด

๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมชี้แจงเพิ่มเติมว่า โครงการที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนี้ เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและเชื่อมโยงกับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งในปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีนได้พัฒนาเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงมาอย่างต่อเนื่อง และเป็นประเทศที่มีโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงมากที่สุดในโลก ซึ่งจะสร้างโอกาสการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคและสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ดังนั้น ในการดำเนินโครงการนี้ ซึ่งรัฐบาลไทยรับภาระการลงทุนของโครงการทั้งหมด กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรร่วมพัฒนาโครงการดังกล่าวกับสาธารณรัฐประชาชนจีนในระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล ประกอบกับการพิจารณาดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงตามมาตรฐานสากลจะพิจารณาจากผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในภาพรวมเป็นหลัก มากกว่าที่จะพิจารณาบนพื้นฐานผลตอบแทนทางการเงินหรือความคุ้มค่าทางการเงินของโครงการเท่านั้น โดยที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ยืนยันความเหมาะสมของอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการว่า ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ เฉพาะช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ในกรณีที่รวมผลประโยชน์ภาพรวมด้านเศรษฐกิจ (Wider Economic Benefit) อยู่ที่ร้อยละ ๑๑.๖๘ ซึ่งหากพิจารณาอัตราผลตอบแทนของทั้งโครงการ (ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย) จะส่งผลให้อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และสูงกว่ามาตรฐานการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ ๑๒

๓. ตามที่กระทรวงการต่างประเทศและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้วเห็นว่า การดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวเข้าข่ายเป็นสนธิสัญญาและหนังสือสัญญาระหว่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ของมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งต้องขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี แต่ไม่เข้าข่ายมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย วรรคสองและวรรคสาม

/ที่ต้องได้รับ ...

ที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังนั้น จึงเห็นควรปรับปรุงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ (เรื่อง การลงนามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕) ในข้อ ๔.๑ ให้เหมาะสม เป็น “ให้เสนอผลการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อรับทราบต่อไป”

ซึ่งคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วลงมติว่า

๑. อนุมัติให้เปลี่ยนชื่อโครงการ จาก “โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา” เป็น “โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หอนกย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)” และให้ปรับปรุงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ (เรื่อง การลงนามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕) ในข้อ ๔.๑ เป็น “ให้เสนอผลการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อรับทราบต่อไป”

๒. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หอนกย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามเงื่อนไขที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

๒.๑ ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งสาขาทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้า คน ฐานความรู้ และเงินทุนแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ทั้งภายในประเทศและการเชื่อมโยงในระดับภูมิภาคให้ชัดเจน และจัดทำแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วย การลำดับความสำคัญของการพัฒนาภาระด้านการคลัง และกลไกที่จะให้ภาคเอกชนดำเนินการหรือร่วมดำเนินการให้ชัดเจน เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยกำหนดเป็นเป้าหมายสำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี รวมทั้งให้กระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติชี้แจงภาพรวมผลประโยชน์เชิงยุทธศาสตร์จากการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในระดับภูมิภาคผ่านการดำเนินโครงการนี้และโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และการเสียโอกาสผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศหากไม่ดำเนินโครงการฯ รวมถึงการจัดทำข้อมูลค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการโครงการเชิงยุทธศาสตร์ทั้งโครงการไว้ล่วงหน้าอย่างชัดเจนด้วย

๒.๒ ให้กระทรวงคมนาคมกำหนดให้การจัดซื้อจัดจ้างของโครงการฯ อยู่ภายใต้ระบบข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้

๒.๓ ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการปฏิรูปกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศที่เน้นการเจริญเติบโตจากเศรษฐกิจฐานนวัตกรรม เพิ่มประสิทธิภาพและขยายฐานภาคการค้าและบริการเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางของการเชื่อมโยงภูมิภาค และยกระดับรายได้ของประชาชนในภาคชนบท เช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผังเมือง กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณ ๒ ข้างทางตามแนวเส้นทางการพัฒนาแบบราง และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเบี่ยงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นต้น

๒.๔ ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินงานพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาแบบขนส่งทางรางต่อไป

๒.๕ ให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาแนวทางการจัดตั้งองค์กรพิเศษที่เป็นอิสระจากการกำกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อกำกับการดำเนินงานโครงการให้มีประสิทธิภาพ โดยให้มีโครงสร้างองค์กรที่มีความคล่องตัวและเหมาะสมสำหรับดำเนินกิจการระบบรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งกำหนดมาตรการหรือแนวทางในการสนับสนุนทั้งด้านงบประมาณและบุคลากรให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ การจัดตั้งองค์กรพิเศษดังกล่าวต้องดำเนินการให้ถูกต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒.๖ ให้กระทรวงคมนาคมหารือกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอย่างใกล้ชิด เพื่อเร่งรัดการศึกษาความเหมาะสม การวิเคราะห์ผลตอบแทนของโครงการและการเตรียมการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงที่เหลือ (ช่วงนครราชสีมา - หอนกย) เพื่อให้การดำเนินโครงการในช่วงดังกล่าวมีความพร้อมที่จะดำเนินได้โดยเร็ว โดยคำนึงถึงช่วงเวลาที่สุดรับกับการเปิดให้บริการโครงการรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รวมทั้งให้ดำเนินการเจรจากับสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเพื่อหารือถึงแนวทางการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรางของทั้ง ๓ ประเทศด้วย

๓. มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินการในขั้นตอนต่าง ๆ ตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่ไว้วางแผนไว้

๔. สำหรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ให้ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณ โดยเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) ในกรณีที่ใช้เงินกู้ดำเนินการ

๕. ให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๕/๓๖๐๗ ลงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐) ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยเฉพาะในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ ตลอดจน

การฝึกอบรมให้แก่บุคลากรของประเทศไทยเพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรม การขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอื่น เพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ โดยการร่วมมือกับสถาบันการศึกษา และองค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง

จึงเรียนยืนยันมา ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องดังกล่าวไปเพื่อสภานิติบัญญัติ แห่งชาติทราบต่อไปแล้ว รวมทั้งได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว และขอได้โปรดส่งเรื่องดังกล่าว จำนวน ๗๕๐ ชุด ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยตรงต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นางณัฐจารี อนันตศิลป์)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

บัญชีรายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) ให้ทราบ ดังนี้

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
๗. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
๘. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
๙. ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน
๑๐. ประธานกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

คำวนที่สุด

ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๑๑๘๕๒



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน
ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๓๐๖๓ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีโดยด่วน กรณีกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมเป็นการดำเนินโครงการที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งเมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๗ คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบในหลักการของกรอบยุทธศาสตร์ดังกล่าว ประกอบกับเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ (Memorandum of Understanding: MOU) เพื่อพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐานเชื่อมโยงประเทศไทยและจีน (ตอนใต้) เพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางลดระยะเวลาการเดินทางของประชาชน รวมทั้งสนับสนุนการเจริญเติบโตและโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศ จึงไม่ขัดข้องในหลักการของโครงการดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ มีอัตราผลตอบแทนของโครงการที่ต่ำ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อการเงินการคลังของประเทศ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศและประชาชน รวมทั้งเพื่อเป็นการลดภาระผลกระทบทางการคลังของภาครัฐ กระทรวงการคลังมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

(๑) โดยที่โครงการดังกล่าวจะเริ่มก่อสร้าง ระยะที่ ๑ ระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร จากสถานีกลางดงถึงปางอโศก และการก่อสร้างระยะที่ ๒ ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร จากช่วงปากช่องถึงคลองขนานจิตร เป็นช่วงที่ไม่ต่อเนื่องกัน การประกวดราคาคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้าง อาจไม่ได้รับความสนใจทำให้มีการแข่งขันน้อยรายและจะไม่เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Economy of Scale) และทางวิศวกรรม ทำให้ต้นทุน

/ค่าก่อสร้าง...

-๒-

ค่าก่อสร้างสูง นอกจากนี้ การออกแบบรายละเอียดก่อสร้างส่วนที่เหลือ ได้แก่ ช่วงแก่งคอย - นครราชสีมา และบางซื่อ - แก่งคอย จะทยอยออกแบบและประกวดราคาคัดเลือกผู้รับเหมา กระทรวงการคลัง เห็นว่า การทยอยออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างมีแนวโน้มที่ค่าใช้จ่ายเกินกว่าที่ได้ประมาณการไว้ (Cost Overrun) ทำให้โครงการดังกล่าวไม่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและการเงินเพิ่มขึ้น รวมทั้งจะเป็นภาระงบประมาณรายจ่ายของประเทศ ทั้งนี้ เมื่อค่าก่อสร้างเพิ่มสูงขึ้นเกินกว่ากรอบเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ กระทรวงคมนาคมจะต้องทบทวนและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเพิ่มเติม ในการนี้ กระทรวงคมนาคมควรออกแบบรายละเอียดของโครงการให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้าง รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายโครงการโดยละเอียดเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายลดภาระงบประมาณของประเทศและก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และค่าใช้จ่ายโครงการเป็นไปตามที่ได้ประมาณการไว้

(๒) โดยที่โครงการดังกล่าวยังไม่มีแบบรายละเอียดที่ครบถ้วน รวมทั้งยังไม่มีการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ และ รฟท. ยังไม่ได้ขอพระราชทานผูกขาดที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในการนี้ การดำเนินก่อสร้างโครงการควรมีความพร้อมทั้งด้านการออกแบบรายละเอียดและการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ให้เรียบร้อยก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการจะเหมาะสมกว่า เนื่องจากหากไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับเหมาได้ตามสัญญาอาจก่อให้เกิดปัญหาความล่าช้าและค่าใช้จ่ายโครงการเพิ่มขึ้น รวมถึงค่าควบคุมงานก่อสร้าง บริหารโครงการและวิศวกรตรวจสอบอิสระที่อาจเพิ่มสูงขึ้น

(๓) กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะหน่วยงานและประชาชนในพื้นที่ ควรพิจารณาจัดทำแผนการใช้ประโยชน์และการจัดรูปพื้นที่ตามแนวเส้นทางและบริเวณสถานีรถไฟ (Transit-Oriented Development : TOD และ Land Readjustment) รวมทั้งจัดทำแผนการพัฒนาและเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งสาธารณะระบบต่างๆ ในพื้นที่กับควบคู่กับการพัฒนาโครงการ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากการใช้พื้นที่ในการดำเนินโครงการ เกิดการพัฒนาเมืองและการกระจายความเจริญไปสู่ส่วนภูมิภาค รวมทั้งเกิดความชัดเจนในการเพิ่มผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและทางการเงินของโครงการในภาพรวม

(๔) รฟท. ควรกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถและการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้มีความชัดเจนเป็นรูปธรรม โดยในการพิจารณารูปแบบจะต้องคำนึงถึงรูปแบบที่สามารถบริหารจัดการได้อย่างคล่องตัว และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ

(๕) กระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ ร่วมกับหน่วยงานที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ควรกำหนดรูปแบบการถ่ายทอดองค์ความรู้และการฝึกอบรมให้กับบุคลากรของประเทศไทยอย่างชัดเจน โดยเฉพาะการให้บริการเดินรถและการซ่อมบำรุง ตามข้อ (๒) ซึ่งการถ่ายทอดองค์ความรู้จะเป็นการเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมบริการขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ

(๖) กระทรวงคมนาคมและ รฟท. ควรประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงวัตถุประสงค์และความจำเป็นในการดำเนินโครงการ เพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ และเพื่อสร้างความต้องการ (Demand) ในการใช้บริการ รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมือง และการสร้างฐานทางธุรกิจในส่วนภูมิภาค จากภาคเอกชนและภาคประชาชน

/๒. สำหรับ...

๒. สำหรับแนวทางการลงทุน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนของการสร้างพื้นฐาน ดังนั้น จึงเห็นควรที่รัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

(๑) ค่าร้อยละและเวนคืนที่ดิน วงเงิน ๑๓,๐๖๔.๖๐ ล้านบาท ให้สำนักงานประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้กับ รฟท.

(๒) ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างออกแบบรายละเอียดของฝ่ายจีน ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) ฝ่ายจีน ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการและที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (PMC และ ICE) งานจ้างออกแบบ จัดหา ติดตั้งระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบรถไฟความเร็วสูง การจัดหาตู้รถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร วงเงิน ๑๖๖,๓๔๒.๖๑ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ที่เหมาะสม และนำมาให้ รฟท. กู้ต่อ โดยให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี เป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินโดยตรงทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟท. ต่อไป

๓. ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๒ กำหนดให้โครงการที่จะใช้เงินกู้ จะต้องบรรจุในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปี ในกรณี ภายหลังจากที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ รฟท. กู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินทุนสำหรับโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา วงเงิน ๑๖๖,๓๔๒.๖๑ ล้านบาท แล้ว รฟท. จะต้องเสนอความต้องการใช้เงินกู้แต่ละปีให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินต่อคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ เพื่อบรรจุโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

[Redacted Signature]

(นายวิสุทธิ ศรีสุพรรณ)

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง

รักษาการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

กองพัฒนารัฐวิสาหกิจ ๑

โทร. ๐ ๒๒๔๘ ๕๘๘๐-๗ ต่อ ๒๑๔๐

โทรสาร ๐ ๒๒๓๙ ๘๕๕๗

สำเนาถูกต้อง

(นายพงศ์ศิริ ศรีมิ่งขวัญ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๑๓๐๔/ ๑๗๕๑



กระทรวงการต่างประเทศ
ถนนศรีอยุธยา กทม. ๑๐๔๐๐

๖๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง การขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ ๒๓๐๖๑ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่อ้างถึง ขอความเห็นกระทรวงการต่างประเทศเกี่ยวกับข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ความแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการต่างประเทศขอเรียนขอความเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้ ดังนี้

๑. กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ เข้าข่ายเป็นสนธิสัญญาระหว่างประเทศและเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี แต่ไม่เข้าข่ายเป็นหนังสือสัญญาที่อาจมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้า หรือการลงทุน ของประเทศอย่างกว้างขวาง กล่าวคือ ไม่เป็นหนังสือสัญญาเกี่ยวกับการค้าเสรี เขตศุลกากรร่วม หรือการให้สิทธิพหุภาคี หรือทำให้ประเทศต้องสูญเสียสิทธิในทรัพยากรธรรมชาติทั้งหมด หรือบางส่วน ที่จะต้องได้รับความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามมาตรา ๑๗๘ วรรค ๒ และวรรค ๓ ของรัฐธรรมนูญ พ.ศ. ๒๕๖๐ อย่างไรก็ดี หากการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวจะต้องมีการแก้ไขกฎหมายหรือออกกฎหมายใหม่เป็นกรณี ก็ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติตามมาตรา ๑๗๘ วรรค ๒

อนึ่ง หากหน่วยงานต้นสังกัด (กระทรวงคมนาคม) เห็นควรปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ที่เห็นว่า การดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือฯ มีผลผูกพันต้องประมาณหรือการกู้เงินอย่างมีนัยสำคัญ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีและสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันต่อไป กระทรวงการต่างประเทศที่ไม่มีข้อขัดข้อง

๒. การดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟระหว่างไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ตามหนังสือกระทรวงคมนาคมถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ระบุว่า เป็นเรื่องการขออนุมัติดำเนินโครงการดังกล่าว และกระทรวงคมนาคมระบุว่า เป็นการประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานโยธาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ และกฎหมายไทย อาทิ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหา

/ อสังหาริมทรัพย์...

อสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๕๐ พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เป็นต้น ซึ่งจะเป็นการจัดทำสัญญาจัดจ้างระหว่างหน่วยงานของรัฐกับเอกชนที่ชนะการประกวดราคา อันเป็นสัญญาภายใต้บังคับกฎหมายภายใน มิใช่สนธิสัญญาภายใต้บังคับกฎหมายระหว่างประเทศและหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญฯ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายดอน ปรมัตถ์วินัย)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ

กรมเอเชียตะวันออก
กองเอเชียตะวันออก ๓
โทร. ๐ ๒๒๐๓ ๕๐๐๐ ต่อ ๑๔๕๗๑
โทรสาร ๐ ๒๔๓ ๕๒๐๕

สำเนาถูกต้อง
(นายพงศ์ศิริ ศรีมีงขวัญชัย)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ส่วนที่สุด

ที่ วท (ปรค) ๐๒๑๑/๕๖๒๗



กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
ถนนพระรามที่ ๖ ราชเทวี กทม. ๑๐๔๐๐

๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ส่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล)๒๓๐๖๓
ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี พิจารณาแล้ว เห็นควรให้ความเห็นชอบต่อการขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมาตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และมีความพร้อมที่จะสนับสนุนการดำเนินโครงการดังกล่าวทั้งในด้านการกำหนดเทคโนโลยี องค์ความรู้ และสิ่งที่ควรรับการถ่ายทอดจากจีน การใช้เครื่องมือและบุคลากร รวมทั้งอาจสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์วิจัย ทดสอบมาตรฐาน ศูนย์ฝึกอบรม หรือโรงงานประกอบภายในประเทศ โดยกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมีโครงการวิจัยร่วมในด้านระบบรางกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (Science and Technology Partnership - STEP) เพื่อพัฒนาระบบการควบคุมการเดินรถให้สอดคล้องกับบริบทด้านเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐานที่ประเทศไทยมีอยู่ ทั้งนี้ มีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้

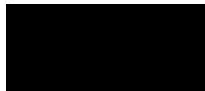
๑. ควรพิจารณาให้มีหน่วยงานกลางทำหน้าที่บริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินงานพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิค สำหรับรองรับการพัฒนาขบวนขนส่งทางราง โดยร่วมกับเครือข่ายสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยของภาครัฐ และภาคเอกชน อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทยให้สามารถพึ่งพาตนเองทางด้านเทคโนโลยีโดยควรบูรณาการความสามารถและกำหนดแนวทางพัฒนาร่วมกัน

/๒. ข้อ ๔.๘.๑ ...

๒. ข้อ ๔.๘.๑ กรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ สัญญาที่ ๒.๒ สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา และสัญญาที่ ๒.๓ งานวางราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จัดหาขบวนรถและฝึกอบรมบุคลากร ซึ่งรับผิดชอบโดยฝ่ายจีน ซึ่งในกระบวนการดังกล่าวต้องมีการตรวจสอบ ทดสอบวัสดุและผลิตภัณฑ์ ทั้งในงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟควรเสนอให้ฝ่ายจีนใช้มาตรฐานสากล เช่น ISO หรือ EN ฯลฯ เป็นมาตรฐานกลางในการทดสอบและการตรวจรับ เพื่อควบคุมคุณภาพวัสดุและผลิตภัณฑ์ที่จะใช้ในโครงการทั้งหมด ครอบคลุมทั้งงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟ โดยเน้นให้ต้องใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทยที่ได้รับการรับรอง มอก. ๑๗๐๒๕ ดำเนินการทดสอบเป็นลำดับแรก หากไม่มีห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทยดังกล่าว จึงจะยินยอมให้ใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในต่างประเทศที่ได้รับการรับรอง มอก. ๑๗๐๒๕ ในรายการที่ตรวจสอบได้ เพื่อเป็นการยกระดับห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศ และควบคุมคุณภาพของวัสดุผลิตภัณฑ์ให้ได้มาตรฐานและความปลอดภัยสูงสุด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นางอรรชกา สีบุญเรือง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

สำนักงานปลัดกระทรวง

โทร. ๐ ๒๓๓๓ ๓๙๖๗

โทรสาร ๐ ๒๓๓๓ ๓๙๓๘

email : phenphan.m@most.go.th

สำเนาถูกต้อง



(นายพงศ์ศิริ ศรีเมืองชัย)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๗๒๐/ ๕๐๕

สำนักงบประมาณ

ถนนพระรามที่ ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๗) กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน
ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๓๐๖๓

ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงบประมาณเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กรณีกระทรวงคมนาคมเสนอ เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

๑. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ในวงเงิน ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓) ตามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ โดยเป็นความร่วมมือแบบรัฐต่อรัฐ โดยในส่วนของโครงการก่อสร้างงานโยธา ให้ดำเนินการประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e - auction) หรือการจัดจ้างลักษณะอื่น ๆ ตามระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทย ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ระเบียบ กรมบัญชีกลาง มติคณะรัฐมนตรี คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ และระเบียบราชการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๒. ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๔ (๔)

/๓. เสนอสถานะนิติบัญญัติ...

๓. เสนอสมานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ และมาตรา ๑๗๘ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ซึ่งกำหนดให้การกระทำสัญญาที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้าหรือการลงทุนของประเทศอย่างกว้างขวาง จะต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา ก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงบประมาณพิจารณาแล้วขอเรียน ดังนี้

๑. โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา เป็นการดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจ และสมานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๗ ให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๒๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๕๗ แล้ว ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสาร รองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการเดินทาง พร้อมทั้งช่วยเพิ่มศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจของหัวเมืองภูมิภาคในอนาคต ประกอบกับ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาโครงการดังกล่าว ตามนัยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของรัฐบาล พ.ศ. ๒๕๕๐ แล้ว จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ภายในวงเงิน ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓) ตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยระบบการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ โดยเป็นความร่วมมือแบบรัฐต่อรัฐ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยเสนอสมานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันต่อไป ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ และมาตรา ๑๗๘ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ทั้งนี้ ขอให้กระทรวงคมนาคมนำความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปดำเนินการอย่างเคร่งครัดด้วย

๒. สำหรับแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ในโครงการดังกล่าว เห็นควรให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ในประเทศที่เหมาะสม วิธีการให้กู้ต่อและค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศ ตามแผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน เพื่อเป็นค่างานโยธาดตามสัญญา ๑ ค่างานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านโยธาดตามสัญญา ๒.๑ ค่างานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธาดตามสัญญา ๒.๒ ค่างานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลตามสัญญา ๒.๓ ค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของฝ่ายไทย และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน ๑๖๖,๓๔๒.๖๑ ล้านบาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้เงินกู้รายปีเฉพาะในส่วนค่าโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลเป็นผู้รับภาระตามสัญญา ๑ สัญญา ๒.๑ สัญญา ๒.๒ และค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของฝ่ายไทยเท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามแนวทางการรับภาระค่าใช้จ่ายของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มกษะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๙ สำหรับค่าเวนคืนที่ดินและค่ารื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง วงเงิน ๑๓,๐๖๙.๖๐ ล้านบาท นั้น ในส่วนของค่ารื้อย้ายท่อน้ำมัน จำนวน ๓,๒๕๖ ล้านบาท เห็นควรให้ผู้เช่าที่ดินในเขตทางรถไฟเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการรื้อย้ายของผู้เช่าเอง ตามเงื่อนไขสัญญาการใช้ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่วนค่าเวนคืนและค่ารื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จำนวน ๙,๘๑๓.๖๐ ล้านบาท ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป รวมทั้งขอให้กระทรวงคมนาคมควบคุมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามหลักเกณฑ์การกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินและสิ่งสาธารณูปโภค ตามนัยพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ อย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและการใช้จ่ายงบประมาณ ให้มีความเหมาะสมและคุ้มค่า

๓. เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการบรรจุแผนการปฏิบัติงานโครงการดังกล่าวไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ตามนัยพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ ต่อไป

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ สำนักงบประมาณมีข้อสังเกต ดังนี้

๑. เห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดราคากลางของงานโยธาดตามสัญญา ๑ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ที่กำหนดให้ไม่เกิน ๓๐ วัน ก่อนเริ่มดำเนินการจัดหาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้การกำหนดราคากลางงานก่อสร้างเป็นไปตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างของทางราชการ นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยควรปฏิบัติตามประกาศกรมบัญชีกลาง เรื่อง อัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคางานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ด้วย ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรดำเนินการตามระเบียบอย่างเคร่งครัด และเจรจาต่อรองราคาให้ได้ราคาต่ำสุด เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ และเมื่อได้ทราบผลการประกวดราคาแล้วให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบอีกครั้งหนึ่งก่อนลงนามในสัญญาจ้างต่อไป

๒. เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงานก่อสร้าง สูตร และวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๓/ว ๑๐๙ ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๓๒

๓. การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพ และบรรลุเป้าหมายตามแผนที่กำหนดไว้ โดยให้รายงานผลการดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุก ๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ

๔. โดยที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีคำสั่ง ที่ ๓๐/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเร่งรัด และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา เพื่อกำหนด ขั้นตอนและหลักเกณฑ์วิธีการไว้เป็นกรณีพิเศษ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าวให้เป็นไปด้วยความรอบคอบ รัดกุม โปร่งใส มีประสิทธิภาพ และสามารถเร่งรัดการดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จได้โดยเร็ว จึงเห็นสมควร ให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการฯ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติดังกล่าว และปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หนังสือเวียน ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานทางราชการให้ถูกต้องครบถ้วน

อย่างไรก็ดี เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย หันต่อสถานการณ์และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เห็นสมควรให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสร้างความรู้และความเข้าใจให้กับทุกภาคส่วนให้ครอบคลุม ครบถ้วน รวมทั้งคำนึงถึงประโยชน์ที่ทางราชการและประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ตามสมควรความเห็นเรื่อง



(นายสมศักดิ์ โชติรัตน์ศิริ)

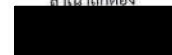
ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

กองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๔

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๑๕๐๙

โทรสาร ๐ ๒๖๑๘ ๕๐๙๒

สำเนาถูกต้อง



(นายพงศ์ศิริ ศรีนิมขวิญชัย)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๔๐๔/๐๖๔



สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา
๑ ถนนพระอาทิตย์ เขตพระนคร
กรุงเทพฯ ๑๐๒๐๐

๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๖/๒๓๐๖๒ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาให้ความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กรณีการขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ความละเอียดทราบแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกาได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

๑. กระทรวงคมนาคมเสนอขออนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา วงเงิน ๑๗,๔๑๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี ซึ่งเป็นการสร้างทางรถไฟสายใหม่ จึงต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการได้ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๓๔ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓ และเป็นเรื่องที่อยู่ในอำนาจของคณะรัฐมนตรีที่จะพิจารณาอนุมัติได้ตามที่เห็นสมควร ส่วนการดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานโยธาเป็นเรื่องที่ รฟท. ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการฯ ที่กระทรวงคมนาคมเสนอให้รัฐบาลรับภาระ โดยให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสมโดยให้ รฟท. เป็นผู้กู้เงิน นั้น โดยที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ สรุปได้ว่า ในการขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐบาลกิจ ให้ส่วนราชการที่เสนอเรื่องถามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ กระทรวงการคลัง คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แล้วเสนอความเห็นของหน่วยงานดังกล่าวมาพร้อมกับการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะได้รับรวมความเห็นดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วย โดยการพิจารณาค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการฯ เป็นอำนาจของคณะรัฐมนตรีที่จะพิจารณาได้ตามความเหมาะสม

และหากเห็นสมควรให้ รพท. กู้เงินมาใช้ในโครงการฯ เกินกว่า ๕ ล้านบาทขึ้นไป คณะรัฐมนตรีจะต้องให้ความเห็นชอบก่อนจึงจะดำเนินการได้ ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๓๙ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓

๓. โดยที่โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา มีวงเงิน ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี ซึ่งจะจัดสรรจากงบประมาณรายปี และ/หรือเงินกู้ อันเป็นการก่อให้เกิดผลผูกพันต่องบประมาณหรือเป็นการกู้เงินอย่างมีนัยสำคัญ หากคณะรัฐมนตรีอนุมัติการดำเนินโครงการดังกล่าวก็จะต้องเสนอเรื่องต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณา ก่อนดำเนินการต่อไป ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

สำหรับการเสนอเรื่องเพื่อขอความเห็นชอบของรัฐสภาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย นั้น โดยที่สำนักงานฯ ไม่ได้รับเอกสารสัญญาการก่อสร้างโครงการฯ ในชั้นนี้จึงเห็นว่า หากสัญญามีการกำหนดสิทธิและหน้าที่ให้ฝ่ายไทยและฝ่ายจีนต้องปฏิบัติ และมีการใช้ถ้อยคำที่ก่อให้เกิดผลผูกพันทางกฎหมายระหว่างกันตามกฎหมายระหว่างประเทศ จะเข้าลักษณะเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญฯ และหากเนื้อหาของสัญญาอาจมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้าหรือการลงทุนอย่างกว้างขวางตามมาตรา ๑๗๘ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญฯ จะต้องเสนอขอความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติซึ่งยังคงทำหน้าที่รัฐสภาตามบทเฉพาะกาลมาตรา ๒๖๓ ของรัฐธรรมนูญฯ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายติสทัต โทตระกิตต์)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

กองกฎหมายเทคโนโลยีและการคมนาคม

ฝ่ายกฎหมายคมนาคม

โทร. ๐ ๒๒๒๒ ๐๒๐๖-๙ ต่อ ๑๖๗๘ (นางสาวพรทิพย์ฯ)

โทรสาร ๐ ๒๒๒๖ ๕๑๖๕

www.krisdika.go.th

www.lawreform.go.th

ส่วนเวทีกอง

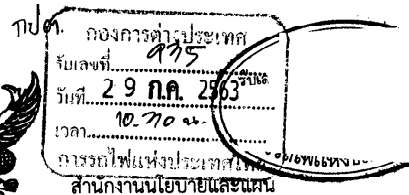


(นายพงษ์ศิริ ศรีมิ่งขวัญชัย)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

เอกสารแนบ 1-3

หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ที่ ทส 1010.4/9476 ลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2563 เรื่อง แจ้งผลการพิจารณา
รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย



ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/ ๕๔๗๖

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖๐/๑ ซอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/๔๐๙๙
ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๓

๒. หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๐๙๖/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ได้แจ้งผลการพิจารณาคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๓
มีมติไม่ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม (CIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพมหานคร นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-
นครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้แก้ไข เพิ่มเติม ตามแนวทาง รายละเอียด ประเด็น หรือ
หัวข้อที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด และตามหนังสือที่อ้างถึง ๒ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เสนอ
รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟ
ความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (รายงานชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม
ครั้งที่ ๑) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓ จัดทำรายงานโดยบริษัท เอ็นริช
คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายฯ ดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณา รายงาน ความละเอียด
แจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้เสนอรายงานการขอ
เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑
ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐาน
ทางบกและอากาศ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ คณะกรรมการ
ผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผล
กระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข

ผลกระทบ...

-๒-

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด
และเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป
โครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับหลัก จำนวน ๖ เล่ม ฉบับผู้บริหาร
จำนวน ๔๓ เล่ม พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) จำนวน ๔๓ แผ่น ซึ่งบันทึกข้อมูลเช่นเดียวกับรายงาน
ฉบับหลักในรูปแบบของ Portable Document Format (PDF File) เพื่อให้สำนักงานนโยบายฯ นำเสนอ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายฯ ได้แจ้งบริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์
จำกัด เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช)

รองเลขาธิการฯ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๘๐๗

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๖

เอกสารแนบ 1-4

มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2563

ลงวันที่ 22 ตุลาคม 2563

รศ. ๑๗๐๑
วันที่ ๑๓ พ.ย. ๖๓
เวลา ๑๗.๑๗



สำนักงานรัฐมนตรี
กระทรวงคมนาคม
เลขที่ ๑๕๓๔
วันที่ ๑๖ พ.ย. ๖๓
เวลา ๑๖.๑๐

กระทรวงคมนาคม
เลขที่ ๒๖๕๒
วันที่ ๑๖ พ.ย. ๖๓
เวลา ๑๐:๕๕ ๔

ที่ ทส (กวล) ๑๐๐๘/ว ๑๕๑ ๒๘

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑๘/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๓

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๓

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๓ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม จำนวน ๒ เรื่อง ได้แก่

๑. วาระที่ ๔.๑ โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วง สถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

๒. วาระที่ ๔.๒ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ขอเรียนว่า คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาให้การรับรองรายงานการประชุมฯ แล้ว ในการประชุม ครั้งที่ ๗/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว มาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้แจ้งการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อทราบด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายจุฑาพร บุรุษพัฒน์)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐
โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย

รายงานการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๓
วันพฤหัสบดีที่ ๒๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๐๐ น.
ห้องประชุม ๓๐๑ ชั้น ๓ ตึกบัญชาการ ๑ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|--|--------------------------|
| ๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ
รองนายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| ๒. นายธานี ศักดิ์เศรษฐ์
ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี
แทน รองนายกรัฐมนตรี (นายจรินทร์ ลักษณวิศิษฐ์) | รองประธานกรรมการ คนที่ ๑ |
| ๓. นายวราวุธ ศิลปอาชา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | รองประธานกรรมการ คนที่ ๒ |
| ๔. นายวัชรพงศ์ คูวิจิตรสุวรรณ
เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | กรรมการ |
| ๕. นายราฟพัฒน์ แก้วทอง
ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
แทน รัฐมนตรีประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |
| ๖. นายกอบชัย สังสิทธิสวัสดิ์
ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม | กรรมการ |
| ๗. พลเรือเอก สมประสงค์ นิลสมัย
รองปลัดกระทรวงกลาโหม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| ๘. นายอรรถวิชช์ สัมพันธ์รัตน์
รองปลัดกระทรวงมหาดไทย
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| ๙. นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์
รองปลัดกระทรวงคมนาคม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| ๑๐. นายศรีชัย พรประชาธรรม
ผู้ตรวจราชการกระทรวงศึกษาธิการ
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |

๑๑. หม่อมราชวงศ์ธนจักร จักรพันธุ์ รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ แทน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ	กรรมการ	
๑๒. นายชินนทร์ ขาวจันทร์ ที่ปรึกษาด้านการลงทุน (นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ระดับทรงคุณวุฒิ) แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	กรรมการ	
๑๓. นางสาวนุชจรี วงษ์สันต์ ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน แทน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ	
๑๔. นางนันทวรรณ สิม่าเงิน รองผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ	
๑๕. นายชัชชม อรรถภิญญ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ	
๑๖. นายสุรศักดิ์ ฐานิพานิชกุล ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ	
๑๗. นายอดิศักดิ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ	
๑๘. นายเดิมนันท์ สุขวิบูลย์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ	
๑๙. นายธเรศ ศรีสถิตย์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ	
๒๐. นายป่านเทพ รัตนกร ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ	
๒๑. นายจตุพร บุรุษพัฒน์ ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กรรมการและเลขานุการ	
กรรมการผู้ล้าประชุม		
๑. นางบรรณโสภีศรี เมฆวิชัย ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ	
๒. นายอนรรฆ พัฒนวิบูลย์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ	
ผู้เข้าร่วมประชุม		
๑. นางรวิวรรณ ภูริเดช	เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๒. นายอรรถพล เจริญชันษา	อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	



๓. นายสมชาย ทรงประกอบ	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
๔. นายเฉลิมศักดิ์ เพ็ชรสุวรรณ	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
๕. นางสาวปริยาพร สุวรรณเกษ	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
๖. นายประเสริฐ ศิริภาพร	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๗. นายจกคล้าย วรพงศธร	รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
๘. นายนพดล ยมแสน	ผู้อำนวยการสำนักการอนุญาต แทน อธิบดีกรมป่าไม้	
๙. นายนันท ไชยสาธิต	รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดเพชรบุรี	
๑๐. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)	จำนวน ๙ คน	
๑๑. คณะทำงานรองประธานคนที่ ๑	จำนวน ๑ คน	
๑๒. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน ๓ คน	
๑๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	จำนวน ๑ คน	
๑๔. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน ๒ คน	
๑๕. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข	จำนวน ๕ คน	
๑๖. เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม	จำนวน ๘ คน	
๑๗. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย	จำนวน ๖ คน	
๑๘. เจ้าหน้าที่สำนักงานงบประมาณ	จำนวน ๑ คน	
๑๙. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน ๘ คน	
๒๐. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้	จำนวน ๑ คน	
๒๑. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๙ คน	
๒๒. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน	
๒๓. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑๗ คน	
ผู้เข้าร่วมชี้แจง		
๑. นายนิรุฒ มณีพันธุ์	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย	
๒. นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟฟ้าน้ำตาลขอนแก่นแห่งประเทศไทย	
๓. นายกาญจนา อุคมธรรมภักดี	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า การรถไฟฟ้าน้ำตาลขอนแก่นแห่งประเทศไทย	
๔. นางสาวพรพิมล ทุมพวง	ผู้อำนวยการกองสิ่งแวดล้อม การรถไฟฟ้าน้ำตาลขอนแก่นแห่งประเทศไทย	
๕. นายธนัญชัย โชติศรีธิดา	รองผู้อำนวยการเคหะแห่งชาติ	
๖. นายกิตติกุล ตั้งเจริญถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อมวิศวกรรมสำรวจ และทดสอบวัสดุ การเคหะแห่งชาติ	
๗. นายอนเดช อินทวิญญู	ผู้อำนวยการส่วนช่างสุขาภิบาล เทศบาลนครหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา	
เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๐๐ น.		



ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

๔.๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๑ มีมติรับทราบสรุปมติการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ เห็นชอบให้บรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โครงการฯ เป็นระบบขนส่งมวลชนสายรองประเภทรถไฟรางเดี่ยว (Straddle Monorail) มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง จุดเริ่มต้นโครงการเริ่มจากถนนแจ้งวัฒนะ บริเวณสถานีศรีรัชของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เข้าสู่เมืองทองธานีไปตามซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด ๓๙ แนวทางเดียวกันกับทางพิเศษอุดรรัถยา จุดสิ้นสุดโครงการบริเวณทะเลสาบเมืองทองธานี ระยะทางประมาณ ๓ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๒ สถานี คือ สถานี MT-01 บริเวณหน้าอาคารอิมแพ็คชาเลนเจอร์ และสถานี MT-02 บริเวณด้านหน้าของทะเลสาบเมืองทองธานี ใกล้กับ SCG Stadium เนื่องจากการออกแบบให้ใช้โครงสร้างร่วมกับเส้นทางสายหลัก ดังนั้น เพื่อลดผลกระทบต่อการเวนคืน จึงต้องออกแบบทางวิ่งยกระดับโดยมีค่าระดับสูงสุดที่ ๒๔ เมตร พาดผ่านเหนือโครงสร้างของทางพิเศษอุดรรัถยา

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ได้พิจารณาวันที่ ๓ ครั้ง และในการประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๓ มีมติให้นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ที่ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้เห็นชอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ การป้องกันไม่ให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ น้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ต้องบำบัดก่อนปล่อยสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ การกำหนดให้ใช้คอนกรีตผสมเสร็จในการก่อสร้าง กำหนดให้มีการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ และเครื่องจักรกลต่าง ๆ เพื่อป้องกันการเกิดฝุ่นละอองและควันพิษ กำหนดให้มีระบบระบายอากาศไว้ใต้สถานีรถไฟฟ้า กำหนดช่วงเวลาการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ และติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง ๒.๕ - ๓.๕ เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่คาดว่าจะเสียงจะเกินค่ามาตรฐาน นอกจากนี้ ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ การตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน โดยติดตามทั้งก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๓ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช -

เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๓ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๙ และมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

๔.๒ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ มีมติเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ที่มีความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ต่อมาในการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๑๐ ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้เริ่มต้นก่อสร้างโครงการฯ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ลำดับแรก โดยฝ่ายจีนจะเป็นผู้ออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง ทำให้มีรายละเอียดบางส่วนเปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

โครงการฯ มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ จากที่เสนอไว้ในรายงานฯ ดังนี้

๑. การเปลี่ยนแปลงรูปแบบทางวิ่ง ช่วงสถานีกลางดง ถึง สถานีปางอโศก ระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร โดยเปลี่ยนจากทางวิ่งยกระดับ (Viaduct) เป็นทางรถไฟระดับพื้น (At grade)

๒. การเปลี่ยนแปลงรูปแบบทางวิ่ง ช่วงสถานีโคกสะอาด ถึง สถานีสูงเนิน ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร โดยเปลี่ยนจากทางวิ่งยกระดับ (Viaduct) เป็นทางรถไฟระดับพื้น (At grade)

๓. การเปลี่ยนแปลงอุโมงค์รถไฟ จากรูปแบบอุโมงค์คู่ทางเดียว ระยะทาง ๕,๙๐๐ เมตร จำนวน ๔ ช่วง เป็นอุโมงค์เดี่ยวทางคู่ระยะทาง ๘,๐๐๑.๒ เมตร จำนวน ๔ ช่วง โดยออกแบบให้อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟเดิม



ประกอบด้วย (๑) ฝาเสด็จ ความยาว ๒๗๔ เมตร (๒) มวกเหล็ก ความยาว ๓,๔๖๕ เมตร (๓) หินลับ ความยาว ๑๖๒ เมตร และ (๔) คลองฝั ความยาว ๔,๑๐๐ เมตร

๔. การเปลี่ยนแปลงศูนย์ซ่อมบำรุง จาก ๒ แห่ง บริเวณใกล้เคียงกับสถานีมวกเหล็กและสถานีโคกกรวด เป็น (๑) พื้นที่ในย่านสถานีรถไฟความเร็วสูงสระบุรี และ (๒) พื้นที่ในย่านสถานีโคกสะอาด ตำบลสีคิ้ว อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา

๕. การเปลี่ยนแปลงรูปแบบและตำแหน่งสถานีนครราชสีมา การรถไฟแห่งประเทศไทย มีนโยบายให้โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ใช้สถานีรถไฟนครราชสีมา ร่วมกับโครงการรถไฟทางคู่ฯ โดยตัวสถานีนครราชสีมาจะอยู่ชั้นล่าง รางรถไฟและขบวนขบวนรถไฟทางคู่จะอยู่บริเวณชั้น ๒ และที่ขบวนขบวนรถไฟความเร็วสูงฯจะอยู่บริเวณชั้น ๓

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ได้พิจารณาครั้งที่ ๒ และในการประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๓ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ดังกล่าว โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ การตรวจสอบการรั่วซึมของน้ำใต้ดินภายในพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์อย่างสม่ำเสมอ หากพบการรั่วซึมต้องทำการแก้ไขทันที และต้องมีนักธรณีวิทยาที่มีความเชี่ยวชาญและนักวิศวกรรมธรณีเทคนิค (Geotechnical Engineer) ที่มีความเชี่ยวชาญด้านการเจาะอุโมงค์ในระหว่างการก่อสร้างเจาะระเบิดอุโมงค์ การฉีดพรมน้ำตามเส้นทางลำเลียง และบริเวณพื้นที่ผิวที่ถูกเปิด การติดตั้งแนวกำแพงกันเสียงในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบและมีระดับเสียงเฉลี่ยสูงกว่า ๗๐ เดซิเบล (เอ) การกำหนดให้วิศวกรควบคุมการระเบิดเปิดอุโมงค์ จำนวนและลดปริมาณการใช้วัตถุระเบิดในแต่ละครั้งที่มีการระเบิด การตรวจสอบประสิทธิภาพระบบบำบัดน้ำเสีย การปลูกป่าทดแทน อย่างน้อย ๓ เท่า ของพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป รวมทั้งการเฝ้าระวังการเกิดไฟป่าในบริเวณพื้นที่ทางเข้า - ออกอุโมงค์รถไฟ ซึ่งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าทับทิมและป่ามวกเหล็ก แปลงที่ ๑ จังหวัดสระบุรี และป่าสงวนแห่งชาติดงพญาเย็น จังหวัดนครราชสีมา นอกจากนี้ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ การตรวจวัดด้านธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว คุณภาพน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำผิวดิน การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และด้านคมนาคม ให้มีการจัดทำรายงานสรุปผลเป็นรายเดือน ตลอดระยะก่อสร้างและดำเนินการ

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมฯ พิจารณารายละเอียดโครงการฯ แล้ว มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑. การเปลี่ยนแปลงรูปแบบอุโมงค์รถไฟ จากอุโมงค์คู่ทางเดียว เป็นอุโมงค์เดี่ยวทางคู่ จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตของประชาชนขณะเดินทาง มากกว่าการคำนึงถึงค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างที่ลดลง



รวมทั้งการก่อสร้างโครงการฯ จะต้องพิจารณาถึงเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย ให้เป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบและคุณภาพเชิงวิศวกรรม โดยเฉพาะภายในอุโมงค์ ทั้งนี้ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับสังคมและผู้ใช้บริการ

๒. ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ เน้นข้อกำหนด (Code) ของต่างประเทศ โดยทำการแปลข้อกำหนดทั้งฉบับ เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ดังนั้น จึงเห็นควรนำมาปรับปรุงให้เป็นฉบับย่อย ในลักษณะแบบอย่างที่ดี (Good Practices) หรือระเบียบการปฏิบัติงานที่ดี (Good Procedures) ที่สามารถนำไปใช้เพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น

๓. แม้ว่าอุโมงค์เดี่ยวทางคู่ จะมีระยะทางเพียง ๔ กิโลเมตร และมีการออกแบบระบบป้องกันอัคคีภัย โดยยึดตามมาตรฐานการออกแบบเพื่อป้องกันอัคคีภัย (National Fire Protection Association: NFPA) แล้วก็ตาม ยังเห็นควรให้พิจารณาการออกแบบให้มีระบบระบายอากาศ เพื่อป้องกันความสูญเสีย กรณีรถไฟความเร็วสูงขัดข้องหรือเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากอุโมงค์ขุดลึกถึงระดับพื้นดินตื้นมาก

๔. ให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้รับผิดชอบ หากมีปัญหาใด ๆ เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ และรับข้อสังเกตของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปเพิ่มเติม รวมถึงการกำหนดให้มีการซักซ้อมในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินภายในอุโมงค์ ทั้งนี้ ผู้แทนกระทรวงคมนาคม รับข้อห่วงกังวลของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ไปหารือกับทางฝ่ายจีน เพื่อดำเนินการในส่วนที่สามารถดำเนินการเพิ่มเติมได้

ข้อสั่งการของประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย รับผิดชอบและดำเนินการตามมาตรการอย่างเคร่งครัด และรับความคิดเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการ ด้วย

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ต่อรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และให้การรถไฟแห่งประเทศไทย รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม ในประเด็นมาตรฐานความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการฯ โดยเฉพาะการก่อสร้างอุโมงค์ การจัดให้มีระบบระบายอากาศภายในอุโมงค์ การกำหนดให้มีการซักซ้อมในกรณีการเกิดเหตุฉุกเฉินภายในอุโมงค์ และการจัดทำระเบียบหรือคู่มือการปฏิบัติงานของรถไฟความเร็วสูง โดยให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้รับผิดชอบ หากมีปัญหาใด ๆ เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทาง



บ้านภาษี-นครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ
พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการ
ประชุมครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการ
พิจารณา ตามมาตรา ๔๙ และมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
(ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว
เลิกประชุมเวลา ๑๐.๐๐ น.

[Redacted Signature]
(นายเชยยันต์ เทพศิริสุนทร)

[Redacted Signature]
(นางรวิวรรณ ภูริเดช)

[Redacted Signature]
(นางสาวนารีรัตน์ พันธุ์มณี)
ผู้จัดรายการประชุม

[Redacted Signature]
(นายจตุพร บุรุษพัฒน์)
ผู้ตรวจรายการประชุม



เอกสารแนบ 1-5

แบบ สผ.1 แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) กุมภาพันธ์ 2566