

ด่วนมาก

ที่ คค (ปคร) 0207/ 22



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 629
วันที่ 27 มี.ค. 2549 เวลา 14.19 น.

1/960.1
27 มี.ค. 49
15.05.49

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

26 มกราคม 2549

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เรื่อง โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/13907
ลงวันที่ 29 กันยายน 2548

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาหนังสือมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ ศธ 0516 (พิเศษ)/1 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2548
 2. รายงานการประชุม เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2548
 3. รายงานการประชุมคณะผู้บริหารโครงการงานจ้างผู้ควบคุมผู้สำรวจและออกแบบ และช่วยพิจารณาข้อเสนอของผู้เข้าประกวดราคา และงานจ้างสำรวจและออกแบบ รายละเอียดโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้กระทรวงคมนาคมเสนอความเห็นต่อข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคม ขอเรียนให้ทราบ ดังนี้

1. โครงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) เป็นโครงการนำร่องของทบวงมหาวิทยาลัยที่ได้มีการรวมคลังสมองของประเทศในการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และแผนพื้นที่ลุ่มน้ำลัดพื้นที่โดยรอบโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) ได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการศึกษาตามมติคณะรัฐมนตรี โดยเป็นการทำงานร่วมกันของมหาวิทยาลัย 4 มหาวิทยาลัยหลัก และ 3 มหาวิทยาลัยสนับสนุน แบ่งรายละเอียดของงานออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

2. คณะที่ปรึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และแผนผังพื้นที่โครงการ
สิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ ได้พิจารณาความเห็นและข้อเสนอแนะของ
สภาที่ปรึกษาฯ แล้ว มีความเห็นสรุปประเด็นสำคัญๆ ได้ดังนี้

2.2 การดำเนินการประเมินกระแสน้ำในอ่าวไทยของโครงการ ได้ทำครอบคลุมรายละเอียดของปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในอ่าวไทยในทุกฤดูกาลแล้ว โดยการศึกษาได้ใช้แบบจำลองที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วโลก คือ ศึกษาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่ใช้ในการประเมินกระแสน้ำของโครงการ โดยใช้สมการหลัก 2 สมการ คือ สมการความต่อเนื่อง (Continuity Equation) และสมการโมเมนตัม (Momentum Equation) โดยได้นำข้อมูลทั้งกระแสน้ำ น้ำขึ้นน้ำลง ทิศทางและความเร็วและปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในอ่าวไทย ตรวจสอบกับแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่ใช้ และพบว่ามีความเที่ยงตรงเป็นที่ยอมรับได้ทางสากล

2.3 ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้นำข้อมูลเรื่องของกระแสน้ำ ที่ได้ศึกษาครอบคลุมทั้งฤดูกาล ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือและมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และการเปลี่ยนแปลงของกระแสน้ำบริเวณโดยรอบตอม่อมาใช้ในการประเมินแล้ว จึงทำให้ผลของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่ต้องมีการประเมินใหม่

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงมหาดไทย ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ โดยนำความเห็นของคณะที่ปรึกษาฯ มาประกอบการพิจารณา สรุปได้ดังนี้

3.1 โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) กรมทางหลวง ได้ว่าจ้างศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี และสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล ดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการ มีระยะเวลา 8 เดือน (ตั้งแต่ กันยายน 2547- เมษายน 2548)

3.2 การก่อสร้างโครงการในช่วงสะพานในทะเล ที่ได้รับงบประมาณในปี 2548 จำนวน 4,800 ล้านบาท และงบผูกพันปี 2549 จำนวน 8,000 ล้านบาท และงบผูกพันในปี 2550-2551 จำนวน 19,200 ล้านบาท จะสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ เมื่อผ่านการพิจารณาอนุมัติเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Environmental Impact Assessment : EIA)

3.3 สำหรับข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ ที่ให้เร่งรัดปรับปรุงก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงและเส้นทางบริเวณพื้นที่ดังกล่าวเพื่อลงสู่ภาคใต้ ขณะนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ได้มีการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างแล้ว และกำลังดำเนินการก่อสร้าง รวมทั้งมีแผนที่จะดำเนินการโดยเร่งด่วนต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

4. กระทรวงคมนาคม ขอเรียนเพิ่มเติมว่า ในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2547 ได้รับทราบมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 ที่อนุมัติให้ว่าจ้างกลุ่มมหาวิทยาลัย 4 สถาบันเดิม หรือกลุ่มมหาวิทยาลัยในประเทศ เพื่อทำการออกแบบรายละเอียดโครงการ โดยให้กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบในฐานะเจ้าของโครงการ ซึ่งกรมทางหลวงได้ว่าจ้างศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี และสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล ดำเนินการออกแบบรายละเอียด และได้แต่งตั้งคณะผู้บริหารโครงการงานจ้างผู้ควบคุม ผู้สำรวจและออกแบบ และช่วยพิจารณาข้อเสนอของผู้เข้าประกวดราคาและงานจ้างสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการ โดยการดำเนินงานของคณะผู้บริหารโครงการฯ ได้ข้อสรุปว่า

4.1 เนื่องจากโครงการยังไม่ผ่านการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีค่าก่อสร้างสูงเกินไป ซึ่งเมื่อพิจารณาทบทวนความคุ้มค่าของโครงการแล้ว นายกรัฐมนตรีเห็นควรให้ชะลอโครงการดังกล่าว สำหรับงบประมาณค่าก่อสร้างที่ได้รับจัดสรรในปี 2548 จำนวน 4,800 ล้านบาท ไม่สามารถใช้ได้ทันตามกำหนดเวลา กรมทางหลวงจึงได้ขอโอนงบประมาณไปใช้ในการกิจที่มีความจำเป็นเร่งด่วนแล้ว และเมื่อจะยุติโครงการ ก็ต้องพยายามประหยัดและใช้งบประมาณแผ่นดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด จึงเห็นควรให้มีการพิจารณายุติโครงการบางส่วน โดยมีหลักการคือ

4.1.1 ระเบียบการทำงานส่วนที่เกี่ยวกับการจัดทำแบบ ข้อกำหนด และรายการก่อสร้างทุกรายการ

4.1.2 งานส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรวบรวมข้อมูล ศึกษา วิเคราะห์ และตรวจสอบ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อทางราชการในการดำเนินโครงการอื่นๆ ต่อไปในอนาคต ให้ที่ปรึกษาดำเนินการต่อไปให้สำเร็จลุล่วงตามรายการข้อกำหนดและขอบข่ายของงาน และข้อเสนอโครงการ

4.2 แม้ว่าจะมีการชะลอหรือยุติโครงการไว้ก่อนก็ตาม ได้มอบให้ที่ปรึกษาจัดทำภาพรวมของการศึกษาแยกจากข้อมูล เนื่องจากโครงการนี้มีการศึกษาในด้านต่างๆ จำนวนมาก สามารถนำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่นๆ ได้อีก ซึ่งผลงานของที่ปรึกษาที่ผ่านมาเป็นการนำเสนอแบบแยกส่วน ทำให้ไม่สามารถเห็นภาพรวมของโครงการนั้นได้

4.3 การบูรณาการงานออกแบบกับการศึกษาในกลุ่มงานต่างๆ เช่น เรื่องฝน แรงลม ดินอ่อน ระบบการเดินเรือ ให้ที่ปรึกษานำข้อมูลจากการศึกษาไปใช้ในการกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่างๆ รวมทั้งกำหนด Design Criteria ให้สอดคล้องกับผลการศึกษาด้านต่างๆ ด้วย

4.4 ให้ที่ปรึกษาเพิ่มเติมรายละเอียดของแบบเบื้องต้น โดยข้อมูลพื้นฐานเพื่อการออกแบบข้อมูลและรายละเอียดการสำรวจในแบบ Plan & Profile ต้องสมบูรณ์ รวมทั้งให้จัดรูปแบบให้เป็นไปตามมาตรฐานเช่นเดียวกับโครงการอื่นๆ ของกรมทางหลวง
รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายพงษ์ศักดิ์ รักษพงศ์ไพศาล)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองแผนงาน

โทร. 0-2283-3058

โทรสาร 0-2281-4191



ที่ ศธ 0516 (พิเศษ)/ 1

โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

2 ถนนพระจันทร์ กรุงเทพฯ 10200

๗ กุมภาพันธ์ 2548

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ “โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)”

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

อ้างถึง หนังสือที่ ศส. 0001/ว.008 ลงวันที่ 10 มกราคม 2548

สิ่งที่ส่งมาด้วย คำชี้แจงจำนวน 1 ฉบับ

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีหนังสือความเห็นและข้อเสนอแนะเบื้องต้นเกี่ยวกับ “โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)” นำเสนอนายกรัฐมนตรี และแจ้งให้มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ทราบในฐานะที่ปรึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) ความละเอียดเชิงถ้วนแล้ว

ที่ปรึกษาได้พิจารณาเอกสารดังกล่าวแล้วมีความเห็นและข้อเสนอแนะในการชี้แจงข้อเท็จจริงที่ปรากฏตามรายงานผลการศึกษาล่าสุดท้ายดังเอกสารที่แนบมาพร้อมนี้ อนึ่งที่ปรึกษาได้ส่งคำชี้แจงเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโดยตรง (ข้อ 1 และ 8 ตามเอกสารแนบ) แจ้งไปยังสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการต่อไป

①/รณ. นอ. รณ.
เพื่อโปรดพิจารณา

(นายเลี้ยว นิลสลับ)
ร.นอ.สาข. รณ. นอ. สนช.

๑๐ ก.พ. ๔๘

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ม.ร.ว.พงษ์สวัสดิ์ สวัสดิวัตน์)

ผู้อำนวยการโครงการฯ

(นายวิชา ปุกหุด)
ผ.พ.ป.รท.ผ.พ.
11 ก.พ. ๔๘

โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้

โทร. 0-2623-5757 โทรสาร 0-2623-5304

คำชี้แจงของที่ปรึกษาต่อข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ

1. เห็นควรชะลอการก่อสร้างถนนทางด่วนยกระดับจากชายฝั่งทะเลบริเวณวัดกระเช้าขาวสู่แหลมผักเบี้ย...
ครบถ้วนในประเด็นต่างๆ อาทิ
- 1.1 ระยะเวลาการศึกษาต้องครอบคลุมการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของพื้นที่การศึกษาในฤดูกาลต่างๆ
ของปีให้ครบถ้วน ซึ่งในผลการศึกษายังขาดข้อมูลในช่วงฤดูร้อนและฤดูร้อน

คำชี้แจง

ที่ปรึกษาได้เริ่มดำเนินการศึกษาโครงการตั้งแต่วันที่ 14 กันยายน 2545 ถึง 14 กันยายน 2547 ซึ่งเป็นวันส่งรายงานขั้นสุดท้ายของโครงการฯ ให้กับ สนช. ซึ่งที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาคอบคลุมในฤดูกาลต่างๆ ของปีตลอดจนได้ศึกษาข้อมูลย้อนหลังที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนแล้ว

การดำเนินการศึกษาในประเด็นทางด้านสิ่งแวดล้อม มีขั้นตอนในการศึกษา คือ การศึกษาสภาพภาพของระบบสิ่งแวดล้อม โดยการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาตามลักษณะความสัมพันธ์กันของระบบสิ่งแวดล้อมย่อยในระบบสิ่งแวดล้อมที่ต้องการศึกษา จากนั้นต้องพิจารณาถึงลักษณะเฉพาะตัวของสิ่งแวดล้อมแต่ละสิ่งแวดล้อมย่อยนั้นๆ ว่ามีกระบวนการวิทยาศาสตร์อย่างไร เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนงานการศึกษาว่าจะเก็บตัวอย่างจากดัชนีตัวใดที่จะสามารถเป็นตัวแทนบอกสภาพภาพของระบบสิ่งแวดล้อมนั้นๆ นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาปัจจัยเกี่ยวข้องเนื่องเรื่องของจุดที่เป็นตัวแทนของการเก็บข้อมูล ระยะเวลาที่ใช้เป็นตัวแทนของการเก็บข้อมูล

ในการศึกษาสิ่งแวดล้อมของโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ ครั้งนี้ ได้พิจารณาสิ่งแวดล้อมย่อยๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมของโครงการทั้งสิ้นจำนวน 24 สิ่งแวดล้อม โดยสิ่งแวดล้อมแต่ละชนิดจะมีการกำหนดตัวดัชนีในการตรวจวัดค่าความเปลี่ยนแปลง ตำแหน่งของการเก็บข้อมูล ระยะเวลาของการเก็บข้อมูล แตกต่างกันไปตามลักษณะความเฉพาะของสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา ในประเด็นข้อคิดเห็นที่ว่า “ระยะเวลาการศึกษาต้องครอบคลุมการเปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาฤดูกาลต่างๆ ของปีให้ครบถ้วน ซึ่งในผลการศึกษาขาดข้อมูลในช่วงฤดูร้อนและฤดูฝน”

คณะผู้ศึกษาได้พิจารณาข้อมูลด้านอุตุนิยมวิทยา ซึ่งต้องเป็นข้อมูลที่มีการเก็บย้อนหลังมาเป็นระยะเวลานานไม่น้อยกว่า 20 ปี จากการเปรียบเทียบข้อมูลอุตุนิยมวิทยาของสถานีตรวจวัดอากาศทั้งสี่ (สถานีกรุงเทพฯ สถานีเพชรบุรี สถานีหัวหิน และสถานีน้ำร้อนเจ้าพระยา) ระหว่างปี พ.ศ. 2514 ถึง 2543 กับข้อมูลอุตุนิยมวิทยาของเฉลี่ยประเทศ พบว่า ปริมาณน้ำฝนบริเวณบริเวณสถานีกรุงเทพมหานคร (1543.2 มิลลิเมตร) มีค่าใกล้เคียงกับปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย

ทั้งประเทศที่มีค่าเท่ากับ 1580 มิลลิเมตร ความชื้นสัมพัทธ์ของพื้นที่ศึกษา (74-77 เปอร์เซ็นต์) มีค่าใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยทั่วประเทศ (62-74 เปอร์เซ็นต์) อุณหภูมิเฉลี่ยของพื้นที่ศึกษา (27.6-28.4 องศาเซลเซียส) มีค่าใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยทั่วประเทศที่มีค่าเท่ากับ 27 องศาเซลเซียส (กรมอุตุนิยมวิทยา, 2545) อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาช่วงฤดูฝนและแล้งฝนโดยนำอุณหภูมิและปริมาณน้ำฝนมาหาความสัมพันธ์โดยใช้ขนาดของหน่วยอุณหภูมิเป็นสองเท่า นั้น พบว่าช่วงน้ำหลาก (wet period) เริ่มตั้งแต่เดือนเมษายนหรือพฤษภาคม ถึงเดือนพฤศจิกายน โดยในช่วงนี้ยังสามารถแบ่งเป็นช่วงต้นฤดูฝน (early wet period) อยู่ในเดือนเมษายน ช่วงต้นฤดูฝนเป็นช่วงต่อระหว่างช่วงแล้งฝน (dry period) และช่วงน้ำหลาก สภาพอากาศมีความชุ่มชื้นเพิ่มขึ้นเนื่องจากปริมาณฝนรายเดือนที่ตกไม่สูงกว่า 40 มิลลิเมตร แต่ยังคงมีค่าการระเหยน้ำสูงกว่าปริมาณน้ำฝน เนื่องจากข้อมูลของสถานีเพชรบุรีและสถานีหัวหินที่พบว่าในช่วงต้นฤดูฝนจะมีความชุ่มชื้นต่ำ (การระเหยน้ำสูงกว่าปริมาณฝน) จนกระทั่งเดือนกันยายน ส่วนช่วงที่เหลือของฤดูน้ำหลากคือ ช่วงปลายฤดูฝน (late wet period) อยู่ในช่วงพฤษภาคมถึงเดือนพฤศจิกายน ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของกรมอุตุนิยมวิทยา

ความสัมพันธ์ในการเก็บข้อมูลภาคสนามโดยเฉพาะเรื่องคุณภาพน้ำ ได้ดำเนินการเก็บคุณภาพน้ำจำนวน 2 ครั้งเป็นตัวแทนของการศึกษาทั้งน้ำผิวดินและน้ำทะเล คือ ตัวแทนฤดูฝน 23-25 ตุลาคม 2545 และตัวแทนฤดูร้อน 28-31 มีนาคม 2546 ส่วนคุณภาพน้ำทะเลได้พิจารณาครอบคลุมของการขึ้นลงของน้ำทะเลจึงได้วางแผนการเก็บตัวอย่างใน 1 ฤดูกาล จะมีการเก็บตัวอย่างตามช่วงระยะเวลาน้ำขึ้นและลงในรอบวันด้วย ซึ่งครอบคลุมฤดูกาลและปรากฏการณ์ธรรมชาติ นอกจากนี้ในส่วนของสิ่งแวดล้อมที่มีความสัมพันธ์กับน้ำทั้งน้ำผิวดินและน้ำทะเล ได้แก่ สัตว์น้ำ แพลงก์ตอน พืชน้ำก็มีการเก็บตัวอย่างตามรอบฤดูกาลเช่นกัน

ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ

1.2 ผู้ร่วมจัดทำรายงานการศึกษาเกี่ยวกับโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ฯ ขาดผู้เชี่ยวชาญที่มีคุณวุฒิทางวิทยาศาสตร์ทางทะเลหรือสมุทรศาสตร์หรือวิศวกรรมทางทะเลที่จะต้องศึกษาในประเด็นสมุทรศาสตร์และการกัดเซาะชายฝั่ง

คำชี้แจง

โครงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) เป็นโครงการนำร่องของทบวงมหาวิทยาลัยที่ได้มีการรวมคลังสมองของประเทศในการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) ได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการศึกษาตามมติคณะรัฐมนตรี โดยเป็นการทำงานร่วมกันของมหาวิทยาลัย 4 มหาวิทยาลัยหลัก และ 3 มหาวิทยาลัยสนับสนุนแบ่งรายละเอียดของงานออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

- 1)งานศึกษาการบริหารโครงการ รับผิดชอบโดย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2)งานศึกษาความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม รับผิดชอบโดย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ร่วมกับ สถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และมหาวิทยาลัยมหิดล
- 3)งานศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รับผิดชอบโดยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 4)งานศึกษาด้านเศรษฐศาสตร์ รับผิดชอบโดย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
- 5)งานศึกษาความคิดเห็นของประชาชน รับผิดชอบโดย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากองค์ประกอบของคณะทำงานได้มีการประสานงานร่วมกันและส่งถ่ายข้อมูลร่วมกันเพื่อใช้ในการศึกษาในแต่ละด้าน โดยคณะทำงานด้านสิ่งแวดล้อมจะประสานงานกับคณะทำงานด้านวิศวกรรมของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งมีวิศวกรผู้เชี่ยวชาญทางสมุทรศาสตร์ (ดร.ธวิช บุรณนนิช ปริญญาเอก วิศวกรรมแหล่งน้ำและสิ่งแวดล้อม ปริญญาโท Hydraulics, Hydrology and Coastal Dynamics, University of Leicester, England มีประสบการณ์กว่า 32 ปี ด้านการวิจัยสำรวจและวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยาและชลศาสตร์ การกัดเซาะ/การตกตะกอน การป้องกันน้ำท่วม) ที่ประเมินในเรื่องของกระแสน้ำในอ่าวไทยจากการมีโครงสร้างสะพานลงในทะเล และนำข้อมูลดังกล่าวมาประเมินผลกระทบ/ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นของสิ่งแวดล้อมทั้งทางด้านกระแสน้ำ ทิศทางและความเร็ว การขึ้นลงของกระแสน้ำ การกัดเซาะชายฝั่ง

ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ

- 1.3 การศึกษาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์มีการตั้งข้อกำหนดไว้ ซึ่งไม่ครอบคลุมสภาพเป็นจริงในพื้นที่อ่าวไทย ไม่มีการคำนวณอิทธิพลจากคลื่นในอ่าวไทย และไม่มีการคำนวณอิทธิพลจากฤดูกาลของลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือและมรสุมตะวันออกเฉียงใต้

คำชี้แจง

การดำเนินการประเมินกระแสน้ำในอ่าวไทยของโครงการได้ทำครอบคลุมรายละเอียดของปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในอ่าวไทยในทุกฤดูกาลแล้ว โดยการศึกษาได้ใช้แบบจำลองที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วโลก คือ ศึกษาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่ใช้ในการประเมินกระแสน้ำของโครงการ โดยใช้สมการหลัก 2 สมการ คือ สมการความต่อเนื่อง (Continuity Equation) และสมการโมเมนตัม (Momentum Equation) โดยได้นำข้อมูลทั้งกระแสน้ำ น้ำขึ้นน้ำลง ทิศทางและความเร็วและปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในอ่าวไทยตรวจสอบกับแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่ใช้และพบว่า มีความเที่ยงตรงเป็นที่ยอมรับได้ทางสากล ด้วยการตรวจสอบกับข้อมูลภาคสนาม

ครอบคลุมฤดูกาลที่มีอิทธิพลของลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือและมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ดังปรากฏในรายงานขั้นสุดท้าย บทที่ 5 ข้อ 5.12 การศึกษาด้านสมุทรศาสตร์ หน้า 5-134 - 5-158

ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ

1.4 การศึกษาบทที่เกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรจะต้องประเมินใหม่ เมื่อได้ผลการคำนวณในข้อ 3 ที่ทำการสังเคราะห์ใหม่ เพื่อดูผลกระทบต่อสัตว์น้ำ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ พืช น้ำ สัตว์หน้าดิน และ Perifauna ฯลฯ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อเนื่องไปยังการประกอบอาชีพของชุมชนที่เกี่ยวข้อง

คำชี้แจง

ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้นำข้อมูลเรื่องของกระแสน้ำที่ได้ศึกษารอบคลุมทั้งฤดูกาล ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือและมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และการเปลี่ยนแปลงของกระแสน้ำบริเวณโดยรอบมอมาใช้ในการประเมินแล้ว (ตามคำชี้แจง ข้อ 3 ข้างต้น) และมีผลตามที่เสนอในรายงานจึงทำให้ผลของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ต้องการประเมินใหม่

ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ

2. ภาครัฐควรชะลอการใช้งบประมาณของกรมทางหลวงปี 2548 จำนวน 6,400 ล้านบาท สำหรับงานก่อสร้างสะพานในทะเล และงบประมาณผูกพันปี 2549 จำนวน 6,400 ล้านบาท รวมทั้งงบประมาณผูกพันปี 2550-2551 จำนวน 19,200 ล้านบาท จนกว่าโครงการจะได้รับอนุมัติเรื่องการประเมินผลสิ่งแวดล้อมและด้านอื่นๆ รวมทั้งความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คำชี้แจง

ที่ปรึกษาได้นำเสนอผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ส่งให้ สนข. ซึ่งในการดำเนินการก่อสร้างโครงการจะต้องได้รับความเห็นชอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามขั้นตอนกฎหมาย

ส่วนการขอรับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2546 ได้มีมติให้ ภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการลงทุนเองทั้งหมด จึงไม่ต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติรัฐร่วมลงทุนกับเอกชน พ.ศ. 2535 เพื่อขอรับความเห็นชอบจากคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อย่างไรก็ตาม ในคณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการฯ ได้มีผู้แทนของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นคณะกรรมการฯ พิจารณาผลการศึกษาทุกขั้นตอนอยู่แล้ว

ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ

3. เห็นควรทบทวนการก่อสร้างถนนทางยกระดับแยกจากถนนบางใหญ่-บ้านโป่ง ไปสู่วัดกระซ้าขาวเพื่อมุ่งสู่อ่าวไทย เนื่องจากมีถนนหลายสายวิ่งจากส่วนเหนือของกรุงเทพฯ ฟังตะวันตกของเจ้าพระยาหลงสู่ส่วนใต้ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ผ่านทางหลวงหมายเลข 346 ถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ถนนเพชรเกษม และถนนพระราม 2 รวมทั้งถนนวงแหวนรอบใน และรอบนอกเป็นเครือข่าย

คำชี้แจง

มติดคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้เห็นชอบให้การดำเนินการโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ ระยะแรกเฉพาะช่วงถนนพระรามที่ 2- ชะอำ ส่วนการดำเนินการเส้นทางช่วงระหว่างถนนพระรามที่ 2 – ขึ้นไปทางทิศเหนือไปยังจังหวัดนครปฐม ยังไม่มีความจำเป็นต้องก่อสร้าง เนื่องจากปัจจุบันมีโครงการปรับปรุงทางหลวงสาย 3091 ซึ่งสามารถรับรถบรรทุกจากถนนพุทธมณฑลสาย 5 ผ่านถนนพุทธมณฑลสาย 4 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 35 โดยมีความจุถนนเพียงพอที่จะช่วยบรรเทาการจราจรระหว่างโครงข่ายถนนช่วงบนได้ (รายงานขั้นสุดท้าย บทที่ 13 หน้า 13-1) ซึ่งสอดคล้องกับข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ อยู่แล้ว

ข้อเสนอแนะสภาที่ปรึกษาฯ

4. ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนเส้นทางบางใหญ่-บ้านโป่ง และขยายระยะทางไปสู่จุดเชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษม เพื่อประโยชน์ใช้สอยสูงสุดต่อการคมนาคมขนส่งสู่ภาคใต้ (โครงการนี้ได้เริ่มมากกว่า 10 ปีแล้วแต่ไม่มีการดำเนินการ เพิ่งจะมีการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน)

คำชี้แจง

การดำเนินงานโครงการถนนเส้นทางบางใหญ่-บ้านโป่ง เป็นความรับผิดชอบของกรมทางหลวงในการพิจารณาเร่งรัดการดำเนินการต่อไป

ข้อเสนอแนะสภาที่ปรึกษาฯ

5. ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนเพชรเกษมในช่วงตอนต่างๆ จากกรุงเทพฯ-ปากท่อ ให้เต็มแนวเขตทาง (Right of Way) รวมทั้งช่วงปากท่อผ่านเขาย้อย ผ่านเพชรบุรีไปสู่ชะอำ เพื่อรองรับการจราจรได้อย่างสมบูรณ์

คำชี้แจง

การดำเนินงานก่อสร้างถนนเพชรเกษมในช่วงตอนต่างๆ จากกรุงเทพฯ-ปากท่อ เป็นความรับผิดชอบของกรมทางหลวงในการพิจารณาเร่งรัดการดำเนินการต่อไป

ข้อเสนอแนะสภาพที่ปรึกษาฯ

- ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนที่มีความสำคัญและได้สร้างผิวจราจรไว้ในระดับหนึ่งแล้วเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการคมนาคม อาทิ ถนนจากย่านสถาน-แหลมผักเบี้ย ในพื้นที่ จ.สมุทรสงครามและจ.เพชรบุรี และหนองหญ้าปล้อง-หัวหิน ในพื้นที่ จ.เพชรบุรี

คำชี้แจง

การดำเนินงานก่อสร้างถนนจากย่านสถาน-แหลมผักเบี้ย ในพื้นที่ จ.สมุทรสงครามและ จ.เพชรบุรี และหนองหญ้าปล้อง-หัวหิน ในพื้นที่ จ.เพชรบุรี เป็นความรับผิดชอบของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทในการพิจารณาเร่งรัดการดำเนินการต่อไป

ข้อเสนอแนะสภาพที่ปรึกษาฯ

- ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนพระราม 2 ให้เต็มแนวเขตทาง และเห็นควรให้ขยายเส้นทางจากจุดตัดถนนเพชรเกษมที่ปากท่อไปสู่เส้น by – pass เพชรเกษมที่บริเวณชะอำ ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรได้อย่างมาก

คำชี้แจง

การดำเนินงานก่อสร้างถนนเพชรเกษมในช่วงตอนต่างๆ จากกรุงเทพฯ-ปากท่อ เป็นความรับผิดชอบของกรมทางหลวงในการพิจารณาเร่งรัดการดำเนินการต่อไป

ข้อเสนอแนะสภาพที่ปรึกษาฯ

- ควรพิจารณาก่อสร้างทางยกระดับเหนือถนนเส้นพระราม 2 เช่นเดียวกับที่ภาครัฐได้ดำเนินการมาแล้ว สำหรับถนนบางนา-ตราด ช่วงบางนา-ชลบุรี โดยขยายเส้นทางมุ่งสู่ by – pass ถนนเพชรเกษมที่ชะอำไปพร้อมกัน

คำชี้แจง

ที่ปรึกษาได้ศึกษาวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ โดยพิจารณาการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนพระรามที่ 2 ร่วมด้วย จากการศึกษาค่าผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ระยะเวลา 30 ปี อัตรา Discount rate 12 % พบว่า การก่อสร้างทางยกระดับบนถนนพระรามที่ 2 มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ เพียง 538.08 ล้านบาท มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ร้อยละ 12.13 ซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำสุดเมื่อเปรียบเทียบกับทางเลือกทุกทางเลือกของเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ ในขณะที่ทางเลือกตามแนวเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ ช่วงถนนพระรามที่ 2 - ชะอำ เป็นทางเลือกที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงสุด มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ 11,061.72 ล้านบาท อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจร้อยละ 14.30 (รายงานขั้นสุดท้าย บทที่ 8 หน้า 8-43)

อนึ่ง การก่อสร้างทางยกระดับข้างบนถนนเส้นเดิมจะทำให้ผิวถนนสายเดิมเกิดเป็นลูกคลื่น ซึ่งเกิดจากแรงอัดของฐานรากทางยกระดับ (ตัวอย่าง ถนนสายบางนา-ตราด และถนนวิภาวดี – รังสิต) ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ข้อเสนอแนะสภาที่ปรึกษาฯ

9. ควรเร่งดำเนินการและให้ความสำคัญกับทางหลวงหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) ณ จุดถนนพหลโยธิน ซึ่งเป็นถนนวิ่งตะวันออกสู่ตะวันตกของประเทศเชื่อมโยงภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือสู่ภาคใต้ ตามถนนเพชรเกษม เพื่อรองรับการจราจรได้อย่างสมบูรณ์

คำชี้แจง

การเร่งดำเนินการและให้ความสำคัญกับทางหลวงหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) ณ จุดถนนพหลโยธิน เป็นความรับผิดชอบของกรมทางหลวงในการพิจารณาเร่งรัดการดำเนินการต่อไป

ข้อเสนอแนะสภาที่ปรึกษาฯ

10. ถนนระดับราบจากแหลมผักเบี้ย ผ่านจังหวัดเพชรบุรีไปสู่ชะอำ ซึ่งขณะนี้หลายเส้นทาง ทั้งที่เป็นของกรมทางหลวง กรมโยธาธิการและผังเมือง และคันกั้นน้ำเค็มของกรมชลประทาน เห็นควรพิจารณาพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ ควรสำรวจถนนคั่นป้องกันน้ำเค็มของกรมชลประทานจากจังหวัดสมุทรสาคร ผ่านจังหวัดสมุทรสงคราม ผ่านจังหวัดเพชรบุรีไปสู่ถนนเพชรเกษม บริเวณจุด by – pass ชะอำ เพื่อพัฒนาให้เป็นถนนที่มีความสมบูรณ์และประหยัดงบประมาณในการเวนคืนที่ดิน

คำชี้แจง

การพิจารณาพัฒนาถนนระดับราบจากแหลมผักเบี้ย ผ่านจังหวัดเพชรบุรีไปสู่ชะอำ ซึ่งขณะนี้หลายเส้นทาง ทั้งที่เป็นของกรมทางหลวง กรมโยธาธิการและผังเมือง และคันกั้นน้ำเค็มของกรมชลประทาน เป็นความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทในการพิจารณาเร่งรัดการดำเนินการต่อไป

รายงานการประชุม

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)

วันอังคารที่ 15 กุมภาพันธ์ 2548 เวลา 14.00 น.

ณ ห้องประชุม 401 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

.....

รายชื่อผู้มาประชุม

1. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (นายคำรบลักข์ สุรัสวดี) ประธานที่ประชุม
2. ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ (นายสนั่น สุทธีรัตน์ ผู้อำนวยการส่วนงบประมาณกระทรวงคมนาคม 1)
3. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (นายเกรียงศักดิ์ ระเบิดวงษ์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 ว)
4. ผู้แทนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (นางอุษณีย์ สีวาท ผู้อำนวยการกลุ่มคมนาคม สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) (นายสนใจ หะวานนท์ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการจัดการทรัพยากรทางชายฝั่งทะเลและป่าชายเลน กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง) (นายณัฐชัย สุปิน หัวหน้ากลุ่มงานอนุญาตใช้ประโยชน์ป่าไม้ กรมป่าไม้)
7. ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นางอัจฉรา วิชาศิริ ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน กรมประมง) (นายไพศาล แสงจินดา ผู้เชี่ยวชาญวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา (ด้านออกแบบและคำนวณ) กรมชลประทาน)
9. ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย (นายธงชัย โรจนกานันท์ สถาปนิก 8 วช. กรมโยธาธิการและผังเมือง)
10. ผู้แทนกรมทางหลวง (นายอัศวิน กรรณสูต ผู้อำนวยการสำนักสำรวจและออกแบบ) (นายชูศักดิ์ เกวี วิศวกรวิชาชีพ 9 สำนักวางแผน) (นายสุชาติ สิริคมสัน ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงสัมปทาน)
11. ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท (นายธนชัย หล่ออภิบาลกุล วิศวกรโยธา 7)

12. ผู้อำนวยการกองส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งและจราจรเมืองภูมิภาค สนข.
(นายประสิทธิ์ รักษายศ)
13. ผู้อำนวยการกลุ่มวิเคราะห์แผนด้านการขนส่งและจราจรทางบก สำนักแผนงาน สนข.
(นายวิชา ปุกหุด)
14. ผู้อำนวยการสำนักเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก สนข.
(นายชาญชัย สุวิสุทธะกุล)
15. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ม.ร.ว. พงษ์สวัสดิ์ สวัสดิวัตน์ ผู้อำนวยการโครงการเส้นทางลัดฯ
16. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ อเนก สิริพานิชกร หัวหน้าคณะที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม
17. ดร.วรรณวิทย์ แด้มทอง หัวหน้าคณะที่ปรึกษาด้านเศรษฐศาสตร์
18. อาจารย์กิตติชัย ดวงมัลย์ ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม
19. นายอาคม สายด้วง ที่ปรึกษาด้านเศรษฐศาสตร์
20. นายอินขง ตั้งเปรมศรี เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8ว สำนักแผนงาน สนข.
21. น.ส.ดวงพร สะภูมิ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 5 สำนักแผนงาน สนข.

เจ้าหน้าที่ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นายพร้อมพงศ์ พฤทธาราช จวค. 6 ว สำนักงานประมาณ
2. นายสุรรัฐ เนียมกลาง จวค. 6 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
3. นางสาวสุจิตรา อยู่ทอง นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 6ว สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
4. นายไพโรจน์ ชัยเกลี้ยง กรมประมง
5. นางสาวปิยวรรณ ไหมละเอียด กรมประมง
6. นางสาวสิริรักษ์ ไสยวรรณ นักผังเมือง 8ว กรมโยธาธิการและผังเมือง
7. นายประมณฑ์ สถาพรนานนท์ วิศวกรโยธา 8วช กรมทางหลวง
8. นายทวีศักดิ์ ตั้งวรภัทร วิศวกรโยธา 4 กรมทางหลวง
- 9.-24. เจ้าหน้าที่ สนข.

เปิดประชุม เวลา 14.05 น.

ประธานฯ กล่าวเปิดการประชุม และดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระ

ระเบียบวาระที่ 1. เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ประธานฯ แจ้งให้ที่ประชุมได้ทราบความเป็นมาของเรื่องที่เชิญประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในวันนี้ สรุปได้ว่า เรื่องนี้สืบเนื่องมาจากสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้จัดทำความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา โดยสภาที่ปรึกษาได้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะรวมทั้งหมด 10 ข้อ ซึ่งรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) ได้มีคำสั่งให้ส่งเรื่องให้กระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าของเรื่องรับไปพิจารณา ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำความเห็นผลการพิจารณาและผลการดำเนินการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ซึ่งเมื่อคณะรัฐมนตรีได้พิจารณาเรื่องนี้มีมติเป็นอย่างไรแล้ว จะได้นำผลเผยแพร่ข้อมูลทางเว็บไซต์ของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย ในการนี้กระทรวงคมนาคมจึงได้ส่งเรื่องให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และกรมทางหลวง เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป โดยที่เรื่องนี้ สนข. เป็นผู้ดำเนินการ โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) จึงประสานงานกับกรมทางหลวง และเห็นควรให้ สนข. เชิญประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ ดังกล่าว จึงเรียนที่ประชุมเพื่อทราบ

มติที่ประชุม รับทราบ

ระเบียบวาระที่ 2. เรื่องเพื่อพิจารณา

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ “โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)”

ประธานฯ แจ้งให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการนำเสนอเรื่องฯ

ฝ่ายเลขานุการฯ โดยที่ความเป็นมาของเรื่องทางท่านประธานฯ ได้แจ้งให้ที่ประชุมได้รับทราบ ซึ่งมีรายละเอียดพอสมควรแล้ว จึงขอเรียนสรุปรายงานความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เกี่ยวกับ “โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)” รวม 10 ข้อ เสนอให้ที่ประชุมได้รับทราบก่อนที่ประชุมจะได้พิจารณาต่อไป โดยมีรายละเอียดความเห็น

และข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯตามเอกสารที่แจกให้ที่ประชุมแล้ว ในการนี้ สนข. ได้ประสานงานกับคณะที่ปรึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมโดยรอบโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) เพื่อส่งความเห็นฯ ทั้ง 10 ข้อ ดังกล่าวให้คณะที่ปรึกษาฯ พิจารณา ซึ่งทางคณะที่ปรึกษาฯ ก็ได้มีหนังสือตอบชี้แจงผลการพิจารณาความเห็นฯเสนอให้ สนข. แล้วรายละเอียดตามเอกสารที่ได้แจกให้ที่ประชุม ซึ่งจะได้ให้คณะที่ปรึกษาฯ เสนอความเห็นในรายละเอียดเพื่อประกอบการพิจารณาของที่ประชุมต่อไป

ประธานฯ ขอให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ ให้ที่ประชุมพิจารณาเป็นข้อ ๆ ไป

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ ให้ที่ประชุมพิจารณา ดังนี้

ความเห็นของสภาที่ปรึกษา ข้อ 1 เห็นควรชะลอการก่อสร้างถนนทางด่วนยกระดับจากชายฝั่งทะเลบริเวณวัดกระช้ำขาวสู่แหลมผักเบี้ย จ.เพชรบุรี เนื่องจากมีเส้นทางหลายเส้นทางพร้อมใช้งาน เพียงแต่ต้องมีการพัฒนาและขยายเส้นทางให้เกิดความสมบูรณ์ และหากจะดำเนินการก่อสร้าง ควรศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบในทุกปัจจัยและให้ภาคประชาชนได้มีส่วนร่วมอย่างแท้จริง สำหรับการศึกษาประเมินผลกระทบทางทะเล ทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ควรดำเนินการอย่างละเอียดสมบูรณ์ชัดเจนครบถ้วนในประเด็นต่าง ๆ อาทิ

- 1) ระยะเวลาการศึกษาต้องครอบคลุมการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของพื้นที่การศึกษาในฤดูกาลต่าง ๆ ของปีให้ครบถ้วน ซึ่งในผลการศึกษายังขาดข้อมูลในช่วงฤดูร้อนและฤดูฝน
- 2) ผู้ร่วมจัดทำรายงานการศึกษา เกี่ยวกับโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ฯ ขาดผู้เชี่ยวชาญที่มีคุณวุฒิทางวิทยาศาสตร์ทางทะเลหรือสมุทรศาสตร์หรือวิศวกรรมทางทะเลที่จะต้องศึกษาในประเด็นสมุทรศาสตร์ และการกีดขวางของชายฝั่ง
- 3) การศึกษาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์มีการตั้งข้อกำหนดไว้ ซึ่งไม่ครอบคลุมสภาพเป็นจริงในพื้นที่ในอ่าวไทย ไม่มีการคำนวณอิทธิพลจากคลื่นในอ่าวไทย และไม่มีการคำนวณอิทธิพลจากฤดูกาลของลมมรสุม ตะวันออกเฉียงเหนือ และมรสุมตะวันตกเฉียงใต้
- 4) การศึกษาบทที่เกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรจะต้องประเมินใหม่ เมื่อได้ผลการคำนวณในข้อ 3 ที่ทำการสังเคราะห์ใหม่ เพื่อดูผลกระทบต่อสัตว์น้ำ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ พืช น้ำ สัตว์หน้าดิน และ Parifauna ฯลฯ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อเนื่อง ไปยังการประกอบอาชีพของชุมชนที่เกี่ยวข้อง

ประธานฯ ขอให้คณะที่ปรึกษาฯชี้แจงผลการพิจารณาความเห็นของสภาที่ปรึกษาฯ

คณะที่ปรึกษาฯ (ผศ. มรว. พงษ์สวัสดิ์ สวัสดิวัตน์) มีความเห็น ดังนี้

- โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ที่มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมากที่สุด โดยได้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั้ง 4 จังหวัด ได้แก่ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม นครปฐม และ เพชรบุรี โดยมีการพบปะประชาชนกว่าร้อยเวที มีความเห็นระดับจังหวัด ทั้งนี้ มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยตลอด ข้อเสนอแนะหลายประการที่รับจากการฟังความเห็นได้นำมาปรับปรุงรายละเอียดของโครงการให้ดีขึ้น

- เรื่องระยะเวลาของการศึกษา มีความครอบคลุมทุกฤดูกาล หากพิจารณาระยะเวลาของการศึกษาตามข้อกำหนด TOR กำหนดไว้ 6 เดือน แต่ข้อมูลที่จัดเก็บมีมาก ทำให้ที่ปรึกษาฯ ใช้ระยะเวลาการศึกษาโครงการนี้ประมาณ 2 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 14 กันยายน 2545 – 14 กันยายน 2547 และต้องมีการตรวจสอบข้อมูลย้อนหลัง 10 ปี ดังนั้น ข้อมูลรายละเอียดที่จัดเก็บทางด้านกระแสน้ำ ลม และฝน เพื่อนำไปใช้ในการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) มีข้อมูลครบถ้วนตามฤดูกาลต่าง ๆ แล้ว

- สำหรับการศึกษาด้านกระแสน้ำ ที่ทางสภาที่ปรึกษาฯ มีความเห็นว่ายังขาดผู้เชี่ยวชาญทางด้านวิทยาศาสตร์ทางทะเลและสมุทรศาสตร์นั้น ที่ปรึกษาขอเรียนว่า คณะที่ปรึกษามีผู้เชี่ยวชาญทางด้านสมุทรศาสตร์ ซึ่งดูแลทางการศึกษากะแสน้ำ คือ ดร. ธวัช บุรณธนิช ซึ่งมีประสบการณ์ทางด้านนี้กว่า 32 ปี

- สำหรับแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ก็มีความครอบคลุมทุกพื้นที่และระยะเวลาทุกฤดูกาล รวมทั้งผลการศึกษาด้านกระแสน้ำ ก็ได้ปรากฏอยู่ในรายงานการศึกษาฯ แล้ว

- ดังนั้น คณะที่ปรึกษาจึงเห็นว่า เมื่อได้มีการทำการศึกษาได้ครอบคลุมในทุกประเด็นแล้ว จึงไม่มีความจำเป็นต้องทำการศึกษารายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขึ้นใหม่

ประธานฯ ขอให้ที่ประชุมพิจารณาสอบถามคณะที่ปรึกษาและให้ข้อคิดเห็น

ผู้อำนวยการกองส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งและจราจรเมืองภูมิภาค (นายประสิทธิ์ รักษายศ)

ชี้แจงว่าการจัดทำรายงานการศึกษาของคณะที่ปรึกษาได้จัดทำรายละเอียดไว้มาก จึงขอให้คณะที่ปรึกษาเสนอผลการศึกษาในรายละเอียด ซึ่งจะสร้างความชัดเจนยิ่งขึ้น

คณะที่ปรึกษาฯ (นายกิตติชัยฯ ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม)

ชี้แจงว่า การดำเนินการศึกษาโครงการนี้ เรื่องระยะเวลาของการศึกษามีความสำคัญมาก เมื่อได้รับทราบว่าจะได้รับงานโครงการศึกษานี้ฯ ก่อนลงพื้นที่เพื่อทำการศึกษา ได้มีการศึกษาข้อมูลดูนิคมวิทย์ย้อนหลังถึง 20 – 25 ปี จากสถานที่ที่มีอยู่บริเวณพื้นที่โครงการฯ นอกจากนี้ยังได้ชี้แจงในรายละเอียดของวิธีการศึกษา การศึกษาพื้นที่อ่าวไทยแบ่งเป็นกริช มีการหาความลึกผิวตะกอน พื้นผิวหน้า มีสิ่งมีชีวิตหรือไม่ มีการศึกษากระแสน้ำเมื่อไม่มีสะพานเป็นอย่างไร และเมื่อมีสะพานในทะเล สภาพ

กระแสน้ำจะเป็นอย่างไร และการออกแบบตอม่อสะพานจะดำเนินไปพร้อมกับการวิเคราะห์กระแสน้ำที่จะมีผลกระทบตอม่อ

ผู้แทนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (นายสนใจ หะวานนท์ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง) เห็นว่า ทิศทางกระแสน้ำ ปัจจุบันมีผลกระทบตอชายฝั่งอ่าวไทยในปัจจุบัน โดยการก่อสร้างที่ผ่านมาไม่ได้มีการคำนึงถึงกระแสคลื่นสู่ฝั่ง ทำให้เกิดปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในหลายพื้นที่ ดังนั้น เมื่อมีโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ จึงควรจะได้พิจารณาปัญหาดังกล่าวไปพร้อมกันด้วย หากเราสร้างสะพานแล้วสามารถช่วยลดการกัดเซาะชายฝั่ง ก็จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชน ซึ่งในการก่อสร้างตอม่อสะพาน ซึ่งจะมีการขุดเจาะดิน แล้วนำไปทิ้งในทะเลบริเวณจุดที่เหมาะสม ขอเสนอให้นำดินเหล่านี้ไปใช้ป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ซึ่งวิธีการที่นำดินมาใช้นี้ได้มีการศึกษาไว้แล้ว ดังนั้น หากเห็นว่าเป็นประโยชน์ ก็ควรมีโครงการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งควบคู่ไปกับโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ด้วย

ประธานฯ เห็นว่า การนำดินที่ขุดเจาะจากการทำตอม่อไปใช้ในการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง หากจะเป็นประโยชน์ต่อโครงการ ก็ควรที่จะรับไว้พิจารณา

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (นายเกรียงศักดิ์ ระเบิดวงค์)

เห็นว่าตอม่อที่ทำสะพานในทะเล มีประมาณกว่า 400 ตอม่อ จะมีประโยชน์ต่อชีวภาพทางทะเลหรือไม่อย่างไร นอกเหนือจากผลกระทบทางลบ จะมีผลกระทบทางบวก ที่เป็นประโยชน์อย่างไรบ้าง

ประธานฯ โครงการนี้มีผลกระทบที่เป็นประโยชน์ ขอให้ที่ปรึกษาชี้แจง

คณะที่ปรึกษาฯ (นายกิตติชัยฯ ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม) แจ้งที่ประชุมทราบถึงสภาพอ่าวไทย ซึ่งมีแม่น้ำ 5 สายไหลลงสู่อ่าวไทย ได้แก่ แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี การไหลของแม่น้ำเจ้าพระยาจะไหลลงโดยตรงไม่ได้มีการควบคุม สำหรับแม่น้ำท่าจีนและแม่น้ำแม่กลอง ถูกควบคุมโดยคลองชลประทาน ประกอบกับมีการตั้งชุมชนบ้านเรือนบริเวณนี้สูง ทำให้คุณภาพน้ำที่ไหลลงสู่อ่าวไทยแย่ลง ทำให้มีมลพิษเพิ่มมากขึ้น ทำให้สิ่งมีชีวิตขนาดเล็กน้อยลง มีผลให้จำนวนปลาและสัตว์น้ำลดน้อยลง จากผลการศึกษาจึงเสนอให้มีการปรับปรุงและฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมบริเวณแม่น้ำท่าจีนและแม่น้ำแม่กลอง และบริเวณพื้นที่อื่นโดยรอบ นอกจากนี้ โครงการนี้มีการก่อสร้างตอม่อจำนวนมาก โดยจะมีลักษณะคล้ายกับเป็นปะการังเทียมเป็น แหล่งที่อยู่อาศัยของปลา จะทำให้มีปลาชุมบริเวณนี้

ผู้แทนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (นางอุษณีย์ ศิวาวุธ ผู้แทนจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) เห็นว่าจากการตรวจสอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการนี้ ไม่ปรากฏว่ามีผู้เชี่ยวชาญทางด้านสมุทรศาสตร์ และการสำรวจข้อมูล ที่ปรึกษาได้ศึกษาเฉพาะบางจุด ไม่ได้ครอบคลุมพื้นที่ตลอดเส้นทางของโครงการ จึงทำให้ไม่แน่ใจว่า การสำรวจด้านข้อมูลกระแสน้ำจะมีความพอเพียงมากน้อยแค่ไหน

คณะที่ปรึกษา (ผศ.มรว.พงษ์สวัสดิ์ สวัสดิวัตน์) ผู้อำนวยการโครงการฯ

ชี้แจงว่า ในคณะที่ปรึกษา มีผู้เชี่ยวชาญทางด้านสมุทรศาสตร์ คือ ดร. ธวิช บุรณธนิก ซึ่งมีชื่อปรากฏอยู่ในคณะที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม ซึ่งได้มีการทำงานร่วมกันมาโดยตลอด

คณะที่ปรึกษา (นายกิตติชัยฯ ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม) ขอยืนยันว่า การศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม มี ดร. ธวิช บุรณธนิก ร่วมงานการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมด้วย สำหรับการเก็บข้อมูลก็ได้มีการจัดเก็บข้อมูลครบถ้วนตลอดเส้นทางโครงการ ตลอดจนมีระเบียบวิธีวิจัยที่แน่นอน อย่างไรก็ตาม จะได้ชี้แจงรายละเอียดในการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการให้กับทางสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่จะมีการจัดประชุมต่อไป

คณะที่ปรึกษา (นายอเนก ศิริพานิชกร หัวหน้าคณะที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม) ชี้แจงว่าการศึกษาออกแบบตอม่อและตัวสะพาน ต้องใช้ข้อมูลที่ได้จากการวิจัยที่อาศัยข้อมูลจากกรมอุทกศาสตร์ ทหารเรือ ตลอดจนวิธีการศึกษาและออกแบบโครงการเป็นมาตรฐานสากลที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไปในปัจจุบัน

ประธานฯ การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) หากเห็นว่าการศึกษายังไม่พอเพียงก็จะต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อชี้แจงต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นางอัจฉรา วิชาศิริ ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงอ่าวไทยตอนบน กรมประมง)

สอบถามว่า การศึกษาโครงการนี้ ได้มีการศึกษาผลกระทบต่อสัตว์น้ำประจำที่ เช่น ลูกหอย จะทำให้ลูกหอยตายหรือไม่ เนื่องจากบริเวณวัดกระเช้าขาว เป็นแหล่งที่มีมาตรการอนุรักษ์หอยลายของกรมประมง ซึ่งบริเวณนี้เป็นแหล่งที่มีหอยลายมาก จะได้รับผลกระทบหรือไม่ ตลอดจนประมงพื้นบ้านจะมีผลกระทบหรือไม่

คณะที่ปรึกษาฯ (นายกิตติชัยฯ ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม)

ชี้แจงว่าการลดผลกระทบได้มีการใช้วิธีการก่อสร้างต่อม่อสะพาน จะทำในปลอกเหล็ก จะไม่ให้มีการฝังกระจายของดินในลักษณะที่กระทบต่อชายฝั่ง

ผู้อำนวยการกองส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งและจราจรเมืองภูมิภาค สนข. (นายประสิทธิ์ รักษายศ)

ชี้แจงเพิ่มเติมว่า ในคราวประธานกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจ สภาผู้แทนราษฎร (นายจุติ ไกรฤกษ์) เดินทางไปพบปะประชาชน เพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหล่ผักเบี้ย-ชะอำ) ณ องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านบ่อ อ.เมือง จ.สมุทรสาคร เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2547 ผู้แทนจากองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านบ่อ ซึ่งมีอาชีพทำการประมงพื้นบ้าน เป็นห่วงถึงสิทธิประโยชน์ทางทะเลว่า รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะอนุญาตให้จับปลาบริเวณต่อม่อสะพาน ซึ่งจะเป็นแหล่งชุมนุมของปลาได้ในระยะทางตามแนวเส้นทางในทะเลได้มากน้อยแค่ไหน ซึ่งเรื่องนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องพิจารณาหามาตรการเพื่อดำเนินการต่อไป

ความเห็นของสภาที่ปรึกษาฯ ข้อ 2

ภาครัฐควรชะลอการใช้งบประมาณของกรมทางหลวง ปี 2548 จำนวน 6,400 ล้านบาท สำหรับงานก่อสร้างสะพานในทะเล และงบประมาณผูกพันปี 2544 จำนวน 6,400 ล้านบาท รวมทั้งงบประมาณผูกพันปี 2550 – 2551 จำนวน 19,200 ล้านบาท จนกว่าโครงการจะได้รับอนุมัติ เรื่องการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและด้านอื่นๆรวมทั้งความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ผู้แทนสำนักงบประมาณ (นายสนั่น สุธาธิ์น) แจ้งที่ประชุมว่า ตัวเลขงบประมาณของสภาที่ปรึกษาฯ ไม่ตรงกับข้อเท็จจริง ทั้งนี้ เนื่องจาก ได้มีการปรับลดงบประมาณโครงการนี้ลงแล้ว โดยในปี 2548 งบประมาณ 4,800 ล้านบาท และงบประมาณผูกพันในปี 2549 เป็น 8,000 ล้านบาท ส่วนงบผูกพัน ปี 2550 – 2551 ยังคงเดิม

คณะที่ปรึกษา (ม.ร.ว.พงษ์สวัสดิ์ สวัสดิวัตน์) เห็นว่าในการดำเนินการก่อสร้างโครงการจะต้องได้รับความเห็นชอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามขั้นตอนกฎหมาย

ประธานฯ โครงการนี้เป็นโครงการสำคัญ ซึ่งในการดำเนินการได้มีการเร่งรัดโครงการตามนโยบายของรัฐบาลจึงได้มีการอนุมัติโครงการฯ ไปแล้ว ส่วนการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ก็จะต้องได้รับอนุมัติจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมต่อไป

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ(นายเกรียงศักดิ์ ระเบิดวงค์)

ชี้แจงว่า สศช. จะพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการสำหรับโครงการพัฒนาที่ใช้เงินกู้ต่างประเทศ และโครงการที่จะดำเนินการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ส่วนโครงการนี้ได้รับการพิจารณาจัดสรรงบประมาณเต็มโครงการจากสำนักงานงบประมาณแล้ว โดยอาศัยหลักเกณฑ์การวิเคราะห์โครงการอย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม สศช. จะเป็นผู้เสนอความเห็นต่อการพัฒนาโครงการลงทุนขนาดใหญ่ในชั้นรายละเอียดเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในขั้นตอนต่อไป

ผู้แทนสำนักงบประมาณ (นายสนั่น สุธชินุ่น) ชี้แจงว่าสำนักงบประมาณได้พิจารณาจัดสรรงบประมาณตามโครงการนี้ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล และพิจารณาการจัดสรรไปตามหลักเกณฑ์ของสำนักงบประมาณ

ความเห็นของสภาที่ปรึกษา ข้อ 3 เห็นควรทบทวนการก่อสร้างถนนทางยกระดับแยกจากถนนบางใหญ่-บ้านโป่ง ไปสู่วัดกระซ้าขาว เพื่อมุ่งสู่อ่าวไทย เนื่องจากมีถนนหลายสายวิ่งจากส่วนเหนือของกรุงเทพ ผ่านตะวันออกของเจ้าพระยาไปสู่ส่วนใต้ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ผ่านทางหลวงหมายเลข 346 ถนนปิ่นเกล้า – นครชัยศรี ถนนเพชรเกษม และถนนพระราม 2 รวมทั้งถนนวงแหวนรอบใน และรอบนอกเป็นเครือข่าย

ผู้แทนกรมทางหลวง (นายอัศวิน วรรณสุต) ชี้แจงว่ากรมทางหลวงได้รับมอบหมายให้ดำเนินโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ จากถนนพระรามที่ 2 - วัดกระซ้าขาว ไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 4 ที่ชะอำ โดยไม่ได้รับมอบหมายให้พิจารณาดำเนินโครงการในส่วนถนนยกระดับจากถนนบางใหญ่-บ้านโป่ง-ไปสู่วัดกระซ้าขาว ซึ่งเส้นทางดังกล่าวได้บรรจุอยู่ในรายงานการศึกษา

ความเห็นของสภาที่ปรึกษา ข้อ 4 ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนเส้นทางบางใหญ่-บ้านโป่ง และขยายระยะทางไปสู่จุดเชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษม เพื่อประโยชน์ใช้สอยสูงสุดต่อการคมนาคมขนส่งสู่ภาคใต้ (โครงการนี้ได้เริ่มมากกว่า 10 ปีแล้ว แต่ไม่มีการดำเนินการเพื่อจะมีการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน)

ผู้แทนกรมทางหลวง (นายชูศักดิ์ เกวี) ชี้แจงว่าการดำเนินโครงการทางสายบางใหญ่ - บ้านโป่งนั้น กรมทางหลวงกำลังออกกฎกระทรวง ตามกฎหมายทางหลวงสัมปทาน เพื่อที่จะประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนในโครงการนี้อีกครั้งหนึ่งต่อไป

ประธานฯ เห็นว่าโครงการดังกล่าว กรมทางหลวงก็ได้มีการดำเนินการมาเป็นขั้นตอน ก็ดำเนินการต่อไป ส่วนโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ ก็ควรดำเนินการต่อไปเช่นกัน

ความเห็นของสภาที่ปรึกษา ข้อ 5 ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนเพชรเกษมในช่วงตอนต่างๆ จากกรุงเทพ-ปากท่อ ให้เต็มแนวเขตทาง (Right of Way) รวมทั้งช่วงปากท่อผ่านเขาย้อยผ่านเพชรบุรีไปสู่ชะอำ เพื่อรองรับการจราจรได้อย่างสมบูรณ์

ประธานฯ เห็นว่าการแก้ไขปัญหาการจราจรต้องได้รับการแก้ไขซึ่งกรมทางหลวงก็จะต้องดำเนินการก่อสร้างทางหลวงในแต่ละระยะ (staging)

ผู้แทนกรมทางหลวง (นายอัศวินฯ) ชี้แจงว่า กรมทางหลวงกำลังดำเนินการขยายถนนเพชรเกษม ส่วนช่วงปากท่อ-ชะอำ ก็กำลังขยายเต็มรูปแบบ (Ultimate Design) ตามเขตทางที่มีอยู่แล้ว ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรในเส้นทางที่มีอยู่ ส่วนโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ ก็จะมาช่วยรองรับการจราจรในอนาคตต่อไป

ความเห็นของสภาที่ปรึกษา ข้อ 6 ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนที่มีความสำคัญ และได้สร้างผิวจราจรไว้ในระดับหนึ่งแล้ว เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการคมนาคม อาทิ ถนนจากยี่สาร-แหลมผักเบี้ย ในพื้นที่ จ.สมุทรสาคร และจ.เพชรบุรี และหนองหญ้าปล้อง-หัวหิน ในพื้นที่ จ.เพชรบุรี

ประธานฯ ชี้แจงว่าโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) เป็น Motorway ส่วนโครงข่ายทางหลวงตามที่สภาที่ปรึกษาเสนอเป็น Highway ซึ่งเป็นคนละ Network กัน

ผู้แทนกรมทางหลวง (นายอัศวินฯ) ชี้แจงเพิ่มเติมว่ากรมทางหลวงก็ได้ดำเนินการปรับปรุงทางหลวงในส่วนพื้นที่ที่รับผิดชอบ ซึ่งถนนในพื้นที่ส่วนนี้ เป็นถนนที่เรียกว่าทางหลวงจังหวัด ซึ่งมีปริมาณการจราจรไม่สูงนัก ประสิทธิภาพของทางหลวงนี้ จะสามารถรองรับการจราจรได้เพียงระดับหนึ่งเท่านั้น และไม่ใช่วางหลวงที่เป็น Motorway

ความเห็นของสภาที่ปรึกษา ข้อ 7 ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนพระราม 2 ให้เต็มแนวเขตทาง และเห็นควรให้ขยายเส้นทางจากจุดตัดถนนเพชรเกษมที่ปากท่อไปสู่เส้น by-pass เพชรเกษมที่บริเวณชะอำ ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรได้อย่างมาก

ผู้แทนกรมทางหลวง (นายชูศักดิ์ฯ) ชี้แจงว่าในปีงบประมาณ 2548 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณก่อสร้างทางหลวงพระราม 2 เป็น 8 ช่องจราจรจากสมุทรสาคร-ปากท่อ และช่วงจากปากท่อ-เพชรบุรีจะ

ขยายเป็น 7 ช่องจราจร และเส้นทางจากเพชรบุรี-ชะอำ ในปี 2548 ได้รับงบประมาณเพิ่มเติมจำนวน 1,200 ล้านบาท เพื่อขยายเป็น 8 ช่องจราจร ซึ่งเป็นการขยายเต็มแนวเขตทางตลอด นอกจากนี้ กรมทางหลวง กำลังดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงสายสำรองลงสู่ภาคใต้ช่วงจากท่ายาง-หนองหญ้าปล้อง-หัวหิน อีกด้วย

ความเห็นของสภาที่ปรึกษา ข้อ 8 ควรพิจารณาก่อสร้างทางยกระดับเหนือถนนเส้นพระราม 2 เช่นเดียวกับที่ภาครัฐได้ดำเนินการมาแล้ว สำหรับถนนบางนา-ตราด ช่วงบางนา-ชลบุรี โดยขยายเส้นทางมุ่งสู่ by-pass ถนนเพชรเกษมที่ชะอำไปพร้อมกัน

คณะที่ปรึกษาฯ (นายวรรณวิทย์ แด้มทอง หัวหน้าคณะที่ปรึกษาด้านเศรษฐศาสตร์) ชี้แจงว่าคณะที่ปรึกษา ได้ศึกษาวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ โดยพิจารณาเปรียบเทียบการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนพระรามที่ 2 ร่วมด้วย

จากการศึกษาผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ระยะเวลา 30 ปี อัตรา Discount rate 12 % พบว่า การก่อสร้างทางยกระดับบนถนนพระรามที่ 2 มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่ต่ำกว่าโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) เนื่องจากการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนพระรามที่ 2 ไม่มีมูลค่าการประหยัดเวลาการเดินทางเกิดขึ้น จึงทำให้การก่อสร้างทางยกระดับเหนือพระรามที่ 2 ไม่น่าลงทุน

ผู้แทน สสช. (นายเกรียงศักดิ์) ในการศึกษาของที่ปรึกษา

เห็นว่าในการคำนวณอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ฯ จำเป็นต้องประเมินค่าใช้จ่ายทางอ้อมที่สำคัญของโครงการที่จะเกิดขึ้นเนื่องจากผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้ระบุไว้อย่างชัดเจนแล้วในการพิจารณาความเห็นของสภาที่ปรึกษาฯ ในข้อ 1 ซึ่งถือเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อโครงการที่จะต้องดำเนินการให้ชัดเจนก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ นอกจากนั้น หากพิจารณาปัจจัยผลกระทบของรูปแบบการก่อสร้างโครงการที่แตกต่างกันอย่างละเอียด อาจมีผลลัพธ์เปรียบเทียบที่ชัดเจนมากขึ้นของทางเลือกอื่น ๆ ตามที่สภาที่ปรึกษาฯ เสนอ อาทิ โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนพระรามที่ 2 อาจจะมีเหมาะสมและคุ้มค่าต่อการลงทุนมากขึ้น ทั้งด้านการประหยัดเงินลงทุน ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ผลกระทบ/ปัญหาระหว่างการก่อสร้าง และภาระค่าใช้จ่ายผูกพันสำหรับการลดผลกระทบ/ฟื้นฟูด้านสิ่งแวดล้อมในอนาคต เป็นต้น

คณะที่ปรึกษาฯ (นายอเนกฯ) ทางคณะที่ปรึกษาฯ รับที่จะไปพิจารณาตรวจสอบรายงานผลการศึกษาฯ ต่อไป

ความเห็นของสภาที่ปรึกษา ข้อ 9 ควรเร่งดำเนินการและให้ความสำคัญกับทางหลวงหมายเลข 346 (รังสิต-ปทุมธานี-บางเลน-กำแพงแสน-พนมทวน) ซึ่งเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) ณ จุดถนนพหลโยธิน ซึ่งเป็นถนนวิ่งตะวันออกสู่ตะวันตกของประเทศ เชื่อมโยงภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ สู่ภาคใต้ ตามถนนเพชรเกษม เพื่อรองรับการจราจรได้อย่างสมบูรณ์

ผู้แทนกรมทางหลวง (นายอัศวินฯ) ชี้แจงว่ากรมทางหลวงมีโครงการที่จะปรับปรุง Corridor ทางหลวงสายดังกล่าวอยู่แล้ว โดยที่จุดเชื่อมกับทางแยกต่างระดับรังสิตตัดกับถนนพหลโยธิน กรมทางหลวงจะปรับปรุงทางแยกต่างระดับที่รังสิตระยะที่ 2 และจะปรับปรุงโครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้องและก่อสร้างทางขึ้นลง เพื่อเชื่อมต่อกับทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ โดยเชื่อมกับทางหลวงสาย 305 จะเป็นการกระจายรถไปทางด้านตะวันตกให้เป็น East-West Corridor อีกเส้นทางหนึ่ง ซึ่งเรื่องนี้จะขอให้นายชูศักดิ์ จากสำนักวางแผนฯ ชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

ผู้แทนกรมทางหลวงฯ (นายชูศักดิ์ฯ) ชี้แจงเพิ่มเติมว่า โครงข่ายทางหลวงสาย 346 ไปทางตะวันตก จากปทุมธานี-บางเลน-กำแพงแสน-พนมทวน กรมทางหลวงมีแผนการปรับปรุงก่อสร้างเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรตลอดสาย โดยทางหลวงจากปทุมธานี-บางเลน ขณะนี้เป็น 4 ช่องจราจรแล้ว สำหรับสายบางเลน-กำแพงแสน กำลังเตรียมการก่อสร้างอยู่ ส่วนสายกำแพงแสน-พนมทวน ในคราวไปตรวจราชการของนายกรัฐมนตรี กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณงบกลาง เพื่อขยายเป็น 4 ช่องจราจร โดยขณะนี้กรมทางหลวงได้มอบหมายให้ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี กรมทางหลวง เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ดังนั้น ทางด้านตะวันตก ค่อนข้างจะมีความสมบูรณ์ สำหรับทางหลวงทางด้านตะวันออกจากรังสิต-วงแหวนตะวันออก-นครนายก กรมทางหลวงกำลังพิจารณาหารูปแบบที่เหมาะสม โดยที่ปัจจุบันมีปัญหาความแออัดของการจราจรเป็นอย่างมาก เนื่องจากไม่มีการเชื่อมต่อกันโดยตลอด โดยเฉพาะตรงบริเวณรังสิต คงต้องเสริม ซึ่งกำลังพิจารณารูปแบบที่เป็นอุโมงค์ ซึ่งจะได้มีการศึกษาหารูปแบบในรายละเอียดต่อไป

ความเห็นของที่ปรึกษา ข้อ 10 ถนนระดับราบจากแหลมผักเบี้ย ผ่านจังหวัดเพชรบุรีไปสู่ชะอำ ซึ่งขณะนี้ มีหลายเส้นทาง ทั้งที่เป็นของกรมทางหลวง กรมโยธาธิการ และผังเมือง และคันกันน้ำเค็มของกรมชลประทาน เห็นควรพิจารณาพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ควรสำรวจถนนคันป้องกันน้ำเค็มของกรมชลประทาน จากจังหวัดสมุทรสาคร ผ่านจังหวัดสมุทรสงคราม ผ่านจังหวัดเพชรบุรีไปสู่ถนนเพชรเกษม บริเวณจุด by-pass ชะอำ เพื่อพัฒนาให้เป็นถนนที่มีความสมบูรณ์และประหยัดงบประมาณในการเวนคืนที่ดิน

ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายไพศาล แสงจินดา กรมชลประทาน) ชี้แจงว่า คันกันน้ำเค็มของกรมชลประทานตามแนวบริเวณดังกล่าว ได้แก่ คันกันน้ำเค็มเบอร์ 1 และเบอร์ 2 จาก อ.บ้านแหลมเลาะชายทะเลถึง อ.ชะอำ ระยะทางประมาณ 55 กม. ซึ่งใช้เป็นแนวแบ่งเขตพื้นที่น้ำจืดกับน้ำเค็ม โดยสร้างเชื่อมระหว่างตัวประตูป้องกันน้ำเค็มตามปลายคลองระบายน้ำสายต่าง ๆ และเป็นเส้นทางขนส่งผลิตผลทางการเกษตร ต่อมา มีการปรับปรุงคันกันน้ำนี้เป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร และปัจจุบันได้ส่งมอบส่วนนี้ให้กรมทางหลวงชนบท ในอนาคตหากจะมีการพัฒนาเป็นถนนที่สมบูรณ์ สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้สูง ๆ แล้ว มีความเห็นว่าจะต้องจัดทำเป็นโครงการลงทุน เนื่องจากที่กรมชลประทานดำเนินการไปแล้วเป็นการเสริมถนนบนคันกันน้ำเค็ม จึงรับน้ำหนักบรรทุกได้จำกัดอยู่ในระดับหนึ่ง และควรพิจารณาเพื่อช่องทางระบายน้ำในกรณีแม่น้ำเพชรบุรีเกิดอุทกภัยด้วย

ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย (นายธงชัย โจนกนกนัท กรมโยธาธิการและผังเมือง) ชี้แจงว่า เรื่องของถนนบริเวณดังกล่าว โอนไปอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทแล้ว อย่างไรก็ตามในส่วนความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการและผังเมืองบริเวณดังกล่าว กำลังศึกษาพื้นที่บริเวณแหลมผักเบี้ยตามความต้องการของสำนักพระราชวัง โดยได้มีการออกไปสำรวจตรวจสอบพื้นที่ โดยมีการถ่ายภาพทางอากาศพบว่า การใช้พื้นที่ดินบริเวณแหลมผักเบี้ยเปลี่ยนแปลงไปค่อนข้างมาก ในระยะที่ผ่านมานี้ โดยพบว่ามีโครงการบ้านจัดสรรขนาดใหญ่เกิดขึ้น มีการบุกรุกพื้นที่บริเวณชายทะเลจำนวนมาก มีคอนโดมิเนียมขนาดใหญ่เกิดขึ้น ดังนั้น จึงมีความกังวลว่า พื้นที่บริเวณแหลมผักเบี้ย ซึ่งเป็นพื้นที่ทางการเกษตรที่มีความสมบูรณ์ ชาวนาสามารถปลูกข้าวได้ถึงปีละ 3 ครั้ง เนื่องจาก มีระบบการชลประทานจากเขื่อนเพชรบุรีที่ดีมาก ดังนั้น ชาวนาจึงละทิ้งเพื่อขาย สำหรับไปทำหมู่บ้านจัดสรร และยังพบว่าบริเวณดังกล่าวมีพื้นที่ชายฝั่งถูกกัดเซาะถึง 50 เมตร ดังนั้น เมื่อมีโครงการนี้เกิดขึ้น ควรจะได้มีการศึกษาผลกระทบที่ควรคำนึงถึงเรื่องดังกล่าวไว้ด้วย

นอกจากนั้นยังพบอีกว่า ปัจจุบันน้ำในเขื่อนแก่งกระจานเหลือไม่ถึง 40% ดังนั้น หากพื้นที่บริเวณนี้จะกลายเป็นชุมชนขึ้นมา การศึกษาเรื่องแหล่งน้ำก็เป็นสิ่งสำคัญ ดังนั้น ขอให้ทางคณะที่ปรึกษาได้มีการศึกษาและเข้มงวดในเรื่องดังกล่าวข้างต้นด้วย อีกทั้งขอให้ทางคณะที่ปรึกษาได้คำนึงถึงการศึกษาถึงผลกระทบในเรื่องห่วงโซ่อาหารบริเวณปากแม่น้ำแม่กลองถึงเพชรบุรี ควรจะได้มีคำตอบเรื่องนี้ให้มีความชัดเจนและสมบูรณ์

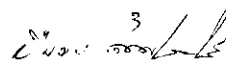
ประธานฯ ชี้แจงว่า ขณะนี้ สนข. ได้มีการศึกษาโครงการต่อเนื่อง คือ โครงการพัฒนาเมืองและโครงข่ายด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อรองรับเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร – แหลมผักเบี้ย - ชะอำ) ดังนั้น รับที่จะให้ทางคณะที่ปรึกษารับความเห็นของผู้แทนกรมโยธาธิการและผังเมืองไปพิจารณาศึกษาต่อไป

ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท (นายธนชัย หล่ออภิบาลกุล) ซึ่งแจ้งว่า กรมทางหลวงชนบท มีเส้นทางในบริเวณแนวพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งบางเส้นทางได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อปรับปรุงก่อสร้างเป็นทางลาดยาง และส่วนหนึ่งก็เป็นแผนงานที่กรมทางหลวงชนบทจะขอรับการจัดสรรงบประมาณจากรัฐบาลต่อไป

ประธานฯ โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้มีความสำคัญที่จะต้องดำเนินการ ซึ่งกรมทางหลวง ก็ได้รับการจัดสรรงบประมาณ เพื่อดำเนินโครงการนี้ โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียดโครงการ ดังนั้น จึงควรจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

มติที่ประชุม ที่ประชุมพิจารณาความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาทั้ง 10 ข้อแล้ว มีมติเห็นควรดำเนินโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) ต่อไป โดยขณะนี้กรมทางหลวง กำลังดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการฯ สำหรับการก่อสร้างโครงการในช่วงสะพานในทะเลที่ได้รับงบประมาณในปี 2548 จำนวน 4,800 ล้านบาท และงบผูกพันปี 2549 จำนวน 8,000 ล้านบาท และงบผูกพันในปี 2550-2551 จำนวน 19,200 ล้านบาท จะสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ เมื่อได้รับอนุมัติเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (Environment Impact Assessment : EIA) สำหรับข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ ที่ให้เร่งรัดปรับปรุงก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงและเส้นทางบริเวณพื้นที่ดังกล่าว เพื่อลงสู่ภาคใต้ นั้น ผลการพิจารณาปรากฏว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ได้มีการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างแล้ว และกำลังดำเนินการก่อสร้าง รวมทั้งมีแผนที่จะดำเนินการโดยเร่งด่วนต่อไป ซึ่งจะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนกับโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) ที่เป็นโครงการลักษณะทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ซึ่งจะทำให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศได้อย่างเหมาะสม

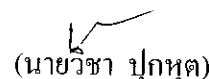
ปิดประชุมเวลา 15.45 น.



(นายชินยง ตั้งเปรมศรี)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 ว

ผู้ตรวจราชการประชุม



(นายวิศา ปุกหุด)

ผู้อำนวยการกลุ่มวิเคราะห์แผน

ด้านการขนส่งและจราจรทางบก

ผู้ตรวจราชการประชุม

รายงานการประชุมคณะผู้บริหารโครงการงานจ้างผู้ควบคุมผู้สำรวจและออกแบบ
และช่วยพิจารณาข้อเสนอสั่งของผู้เข้าประกวดราคา และงานจ้างสำรวจและออกแบบรายละเอียด
โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)

ครั้งที่ 5 วันพุธที่ 17 สิงหาคม 2548

ณ ห้องประชุม 1 ชั้น 2 อาคารเฉลิมว วัชรพุกก์ กรมทางหลวง

ผู้เข้าร่วมประชุม

คณะผู้บริหารโครงการฯ

- | | |
|------------------------------|--|
| 1. นายชาญชัย เดชสังข์ | วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ |
| 2. นายอัศวิน กรรณสูต | ผู้อำนวยการสำนักสำรวจและออกแบบ |
| 3. นายสุชาติ สิริคมสัน | ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง |
| 4. นายวาทินทร์ พรรณนารุโณทัย | ผู้แทนกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี |
| 5. นางอุษณีย์ ศิวาวุฑ | ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| 6. นางสาวสุจิตรา อยู่ทอง | ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สำรอง) |
| 7. นายประสิทธิ์ รักษายศ | ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร |
| 8. นางสาวรัชนิพร ธิติทรัพย์ | ผู้แทนกระทรวงคมนาคม |
| 9. นางศิรินทรา โตอินทร์ | ผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำรอง) |
| 10. นายจเร เลาหนีวัตร | ผู้แทนจังหวัดสมุทรสาคร |
| 11. นายทรงเดช จังதியานนท์ | ผู้แทนจังหวัดเพชรบุรี |
| 12. นายพงศ์พันธ์ จันทกุล | รท. วิศวกรวิชาชีพ 9 วช. |
| 13. นายประมณฑ์ สถาพรนานนท์ | วิศวกรโยธา 8 วช. |
| 14. นายदनัย เรืองสอน | วิศวกรโยธา 5 |

คณะกรรมการตรวจการจ้างฯ

1. นายเกษม ศรีวรานนท์ วิศวกรวิชาชีพ 9 วช.

ผู้แทนคณะอนุกรรมการฯ

1. นายวรินทร์ เพชรราชู วิศวกรโยธา 8 วช.
2. นายจักรภพ วัชรมณเฑียร วิศวกรโยธา 5

คณะที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานฯ

1. นายทรงเกียรติ มธุพนธ์
2. นายกริธา ลำบ้านหลวง
3. นายธรรมบุญ สุสำเภา
4. นายอัศรพล ตั้งไพศาลกุล

คณะที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบฯ

1. นายเอกสิทธิ์ ลัมสุวรรณ
2. นายทศพล ปิ่นแก้ว
3. นายอุทัย ฤกษ์ศิริรัตน์
4. นายธัญวัฒน์ โพธิ์ศิริ
5. นายสุธา ขาวเขียว
6. นายไพศาล สันติธรรมนนท์
7. นายพิสิฐ กาญจนวิจิตร
8. นายสุทธิพล วิวัฒน์ทีปะ
9. นายก่อเกียรติ วิวัฒน์ทีปะ
10. นายนพตล สงท่ง
11. นายวรนาถ แซ่มสุวรรณ
12. นายสรวิทย์ ญาณภักดิ์

ผู้ไม่เข้าร่วมประชุม

คณะผู้บริหารโครงการฯ

1. นายจิตพันธ์ ประกอบพร
2. นายบัณฑิต สุวรรณจินดา
3. นายเสรี สุ่ม
4. นายวัฒน์ชัย ไชยสาส์
5. นางเจตจินดา ไชยยะบุตร
6. นายอึ้งยง มีเมศกุล
7. นายชัยพร บุญศิริ

- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพาน
ผู้อำนวยการสำนักวางแผน
ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงที่ 13
ผู้แทนกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
ผู้แทนกรมประมง
วิศวกรวิชาชีพ 9 วช.

ติดตามการ
ติดตามการ
ติดตามการ
ติดตามการ
ติดตามการ
ติดตามการ
ติดตามการ

คณะกรรมการตรวจการจ้างฯ

1. นายนิยม สุจริตวัฒน์ศักดิ์ วิศวกรวิชาชีพ 9 วช.
2. นายชูศักดิ์ เกวี่ วิศวกรวิชาชีพ 9 วช.
3. นายภูวนัฐ ไพบูลย์สิน วิศวกรโยธา 7 วช.

ติดตามการ
ติดตามการ
ติดตามการ

เริ่มประชุมเวลา

10:00 น.

ระเบียบวาระที่ 1 เรื่องประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ประธานฯ (วณบ.) กล่าวเปิดการประชุมครั้งที่ 5 ของคณะผู้บริหารโครงการ คณะกรรมการตรวจการจ้าง และผู้แทนคณะอนุกรรมการฯ งานจ้างผู้ควบคุมผู้สำรวจและออกแบบ และช่วยพิจารณาข้อเสนอของผู้เข้าประกวดราคา และงานจ้างสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)

ประธานฯ ได้กล่าวถึงระยะเวลาในการดำเนินโครงการฯ ซึ่งได้สิ้นสุดลงตามสัญญาแล้ว และงบประมาณค่าก่อสร้างที่ได้รับ จากงบประมาณประจำปี 2548 จำนวน 4,800 ล้านบาท ไม่สามารถใช้ได้ทันตามกำหนดเวลา เนื่องจากโครงการนี้ยังไม่ผ่านการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมทางหลวงจึงได้ชะลอการประมูลโครงการฯ และได้โอนงบประมาณจำนวนดังกล่าวไปใช้ในการปฏิบัติงานที่มีความจำเป็นเร่งด่วนแล้ว สำหรับปีงบประมาณ 2549 กรมทางหลวงไม่ได้ตั้งงบประมาณผูกพันสำหรับโครงการนี้

ระเบียบวาระที่ 2 รับรองรายงานการประชุม

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้เสนอรายงานการประชุมครั้งที่ 4 และที่ประชุมมีมติรับรองโดยมีรายการแก้ไข คือ

หน้า 9/12 จากข้อความเดิมคือ

ที่ปรึกษาด้านการออกแบบได้นำเสนอการตรวจสอบความปลอดภัย ซึ่งแบ่งขั้นตอนในการตรวจสอบ 3 ขั้นตอน คือ

- 1 Conceptual design จะพิจารณาในเรื่องมาตรฐานของการออกแบบ ขอบเขตของโครงข่ายจราจรประเภทของจราจร จำนวนทางแยก และชนิดของทางแยก รวมทั้งผลกระทบต่างๆ ในการสัญจรอื่นๆ
- 2 Preliminary design รูปตัดของถนน ลักษณะเลี้ยวคด การมองเห็น การระบายน้ำ
- 3 Detailed design จะมีการตรวจสอบที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากจะเห็นรูปร่างรายละเอียด

แก้ไขเป็นข้อความดังนี้

ที่ปรึกษาด้านควบคุมงานได้นำเสนอการตรวจสอบความปลอดภัย ซึ่งแบ่งขั้นตอนในการตรวจสอบ 3 ขั้นตอน คือ

- 1 Conceptual design จะพิจารณาในเรื่องมาตรฐานของการออกแบบ ขอบเขตของโครงข่ายจราจรประเภทของจราจร จำนวนทางแยก และชนิดของทางแยก รวมทั้งผลกระทบต่างๆ ในการสัญจรอื่นๆ
- 2 Preliminary design รูปตัดของถนน ลักษณะเรขาคณิต การมองเห็น การระบายน้ำ
- 3 Detailed design จะมีการตรวจสอบที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากจะเห็นรูปร่างรายละเอียด

ระเบียบวาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ

3.1 ความก้าวหน้าของโครงการ

ที่ปรึกษาด้านควบคุมงานได้รายงานให้ที่ประชุมทราบถึงความก้าวหน้าของโครงการ ซึ่งปัจจุบันที่ปรึกษาด้านออกแบบได้ส่งแบบให้พิจารณาถึงขั้น Draft Final แล้วในบางส่วน

ที่ปรึกษาด้านการออกแบบได้รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าปัจจุบันความก้าวหน้าของงานอยู่ที่ร้อยละ 94 และได้แจ้งรายละเอียดและสถานะของรายการย่อยตามเอกสารที่แจกให้ที่ประชุม

4.1 การดำเนินโครงการในขั้นตอนต่อไป

ประธานฯ ได้เสนอแนวทางการพิจารณาอนุมัติแบบเบื้องต้นต่อคณะกรรมการ คือให้คณะอนุกรรมการฯ ด้านต่าง ๆ พิจารณารายละเอียดของแบบเบื้องต้นที่เกี่ยวข้อง และหากคณะอนุกรรมการฯ นั้น ๆ มีมติเห็นชอบแบบเบื้องต้นใด ๆ ให้ถือว่าอนุมัติแบบเบื้องต้นนั้นได้ ซึ่งที่ประชุมเห็นด้วยกับข้อเสนอของประธานฯ

ที่ปรึกษาได้ทำการประเมินผลสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อทางเลือกของโครงการแนวที่ผ่านบ้านปากทะเลในเบื้องต้นแล้ว ดังแสดงในเอกสารแนบ ที่ประชุมเห็นควรให้ยุติการดำเนินการในแนวทางเลือกนี้ เนื่องจากโครงการกำลังยุติ การเลือกแนวใหม่จะทำให้ประชาชนเกิดความกังวลและสับสนต่อแนวโครงการได้

สำหรับการดำเนินโครงการในขั้นตอนต่อไป ประธานฯ ได้นำเสนอการยุติโครงการฯ บางส่วน ด้วยเหตุผลเนื่องจากระยะเวลาในการดำเนินโครงการฯ ซึ่งได้สิ้นสุดลงตามสัญญาแล้ว และเมื่อเดือนมิถุนายน 2548 รัฐบาลได้มีนโยบายให้เร่งรัดการใช้จ่ายเงินงบประมาณ ซึ่งงบประมาณค่าก่อสร้างโครงการนี้ที่ได้รับจากงบประมาณประจำปี 2548 จำนวน 4,800 ล้านบาท ไม่สามารถใช้ได้ทันตามกำหนดเวลา กรมทางหลวงจึงได้ขอโอนงบประมาณจำนวนดังกล่าวไปใช้ในการกิจที่มีความจำเป็นเร่งด่วนแล้ว และจากการที่ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี ได้ให้สัมภาษณ์ผ่านสื่อมวลชนให้ยุติโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ เมื่อจะยุติโครงการแล้วจะต้องพยายามประหยัดและใช้งบประมาณแผ่นดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด จึงเห็นควรเสนอให้คณะกรรมการฯ พิจารณายุติโครงการบางส่วน โดยมีหลักการดังนี้

1. ระเบียบการทำงานส่วนที่เกี่ยวกับการจัดทำแบบ ข้อกำหนด และรายการก่อสร้างทุกรายการ
2. งานส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรวบรวมข้อมูล ศึกษา วิเคราะห์ และตรวจสอบ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อทางราชการในการดำเนินโครงการอื่นๆ ต่อไปในอนาคต ให้ที่ปรึกษาดำเนินการต่อไปให้สำเร็จลุล่วงตามรายการข้อกำหนดและขอบข่ายของงาน และข้อเสนอโครงการ

ที่ประชุมได้พิจารณาและรับหลักการตามข้อเสนอดังกล่าว

ที่ปรึกษา (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) ยอมรับข้อเสนอดังกล่าวและถือว่ากรมทางหลวงได้แจ้งทราบเป็นทางการแล้วในที่ประชุมนี้ แต่ขอให้กรมทางหลวงพิจารณาค่าใช้จ่ายงานส่วนที่ได้ดำเนินการไปแล้วแต่เนื่องจากงานอยู่ในรายการที่ถูกยกเลิกด้วย

ประธานฯ ได้เสนอให้มีการพิจารณาการจ่ายค่างานอย่างเหมาะสม โดยขออำนาจจากคณะกรรมการฯ ให้คณะกรรมการฯ และคณะอนุกรรมการฯ คณะกรรมการตรวจการจ้างฯ ในส่วนของกรมทางหลวงเป็นผู้พิจารณาเนื่องจากในสัญญา มีการแยกรายการจ่ายงวดงานอย่างละเอียดและเนื้อหาของงานในส่วนที่เหลือเป็นงานด้านเทคนิค ซึ่งคณะกรรมการฯ เห็นชอบกับข้อเสนอดังกล่าว สำหรับรายละเอียดเนื้องานที่จะยุติจะให้ฝ่ายเลขาฯ รวบรวมและแจ้งเป็นทางการต่อไป

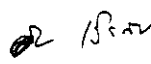
ผู้แทนสำนักวางแผนแจ้งให้ที่ประชุมทราบถึงโครงการทางหลวงระหว่างเมืองโคราชสายใต้ตามแผนเดิมของกรมทางหลวง ที่เชื่อมต่อจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางใหญ่-บ้านโป่ง ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาสังเกตล้อม และจะมีโครงการศึกษาช่วงลงใต้แนวใหม่จาก ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางใหญ่-บ้านโป่ง บริเวณนครปฐม ผ่านบริเวณดินอ่อนในจังหวัดเพชรบุรี ระยะทางใกล้เคียงกับเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ โดยจะมีการเปรียบเทียบทั้งในกรณีใช้แนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเดิม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวใหม่ และเส้นทางลัดสู่ภาคใต้

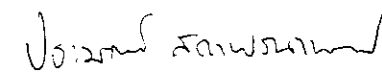
มติที่ประชุม

- 1 ลำดับขั้นตอนของการดำเนินงาน ที่ปรึกษาได้รายงานการทำงานไว้ถึงร้อยละ 94 แต่ลำดับขั้นตอนการทำงานยังอยู่ในช่วงกลางๆ เช่น ปัจจุบันแบบเบื้องต้นยังไม่ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการฯ และคณะกรรมการฯ แต่ที่ปรึกษาได้ส่งร่างแบบขั้นสุดท้ายให้ที่ปรึกษาควบคุมการออกแบบพิจารณาแล้ว ฉะนั้น ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแบบเบื้องต้นจึงไม่ได้รับการแก้ไขในแบบร่างขั้นสุดท้าย ควรให้ที่ปรึกษาควบคุมการออกแบบพิจารณาตรวจสอบรายละเอียดต่างๆ ครอบคลุมทุกประเด็นที่คณะกรรมการฯ และคณะกรรมการฯ ได้ให้ความเห็นไว้
- 2 การบูรณาการงานออกแบบกับการศึกษาในกลุ่มงานต่างๆ เช่น เรื่องฝน แร่ลม ดินอ่อน ระบบการเดินเรือ
 - 2.1 ให้นำข้อมูลจากการศึกษาไปใช้ในการกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านต่างๆ
 - 2.2 กำหนด Design Criteria ให้สอดคล้องกับผลการศึกษาด้านต่างๆ
- 3 ให้จัดทำภาพรวมของการศึกษาแยกจากข้อมูล แม้ว่าจะมีการชะลอหรือยุติโครงการไว้ก่อน แต่โครงการนี้ก็มีการศึกษาด้านต่างๆ จำนวนมาก ซึ่งจะสามารถใช้ประโยชน์ด้านอื่นๆ อีกต่อไปได้ ผลงานที่ผ่านมาของที่ปรึกษาเป็นการนำเสนอแบบแยกส่วน ทำให้ไม่สามารถมองเห็นภาพรวมของโครงการได้
- 4 เพิ่มรายละเอียดของแบบเบื้องต้น ดังนี้
 - 4.1 ข้อมูลพื้นฐานเพื่อการออกแบบต้องสมบูรณ์
 - 4.2 ข้อมูลและรายละเอียดการสำรวจในแบบ PLAN & PROFILE ต้องสมบูรณ์ มีการแสดงตำแหน่งของตอม่อ ระบุ Station, Curve data และระดับน้ำ
 - 4.3 ให้จัดรูปแบบให้เป็นไปตามมาตรฐานเช่นเดียวกับโครงการอื่นๆ ของกรมทางหลวง
- 5 ให้คณะกรรมการฯ ด้านต่างๆ พิจารณารายละเอียดของแบบเบื้องต้นที่เกี่ยวข้อง และหากคณะกรรมการฯ นั้นๆ มีมติเห็นชอบแบบเบื้องต้นใดๆ ให้ถือว่าอนุมัติแบบเบื้องต้นนั้นได้
- 6 แนวทางเลือกของทางขึ้นระหว่างบ้านแหลมผักเบี้ยและบ้านปากทะเลให้คงแนวทางขึ้นตามการศึกษาความเหมาะสมที่บ้านแหลมผักเบี้ย
- 7 ให้ยุติโครงการบางส่วน โดยมีหลักการดังนี้
 - 7.1 ระงับการทำงานส่วนที่เกี่ยวกับการจัดทำแบบ ข้อกำหนด และรายการก่อสร้างทุกรายการ
 - 7.2 งานส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรวบรวมข้อมูล ศึกษา วิเคราะห์ และตรวจสอบ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อทางราชการในการดำเนินโครงการอื่นๆ ต่อไปในอนาคต ให้ที่ปรึกษาดำเนินการต่อไปให้สำเร็จลุล่วงตามรายการข้อกำหนดและขอบข่ายของงาน และข้อเสนอโครงการ
- 8 ให้ฝ่ายเลขฯ รวบรวมรายละเอียดเนื้อหาที่จะยุติงานที่ปรึกษาทราบอย่างเป็นทางการ

เลิกประชุมเวลา

12:00 น.


(นายดนัย เรืองสอน)
ผู้จัดรายงานการประชุม


(นายประมณฑ์ สถาพรนานนท์)
ผู้ตรวจรายงานการประชุม