

ความเห็นประกอบวาระเพื่อ พิจารณา

เรื่องที่.....



ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0207/186

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่..... 6633
วันที่..... - 7 พ.ย. 2549 746 น

คดี 1/3787

กระทรวงคมนาคม

ฯพณ. 49

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

9.00 น

6 พฤศจิกายน 2549

เรื่อง การแก้ไขปัญหาเร่งด่วนและแนวทางการจัดทำแผนการบรรเทาอุทกภัยระยะกลางและระยะยาว

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ - 7 พ.ย. 2549

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว(ล) 12709 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2549

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปความเห็นการแก้ไขปัญหาเร่งด่วนและแนวทางการจัดทำแผนบรรเทาอุทกภัยระยะกลางและระยะยาว

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงคมนาคมเสนอความเห็นเรื่อง การแก้ไขปัญหาเร่งด่วนและแนวทางการจัดทำแผนการบรรเทาอุทกภัยระยะกลางและระยะยาวของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมขอเสนอความเห็นในเรื่องดังกล่าว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก

(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองแผนงาน

โทร. 0-2281-6262

โทรสาร. 0-2281-4191

สรุปความเห็น
การแก้ไขปัญหาระงับและแนวทางการจัดทำแผนบรรเทาอุทกภัยระยะกลางและระยะยาว
กระทรวงคมนาคม

ลำดับ	ประเด็นสำคัญ	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานดำเนินการ
1.	การแก้ไขปัญหาระงับ 1.1 การซ่อมแซมและการฟื้นฟู สิ่งก่อสร้าง และสาธารณะประโยชน์ ภายหลังอุทกภัย	1. กรมทางหลวง (ทล.) 1.1 ในสายทางที่น้ำลดแล้ว กรมทางหลวงได้เร่งรัดเข้าไปดำเนินการซ่อมแซม ให้การจราจรผ่านได้ทุกสายทาง พร้อมสำรวจความเสียหาย เพื่อจะได้ดำเนินการซ่อมคืนสู่ สภาพเดิมให้แล้วเสร็จโดยเร็ว 1.2 ในสายทางที่น้ำยังท่วมขัง ได้อำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทาง ให้ได้รับ ความปลอดภัยรวมทั้งแจ้งเส้นทางเลือกให้สามารถเดินทางไปสู่จุดหมายตามต้องการได้ เมื่อน้ำลดแล้ว จะดำเนินการตามข้อ 1.1 ในทันที 2. กรมทางหลวงชนบท (ทช.) 2.1 มีการจัดตั้งศูนย์ฯ ให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย 3 ระดับ คือ หน่วยปฏิบัติการ ส่วนหน้า (ทางหลวงชนบทจังหวัด จำนวน 75 จังหวัด) ศูนย์ปฏิบัติการส่วนหน้า (สำนัก ทางหลวงชนบทจังหวัด จำนวน 12 เขต) และศูนย์อำนวยการส่วนกลาง (กรมทางหลวงชนบท) 2.2 การช่วยเหลือ แบ่งออกเป็น 2 มิติ คือ 1) ด้านภารกิจ ดูแลถนนในความรับผิดชอบ 2) ด้านพื้นที่ ให้ความช่วยเหลือประชาชนร่วมกับจังหวัด	กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ลำดับ	ประเด็นสำคัญ	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานดำเนินการ
		2.3 เมื่อเกิดอุทกภัย หน่วยปฏิบัติการส่วนหน้า(ทางหลวงชนบทจังหวัด)จะให้ความช่วยเหลือทันที โดยจะซ่อมแซมเบื้องต้นให้สามารถสัญจรไปมาได้พลางก่อน 2.4 ภายหลังน้ำลด จะทำการสำรวจความเสียหายโดยละเอียด เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณฟื้นฟูสภาพปกติ 2.5 สำหรับในปี 2549 ถนน สะพาน ของกรมทางหลวงชนบทที่เสียหายจากอุทกภัย จำเป็นต้องฟื้นฟู จำนวน 451 สายทาง ขณะนี้อยู่ระหว่างสำรวจ ออกแบบ ประมาณราคาคาดว่าต้องใช้งบประมาณ 1,350 ล้านบาท กรมทางหลวงชนบท มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้ 1. หน่วยงานต่าง ๆ ควรมีการจัดทำแผนให้ความช่วยเหลือกรณีเกิดอุทกภัย โดยมีขั้นตอนหลัก ๆ คือ การเตรียมความพร้อม การช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุ และการช่วยเหลือหลังน้ำลด (การฟื้นฟู) 2. ควรมีการประสานการให้ความช่วยเหลือในระดับจังหวัดอย่างบูรณาการ 3. การฟื้นฟูสภาพปกติ ควรได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็ว โดยรัฐบาลสนับสนุนงบประมาณด้านนี้เป็นการเฉพาะ เนื่องจากที่ผ่านมาส่วนใหญ่มูลงทุนราชการต้องเจียดจ่าย/ปรับแผนงบประมาณที่ได้รับมาดำเนินการ ทำให้เกิดความล่าช้า ไม่คล่องตัว	

ลำดับ	ประเด็นสำคัญ	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานดำเนินการ
2.	กรอบแนวทางการบรรเทาอุทกภัย ระยะกลางและระยะยาว 2.1 อนุรักษ์และฟื้นฟูพื้นที่ป่าแหล่งน้ำ ทางน้ำ และพื้นที่ชุ่มน้ำ 2.1.1 ปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับเขต ทางน้ำ แหล่งน้ำ พื้นที่ชุ่มน้ำ ลำราง สาธารณะ ทิ้งอก ปักเขตทางน้ำ	1. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.) 1.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 กำหนดให้ ขน. มีอำนาจหน้าที่ในการดูแลรักษา ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ และทะเลภายในน่านน้ำไทย ซึ่ง ขน. ได้กำหนดแนวทางปฏิบัติในการปักหลักเขต เพื่อกำหนดแนวแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ และทะเลภายในน่านน้ำไทย ที่อยู่ในความดูแล รับผิดชอบตามอำนาจหน้าที่ของ ขน. เพื่อประโยชน์ต่อการปฏิบัติราชการในการระวางชี้ และรับรองแนวเขตที่ดินริมลำน้ำสาธารณะให้เกิดความชัดเจนและเป็นรูปธรรม โดยได้เริ่ม ดำเนินการปักหลักเขตควบคุมทางน้ำมาตั้งแต่ปี 2546 ทั้งนี้ เพื่อเป็นการรักษาสภาพของแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบและทะเลภายในน่านน้ำไทยให้มีความสมบูรณ์คงสภาพเดิมมากที่สุด มิให้ถูกทำลายหรือบุกรุกลำน้ำสาธารณะอันเป็นสาเหตุของการเกิดอุทกภัยที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ในส่วนการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการปักหลักเขตควบคุมทางน้ำ ขน. เห็นว่า อำนาจในการดูแลรักษาแหล่งน้ำสาธารณะตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือ ในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ไม่เอื้อต่อการปฏิบัติภารกิจและยังไม่ชัดเจนเรื่อง	กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชยนาวี

ลำดับ	ประเด็นสำคัญ	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานดำเนินการ
	2.1.2 เขตพื้นที่ทางน้ำพื้นที่ชุ่มน้ำที่ถูกบุกรุกโดยภาครัฐ เอกชน และชุมชน	หลักเกณฑ์การปักหลักเขตควบคุมทางน้ำ จึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่...) พ.ศ.. (เอกสารแนบ 1) กำหนดให้อำนาจ ขน. มีอำนาจปักหลักเขตควบคุมทางน้ำตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง (เพิ่มเป็นมาตรา 120/1) เนื่องจากเหตุผลที่ในปัจจุบันมีการบุกรุกทางน้ำสาธารณะ อันเป็นสาเหตุให้เกิดอันตรายทางน้ำหรือทำให้ทางน้ำได้รับความเสียหายจนไม่สามารถสัญจรไปมาได้ตามปกติหรือเปลี่ยนแปลงไปจนส่งผลกระทบต่อ การเดินเรือ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 1.2 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 กำหนดให้ ขน. มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินคดีกับผู้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ ทะเลภายในน่านน้ำไทยและชายหาดของทะเลทั้งในคดีอาญาและคดีปกครอง ซึ่งในส่วนการดำเนินคดีกับภาคเอกชน ขน. ได้ดำเนินการเรื่องนี้โดยเคร่งครัดอยู่แล้ว ในส่วนกรณีภาครัฐกระทำการรุกล้ำลำน้ำสาธารณะ ขน. ในฐานะผู้ดูแลรักษาลำน้ำสาธารณะตามกฎหมายต้องดำเนินคดีกับหน่วยงานของรัฐผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 โดยในการดำเนินคดีจะทำให้เกิดการพิพาทกับระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ ซึ่งในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เห็นควรให้หน่วยงานของรัฐผู้กระทำความผิดกฎหมายดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยร่วมมือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ลำดับ	ประเด็นสำคัญ	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานดำเนินการ
	2.1.3 เครื่องจักรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับทางน้ำแหล่งน้ำ พื้นที่ชุ่มน้ำ และมีมาตรการบทลงโทษผู้ที่ละเลยการปฏิบัติหน้าที่ 2.1.4 ปรับปรุงฟื้นฟูทางน้ำแหล่งน้ำสาธารณะ พื้นที่ชุ่มน้ำ	1.3 ขน. ได้ควบคุม กำกับ ดูแลการปฏิบัติงานของสำนักงานการขนส่งทางน้ำและสำนักงานการขนส่งทางน้ำสาขา โดยเร่งรัดการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดในพื้นที่รับผิดชอบให้บรรลุผลตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ประกอบกับได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อฟื้นฟูและพัฒนาทางน้ำ (เอกสารแนบ 2) โดยมีหน้าที่ในการพิจารณาและเสนอแนวทางฟื้นฟูและพัฒนาทางน้ำทั่วประเทศ ติดตาม ควบคุมและตรวจสอบการอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับลำน้ำสาธารณะเพื่อไม่ให้กระทบต่อประโยชน์สาธารณะ โดยให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้อง 1.4 ขน. เห็นควรให้กำหนดให้ ขน. เป็นหน่วยงานหลักดำเนินการ เนื่องจาก ขน. มีอำนาจหน้าที่ และภารกิจตรงกับแผนการดำเนินงาน	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ลำดับ	ประเด็นสำคัญ	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานดำเนินการ
	2.1.5 ปรับปรุง/กำหนดเกณฑ์การออกแบบสิ่งก่อสร้างคันกันน้ำ ประตูระบายน้ำ ที่ได้รับผลกระทบจากคันกันน้ำ และการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในทางน้ำ เพื่อขนส่งทางน้ำ การระบายน้ำ	2. กรมทางหลวง (ทล.) 2.1 การบรรเทาอุทกภัยระยะกลาง กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจทางระบายน้ำทุกแห่งบนทางหลวงที่รับผิดชอบพบว่า จะต้องปรับปรุงเพิ่มเติม จำนวน 472 แห่ง เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้พอกับปริมาณน้ำธรรมชาติ และได้ขอตั้งงบประมาณดำเนินการไว้แล้วในปี 2550 และ 2551 ซึ่งสอดคล้องกับกรอบแนวทางลำดับที่ 2 การอนุรักษ์และฟื้นฟูพื้นที่ป่า แหล่งน้ำ ทางน้ำ และพื้นที่ชุ่มน้ำ ข้อ 2.1.4-2.1.5 2.2 การบรรเทาอุทกภัยระยะยาว เห็นควรดำเนินการตามแนวทางลำดับที่ 2 ข้อ 2.1.1-2.1.3 เนื่องจากปัญหาที่เกิดขึ้น ทำให้สภาพการระบายน้ำตามธรรมชาติเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งเกิดจากการบุกรุกพื้นที่ แหล่งน้ำ รวมทั้งพื้นที่ระบายน้ำ สำหรับทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงเป็นเพียงทางผ่านของน้ำเท่านั้น ซึ่งหากไม่แก้ไขต้นเหตุ กรมทางหลวงจะต้องดำเนินการแก้ไขปรับปรุงทางระบายน้ำตลอดเวลา ซึ่งจะต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก	กรมทางหลวง

ลำดับ	ประเด็นสำคัญ	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานดำเนินการ
	2.2 การป้องกันชุมชนเมือง 2.2.1 สร้างทางผันน้ำออกจากทางน้ำหลัก เพื่อลดปริมาณน้ำที่ท่วมขัง	1. กรมทางหลวงชนบท (ทช.) 1.1 ในการก่อสร้างถนน สะพาน ของกรมทางหลวงชนบทได้มีการออกแบบโครงสร้างระบายน้ำ ตามหลักวิชาการอยู่แล้ว 1.2 ปัญหาที่เกิดจากถนนขวางทางน้ำ ส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยแวดล้อมด้านอื่น ๆ คือ ทางน้ำเปลี่ยน เนื่องจากสภาพป่าถูกทำลาย ทางระบายน้ำตื้นเขิน การลักลอบทางน้ำธรรมชาติ และขาดการออกแบบระบบผังเมืองที่ดี 1.3 ในกรณีที่ได้รับงบประมาณฟื้นฟูสภาพปกติ ที่ผ่านมาจะพิจารณาแก้ไขปัญหาอย่างถาวรไปในคราวเดียวกัน 1.4 กรมทางหลวงชนบทได้ตรวจสอบเส้นทางที่ขวางทางน้ำ ปรากฏว่า จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข จำนวน 265 แห่ง ซึ่งได้บรรจุไว้ในแผนงบประมาณปี 2550 จำนวน 138 แห่ง วงเงิน 130 ล้านบาท สำหรับส่วนที่เหลือ 127 แห่ง วงเงิน 138.407 ล้านบาท จะได้บรรจุไว้ในแผนงบประมาณปี 2551 ต่อไป กรมทางหลวงชนบท มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้ 1. ในการแก้ไขปัญหาระยะยาว ควรมีหน่วยงานหลักเป็นเจ้าภาพร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันพิจารณาในภาพรวม โดยมีกรอบระยะเวลาที่ชัดเจน 2. นำแผนการบริการจัดการทรัพยากรน้ำ 25 ลุ่มน้ำ มาใช้เป็นแผนหลักให้เกิดรูปธรรม 3. นำแผนถนนขวางทางน้ำที่กรมชลประทานเป็นเจ้าภาพรวบรวมไว้ นำไปแก้ไขโดยเร็ว	กรมทางหลวงชนบท

ลำดับ	ประเด็นสำคัญ	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานดำเนินการ
	2.3 ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับระบบราง	1. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้ว เห็นควรเสนอโครงการแก้ไขปัญหาคันทางรถไฟ ระหว่าง กม.249 ถึง กม. 263 ในเส้นทางสายเหนือ ความยาวประมาณ 13 กิโลเมตร ซึ่งพาดผ่านบึงบอระเพ็ด จังหวัดนครสวรรค์ ที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากอุทกภัย เส้นทางบริเวณดังกล่าว รฟท. ได้แก้ไขโดยการตอกเข็มรางเหล็ก และทิ้งหินใหญ่ เพื่อป้องกันการกัดเซาะ และเพิ่มน้ำหนักรีดด้านข้าง เพื่อป้องกันคันทางเสียรูป แต่สภาพทางยังมีการท่วมขังด้านเดียว รฟท. จึงมีความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาย่างถาวร มิให้คันทางรับน้ำหนักทางด้านข้าง เพิ่มความแข็งแรงด้านการเสียรูปของทาง รักษาระดับน้ำสองข้างทางรถไฟไม่ให้สูงแตกต่างกันมาก โดยตลอดช่วงทางจากสถานีปากน้ำโพ จนถึงสถานีชุมแสง โดยมีรายละเอียด ของงาน คือ งานเปิดคันทางรถไฟ วงเงิน 24 ล้านบาท และงานปรับปรุงเพิ่มเสถียรภาพคันทางรถไฟ วงเงิน 85 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 109 ล้านบาท (เอกสารแนบ 3)	การรถไฟ แห่งประเทศไทย