

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0207/ 79



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 3813
วันที่ 18.8. 2550 เวลา 10.05

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

26 เมษายน 2550

เรื่อง ขออนุมัติขยายกรอบวงเงินลงทุนและระยะเวลาก่อนนี้ผู้กผันข้ามปีงบประมาณของโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/10125 ลงวันที่ 21 กรกฎาคม 2547

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส 1008/7438 ลงวันที่ 19 กรกฎาคม 2547
 2. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/5065 ลงวันที่ 20 เมษายน 2548
 3. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/1324/2550 ลงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2550
 4. สำเนาบันทีกข้อตกลง (Agreed Record) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน จากการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-จีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจ ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 ณ จังหวัดเชียงใหม่
 5. สำเนาหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส 0017/16226 ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน 2549
 6. สำเนาระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2550 เรื่อง ยกเลิกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ. 2549
 7. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0207/3373 ลงวันที่ 26 เมษายน 2550
 8. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0207/3374 ลงวันที่ 26 เมษายน 2550

1. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 เห็นชอบในหลักการให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี พ.ศ. 2547-2550 โดยมอบให้กระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณ พิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสมตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ให้ดำเนินการได้ภายหลังจากที่รายงานการวิเคราะห์

/ผลกระทบ...

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้งโครงการได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 แล้ว รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

2. การดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี

2.1 การพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา ระยะทางประมาณ 69 กิโลเมตร และ ช่วงศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2547 และวันที่ 2 มีนาคม 2548 ตามลำดับ รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2

2.2 การออกแบบรายละเอียดจัดการประกวราคาและควบคุมงานก่อสร้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท แปซิฟิค คอนซัลแทนส์ อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท แปซิฟิค คอนซัลแทนส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด และบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด เพื่อดำเนินการทบทวนรายละเอียดประกวราคาและควบคุมงานก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2548 ในวงเงินว่าจ้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงิน 246,778,000 บาท ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้พิจารณาทบทวนแบบการก่อสร้างใหม่ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นและเป็นไปตามสภาพตามความเป็นจริงในปัจจุบัน โดยคำนึงถึงความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทาง และเพื่อลดค่าใช้จ่ายการบำรุงรักษาทางในระยะยาว รวมทั้งความปลอดภัยด้านการเดินรถและการป้องกันการผูกขาดของงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ จึงได้ดำเนินการปรับปรุงแบบก่อสร้างใหม่เป็น ดังนี้

(1) ปรับเปลี่ยนการก่อสร้างงานดินถมบริเวณดินอ่อน จากเดิมกำหนดให้ใช้ Synthetic Drain (PVD) เป็นการใช้เสาเข็มคอนกรีตรองรับพื้นคอนกรีตเพื่อเพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทาง และช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางในอนาคต เช่นเดียวกับโครงการก่อสร้างทางคู่อื่นๆ ที่ได้ก่อสร้างมาแล้ว

(2) เพิ่มงานก่อสร้างรั้วตลอดสองข้างทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถ

(3) ปรับเพิ่มงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณในสถานีที่เป็นจุดเชื่อมต่อขบวนในอนาคต จำนวน 3 สถานี ประกอบด้วย ฉะเชิงเทรา, ศรีราชาและแหลมฉบัง เพื่อป้องกันการผูกขาดงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและให้สามารถรองรับโครงการก่อสร้างทางคู่ต่อไปในอนาคต

(4) ปรับแบบก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามถนนกรมทางหลวง จำนวน 2 แห่ง เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานใหม่ของกรมทางหลวงที่ กม. 98+268 กับ กม. 106+335

(5) ปรับแบบก่อสร้างสะพานรถไฟใหม่รวมทั้งออกแบบขยายความกว้างสะพานรถไฟปัจจุบันให้สอดคล้องกับสะพานรถไฟใหม่ข้ามถนนขององค์การบริหารส่วนตำบล เจ้าพระยาสุรศักดิ์ เพื่อรองรับการขยายถนนขององค์การบริหารส่วนตำบลในอนาคต จำนวน 2 แห่ง ที่ กม. 129+053 กับ กม. 131+289

รวมการปรับเปลี่ยนแบบก่อสร้างดังกล่าวในข้างต้น มีผลทำให้วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นเป็นเงินประมาณ 615 ล้านบาท ทำให้ต้องขยายกรอบวงเงินโครงการฯ เพิ่มเป็น 5,850 ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง 5,602 ล้านบาท รวมค่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาจัดทำ EIA แบบก่อสร้างพร้อมเอกสารประกวดราคาและควบคุมงานก่อสร้าง 248 ล้านบาท) มีรายละเอียดค่าก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นแต่ละรายการ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการงานก่อสร้าง	แบบเดิม	แบบปรับปรุงใหม่	จำนวนเพิ่ม/ (ลด)
1. งานแก้ไขดินอ่อน	PVD	ดอกเข็มรองรับพื้นคอนกรีต	376
2. งานสร้างรั้วตลอด 2 ข้างทาง	ไม่มี	มี	332
3. งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ	CTC ไฟสี	CTC ไฟสี (ผู้ติดตั้งต้องรื้อระบบเดิมออกก่อนจึงติดตั้งระบบใหม่เข้าแทนที่)	67
4. งานก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามถนนกรมทางหลวง จำนวน 2 แห่ง	ความสูง 4.90 ม.	ความสูง 5.50 ม.	28.5
5. งานก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามถนนของ อบต. จำนวน 2 แห่ง	Span กว้าง 10 ม. สูงประมาณ 4 ม.	Span กว้าง 20 ม. สูงประมาณ 5 ม.	46.5
6. งานอื่นๆ อาทิเช่น ถดปริมาณวัสดุ (ทราย + ดินถม) เนื่องจากปรับเปลี่ยน PVD เป็นดอกเข็มฯ			(235)
รวมทั้งสิ้น			615

รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

2.3 การดำเนินโครงการโดยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) กับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

ประชาชนจีน

จากการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-จีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้าการลงทุนและเศรษฐกิจ ครั้งที่ 2 ในวันที่ 22 กันยายน 2548 ณ จังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลง (Agreed Record) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยอดีตรองนายกรัฐมนตรีของไทย นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ กับรองนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาชนจีน มาดามอู๋อี้ ซึ่งโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง เป็นหนึ่งในโครงการที่ได้รับการพิจารณาให้ดำเนินโครงการโดยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 4

3. กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทยว่า คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติในการประชุมครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2550 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

3.1 ขยายกรอบวงเงินลงทุนโครงการก่อสร้างทางคู่ ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร เพิ่มขึ้น 615 ล้านบาท และขยายระยะเวลาท่อนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี พ.ศ. 2547-2550 เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี พ.ศ. 2547-2553

3.2 ยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจ ที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดการประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549

3.3 ยกเว้นข้อปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) พ.ศ. 2549 สำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง

4. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (สำนักงานอัยการสูงสุด)

สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตอบข้อหารือของการรถไฟแห่งประเทศไทยในประเด็นเรื่องที่จะขอจัดการประกวดราคาโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) พ.ศ. 2549 ควบคู่กับการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในการขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาดำเนินการ รวมทั้งขอยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงที่มีการลงนามไว้ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน และขอยกเว้นการปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) พ.ศ. 2549 โดยจะกำหนดเป็นข้อสงวนสิทธิ์ไว้ในเอกสารประกวดราคาให้ชัดเจน ซึ่งได้รับคำตอบจากสำนักงานอัยการสูงสุดว่า “หากการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการให้ได้ข้อยุติในรายละเอียดดังกล่าวก่อนที่จะดำเนินการประกวดราคา ย่อมมีความชัดเจนและเกิดประโยชน์แก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมากกว่าที่จะดำเนินไปทันที โดยไม่มีข้อยุติในรายละเอียดแต่ละเรื่อง ซึ่งมีความสำคัญและจำเป็นของผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายสมควรทราบว่าเป็นประการใด นอกจากนี้ ตามบันทึกข้อตกลงความเข้าใจที่มีการลงนามกันไว้ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นข้อตกลงที่มีการลงนามกันไว้ในระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล กรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะนำ

โครงการดังกล่าวมาประกวดราคาโดยวิธีปกติ คือ e-Auction นั้น สมควรที่การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องรายงานหรือขอความเห็นชอบต่อกระทรวงคมนาคมตลอดจนถึงคณะรัฐมนตรีก่อนที่จะมีการดำเนินการ” รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 5

5. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็นว่า โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร เป็นโครงการที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 แล้ว เนื่องจากปัจจุบันมีขบวนรถไฟขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟในช่วงดังกล่าวประมาณ 68 ขบวนต่อวัน แต่มีความจุสูงสุดของทางเดี่ยวสามารถรองรับขบวนรถไฟได้ประมาณ 50 ขบวนต่อวัน จึงทำให้การขนส่งทางรถไฟล่าช้า เพราะรถไฟต้องจอดรอหลีกทางให้กับรถไฟที่วิ่งสวนกัน ดังนั้น การก่อสร้างทางคู่ในช่วงดังกล่าวจะสามารถเพิ่มความจุสูงสุดของทางได้มากกว่า 200 ขบวนต่อวัน จึงเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อการส่งออก และเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบนทางหลวงอีกทางหนึ่งด้วย จึงเป็นโครงการที่มีความสำคัญเร่งด่วน กระทรวงคมนาคมเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ คือ

5.1 ขยายกรอบวงเงินลงทุนโครงการก่อสร้างทางคู่ ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร เพิ่มขึ้น 615 ล้านบาท และขยายระยะเวลาก่อสร้างนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี พ.ศ. 2547-2550 เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี พ.ศ. 2547-2553

5.2 ยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจ ที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดการประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549

สำหรับการขอยกเว้นข้อปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) พ.ศ. 2549 นั้น ได้มีประกาศระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2550 เรื่อง ยกเลิกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ. 2549 ไว้ในราชกิจจานุเบกษาแล้ว เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2550 รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 6

6. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

6.1 ผลกระทบต่อนโยบายรัฐบาล

โครงการดังกล่าวมีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงข่ายระบบรางและการให้บริการรถไฟ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งในระบบรางและสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ให้ไปสู่ระบบรางมากขึ้น รวมทั้งเป็นการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในภาคการขนส่งของประเทศโดยรวม

6.2 ผลกระทบต่อการเงินและงบประมาณ

การออกแบบรายละเอียดโดยปรับปรุงแบบก่อสร้างใหม่ด้วยการเพิ่มงานตอกเข็มรองรับพื้นคอนกรีตเพื่อความแข็งแรงและประหยัดค่าบำรุงรักษา การก่อสร้างรั้วตลอดสองข้างทางเพื่อความปลอดภัย และการปรับแก้ไขแบบก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามถนนทำให้วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น 615 ล้านบาท และทำให้วงเงินลงทุนโครงการเพิ่มขึ้นจากที่ได้รับอนุมัติไว้เดิม 5,235 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น 5,850 ล้านบาท จะมีผลกระทบต้องงบประมาณรายจ่ายประจำปี และการขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณเพื่อดำเนินการโครงการจาก 4 ปี พ.ศ. 2547-2550 เป็น 7 ปี พ.ศ. 2547 – 2553

6.3 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง เป็นโครงการที่มีความสำคัญเร่งด่วนจำเป็นต้องเร่งดำเนินการก่อสร้างเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศซึ่งจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต เนื่องจากได้มีการขยายท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 นอกจากนี้ ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟอีกด้วย

6.4 ผลกระทบด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ

การขอยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549

กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) ขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 78 กิโลเมตร จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท และระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี พ.ศ. 2547-2550 เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี พ.ศ. 2547-2553

/2) ยกเว้น...

2) ยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจ ที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดการประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549

อนึ่ง กระทรวงคมนาคม ได้เสนอเรื่องขออนุมัติขยายกรอบวงเงินลงทุนและระยะเวลาก่อนนี้ ผูกพันข้ามปีงบประมาณของโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกตอนละแวกเขา-ศรีราชา-แหลมฉบังของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้สำนักงานงบประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 7 และ 8

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก



(ชिरะ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

กองแผนงาน

โทร. 0-2283-3081

โทรสาร 0-2281-4191



ที่ ทส 1008/ 7438

เรียน
ผู้ว่าราชการจังหวัด
จังหวัดนนทบุรี
โดยผ่าน นาย
วิเศษ วัฒนกุล
นายก อบจ. นนทบุรี
วันที่ 27 ต.ค. 47
เรื่อง
ขอเสนอโครงการ
ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ
เจ้าพระยา (นนทบุรี)
ในเขตอำเภอเมืองนนทบุรี
จังหวัดนนทบุรี

ฝ่ายก่อสร้าง
กต. 2441/47
วันที่ 7 ต.ค. 2547

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ | รวค
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
60/1 ซอยพิบูลวัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

19 กรกฎาคม 2547

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2547

1) เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2547

ด้วย คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้พิจารณาเรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชา ถึง สถานีฉะเชิงเทรา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา อำเภอแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี ในการประชุมครั้งที่ 5/2547 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2547 โดยมีมติการประชุม ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

วิเศษ วัฒนกุล
นายก อบจ. นนทบุรี
ตำแหน่งนายก อบจ.

ที่ 25644/2547 ค. 28 ก.ค. 2547

เรียน
อช. และ ผอ. รพท.
เพื่อโปรดทราบ และดำเนินการตาม
บันทึกที่แนบมา รวค. ใน 2) ต่อไปนี้

นายปลอดประสพ สุรัสวดี
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรียน สปด.

ให้ ทช. และ รพท. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

(นายอดิศักดิ์ ภู่วราวุฒินิช)
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
โทร. 0 2279-7180-9 ต่อ 161 190 283
โทรสาร 0 2298-6060, 0 2279 2793 ต่อ 20

ผอ. 27 ก.ค. 47

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ
รมว.

เรียน ผอ.
ไม่ได้รับแจ้ง
ตามหนังสือวันที่ 12
มี.ค. 50 กค 47

(นายถวิล สามนกร)

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2547 วันที่ 21 มิถุนายน 2547

1. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชา ถึง สถานีฉะเชิงเทรา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

มติ

1. เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชา ถึง สถานีฉะเชิงเทรา ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม โดยให้ความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ไปปฏิบัติ ดังนี้

1) มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

1.1) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชา ถึง ฉะเชิงเทรา และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างเพื่อดำเนินการก่อสร้าง

1.2) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องควบคุม และกำกับให้บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ ให้ปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ

2) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.1) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจะต้องแต่งตั้งคณะกรรมการไตรภาคี ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ผู้แทนสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 ผู้แทนสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด ผู้แทนจังหวัด ผู้แทนองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ผู้แทนองค์กรพัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว

2.2) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องแจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และจัดทำผลการปฏิบัติ ตามมาตรการดังกล่าวในรอบปี ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

3) หากการรถไฟแห่งประเทศไทย จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

4) ในขั้นก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน การรถไฟแห่งประเทศไทย และ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการจะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และจะต้องแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้หาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป

2. ให้รับข้อสังเกตของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ไปพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

2.1 ให้เพิ่มเติมข้อมูลรายละเอียดของดินและฐานรากไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์

2.2 คณะทำงานที่รับผิดชอบการเวนคืนที่ดินโยกย้าย ให้ดำเนินการด้วยความรอบคอบและเหมาะสม เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม

2. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำจันทบุรี อำเภอแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี

มติ

1. เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำจันทบุรี อำเภอแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม โดยให้ความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ไปปฏิบัติ ดังนี้

1) เงื่อนไขที่กำหนดเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ

1.1) กรมทางหลวงชนบท จะต้องประสานงานกับกรมศิลปากรเพื่อให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการและควบคุมผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถานลูกซี้ไก่ รวมทั้งผลกระทบเรื่องทัศนียภาพต่อแหล่งโบราณสถานดังกล่าว

2) มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

2.1) กรมทางหลวงชนบทจะต้องดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบตามที่ได้อ้างอิงไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำจันทบุรี ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงาน และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ

2.2) กรมทางหลวงชนบทจะต้องควบคุม ดูแล และกำกับให้บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ ให้ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบตามที่ได้อ้างอิงไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำจันทบุรี

3) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1) กรมทางหลวงชนบท จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำจันทบุรี ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจะต้อง

แต่งตั้งคณะกรรมการไตรภาคี ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท ผู้แทนสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 ผู้แทนสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด ผู้แทนจังหวัด ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้แทนองค์กรพัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว

3.2) กรมทางหลวงชนบทจะต้องแจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงาน และจัดทำผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบปี ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

4) หากกรมทางหลวงชนบท จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและ/หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ กรมทางหลวงชนบทจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

5) ในขั้นก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่า โครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียน กรมทางหลวงชนบท และ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการจะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป

6) นอกจากนี้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีความเห็นว่าควรให้เทศบาลเมืองแหลมสิงห์ประสานกับกรมศิลปากรจัดทำผังเมืองรวมให้มีรายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินระดับย่าน เพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีการก่อสร้างอาคารหนาแน่นหรือควบคุมความสูงของอาคาร และคุ้มครองแหล่งโบราณสถานคุกกี้ไก่อี ทั้งนี้ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้การสนับสนุนงบประมาณตามความเหมาะสมต่อไป

2. ให้ความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปเพิ่มเติมข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดการออกแบบฐานรากของสะพานและการขุดเจาะสำรวจชั้นดิน ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์

โทรสาร 0 2298-6060, 0 2279 2793 ต่อ 20

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2547 วันที่ 21 มิถุนายน 2547

เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชา ถึง สถานีฉะเชิงเทรา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

มติ

1. เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชา ถึง สถานีฉะเชิงเทรา ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม โดยให้ความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ไปปฏิบัติ ดังนี้

1) มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

1.1) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชา ถึง ฉะเชิงเทรา และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างเพื่อดำเนินการก่อสร้าง

1.2) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องควบคุม และกำกับให้บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการให้ปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ

2) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.1) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจะต้องแต่งตั้งคณะกรรมการใดภาคี ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ผู้แทนสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 ผู้แทนสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด ผู้แทนจังหวัด ผู้แทนองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ผู้แทนองค์กรพัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว

2.2) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องแจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และจัดทำผลการปฏิบัติ ตามมาตรการดังกล่าวในรอบปี ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

3) หากการรถไฟแห่งประเทศไทย จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

4) ในขั้นก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน การรถไฟแห่งประเทศไทย และ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการจะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และจะต้องแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้หาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป

2. ให้รับข้อสังเกตของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ไปพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

2.1 ให้เพิ่มเติมข้อมูลรายละเอียดของดินและฐานรากไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์ (ดำเนินการแก้ไขแล้ว และส่งมอบ วันที่ 30 ก.ค. ๕๕)

2.2 คณะทำงานที่รับผิดชอบการเวนคืนที่ดินโยกย้าย ให้ดำเนินการด้วยความรอบคอบและเหมาะสม เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม

กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ
สายชายฝั่งทะเลตะวันออก
ระหว่างสถานี ศรีราชา - คลองสิบก้า - แก่งคอย

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(ศรีราชา - ฉะเชิงเทรา)

PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL
TRANSMARK ASIA LTD.

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท เช้าท์อีสท์เอเชีย เทคโนโลยี จำกัด

สถาบันวิจัยสภาพแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กรกฎาคม 2547

ตารางที่ 9.1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างและดำเนินการ

เรื่องศึกษา	ระยะเวลา	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1.คุณภาพอากาศ	ระหว่างการก่อสร้าง -ช่วงเตรียมการก่อสร้าง	ฝุ่นจากการก่อสร้าง และรถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้าง	- บริเวณที่ทำกาาเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วทึบโดยรอบบริเวณที่จะทำการก่อสร้างมีความสูงจากพื้นดินไม่ต่ำกว่า 2.0 เมตร ตลอดช่วงที่ทำกิจกรรมดังกล่าว โดยต้องมีความแข็งแรงและยึดติดแน่นกับพื้นเพื่อกันดินให้หลุดออกสู่อากาศ - ภายในรั้วทึบต้องมีร่องน้ำและบ่อขนาดเล็กเพื่อรับน้ำที่เกิดจากการรดน้ำและล้างล้อรถขนส่งวัสดุ เมื่อปริมาณน้ำมากเพียงพอต้องถูกเพื่อไปกำจัดที่อื่นต่อไป - กำหนดให้บริเวณที่ทำการผสมคอนกรีตต้องห่างจากชุมชนที่พักอาศัยอย่างน้อย 100 ม. หรือเป็นระบบปิดทั้งหะดและตั้งกันรั้วสูงอย่างน้อย 3 เมตร รอบบริเวณ - กรณีจะขนกองวัสดุไปภายนอกเขตก่อสร้างจะต้องมีสถานที่สำหรับล้างล้อและตัวถังรถยนต์ก่อนบรรทุกนำวัสดุออกนอกสถานที่ และกำหนดให้มีในบริเวณสำหรับล้างล้อรถยนต์ขนส่งวัสดุ - ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ของรถยนต์ เครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้เกิดควันดำเกินค่ามาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก - วางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินทันทีที่ไม่มีความจำเป็นต้องทำงานที่ผิวพื้น - กรณีการเปิดผิวถนนสาธารณะจะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานอนุญาตก่อน	การรถไฟแห่งประเทศไทย กำหนดเป็นเงื่อนไขให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติ
	-ช่วงดำเนินการก่อสร้าง	ฝุ่นจากการก่อสร้าง และรถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้าง	- การก่อสร้างเกี่ยวกับการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต จะต้องกระทำภายในรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2.0 เมตร ทั้งหมด - ทำการฉีดน้ำที่พื้นผิวที่ถูกเปิดอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง ภายในรั้วทึบ รวมทั้งฉีดน้ำที่กองวัสดุที่เป็นพวกดิน หินทราย หรืออื่นๆ ที่ก่อฝุ่นละออง และจัดให้มีสิ่งปกคลุมกองวัสดุที่จะก่อให้เกิดฝุ่นละออง ตลอดเวลาที่กองอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการ - จะต้องทำการกำจัดดิน หิน ทราย โกลน ที่ตกหล่นอยู่ที่รอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการฉีดน้ำรดถนน หรือกวาดแบบเปียก ไม่ควรกวาดแบบแห้งเพราะจะทำให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	

ตารางที่ 9.1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างและดำเนินการ (ต่อ)

เรื่องศึกษา	ระยะเวลา	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1.คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ระหว่างก่อสร้าง -ช่วงดำเนินการก่อสร้าง (ต่อ)		4. ทำการล้างล้อรถยนต์ขนส่งวัสดุและรถยนต์อื่น ๆ ภายในรั้วที่บ่อนอกนอกพื้นที่ก่อสร้าง 5. น้ำที่มาจากการล้างล้อรถยนต์ ภายในรั้วที่บ่อนอก ต้องจัดให้ไหลลงสู่ร่องและบ่อน้ำขนาดเล็กที่จัดทำขึ้นภายในรั้วที่บ่อนอก เมื่อมีปริมาณมากพอให้สูบไปกำจัด 6. การเปิดผิวถนนนอกรั้วโครงการ หลังจากเสร็จแล้วต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุคอนกรีต ยางมะตอย ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ ซึ่งการกระทำดังกล่าวควรจะเรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น. เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเนื่องจากรถยนต์ที่วิ่งผ่านไปมา 7. การก่อสร้างบนถนนที่มีอยู่ปัจจุบัน จะต้องทำการล้างถนนตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน 8. จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นแก่คนงานในช่วงเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต	
	ระหว่างดำเนินการ	ไอเสียจากรถไฟที่มีผลกระทบน้อยมาก	ดูแลบำรุงรักษาเครื่องยนต์ของหัวจักรอย่างสม่ำเสมอ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
2.เสียง	ระหว่างก่อสร้าง -ช่วงเตรียมการก่อสร้าง	เสียงจากกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งเกิดจากการตอกเสาเข็ม การขนส่งวัสดุ แผ่นเหล็ก และเสียงรถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้าง โดยมีผลกระทบในช่วงสั้นๆ	1. บริเวณที่ทำการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่บ่อนอกโดยรอบบริเวณที่จะทำการก่อสร้างมีความสูงจากพื้นดินไม่ต่ำกว่า 2.0 เมตร ตลอดช่วงที่ทำการกิจกรรม ดังกล่าว โดยต้องมีความแข็งแรงและยึดติดแน่นกับพื้นเพื่อกันดินไหลออกสู่ภายนอก 2. กำหนดให้บริเวณที่ทำการผสมคอนกรีตต้องห่างจากชุมชนที่พักอาศัยอย่างน้อย 100 เมตร หรือเป็นระบบปิดทั้งหมดและต้องกันรั้วสูงอย่างน้อย 3 เมตร รอบบริเวณที่ทำการกิจกรรมดังกล่าว 3. ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ของรถยนต์และเครื่องจักรอุปกรณ์ ไม่ให้ก่อให้เกิดเสียงดังเกินมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก 4. วางแผนการลดผลกระทบด้านเสียง โดยใช้เข็มเจาะหรือเข็มคอกที่ก่อให้เกิดระดับเสียงในค่ามาตรฐานที่กำหนด 5. การก่อสร้างบนถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน ในกรณีที่ทำเป็นต้อง ใช้แผ่นเหล็กก็ควรมีความหนาเป็นพิเศษและมียางรองเพื่อป้องกันการเกิดเสียง	

ตารางที่ 9.1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างและดำเนินการ (ต่อ)

เรื่องที่ศึกษา	ระยะเวลา	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
2.เสียง (ต่อ)	ระหว่างการก่อสร้าง -ช่วงดำเนินการก่อสร้าง	เสียงจากกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งเกิดจากการตอกเสาเข็ม การขนส่งวัสดุ แผ่นเหล็ก และเสียงรถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้าง โดยมีผลกระทบในช่วงสั้นๆ	1. การก่อสร้างเกี่ยวกับการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต จะต้องกระทำภายในรั้วที่บ่งชี้สูงอย่างน้อย 2 เมตร ทั้งหมด 2. การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การตอก กระแทก หรือเจาะภายในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน ไม่ควรดำเนินการในเวลากลางคืน เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน 3. จัดอุปกรณ์รอบหูลหรืออุดหูแก่คนงานที่ปฏิบัติงานกับอุปกรณ์ดังต่อไปนี้ Revetting hammer Diesel power generator Bulldozer, Truck crane, Backhoe และ Asphaltic plant 4. เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างจะดัดแปลงดำเนินการแก้ไขทันที 5. ทำเครื่องหมายในบริเวณทุกแห่งที่ระดับเสียงอาจเกิน 90 เดซิเบล เอ 6. หน่วยงานผู้ปฏิบัติงานเพื่อลดผลกระทบต่อบุคคลที่ปฏิบัติงานในที่ที่มีเสียงดังมาก	บริษัทผู้รับเหมา ร่วมกับ การรถไฟแห่งประเทศไทย
	ระหว่างการดำเนินการ	ผลกระทบจากเสียงของรถไฟที่แล่นผ่านชุมชน	1. บำรุงรักษารางรถไฟและป้องกันความล้มเหลวโดยตรงจากการออกแบบ 2. ใช้รถไฟที่ทันสมัย เสียงเบา และใช้ฉล็กเบรก 3. มีวิธีการควบคุมเสียงรบกวนในทางโค้งม.ก.ก. 4. ใช้โครงสร้างของรางที่ทำให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด 5. มีการดูแลบำรุงรักษาคีร์รถไฟและรางอย่างสม่ำเสมอ 6. ในพื้นที่ก่อนไหวที่อยู่ห่างจากรถไฟน้อยกว่า 100 เมตร ควรปลูกต้นไม้เพื่อกันเสียง ระหว่างรางรถไฟและผู้รับเสียง โดยเน้นการกันเสียงที่เกิดจากขบวนและรางเป็นหลักในการเลือกวัสดุพืชพันธุ์ไม้ริมทาง ควรเป็นไม้ยืนต้นขนาดกลาง เช่น ทรงบาดาล อดีกันเดีย โดยทำการปลูกในบริเวณ Right of Way ของการทางรถไฟแห่งประเทศไทย	บริษัทผู้รับเหมา ร่วมกับ การรถไฟแห่งประเทศไทย
3.ความสั่นสะเทือน	ระหว่างการก่อสร้าง -ช่วงเตรียมการก่อสร้าง	ความสั่นสะเทือนจากการใช้เครื่องมือก่อสร้าง	1. ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ของรถยนต์ เครื่องจักรอุปกรณ์ และน้ำหนักบรรทุกทุกไม่ให้เกินค่ามาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก 2. วางแผนการลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนโดยใช้เข็มเจาะหรือเข็มตอกที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอยู่ในมาตรฐานที่กำหนด	ผู้รับเหมา

ตารางที่ 9.1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างและดำเนินการ (ต่อ)

เรื่องที่ศึกษา	ระยะเวลา	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
3.ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	-ช่วงเตรียมการก่อสร้าง (ต่อ)		3. วางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดิน โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินพื้นที่ที่ไม่มี ความจำเป็นต้องทำงานที่ผิวดิน โดยเฉพาะ เวรก่อสร้างบนถนนไม่ควรนำแผ่นเหล็ก มาวางแทนผิวดิน ในกรณีที่ทำใน ต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นเชิงและมี ยางรองเพื่อกันความสั่นสะเทือน 4. กรณีการเปิดผิวดินสาธารณะจะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานอนุญาต ก่อน	
	-ช่วงดำเนินการก่อสร้าง	ความสั่นสะเทือนจากการใช้ เครื่องมือก่อสร้าง	1. การก่อสร้างเกี่ยวกับการเปิดผิวดิน รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ ชุดเจาะ ผลมคอนกรีต จะต้องกระทำภายในรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2.0 เมตร ทั้งหมด 2. การขนส่งวัสดุก่อสร้าง การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การคอก การเท หรือจะภายในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวันไม่ควรทำในเวลากลางคืน เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน 3. การเปิดผิวดินนอกรั้วโครงการ หลังจากเสร็จแล้วต้องปิดผิวดินด้วยวัสดุ คอนกรีต ยางมะตอย ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ ซึ่งการกระทำดังกล่าวควรจะ เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น. เพื่อป้องกันการรบกวนจากความสั่นสะเทือน เนื่องจากระยะที่วิ่งผ่านไปมา 4. รถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จะต้องใช้ความเร็วต่ำและ ใช้ถนนที่ปรับผิวเรียบอย่างสม่ำเสมอ 5. ในกรณีที่มีความสั่นสะเทือนในปริมาณมากจนเกิน มาตรฐานระหว่างการก่อสร้าง จะต้องหยุดรอสําหรับเป็นตัวตัดสินที่เกิดจากแหล่งกำเนิดสู่จุดรับ ซึ่งสามารถช่วยลด ผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ 6. เลือกวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมเพื่อลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น เช่น เลือกการ เจาะเสาเข็มแทนการคอกเสาเข็ม 7. ในบริเวณจุดที่อาจทำให้เกิดผลกระทบได้ง่าย เช่น บริเวณโรงพยาบาล วัดและ โรงเรียน ถ้าจำเป็นควรมีการลงเสาเข็มในบริเวณนั้น การลดพลังงานในการเจาะ แต่ละครั้ง ถึงแม้ว่าต้องเพิ่มจำนวนครั้งก็ตาม ทั้งนี้เพื่อลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น 8. วิธีการลดความสั่นสะเทือนจากการเจาะเสาเข็ม ได้แก่ -การทำ Pre-Boring สำหรับการเจาะแบบ Rotary Boring เพื่อตัดดินบางส่วนที่จะ ต้องมีการถูกแทนที่ด้วยเสาเข็มทั้งไป จะช่วยลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นได้	

ตารางที่ 9.1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างและดำเนินการ (ต่อ)

เรื่องศึกษา	ระยะเวลา	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
3.ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	-ช่วงดำเนินการก่อสร้าง (ต่อ)		-นอกจากการทำ Pre-Boring แล้วอาจจะตามด้วย Mudding เพื่อป้องกันการพังทลายของดินด้านข้าง โดยใช้ Bentonite Slurry และเพื่อให้เกรียงเจาะ (Auger) เเจาะลงได้ง่ายขึ้น และการใช้ Casing ที่ใช้ใส่ในหลุมโดยมี Mud Slurry เป็นตัวทำให้หลุมดินจะทำได้ง่ายขึ้น -การเติมน้ำลงในหลุมเจาะสำหรับ Impact Bored Piling ที่ใกล้สิ่งปลูกสร้าง จะทำให้การเจาะง่ายขึ้นและลดความสั่นสะเทือนลงได้ -สำหรับการลงเสาเข็มที่มีขนาดยาว การเติม Bentonite ลงในหลุมเจาะที่มีน้ำจะช่วยลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นได้ 9. ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แท่นยกที่มีความหนารองถนนชั่วคราว จะต้องมีแผ่นยางปูทับก่อน เพื่อป้องกันการสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้นได้ 10. พื้นที่ถนนเดิมที่ชำรุดเนื่องจากการขนส่งวัสดุอาจมีการปรับปรุงโดยด่วน เช่น การลาดยางทับ 11. เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที 12. ใช้การขุดคูน้ำระหว่างรถไฟและได้รับผลกระทบเพื่อลดความสั่นสะเทือน 13. ใช้ความเร็วต่ำสำหรับยานพาหนะทุกชนิด	
	ระหว่างดำเนินการ	ความสั่นสะเทือนที่เกิดจากรถไฟวิ่ง (จากข้อมูลผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนขณะรถไฟวิ่งจริง ที่สถานีศรีราชา พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือน 1.282 mm/sec) ซึ่งไม่ก่อให้เกิดเสียงรบกวนต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง	1. จัดหาอุปกรณ์ในการลดความสั่นสะเทือนจากทางโดยตรง เช่น วัสดุประเภทยางที่ลดความสั่นสะเทือน หรือการลดที่ Ballast 2. ใช้การออกแบบและก่อสร้างรากฐานที่ทำให้มีการสั่นสะเทือนได้น้อย 3. ดูแลรักษาทางรถไฟ หัวรถจักร และขบวนรถอย่างสม่ำเสมอ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
4.คุณภาพน้ำผิวดิน	ระหว่างก่อสร้าง	น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากการใช้ในชีวิตประจำวันของพนักงาน	1. ห้องสุขา ให้มีการกำจัดสิ่งปฏิกูลโดยใช้ระบบถังเกรอะชนิดน้ำซึมไม่ได้ และสูบทิ้งปฏิกูลออกทุก 6 เดือนหรือเมื่อเต็ม โดยใช้บริการจากองค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น 2. ในส่วนของน้ำเสียจากการใช้ในชีวิตประจำวัน ให้บำบัดโดยใช้ระบบบำบัดน้ำเสียแบบ Prefabricated Plant และต้องสามารถรับน้ำทิ้งที่มีค่า BOD >250 มก./ลิตร และน้ำทิ้งที่บำบัดได้ต้องมีค่า BOD <30 มก./ลิตร และรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากพนักงานได้ไม่น้อยกว่า 80 % ของปริมาณน้ำใช้ส่วนน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วให้กักเก็บไว้ใน Polluting Pond ที่รองรับน้ำทิ้งได้ไม่เกิน 3 วัน	ผู้รับเหมา

ตารางที่ 9.1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างและดำเนินการ (ต่อ)

เรื่องที่ศึกษา	ระยะเวลา	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
5. ระบบนิเวศแหล่งน้ำ	ระหว่างการก่อสร้าง	จากปริมาณตะกอนที่ชะจากบริเวณก่อสร้างโครงการในช่วงที่ฝนตกลงสู่แหล่งน้ำบริเวณสายทางโครงการได้แก่ ช่วงข้ามแม่น้ำบางปะกง ช่วงข้ามคลองพานทอง และช่วงข้ามคลองระบายน้ำชลประทาน	1. หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนที่อาจจะชะปริมาณตะกอนลงสู่แหล่งน้ำบริเวณข้างเคียง 2. จัดให้มีระบบดักและลดปริมาณตะกอนที่จะเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการและลงสู่แหล่งน้ำบริเวณข้างเคียง	การรถไฟแห่งประเทศไทย
	ระหว่างการดำเนินการ	จากการที่ปรับระดับสภาพพื้นที่ให้เส้นทางใหม่ ทำให้เกิดการชะหน้าดินของไหล่ทางลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง	จัดให้มีพืชคลุมดินบน บริเวณไหล่ทางรถไฟช่วงข้ามคลองเพื่อลดการชะดินตะกอนลงสู่แหล่งน้ำในช่วงฝนตก	ผู้รับเหมา
6. คมนาคม	ระหว่างการก่อสร้าง	ผลกระทบด้านเกมานาคมโดยเฉพาะทางด้านปริมาณจราจรของถนนสายต่าง ๆ ที่ทางรถไฟทางคู่พาดผ่านมี 2 ลักษณะ คือ เป็นทางยกระดับ (Fly-over) และทางเสมอระดับทางรถไฟ (Level Crossing) และได้นำค่า V/C Ratio ที่ทางรถไฟทางคู่พาดผ่านทั้งในช่วงก่อสร้างและเปิดดำเนินการ	1 กำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ใช้เส้นทางเลี่ยงเมือง ทั้งนี้ให้พิจารณาให้เหมาะสมโดยเริ่มจากแหล่งวัตถุดิบบริเวณใกล้เคียง โดยใช้เส้นทางสายทางหลวงหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 344, 304, 3144 รวมทั้งหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วน 2. ในการก่อสร้างทางยกระดับและการต่อเชื่อมถนนเสมอระดับทางรถไฟให้มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ตามถนนที่จะทำการต่อเชื่อมก่อนการก่อสร้างอย่างน้อย 2 สัปดาห์ โดยให้ป้ายประชาสัมพันธ์ติดตั้งในระยะ 2 กิโลเมตรจากจุดก่อสร้างทั้งสองด้านของถนนเป็นอย่างน้อย เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถหลบหลีกไปใช้เส้นทางอื่นได้ 3. หากต้องมีการปิดผิวจราจรของถนนเดิม ให้กระทำหลังจากเวลา 22.00 น. และเปิดผิวถนนให้ใช้ชั่วคราวได้ในช่วงเวลากลางวัน 4. หากจำเป็นต้องมีการทำทางเบี่ยงให้ดูแลเรื่องสิ่งกีดขวางรวมทั้งการใช้ป้ายไฟบอกทางที่สามารถเห็นได้อย่างชัดเจนในเวลากลางวัน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ โดยมีการติดตั้งป้ายบอกตำแหน่งทางเบี่ยงก่อนถึงที่ก่อสร้างเป็นระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร และจากจุดทางเบี่ยงเป็นระยะ 300 เมตรเป็นอย่างน้อย 5. รถบรรทุกที่ขนอุปกรณ์ก่อสร้างและบรรทุกดิน ทราย จะต้องมียาคลุมปกปิดอย่างดี เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุร่วงหล่นลงสู่ถนน 6. ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่มีขนาดใหญ่ หรือจำนวนมากๆ โครงการจะต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตพื้นที่นั้นๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่ง เช่น การใช้รถนำขบวนหรือการปิดการจราจรชั่วคราว	ผู้รับเหมาและการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 9.1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างและดำเนินการ (ต่อ)

เรื่องที่ศึกษา	ระยะเวลา	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
6.คมนาคม (ต่อ)	ระหว่างการก่อสร้าง (ต่อ)		7. บรรทุกน้ำหนักตามระเบียบของกรมการขนส่งทางบก 8. หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เช่น 06.00-09.00 น. และ 15.00-18.00 น. เป็นต้น 9. รถบรรทุกและขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างที่ผ่านเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างจะต้องล้างล้อก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง เช่นเดียวกับกรณีที่จะขนส่งวัสดุไปภายนอกเขตก่อสร้างจะต้องมีสถานที่สำหรับล้างล้อและตัวถังรถยนต์ก่อนบรรทุกนำวัสดุออกนอกสถานที่ และกำหนดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถยนต์ขนส่งวัสดุในบริเวณการก่อสร้าง 10. ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ของรถยนต์ เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ใช้ให้ไม่เกิดเสียงดังเกินค่า เกินมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก 11. เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างจะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที	
7.การจัดการของเสีย	ระหว่างการก่อสร้าง	มูลฝอยที่เกิดขึ้นจากบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง	1. จัดหาถังรองรับมูลฝอยเป็นถังขนาด 200 ลิตร ไว้บริเวณที่พักคนงาน 2. ให้มีการจัดเก็บมูลฝอยทุกวันหรือวันเว้นวันเพื่อป้องกันการสะสมของมูลฝอย โดยติดต่อขอรับบริการจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	การรถไฟแห่งประเทศไทย
	ระหว่างการดำเนินการ	ห้องสุขาบนรถไฟจะปล่อยสิ่งปฏิกูลลงบนพื้นทาง ซึ่งเป็นวิธีที่ไม่ถูกสุขลักษณะ	1. เปลี่ยนระบบห้องสุขาจากแบบเดิม มาเป็นแบบระบบแรงอัดอากาศ 2. จัดทำบ่อพักสิ่งปฏิกูลสถานีต้นทางและปลายทาง 3. รวบรวมถ่ายแบบ Mobile Unit ตามสถานีต้นทางและปลายทาง	การรถไฟแห่งประเทศไทย
8.สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม	ระหว่างการก่อสร้าง	1. อาจก่อปัญหาความขัดแย้งและกระทบกระทั่งกันระหว่างแรงงานท้องถิ่นและแรงงานอื่นๆ 2. คนงานจำนวนมากมาจากต่างถิ่น จะย้ายเข้ามาอยู่ในชุมชนนี้อาจก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับชีวิตความเป็นอยู่ของเขาเหล่านั้น 3. ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เพิ่มขึ้น เช่น เรื่อง ฝุ่น เสียงดัง และการจราจร	ควบคุมดูแลพฤติกรรมคนงานก่อสร้างอย่างใกล้ชิดและให้ตั้งที่พักคนงานห่างจากชุมชน	การรถไฟแห่งประเทศไทย
	ระหว่างการดำเนินการ	ปัญหาสิ่งแวดล้อมต่างๆ	ควบคุมการดำเนินการอย่างเข้มงวดและสอดคล้องตาม มาตรการลดผลกระทบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 9.1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยงก่อสร้างและดำเนินการ (ต่อ)

เรื่องที่ศึกษา	ระยะเวลา	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
9.การอพยพและตั้งถิ่นฐาน	ระหว่างการก่อสร้าง	ราษฎรต้องถูกเวนคืนหรือโยกย้ายพื้นที่ทำกิน และผลกระทบต่อการสูญเสียโอกาสในการประกอบอาชีพที่เดิม	1. จัดตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจขึ้น เพื่อดูแลรับผิดชอบเรื่องการอพยพโยกย้ายราษฎร เว้น ในเรื่องการจ่ายเงินชดเชยแก่ผู้ถูกเวนคืน การวางแผนล่วงหน้าเพื่อเตรียมการอพยพโยกย้าย ตลอดจนการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ให้สำเร็จลุล่วงด้วยดี 2. การจ่ายเงินชดเชยแก่ผู้ถูกเวนคืน จะต้องเป็นไปอย่างเหมาะสมและยุติธรรม 3. ดำเนินการเกี่ยวกับกรณีราษฎรที่อยู่อาศัยในเขตพื้นที่การรถไฟฯ ให้เป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการแก้ไขปัญหาผู้ถูกเวนคืนหรือร้องขอเช่าที่ดินของการรถไฟฯ ครั้งที่ 1/2543 และตามมติคณะทำงานเฉพาะกิจ เพื่อแก้ไขปัญหาชุมชนแออัดบริเวณทางสถานีแปดรีว ครั้งที่ 1/2544 4. ในกรณีที่ดินของการรถไฟฯรองรับ ให้พิจารณาให้ผู้บุกรุกเข้าอยู่อาศัยตามแผนการใช้ที่ดินของการรถไฟฯ โดยการจัดที่ดินของการรถไฟฯในแนวราบหรือแนวสูง (ก่อสร้างอาคารพักอาศัย) และให้การเคหะแห่งชาติ หรือกรม.เข้าไปดำเนินการในเรื่องสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน 5. ในกรณีไม่มีที่ดินของการรถไฟฯรองรับ จะดำเนินการดังนี้ -ให้หาเอกชนผู้สนใจเสนอที่ดินที่ไม่มีทางออก ซึ่งอยู่ติดกับที่ดินของการรถไฟฯ แล้วให้การเคหะหรือการรถไฟฯเช่า เพื่อดำเนินการก่อสร้างที่ดินและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน โดยการรถไฟฯยินยอมให้ทำถนนผ่านที่ดินของการรถไฟฯ จากถนนที่อยู่ใกล้ที่สุด -ให้ผู้บุกรุกเป็นผู้จัดหาที่ดิน แล้วเสนอให้การเคหะฯ หรือการรถไฟฯเช่า เพื่อจัดทำที่อยู่อาศัย และสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานให้ -ให้การเคหะฯ รับไปดำเนินการจัดหาที่ดิน เพื่อทำโครงการรองรับ -ให้องค์การบริหารส่วนตำบล องค์การบริหารส่วนจังหวัดจัดหาที่ดิน เพื่อดำเนินการรองรับเช่นเดียวกัน 6. ให้ราษฎรที่อยู่อาศัยในพื้นที่ของการรถไฟฯ เดิม บริเวณที่ดินท้องช้าง (ส่วนที่ห่างจากวงรถไฟเกิน 40 เมตร) และที่ดินการรถไฟฯ เลิกใช้ในกิจการเดินรถ ได้ทำสัญญาเช่าที่ดินเป็นรายบุคคล เพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัยเป็นระยะเวลา 30 ปี ในลักษณะเดียวกับที่การรถไฟฯ ได้อนุญาตให้เอกชนเช่าเพื่อใช้ประโยชน์ในเชิงธุรกิจ และการรถไฟฯ พิจารณาจัดที่ดินส่วนที่ว่างภายในชุมชน ให้ชุมชนสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สวนเด็กเล่น งานกีฬา และสวนหย่อม เป็นต้น	การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 9.1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างและดำเนินการ (ต่อ)

เรื่องการศึกษา	ระยะเวลา	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
9.การอพยพและตั้งถิ่นฐาน (ต่อ)			7. สำหรับราษฎรที่อยู่อาศัยในพื้นที่ริมทางรถไฟในรัศมี 40 เมตร เมื่อราษฎรได้ย้ายที่อยู่อาศัยมาอยู่ในแนวรัศมี 20-40 เมตรให้การรถไฟฯอนุญาตให้ราษฎรได้ทำสัญญาเช่าเป็นรายบุคคล เพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัยเป็นการชั่วคราวเป็นระยะเวลา 15 ปี เพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของ พ.ร.บ.การรถไฟฯ มาตรา 15 ทวิ 8. ให้ตัวแทน "เครือข่ายสลัม 4 ภาค" มีส่วนร่วมกับการรถไฟฯ ในการยกรางสัญญาเช่าที่ดิน และพิจารณากำหนดอัตราค่าเช่าที่เหมาะสมและเป็นธรรม 9. สำหรับราษฎรที่อยู่อาศัยในเขตพื้นที่การรถไฟฯ ในรัศมี 20 เมตร จากริมทางรถไฟ ถ้าการรถไฟฯ เห็นว่าไม่เหมาะสมจะให้เป็นที่อยู่อาศัยในระยะยาว ให้การรถไฟฯจัดหาที่รองรับให้ภายในรัศมี 5 กิโลเมตร จากที่อยู่อาศัยเดิม โดยชาวชุมชนมีส่วนร่วมในกระบวนการจัดหาที่รองรับ	
10.ระบบสาธารณูปโภค	ระหว่างการก่อสร้าง	การก่อสร้างโครงการเป็นการก่อสร้างรถไฟรางคู่ ทำให้มีการขยายพื้นที่เดิมซึ่งจำเป็นต้องมีการโยกย้ายระบบสาธารณูปโภคบางส่วน ตามแนวเขตทางของโครงการฯ รวมทั้งการชำรุดเสียหายของระบบสาธารณูปโภค อันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ	ผู้รับเหมาโดยการควบคุมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการสำรวจระบบสาธารณูปโภคตลอดแนวเขตทาง 20 เมตร ของโครงการฯ ในบริเวณที่กล่าวไว้ข้างต้น ดำเนินการก่อนการก่อสร้างและระยะก่อสร้างโครงการ หลังจากสำรวจแล้วหากพบว่าระบบสาธารณูปโภคประเภทใดที่อาจจะมีผลกระทบ หรือมีการชำรุดเสียหายให้รีบดำเนินการซ่อมแซมทันที เมื่อก่อสร้างโครงการแล้วจะต้องบรรจุกារซ่อมแซมระบบสาธารณูปโภคไว้ในสัญญาจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย	ผู้รับเหมาโดยการควบคุมของการรถไฟแห่งประเทศไทย
11.โบราณคดี	ระหว่างการก่อสร้าง	ระหว่างการก่อสร้าง อาจเกิดความเสียหายเนื่องจากการทำงานของเครื่องจักร	หากมีการขุดพื้นที่ บริเวณแนวที่จะทำการก่อสร้างหรือคาดว่าจะพบหลักฐานทางโบราณคดี การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องหยุดการดำเนินการก่อสร้างในบริเวณนั้นก่อน และแจ้งให้กรมศิลปากรทราบทันที และในช่วงที่รถไฟวิ่งผ่านศาลานสถาน เช่น วัด ต้องลดความเร็วและต้องใช้สัญญาณเสียง	ผู้รับเหมาโดยการควบคุมของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 9.2 สรุปมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เรื่องที่ศึกษา	ระยะเวลา	ดัชนีติดตามตรวจสอบ	สถานีติดตามตรวจสอบ	ความถี่	ค่าใช้จ่ายโดยประมาณ	หน่วยงานรับผิดชอบ
1.คุณภาพอากาศ	ระหว่างการก่อสร้าง	ค่า TSP เฉพาะเวลาที่มีปัญหาเรื่อง การร้องเรียน	บริเวณพื้นที่ได้รับผลกระทบ ร้องเรียนมา	เป็นเวลาต่อเนื่อง 3 วัน ณ จุด ที่ได้รับผลกระทบ	6,000 บาท/วัน/จุด	ผู้รับเหมา
2. เสียง	ระหว่างการก่อสร้าง	ค่า L_{eq} 24 ชม.	1. โรงเรียนบ้านบางไผ่ 2. โรงเรียนบ้านหนองตะโก 3. สถานีรถไฟศรีราชา	L_{eq} 24 ชม.ต่อเนื่องอย่างน้อย 3 วัน ปีละ 1 ครั้ง	15,000 บาท/วัน/จุด	ผู้รับเหมาและการรถไฟแห่งประเทศไทย
	ระหว่างการดำเนินการ	ค่า L_{eq} 24 ชม.	1. โรงเรียนบ้านบางไผ่ 2. โรงเรียนบ้านหนองตะโก	L_{eq} 24 ชม.ต่อเนื่องอย่างน้อย 3 วัน ปีละ 1 ครั้ง	15,000 บาท/วัน/จุด	ผู้รับเหมาและการรถไฟแห่งประเทศไทย
3.ความสั่นสะเทือน	ระหว่างการก่อสร้าง	ค่า Peak Particle Velocity	1. โรงเรียนบ้านบางไผ่ 2. โรงเรียนบ้านหนองตะโก 3. สถานีรถไฟศรีราชา	เป็นเวลาต่อเนื่อง 3 วัน ณ จุด ที่ได้รับผลกระทบ	15,000 บาท/วัน/จุด	ผู้รับเหมาและการรถไฟแห่งประเทศไทย
	ระหว่างการดำเนินการ	ค่า Peak Particle Velocity	1. โรงเรียนบ้านบางไผ่ 2. โรงเรียนบ้านหนองตะโก	เป็นเวลาต่อเนื่อง 3 วัน ณ จุด ที่ได้รับผลกระทบ	15,000 บาท/วัน/จุด	ผู้รับเหมาและการรถไฟแห่งประเทศไทย
4.คุณภาพน้ำผิวดิน	ระหว่างการก่อสร้าง	1. บันทึกการสูบน้ำหรือการระบายน้ำ 2. ตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียและน้ำซักล้างจาก บ้านพักคนงานไว้ในบ่อ มีให้ปล่อย ระบายสู่ภายนอก 3. ตรวจวัดคุณภาพน้ำ	1. ห้องสุขาของคนงานก่อสร้าง	สุ่มสิ่งปฏิกูล ทุก 6 เดือน	-	ผู้รับเหมาและการรถไฟแห่งประเทศไทย
			2. บ่อกักเก็บน้ำอาบและน้ำ ซักล้างจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ทุก 6 เดือน	-	
			3. ท่อน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัด	ทุก 3 เดือน	3,000 บาท/ครั้ง	
5.การจัดการของเสีย	ระหว่างการดำเนินการ	ระบบสุขาภิบาลคนงาน	ขบวนรถไฟ	ทุก 6 เดือน	25,000 บาท/ครั้ง	การรถไฟแห่งประเทศไทย
6.สภาพทาง เศรษฐกิจและสังคม	ระหว่างการก่อสร้าง	ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนที่ อยู่พื้นที่โครงการ	-ชุมชนสะพานเก่า -ชุมชนประจักษ์นาริมคลองท่าไข่ -ชุมชนบ่อบัว -หมู่ 6 ชุมชนบ้านสวน -หมู่ 6 ชุมชนบางพระ	ปีละครั้ง	ปีละ 100,000 บาท	การรถไฟแห่งประเทศไทย
7.การอพยพและการ ค้างคืน	ตั้งแต่อพยพย้ายไปตั้ง ที่ดินใหม่	ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนที่ ถูกอพยพเพื่อตั้งที่ดินใหม่	บริเวณชุมชนที่ตั้งที่ดินใหม่	ปีละครั้ง	ปีละ 300,000 บาท	การรถไฟแห่งประเทศไทย



ที่ ทส 1008 / 7 4.3

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
92 ซอยพหลโยธิน 7 ถนนพหลโยธิน
แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

11 เมษายน 2548

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2548

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด่วนที่สุด ที่ ทส 1008 / 305
ลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2548

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2548 วันที่ 2 มีนาคม 2548

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้นำมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2548 เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2548 เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2543 เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2543 ซึ่งให้แจ้งมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ ความละเอียดเรียบร้อยแล้ว นั้น

ในกรณี กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอเสนอมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2548 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2548 ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้ให้การรับรองเรียบร้อยแล้ว ในการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 4/2548 เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2548 เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ โดยมีมติคณะกรรมการฯ ทั้งสิ้นร่วม 5 (เรื่อง ดังนี้

1. ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชา ถึง สถานีฉะเชิงเทรา (ส่วนขบวนศรีราชา - แหลมฉบัง) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

2. ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 1 ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

3. ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
เพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ) ของ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ
แห่งใหม่ จำกัด (บพม.)

4. การปรับปรุงองค์ประกอบในคณะอนุกรรมการการจัดการพื้นที่ชุ่มน้ำ

5. เรื่องอื่น ๆ

ตั้งรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาทำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบด้วย จักขอขอบคุณมาก

ขอแสดงความนับถือ



(นายยังยู่ช คิยะไพรัช)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและสิ่งแวดล้อม

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทร. 022797180-9 ต่อ 161 190 283

โทรสาร 022792793 ต่อ 20 022986060

รายงานการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ครั้งที่ 3/2548

วันพุธที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2548 เวลา 9.30 น.
ณ ห้องประชุม 202 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|--|--------------------------|
| 1. นายจาตุรนต์ ฉายแสง
รองนายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| 2. นายสุวิทย์ คุณกิตติ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | รองประธานกรรมการ คนที่ 2 |
| 3. นายสุจิต นันทมนตรี
กรรมการผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงมหาดไทย
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| 4. พลโทวิสูตร ตุณยสุวรรณ
หัวหน้าศูนย์ประสานงานพัฒนาเพื่อความมั่นคง
สำนักนโยบายและแผนกลาโหม
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| 5. นางเครือพันธ์ ศรีสุพรรณ
ผู้อำนวยการสำนักนโยบายภาษี
สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| 6. นายชาวลูทอม ไชยนิวดี
รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |
| 7. นางสาวอัมไพ เจริญผล
ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| 8. นางสาวอรรณพ สุนทรชัย
ที่ปรึกษาด้านนโยบายและยุทธศาสตร์
สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |
| 9. นางสุมลมาลย์ กัลยาศิริ
รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม | กรรมการ |

10. นายสันติ บางอ้อ

รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แทนเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ

11. นายอาร์ง มหัจฉริยวงศ์

รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

แทนเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรรมการ

12. นายบัณฑิต สุภัทวนิช

รองผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ

แทนผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ กรรมการ

13. นายประพัฒน์ โพธิ์วรรณ

ผู้ทรงคุณวุฒิ

กรรมการ

14. นายสันทัต สมชีวิตา

ผู้ทรงคุณวุฒิ

กรรมการ

15. นายมานิตย์ ศิริวรรณ

ผู้ทรงคุณวุฒิ

กรรมการ

16. นายปริญญา นุดาลัย

ผู้ทรงคุณวุฒิ

กรรมการ

17. นางปราณี พันธุมสินชัย

ผู้ทรงคุณวุฒิ

กรรมการ

18. นายปิติพงศ์ พึ่งบุญ ณ อยุธยา

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

กรรมการผู้ลาประชุมเนื่องจากติดภารกิจสำคัญ

1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข

กรรมการ

2. นายสนิท อักษรแก้ว

ผู้ทรงคุณวุฒิ

กรรมการ

3. นายเชียรชัย ณ นคร

ผู้ทรงคุณวุฒิ

กรรมการ

4. ท่านผู้บัญชาชวลัย เสถียรไทย

ผู้ทรงคุณวุฒิ

กรรมการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นายเฉลิมศักดิ์ วานิชสมบัติ

รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2. นายอภิชัย ขวเจริญพันธ์

อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ

3. นายชาติรี ช่วยประสิทธิ์

อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม

4. นางนิศากร ไชยรัตน์

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

5. นายเกษมสันต์ จิณณวาโส รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
6. นายวิรัตน์ ขาวอุปถัมภ์ รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
7. นายพิภพ วสุวานิช รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
แทนอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
8. นายปรีชา จันทร์ศิริตานนท์ ผู้ตรวจราชการกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
แทนอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
9. นายสนใจ หะวานนท์ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านจัดการทรัพยากรทางชายฝั่งและป่าชายเลน
แทนอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
10. นางสาวสุทธิลักษณ์ ระวีวรรณ ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์
แทนรองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
(นายสมชัย เพียรสถาพร)
11. นายสุรพล ปัตตานี ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรน้ำ
แทนอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
12. นางสาวสมคิด บัวเพ็ง ผู้อำนวยการสำนักอนุรักษ์และฟื้นฟูน้ำบาดาล
แทนอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
13. นายธงชัย ประทุมสุวรรณ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมการปลูกป่า
แทนอธิบดีกรมป่าไม้
14. เจ้าหน้าที่สำนักงานรัฐมนตรีกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 คน
15. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน 1 คน
16. เจ้าหน้าที่สำนักปลัดกระทรวงกลาโหม จำนวน 1 คน
17. เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง จำนวน 1 คน
18. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จำนวน 1 คน
19. เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 1 คน
20. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี จำนวน 1 คน
21. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช จำนวน 1 คน
22. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ จำนวน 1 คน
23. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน 26 คน

ผู้ชี้แจง

1. เรืออากาศเอก สมหมาย ฉัตรเท ผู้จัดการสำนักบริหารโครงการ
บริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด
2. เรืออากาศโท สมศักดิ์ หิรัญลาม วิศวกร 8
บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
3. นายจักรภพ จรัสศรี ผู้เชี่ยวชาญ
บริษัท เซาท์อีสต์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด

เริ่มประชุมเวลา 9.30 น.

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานฯ แจ้งต่อที่ประชุม

1.1 มติคณะรัฐมนตรี เรื่องมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2548

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้นำมติการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 1/2548 เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2548 เสนอคณะรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแล้ว เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2548 โดยมีมติทั้งสิ้นรวม 5 เรื่อง

มติที่ประชุม

รับทราบ

วาระที่ 2 รับรองรายงานการประชุมฯ ครั้งที่ 2/2548 เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2548

กรรมการและเลขานุการฯ ขอให้กรรมการฯ พิจารณารายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2/2548 เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2548 และกรรมการฯ ได้ขอให้มีการแก้ไข วาระที่ 3.1 ในหน้าที่ 6 ข้อ 7. จาก "สิ่งแวดล้อมและศิลปกรรม" เป็น "สิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม" และให้ปรับแก้ไขมติ เป็นดังนี้

"เห็นชอบให้กำหนดมาตรการการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่ที่เกิดธรณีพิบัติภัย 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ภูเก็ต สตูล และตรัง โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 45 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ในระยะแรกให้ดำเนินการในพื้นที่จังหวัดระนอง พังงา และกระบี่ก่อน เพื่อให้มีมาตรการเร่งด่วนที่จะควบคุมและแก้ไขปัญหาในเขตพื้นที่ซึ่งมีกฎหมายบังคับใช้อยู่แล้ว เช่น กฎหมายควบคุมอาคาร กฎหมายเกี่ยวกับการอนุรักษ์อื่นๆ และให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการตามมาตรการบริหารจัดการพื้นที่และพัฒนาพื้นที่ที่ได้รับธรณีพิบัติภัยภาคใต้ ตามโครงการ/กิจกรรมและงบประมาณที่เสนอ โดยให้สำนักงานงบประมาณสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน รวมทั้งให้นำข้อสังเกตและความเห็นของที่ประชุมทั้งหมดไปปรับปรุงและนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาต่อไป"

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2548 เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2548 โดยให้ปรับแก้ไขตามความเห็นของคณะกรรมการฯ

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณา

3.1 ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชา ถึง สถานีฉะเชิงเทรา (ส่วนขยาย ศรีราชา - แหลมฉบัง) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุม ครั้งที่ 5/2547 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2547 ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกระหว่างศรีราชาถึงฉะเชิงเทรา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และกำหนดเงื่อนไขให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

วันที่ 20 กรกฎาคม 2547 การรถไฟฯ ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกระหว่างสถานี ศรีราชาถึงฉะเชิงเทรา (ส่วนขยาย ศรีราชา - แหลมฉบัง) ซึ่งจัดทำรายงานโดย บริษัท ไทยเอนยีเนียร์จันคองซัลแตนท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานฯ และในการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ครั้งที่ 1/2548 เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2548 มีมติเห็นควรเห็นชอบกับรายงานฯ และให้นำความเห็นการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และมาตรการที่กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำไปปฏิบัติ เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณา ต่อไป

ความเห็นของที่ประชุม

เห็นชอบกับรายงานฯ ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระหว่างสถานีศรีราชา ถึง สถานีฉะเชิงเทรา (ส่วนขยายศรีราชา - แหลมฉบัง) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม โดยกำหนดมาตรการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำไปปฏิบัติ ดังนี้

1) มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการ ดังนี้

1.1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการดำเนินโครงการฯ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกระหว่างสถานีศรีราชาถึงฉะเชิงเทรา (ส่วนขยาย ศรีราชา - แหลมฉบัง) และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ

1.2) ต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ

2) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและรายงานผลร่วมกันกับโครงการก่อสร้างรางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกระหว่างสถานีศรีราชาถึงฉะเชิงเทรา ดังนี้

2.1) ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ผู้แทนจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค ผู้แทนจากสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด ผู้แทนจังหวัดฉะเชิงเทราและชลบุรี ผู้แทนองค์การ

บริหารส่วนท้องถิ่น ผู้แทนองค์กรพัฒนาเอกชน เป็นต้น เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานดังกล่าว

2.2) แจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบปี ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

3) หากการรถไฟแห่งประเทศไทย จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

4) การก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใด ๆ การรถไฟแห่งประเทศไทย และ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการ ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป

2. ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

3.2 ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 1 ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

กรรมการและเลขานุการฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 1/2544 เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2544 มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ความยาวทางวิ่ง 3,000 เมตร) ของท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ปัจจุบัน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))

ต่อมา คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 10/2547 เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2547 ได้พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 1 (ขยายความยาวทางวิ่งเป็น 3,300 เมตร) ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และได้มีมติเห็นชอบกับรายงานฯ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอ และให้นำความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาต่อไป

ความเห็นของที่ประชุม

เห็นชอบกับรายงานฯ ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม และมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

1. ควรเพิ่มเติมผู้แทนของหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการคุ้มครองผู้บริโภค ในคณะกรรมการกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ
2. ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทำประกันสุขภาพให้ผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 1 ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและโครงการร่วมกับเอกชน ด้านคมนาคม และให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปฏิบัติ ดังนี้

1) ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รายงานความก้าวหน้าในการจัดหาที่ดินเพื่อชดเชยการเพิกถอนสภาพหนองน้ำสาธารณะประโยชน์ พรุทับเคย และพรุเปิดน้ำ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

2) กำหนดมาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการ ดังนี้

2.1) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 1 ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 1 และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ

2.2) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องควบคุม ดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 1

3) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดเพิ่มเติมให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการ ดังนี้

3.1) ตรวจวัดระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง (Noise Continuous Monitoring) โดยติดตั้งเครื่องตรวจวัด เพื่อติดตามตรวจวัดระดับเสียงที่เกิดจากอากาศยาน อย่างน้อย 2 สถานี โดยเฉพาะที่บริเวณปลายทางวิ่งด้านทิศ 09 (ทิศตะวันตก) และทิศ 27 (ทิศตะวันออก) ซึ่งเป็นแนวทิศทางการขึ้นลงของอากาศยานและเป็นตำแหน่งที่มีระดับเสียงสูงสุดจากอากาศยาน ทั้งนี้ ให้เสนอค่าตรวจวัด Leq , L_{dn} , L_{max} , PNL , L_{AE} และประเมินระดับเสียงในหน่วย NEF ทุก 2 ปี เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดมาตรการปรับลดระดับเสียงและชดเชยผู้ได้รับผลกระทบต่อไป

3.2) ตรวจสมรรถภาพของหูในการรับรู้หรือได้ยินให้กับประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขต NEF 40 ปีละครั้ง และหากพบว่ามีคามผิดปกติอันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องดำเนินการลดผลกระทบจากระดับเสียงที่เกิดจากอากาศยานและรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการรักษาต่อไป



ที่ 1/1324/2550

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน
กรุงเทพมหานคร 10330

28 กุมภาพันธ์ 2550

เรื่อง ขออนุมัติขยายกรอบวงเงินลงทุนและระยะเวลาก่อสร้างผู้ผูกพันงบประมาณข้ามปี ของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า
ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ.2549

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. บันทึกข้อตกลง (Agreement Record) ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน และเศรษฐกิจ
ระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน
 2. แผนการดำเนินงานและแผนการจ่ายเงิน โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา -
แหลมฉบัง
 3. มติคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2550

เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 เห็นชอบในหลักการให้กระทรวงคมนาคม
(การรถไฟแห่งประเทศไทย) ดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วง
ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 78 กม. วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท (แบ่งเป็นค่าก่อสร้าง
4,982 ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาจัดทำ EIA แบบก่อสร้าง พร้อมเอกสารประกวดราคา และควบคุมงานก่อสร้าง
253 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (พ.ศ. 2547 - 2550) โดยมอบให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณ
พิจารณาหาแหล่งเงินลงทุนที่เหมาะสมตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการได้ภายหลังจากที่รายงาน
การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้งโครงการได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 แล้ว

ข้อเท็จจริง

1. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา ระยะทางประมาณ 69 กม. และช่วงศรีราชา - แหลมฉบัง
ระยะทางประมาณ 9 กม. เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2547 และวันที่ 2 มีนาคม 2548 ตามลำดับ

2. การรถไฟฯ ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท แปซิฟิก คอนซัลแทนส์ อินเตอร์เนชันแนล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท แปซิฟิก คอนซัลแทนส์ อินเตอร์เนชันแนล จำกัด และบริษัทเอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด เพื่อดำเนินการ ทบทวนแบบรายละเอียด จัดการประกวดราคา และควบคุมงานก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2548 ในวงเงินว่าจ้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% เป็นเงิน 246,778,000 บาท ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้พิจารณาทบทวนแบบการก่อสร้างใหม่ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นและเป็นไปตามสภาพตามความเป็นจริงปัจจุบัน โดยคำนึงถึงความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทางและเพื่อลดค่าใช้จ่ายการบำรุงรักษาทางในระยะยาว รวมทั้งความปลอดภัยด้านการเดินรถ และการป้องกันการผูกขาดของงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ จึงได้ดำเนินการปรับปรุงแบบก่อสร้างใหม่เป็นดังนี้

2.1 ปรับเปลี่ยนการก่อสร้างงานดินถมบริเวณดินอ่อน จากเดิมกำหนดให้ใช้ Synthetic Drain (PVD) เป็นการใช้เสาเข็มคอนกรีตรองรับพื้นคอนกรีต เพื่อเพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทาง และช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางในอนาคต เช่นเดียวกับโครงการก่อสร้างทางคู่อื่นๆ ที่ได้ก่อสร้างมาแล้ว

2.2 เพิ่มงานก่อสร้างรั้วตลอดสองข้างทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถ

2.3 ปรับเพิ่มงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ ในสถานีที่เป็นจุดเชื่อมต่อขยายในอนาคต จำนวน 3 สถานี ประกอบด้วย ฉะเชิงเทรา, ศรีราชาและแหลมฉบัง เพื่อป้องกันการผูกขาดงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ และให้สามารถรองรับโครงการก่อสร้างทางคู่ต่อไปในอนาคต

2.4 ปรับแบบก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามถนนกรมทางหลวง จำนวน 2 แห่ง เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานใหม่ของกรมทางหลวงที่ กม. 98+268 กับ กม. 106+335

2.5 ปรับแบบก่อสร้างสะพานรถไฟใหม่รวมทั้งออกแบบขยายความกว้างสะพานรถไฟปัจจุบัน ให้สอดคล้องกับสะพานรถไฟใหม่ข้ามถนนของ อบต. เจ้าพระยาสุรศักดิ์ เพื่อรองรับการขยายถนนของ อบต. ในอนาคต จำนวน 2 แห่ง ที่ กม. 129+053 กับ กม. 131+289

จากการปรับเปลี่ยนแบบก่อสร้างดังกล่าวในข้างต้น มีผลทำให้วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นเป็นเงินประมาณ 615 ล้านบาท ทำให้ต้องขอขยายกรอบวงเงินโครงการฯ เพิ่มขึ้นเป็น 5,850 ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง 5,602 ล้านบาท + ค่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาจัดทำ EIA, แบบก่อสร้างพร้อมเอกสารประกวดราคาและควบคุมงานก่อสร้าง 248 ล้านบาท) มีรายละเอียดค่าก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นแต่ละรายการเป็นดังนี้.-

รายการงานก่อสร้าง	แบบเดิม	แบบปรับปรุงใหม่	วงเงิน (+เพิ่ม/-ลด)
1. งานแก้ไขดินก่อน	PVD	ตอกเข็มรองรับพื้นคอนกรีต	+ 376 ล้านบาท
2. งานสร้างรั้วตลอด 2 ข้างทาง	ไม่มี	มี	+ 332 ล้านบาท
3. งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ	CTC ไฟสี	CTC ไฟสี (ผู้ติดตั้งต้องรื้อระบบเดิม ออกก่อนจึงติดตั้งระบบใหม่เข้าแทนที่)	+ 67 ล้านบาท
4. งานก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามถนน กรมทางหลวง จำนวน 2 แห่ง	ความสูง 4.90 ม.	ความสูง 5.50 ม.	+ 28.5 ล้านบาท
5. งานก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามถนน ของ อบต. จำนวน 2 แห่ง	Span กว้าง 10 ม. สูงประมาณ 4 ม.	Span กว้าง 20 ม. สูงประมาณ 5 ม.	+ 46.5 ล้านบาท
6. งานอื่นๆ อาทิเช่น ลดปริมาณวัสดุ (ทราย+ ดินถม) เนื่องจากปรับเปลี่ยน PVD เป็น ตอกเข็มฯ	-	-	- 235 ล้านบาท
รวม			615 ล้านบาท

รูปแบบรายละเอียดของการปรับเปลี่ยนการก่อสร้างข้างต้นแสดงในภาคผนวกตามแนบ

3. บริษัท China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry Corp. (CNR) ได้มีหนังสือลงวันที่ 10 ตุลาคม 2548 แจ้งการรถไฟฯ ว่า จากการประชุมคณะกรรมการร่วม ไทย - จีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน และเศรษฐกิจ ครั้งที่ 2 ในวันที่ 22 กันยายน 2548 ณ จังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลง (Agreed Record) ระหว่างรัฐบาลไทย กับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยรองนายกรัฐมนตรีของไทย นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ กับรองนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาชนจีน นาง อู๋ อี้ ซึ่งโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง เป็นหนึ่งในโครงการที่ได้รับการพิจารณาให้ดำเนินโครงการ โดยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 โดยมีบริษัท CNR จะเป็นผู้เข้ามาเจรจาเกี่ยวกับการรถไฟฯ แต่ยังไม่มีความคืบหน้า

4. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) พ.ศ.2549

ตามที่ได้มีประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2549 เรื่อง ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ.2549 ได้กำหนดแนวทางการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) โครงการของรัฐวิสาหกิจที่ได้รับอนุมัติให้จัดซื้อหรือจัดจ้างสินค้าหรือบริการที่นำเข้าจากต่างประเทศ โดยมีคณะกรรมการการค้าแบบแลกเปลี่ยนที่นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานกรรมการมีหน้าที่วางแผนนโยบาย กำหนดหลักการ และกลุ่มสินค้าที่จะทำการแลกเปลี่ยน ซึ่งที่ผ่านมาคณะกรรมการชุดนี้ ยังมิได้มีการประชุมและยังไม่ได้ออกแนวทางปฏิบัติในการทำ Barter Trade จึงเห็นควรขอยกเว้นการปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ.2549 ต่อไป เนื่องจากเป็นโครงการที่สำคัญและเร่งด่วน หากทำ Barter Trade อาจทำให้โครงการล่าช้าตามมาได้

5. เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ได้เข้าช้ากว่าที่วางแผนไว้เดิม ทำให้ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ.2550 ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีอนุมัติไว้ได้ ซึ่งการรถไฟฟ้าจะต้องขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของโครงการฯ จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 ที่มีระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี จากปี พ.ศ. 2547 - 2550 เป็นขอขยายระยะเวลาดำเนินการถึงปี 2553 ดังมีรายละเอียดแผนการดำเนินงานที่เป็นปัจจุบัน ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2.

6. การรถไฟฟ้า ได้มีหนังสือหารือสำนักงานอัยการสูงสุดในประเด็นเรื่องที่จะขอจัดการประกวดราคาโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงละเซียงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) พ.ศ.2549 ควบคู่กับการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในการขอขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาดำเนินการ รวมทั้งขอยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงที่มีการลงนามไว้ระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนและขอยกเว้นการปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ตามราชกิจจานุเบกษา พ.ศ.2549 เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2549 โดยจะกำหนดเป็นข้อสงวนสิทธิ์ไว้ในเอกสารประกวดราคาให้ชัดเจน ซึ่งได้รับคำตอบจากสำนักงานอัยการสูงสุดว่า “หากการรถไฟฟ้าจะดำเนินการให้ได้ข้อยุติในรายละเอียดดังกล่าวก่อนที่จะดำเนินการประกวดราคา ย่อมมีความชัดเจนและเกิดประโยชน์แก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมากกว่าที่จะดำเนินไปทันทีโดยไม่มีข้อยุติในรายละเอียดแต่ละเรื่อง ซึ่งมีความสำคัญและจำเป็นของผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายสมควรทราบว่าเป็นประการใด นอกจากนี้ตามบันทึกข้อตกลงความเข้าใจที่มีการลงนามกันไว้ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นข้อตกลงที่มีการลงนามกันไว้ในระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล กรณีที่การรถไฟฟ้า จะนำโครงการดังกล่าวมาประกวดราคาโดยวิธีปกติคือ e-Auction นั้น สมควรที่การรถไฟฟ้าจะต้องรายงานหรือขอความเห็นชอบต่อกระทรวงคมนาคมตลอดจนถึงคณะรัฐมนตรีก่อนที่จะมีการดำเนินการ”

7. คณะกรรมการรถไฟฟ้า มีมติในการประชุมครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2550 เรื่องโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงละเซียงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบังเห็นชอบให้การรถไฟฟ้า เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีดังนี้

7.1 ขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงละเซียงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง จากเดิมที่ ครอบคลุม มีมติเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (พ.ศ.2547-2550) เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการถึงปี 2553

7.2 ยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจ ที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 และให้การรถไฟฟ้า ดำเนินการจัดการประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2549

7.3 ยกเว้นข้อปฏิบัติว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ตามราชกิจจานุเบกษา พ.ศ.2549 เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2549 สำหรับโครงการนี้.

รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3.

ข้อพิจารณา

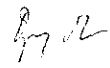
โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง เป็นโครงการที่มีความสำคัญเร่งด่วนจำเป็นต้องเร่งดำเนินการก่อสร้าง เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากการขยายท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ขั้นที่ 2 นอกจากนี้ ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขนส่งในเส้นทางรถไฟบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก อีกทั้ง เป็นการตอบสนองนโยบายของกระทรวงคมนาคมด้านการขนส่งและพัฒนาระบบการขนส่งโดยรวมของประเทศ

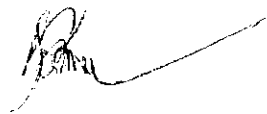
ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟฯ ดำเนินการดังนี้:-

1. ขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของโครงการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 78 กม. จากเดิมที่ 60 กม. มีมติเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (พ.ศ. 2547 - 2550) เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการถึงปี 2553
2. ยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจ ที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 และให้การรถไฟฯ ดำเนินการจัดการประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 ต่อไป
3. ยกเว้นข้อปฏิบัติว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ตามราชกิจจานุเบกษา พ.ศ. 2549 เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2549 สำหรับโครงการนี้.

พิจารณา 21.0.50.


(นางยุภา รุ่งฤทัยศิริ)
ผู้อำนวยการกองแผนงาน
| 21.0.50


(นายถวิล สามนคร)
รองผู้อำนวยการด้านปฏิบัติการ 2
รักษาการในตำแหน่ง ผู้อำนวยการรถไฟฯ

ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

โทร. 0-2220-4174

โทรสาร 0-2220-4745



(นายวิภา ปิ่นนุค)
ผ.ป.ป.ร. 2
21.0.50

AGREED RECORD
OF THE SECOND MEETING OF THE JOINT COMMITTEE
ON TRADE, INVESTMENT AND ECONOMIC COOPERATION
Between
THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
and
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND

22 September 2005
Chiang Mai, Thailand

The Second Meeting of the Joint Committee on Trade, Investment and Economic Cooperation between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Kingdom of Thailand (hereinafter referred to as "The Joint Committee") was held on 22 September 2005 in Chiang Mai, Thailand.

The Meeting was co-chaired by H.E. Madam Wu Yi, Vice-Premier of the State Council of the People's Republic of China and H.E. Dr. Somkid Jansupirak, Deputy Prime Minister of the Kingdom of Thailand. The lists of members of the Chinese Delegation and the Thai Delegation are attached as Annexes I and II respectively.

Recognizing the potential which exists in bilateral trade, investment, and economic cooperation, the leaders of the two delegations deemed it necessary for China and Thailand to build a Strategic Economic Partnership under the Framework of Sino-Thai Strategic Cooperative Action Plan. They instructed their high-ranking officials to start consultations on a Roadmap for Sino-Thai Strategic Economic Partnership as soon as possible. A draft outline of the Roadmap is attached as Annex III.

Both sides discussed cooperation on various issues listed below and reached the following conclusions:

Trade

- **Trade Target**

The two sides reviewed the growing bilateral trade in recent years and agreed to exert maximum efforts to raise the trade target for 2010 from US\$30 billion to US\$50 billion. In order to achieve this target, the government of both sides will encourage and promote increased business sector activities of both sides through joint business ventures.

- **New Thai Commercial Offices**

The Thai side informed the Chinese side that it planned to set up new commercial offices in Dalian and Xiamen and representative offices in 10 other Chinese cities. The Chinese side stated that the setting up of commercial offices affiliated to diplomatic organizations in Dalian and Xiamen would be discussed between the Ministry of Foreign Affairs of the two countries. The Chinese side agreed to facilitate the setting up of Thai commercial representative offices in other cities.

- **Intellectual Property Cooperation**

Both Parties were satisfied with the long-term cooperation on trademark and agreed that, with the growth of trade relation between the two countries, it was necessary to further strengthen the co-operation, which included 1) the exchange of information on trademark registration, enforcement and legislation; 2) the acceleration of the process of trademark registration; 3) trademark enforcement to resolve the infringement case of the other country's trademark according to the national law; and 4) protection of geographical indications.

China indicated that it would also support the registration of the Thai silk and Hom Mali Rice in China.

Trade Facilitation

- Thailand's trade distribution centres

Thailand proposed to undertake joint effort in setting up distribution centres between enterprises of the two countries for the promotion of Thai products in 10 Chinese cities. The Chinese side agreed to facilitate the establishment of those distribution centres in accordance with rules and regulations of China.

In this respect, both sides agreed to identify potential business partners of the two countries so that they can develop business partnerships that will result in joint venture arrangements.

- Trade promotion at provincial level

To realize the potential trade benefits of the China-ASEAN FTA, Thailand emphasized the importance of closer working relations between Chinese local provinces and the Ministry of Commerce of Thailand to seek appropriate actions aimed at promoting market opportunities, particularly in the agricultural sector.

In this regard, the Chinese side agreed to encourage such cooperation within the framework of the Joint Committee.

- Improvement of trade logistics

Both sides agreed to jointly work on the facilitation of trade flows such as Fast Lane and One Stop Single Inspection Services for agricultural products of the two countries.

Project Cooperation

The two sides agreed to apply the barter trade mechanism on a G-to-G basis for the exchange of certain products, particularly Thai agricultural commodities such as rice, longans, rubber, and tropical products, with goods and services from China. The terms, conditions and proportions of the barter trade will be discussed and agreed upon between relevant Chinese companies and Thai agencies in accordance with laws and regulations of the two countries. Such cooperative arrangements must be balanced, mutually beneficial to both sides and conducted in good faith. Potential projects which will initially be considered would include the followings:

- Mass Rapid Transit – between CITIC Group of China and the Ministry of Transport of Thailand

- Chiang Mai Cigarette Factory – between China Yunnan Corporation for International Techno-Economic Cooperation (CYC) of China and the Tobacco Monopoly of Thailand. The Chinese side reaffirmed its support for China Yunnan Corporation for International Techno-Economic Cooperation (CYC) to undertake the construction of the Chiang Mai Cigarette Factory Project on a Government-to-Government basis, and requested that CYC conscientiously implement the contract, ensure the construction period and quality, and provide excellent after-sale services. The Thai side ensured the comprehensive procurement of Chinese machinery and equipment based on no major revision on the general principle of the TOR. This must be in accordance with the mutual agreement between the Chinese and Thai sides. The two sides shall urge relevant enterprises to sign the appropriate commercial contracts as early as possible.

- Railway Locomotives and Double Track Railway Construction – between China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry Corporation (CNR) of China and the State Railway of Thailand

- Container Inspection System – between Nuctech Co., Ltd. of China and the Customs Department of Thailand. The Thai side agreed to consider using container

inspection system made by Nuctech in the third phase procurement of the Customs Department of Thailand.

Both sides agreed that relevant parties should expedite work in order to conclude the details of the above projects.

Investment and Economic Cooperation

• Two-way Investment

The two sides agreed to exert maximum efforts to raise their bilateral investment target from US\$ 2.7 billion in 2000-2004 to US\$ 6.5 billion during 2005-2010. Thailand strongly encouraged and welcomed Chinese companies to expand investments in Thailand, particularly in the areas of electricity, energy, petrochemical, and maritime transportation. Meanwhile, China also encouraged Thailand to increase its investment in China, particularly in central and western China and the old industrial bases in northeastern China. The Thai side expressed that Thai companies are interested in making investments in China in such areas as agriculture, agro-business, and food and cuisine. Both countries would give special consideration to such investments.

• Working Group on Investment and Economic Cooperation

The two sides agreed to establish a Working Group on Investment and Economic Cooperation under the Joint Committee to share views and exchange information, and dislodge any obstacles that stand in the way of bilateral cooperation.

• Mega-projects

Thailand encouraged Chinese enterprises to participate in Thailand's development plan (Mega-projects). This five-year plan will primarily be in the fields of infrastructure, water and electricity, shipping, science, education, culture and public health.

Tourism Cooperation

• Tourist target

Both sides agreed to jointly promote a combined tourist target of 4 million visitors by 2010. To realize the target, both sides agreed that more direct air linkages between Chinese and Thai cities will help to increase the number of tourists between the two countries. In this regard, both sides suggested relevant authorities of the two countries hold detailed discussions on this issue based on market demand and in accordance with the laws and regulations of both countries.

In addition, China informed the Meeting that CTIS would organize a group comprising 6,800 Chinese tourists visiting Thailand in October, while Thailand agreed to help promote tourist travel to China, in particular, through the support of tour operators. Furthermore, both sides will endeavour to expedite visa issuance in order to facilitate the mobility of tourists between the two countries. Furthermore, China also agreed to facilitate the opening of an additional Tourism Authority of Thailand office in China. Concurrently, Thailand agreed to support the establishment of a CNTA office in Thailand.

China and Thailand agreed to hold meetings of the Sub-Committee on Tourism on an annual basis prior to the Meeting of the Joint Committee. The two countries also agreed to jointly promote regional travel packages in the GMS sub-region as well as to work together on the training of tourism personnel.

- Promotion of travel-related events

China and Thailand agreed to actively cooperate and take part in the respective countries' travel-related events such as Travel Marts and festivities, which include:

- China International Travel Mart (CITM) in Kunming
- Thailand International Horticultural Exposition 2006 in Chiang Mai

Other Areas of Cooperation

- Industrial Cooperation (CCC Mark)

The two sides agreed to strengthen technical cooperation in Standards and Conformity Assessment to facilitate market access.

- Agricultural Cooperation

Three records were signed during the meeting, namely, the Protocol on Sanitary and Phytosanitary Requirement of Import Export of Fresh Vegetables, the Protocol on Inspection, Quarantine and Sanitary Requirements for Crocodile Meat Exported from Thailand to China, and the Protocol between the General Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine of the People's Republic of China and the Ministry of Agriculture and Cooperatives of the Kingdom of Thailand on Quarantine and Health Requirements for Import and Export of Heat-Processed Poultry Meat and Edible Parts between China and Thailand.

- Potash mine

The Chinese side elaborated on environmental protection related issues under the Potash mine project in northeastern Thailand, and expressed the wish that the Thai authorities would issue the appropriate exploration permit to China Mingde Potash Corporation (Thailand) at an early date. Thailand agreed to consider China's request in accordance with Thailand's laws and regulations.

The Second China - ASEAN EXPO

H.E. Madam Wu Yi, Vice-Premier of the State Council of the People's Republic of China extended an invitation to H.E. Dr. Somkid Jansupitak, Deputy Prime Minister of Thailand to lead the Thai government and business delegations to the Second China-ASEAN EXPO, to be held in October 2005 in Nanning, China. H.E. Dr. Somkid Jansupitak accepted the invitation. The Thai side informed the Meeting that a large contingent of Thai governmental and private organizations will actively participate in the Second China-ASEAN EXPO, and will take this opportunity to unveil Thailand's new Mega-projects for the next 5 years.

Joint Business Forum

During the course of the meeting, the leading business people of the two countries held a joint business forum in parallel. Both sides made progress in several Chinese-Thai business transactions, which would support the strategic economic partnership between the two countries.

Implementation and Review Mechanism

Both sides agreed that the Sub-Committees should be encouraged to meet within six months in order to review and advance the implementation process.

Date and Venue of the Next Meeting

The two sides agreed that the Third Meeting of the Joint Committee would take place in China. The date and venue of the Third Meeting will be discussed through diplomatic channels.

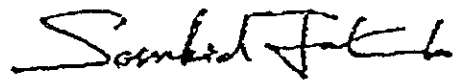
Done in Chiang Mai on 22 September 2005, in duplicates in English.

For the Government
of the People's Republic of China



(Madam Wu Yi)
Vice Premier of the State Council
of the People's Republic of China
Head of the Chinese Delegation

For the Government
of the Kingdom of Thailand



(Dr. Somkid Jausripitak)
Deputy Prime Minister
of the Kingdom of Thailand
Head of the Thai Delegation

แผนการดำเนินงาน (กรณีขอขยายวงเงิน+ขยายระยะเวลาดำเนินการ+ยกเว้นBarter Trade)

แผนการดำเนินการ ปี พ.ศ. 2550-2553

(งบประมาณปี พ.ศ. 2547-2553)

แผนการดำเนินงาน	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ					
		2548	2549	2550	2551	2552	2553
1. ศึกษาจัดทำรายงาน EIA สำหรับทางคู่ ช่วงศรีราชา-แหลมฉบัง	1	ต.ค.47					
2. ปรับปรุงแบบและเอกสารประกวดราคา	8	มิ.ย.48 ม.ค.49 ธ.ค.49					
3. คกร. ขออนุมัติขยายวงเงิน+ระยะเวลา + ยกเว้น Barter Trade				ม.ค.50			
4. ครม. อนุมัติขยายวงเงิน+ระยะเวลา+ยกเว้น Barter Trade				ก.พ.50			
5. ขอความเห็นชอบเอกสารประกวดราคา+ร่าง สัญญาจ้างจากอัยการสูงสุด, สิ่งแวดล้อม, สศช. สดง., สป. ฯลฯ	2			มี.ค.-เม.ย. 50			
6. ประกาศประกวดราคา	1			เม.ย.50			
7. คัดเลือกผู้รับเหมา	3			พ.ค.-ก.ค.50			
8. ลงนามสัญญาจ้าง				ก.พ.50			
9. ก่อสร้างพร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ	28				ต.ค.50		ม.ค.53
10. ควบคุมงานก่อสร้าง	28				ต.ค. 50		ม.ค.53

หน่วย ; ล้านบาท

แผนการจ่ายเงิน	รวม ทั้งสิ้น	ปีงบประมาณ					
		2548	2549	2550	2551	2552	2553
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาจัดทำรายงาน EIA	1.350	1.350	-	-	-	-	-
2. ค่าจ้างที่ปรึกษาปรับปรุงแบบและเอกสารฯ	37.206	15.300	13.030	8.876	-	-	-
3. ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา	13.787	-	-	13.787	-	-	-
4. ค่าก่อสร้างและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ	5,601.872	-	-	560.187	2,326.931	2,326.931	387.823
5. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน	195.785	-	-	-	90.629	75.756	29.40
	5,850.000	16.650	13.030	582.850	2,417.560	2,402.687	417.223

แผนการดำเนินงานทางคู่อันปรับปรุงใหม่ #1 /คิ.

22 ม.ค.50

เสนอ การรถไฟฯ

เพื่อโปรดทราบที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2550
วาระที่ 4 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา ข้อ 4.2 ในรายงานของการรถไฟฯ เลขที่ 1/221/2550 ลงวันที่ 15
มกราคม 2550 เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก
ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง

ที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ให้ข้อเสนอแนะว่า

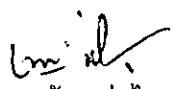
1. ควรมีการศึกษาและวางแผนระบบรางของการรถไฟฯ ว่าในอนาคต การรถไฟฯ จะใช้
รางในระบบ Metre Gauge หรือ Standard Gauge โดยคำนึงถึงประเทศเพื่อนบ้านด้วย เพื่อให้เกิด
ความสะดวก/คล่องตัวและรวดเร็ว รวมทั้งมีมาตรฐาน ส่วนโครงการก่อสร้างทางคู่ฯ นี้ เนื่องจากใช้
เวลานานมากแล้ว หากจะต้องให้น้ำกลับไปพิจารณาทบทวนแก้ไขปรับปรุงเรื่องระบบรางใหม่ดังกล่าว
ก็คงไม่มีความคืบหน้าแต่ประการใด เหมือนกับว่าเริ่มต้นใหม่ ดังนั้น ถ้ามีโครงการใหม่ในอนาคตที่
ต้องทำแล้ว จึงไปศึกษาและวางแผนระบบรางดังกล่าวต่อไป

2. ในการจัดทำแผนต่าง ๆ ไม่ควรพิจารณาในเรื่องการลงทุนเพียงอย่างเดียว แต่ควรต้อง
พิจารณาถึงปริมาณสินค้าที่จะขนส่งในอนาคตอีกด้วย

③ สำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่ฯ นี้ ควรจะพิจารณาในเรื่องราคาอย่างละเอียดรอบคอบ
และให้เทียบมาตรฐานกับกรมทางหลวงหรืออื่น ๆ โดยเฉพาะรั้วและสะพานในเรื่องราคากลางด้วย
มติที่ประชุม

เห็นชอบตามที่การรถไฟฯ เสนอ และให้นำข้อเสนอแนะของคณะกรรมการรถไฟฯ ไปเป็น
แนวทางประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป

สำหรับบันทึกรายงานการประชุม จะนำเสนอเพื่อยืนยันภายหลังเมื่อที่ประชุมได้รับรอง
รายงานการประชุมแล้ว


(นายเทอดชัย เพ่งไพฑูรย์)
ผู้ช่วยเลขานุการ คกร.

13 ก.พ.50

เรียน รวฟ.

โปรดดำเนินการต่อไป

(นายถวิล สามนคร)

รวก.2 รักษาการในตำแหน่ง ผวก.

14 ก.พ.50

สืบ พูลทรัพย์, พูลทรัพย์
001, 002

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างทางคู่ฯ นี้ ควรจะพิจารณาในเรื่องราคาอย่างละเอียดรอบคอบ
และให้เทียบมาตรฐานกับกรมทางหลวงหรืออื่น ๆ โดยเฉพาะรั้วและสะพานในเรื่องราคากลางด้วย

(นายประเสริฐ อุตตนา) 001, 002
19 ก.พ. 50

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างทางคู่ฯ นี้ ควรจะพิจารณาในเรื่องราคาอย่างละเอียดรอบคอบ
และให้เทียบมาตรฐานกับกรมทางหลวงหรืออื่น ๆ โดยเฉพาะรั้วและสะพานในเรื่องราคากลางด้วย

(นายนคร จันทะ)

รองผู้อำนวยการด้านการบริหารโครงการระบบรางไฟฟ้า

19 ก.พ. 50



บันทึกข้อความ

เลขที่ 1/221/2550

วันที่ 15 มกราคม 2550

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง

เรียน ประธานกรรมการรถไฟฯ

เรื่องเดิม

1. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 เห็นชอบในหลักการให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอน ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 78 กม. วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท (แบ่งเป็นค่าก่อสร้าง 4,982 ล้านบาท และค่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาจัดทำ EIA, แบบก่อสร้าง พร้อมเอกสารประกวดราคา และควบคุมงานก่อสร้าง 253 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (2547-2550) โดยมอบให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินลงทุนที่เหมาะสมตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการได้ภายหลังจากที่รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้งโครงการได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 แล้ว

2. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา ระยะทาง 69 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2547 และมีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 9 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2548 ตามลำดับ

3. การรถไฟฯ ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการ ทบทวนแบบรายละเอียด จัดการประกวดราคา และควบคุมงานก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางคู่ ตอน ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2548 ในวงเงินว่าจ้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% เป็นเงิน 246,778,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 60 เดือน ทั้งนี้ ได้แบ่งระยะเวลาดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนไว้ชัดเจน เพื่อการรถไฟฯ สามารถจ่ายค่าจ้างเฉพาะขั้นตอนที่ดำเนินการจริง

ข้อเท็จจริง

1. บริษัท China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry Corp. (CNR) ได้มีหนังสือลงวันที่ 10 ตุลาคม 2548 แจ้งการรถไฟฯ ว่า จากการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย - จีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน และเศรษฐกิจ ครั้งที่ 2 ในวันที่ 22 กันยายน 2548 ณ จังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการลงนาม

ในบันทึกข้อตกลงความเข้าใจ (Agreement Record) ระหว่างรัฐบาลไทย - กับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยรองนายกรัฐมนตรีของไทย นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ กับรองนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาชนจีน นาง อู๋ อี้ ซึ่งโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง เป็นหนึ่งในโครงการที่ได้รับการพิจารณาให้ดำเนินโครงการโดยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีบริษัท CNR จะเป็นผู้เข้ามาเจรจาเกี่ยวกับการรถไฟฯ ในรายละเอียดโครงการต่อไป ทั้งนี้บริษัทฯ ได้แนบสำเนาเอกสารบันทึกข้อตกลงความเข้าใจให้การรถไฟฯ ด้วย

2. บริษัทที่ปรึกษาได้รายงานผลการทบทวนแบบรายละเอียด พร้อมเอกสารประกวดราคา รวมทั้ง ทบทวนประมาณการค่าก่อสร้าง ซึ่งได้ดำเนินการไว้ในปี พ.ศ.2541 และ พ.ศ.2546 เสนอการรถไฟฯ พิจารณา บำรุงว่าประมาณการค่าก่อสร้างและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ เป็นเงินทั้งสิ้น 6,462 ล้านบาท (รวม Contingency 50 ล้านบาท) มีผลทำให้วงเงินลงทุนโครงการฯ เมื่อรวมค่าจ้างที่ปรึกษา 248 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็นเงิน 6,710 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเดิม 1,475 ล้านบาท (6,710 - 5,235) โดยมีสาเหตุหลักสรุปได้ ดังนี้

2.1 ปรับฐานราคาโดยใช้อัตราเงินเฟ้อ (Inflation) ของกระทรวงการคลัง

2.2 ค่าขนส่งวัสดุสูงขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันดีเซล เพิ่มขึ้น

2.3 การรถไฟฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมเกี่ยวกับการก่อสร้างงานดินถมบริเวณดินอ่อน ซึ่งตามแบบเดิมฉบับปี พ.ศ.2541 กำหนดให้เป็นกร ใช้ Synthetic drain เป็นการใส่เสาเข็มคอนกรีตรองรับพื้นคอนกรีตแทน เมื่อได้พิจารณาถึงความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทาง ตลอดจนเพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางในอนาคต

2.4 มีการเปลี่ยนแปลงชนิดของเสาเข็มตะม่อสะพานจากเดิมที่กำหนดให้ใช้เสาเข็มดอกเป็นไข่ เข็มเจาะทดแทน เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เสนอไว้

2.5 มีการเพิ่มงานก่อสร้างรั้วตลอดสองข้างทางรถไฟ เพื่อความปลอดภัยในการเดินรถ

3. คณะกรรมการรถไฟฯ มีมติในการประชุมครั้งที่ 13/2548 เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2548 ให้ความเห็นชอบให้ปรับวงเงินและขยายระยะเวลาดำเนินการโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง จากเดิมที่อนุมัติไว้ในวงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท เป็นวงเงินลงทุน 6,710 ล้านบาท โดยขยายเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณจากปี 2547-2550 เป็นปี 2547-2552 เพื่อการรถไฟฯ เสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป โดยให้การรถไฟฯ ดำเนินโครงการโดยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) กับบริษัท CNR จากสาธารณรัฐประชาชนจีนก่อน หากไม่ได้ผลดีให้ดำเนินการโดยวิธีปกติต่อไป

4. ผวก. ได้มีบันทึกสั่งการ ลงวันที่ 30 ธ.ค.48 ให้โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง กลับมาใช้แบบเดิมตามที่คณะรัฐมนตรีได้เคยอนุมัติไว้ การรถไฟฯ จึงนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ ขอความเห็นชอบให้ใช้แบบเดิมก่อนเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรี ซึ่งคณะกรรมการรถไฟฯ มีมติในการประชุมครั้งที่ 2/2549 เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 เห็นชอบให้การรถไฟฯ ดำเนินการจัดการประกวดราคาทั่วไปในลักษณะเปิดกว้าง โดยให้มีวิธีการแลกเปลี่ยนสินค้าการเกษตร (Barter Trade) ให้ผู้สนใจเข้าร่วมประกวดราคาเสนอเป็นทางเลือกไว้ และให้แจ้งประกาศประกวดราคาไปยังสถานทูตต่างๆ รวมทั้ง แจ้งบริษัท CNR จากจีนเข้าแข่งขันร่วมในการประกวดราคาควบคู่ไปพร้อมกัน โดยให้พิจารณาคัดเลือกผู้ที่ให้ข้อเสนอที่ดีที่สุดเป็นประโยชน์กับทางราชการมากที่สุด ทั้งนี้ เพื่อยุติการเร่งรัดการดำเนินการสมควรให้คงวงเงินลงทุนโครงการตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เดิมเป็นเงิน 5,235 ล้านบาท หากผลการประกวดราคาและการเจรจาต่อรองราคาสูงกว่าวงเงินดังกล่าว ให้การรถไฟฯ เสนอขอขยายวงเงินลงทุนและระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

5. ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 4/2549 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2549 ประธานกรรมการรถไฟฯ แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ได้มีการประชุมที่กระทรวงคมนาคม โดยมีนายวันชัย ศารทูลหัตถ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานฯ ขณะนี้ท่าเรือแหลมฉบังกำลังขยายโครงการอยู่ คาดว่าในปีหน้าแนวโน้มจะมีสินค้ามาขึ้นที่ท่าเรือแหลมฉบังมาก จึงขอให้เร่งรัดเรื่องรถไฟรางคู่จากแหลมฉบังมาที่ฉะเชิงเทรา ตามมติคณะรัฐมนตรีที่ได้อนุมัติให้การรถไฟฯ ดำเนินการในวงเงิน 5,235 ล้านบาท ระยะทาง 78 กิโลเมตร ซึ่งการรถไฟฯ ได้ออกแบบแล้วเสร็จ แต่โครงการนี้เป็นโครงการที่รวมอยู่ใน Mega Project จึงขอให้การรถไฟฯ เตรียมไว้ 2 แนวทาง คือ

แนวทางที่ 1 ให้การรถไฟฯ ดำเนินการแยกประกวดราคา

แนวทางที่ 2 ให้ดำเนินการพร้อมกับ Mega Project

ทั้ง 2 แนวทางนี้ให้ดูรัฐบาลใหม่ว่าจะดำเนินการไปในแนวทางใด ให้การรถไฟฯ เตรียมพร้อมทั้ง 2 แนวทาง ถ้าจะให้ประกวดราคาก็สามารถแยกดำเนินการได้ทันที ถ้าจะให้รวมกับ Mega Project ก็สามารถดำเนินการได้เช่นกัน

6. คณะกรรมการรถไฟฯ มีมติในการประชุมครั้งที่ 5/2549 เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2549 ว่าเนื่องจากเป็นโครงการที่มีความสำคัญเร่งด่วนและเป็นประโยชน์ต่อประเทศ ควรรีบดำเนินการประกวดราคาโดยวิธี e-Auction ไม่ต้องไปรวมกับ Mega Project ให้แยกดำเนินการได้เลย

7. คณะกรรมการรถไฟฯ มีมติในการประชุมครั้งที่ 7/2549 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2549 ให้การรถไฟฯ ดำเนินการดังนี้

7.1 เปรียบเทียบความเหมาะสมในการใช้งาน ประโยชน์ที่รับจากการลงทุน คำนวณรักษา-ซ่อมแซมในอนาคต ฯลฯ ระหว่างเสาเข็ม Cement Column กับ PVD

7.2 ส่ง TOR และร่างเอกสารประกวดราคาให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจสอบให้ความเห็นชอบก่อนการประกวดราคา

7.3. พิจารณาเรื่องบันทึกข้อตกลงความเข้าใจระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน และเรื่องการออกประกวดราคาไปก่อนโดยไม่ขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เดิมปี 2547-2550 เป็นปี 2547-2553 แล้วรายงานความคืบหน้าเสนอคณะกรรมการ รดไฟฟ้า อีกครั้ง

8. การรดไฟฟ้า ได้มีหนังสือที่ 1/4287/2549 ลงวันที่ 9 สิงหาคม 2549 จัดส่งร่างเอกสารข้อกำหนดขอบเขตงาน (TOR) เอกสารประกวดราคา และสัญญาว่าจ้างในการก่อสร้างทางคู่สายสายฟึงทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาตรวจสอบพร้อมกับขอหารือในประเด็นต่างๆ ดังนี้-

8.1 ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 ได้อนุมัติระยะเวลาดำเนินการไว้ 4 ปี คือ 2547-2550 การรดไฟฟ้า จะสามารถออกประกวดราคาไปก่อนแล้วค่อยเสนอ ครม. ขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันถึงปี 2553 จะได้หรือไม่

8.2 จากการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-จีนว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจ ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 21 -- 23 กันยายน 2548 ณ จังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงความเข้าใจระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 โดยทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ความร่วมมือด้านการดำเนินโครงการ (Project Cooperation) โดยดำเนินวิธี Barter Trade แบบ G to G basis เพื่อแลกเปลี่ยนสินค้าทางเกษตรของประเทศไทย กับสินค้าและบริการของประเทศจีน โดยโครงการก่อสร้างทางคู่เป็นโครงการหนึ่งที่ได้รับการพิจารณาให้ใช้วิธีดังกล่าว ทั้งนี้ บริษัท CNR ได้มีหนังสือลงวันที่ 10 ตุลาคม 2548 แจ้งการรดไฟฟ้า ให้ทราบถึงบันทึกข้อตกลงที่จัดทำขึ้น และแสดงความสนใจที่จะดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ดังนั้น หากการรดไฟฟ้า ออกประกวดราคาโครงการฯ เป็นการประกวดราคาตามปกติโดยวิธี e-Auction ไม่ได้ดำเนินการแบบ Barter Trade ในลักษณะ G to G แต่การรดไฟฟ้า จะมีหนังสือเชิญบริษัท CNR ของสาธารณรัฐประชาชนจีนให้มาร่วมการประกวดราคาในครั้งนี้ด้วย การดำเนินการดังกล่าวจะขัดกับข้อผูกพันตามบันทึกข้อตกลงความเข้าใจหรือไม่อย่างไร

8.3 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2549 (เรื่องแนวทางปฏิบัติงานในช่วงระหว่างรอการเลือกตั้งและจัดตั้งคณะรัฐมนตรีชุดใหม่) โดยระบุว่า เพื่อให้การจัดซื้อจัดจ้างหรือการประกวดราคาในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการขนาดใหญ่ต่างๆ ในช่วงก่อนการเลือกตั้งและก่อนจัดตั้งคณะรัฐมนตรีชุดใหม่เป็นไปด้วยความโปร่งใสเป็นธรรมและพร้อมที่จะให้ตรวจสอบได้ จึงให้หน่วยงานเจ้าของแผนงาน/โครงการ พิจารณาเชิญผู้แทนของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สป.) ผู้แทนจากสภาวิชาชีพที่

เกี่ยวข้อง ฯลฯ เข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง และในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2549 ได้มีมติเห็นชอบให้ดำเนินการตามแนวทางที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเสนอกล่าวคือ ให้ขอความร่วมมือไปยังสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อให้เป็นหน่วยกลางประสานกับองค์กรวิชาชีพต่างๆ เพื่อให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานที่จะดำเนินโครงการขนาดใหญ่อย่างใกล้ชิด เพื่อให้เกิดความโปร่งใสในขั้นตอนต่างๆ ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติไว้เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2549 หากการรถไฟฟ้าจะออกประกวดราคาไปพร้อมกับจัดส่งเอกสารทั้งหมดให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แต่จะกำหนดข้อสงวนสิทธิ์ไว้ใน TOR ว่าสามารถแก้ไขเพิ่มเติมเอกสารประกวดราคาในภายหลัง หรือจะยกเลิกการประกวดราคาได้ เพื่อให้เน้นไปที่ความเห็นของสภาที่ปรึกษาฯ (ถ้ามี) จะได้หรือไม่

8.4 ราคากลางของงานก่อสร้างนี้ เป็นเงิน 4,912 ล้านบาท (เป็นยอดที่ผู้เสนอราคาต้องแข่งขันกันตาม BOQ) แต่เนื่องจากจำเป็นต้องสำรองเงินเผื่อขาด (Contingency) ไว้เป็นจำนวน 50 ล้านบาท สำหรับกรณีมีงานเพิ่มขึ้นจากประมาณงานตาม BOQ และ/หรือการสั่งเพิ่มงาน (หากมี) ซึ่งวงเงิน 50 ล้านบาท ดังกล่าวจะเบิกจ่ายได้เมื่อการรถไฟฟ้ามีคำสั่งให้เพิ่มงานหรือเพิ่มปริมาณงานเท่านั้น ดังนั้นในการแข่งขันเคาะราคาตามวิธี e-Auction การรถไฟฟ้า จะกำหนดราคากลางที่ $4,912 + 50 = 4,962$ ล้านบาท เพื่อให้ราคาสุดท้ายที่ผู้ชนะเสนอราคาเป็นราคาเดียวกับวงเงินตามสัญญาจ้างจะจัดต่อระเบียบการกำหนดราคากลางและการเคาะราคาตามวิธี e-Auction หรือไม่

8.5 ในการดำเนินการจะออกประกวดราคาไปพร้อมกับจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องให้สำนักงานอัยการสูงสุดและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แต่จะกำหนดข้อสงวนสิทธิ์ไว้ใน TOR ว่าสามารถแก้ไขเพิ่มเติมเอกสารประกวดราคาในภายหลังหรือจะยกเลิกการประกวดราคาได้ หากไม่ได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานข้างต้นจะได้หรือไม่

9. คณะกรรมการรถไฟฟ้า มีมติในการประชุมครั้งที่ 10/2549 เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2549 เห็นชอบให้การรถไฟฟ้า ดำเนินการจัดการประกวดราคาโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) ตามเงื่อนไข 4 ข้อ ดังนี้

9.1 ให้ดำเนินการประกวดราคาไปก่อนควบคู่กับการขออนุมัติคณะรัฐมนตรีขยายระยะเวลา ก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณจากปี 2547 – 2550 เป็น 2547 – 2553

9.2 ให้ดำเนินการประกวดราคาโดยขอยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความเข้าใจ ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่ให้เชิญบริษัท CNR ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เข้าร่วมประกวดราคาเช่นเดียวกับผู้เสนอราคารายอื่นๆ

9.3 เห็นชอบให้ส่งเอกสารประกวดราคาของโครงการให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติควบคุมการประกาศประกวดราคาของงานนี้ หากได้รับข้อคิดเห็นเพิ่มเติมประการใด จะได้ดำเนินการแจ้งขอแก้ไขเอกสารประกวดราคาเพิ่มเติมตามความเห็นของสภาที่ปรึกษาฯ ทั้งนี้ ให้กำหนดข้อสงวนสิทธิ์ดังกล่าวไว้ในเอกสารประกวดราคาให้ชัดเจนด้วย

9.4 เห็นชอบให้ดำเนินการออกประกวดราคาไปก่อนควบคุมการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เพื่อขอยกเว้นการปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) โดยไม่ต้องเสนอคณะกรรมการการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) ตามราชกิจจานุเบกษา พ.ศ.2549 เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2549 ทั้งนี้ ให้กำหนดข้อสงวนสิทธิ์ดังกล่าวไว้ในเอกสารประกวดราคาให้ชัดเจนด้วย

10. การรถไฟฯ ได้มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคมตามหนังสือที่ 1/5080/2549 ลงวันที่ 14 กันยายน 2549 เรื่อง ขอความเห็นชอบให้ดำเนินการจัดการประกวดราคา โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง เพื่อโปรดพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟฯ ดำเนินการจัดการประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) ตามเงื่อนไข 4 ข้อ ดังนี้

10.1 เห็นชอบให้ดำเนินการประกวดราคาไปก่อนควบคุมการขอยกเว้นระยะเวลาก่อนนี้ผู้ค้นขำมปีงบประมาณจากปี 2547-2550 เป็น 2547-2553 ในวงเงินลงทุนตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ เป็นเงิน 5,235 ล้านบาท

10.2 เห็นชอบให้ดำเนินการประกวดราคาโดยยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความเข้าใจระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่ให้เชิญบริษัท CNR ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เข้าร่วมประกวดราคาเช่นเดียวกับผู้เสนอราคารายอื่นๆ

10.3 ความเห็นชอบให้ส่งเอกสารประกวดราคาของโครงการให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติควบคุมการประกาศประกวดราคาของงานนี้ หากได้รับข้อคิดเห็นเพิ่มเติม จะได้ดำเนินการแก้ไขเอกสารประกวดราคาตามความเห็นของสภาที่ปรึกษาฯ ทั้งนี้ ให้กำหนดข้อสงวนสิทธิ์ดังกล่าวไว้ในเอกสารประกวดราคาให้ชัดเจนด้วย

10.4 เห็นชอบให้ดำเนินการออกประกวดราคาไปก่อนควบคุมการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เพื่อขอยกเว้นการปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) โดยไม่ต้องเสนอคณะกรรมการการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) ตามราชกิจจานุเบกษา พ.ศ.2549 เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2549 ทั้งนี้ ให้กำหนดข้อสงวนสิทธิ์ดังกล่าวไว้ในเอกสารประกวดราคาให้ชัดเจนด้วย

11. ต่อมาทางกระทรวงคมนาคมมีบันทึกสั่งการถึงการรถไฟฟ้า แจ้งผลการพิจารณาตามความเห็นของ สนข. หนังสือที่ คค 0805.2/1764 ลงวันที่ 4 ตุลาคม 2549, สร.(สปค.) หนังสือ ที่ คค 0204/สร1268 ลงวันที่ 12 ตุลาคม 2549 และบันทึกข้อความ สำนักงานปลัดกระทรวง กองแผนงาน ลงวันที่ 20 ตุลาคม 2549 โดยในส่วนของเอกสาร TOR, เอกสารประกวดราคาและเอกสารเงื่อนไขสัญญาจ้างของโครงการฯ ให้การรถไฟฟ้า รอผลการพิจารณาของสำนักงานด้วยการสูงสุดก่อนดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

12. สำนักงานอัยการสูงสุดมีหนังสือถึงการรถไฟฟ้า ตามหนังสือที่ อส 0017/16226 ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน 2549 ได้พิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

12.1 การรถไฟฟ้า สามารถออกประกาศประกวดราคาไปก่อนแล้วจึงเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอขยายระยะเวลาต่อหนี้ผูกพันถึงปี 2553 โดยต้องสงวนสิทธิ์ในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงในรายละเอียดการประกวดราคาไว้ด้วยในกรณีคณะรัฐมนตรีมีมติไม่สอดคล้องกับระยะเวลาต่อหนี้ผูกพันที่การรถไฟฟ้า ขอไป

12.2 กรณีการประกวดราคาของการรถไฟฟ้า โดยวิธี e-Auction ผู้เข้าประกวดราคาทุกรายจะต้องมีภาระหน้าที่ที่เท่าเทียมกันในการเข้าร่วมประกวดราคา หากกรณีที่บันทึกข้อตกลงความเข้าใจที่ลงนามไว้นั้นไม่มีผลทำให้บริษัท CNR มีภาระหน้าที่น้อยลงหรือมากขึ้นกว่าผู้เข้าร่วมประกวดราคารายอื่น การรถไฟฟ้า สามารถที่จะเชิญให้บริษัท CNR เข้าร่วมประกวดราคากลับนี้ได้ แต่หากบันทึกข้อตกลงความเข้าใจที่มีการลงนามกันไว้เป็นผลให้บริษัท CNR มีภาระหน้าที่น้อยลงหรือมากขึ้นกว่าผู้เข้าประกวดราคารายอื่นๆ แล้ว ย่อมจะมีปัญหาเกิดขึ้นในกรณีที่บริษัท CNR ได้รับการคัดเลือกโดยจะก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบเกิดขึ้นในการประกวดราคากลับนี้ อย่างไรก็ตาม เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่าหลังจากมีการลงนามในบันทึกข้อตกลงความเข้าใจไม่มีการดำเนินการใดๆ จนเป็นผลผูกพันที่จะต้องปฏิบัติระหว่างการรถไฟฟ้า กับบริษัท CNR ดังนั้น กรณีที่การรถไฟฟ้า จะเชิญบริษัท CNR เข้าร่วมประกวดราคาในครั้งนี้ จึงถือได้ว่ามิได้เป็นกรณีการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความเข้าใจแต่เป็นกรณีที่บริษัท CNR ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการประกวดราคาเหมือนกับผู้เข้าประกวดราคารายอื่นๆ

12.3 การรถไฟฟ้า สามารถออกประกาศประกวดราคาไปพร้อมกับจัดส่งเอกสารทั้งหมดให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยจะต้องกำหนดรายละเอียดการสงวนสิทธิ์ไว้เช่นเดียวกับกรณีตามข้อ 1

12.4 ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2549 ข้อ 7 (1) กำหนดให้คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (กวพ.อ.) เป็นผู้ที่มีหน้าที่ตีความและวินิจฉัยปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบนี้ สำนักงานอัยการสูงสุดจึงไม่อาจก้าวล่วงวินิจฉัยข้อหาเรื่องนี้ได้

12.5 การรถไฟฟ้า สามารถออกประกาศประกวดราคาไปพร้อมกับการจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องให้สำนักงานอัยการสูงสุดและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องกำหนดรายละเอียดการสงวนสิทธิ์ไว้เช่นเดียวกับกรณีตามข้อ 1

อย่างไรก็ตาม ความนัยข้อหาหรือ 1, 3 และ 5 หากการรถไฟฟ้า จะดำเนินการให้ได้ข้อยุติในรายละเอียดดังกล่าวก่อนที่จะดำเนินการประกวดราคา ย่อมมีความชัดเจนและเกิดประโยชน์แก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมากกว่าที่จะดำเนินไปทันทีโดยไม่มีข้อยุติในรายละเอียดแต่ละเรื่อง ซึ่งมีความสำคัญและจำเป็นของผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายสมควรทราบว่าเป็นประการใด นอกจากนี้ตามบันทึกข้อตกลงความเข้าใจที่มีการลงนามกันไว้ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นข้อตกลงที่มีการลงนามกันไว้ในระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล กรณีที่การรถไฟฟ้า จะนำโครงการดังกล่าวมาประกวดราคาโดยวิธีปกติคือ e-Auction นั้น สมควรที่การรถไฟฟ้า จะต้องรายงานหรือขอความเห็นชอบต่อกระทรวงคมนาคมตลอดจนถึงคณะรัฐมนตรีก่อนที่จะมีการดำเนินการ

ข้อพิจารณา

1. การรถไฟฟ้า ได้พิจารณาพบทวนแบบการก่อสร้างใหม่ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นโดยคำนึงถึงความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทางและเพื่อลดค่าใช้จ่ายการบำรุงรักษาทางในระยะยาว รวมทั้งความปลอดภัยด้านการเดินรถ และการป้องกันการผูกขาดของงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ จึงได้ดำเนินการปรับปรุงแบบก่อสร้างใหม่เป็นดังนี้

1.1 ปรับเปลี่ยนการก่อสร้างงานดินถมบริเวณดินอ่อน จากเดิมกำหนดให้ใช้ Synthetic Drain (PVD)เป็นการใช้เสาเข็มคอนกรีตรองรับพื้นคอนกรีต เพื่อเพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทาง และช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางในอนาคต เช่นเดียวกับโครงการก่อสร้างทางคู่อื่นๆ ที่ได้ก่อสร้างมาแล้ว

1.2 เพิ่มงานก่อสร้างรั้วตลอดสองข้างทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถ

1.3 ปรับเพิ่มงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ ในสถานีที่เป็นจุดเชื่อมต่อขยายในอนาคต จำนวน 3 สถานี ประกอบด้วย ฉะเชิงเทรา, ศรีราชาและแหลมฉบัง เพื่อป้องกันการผูกขาดงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ และให้สามารถรองรับโครงการก่อสร้างทางคู่ต่อไปในอนาคต

1.4 ปรับแบบก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามถนนกรมทางหลวง เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานใหม่ของกรมทางหลวง

1.5 ปรับแบบก่อสร้างสะพานรถไฟใหม่รวมทั้งออกแบบขยายความกว้างสะพานรถไฟปัจจุบัน ให้สอดคล้องกับสะพานรถไฟใหม่ข้ามถนนของ อบต.เจ้าพระยาสุรศักดิ์ เพื่อรองรับการขยายถนนของ อบต. จำนวน 2 แห่ง ที่ กม. 129+053 กับ กม. 131+279 287

จากการปรับเปลี่ยนแบบก่อสร้างดังกล่าวข้างต้น มีผลทำให้วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นเป็นเงินประมาณ 615 ล้านบาท ทำให้ต้องขยายกรอบวงเงินโครงการฯ เพิ่มขึ้น 5,850 ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง 5,602 ล้านบาท + ค่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาจัดทำ EIA, แบบก่อสร้างพร้อมเอกสารประกวดราคาและควบคุมงานก่อสร้าง 248 ล้านบาท)

2. เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ได้ล่าช้ากว่าที่วางแผนไว้เดิม ทำให้ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ.2550 ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีอนุมัติไว้ได้ ซึ่งการรถไฟฯ จะต้องขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของโครงการฯ จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 ที่มีระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี จากปี พ.ศ.2547-2550 เป็นระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี จากปี พ.ศ.2547-2553 ดังมีรายละเอียดแผนการดำเนินงานที่เป็นปัจจุบัน ความเอกสารแนบ

อนึ่ง โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง เป็นโครงการหนึ่งของการรถไฟฯ ที่ถูกกำหนดให้เป็นตัวชี้วัดในการประเมินผลการดำเนินงานของการรถไฟฯ โดยเกณฑ์วัดพิจารณาจากการได้รับความเห็นชอบแผนการดำเนินงานของโครงการฯ จากคณะกรรมการรถไฟฯ ภายในวันที่ 31 มกราคม 2550 (ระดับ 5)

3. เพื่อเร่งรัดการดำเนินโครงการฯ การรถไฟฯ จำเป็นต้องขอขวนขวายการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน และเศรษฐกิจที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 และให้การรถไฟฯ ดำเนินการจัดการประกวดราคามะเขือเปราะ สำนักงานรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2549 ซึ่งขณะนั้นการรถไฟฯ และกรมบัญชีกลางได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR) และร่างเอกสารประกวดราคาและคณะกรรมการประกวดราคา ไว้แล้ว

4. เพื่อเร่งรัดการดำเนินโครงการฯ การรถไฟฯ จำเป็นต้องขอขวนขวายข้อปฏิบัติว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) สำหรับโครงการนี้โดยไม่ต้องเสนอคณะกรรมการการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) ตามราชกิจจานุเบกษา พ.ศ.2549 เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2549

การพิจารณาอนุมัติตามข้อพิจารณา 1 ถึง 4 ข้างต้น เป็นอำนาจของคณะรัฐมนตรีที่ต้องให้ความเห็นชอบก่อนจึงจะดำเนินการต่อไปได้ ซึ่งจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ ก่อน

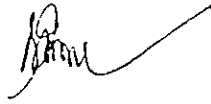
ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบให้การรถไฟฯ เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

1. ขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง จากเดิมที่ กรม. มีมติเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (พ.ศ.2547-2550) เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี (พ.ศ.2547-2553) และแผนการดำเนินงานของโครงการฯ

2. ขอยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจ ที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 และให้การรถไฟฯ ดำเนินการจัดการประกวดราคามะเขือเปราะสำนักงานรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2549

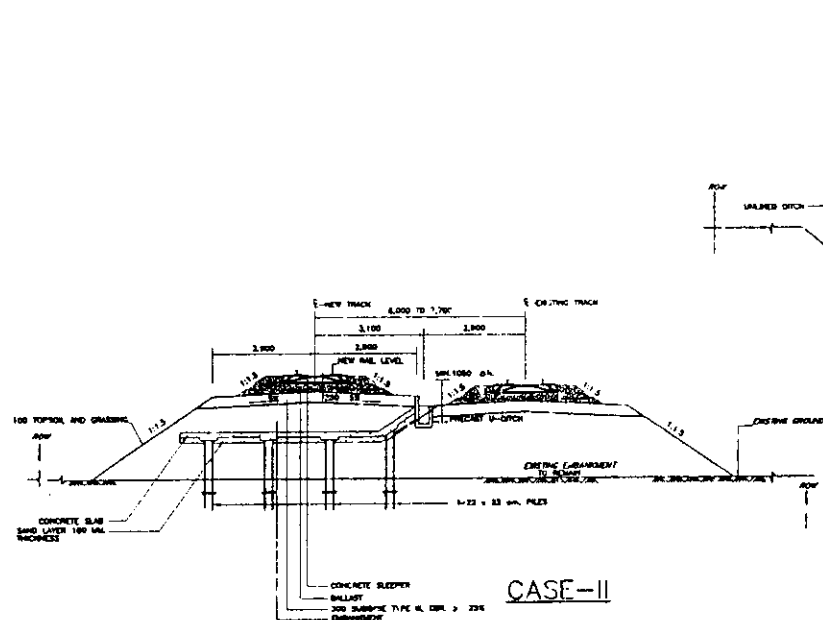
3. ขอยกเว้นข้อปฏิบัติว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) สำหรับโครงการนี้โดยไม่ต้อง
เสนอคณะกรรมการการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) ตามราชกิจจานุเบกษา พ.ศ.2549 เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม
2549



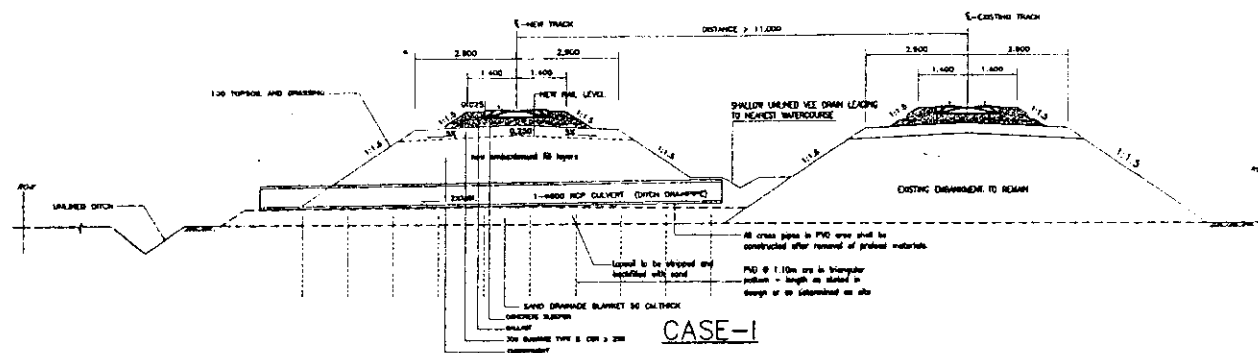
(นายถวิล สาชนคร)

รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ 2
รักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการรถไฟฯ

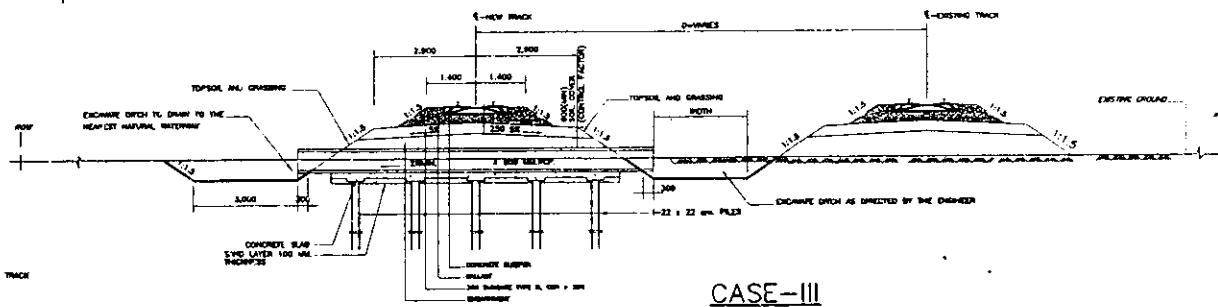
ภาคผนวก



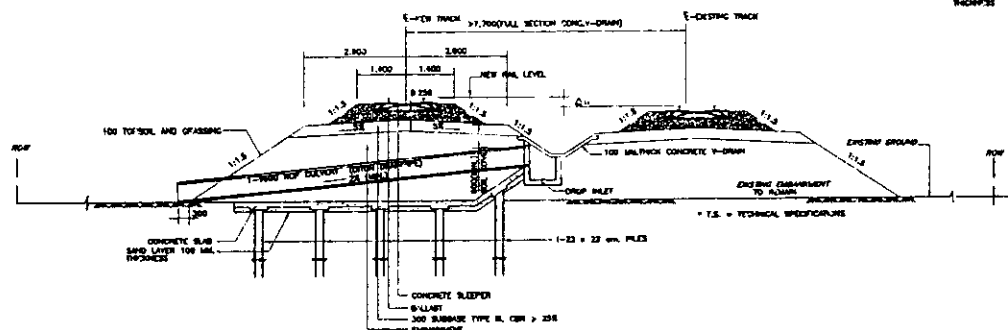
CASE-II



CASE-I



CASE-III



CASE-IV

NOTES :

1. ALL DIMENSIONS AS SHOWN ARE IN MILLIMETERS UNLESS OTHERWISE STATED.
2. PROPOSED PROFILE GRADELINE IS APPLIED AT TOP RAIL.
3. TOPSOIL AND GRASSING SHALL NOT BE TECHNICAL SPECIFICATION SECTION 2-7 WITH GRASS SPRING MECHER.
4. FOR BEACHING, PORTION 'A' SHALL BE AS DIRECTED BY THE ENGINEER.
PORTION 'B' SHALL BE WIDE ENOUGH FOR THE OVERLAP OF APPROPRIATE EQUIPMENTS.
5. REMOVAL OF CUT SHOULD BE EXECUTED DURING THE PROGRESS OF EACH EMBANKMENT LIFT.
6. TO KEEP MINIMUM COVER FOR PIPE CULVERT UNDER NEW EMBANKMENT AT 80 CM PIPE CULVERT MAY BE BURIED BELOW EXISTING GROUND LEVEL IN THIS CASE DITCH TRENCH SHALL BE EXCAVATED AS NECESSARY WITH DITCH GRADIENT AS DIRECTED BY THE ENGINEER.
7. AT BUREL END OF PIPE CULVERT AT CASE-I, DITCH TRENCH SHALL BE EXCAVATED TO DRAIN WATER TO THE NEAREST NATURAL WATERWAY AND AS NECESSARY AS DIRECTED BY THE ENGINEER.
8. CASE-I SHALL BE APPLIED TO OTHER CASE AS THE CONDITIONS PERMIT.
9. IN CASE-I IF THE BORN BETWEEN THE SLOPES OF BOTH TRACKS IS MORE THAN 10 CM CONSTRUCTION OF CONC. V-DRAIN IS NOT NECESSARY.
10. BEFORE ANY EMBANKMENT/EXISTING GROUND SHALL BE STRIPPED OFF AT LEAST 200 MM.
11. SLOPE OF EXISTING TRACK SHALL BE STRIPPED OFF APPROX. 100 MM BEFORE BEACHING.
12. THE FOLLOWING SIMPLE EQUATION TO SET UP V-DRAIN (BOTTOM/EMBANKMENT) SHALL BE AS REFERENCE ONLY.
$$INVERT = E - (L \times S) / 2 + (H \times 2) - (D \times 1.5)$$

E = EXISTING RAIL LEVEL AT ANY SECTION
R = PROPOSED RAIL LEVEL AT SAME STATION
L = DISTANCE BETWEEN CENTER OF PROPOSED AND EXISTING TRACKS
13. SLOPE OF EARTH TRENCH AND V-DRAIN SHALL BE 1:0.75-1:0.50

ผู้เขียน 283.
ผู้ตรวจสอบ 284.

REVISION		
No.	Date	Description

NOTES :



STATE RAILWAY OF THAILAND



PCIT Pacific Consultants International (Thailand) Co., Ltd.



PCI Pacific Consultants International Co., Ltd.



ABC ASIAN ENGINEERING CONSULTANTS CORP., LTD.

APPROVED BY

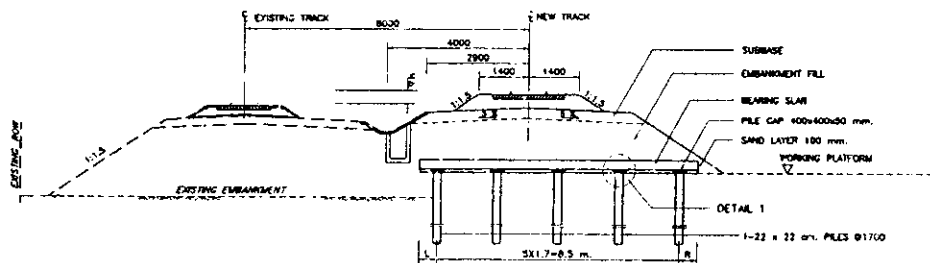
SUE

TRACK DOUBLING AND INSTALLATION OF SIGNALLING AND TELECOMMUNICATION SYSTEM PROJECT CHACHOENGSAO TO LAEM CHABANG

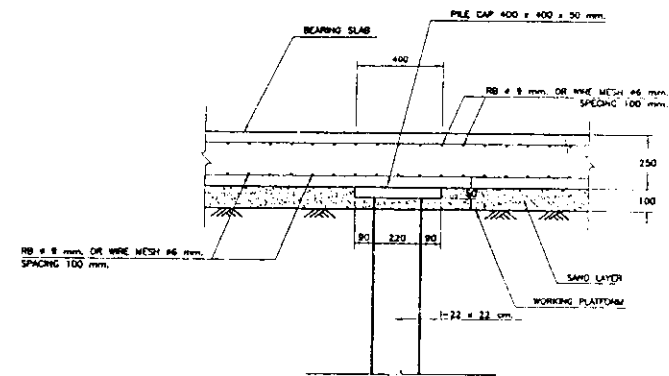
PROJECT MANAGER
FUKUDA
DESIGNER
THAYUT S.
CHECKER
TANACHOKE CH.

TYPICAL CROSS
SECTION FOR RAILWAY (1/4)

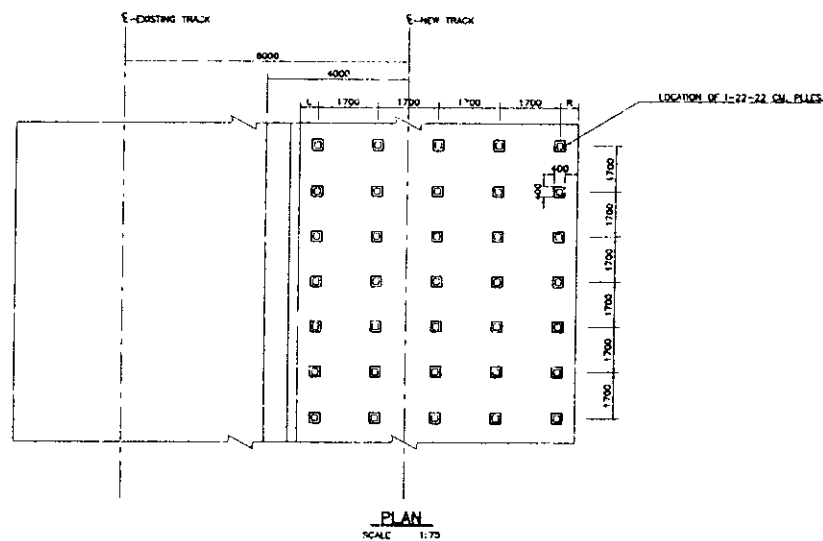
DATE JULY 2008 SCALE 1:150 DRAWING No. CSK/4/07 SHEET No. 8



TYPICAL CROSS SECTION WITH CONCRETE PILE
SCALE 1:75



DETAIL 1
SCALE 1:125



NOTES :

1. CONCRETE SHALL BE CLASS B FOR BEARING SLAB.
2. WIREMESH STEEL OF 8 MM. AND 6 MM. DIAMETER SHALL CONFORM TO THE REQUIREMENTS OF AISI/ASTM - MSS. OR ITS 747-2531, 737-2531.
3. ALL DIMENSIONS ARE IN METER UNLESS OTHERWISE STATED.
4. DISTANCE OF L/R & ROW OF PILES SHOWN ON CROSS - SECTION DRAWING L AND R SHALL NOT MORE THAN 1.20 M.

CHACHOENGSAO 301.

CHACHOENGSAO 301.

REVISION		
No.	Date	Description

NOTES :



STATE RAILWAY OF THAILAND



PCIT Pacific Consultants International (Thailand) Co., Ltd.



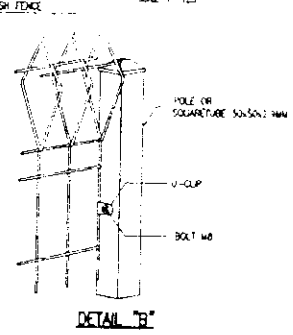
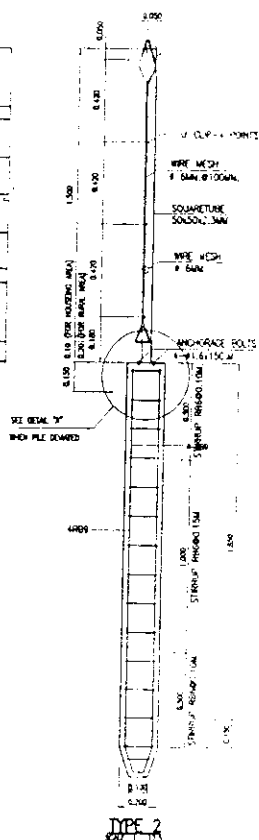
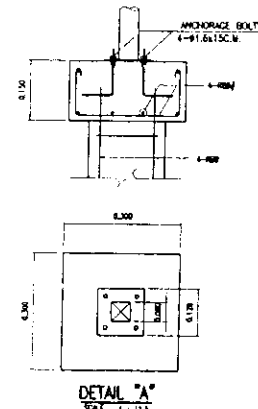
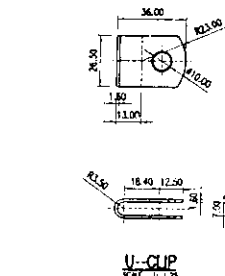
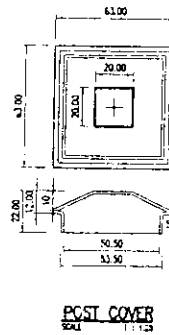
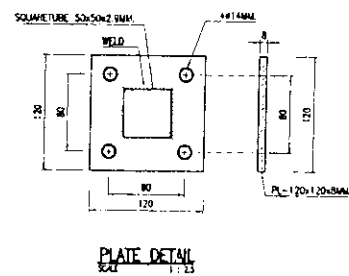
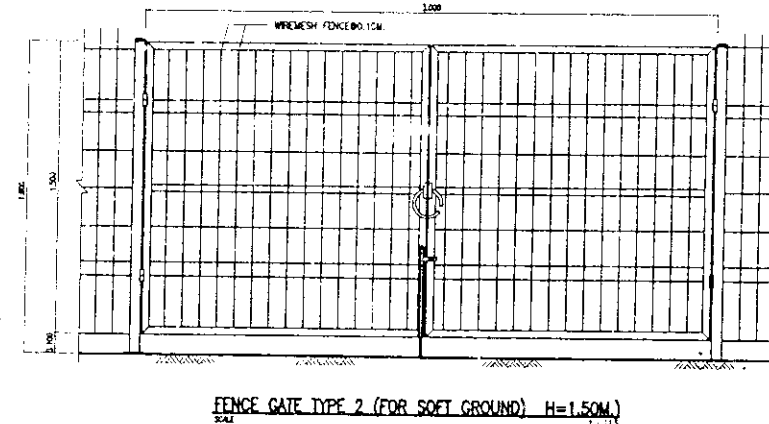
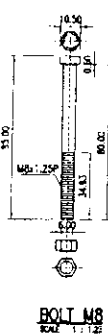
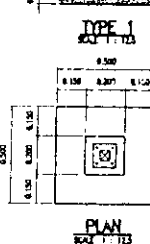
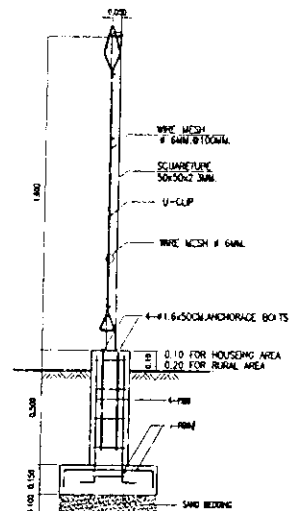
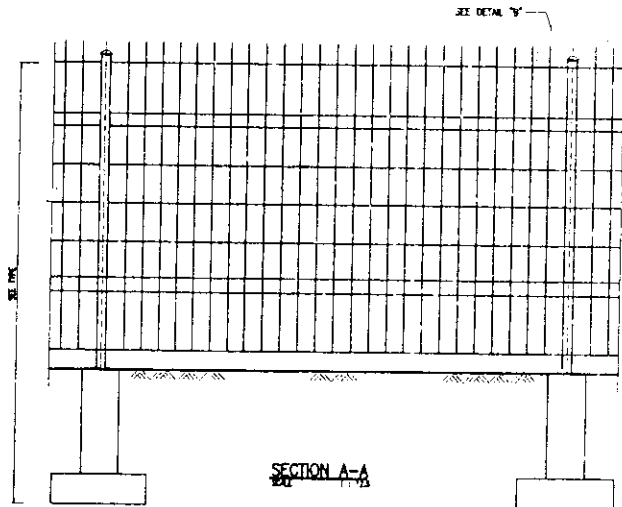
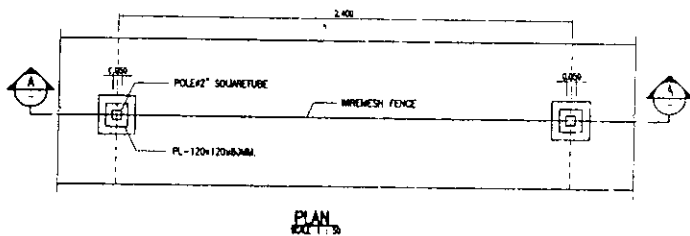
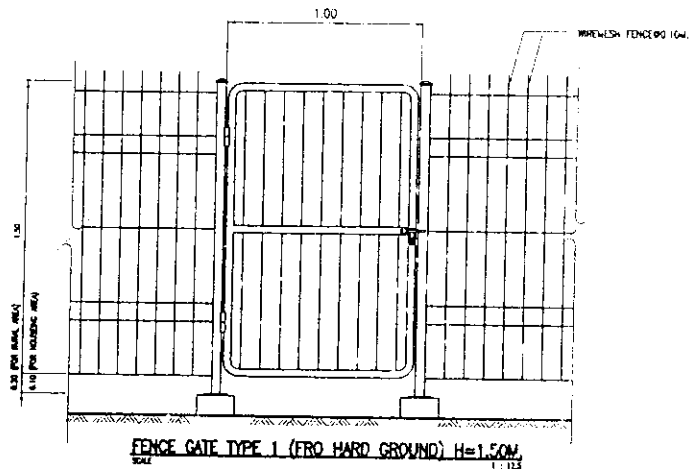
PCI Pacific Consultants International Co., Ltd.



ABC ASIAN ENGINEERING CONSULTANTS CORP., LTD.

APPROVED BY
DATE

TRACK DOUBLING AND INSTALLATION OF SIGNALLING AND TELECOMMUNICATION SYSTEM PROJECT CHACHOENGSAO TO LAEM CHABANG	
PROJECT MANAGER C. PUNDA	GROUND IMPROVEMENT BEARING SLAB AND PILE DETAILS
DESIGNER SARAWAT K.	
CHECKER TANACHONG O.	
DATE	SCALE
DRAWING No.	SHEET No.



REVISION		
No.	Date	Description

NOTES :

1. CONSTRUCTION LOCATION ARE FOR BUILDING AREA DONSHAI, BANG PHRA, SIRACHA AND LAEM CHABANG STATION AND A LONG THE SIDE OF THIS PROJECT (PROVISIONAL)

STATE RAILWAY OF THAILAND

PCI Pacific Consultants International (Thailand) Co., Ltd.

 PCI Pacific Consultants International Co., Ltd.

 ABC ASIAN ENGINEERING CONSULTANTS CO., LTD.

TRACK DOUBLING AND INSTALLATION OF SIGNALLING AND TELECOMMUNICATION SYSTEM PROJECT CHACHOENGSAO TO LAEM CHABANG

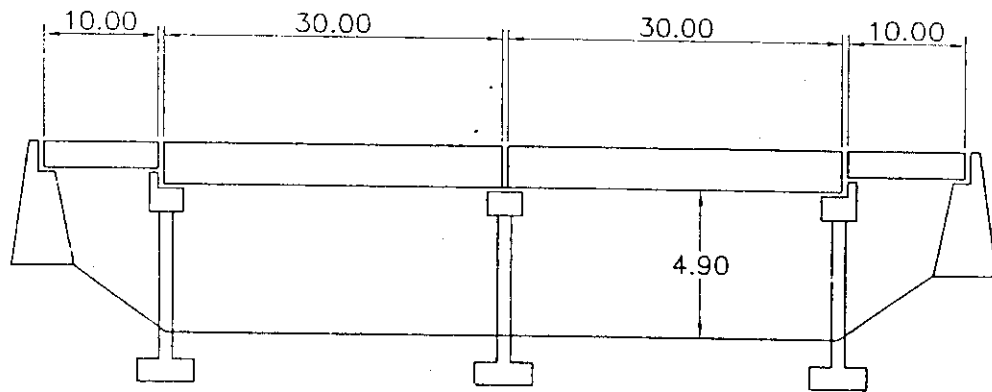
APPROVED BY

 DATE

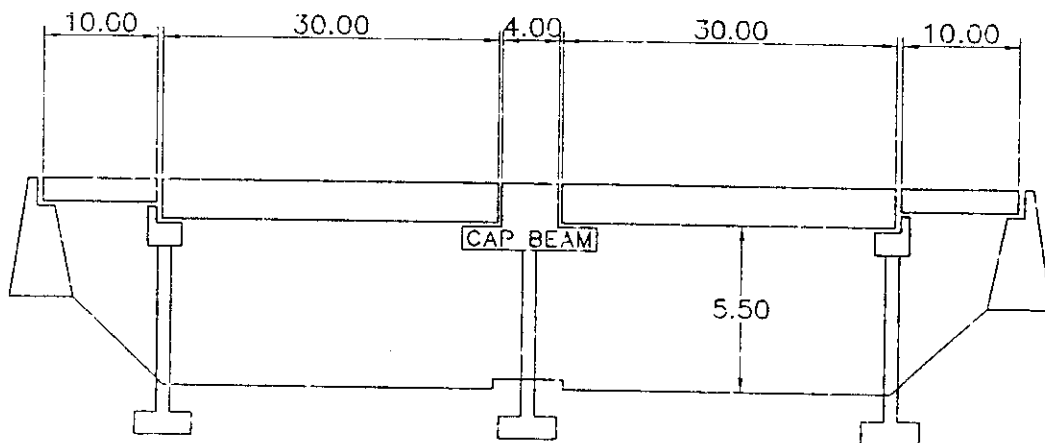
PROJECT MANAGER
 C. PUNDA
 DESIGNER
 BOONLIT S.
 CHECKER
 THANAKHAI O.
 DATE

WIRE MESH FENCE

SHEET NO. 101
 70/8



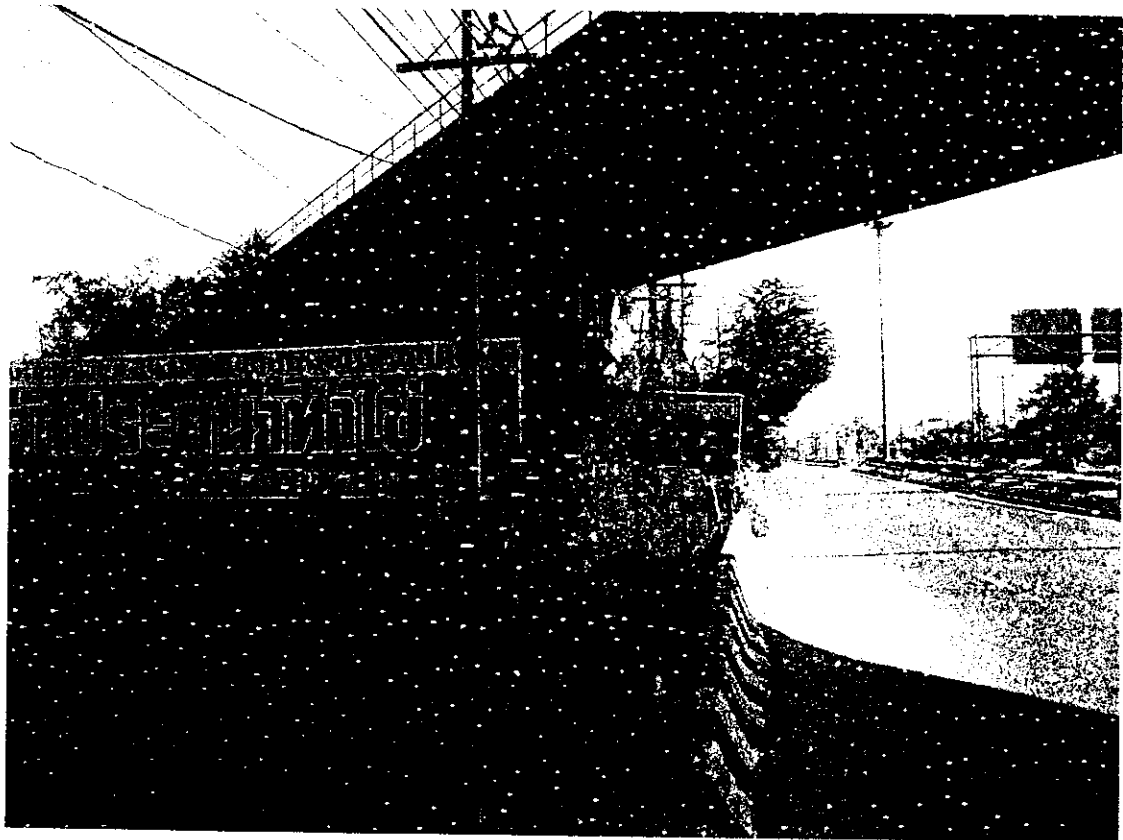
EXISTING BRIDGE



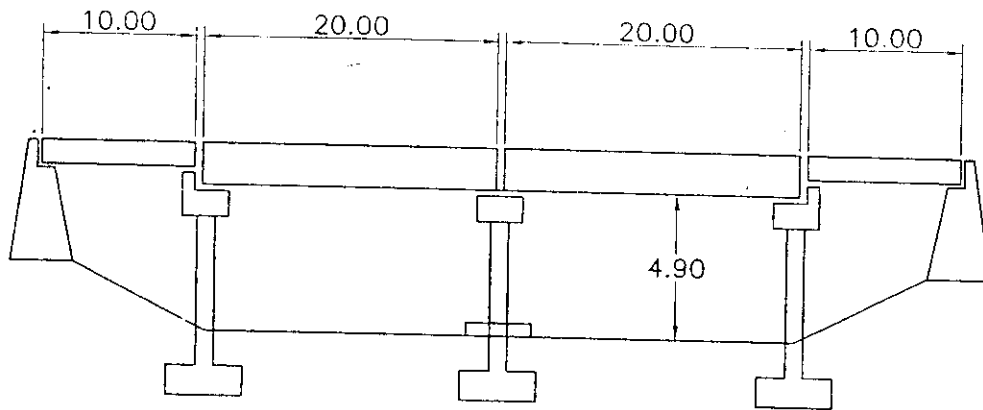
NEW BRIDGE

BRIDGE MODIFICATION OVER HIGHWAY No. 315
Km. 98+268

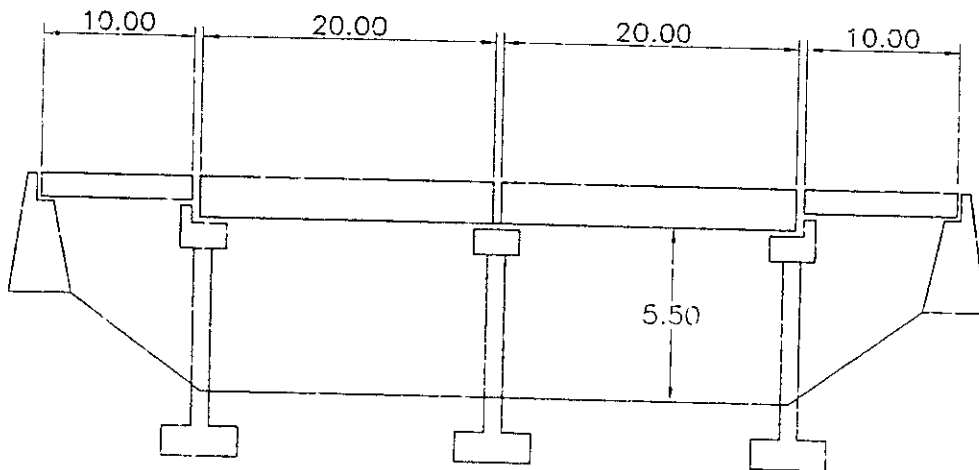
TRACK DOUBLING PROJECT
CHACHOENGSAO TO LAEM CHABANG



Km 98+268



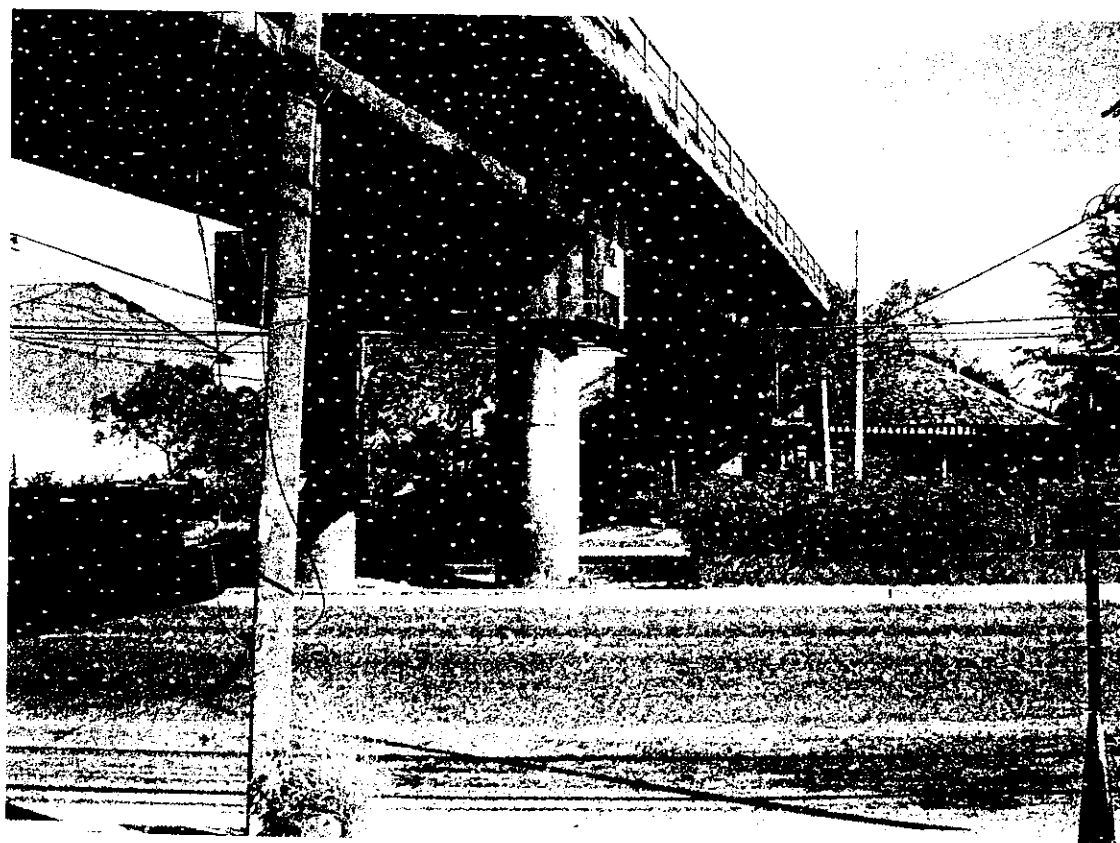
EXISTING BRIDGE



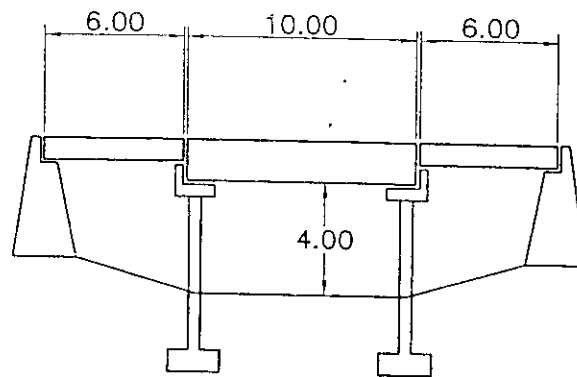
NEW BRIDGE

BRIDGE MODIFICATION OVER HIGHWAY No. 344
Km. 106+335

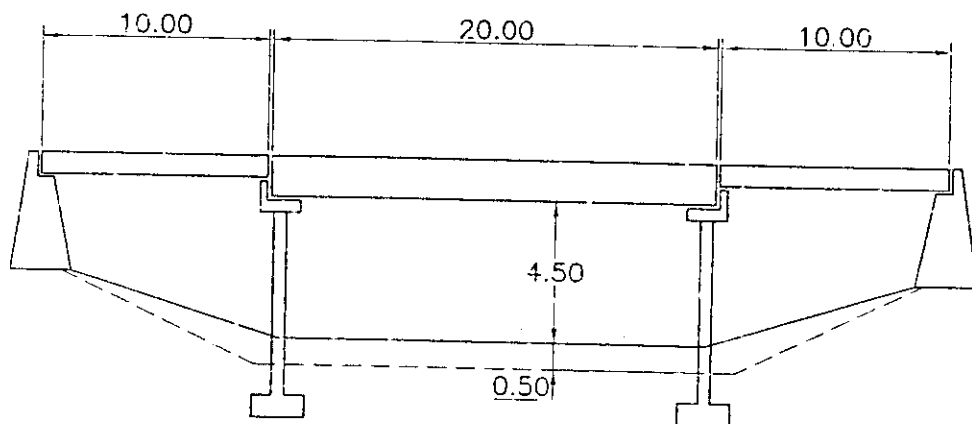
TRACK DOUBLING PROJECT
CHACHOENGSAO TO LAEM CHABANG



Km 106+355



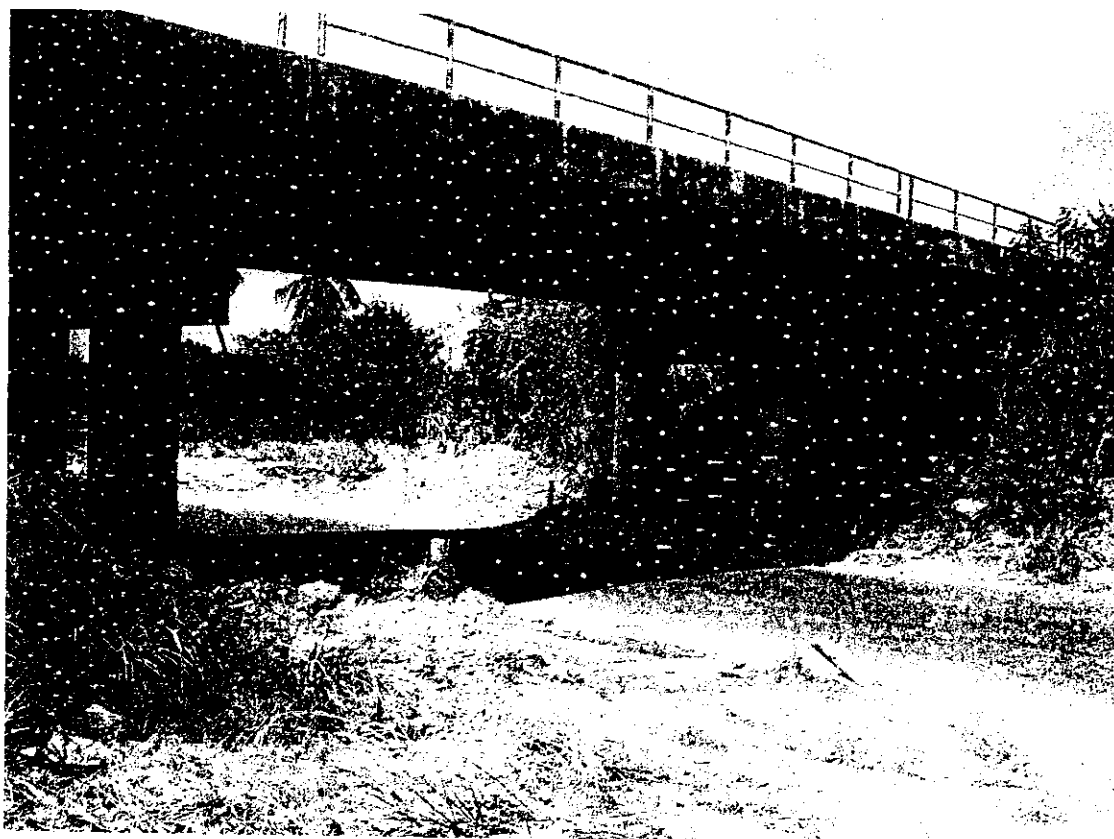
EXISTING BRIDGE



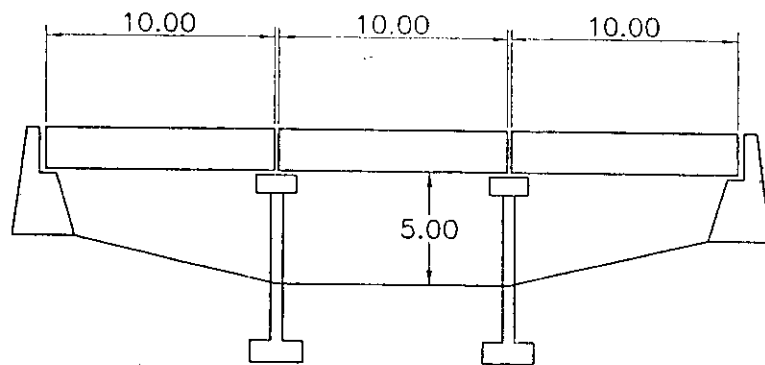
NEW BRIDGE

BRIDGE MODIFICATION OVER MUNICIPALITY ROAD
Km. 129+053

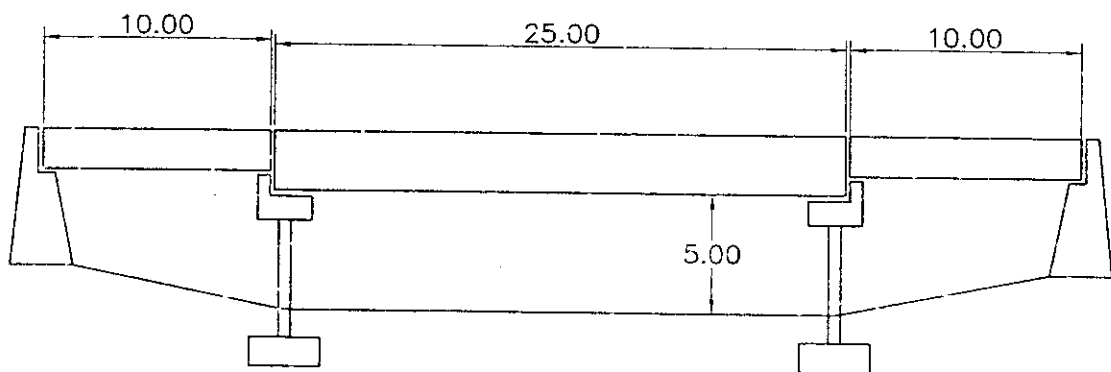
TRACK DOUBLING PROJECT
CHACHOENGSAO TO LAEM CHABANG



Km 129+053



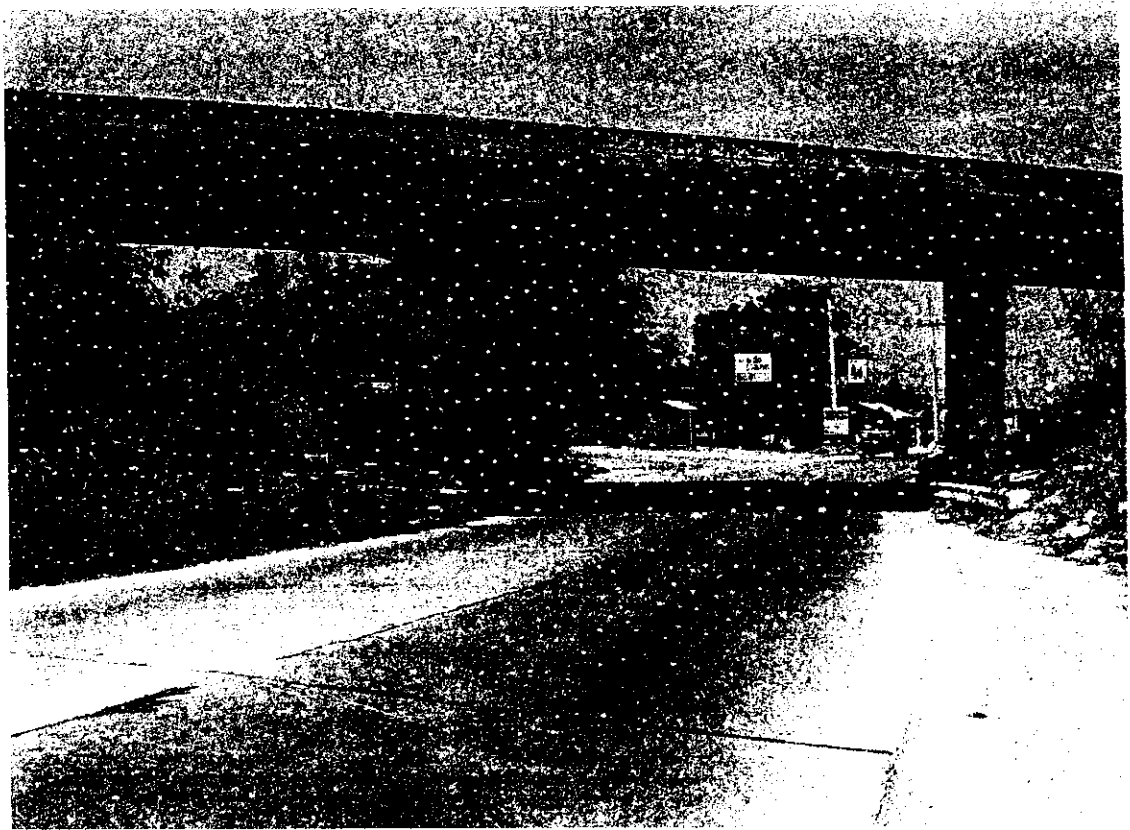
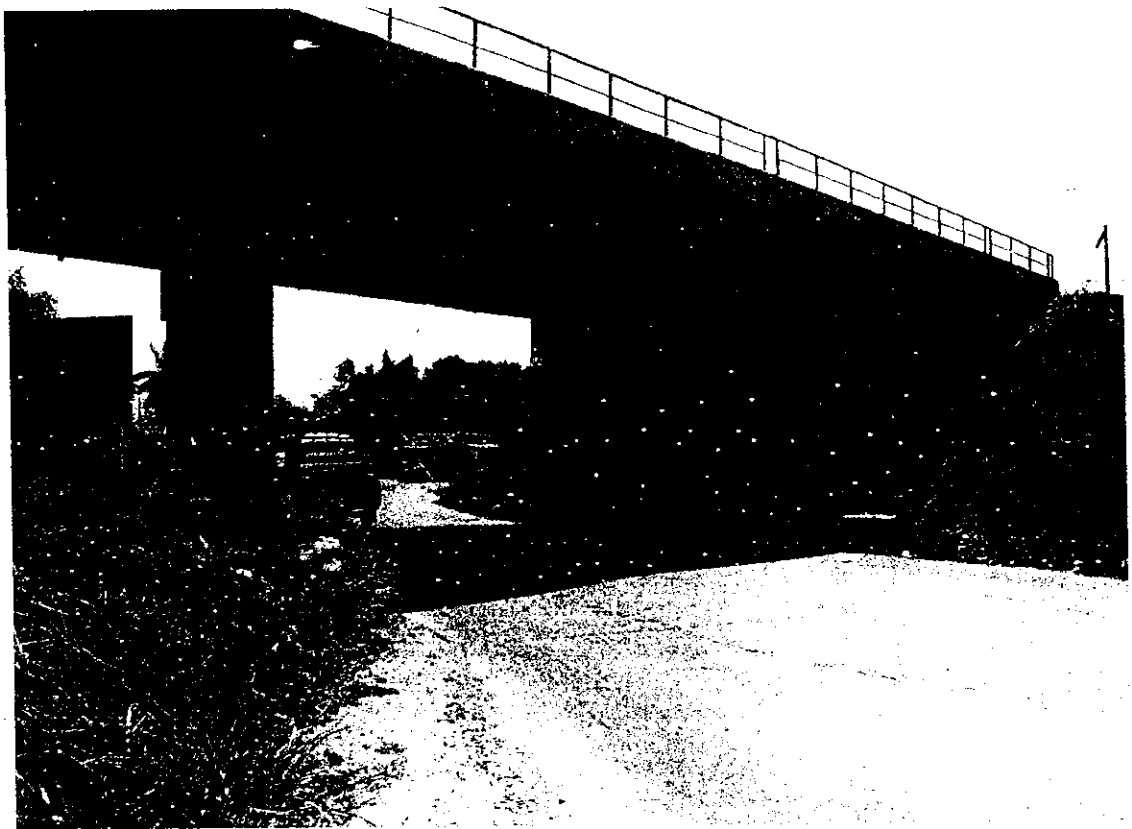
EXISTING BRIDGE



NEW BRIDGE

BRIDGE MODIFICATION OVER MUNICIPALITY ROAD
Km. 131+279

TRACK DOUBLING PROJECT
CHACHOENGSAO TO LAEM CHABANG



Km 131+289



ที่ อส.0017/ 16226

สำนักงานอัยการสูงสุด

ถนนหน้าทับเผย กรุงเทพฯ 10200

14 พฤศจิกายน 2549

เรื่อง ร่างเอกสาร TOR, เอกสารประกวดราคาและสัญญาจ้างฯ ของโครงการก่อสร้างทางคู่
สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/4287/2549 ลงวันที่ 9 สิงหาคม 2549 และ
ที่ 1/5184/2549 ลงวันที่ 22 กันยายน 2549

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟแห่งประเทศไทยส่งร่างเอกสาร TOR, เอกสาร
ประกวดราคา และร่างสัญญาจ้างโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง
ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาพร้อมขอหารือ ดังนี้

1. มติคณะกรรมการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 ได้อนุมัติระยะเวลา
ดำเนินการไว้ 4 ปี คือ 2547 - 2550 การรถไฟแห่งประเทศไทยจะสามารถออกประกวดราคาไปก่อน
แล้วค่อยเสนอคณะรัฐมนตรีขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันถึงปี 2553 จะได้หรือไม่

2. การประกวดราคาโครงการนี้ใช้วิธี e-Auction ไม่ได้ดำเนินการแบบ Barter Trade
ในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะมีหนังสือเชิญบริษัท CNR ของ
สาธารณรัฐประชาชนจีนให้มาร่วมในการประกวดราคาครั้งนี้ด้วย จะขัดแย้งกับข้อผูกพันตาม MOU
ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน หรือไม่อย่างไร

3. การรถไฟแห่งประเทศไทยจะออกประกาศประกวดราคาไปพร้อมกับจัดส่ง
เอกสารทั้งหมดให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยจะกำหนดข้อสงวนสิทธิไว้ใน TOR
ว่าสามารถแก้ไขเพิ่มเติมเอกสารประกวดราคาในภายหลังหรือจะยกเลิกการประกวดราคาได้ เพื่อให้
เป็นไปตามความเห็นของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ถ้ามี) จะได้หรือไม่

4. การกำหนดราคากลางจะนำเงินเผื่อขาด (CONTINGENCY) มารวมในราคา
กลางจะขัดกับระเบียบการกำหนดราคากลางและการเคาะราคาตามวิธี e-Auction หรือไม่

5. การดำเนินการประกาศประกวดราคาไปพร้อมกับจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องให้สำนักงานอัยการสูงสุดและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดข้อสงวนสิทธิ์ใน TOR ว่า สามารถแก้ไขเพิ่มเติมเอกสารประกวดราคาในภายหลังหรือจะยกเลิกการประกวดราคาได้ หากไม่ได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานข้างต้นจะได้หรือไม่
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานอัยการสูงสุดได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

1. จากข้อหารือ 1 การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถออกประกาศประกวดราคาไปก่อนแล้วจึงเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันปี 2553 โดยต้องสงวนสิทธิ์ในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงในรายละเอียดการประกวดราคาได้ด้วยในกรณีคณะรัฐมนตรีมีมติไม่สอดคล้องกับระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันที่การรถไฟแห่งประเทศไทยขอไป

2. จากข้อหารือ 2 กรณีการประกวดราคาของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยวิธี e-Auction ผู้เข้าประกวดราคาทุกรายจะต้องมีภาระหน้าที่ที่เท่าเทียมกันในการเข้าร่วมประกวดราคา หากกรณีที่ MOU ที่ลงนามไว้แล้วไม่มีผลทำให้บริษัท CNR มีภาระหน้าที่น้อยลงหรือมากขึ้นกว่าผู้เข้าร่วมประกวดราคารายอื่น การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถที่จะเชิญให้บริษัท CNR เข้าร่วมประกวดราคาครั้งนี้ได้ แต่หาก MOU ที่มีการลงนามกันไว้เป็นผลให้บริษัท CNR มีภาระหน้าที่น้อยลงหรือมากขึ้นกว่าผู้เข้าร่วมประกวดราคารายอื่น ๆ แล้ว ย่อมจะมีปัญหาเกิดขึ้นในกรณีที่บริษัท CNR ได้รับการคัดเลือกโดยจะก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบเกิดขึ้นในการประกวดราคาครั้งนี้

อย่างไรก็ตาม เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่าหลังจากมีการลงนามใน MOU ไม่มีการดำเนินการใด ๆ จนเป็นผลผูกพันที่จะต้องปฏิบัติระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับบริษัท CNR ดังนั้น กรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเชิญบริษัท CNR เข้าร่วมประกวดราคาในครั้งนี้ จึงถือได้ว่ามิได้เป็นกรณีการปฏิบัติตาม MOU แต่เป็นกรณีที่บริษัท CNR ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการประกวดราคาเหมือนกับผู้เข้าร่วมประกวดราคารายอื่น ๆ

3. จากข้อหารือ 3 การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถออกประกาศประกวดราคาไปพร้อมกับจัดส่งเอกสารทั้งหมดให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยจะต้องกำหนดรายละเอียดการสงวนสิทธิ์ไว้เช่นเดียวกับกรณีตามข้อ 1

4. จากข้อหารือ 4 ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 ข้อ 7 (1) กำหนดให้คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทาง

Q145

หน้า ๔
เล่ม ๑๒๔ ตอนพิเศษ ๔๖ ง ราชกิจจานุเบกษา ๑๒ เมษายน ๒๕๕๐

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี

เรื่อง ยกเลิกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ. ๒๕๔๕

พ.ศ. ๒๕๕๐

โดยที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เห็นชอบให้ยกเลิกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ. ๒๕๔๕ เนื่องจากแนวทางดำเนินการการค้าแบบแลกเปลี่ยนไม่เหมาะสมกับสภาวะการณ์และนโยบายทางการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน และมีผลกระทบต่อการดำเนินโครงการของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจที่มีการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าหรือบริการจากต่างประเทศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑ (๘) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีออกระเบียบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง ยกเลิกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ๒๕๕๐”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ. ๒๕๔๕

ประกาศ ณ วันที่ ๕ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๐

พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์

นายกรัฐมนตรี

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0207/ 3373



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม.10100

26 เมษายน 2550

เรื่อง ขออนุมัติขยายกรอบวงเงินลงทุนและระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/10125 ลงวันที่ 21 กรกฎาคม 2547
2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) 0207/ 79 ลงวันที่ 26 เมษายน 2550

1. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 เห็นชอบในหลักการให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ดำเนินโครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี พ.ศ. 2547 - 2550 โดยมอบให้กระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสมตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ให้ดำเนินการได้ภายหลังจากที่รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้งโครงการ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติ ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 แล้ว รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

2. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคม ได้เสนอเรื่องโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

- 1) ขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของโครงการก่อสร้างทางคู่ ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 78 กิโลเมตร จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท และ

/ระยะเวลา ...

ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี พ.ศ. 2547-2550 เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี พ.ศ. 2547-2553

2) ยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจ ที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดการประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549
รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย
จักขอบพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายปิยะพันธุ์ จัมปาสุต)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองแผนงาน

โทร.0-2283-3081

โทรสาร 0-2281-4191

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0207/ 3374



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม.10100

26 เมษายน 2550

เรื่อง ขออนุมัติขยายกรอบวงเงินลงทุนและระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/10125 ลงวันที่ 21 กรกฎาคม 2547
2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) 0207/ 79 ลงวันที่ 26 เมษายน 2550

1. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 เห็นชอบในหลักการให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ดำเนินโครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี พ.ศ. 2547 - 2550 โดยมอบให้กระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสมตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ให้ดำเนินการได้ภายหลังจากที่รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้งโครงการ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติ ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 แล้ว รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

2. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคม ได้เสนอเรื่องโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

- 1) ขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของโครงการก่อสร้างทางคู่ ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 78 กิโลเมตร จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ โครงการฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท และ

ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี พ.ศ. 2547-2550 เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี พ.ศ. 2547-2553

2) ยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจ ที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดการประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549
รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย
จักขอบพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองแผนงาน

โทร.0-2283-3081

โทรสาร 0-2281-4191