



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 497
วันที่ 12.6 ส.ก. 1/34 854

ส.ก. 1/34.....
จ.ส.อ. 2552
เวลา 10.00....

ที่ คค (ปคร) 0201/ 39

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

๒๓ มกราคม 2552

เรื่อง ขอบทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง แนวทางพิจารณาการก่อสร้างถนนในพื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0506/ว(ล) 18863 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2550
2. หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร) 0207/235 ลงวันที่ 2 พฤศจิกายน 2550
3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/23026 ลงวันที่ 6 ธันวาคม 2550

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0205/5732 ลงวันที่ 24 เมษายน 2540
2. แนวโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
3. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0206/499 ลงวันที่ 13 มกราคม 2538
4. แนวโครงข่ายทางหลวง 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)
5. ตัวอย่างโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โครงข่ายแนวตะวันออก - ตะวันตก ที่ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ
6. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 9 กันยายน 2535 เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน ที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2535)
7. สำเนาหนังสือกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ที่ ทส 0907.1/4406 ลงวันที่ 17 มีนาคม 2551
8. รายละเอียดเหตุผลประกอบการขอเพิ่มเติมมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2550
9. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

/1. เรื่องเดิม...

1. เรื่องเดิม

1.1 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้มีหนังสือตามที่อ้างถึง 1 ขอให้กระทรวงคมนาคม เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กรณีกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้เสนอ เรื่อง แนวทางการก่อสร้างถนนในพื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า โดยได้กำหนด แนวทางปฏิบัติให้กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ถือปฏิบัติในการพิจารณาการก่อสร้างถนนในเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ดังนี้

- (1) ห้ามมิให้ตัดถนน เพื่อเป็นทางสัญจรสาธารณะขึ้นใหม่
- (2) เส้นทางสาธารณะเดิมที่มีอยู่แล้ว ไม่ให้ขยายช่องจราจร โดยให้ปรับปรุงผิวจราจร หรือการชะลอความเร็วแทน
- (3) การปรับปรุงผิวจราจร ให้ทำไปเพื่อความปลอดภัยในการจราจรเป็นหลัก และให้พิจารณาเป็นกรณี ๆ ไป
- (4) การพัฒนาถนนเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองดูแลรักษาพื้นที่ หรือการศึกษา หรือ การวิจัย หรือการท่องเที่ยว ให้ทำเท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยคำนึงถึงผลกระทบและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

1.2 กระทรวงคมนาคม ได้มีหนังสือตามที่อ้างถึง 2 แจ้งความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

1.2.1 แนวทางการก่อสร้างถนนในเขตพื้นที่อุทยานและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาโครงการก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง คือ

(1) ผลกระทบต่อนโยบายของรัฐบาล

เนื่องจากแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแผนก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ดำเนินการแล้ว จะมีโครงข่ายของสายทางในลักษณะเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปยังเมืองหลัก หรือเส้นทางหลักที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ปริมาณการจราจรสูง ประกอบกับทางหลวงดังกล่าวเป็นโครงการที่สนับสนุนแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศเพื่อเชื่อมโยง Gateway และระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เช่น โครงข่ายที่ 2 ซึ่งเชื่อมโยงโครงข่ายใน แนวตะวันออก – ตะวันตก เริ่มจากอำเภอแม่สอด – ตาก – สุโขทัย – พิษณุโลก – อำเภอหล่มสัก – อำเภอชุมแพ – ขอนแก่น – กาฬสินธุ์ – มุกดาหาร ประกอบด้วยทางหลวงหมายเลข 105, 12 และ 2042 แนวเส้นทางดังกล่าวสามารถเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ พม่า – ลาว – เวียดนาม ภายใต้กรอบความร่วมมือของกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง (GMS) ซึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างประเทศ

/(2) ผลกระทบ...

(2) ผลกระทบต่อความรับผิดชอบร่วมกันของคณะรัฐมนตรีต่อรัฐสภาตามรัฐธรรมนูญ

เนื่องจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ได้ให้สิทธิแก่ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และฟ้องร้องต่อการดำเนินการของรัฐที่จะส่งผลกระทบต่อประชาชนอย่างกว้างขวาง ดังนั้น จึงควรจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียกับแนวทางที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนดก่อน

(3) ผลกระทบต่อกฎหมาย/พระราชบัญญัติที่มีอยู่เดิม

เนื่องจากประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 9 กันยายน 2535 เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือเอกชนที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2535) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้ประกาศกำหนดโครงการถนนที่ผ่านเข้าพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า จะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ก่อนดำเนินการ ซึ่งไม่ได้ห้ามไม่ให้ดำเนินการแต่อย่างใด จึงเห็นว่าแนวทางที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ อาจไม่สอดคล้องกับพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว

(4) ผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวมหรือเฉพาะถิ่น

เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเป็นปัจจัยหลักในการกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับประเทศและระดับท้องถิ่น เมื่อแผนแม่บทพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรูปแบบต่าง ๆ ไม่สมบูรณ์ จะส่งผลให้การจราจรติดขัด เพิ่มต้นทุนการขนส่ง นอกจากนี้ ยังเป็นการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

(5) ผลกระทบต่อการเงินและงบประมาณ และผลกระทบทางสังคม

เนื่องจากกรณีที่มีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้าง เพราะความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ทำให้ต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น ในกรณีที่ต้องพิจารณาแนวเส้นทางใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่อนุรักษ์ดังกล่าว โดยเฉพาะในกรณีที่มีเขตทางเดิมอยู่แล้ว ทั้งนี้ การเปิดแนวเส้นทางใหม่จะทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่ใหม่ที่จะต้องมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม รวมถึงทำให้งบประมาณในการก่อสร้างเพิ่มมากกว่าการปรับปรุงตามแนวเส้นทางเดิมที่มีเขตทางเดิมอยู่แล้ว

1.2.2 ตามมาตรการและแนวทางที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอในข้อ 3.6.2 ได้กำหนดให้ “เส้นทางสาธารณะเดิมที่มีอยู่แล้ว ไม่ให้ขยายช่องจราจร โดยให้ปรับปรุงผิวจราจรหรือการชะลอความเร็วแทน” นั้น เห็นควรปรับปรุงข้อความเป็น “เส้นทางสาธารณะเดิมที่มีอยู่แล้ว หากเป็นผิวจราจรชนิดถาวร (ลาดยางหรือคอนกรีต) ไม่ให้เพิ่มช่องจราจรมากขึ้นกว่าเดิม โดยให้ปรับปรุงผิวจราจรหรือการชะลอความเร็วแทน แต่หากเป็นผิวจราจรชนิดไม่ถาวร (ลูกรังหรือดิน) ให้ปรับปรุงเป็นผิวจราจรชนิดถาวรได้ โดยมีช่องจราจรไม่มากกว่า 2 ช่อง ความกว้างของช่องจราจรและไหล่ทางให้เป็นไปตามความจำเป็นและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่” ทั้งนี้ เนื่องจากทางหลวงชนบทที่อยู่ในพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่ามักจะมีสภาพเป็นทางลัดลง ผิวจราจรเป็นดินหรือลูกรังมีขนาดความกว้างของช่องทางจราจรไม่ชัดเจน หรือมีขนาดความกว้างของช่องจราจรไม่สม่ำเสมอตลอดทั้งเส้นทาง การปรับปรุงผิวจราจรในกรณีนี้อาจจะไม่สามารถหลีกเลี่ยงการขยายช่องจราจรเดิมได้ เนื่องจากการปรับปรุงผิวจราจรจำเป็นต้องให้มีขนาดความกว้างของช่องจราจรสม่ำเสมอตลอดทั้งเส้นทาง และหากเป็นทางโค้งในบริเวณภูเขาสูงชันด้วยแล้ว ยังจำเป็นต้องขยายทางโค้ง (Curve Widening) เพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรตามหลักวิศวกรรม

1.3. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้มีหนังสือตามที่อ้างถึง 3 แจ่มมติการประชุมของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ว่า

1.3.1 รับทราบและเห็นชอบต่อแนวทางการก่อสร้างถนนในพื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และให้องค์กร ส่วนราชการ หรือหน่วยงานต่าง ๆ นำไปปฏิบัติในการวางแผนหรือดำเนินการในการก่อสร้างถนนในพื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าต่อไป ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ ดังนี้

- (1) ห้ามมิให้ตัดถนนเพื่อเป็นทางสัญจรสาธารณะขึ้นใหม่
- (2) เส้นทางสาธารณะเดิมที่มีอยู่แล้วไม่ให้ขยายช่องจราจร แต่ให้ปรับปรุงผิวจราจรหรือการชะลอความเร็วแทน
- (3) การปรับปรุงผิวจราจรให้ทำเพื่อความปลอดภัยในการจราจรเป็นหลัก และให้พิจารณาเป็นกรณี ๆ ไป
- (4) การพัฒนาถนนเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองดูแลรักษาพื้นที่หรือการศึกษา หรือการวิจัย หรือการท่องเที่ยวให้ทำเท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยคำนึงถึงผลกระทบและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

1.3.2 ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับความเห็นของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงมหาดไทยไปพิจารณาต่อไป

2. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอขอทบทวน โดยการเพิ่มเติมมติคณะรัฐมนตรี

2.1 กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแนวทางการก่อสร้างถนนในพื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ให้ความเห็นชอบแนวทางการก่อสร้างถนนในเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 4 ประการ เห็นว่ามติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวข้างต้นจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการห้ามมิให้ขยายช่องจราจรในเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติแต่ให้ใช้วิธีการปรับปรุงผิวจราจร หรือการชะลอความเร็วแทน จะเป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและนิคมหลักวิศวกรรมงานทาง

2.2 เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2540 (เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1) เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งเป็นโครงข่ายแนวใหม่ที่มีความเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบที่ต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง สนับสนุนนโยบายการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง ช่วยลดอุบัติเหตุ ลดมลภาวะจากการเดินทาง และลดต้นทุนการขนส่งสินค้า (เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2) นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อแผนการก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2538 ให้ดำเนินการแล้ว (เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3) ซึ่งเป็นโครงข่ายทางสายหลักที่มีอยู่เดิมที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักของประเทศ (เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 4) และประชาชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกันมากกว่า 20 ปีแล้ว บางโครงข่ายยังเป็นเส้นทางหลักติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีปริมาณจราจรสูง และเป็นโครงการที่สนับสนุนแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศเพื่อเชื่อมโยง Gateway และระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เช่น โครงข่ายที่ 2 ซึ่งเชื่อมโยงโครงข่ายในแนวตะวันออก - ตะวันตก เริ่มจากอำเภอแม่สอด - ตาก - สุโขทัย - พิษณุโลก - อำเภอหล่มสัก - อำเภอชุมแพ - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร ประกอบไปด้วยทางหลวงหมายเลข 105, 12 และ 2042 แนวเส้นทางดังกล่าวสามารถเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านได้แก่ พม่า - ลาว - เวียดนาม ภายใต้กรอบความร่วมมือของกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง (GMS) และเป็นข้อตกลงระหว่างประเทศ แนวทางหลวงดังกล่าวตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง อุทยานแห่งชาติลานสาง อุทยานแห่งชาติตากสินมหาราช เดิมมีขนาด 2 ช่องจราจร และคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ดำเนินการโครงการก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) แล้ว (เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 5)

/ดังนั้น...

ดังนั้น เมื่อคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 เห็นชอบแนวทางการก่อสร้างถนนในพื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ จึงมีผลให้กรมทางหลวงไม่สามารถดำเนินโครงการก่อสร้างทางสายหลักที่ผ่านเขตอุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าให้เป็นทาง 4 ช่องจราจรได้

2.3 โครงการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง การกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือ เอกชน ที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 2 ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้ระบุให้ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินโครงการ โดยไม่ได้ห้ามไม่ให้ดำเนินโครงการแต่อย่างใด (เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 6)

ในกรณีจำเป็นต้องดำเนินโครงการในพื้นที่อนุรักษ์ กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมอยู่แล้ว เพื่อเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมพร้อมทั้งแผนติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมทั้งระยะก่อสร้างและระยะเปิดใช้งานแล้ว โดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจะพิจารณาเห็นชอบต่อมาตรการดังกล่าวเป็นรายโครงการไป ทั้งนี้ โครงการอาจจะไม่ได้รับความเห็นชอบและไม่สามารถก่อสร้างได้ เมื่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาแล้วเห็นว่าผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาก

2.4 เพื่อมิให้การดำเนินงานของกรมทางหลวงต้องหยุดชะงัก โดยเฉพาะโครงการที่อยู่ในระหว่างการดำเนินการในปัจจุบันทั้งในส่วนงานวางแผน ก่อสร้าง และบำรุงรักษา เช่น งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อประกอบการพิจารณาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าของโครงการ และเพื่อให้สามารถเข้าสำรวจข้อมูลเพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อนุรักษ์ได้ เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวงสาย 107 สายอำเภอเชียงดาว - อำเภอฝาง ซึ่งกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืชไม่อนุญาตให้กรมทางหลวงเข้าไปทำการศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการในพื้นที่อนุรักษ์ เป็นต้น (เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 7)

2.5 การห้ามมิให้ขยายของจราจรจะส่งผลกระทบต่อประชาชนเป็นวงกว้าง ในด้านการศึกษาเสียโอกาสในการกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับประเทศและระดับท้องถิ่น เมื่อโครงข่ายทางหลวงรูปแบบต่าง ๆ ไม่สมบูรณ์ และยังเป็นการเพิ่มต้นทุนการขนส่ง และความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สิน นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนในกรณีที่ต้องตัดแนวเส้นทางใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่อนุรักษ์ดังกล่าวโดยเฉพาะในกรณีที่มีเขตทางเดิมอยู่แล้ว

รายละเอียดเหตุผลประกอบการขอเพิ่มเติมมติคณะรัฐมนตรี (เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 8)

13. รายละเอียด...

3. รายละเอียดที่จะขอทบทวนเพื่อให้คณะรัฐมนตรีมีมติเพิ่มเติม

เพื่อให้กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท สามารถดำเนินงานตามแผนงานที่วางไว้ต่อไปได้ กระทรวงคมนาคมจึงจำเป็นต้องเสนอขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรี โดยคงมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง แนวทางพิจารณาการก่อสร้างถนนในพื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ไว้ทั้ง 4 ข้อ และขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเพิ่มมติเพิ่มเติม ดังนี้

“แนวทางตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ไม่ใช่บังคับแก่

(1) โครงการของรัฐที่เริ่มดำเนินการไปแล้วก่อนวันที่มติคณะรัฐมนตรีนี้มีผลใช้บังคับ

(2) โครงการของรัฐที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแล้วก่อนวันที่มติคณะรัฐมนตรีนี้มีผลใช้

บังคับ

(3) โครงการของรัฐที่มีกฎหมายบัญญัติวิธีการ หรือแนวทางการดำเนินโครงการในพื้นที่นั้น ๆ ไว้เป็นการเฉพาะ

(4) โครงการของรัฐที่ดำเนินการภายในเขตทางเดิม และมีการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ความเห็นชอบแล้ว

(5) โครงการตามนโยบายรัฐบาล เส้นทางสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว ยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน และโครงการตามพระราชดำริหรือในพระบรมวงศานุวงศ์”

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชำรัมย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองกลาง

โทรศัพท์ 0 2283 3077

โทรสาร 0 2281 3110