

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๑/๕๒๖



กวด. 455
วันที่ 14 พ.ค. 61
เวลา 15.40

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส29581
รับที่ : 519193/61
วันที่ : 14 พ.ย. 61 เวลา : 15:26

กระทรวงคมนาคม

๓๘ ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๑

เรื่อง ขออนุญาตการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๖ เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/ว ๔๓๘ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๙

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรอนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
 ๒. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับผู้บริหาร) โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
 ๓. แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณที่โครงการพาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ
 ๔. สำเนาหนังสือกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด่วนที่สุด ที่ ทส ๐๒๒๐.๒/๒๒๕๒ ลงวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑
 ๕. รายการ QR Code
 ๖. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุญาตการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๖ เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี และ (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศที่มีผลบังคับแก่ส่วนราชการทั่วไป ทั้งนี้ รอนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. ความเป็นมา

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ วงเงินลงทุนรวม ๑๓๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท โดยให้

กระทรวง ...

กระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณ พิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสม ซึ่งแผนการลงทุนดังกล่าวได้รวมการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ (ระยะเร่งด่วน) ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ ที่มีสภาพเป็นคอขวดและเต็มความจุของทางในปัจจุบัน ได้แก่ ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ มาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ ชุมทางถนนจิระ – ขอนแก่น นครปฐม – หนองปลาตึก – หัวหิน และประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ รับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยในแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการที่มีความพร้อมตามลำดับ

๑.๓ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ ในกรอบวงเงิน ๒๙,๔๔๙.๓๑ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ระยะที่ ๑ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ ประกอบด้วย งานก่อสร้างทางรถไฟเพิ่ม ๑ ทาง ขนานเส้นทางรถไฟเดิมจากสถานีมาบกะเบา จ.สระบุรี ถึงสถานีชุมทางถนนจิระ จ.นครราชสีมา ระยะทางประมาณ ๑๓๒ กิโลเมตร (รวมโครงสร้างทางยกระดับและอุโมงค์รถไฟ) งานก่อสร้างสถานีรถไฟ ๑๙ สถานี และย่านขนส่งสินค้า ๒ แห่ง งานก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟและอุโมงค์ลอดทางรถไฟ ๓๙ แห่ง การก่อสร้างรั้วกันแนวเขตทางรถไฟ และงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมตลอดแนวเส้นทาง

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ มีแนวเส้นทางบางส่วนพาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ พื้นที่ลุ่มน้ำป่าสัก จึงจำเป็นต้องขอผ่อนผันการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ต่อคณะรัฐมนตรี ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๖ เรื่อง ขอฟ่อนผันยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เพื่อให้กองทัพอากาศ ใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เริ่มดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ งานสัญญาที่ ๑ ช่วงมาบกะเบา – คลองขนานจิตร ระหว่าง กม.๑๓๔+๒๕๐ ถึง กม.๑๙๘+๒๐๐ ระยะทาง ๕๗.๘๔ กิโลเมตร เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ที่ผ่านมา ระยะเวลาก่อสร้าง ๔๘ เดือน และมีแนวเส้นทางของโครงการในงานสัญญาที่ ๑ พาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ จึงจำเป็นต้องขอผ่อนผันการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ โดยเร่งด่วน เพื่อให้สามารถดำเนินงานโครงการก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางให้แล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนดต่อไป

๔. สำคัญการดำเนินการโครงการ

๔.๑ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการซึ่งต้องทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ พ.ศ. ๒๕๕๒ ประเภทโครงการระบบขนส่งมวลชนที่ไร้ราง และประเภทโครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบ

กำหนดให้ ...

กำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น ๑ ซึ่งกระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ภายใต้ชื่อ โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเปา – ชุมทางถนนจิระ โดย สนข. ได้รับมอบอำนาจจากการรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะเจ้าของโครงการ ให้เป็นผู้เสนอรายงานจนกว่าจะสำเร็จลุล่วง และได้ส่งรายงานให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เมื่อปี ๒๕๕๕ เพื่อดำเนินการตามขั้นตอน ทั้งนี้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๕๘ มีมติให้นำรายงานซึ่งได้ดำเนินการปรับแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้วเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ ได้ให้ความเห็นชอบรายงานฯ ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเปา – ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๕๘ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. ศึกษา สำรวจและจัดทำรายงานการสำรวจสภาพป่าไม้และสัตว์ป่าในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติให้มีข้อมูลที่ทันสมัย สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาของกรมป่าไม้ ในขั้นตอนการขออนุญาตเข้าใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติต่อไป

๔. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

๔.๒ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับผู้บริหาร) โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเปา – ชุมทางถนนจิระ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ และสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕ (รายการ QR Code ที่ ๑) ได้ระบุแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเปา – ชุมทางถนนจิระ โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณสถานีมาบะเปา จ.สระบุรี ที่ กม.๑๓๔+๒๕๐ สิ้นสุดโครงการที่สถานีชุมทางถนนจิระ จ.นครราชสีมา ที่ กม.๒๗๐+๐๐๐ เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ ทางขนานไปกับทางรถไฟเดิม (เขตทางกว้าง ๘๐ เมตร) สลับกับการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่แนวใหม่ ระยะทางประมาณ ๑๓๒ กิโลเมตร โดยยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่ง และก่อสร้างเป็นทางต่างระดับในตำแหน่งที่เหมาะสม ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟ ตลอดจนความเร็วและความปลอดภัยในการให้บริการ ทางวิ่งส่วนใหญ่เป็นทางวิ่งระดับพื้น ยกเว้นช่วงที่ผ่านภูเขาสูงและพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติที่เป็นแนวเส้นทางใหม่ ออกแบบทางวิ่งเป็นอุโมงค์ และช่วงบริเวณสถานีหลักเป็นทางวิ่งยกระดับ แบ่งแนวเส้นทางออกเป็น ๒ ช่วง ตามสภาพภูมิประเทศ คือ

ช่วงที่ ๑ สถานีมาบะเบา จ.สระบุรี – สถานีคลองไผ่ จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๖๙.๑ กิโลเมตร สภาพภูมิประเทศเป็นภูเขา แนวเส้นทางบางช่วงเป็นแนวเส้นทางรถไฟทางคู่แนวใหม่ที่ปรับให้ได้มาตรฐาน บางช่วงที่ได้มาตรฐานแล้วจะมีการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ ทาง ขนานกับทางรถไฟในปัจจุบัน แนวเส้นทางเริ่มต้นที่ กม.๑๓๔+๒๕๐ บริเวณสถานีมาบะเบา ไปตามแนวเส้นทางเดิมเป็นระยะทาง ๒๐ กิโลเมตร เลี้ยวซ้ายขึ้นทิศเหนือแนวเส้นทางเป็นแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ใหม่ ก่อสร้างอุโมงค์ลอดใต้ภูเขาจนถึงบริเวณสถานีหินลับ จากนั้นแนวเส้นทางคู่ใหม่จะอยู่ระดับพื้นทางทิศเหนือของทางรถไฟปัจจุบันจนถึงบริเวณสถานีมวกเหล็ก (ใหม่) จะก่อสร้างเป็นทางยกระดับยาว ๔.๙ กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางคู่ใหม่จะอยู่ระดับพื้นด้านทิศเหนือของทางรถไฟปัจจุบัน (ขนานกับทางรถไฟในปัจจุบันและอยู่ภายในเขตทางรถไฟเดิม) จนถึงสถานีปางอโศก จึงก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ ทาง ขนานกับทางรถไฟปัจจุบันและปรับแนวเส้นทางบางช่วงให้ได้มาตรฐานทางทั้งแนวราบและแนวตั้ง จนถึงบริเวณสถานีคลองไผ่ ที่ กม.๒๐๓+๓๕๐ (กม.๒๐๘+๑๐๐ ตาม กม.รถไฟเดิม) สำหรับแนวเส้นทางเดิมช่วงจากสถานีมาบะเบาถึงสถานีกลางดง ผ่านสถานีผาเสด็จ สถานีหินลับและสถานีมวกเหล็ก (เดิม) จะทำการปรับปรุงตามแผนปรับปรุงของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อรองรับขบวนรถท่องเที่ยวและขบวนรถธรรมดาช่วงสั้น ๆ

ช่วงที่ ๒ สถานีคลองไผ่ – สถานีชุมทางถนนจิระ ระยะทาง ๖๑.๙ กิโลเมตร สภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบ เริ่มต้นที่ กม.๒๐๘+๑๐๐ (ตาม กม.รถไฟเดิมต่อจากช่วงแรก) แนวเส้นทางช่วงนี้วิ่งไปตามแนวเส้นทางรถไฟเดิมตลอดช่วงสิ้นสุดที่ กม.๒๗๐+๐๐๐ บริเวณสถานีชุมทางถนนจิระ จ.นครราชสีมา ทั้งนี้ ตามรายงาน EIA มีผลการตรวจสอบเขตทางรถไฟ พบว่าบางส่วนของแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ บริเวณ กม.๑๓๔+๐๐๐ ถึง ๑๓๙+๑๐๐ และ กม.๑๔๐+๕๐๐ ถึง ๑๔๑+๕๐๐ ระยะทางประมาณ ๒ กิโลเมตร

๔.๓ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามในสัญญาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเบา – ชุมทางถนนจิระ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างงานสัญญาที่ ๑ ช่วงมาบะเบา – คลองขนานจิตร ระหว่าง กม.๑๓๔+๒๕๐ ถึง กม.๑๔๘+๒๐๐ ระยะทาง ๕๓.๘๔ กิโลเมตร ผลการดำเนินงาน ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๖๑ ร้อยละ ๑๑.๗๖ เร็วกว่าแผนงานร้อยละ ๕.๘๐ (แผนงานร้อยละ ๕.๙๖) โดยในขั้นตอนการสำรวจสภาพพื้นที่โดยละเอียดเพื่อการก่อสร้าง (Detail Design) พบว่า มีแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ระยะทางรวม ๒.๘๕๖ กิโลเมตร คิดเป็นพื้นที่ ๑๑๑ ไร่ ๑ งาน ๙๖ ตารางวา บริเวณพื้นที่ ๓ ช่วง ได้แก่

ช่วงที่ ๑ ระหว่าง กม.๑๓๗+๐๕๒ ถึง กม.๑๓๗+๓๑๑ ระยะทาง ๐.๒๕๙ กิโลเมตร

ช่วงที่ ๒ ระหว่าง กม.๑๓๗+๐๗๕ ถึง กม.๑๓๘+๘๐๔ ระยะทาง ๑.๗๒๙ กิโลเมตร

ช่วงที่ ๓ ระหว่าง กม.๑๔๐+๓๐๕ ถึง กม.๑๔๑+๑๗๓ ระยะทาง ๐.๘๖๘ กิโลเมตร

ทั้งนี้ จุดพิกัดแนวเส้นทางโครงการที่ผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ดังกล่าว มีระยะทางเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏในรายงาน EIA ซึ่งเป็นการจัดทำข้อมูลในช่วงการสำรวจเพื่อการออกแบบโครงการเบื้องต้น (Survey Design) อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยยืนยันว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการก่อสร้างจะดำเนินการในเขตทางรถไฟ และเขตที่ดินตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบะเบา – ชุมทางถนนจิระ พ.ศ. ๒๕๖๐ เท่านั้น ตามแผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณที่โครงการพาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ และสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕ (รายการ QR Code ที่ ๒)

๕. รายงาน ...

๕. รายงานการวิเคราะห์หรือศึกษากฎหมาย มติคณะรัฐมนตรีหรือคำสั่งใดๆ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา – ชุมทางถนนจิระ มีผลการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจ (ตามรายงาน EIA) กรณีอายุโครงการ ๓๐ ปี ดังนี้

มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ (NPV)	๒๑,๑๔๓.๖๑ ล้านบาท
อัตราส่วนมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C ratio)	๑.๙๘
อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR)	ร้อยละ ๒๓.๙๗
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	ร้อยละ ๘.๔๙
(กรณีคิดเงินลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐาน)	

ผลการวิเคราะห์พบว่า โครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูงมาก เนื่องจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีผลประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมถึงเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ จึงทำให้โครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุนสำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีผลการศึกษาคือครอบคลุม ๔ องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรกายภาพ ทรัพยากรชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อดำเนินกิจกรรมต่างๆ ภายในโครงการ รวมถึงควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างดำเนินงานเป็นไปตามแผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านต่างๆ รวมถึงมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๑ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ให้ถือเป็นหลักปฏิบัติว่า การเสนอเรื่องเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ดินของรัฐต่อคณะรัฐมนตรีที่มีผลกระทบโดยตรงต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศ เช่น การใช้พื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ลุ่มน้ำ พื้นที่ป่าชายเลน พื้นที่ป่าไม้ถาวร เป็นต้น จะต้องมีการพิจารณาอย่างบูรณาการเพื่อให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมายและระเบียบสอดคล้องกับหลักวิชาการด้านการอนุรักษ์และหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชน ดังนั้น ให้ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง ต้องขอความเห็นชอบจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยตรงก่อน และให้นำความเห็นชอบของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดังกล่าวเสนอไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีพร้อมกับเรื่องที่จะเสนอคณะรัฐมนตรี รายละเอียดตามหนังสือที่อ้างถึง

๖.๒ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้มีหนังสือรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ และสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕ (รายการ QR Code ที่ ๓) แจ้งผลการพิจารณาว่า ไม่ขัดข้องต่อการขอผ่อนผันการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา – ชุมทางถนนจิระ เนื่องจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติในคราวการประชุม ครั้งที่ ๕/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเภา – ชุมทางถนนจิระของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว และมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑. พื้นที่ที่จะขอผ่อนผันการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ เพื่อดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ มีแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ระยะทางประมาณ ๒ กิโลเมตร และพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ บี ระยะทางประมาณ ๑.๕ กิโลเมตร ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถือเป็นพื้นที่ที่ควรสงวนรักษาไว้เป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธารโดยเฉพาะ เนื่องจากมีลักษณะและคุณสมบัติที่อาจมีผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม จากการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินได้ง่ายและรุนแรง โดยเฉพาะข้อเสนอแนะมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ได้กำหนดไว้ว่า “ไม่ให้มีการใช้พื้นที่ทุกกรณี ทั้งนี้ เพื่อรักษาไว้เป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธารอย่างแท้จริง” ดังนั้น หากมีความจำเป็นอย่างยิ่งและเป็นนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งในภูมิภาค และเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทั้งพื้นที่ชนบท เมือง และต่างประเทศ กระทรวงคมนาคมในฐานะเจ้าของโครงการจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำที่ได้กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะการควบคุมการชะล้างพังทลายของดินจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการ การบำรุงรักษา ป่าธรรมชาติ การปลูกป่าทดแทน และการป้องกันการบุกรุกป่าต้นน้ำลำธารจากการดำเนินโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการ

๒. มาตรการปลูกป่าทดแทนจากการก่อสร้าง โดยเฉพาะในพื้นที่ต้นน้ำลำธาร กระทรวงคมนาคมควรกำหนดแผนการปลูกและบำรุงรักษาป่าที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง รวมทั้งสนับสนุนงบประมาณให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมดูแลตามแผนที่เสนอไว้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ควรพิจารณาพื้นที่ปลูกป่าทดแทนในพื้นที่ลุ่มน้ำย่อยหรือลุ่มน้ำสาขาที่โครงการตั้งอยู่ เพื่อคงความสมดุลของระบบลุ่มน้ำรวมทั้งผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ

๓. เนื่องจากการดำเนินโครงการมีแนวเส้นทางบางส่วนผ่านพื้นที่ประทานบัตรเหมืองแร่ และพื้นที่ใช้ประโยชน์อื่น ๆ กระทรวงคมนาคมควรประสานผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดหรือนำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่แล้ว มาผนวกเพื่อให้มีความเหมาะสมและเป็นไปตามเงื่อนไขการขอใช้พื้นที่โดยเฉพาะพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติที่อาจจะคาบเกี่ยวอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑

๔. หากคณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคมดำเนินโครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมของโครงการที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ รวมทั้งให้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

๕. พื้นที่โครงการดังกล่าวบางส่วนอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าห้วยขวาง และป่ามวกเหล็ก แปลงที่ ๑ จังหวัดสระบุรี และป่าตามมตรา ๔ (๑) แห่งพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช ๒๕๕๔ ในท้องที่จังหวัดนครราชสีมา ดังนั้น หากคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการดังกล่าวแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการขออนุญาตใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ตามมาตรา ๑๓/๑ แห่งพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๐๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๗ แห่งพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๕ และกฎกระทรวงการขออนุญาต และการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่า พ.ศ. ๒๕๕๘ ต่อไป

ทั้งนี้ ตามความเห็นในข้อ ๕ ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นั้น กระทรวงคมนาคมขอเรียนว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการยื่นขออนุญาตใช้พื้นที่และขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ต่อสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสระบุรีและสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ ๕ (สระบุรี) แล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕ (รายการ QR Code ที่ ๔)

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาผ่อนผันการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๑ เอ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๔๖ เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา – ชุมทางถนนจิระ ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินงานโครงการก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางให้แล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง กองกลาง

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๒๑๑ , ๐ ๒๒๘๓ ๓๓๕๓ (ดวงพร)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๙๗๒๔

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ duangphon.p@mot.go.th

การรถไฟแห่งประเทศไทย ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

โทร. ๐ ๒๒๒๐ ๔๗๖๔ โทรสาร ๐ ๒๒๒๑ ๕๗๖๓