

สรุปผลการประชุม
คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่าย
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓
ครั้งที่ ๑๘
วันศุกร์ที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๒
ณ ห้องประชุมหมายเลข ๔๑๖ - ๔๑๗ อาคารรัฐสภา เกียกกาย

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๓๕ นาฬิกา
กรรมการผู้มาประชุม ๕๘ คน
กรรมการผู้ไม่มาประชุม ๖ คน (ลาการประชุม)

เมื่อกรรมการมาครบองค์ประชุมแล้ว นายวิเชียร ชวลิต รองประธานคณะกรรมการ คนที่หก ปฏิบัติหน้าที่ประธานของที่ประชุม ได้เชิญผู้แทนจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมและกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ เข้าชี้แจงรายละเอียดการขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ต่อที่ประชุมคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งสรุปผลการประชุมได้ ดังนี้

เรื่องที่พิจารณา

- มาตรา ๒๖ ● **พิจารณางบประมาณของกระทรวงอุตสาหกรรม และหน่วยงานในกำกับ**
กลุ่มภารกิจด้านส่งเสริมอุตสาหกรรมและผู้ประกอบการ
- กรมโรงงานอุตสาหกรรม
- กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
- มาตรา ๑๕ ● **พิจารณางบประมาณของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในกำกับ**
ภาพรวมกระทรวงคมนาคม
- สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ผลการพิจารณา

กรมโรงงานอุตสาหกรรม

๒๙๙,๐๓๐,๒๐๐

บาท

ไม่มีรายการปรับลด

-

บาท

กรรมวิธีการได้สอบถามและแสดงความคิดเห็นในการขอรับสนับสนุนงบประมาณ ของ กรมโรงงานอุตสาหกรรม สรุปประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- สอบถามเกี่ยวกับการกำกับดูแลการประกอบการของโรงงานต่าง ๆ ควรมีการจัดเขตพื้นที่อุตสาหกรรม เพื่อมิให้โรงงานมีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง

- สอบถามเกี่ยวกับแผนงานยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โครงการที่ ๑ โครงการพัฒนาและยกระดับเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน จำนวน ๒๙,๕๒๙,๖๐๐ บาท โดยมีกิจกรรมพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศเพื่อดำเนินการพัฒนาและยกระดับพื้นที่สู่การเป็นเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศใน ๑๕ จังหวัด ๑๘ พื้นที่ เป็นการดำเนินการเฉพาะในพื้นที่บริเวณโดยรอบโรงงานหรือมีการดำเนินการในโรงงานด้วย หน่วยงานมีมาตรการในการให้ความช่วยเหลือกับพนักงานในโรงงานหรือไม่ อย่างไร การดำเนินการควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้รับทราบเพื่อให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ ขอรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการและการประเมินผลโครงการดังกล่าว

- การดำเนินการของหน่วยงานควรมีการจัดพื้นที่ที่เป็นเขตโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ตั้งอุตสาหกรรมและหน่วยงานมีการส่งเสริมให้ชุมชนอยู่ร่วมกับโรงงานหรือไม่ หน่วยงานมีโครงการ ดำเนินการหลายโครงการแต่ยังไม่มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงโครงการที่หน่วยงานจะดำเนินการ ขอให้หน่วยงานให้ความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์โครงการให้มากกว่านี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการในโครงการดังกล่าว

- แผนงานบูรณาการจัดการมลพิษและสิ่งแวดล้อม โครงการที่ ๑ โครงการบริหารจัดการกากอุตสาหกรรม จำนวน ๑๒,๐๗๘,๙๐๐ บาท มีแนวทางในการดำเนินงานอย่างไรให้มีความสอดคล้องกับตัวชี้วัดที่หน่วยงานกำหนดไว้อย่างไร เพื่อเป็นการลดปัญหาการลักลอบทิ้งกากอุตสาหกรรม ซึ่งการทิ้งกากอุตสาหกรรมควรมีการเปิดเผยต่อประชาชนและชุมชนใกล้เคียงให้สามารถเข้าไปตรวจสอบการดำเนินการได้ หน่วยงานมีแนวทางในการสนับสนุนให้ประชาชนสามารถเข้าไปตรวจสอบการดำเนินการดังกล่าวได้หรือไม่ ทั้งนี้ หน่วยงานได้กำหนดตัวชี้วัดเชิงปริมาณ โดยกำหนดเป้าหมายเกี่ยวกับปริมาณกากอุตสาหกรรมที่เป็นของเสียอันตรายได้รับการจัดการอย่างถูกต้องในงบประมาณปี ๒๕๖๓ ไว้จำนวน ๑,๖๕๐ ล้านตัน

- สอบถามเกี่ยวกับแผนงานยุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โครงการยกระดับสถานประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมให้มีศักยภาพในการแข่งขัน งบลงทุนค่าครุภัณฑ์ระบบบริหารจัดการกากอุตสาหกรรมแบบครบวงจร (E-fully manifest) ขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ๑ ระบบ จำนวน ๙,๒๔๒,๙๐๐ บาท เป็นฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับวัตถุดิบกากอุตสาหกรรมทั้งหรือโรงงานที่เกี่ยวข้องกับกากอุตสาหกรรมทั่วประเทศใช่หรือไม่ ทั้งนี้ ขอรายละเอียดเกี่ยวกับบัญชีกากอุตสาหกรรมทั้งหมด มีการนำเข้ามาในประเทศอย่างไร

- สอบถามเกี่ยวกับการขออนุญาตจัดตั้งโรงงานเพื่อแปรรูปยางก้อนและโรงงานแปรรูปไม้ไผ่เบื้องต้นในพื้นที่ภาคเหนือ อันเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการในพื้นที่ที่อยู่ใกล้ชุมชนเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีรายได้และเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชนได้

อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ขอรายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนโรงงานที่เปิด-ปิดกิจการในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๓ โดยแยกประเภทโรงงาน

- กรณีรายละเอียดเกี่ยวกับงบประมาณจัดกิจกรรมด้าน CSR ขอให้หน่วยงานจัดส่งเป็นเอกสารให้ที่ประชุมพิจารณา

- กรณีการตั้งโรงงานในพื้นที่ริมแม่น้ำ หน่วยงานจะดำเนินการอย่างไร และการที่หน่วยงานมีการจ้างที่ปรึกษา โดยใช้งบประมาณร้อยละ ๓๐ ของหน่วยงาน เป็นเพราะเหตุใด ขอสำเนาเอกสารที่ท่านเรื่องไกรขอทางหน่วยงานเพิ่มเติมด้วย

- จากพระราชบัญญัติโรงงาน ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๖๒ ทำให้ขั้นตอนการขออนุญาตมีความสะดวกมากขึ้น และมีการลดจำนวนแรงม้าขั้นต่ำในการขออนุญาตตั้งโรงงาน เพื่อลดการควบคุมของหน่วยงาน โดยให้เอกชนประเมินตรวจสอบตนเองได้ อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าโรงงานจะมีแรงม้าต่ำกว่า ๕๐ แรงม้า แต่อาจปล่อยมลพิษสูง ดังนั้น หน่วยงานควรมีการกำกับดูแลในเรื่องของการปล่อยมลพิษของโรงงานด้วย ทั้งนี้ หน่วยงานควรมีการทบทวนการให้ใบอนุญาตของหน่วยงานอยู่ตลอดว่ามีการปล่อยมลพิษสู่ชุมชนหรือไม่ แม้โรงงานนั้นจะมีแรงม้าต่ำก็ตาม

นอกจากนี้ ยังมีกรณีที่กฎหมายให้หน่วยงานเป็นผู้ออกใบอนุญาต กำกับดูแล และมีหน้าที่ฟื้นฟู ซึ่งอาจจะมีเรื่องของผลประโยชน์ที่ทับซ้อนกัน หน้าที่การฟื้นฟูควรเป็นหน้าที่ของผู้ออกใบอนุญาตหรือไม่ หน่วยงานมีแนวทางการฟื้นฟูอย่างไร ตามหลักการสากล หน่วยงานมีแนวทางในการจัดตั้งกองทุนฟื้นฟูอย่างไร ทั้งนี้ การฟื้นฟูต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก หน่วยงานมีแนวทางอย่างไร หากเอกชนจะใช้วิธีการแจ้งว่าธุรกิจล้มละลายและออกนอกประเทศไป

ผู้แทนจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม ตอบข้อซักถาม ดังนี้

- การดูแลพื้นที่ในแต่ละจังหวัดด้านอุตสาหกรรมเป็นหน้าที่ของอุตสาหกรรมจังหวัด แต่ในส่วนของหน่วยงานจะเป็นการให้การสนับสนุนการดำเนินการซึ่งหากเจ้าหน้าที่ของอุตสาหกรรมจังหวัดต้องการใช้เครื่องมือหรือขอความช่วยเหลือ หน่วยงานสามารถสนับสนุนการดำเนินงานได้อย่างเต็มที่

ทั้งนี้ ได้มีการตรวจสอบเรื่องร้องเรียนของโรงงานน้ำตาลแล้ว ๑๔ ราย นอกจากนี้ ปัจจุบันมีการร่างกฎหมายเพื่อควบคุมการปล่อยควันพิษของโรงงานแล้วทั่วประเทศ

- หน่วยงานมีการดำเนินการโครงการตามมาตรฐานโรงงานสิ่งแวดล้อม เพื่อลดการใช้พลังงานและให้โรงงานมีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ หน่วยงานให้ความสำคัญกับปัญหาแบตเตอรี่รถยนต์ โดยหน่วยงานจะรับไปดำเนินการ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาต่อไปในอนาคต

- ในกรณีปัญหากากอุตสาหกรรม ที่มีคำถามว่า หน่วยงานมีระบบการดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างไร หน่วยงานขอแจ้งว่า หน่วยงานมีการใช้ระบบ IT ที่จะสามารถตรวจสอบผู้รับและผู้ส่งกากอุตสาหกรรม โดยมีการติดตั้ง GPS ติดตามรถขนกากอุตสาหกรรมซึ่งผู้รับกากอุตสาหกรรมต้องมีประสิทธิภาพในการกำจัดกาก โดยหน่วยงานจะมีการตรวจสอบทั้งกระบวนการ

- การกำกับดูแลโรงงาน หน่วยงานดูแลอย่างเข้มงวด ทั้งนี้ กฎหมายใหม่บังคับให้โรงงานต้องประเมินตนเอง ควบคู่ไปกับการกำกับดูแลของหน่วยงาน เพื่อให้อยู่ในมาตรฐานที่กำหนดไว้ โดยหน่วยงานได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่ใกล้กับโรงงานมีความเข้าใจถึงการมีอยู่ของโรงงานอุตสาหกรรม

- การขออนุญาต หน่วยงานมีแผนที่จะใช้ระบบ E-License โดยได้มีการขอแปรรูปงบประมาณรายการนี้แล้ว ทั้งนี้ หากหน่วยงานได้รับงบประมาณเพิ่มเติมจะให้มีการออกใบอนุญาตผ่านระบบ IT อย่างสมบูรณ์

- กรณีการยกระดับเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มีเกณฑ์กำหนดตัวชี้วัด ๔๑ ตัวชี้วัด ทั้งนี้ จะจัดส่งเป็นเอกสารให้คณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณาอีกครั้ง

- กรณีการขอตั้งโรงงานขนาดเล็ก เช่น โรงงานเผาถ่านไม้ไผ่ ที่จังหวัดน่าน ที่ไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานส่วนใหญ่เป็นเรื่องของกฎหมายผังเมือง แต่หากเป็นโรงงานเผาถ่านไม้ไผ่ทั่วไป ซึ่งเป็นโรงงานที่ใช้กำลังเครื่องจักรไม่มาก กฎหมายใหม่ให้ถือว่า ไม่เป็นโรงงาน เพราะมีขนาดไม่ถึง ๕๐ แรงม้าจึงสามารถตั้งโรงงานได้

- การดูแลโรงงานที่อยู่ใกล้แม่น้ำมีอยู่ที่ ร้อยละ ๑๘ ส่วนโรงงานที่อยู่ในพื้นที่ชุมชนอยู่ที่ ร้อยละ ๗๑ และมีกฎหมายกำหนดให้การตั้งโรงงานอยู่ห่างจากแม่น้ำ ระยะทาง ๑๐๐ เมตร และหากโรงงานมีการระบายน้ำทิ้งระดับ ๕๐๐ คิวต่อวัน โรงงานดังกล่าวจะต้องมีเครื่องมอนิเตอร์ออนไลน์ส่งข้อมูลให้กับหน่วยงานเพื่อกำกับดูแลตลอด ๒๔ ชั่วโมง

- กรณีการจ้างที่ปรึกษาของหน่วยงานที่ใช้งบประมาณถึงร้อยละ ๓๐ เนื่องจากหน่วยงานมีโครงการส่งเสริมศักยภาพหลายโครงการจึงต้องมีการจ้างที่ปรึกษาที่เชี่ยวชาญเชิงลึก มาให้คำปรึกษา โดยในปีที่ผ่านมาหน่วยงานได้ใช้ระบบ ID ในการกำกับดูแลโรงงานซึ่งในการดำเนินการต้องมีผู้ให้คำปรึกษา

- ในส่วนของพระราชบัญญัติโรงงาน ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๖๒ มีการปรับเปลี่ยนการกำกับดูแลโรงงานซึ่งให้ความเข้มข้นในการตรวจสอบ โดยให้มีการประเมินตนเองก่อน ซึ่งปัจจุบันหน่วยงานกำลังจัดทำระบบ IT เข้ามาสนับสนุนการดำเนินงานตามกฎหมายใหม่นี้ และในมาตรา ๒๘ ของกฎหมายดังกล่าว ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการ หากต้องการเลิกกิจการต้องฟื้นฟูพื้นที่ก่อนที่จะเลิกกิจการ ไม่ว่าจะเป็นน้ำเสีย หรือสารเคมี

กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่	๓๖๐,๘๓๑,๖๐๐	บาท
ไม่มีรายการปรับลด	-	บาท

กรรมวิธีการได้สอบถามและแสดงความคิดเห็นในการขอรับสนับสนุนงบประมาณ ของกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ สรุปประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- สอบถามเกี่ยวกับโครงการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีรีไซเคิลเพื่อพัฒนาของเสียเป็นทรัพยากรทดแทนด้านแร่และโลหะของประเทศ ค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีรีไซเคิล เพื่อพัฒนาของเสียเป็นทรัพยากรทดแทนด้านแร่และโลหะของประเทศ และสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) จำนวน ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท หน่วยงานมีหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกโรงงานอุตสาหกรรมที่เข้าร่วมโครงการดังกล่าวอย่างไร ตัวชี้วัดเชิงปริมาณจำนวนผู้ประกอบการนักลงทุนผู้ที่สนใจได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจำนวน ๓๐๐ ราย หน่วยงานดำเนินการในพื้นที่ใดบ้าง ขอรายละเอียดเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงานในโครงการดังกล่าว

- สอบถามเกี่ยวกับการประกอบการเหมืองแร่ในพื้นที่ภาคใต้ที่มีการเลิกประกอบกิจการเป็นจำนวนหลายรายเนื่องจากราคาเหมืองแร่ที่ไม่สอดคล้องกับต้นทุนการประกอบการ ทั้งนี้ เหมืองแร่ที่รกร้างว่างเปล่ามีการเข้าไปพัฒนาหรือส่งเสริมให้ประชาชนในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงเข้าไปใช้ประโยชน์หรือไม่ พื้นที่รกร้างว่างเปล่ามีจำนวนเท่าใด

- จากวิสัยทัศน์ของหน่วยงานในการมุ่งสู่การจัดการอุตสาหกรรมพื้นฐานในระดับสูงเป็นมิตรกับชุมชนและสิ่งแวดล้อมแต่จากการดำเนินการที่ผ่านมาพบว่าการฟ้องร้องคดีที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมจำนวนมากสะท้อนให้เห็นว่าการดำเนินงานของหน่วยงานที่ผ่านมาไม่ประสบผลสำเร็จตามวิสัยทัศน์ที่ได้กำหนดไว้หรือไม่ หน่วยงานมีการขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อแก้ปัญหาเหมืองทองอัตราหรือไม่

- ในการกำกับดูแลและส่งเสริมการประกอบการเหมืองแร่ หน่วยงานควรมีการจัดโซนนิ่งพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการทำเหมืองแร่และการอนุญาตให้ประกอบการเหมืองแร่ ควรมีการจัดทำประชาพิจารณ์หรือรับฟังความคิดเห็นของชุมชนก่อนที่จะมีการอนุญาต ทั้งนี้ เพื่อมิให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่

- กรณีคดีความเรื่องเหมืองแร่ที่ถูกปิดนั้น หน่วยงานมีการตั้งค่าเผื่อหนี้ไว้อย่างไรหรือไม่
- พื้นที่เหมืองแร่กว่าแสนไร่ เมื่อหมดอายุสัมปทาน หน่วยงานมีการจัดการพื้นที่อย่างไร หน่วยงานควรให้ผู้มีรายได้น้อยเข้าทำกินแทน และหน่วยงานใดเป็นผู้ดูแลที่ดินหลังจากที่หมดอายุสัมปทานแล้ว มีการให้เอกชนเข้าพื้นที่ หรือว่ามีพื้นที่ว่างสามารถใช้ประโยชน์ได้จำนวนเท่าใด ขอให้มีการจัดส่งข้อมูลเป็นลายลักษณ์อักษร

- การปิดเหมืองทองที่เป็นคดีความเพราะเหตุใดจึงใช้คำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ แต่ไม่ใช้กฎหมายปกติในการดำเนินการ เพราะคำสั่งนี้ไม่น่ามีผลต่อการดำเนินงานในต่างประเทศ นอกจากนี้ ขอให้หน่วยงานจัดส่งงบการเงินของปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ โดยขอข้อมูลความเห็นของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน และภาระหนี้ที่เกิดขึ้นซึ่งอยู่ในรายการหนี้สิน หรือเหตุผลประกอบงบการเงิน นอกจากนี้ หากประเทศไทยมีการเจรจาแล้วมีการต้องใช้งบประมาณเพิ่มเติมจะเป็นการดำเนินการขัดต่อรัฐธรรมนูญหรือไม่อย่างไร

- มูลค่าแร่ในประเทศทั้งหมดมีจำนวนเท่าใด การนำแร่มาสร้างประโยชน์สร้างมูลค่า หน่วยงานสามารถดำเนินการได้หรือไม่ หรือต้องให้เฉพาะเอกชนเป็นผู้ดำเนินการ หรือต้องให้เฉพาะเอกชนรายใหญ่เท่านั้น อุตสาหกรรมแร่ จะให้สัมปทานเฉพาะเอกชนรายใหญ่ใช้หรือไม่ แนวทางบริหารจัดการประเด็นนี้ หน่วยงานมีแนวทางอย่างไร

นอกจากนี้ จำนวนแร่ ๔๐,๐๐๐ ล้านล้านบาท มีแผนการอนุญาตอย่างไร มีการอนุญาตให้เฉพาะผู้ประกอบการรายใหญ่ หรือทั่วไป

- ขอรายละเอียดทั้งหมดเกี่ยวกับคดีเหมืองแร่บริษัท อัครา ว่ามีการดำเนินการอย่างไร ค่าใช้จ่ายงบประมาณในการดำเนินการทางคดีเป็นจำนวนเท่าใด ทั้งนี้ ขอให้จัดส่งเป็นเอกสารให้กับคณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณา

ผู้แทนจากกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ ตอบข้อซักถาม ดังนี้

- จากคำถามของกรรมาธิการในเรื่องของการจัดโซนนิ่งการอนุญาตให้ทำเหมืองแร่ เพื่อป้องกันเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ขอชี้แจงว่า ตามพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีการตั้งคณะกรรมการนโยบายบริหารจัดการแร่แห่งชาติ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ทั้งนี้ คณะกรรมการมีหน้าที่หลักในการจัดทำแผนแม่บททุก ๕ ปี ซึ่งในแผนแม่บทมีการกำหนดเกี่ยวกับเขตพื้นที่การทำเหมืองแร่ที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถขออนุญาตทำเหมืองแร่ในพื้นที่ที่กำหนดเท่านั้น อย่างไรก็ตาม กฎหมายนี้ได้กำหนดให้มีการจัดโซนนิ่งโดยให้พิจารณาในเรื่องของสิ่งแวดล้อมและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเป็นสำคัญ

- กรณีประทานบัตรที่เป็นใบอนุญาตในการทำเหมืองแร่ หากสิ้นสุดอายุลง ที่ดินที่ได้รับสิทธิจะต้องกลับคืนสู่หน่วยงานเจ้าของที่ดินเดิม ทำให้หน่วยงานไม่ใช่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับที่ดินดังกล่าวอีกต่อไป แต่เป็นเรื่องของผู้ประกอบการและหน่วยงานเจ้าของที่ดินเดิมเท่านั้น

- กรณีการ Recycle ขยะอุตสาหกรรม หน่วยงานได้มีการศึกษาวิจัยโดยใช้งบประมาณ ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยมีแผนที่จะศึกษาวิจัยใน ๖ พื้นที่ คือ จังหวัดอยุธยา จังหวัดนครปฐม จังหวัดราชบุรี จังหวัดสระบุรี จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดขอนแก่น ทั้งนี้ หน่วยงานได้เข้าไปสำรวจกลุ่มการผลิตที่อยู่ในอุตสาหกรรมที่คล้ายกัน เพื่อนำมาศึกษาว่า จะทำอย่างไรเพื่อแยกสิ่งที่มีค่าในกากอุตสาหกรรม โดยจะมีการทดลอง และเมื่อทดลองเสร็จแล้ว จะมีการเชิญผู้ประกอบการมารับฟังข้อมูลกับหน่วยงาน แต่ในส่วนของการ

โรงงานขนาดเล็ก การออกแบบเพื่อให้มีการ Recycle การดำเนินการจะมีค่าใช้จ่ายสูง หน่วยงานจึงให้ความสำคัญกับโรงงานขนาดใหญ่มากกว่า

- การขออนุญาตเพื่อสำรวจแร่ทองแดงที่จังหวัดน่าน หน่วยงานออกใบอนุญาตในการสำรวจแร่เท่านั้น แต่ผู้ประกอบการต้องขออนุญาตเข้าพื้นที่กับกรมป่าไม้ก่อนด้วย จึงจะเข้าพื้นที่ได้

- หน่วยงานมีการให้ความรู้เกี่ยวกับประเด็นที่ ประชาชนที่ความหวาดกลัวโรงงานอุตสาหกรรมว่า อาจจะทำให้มีโลหะหนักในพื้นที่หากมีการก่อตั้งโรงงาน ทั้งนี้ หน่วยงานได้ทำความเข้าใจโดยใช้เวลาการพูดคุยมากขึ้นเพื่อให้ประชาชนคลายความกังวล

- จากคำถามเรื่องของอำนาจหน้าที่ของกรมทรัพยากรธรณี กับกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ นั้น หน่วยงานทั้งสองเดิมอยู่ในกระทรวงเดียวกันมาก่อน ต่อมาจึงมีการแยกหน่วยงานกัน โดยกรมทรัพยากรธรณี มีหน้าที่เป็นผู้สำรวจแหล่งแร่ของภาครัฐ ในทางวิชาการ แต่กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ มีหน้าที่ในการให้สัมปทาน และให้ใบอนุญาตกับผู้ประกอบการ จึงเป็นหน้าที่คนละส่วนกัน เพราะภาครัฐไม่มีงบประมาณในการสำรวจด้วยตนเองได้ จึงมีการส่งเสริมให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการแทนรัฐ

- กรณีคดีเหมืองทองบริษัท อัครา เอกชนได้ประทานบัตร ๑๔ แปลง โดยมีพื้นที่โครงการ ๕,๐๐๐ ไร่ มีการผลิตแร่ทองคำไปแล้วตั้งแต่ ปี ๒๕๔๔ จำนวน ๖๐ ตัน ในส่วนของรายละเอียดอื่นนั้น เป็นข้อมูลเนื้อหาทางคดี ทั้งนี้ มีคำสั่งของอนุญาโตตุลาการ ให้ข้อมูลต่าง ๆ เป็นความลับ ห้ามมีการเปิดเผยต่อสาธารณะได้ หากมีการเปิดเผย อาจทำให้ฝ่ายตรงข้ามได้ประโยชน์ทางคดี อย่างไรก็ตาม ในส่วนของค่าเสียหายที่ประเทศไทยต้องชำระ ต้องมีการพิจารณาก่อนว่าประเทศไทยดำเนินการทำผิดกฎหมายระหว่างประเทศหรือไม่

- เมื่อประทานบัตรในการได้รับอนุญาตทำเหมืองแร่สิ้นสุดอายุลง พื้นที่จะต้องมีการส่งคืนหน่วยงานเดิมหากเป็นของกรมป่าไม้ต้องมีการส่งคืนกรมป่าไม้ หน่วยงานไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง

- งบประมาณแผนบูรณาการด้านดิจิทัล ไม่มีในแผนของหน่วยงานในปี ๒๕๖๓ แต่การพัฒนาระบบเทคโนโลยี มีในแผนยุทธศาสตร์ โดยจะมีการใช้งบประมาณจำนวน ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

- ส่วนเงินชดเชยกรณีเหมืองแร่ บริษัท อัครา ประเด็นดังกล่าวยังไม่ได้มีการพิจารณาทางคดี และหลังจากการตัดสินแล้วจะต้องใช้เวลาพอสมควรในการเขียนคำชี้ขาด โดยระยะเวลาแล้วเสร็จยังไม่ได้มีการกำหนดอย่างเป็นทางการ จึงต้องรอ ส่วนแนวทางการเจรจานั้น ยังไม่มีความชัดเจนในประเด็นดังกล่าว

- จากกรณีคำถามว่า เพราะเหตุใดถึงไม่ใช้กฎหมายปกติในการปิดเหมืองแร่ กรณีนี้ไม่สามารถเปิดเผยข้อมูลได้เพราะเป็นเนื้อหาทางคดี

- กรมทรัพยากรธรณีและหน่วยงาน ทั้ง ๒ หน่วยงานเป็นเลขานุการร่วมของคณะกรรมการนโยบายแร่แห่งชาติ ประเทศไทยมีแร่ ๓-๔ ชนิด มีจำนวนมูลค่า ๔๐,๐๐๐ ล้านล้านบาท ทั้งนี้ มีแนวทางการบริหารจัดการแร่ในแผนแม่บท โดยผู้ประกอบการรายย่อยหรือรายใหญ่ หน่วยงานจะให้การสนับสนุนและดูแลไม่ต่างกัน

กระทรวงคมนาคม	๕๔,๖๒๒,๙๖๒,๒๐๐	บาท
ไม่มีรายการปรับลด	-	บาท
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	๔๕๖,๓๕๕,๗๐๐	บาท
ไม่มีรายการปรับลด	-	บาท

**กรรมวิธีการได้สอบถามและแสดงความคิดเห็นในการขอรับสนับสนุนงบประมาณ ของ
กระทรวงคมนาคมและสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม สรุปประเด็นต่าง ๆ ดังนี้**

- วิธีการสำรวจในการซ่อมแซมและสร้างถนนทางหลวงและทางหลวงชนบท ใช้หลักเกณฑ์ใดในการพิจารณาว่าควรดำเนินการก่อนหลัง ทั้งนี้ ตั้งข้อเสนอแนะว่า ถนนบางช่วงที่ไม่ได้รับการซ่อมแซมควรมีการสำรวจก่อนว่าถนนสายใดเสียหายมากน้อยเพียงใด เพื่อพิจารณาว่าถนนสายใดควรได้รับการซ่อมแซมก่อน และในการก่อสร้างถนนควรมีการกวดขันในเรื่องการควบคุมสเปค
- ตั้งข้อเสนอแนะว่า มอเตอร์ไซด์บิ๊กไบค์ซึ่งปัจจุบันมีการใช้เป็นจำนวนมาก ควรมีการอบรมและสอบใบอนุญาตขับขี่เป็นกรณีพิเศษพร้อมกับให้มีการอบรมอย่างเข้มงวด
- ขอให้ชี้แจงว่าในการลงทุนกับระบบรางมีความคุ้มค่าหรือไม่ และในแผนการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ ขอทราบว่าจะสามารถดำเนินการได้หรือไม่ ทั้งนี้ เห็นควรลดโครงการที่มีความซ้ำซ้อนและควรมีการบูรณาการกันอย่างเป็นรูปธรรม
- กรณีการเชื่อมต่อรถไฟกับประเทศจีนเป็นรถไฟคนละชนิดทราบข้อมูลดังกล่าวหรือไม่อย่างไร และกรณีโครงสร้างประชากรไทยลดลง รับทราบข้อมูลดังกล่าวหรือไม่
- อัตราผลตอบแทนการลงทุนทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) และอัตราผลตอบแทนการลงทุนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return : FIRR) กระทรวงคมนาคมยอมรับหรือไม่ว่ามีการประเมินค่าสูงไปของผู้ขับขี่ (Overestimate ridership)
- ควรมีการพัฒนาาระบบคมนาคมอย่างเป็นระบบและค่อยเป็นค่อยไป โดยพัฒนาจากถนนเป็นระบบราง และการใช้รถยนต์ส่วนตัวควรพัฒนาให้มีการใช้บริการขนส่งสาธารณะ
- ขอทราบแนวทางปรับปรุงแก้ไขปัญหากรณีแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี มีการใช้งบประมาณซ้ำซ้อนและไม่คุ้มค่า
- ขอทราบปัญหาอุปสรรคที่ทำให้ผลการเบิกจ่ายงบประมาณของกระทรวงคมนาคมมีผลการเบิกจ่ายช้า โดยงบลงทุนเบิกจ่ายเพียงร้อยละ ๗๗ ซึ่งเป็นอัตราน้อยเมื่อเทียบกับหน่วยงานอื่น และขอทราบว่าในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๕ กับปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓ มีการเบิกจ่ายงบประมาณในแต่ละปีจำนวนร้อยละเท่าใด และในการใช้งบประมาณจะมีวิธีการวางแผนอย่างไรเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ
- ในการขนส่งสินค้าทางน้ำและทางราง มีนโยบายโลจิสติกส์ทั้งระบบในระยะยาวอย่างไร และกรณีที่กรมชลประทานมีการศึกษาแนวทางในการสร้างเขื่อนขวางแม่น้ำเจ้าพระยา จะส่งผลกระทบต่อแผนโลจิสติกส์ของประเทศหรือไม่
- กรณีสนามบินจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่ซ่อมบำรุงและฝึกนักบินจึงควรมีการทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
- งบกองทุนการประมูลเลขทะเบียนของกรมการขนส่งทางบกมีจำนวนเท่าใด มีหลักเกณฑ์การใช้งบอย่างไรและกรมการพิจารณาประกอบด้วยใครบ้าง และในแต่ละปีใช้งบประมาณจำนวนเท่าใด
- ตั้งข้อสังเกตเรื่องทางลำเลียงผลผลิตของกรมทางหลวงชนบทซึ่งยังไม่ครบวงจร โดยควรมีการสร้างทางยกระดับและสร้างสะพานเชื่อมระหว่างอำเภอ และถนนเส้นทางภาคเหนือและภาคใต้ยังพัฒนาไม่ทั่วถึง

- ขอทราบรายละเอียดข้อมูลขั้นตอนความคืบหน้าตั้งแต่เริ่มลงนามในสัญญาในโครงการก่อสร้างทางพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง

- จากการพิจารณาโครงการส่งเสริมการค้าชายแดน จำนวน ๒๕๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท และโครงการพัฒนาและส่งเสริมการเกษตร จำนวน ๗๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท และค่าก่อสร้างทางและสะพานถนนสายแยก ทล. ๔๒ – บ้านบางวา อำเภอนองจิก จังหวัดหนองจิก จังหวัดปัตตานี ๖.๙๐๐ กิโลเมตร จำนวน ๕๑,๑๘๐,๐๐๐ บาท เห็นว่าควรมีการกระจายงบประมาณด้วยความเป็นธรรม

- รายละเอียดสภาพปัญหากรณีเวนคืนที่ดินของโฉนดที่ดินทุกแปลง

- รายละเอียดโครงการพัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ด้านคมนาคม (MOT Big Data Analytics) แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๕,๐๓๒,๗๐๐ บาท และค่าครุภัณฑ์ เพิ่มประสิทธิภาพระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อสนับสนุนการให้บริการของกรมการขนส่งทางบก แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๙๘,๔๖๖,๐๐๐ บาท

- ขอให้ปรับปรุงการบริการของรถไฟ โดยควรมีการปรับปรุงตู้โดยสารรถไฟและปรับปรุงหัวจักรรถไฟที่ยังมีสภาพเก่า

- ขอให้ปรับปรุงการขยายช่องทางของถนนเส้นทางไปยังสนามบินเบตง และปรับแผนการสร้างถนนสี่เลนส์ไปยังสนามบินเบตงโดยลดระยะเวลาก่อสร้างจากสิบปีให้เหลือสามปี และปรับปรุงขยายถนนเส้นทางจากจังหวัดยะลาไปยังอำเภอเบตง

- ขอทราบมูลค่าการลงทุนการขนส่งที่กำหนดร้อยละ ๗.๒ ว่ามีมูลค่าเป็นจำนวนเท่าไรในปี ๒๕๖๓ และเทียบกับ GDP

- มาตรฐานและระบบกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่ง ทำให้สามารถลดอุบัติเหตุจากการขนส่งทุกรูปแบบ ตัวชี้วัด จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนถนนโครงข่ายในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ๔.๒๓ ครั้งต่อพันล้านคัน – กิโลเมตร เหตุใดต้องตั้งค่าเป้าหมายเช่นนี้ เพราะเหตุใด และกระทรวงคมนาคมมีแนวทางการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตบนท้องถนนอย่างไร

- การบริหารงบประมาณในการสร้างถนนมีการกระจุกตัวในพื้นที่บางจุด ทำให้พื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวบางพื้นที่ไม่ได้รับพัฒนา เช่น การขยายถนน การสร้างสนามบิน เส้นทางรถไฟ เป็นต้น และเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน การแก้ไขปัญหาถนนชำรุด การปิดเส้นทางกลับรถ การตีเส้นขอบถนน การติดตั้งไฟทางถนน และการสร้างทางด่วนที่ส่งผลกระทบต่อถนนใต้ทางด่วน ขอทราบว่ากระทรวงมีแนวทางการแก้ไขปัญหาอย่างไร

- ขอรายละเอียดเป็นเอกสารเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางใหญ่ – กาญจนบุรี

- กรณีถนนสาย ๓๒๓ จากตัวเมืองกาญจนบุรี ไป สังขละบุรี ระยะทางประมาณ ๒๑๕ กิโลเมตร มีเส้นทางค่อนข้างแคบและบางช่วงมีเนินสูงชัน ไม่มีการขยายเส้นทางให้ได้มาตรฐาน ขอทราบว่ากระทรวงคมนาคมมีแนวทางการพัฒนาอย่างไร

- กรณีปัญหาการบรรทุกขนาดใหญ่ที่วิ่งบนท้องถนน มีการต่อเติมความยาวเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นจำนวนมาก แต่เวลาต่อทะเบียน หรือการตรวจสภาพ ผู้ประกอบการจะดำเนินการถอดชิ้นส่วนที่ต่อเติมให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมขนส่งกำหนดไว้ ขอทราบว่ากระทรวงคมนาคมมีแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างไร

- กรณีกระทรวงคมนาคมโอนถ่ายภารกิจไปยังท้องถิ่นเป็นจำนวนมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เมื่อมีการส่งมอบเป็นที่เรียบร้อย ไม่มีการถ่ายโอนงบประมาณในส่วนของการซ่อมบำรุงให้แก่ท้องถิ่น ทำให้ถนน

ในแต่ละท้องถิ่นเกิดความเสียหายเป็นจำนวนมาก ขอทราบว่าการทรวงคมนาคมมีการถ่ายโอนภารกิจให้แก่ท้องถิ่นเป็นจำนวนเท่าไร สถิติในการบำรุงรักษาไปตามรอบหรือไม่ และมีการถ่ายโอนงบประมาณเกี่ยวกับการบำรุงรักษาให้กับท้องถิ่นอย่างไร

- เหตุใดสำนักงานงบประมาณไม่มีการพิจารณาเสนอแผนบูรณาการในเรื่องโลจิสติกส์ ไปยังส่วนท้องถิ่น - ขอรายละเอียดแผนบูรณาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับ เงินงบประมาณ เงินนอกงบประมาณ เงินกู้ เงินอุดหนุน เงินบริจาค เงินช่วยเหลือ ทรัพย์สิน สิทธิประโยชน์ และ TOR ที่เกิดขึ้นในปี ๒๕๖๒ และปี ๒๕๖๓ ก่อนเข้าไปชี้แจงในอนุกรรมการ

- กระทรวงคมนาคมควรมีการกำหนดยุทธศาสตร์ทั้ง ๓ ด้าน ได้แก่ ทางน้ำ ทางบก ทางอากาศ เนื่องจากประเทศไทยเป็นจุดศูนย์กลางอาเซียน ทำให้มีข้อได้เปรียบทางด้านขนส่งที่รอบด้าน ดังนั้น กระทรวงควรมีการบูรณาการร่วมกันของทุกหน่วยงาน เพื่อให้การขนส่งเกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

- ขอทบรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับระบบรถไฟความเร็วสูงทั้งระบบ - ขอทบรายละเอียดเกี่ยวกับการลงทุนงบประมาณของกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับ EEC ในเรื่องของการท่าเรือ และสนามบินอุตะเถา

- กรณีปัญหาการจราจรที่ติดขัดบริเวณสนามบินดอนเมือง กระทรวงคมนาคมมีแนวทางแก้ไขปัญหายังไง

- กรณีปัญหาการใช้ไฟส่องทางถนนที่มีระบบไฟแบบเก่า ขอทบว่ากระทรวงคมนาคมมีแนวทางการแก้ไขปรับปรุงระบบไฟฟ้าให้เป็นระบบใหม่หรือไม่

- กรณีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๕ ที่กำหนดให้มีการตั้งคณะกรรมการศึกษาหาแนวทางการจัดตั้งพื้นที่อุตสาหกรรมทางอากาศ และศูนย์ซ่อมอากาศยาน ในพื้นที่จำนวน ๑,๓๐๐ ไร่ ที่กรมท่าอากาศยานได้ทำ EIA เพื่อขยายลานบิน กระทรวงคมนาคมมีการพิจารณาในเรื่องนี้หรือไม่

- กรณีการใช้งบประมาณของกรมทางหลวง กรมเจ้าท่า กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มีการใช้งบประมาณคงเหลือเป็นจำนวนมาก ขอทบรายละเอียดการใช้งบประมาณคงเหลือว่ามีปัญหาและอุปสรรคอย่างไร

- กรณีการถ่ายโอนภารกิจเพื่อให้ท้องถิ่นบริหารจัดการ เกี่ยวกับการบำรุงรักษาดูแล ขอทบว่า ภายหลังจากการถ่ายโอนภารกิจให้กับท้องถิ่น มีการบำรุงรักษาอย่างไร แตกต่างจากการบริหารของกรมทางหลวงหรือไม่

- ควรมีการนำงบประมาณในส่วนของการซ่อมบำรุงไปอยู่ในแผนบูรณาการ เพื่อสามารถดำเนินการถ่ายโอนงบประมาณในส่วนของการซ่อมบำรุงไปยังส่วนท้องถิ่นง่าย

- ขอรายละเอียดเป็นเอกสารเกี่ยวกับการก่อสร้างถนนในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย เส้นดอยสะเก็ดแม่สรวย จะดำเนินการให้แล้วเสร็จเมื่อไร มีปัญหาและอุปสรรคอย่างไร

- การบริหารจัดการลำน้ำโขงที่มีการค้าขายกับประเทศจีน กระทรวงคมนาคมมีแนวทางการบริหารจัดการอย่างไร ขอรายละเอียดเป็นเอกสาร

- กรณีการการตั้งด่านตรวจสอบการใช้รถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกิน และควันท้า ในเขตพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน เช่น กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก ตำรวจทางหลวง ขอทบว่าหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมดมีการบริหารจัดการในเรื่องการแบ่งภารกิจอย่างไร

- กรณีการกำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องปลาในกระชัง มีการขึ้นทะเบียนกับกรมเจ้าท่า ขอทบวัตถุประสงค์ของการขึ้นทะเบียน

ผู้แทนจากกระทรวงคมนาคมและสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ตอบข้อซักถาม ดังนี้

- กรณีปัญหาการทำงานด้านคมนาคมในเรื่องของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และการบริการด้านคมนาคม เป็นปัญหาที่กระทรวงคมนาคมมีความเห็นตรงกันกับกรมการ ที่ต้องพิจารณาเรื่องความคุ้มค่าของโครงการพัฒนาระบบราง เนื่องจากระบบเป็นระบบที่มีความสำคัญของประเทศในอนาคต แต่ปัจจุบันมีปัญหาในเรื่องความซ้ำซ้อนของระบบราง Hi speed ที่ต้องได้รับการแก้ไข
- กรณีการพิจารณาแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี กระทรวงคมนาคมมีการทบทวนการดำเนินการและการวางแผนในระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว ให้มีความเหมาะสมในเรื่องของการลงทุน เกิดความคุ้มค่า และการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการให้สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ศึกษาวิเคราะห์เชิงลึก ในเรื่องของแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เพื่อปรับเปลี่ยนมาเป็นแผนยุทธศาสตร์คมนาคม ๒๐ ปี เพื่อมองภาพใหญ่ในเรื่องของการลงทุน การลดความซ้ำซ้อน และความคุ้มค่าของระบบการขนส่งทั้งหมด
- กรณีปัญหาการสร้างทางถนนเพื่อเชื่อมต่อกับสนามบินเบตง เนื่องจากสนามบินเป็นปัจจัยหลักของการเดินทางหรือขนส่งทางอากาศ ส่งผลให้เกิดปัญหาในเรื่องการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น การเตรียมความพร้อมในเรื่องการเชื่อมเส้นทางเดินทางของชุมชนกับสนามบิน จึงมีความสำคัญและจำเป็น ขออนุญาตให้กรมทางหลวงรับไปพิจารณาในเรื่องของการจัดงบประมาณเพื่อรองรับการเปิดใช้สนามบินที่เบตง
- กรณีปัญหารถไฟที่มีการเสื่อมสภาพ หัวรถจักรเก่า ทางกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาเพื่อปรับปรุงตู้รถไฟใหม่ และการจัดการรถไฟใหม่เพื่อบริการที่เป็นชุดแรกตามเส้นทาง กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ กรุงเทพฯ – หนองคาย กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี กรุงเทพฯ – หาดใหญ่ ในอนาคตจะดำเนินการเพื่อให้ไปถึงจังหวัดยะลา ส่วนหัวรถจักรอยู่ในระหว่างการจัดซื้อจัดจ้างจำนวน ๕๐ หัว และการบริการด้านการจองตั๋วผ่านระบบอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- การนำยุทธศาสตร์ด้านระบบราง มาพัฒนาการทำโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นทางคู่ การพัฒนาสถานีต่าง ๆ ที่เป็นจุดจอดรถไฟเพิ่มมากขึ้น ศูนย์กระจายสินค้าที่เป็นทางราง เพื่อเชื่อมทางรางกับทางถนนให้ไร้รอยต่อ การบริหารจัดการองค์กร การให้บริการเหล่านี้มีความสำคัญและความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องทำควบคู่กันไป ขออนุญาตให้กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางรางรับไปดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น
- กรณีถนนสายอาเซียนไฮเวย์ที่มีการขูดขีดเสียหายเป็นจำนวนมาก กรมทางหลวงมีหลักเกณฑ์การพิจารณาเพื่อลำดับความสำคัญของการบำรุงรักษาถนน ส่วนเส้นทางหมายเลข ๑๑ ไม่มีการก่อสร้าง แต่มีส่วนที่กำลังก่อสร้างอยู่ ๒๘ กิโลเมตร และในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ จะดำเนินการก่อสร้าง ๓๑ กิโลเมตร ส่วนที่เหลือ ๑๑๓ กิโลเมตร เป็นช่วงอินทร์บุรีและพิจิตร ซึ่งมีแผนที่จะดำเนินการในปี ๒๕๖๔ – ๒๕๖๙
- กรณีปัญหาของรถบัสบิ๊กไบค์ ทางกรมขนส่งทางบกมีการกำหนดขนาดของตัวรถที่จะเป็นประเภทบิ๊กไบค์ ดังนั้น ถ้าเข้าหลักเกณฑ์ผู้ขับขี่ต้องมีคุณสมบัติพิเศษตามที่กรมขนส่งทางบกกำหนดไว้ ซึ่งจะแตกต่างจากรถจักรยานยนต์ทั่วไป และอยู่ในระหว่างการดำเนินการแก้ไขร่างกฎกระทรวงเพื่อมาควบคุมรถประเภทนี้
- กรณีการเบิกจ่ายงบประมาณของกรมเจ้าท่าและสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมที่มีจำนวนน้อยเกิดจากสาเหตุใด ขออนุญาตจัดส่งรายละเอียดเป็นเอกสาร
- กรณีปัญหาการช่วยเหลือชาวสวนยาง กระทรวงคมนาคมมีมาตรการและแผนการอย่างไร และใช้ปริมาณยางเป็นจำนวนเท่าไร ขออนุญาตให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทจัดส่งรายละเอียดเป็นเอกสาร
- กรณีปัญหาการซ่อมบำรุงถนนสายหลัก กระทรวงคมนาคมมอบหมายให้กรมทางหลวงชนบทสำรวจตรวจสอบ เพื่อทำแผนการซ่อมบำรุงอย่างเป็นระบบ และทางหลวงสาย ๔๐๑๙ ที่ต้องการขยายเป็น ๔

ช่องทางจราจร เนื่องจากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นสูง ทางกระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญในเรื่องนี้ โดยเฉพาะเรื่อง การลดอุบัติเหตุ ถ้าเส้นทางที่เป็นจุดตัดและมีความเสี่ยง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และสำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จะดำเนินแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น

- กรณีปัญหาถนนของท้องถิ่นมีการชำรุดเสียหายเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีการถ่ายโอนภารกิจให้กับ ท้องถิ่นในการบริหารจัดการในพื้นที่ของตน ดังนั้น การจะนำกลับมาบริหารต้องมีการแก้กฎหมายการกระจาย อำนาจ ซึ่งเป็นการบังคับทั้งผู้โอนและผู้รับโอน เพื่อให้การบริหารจัดการมาอยู่ในความดูแลของกระทรวง คมนาคม

- เนื่องจากประเทศไทยมีพื้นฐานคมนาคมจากการทำถนนเป็นหลัก ทำให้ไม่มีการพัฒนาคมนาคม ทางน้ำหรือทางราง เมื่อพิจารณาต้นทุนการขนส่งทางถนนมีจำนวนที่สูงขึ้น ซึ่งจะแตกต่างจากการขนส่งทางน้ำ และทางราง ดังนั้น ยุทธศาสตร์ที่กระทรวงคมนาคมมุ่งเน้น คือ การพัฒนาระบบทางราง เพื่อเปลี่ยนช่อง ทางการขนส่งทางถนนให้มาใช้ในการขนส่งทางรางมากขึ้น เพื่อเป็นการลดต้นทุน ส่วนการขนส่งทางน้ำเป็นอีก ช่องทางหนึ่ง ที่จะลดต้นทุนการขนส่งแต่มีข้อจำกัดหลายอย่าง ทางกระทรวงคมนาคมต้องหาแนวทางการ แก้ไขปัญหาเหล่านี้ต่อไป

- ขออนุญาตจัดส่งเอกสาร เกี่ยวกับกรมทางหลวงในส่วนของการทำให้มีความชัดเจน
- การตั้งงบประมาณในส่วนของจังหวัดโคราช มีรายละเอียดการใช้งบประมาณอย่างไร เหตุใดถึงรับ การจัดสรรงบประมาณที่เป็นจำนวนน้อย ขออนุญาตจัดส่งรายละเอียดเป็นเอกสาร

- กรณีปัญหาความซ้ำซ้อนเกี่ยวกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น มอเตอร์เวย์ทางคู่ และไฮสปีด และการจัดสรรงบประมาณในส่วนของจังหวัดนครราชสีมา กระทรวงคมนาคมมีแผนทบทวน เกี่ยวกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้ ส่วนทางรถไฟที่ผ่านจังหวัดนครราชสีมา จุดตัดเป็นจำนวนมาก กระทรวงคมนาคมมีแนวทางการแก้ปัญหาโดยกำหนดให้รถไฟที่ผ่านเข้าเมือง ใช้ทางยกระดับเพื่อแก้ปัญหาการสัญจรของชาวบ้าน

- กรณีปัญหาการย้ายศูนย์ซ่อมที่จังหวัดนครราชสีมา เป็นสิ่งสำคัญที่ต้องดำเนินการให้มีการขยาย ศูนย์ซ่อม เนื่องจากในอนาคตถ้ามีการขยายระบบรางเพิ่มมากขึ้น ต้องมีความจำเป็นที่ต้องมีศูนย์ซ่อมในการ รองรับ ขออนุญาตเข้าไปพิจารณาเพื่อหามาตรการรองรับศูนย์ซ่อมที่จะเกิดขึ้นอย่างไร

- กรณีการขยายสนามบินของจังหวัดโคราช กรมท่าอากาศยานมีหลักเกณฑ์ในการขยายพื้นที่ สนามบิน ต้องอยู่กับปริมาณผู้โดยสารและจำนวนของสายการบิน ขออนุญาตเข้าไปพิจารณาเพื่อหา แนวทางการปรับปรุงแก้ไข

- กรณีปัญหาของระบบ E – Bidding ที่ผู้รับจ้างเข้ามาในระบบแล้วมีการแข่งขันกัน ทำให้ไม่สามารถ ควบคุมคุณภาพของงานก่อสร้างได้ ปัจจุบันมีหลายโครงการของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ที่ผู้รับ จ้างทิ้งงานเนื่องจากสาเหตุของการกีดกันระหว่างผู้รับจ้าง กระทรวงคมนาคมพยายามหาแนวทางการ แก้ปัญหาของผู้รับเหมา โดยกำหนดรายละเอียดหรือคุณสมบัติให้มีคุณภาพ และมีผลงานที่หน้าเชื่อถือและมีการรับรอง

- กรณีการเงินงบประมาณในปี ๒๕๖๓ กระทรวงคมนาคมได้มีการเตรียมแผนงานล่วงหน้า เพื่อให้ เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ โดยกำหนดรายละเอียดหรือคุณสมบัติ การประกวดราคา เพื่อรองรับ งบประมาณที่กำลังพิจารณาในปีงบประมาณ ๒๕๖๓

- กรณีรายละเอียดของกรมขนส่งทางบกและกองทุน ขออนุญาตจัดส่งเป็นเอกสาร

- กรณีปัญหารถยนต์เก่าที่สร้างมลพิษเป็นจำนวนมาก กระทรวงคมนาคมมีแนวทางการป้องกัน โดยจำกัดการใช้งานรถที่มีอายุเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ส่วนเรื่องการแก้ไขปัญหามลพิษขออนุญาตรับไปพิจารณาเพื่อหาแนวทางการแก้ไข

- การเชื่อมโยงเส้นทางถนนจากเหนือไปใต้ โดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ เป็นโครงข่ายที่มีความสำคัญ กรมทางหลวงมีแนวทางที่จะดำเนินการกระจายปริมาณเส้นทางการจราจรให้มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

- กรณีมอเตอร์เวย์บางใหญ่ อยู่ในระหว่างดำเนินการประมาณร้อยละ ๒๓ เนื่องจากติดปัญหาเรื่อง การจ่ายค่าเวนคืน ปัจจุบัน กรม. ได้ให้ความเห็นชอบเป็นที่เรียบร้อยแล้ว กรมทางหลวงดำเนินการจ่ายค่าเวนคืน ไม่เกิน ๒ เดือน และจะดำเนินการก่อสร้างได้เร็วที่สุด ส่วนเรื่องป้ายทะเบียน ขออนุญาตให้กรมขนส่งทางบก เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด

- กรณีการกระจายงบประมาณเพื่อจัดทำถนน กระทรวงคมนาคมต้องพิจารณาโครงข่ายถนนที่มีความพร้อมที่จะดำเนินการ และจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกันทุกจุด เนื่องจากการจัดทำถนนเป็นสิ่งสำคัญของการขนส่งสินค้า และงบประมาณที่ขอรับการจัดสรรส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการ ในเรื่องของโครงข่ายถนน

- กรณีการจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๒ ขออนุญาตจัดส่งเป็นเอกสาร (สุรินทร์)

- กรณีปัญหาการแก้ไขลำน้ำมูลที่ตื้นเขิน ทางกรมเจ้าท่ามีแนวทางการแก้ไขปัญหานี้โดยนำเรือดูดทราย ออกจากลำน้ำเพื่อให้ใช้ได้อย่างเป็นระบบ

- กรณีการพัฒนาท่าอากาศยาน กรมท่าอากาศยานมีแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั่วประเทศ โดยจัดลำดับความสำคัญของแผนงานและปริมาณของผู้ใช้สนามบินที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา และ กิจกรรมทางเศรษฐกิจของแต่ละจังหวัด

- การตั้งด่านของกรมทางหลวงมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น เพื่อตั้งจุดตรวจรถในช่วง เทศกาลให้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากสภาพการจราจรช่วงเทศกาลมีจำนวนมาก ดังนั้น การตั้งด่านมิได้มี วัตถุประสงค์ที่จะตั้งด่านเพื่อให้การจราจรติดขัด ส่วนมากจะเป็นการตั้งด่านเพื่อให้บริการเป็นส่วนใหญ่ เช่น จุดพักรถ การซ่อมบำรุง

- กรณีปัญหาเรื่องไฟแสงสว่างไม่เพียงพอ กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ขอรับไปปรับปรุง แก้ไข

- กรณีไฟสีเหลืองส่งผลให้ช้าไม่ตั้งรวง ขออนุญาตรับไปศึกษาเพื่อหาแนวทางการแก้ไข

- กรณีไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำ ขอให้กรมทางหลวงชนบทไปพิจารณาเพื่อหาแนวทางการแก้ไข

- กรณีการตั้งโครงการที่ดำเนินการในจังหวัดหนองคาย ขออนุญาตจัดส่งเป็นเอกสาร

- กรณีการป้องกันตะลิ่งพังที่จังหวัดหนองคาย ริมแม่น้ำโขง ขออนุญาตให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้ชี้แจงว่ามี แผนการดำเนินงาน

- กรณีพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิไม่พอรองรับนักท่องเที่ยว ปัจจุบันสนามบินสุวรรณภูมิมีการปรับปรุง ช่องบริการจากเดิม ๗ ช่อง เป็น ๑๔ ช่อง โดยจะเปิดบริการในวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๒

- กรณีการต่อเติมรถกระบะให้สูงกว่ามาตรฐาน ขออนุญาตให้กรมการขนส่งทางบกเข้าไปพิจารณาเพื่อ หาแนวทางการแก้ไข

- กรณีการจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟ กระทรวงคมนาคมได้ให้ความสำคัญในการพัฒนา ระบบรางมากขึ้น ทำให้พื้นที่ต่อเนื่องได้รับประโยชน์จากการลงทุนด้านการรถไฟ

- กรณีโครงการค่าใช้จ่ายในเรื่อง IT และเรื่อง Big Data ขออนุญาตจัดส่งเป็นเอกสาร

- กรณีการขอรับจัดสรรงบประมาณของกระทรวงคมนาคมที่ยื่นต่อสำนักงบประมาณ ขออนุญาตจัดส่งเป็นเอกสาร

- กรณีค่าเวนคืนที่ดินของ EEC มีปัญหาและอุปสรรคอย่างไร ขออนุญาตจัดส่งเป็นเอกสาร

- กรณีการตั้งเป้าหมายการลดอุบัติเหตุ กระทรวงคมนาคมมีการวิเคราะห์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลว่าเกิดขึ้นจากสาเหตุอะไร ซึ่งสาเหตุหลักเกิดจาก ๓ ส่วน ได้แก่ ถนน รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และผู้ขับขี่ ถ้าส่วนใดส่วนหนึ่งบกพร่องจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมกำลังหาแนวทางแก้ไขการลดปัญหาอุบัติเหตุ เพื่อไม่ให้ปัญหาอุบัติเหตุของประเทศไทยติดอันดับต้น ๆ ของโลก

- กรณีจังหวัดกาฬสินธุ์ที่ไม่มีเส้นทางรถไฟ ขออนุญาตให้กรมการขนส่งทางรางอธิบายในเรื่องแนวเส้นทางรถไฟที่เปลี่ยนเส้นทางมีหลักเกณฑ์อย่างไร

- กรณีปัญหาถนนชำรุด การกำหนดพื้นที่ที่กลับรถ การตีเส้นจราจร การติดไฟทางถนน ทางกระทรวงคมนาคมขอรับไปพิจารณาเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหเหล่านี้ และการก่อสร้างทางยกระดับที่ส่งผลกระทบต่อพื้นถนนด้านล่าง ขออนุญาตรับไปดำเนินการตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไข

- กรณีโครงการมอเตอร์เวย์ บางใหญ่ – กาญจนบุรี ขออนุญาตจัดส่งเป็นเอกสาร

- กรณีการพัฒนาและขยายเส้นทางจังหวัดกาญจนบุรี กระทรวงคมนาคมมีการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาประเทศ การพัฒนาเมือง เนื่องจากจังหวัดกาญจนบุรีเป็นเมืองที่สำคัญและเป็นทางที่เชื่อมทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน และกรณีเส้นทาง ๒๓๒ ไปสังขละบุรี ที่เป็นถนนสองเลน กระทรวงคมนาคมขออนุญาตให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหเหล่านี้

- กรณีปัญหาการตรวจสอบสภาพรถ การต่อทะเบียนรถ ขออนุญาตให้กรมขนส่งทางบกไปดำเนินการตรวจสอบและหามาตรการในการแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น

- กรณีการใช้งบประมาณของกระทรวงคมนาคมไปบริหารในส่วนของท้องถิ่น ไม่สามารถดำเนินการได้ กระทรวงสามารถดำเนินการช่วยเหลือในเรื่องวิชาการ การสนับสนุนเครื่องมือ และเครื่องจักร

- กรณีการถ่ายโอนอำนาจการบริหารทางถนน และแผนคมนาคมโลจิสติกส์ ขออนุญาตจัดส่งเป็นเอกสาร

- กรณีการจัดทำแผนบูรณาการที่อยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคม ขออนุญาตจัดส่งเป็นเอกสารก่อนเข้าสู่แผนบูรณาการ

- การเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๖๒ ที่เบิกจ่ายได้ประมาณร้อยละ ๙๗ เนื่องจากโครงการ บางใหญ่ – กาญจนบุรี มีการใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้สัดส่วนของการเบิกจ่ายตกไป หรือกรณีการประกวดราคาในระบบ เมื่อมีการทักท้วงต้องขออุทธรณ์ตามขั้นตอน โดยส่งให้กรมบัญชีกลางเพื่อพิจารณาว่าการอุทธรณ์นั้นฟังขึ้นหรือไม่ ซึ่งเป็นกระบวนการที่ต้องใช้ระยะเวลา และหลายโครงการส่วนมากมีผู้ยื่นรายเดียวทำให้ไม่สามารถที่จะเปิดซองประมูลได้ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเบิกจ่าย

- กรณีการสร้างเขื่อนที่จังหวัดอยุธยา ขออนุญาตให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด

- กรณีไม่มีเส้นทางขนส่งทางราง ในภาคกลางทางด้านตะวันตก ขออนุญาตให้กรมการขนส่งทางรางเป็นผู้ชี้แจงว่าเพราะเหตุใด

ข้อสังเกตของคณะกรรมการธิการ**กระทรวงคมนาคม****สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม**

- เหตุใดสำนักงานงบประมาณไม่มีการพิจารณาเสนอแผนบูรณาการในเรื่องโลจิสติกส์ ไปยังส่วนท้องถิ่น
- เหตุใดสำนักงานงบประมาณไม่มีการพิจารณาเสนอแผนบูรณาการในเรื่องโลจิสติกส์ ไปยังส่วนท้องถิ่น -

ขอรายละเอียดแผนบูรณาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับ เงินงบประมาณ เงินนอกงบประมาณ เงินกู้ เงินอุดหนุน เงินบริจาค เงินช่วยเหลือ ทรัพย์สิน สิทธิประโยชน์ และ TOR ที่เกิดขึ้นในปี ๒๕๖๒ และปี ๒๕๖๓ ก่อนเข้าไปชี้แจงในอนุกรรมการ

ประเด็นการพิจารณาในชั้นอนุกรรมการ มีดังนี้**กระทรวงคมนาคม**

- ขอให้คณะอนุกรรมการพิจารณา โครงการพัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ด้านคมนาคม (MOT Big Data Analytics) แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๕,๐๓๒,๗๐๐ บาท และค่าครุภัณฑ์ เพิ่มประสิทธิภาพระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อสนับสนุนการให้บริการของกรมการขนส่งทางบก แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๙๘,๔๖๖,๐๐๐ บาท

เลิกประชุม เวลา ๑๗.๑๕ นาฬิกา

นางสาวนภาพร ก่อแก้ว นิติกรชำนาญการ
นางสาวอนุสรรา เกื้อขำ นิติกรชำนาญการ
นายกันต์พจน์ จิตวินิชกุล นิติกรชำนาญการ
นายสรเดช ธรรมสาร นิติกรชำนาญการ
ผู้จัดสรุปผลการประชุม

นายสุขประกิจ ชี้อสัตย์ไพบุลย์
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการธิการ
ตามข้อบังคับการประชุมฯ
ผู้ตรวจสรุปผลการประชุม

นายสันติ กีระนันท์
เลขานุการคณะกรรมการธิการ คนที่หนึ่ง