

สรุปผลการประชุม  
คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่าย  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓  
ครั้งที่ ๑๙  
วันจันทร์ที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒  
ณ ห้องประชุมหมายเลข ๔๑๖ - ๔๑๗ อาคารรัฐสภา เกียกกาย

เริ่มประชุมเวลา ๑๓.๑๕ นาฬิกา  
กรรมการผู้มาประชุม ๕๙ คน  
กรรมการผู้ไม่มาประชุม ๕ คน (ลาการประชุม)

เมื่อกรรมการมาครบองค์ประชุมแล้ว นายวิรัช รัตนเศรษฐ์ รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม ปฏิบัติหน้าที่ประธานของที่ประชุม ได้เชิญผู้แทนจากกรมการขนส่งทางบก เข้าชี้แจงรายละเอียดการขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ต่อที่ประชุมคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งสรุปผลการประชุมได้ ดังนี้

เรื่องที่พิจารณา

มาตรา ๑๕ ● **พิจารณางบประมาณของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในกำกับ**

กลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

- กรมการขนส่งทางบก
- กรมเจ้าท่า
- กรมท่าอากาศยาน

มาตรา ๒๙ - สถาบันการบินพลเรือน

มาตรา ๑๕ กลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

- กรมทางหลวง

ผลการพิจารณา

มาตรา ๑๕

|                  |               |     |
|------------------|---------------|-----|
| กรมการขนส่งทางบก | ๑,๔๔๑,๑๐๘,๐๐๐ | บาท |
|------------------|---------------|-----|

|                   |   |     |
|-------------------|---|-----|
| ไม่มีรายการปรับลด | - | บาท |
|-------------------|---|-----|

กรรมการได้สอบถามและแสดงความคิดเห็นในการขอรับสนับสนุนงบประมาณ ของกรมการขนส่งทางบก สรุปประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- ปัจจุบันสถานีขนส่งในต่างจังหวัดไม่ได้รับการดูแลเนื่องจากแหล่งที่ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองมากเกินไป ทำให้พื้นที่ตั้งสถานีรกร้างว่างเปล่า ขอให้หน่วยงานให้การกำกับดูแลกรณีดังกล่าวด้วย

- หน่วยงานมีการส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดต่าง ๆ อย่างไร ทั้งนี้ มีแนวทางในการกระจายอำนาจการตัดสินใจให้ท้องถิ่นบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละเส้นทางที่อยู่ในพื้นที่หรือไม่ อย่างไร

- หน่วยงานมีแนวทางในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับรถแท็กซี่และรถแท็กซี่แกร็บ (Grab) อย่างเป็นรูปธรรมหรือไม่ อย่างไร ทั้งนี้ ขอข้อมูลการแก้ปัญหาและขอข้อมูลเกี่ยวกับเหตุผลในการยึดอายุรถตู้และขอข้อมูล

เกี่ยวกับนโยบายการติดตั้งระบบ GPS ในรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลหรือไม่ หน่วยงานมีส่วนในการอนุญาตและอนุมัติเพื่อให้การดำเนินการมีผลใช้บังคับอย่างไร

- ในการควบคุม กำกับดูแลระบบการขนส่ง การสุ่มตรวจเป็นภารกิจที่มีความสำคัญอย่างมากของหน่วยงาน เพราะภารกิจดังกล่าวมีผลต่อความปลอดภัยทางถนน แต่เมื่อพิจารณางบประมาณของหน่วยงาน ไม่มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการในภารกิจดังกล่าวแต่อย่างใด หน่วยงานให้ความสำคัญกับกรณีดังกล่าวมาน้อยเพียงใด มีการกำหนดตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงความปลอดภัย

- สอบถามเกี่ยวกับการเร่งรัดการจัดเก็บภาษี ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ การจัดเก็บดังกล่าวมีนโยบายในการติดตามเร่งรัดหรือไม่ อย่างไร

- ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ หน่วยงานมีเงินนอกงบประมาณ ๖๐๐ กว่าล้านบาท หน่วยงานมีแผนในการใช้เงินนอกงบประมาณอย่างไร

- หน่วยงานมีแนวทางในการควบคุมดูแลการจดทะเบียนและการสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไปกับรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังสูงหรือบิ๊กไบค์หรือไม่ ทั้งนี้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังสูงหรือบิ๊กไบค์ควรมีการทดสอบประสิทธิภาพในการขับที่มากกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไปเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ดังกล่าว

- หน่วยงานมีแนวทางในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาแข่งขันในระบบการขนส่งสาธารณะหรือไม่ และหน่วยงานมีมาตรการในการควบคุมและตรวจสอบผู้ประกอบการให้ดำเนินการตามที่หน่วยงานได้กำหนดไว้อย่างไร มีการเพิกถอนใบอนุญาตให้สัมปทานหรือไม่

- ในการตรวจจับควันดำเป็นภารกิจที่ซ้ำซ้อนกับหลายหน่วยงานมีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบกับหน่วยงานอื่นอย่างไร หน่วยงานมีแผนในการลดควันดำหรือฝุ่นละอองจากรถอย่างไร มีแนวทางในการแก้ปัญหาหนักท้องเที่ยวที่ขับรูดผ่านด้านซ้ายแดนในพื้นที่ต่าง ๆ อย่างไร ทั้งนี้ ขอรายละเอียดเกี่ยวกับปัญหานักท่องเที่ยวต่างชาติที่ขับรถยนต์ผ่านซ้ายแดนด้วยตนเองทั้งหมดมีจำนวนเท่าใด

- จากรายงานผลการเบิกจ่ายที่สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินพบว่า หน่วยงานไม่ได้ดำเนินการตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๖๘

- เมื่อพิจารณาผลสัมฤทธิ์ที่ ๔ กำหนดให้ประชาชนได้รับบริการด้านระบบขนส่งในรูปแบบดิจิทัล สะดวก รวดเร็ว และง่ายขึ้น ขอทราบว่ามีผลสัมฤทธิ์ดังกล่าวมีการเชื่อมโยงในเรื่องความปลอดภัยอย่างไร

- กรณีปัญหาที่รถบรรทุกมีการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และหลีกเลี่ยงการตรวจสอบการชั่งน้ำหนักตามจุดตรวจต่าง ๆ ส่งผลให้ถนนเกิดการชำรุดเป็นจำนวนมาก ขอทราบว่าการขนส่งทางบกมีแนวทางการแก้ไขปัญหาและดำเนินการตรวจสอบอย่างไร

- กรณีแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ผลผลิตที่ ๓ การพัฒนาความปลอดภัยและกำกับดูแลการขนส่งทางถนน งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรเพียงพอต่อการปฏิบัติการหรือไม่

- กรณีโครงการยกระดับคุณภาพและพัฒนามาตรฐานการให้บริการด้านการขนส่ง ขอทราบรายละเอียดเป็นเอกสารว่ากรมการขนส่งทางบกมีการยกระดับคุณภาพและพัฒนาการให้บริการด้านการขนส่งอย่างไร

- เมื่อพิจารณาการทำงานในเชิงประสิทธิภาพ กับภารกิจของกรมการขนส่งทางบกไม่มีความสอดคล้องกัน ส่งผลให้เกิดการบริการไม่มีคุณภาพ ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกควรมุ่งเน้นในเรื่องของการพัฒนาเพื่อให้ประสิทธิภาพอย่างแท้จริง

- การเตรียมความพร้อมการเป็นศูนย์กลางอาเซียน เมื่อพิจารณาจากแผนที่ของอาเซียนประเทศไทยอยู่ในจุดที่เป็นศูนย์กลาง และเป็นศูนย์กลางคมนาคมทางบก กรมการขนส่งทางบกต้องมีการเตรียมความพร้อมทั้งขาเข้าและขาออก การออกใบอนุญาต การให้ความสะดวก การปรับปรุงป้ายบอกทางต่าง ๆ โดยบูรณาการร่วมกันกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- การให้บริการทางด้านการจดทะเบียน การทำขับขี่ ควรกำหนดให้มีการบริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service)

- ควรมีการกำหนดเป้าหมายให้ชัดเจน เรื่อง การลดการเสียชีวิตที่มาจากอุบัติเหตุ โดยมีแผนพัฒนาภายในระยะเวลา ๕ ปี ต้องลดจำนวนการเสียชีวิต

- ควรมีมาตรการในเรื่องการตรวจสอบสภาพรถ การออกใบอนุญาต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของผู้ขับขี่

- ปัจจุบันการจราจรขนส่งภายในประเทศ มีสภาพการจราจรที่หนาแน่น และมีรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก กรมการขนส่งทางบกควรมีนโยบายในเรื่องการนำรถประจำทางที่ขนส่งเพื่อเชื่อมต่อสถานี (Shuttle Bus) มาทำเป็น Feeder เพื่อเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า

- ควรมีการขยายพื้นที่ในการทำละหมาดในเขตพื้นที่ที่มีชาวมุสลิมตามจุดต่าง ๆ โดยเฉพาะขนส่งสายใต้ที่แออัดมาก

- ควรมีการควบคุมและตรวจสอบการใช้รถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เพื่อมิให้ส่งผลกระทบต่อพื้นถนน

- การบูรณาการพื้นที่ในจังหวัดนนทบุรี เป็นพื้นที่ติดกับกรุงเทพฯ และประชากรในพื้นที่มาทำงานในพื้นที่กรุงเทพฯ เป็นส่วนใหญ่ แต่ค่าแรงไม่เพียงพอต่อการซื้อบ้านทำให้มีการย้ายถิ่นที่อยู่ไปในพื้นที่นนทบุรีเป็นส่วนใหญ่ รัฐบาลควรมีนโยบายที่จะดำเนินการให้ประชาชนในจังหวัดนนทบุรีมีการคมนาคม การสาธารณสุขที่สะดวกและเข้าถึง จึงมีการจัดทำระบบบริการระบบขนส่งเสริม หรือ Feeder เพื่อนำประชาชนเข้าสู่เส้นทางหลัก ตามเส้นทางสายสีส้มที่มีการเปิดใช้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว เมื่อพิจารณาการกำหนดเส้นทางสายสีส้มมิใช่เป็นการกำหนด Feeder อย่างแท้จริง ทำให้การใช้งบประมาณดังกล่าวไม่มีประสิทธิภาพ

การออกแบบ Feeder เป็นการนำประชาชนเข้าสู่เส้นทางหลัก และมีทางเดิมเชื่อมที่เป็นหลังคา ระหว่างทิศเหนือและทิศใต้ของตึก (นอร์ เซา คอริดอร์) ๒ เส้น และทางเดินเชื่อมระหว่างทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของตึก (อีสต์ เวสต์ คอริดอร์) ๑ เส้น เพื่อจัดระบบการเชื่อมต่อของจังหวัดนนทบุรีกับกรุงเทพฯ การจัดรูปแบบ Feeder ต้องจัดให้เป็นกล่องสี่เหลี่ยมและเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสีม่วง โดยมีรถขนาดเล็กกลางและขนาดเล็กที่วิ่งด้วยไฟฟ้า เพื่อรองรับผู้โดยสารไปเชื่อมสถานีรถไฟฟ้า ทำให้ประชาชนไม่ต้องใช้เส้นทางจราจร ลดการติดขัดของจราจร ลดมลพิษ เกิดการจ้างงาน และส่งผลให้เกิดการใช้การขนส่งทางสาธารณะมากขึ้น

- กรณีปัญหาที่รถขนาดใหญ่วิ่งชิดด้านขวา กรมการขนส่งทางบกมีแนวทางการแก้ไขอย่างไร

- กรณีการให้สัมปทานการวิ่งรถในพื้นที่ให้กับภาคเอกชน กรมการขนส่งทางบกมีแนวทางการกำหนดเส้นทางไม่ให้มีการซ้ำซ้อนอย่างไร

- กรณีปัญหาในเรื่องการรักษาความสะอาดของสถานีขนส่งทั่วประเทศ ขอให้กรมการขนส่งทางบกแก้ไขปัญหาเหล่านี้

**ผู้แทนจากกรมการขนส่งทางบก ตอบข้อซักถาม ดังนี้**

- กรณีรถจักรยานยนต์ (บิ๊กไบค์) กรมการขนส่งทางบกตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ เนื่องจากสถิติการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงถึงร้อยละ ๗๔ ปัจจุบันที่มีเสนอ

กฎกระทรวงเพื่อแบ่งแยกรถที่มีขนาดใหญ่ที่เกิน ๔๐๐ ซีซี ขึ้นไป ต้องมีการอบรมและทดสอบเป็นพิเศษ อยู่ในระหว่างกระทรวงคมนาคมเสนอให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ เพื่อประกาศใช้ต่อไป

- กรณีการขับรถไม่มีมารยาท ทางกรมขนส่งทางบกมีการปรับปรุงหลักสูตร การอบรมและทดสอบโดยเน้นในเรื่องการปรับทัศนคติ เรื่องมารยาทในการขับขี่ และการวิเคราะห์สถานการณ์ฉุกเฉินเฉพาะหน้า

- กรณีศูนย์ขนส่งสินค้าชายแดนที่จังหวัดนครพนม ที่เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ของประเทศในการขนส่งสินค้า ขณะนี้อยู่ในระหว่างการออกกฎีกาการเวนคืนที่ดิน คาดว่าประมาณเดือนธันวาคม - มกราคม ๒๕๖๒ จะมีการประกาศใช้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในปี ๒๕๖๔ สามารถที่จะตั้งงบประมาณเวนคืนที่ดินเพื่อดำเนินการต่อไป

- กรณีปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) กรมการขนส่งทางบกมีการกำหนดมาตรการเพื่อลงโทษผู้ขับขีรถยนต์สาธารณะ (แท็กซี่) การตรวจสอบ การรับเรื่องร้องเรียนขอผู้ให้บริการ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ได้มีการปรับปรุงแก้ไข เพื่อนำมาปรับโครงสร้างให้มีความเหมาะสมระหว่างผู้ให้บริการและผู้ให้บริการ

- กรณีปัญหาการต่ออายุรถตู้โดยสาร ปัจจุบันไม่มีนโยบายในเรื่องการต่ออายุรถตู้โดยสาร แต่มีการศึกษาเพื่อหาความคุ้มค่า ความเหมาะสม การเกิดอุบัติเหตุ การเข้าถึงแหล่งเงินทุนของผู้ประกอบการต่าง ๆ และผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

- กรณี GPS ของต่างประเทศ มีการเก็บข้อมูล การเตือนระยะเวลาการทำงาน การเตือนความเร็ว ทางกรมการขนส่งทางบกมีการศึกษาเพื่อนำมาพัฒนาและต่อยอดระบบให้มีประสิทธิภาพในการควบคุมดูแลผู้ใช้ระบบ ซึ่งการติดตั้งระบบ GPS มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการติดตามรถที่มีการหลบหนี หรือเตือนการแจ้งเหตุฉุกเฉินไปที่ศูนย์เพื่อจะทำการช่วยเหลือประชาชนที่เกิดอุบัติเหตุ และประเมินว่าสามารถดำเนินการใช้ภายในประเทศได้หรือไม่ และการติดตั้งระบบต้องไม่เป็นภาระต่อประชาชน และต้องเป็นการเก็บข้อมูลโดยไม่เป็นการละเมิดต่อสิทธิส่วนบุคคล

- การกระจายอำนาจไปสู่ท้องถิ่นในเรื่องการดูแลเส้นทางการเดินรถ กรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจให้จังหวัดในเรื่องการกำหนดแนวเส้นทางต่าง ๆ เกี่ยวกับการเดินรถในเขตจังหวัด เช่น รถหมวด ๑ ที่วิ่งในเขตเทศบาล รถหมวด ๔ ที่วิ่งในเขตอำเภอ และมีอำนาจในการบริหารและปรับปรุงเส้นทางการเดินรถภายในจังหวัด และมีคณะกรรมการจังหวัดที่มีตัวแทนของท้องถิ่น กรมการขนส่งทางบกให้การสนับสนุนท้องถิ่นสามารถขอประกอบการเดินรถได้ เนื่องจากท้องถิ่นมีงบประมาณในการบริหาร

- กรมการขนส่งทางบกมีการส่งมอบสถานีให้ท้องถิ่นเป็นผู้บริหารจัดการ มีเพียงการออกใบอนุญาตจัดตั้งที่อยู่ในอำนาจของกรมการขนส่งทางบก

- เรื่อง Grab เป็นนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่จะส่งเสริมและเพิ่มทางเลือกให้กับประชาชน ขณะนี้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการร่างกฎกระทรวงเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และอยู่ในระหว่างการรับฟังความคิดเห็น และเชิญผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องมารับฟังความคิดเห็น เพื่อปรับปรุงร่างกฎกระทรวงและเสนอให้กระทรวงคมนาคม ต่อไป

- เรื่องการตรวจสอบค่าโดยสาร ทางกรมการขนส่งทางบกมีศูนย์บริการ ๑๕๘๔ ที่รับเรื่องร้องเรียน และมียุทธศาสตร์ที่จะนำระบบ AI มาใช้ในการประเมินการร้องเรียนต่าง ๆ เพื่อลดอัตรากำลังในการออกตรวจ

- ปัจจุบันการจัดเก็บภาษีรถยนต์ มีรถยนต์ที่ถูกระงับทะเบียนเกินกว่า ๓ ปี รถยนต์ที่เป็นซาก ไม่มีการชำระค่าภาษี ทำให้เกิดตรวจเลขที่สะสมในระบบ แต่รถยนต์ที่มีการใช้งานสามารถจัดเก็บค่าภาษีได้ ซึ่งรายได้จากการจัดเก็บค่าภาษีทั้งหมดมีจำนวน ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท แบ่งเป็นพื้นที่กรุงเทพฯ ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท

ส่วนที่เหลือจะเป็นในส่วนของภูมิภาคและองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ขออนุญาตจัดส่งรายละเอียดการจัดเก็บค่าภาษีเป็นเอกสาร

- กรณีแผนบูรณาการในปี ๒๕๖๓ ที่มิได้มีการดำเนินการ เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างอาคารขนส่งสินค้าและการเวนคืนที่ดินในจังหวัดนครพนม ทำให้งบประมาณในปี ๒๕๖๓ มีการปรับลดงบประมาณลงจากปีที่ผ่านมา เมื่อมีการประกาศใช้กฎหมายการเวนคืนที่ดิน กรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการตั้งงบประมาณในปี ๒๕๖๔ ต่อไป

- กรณีศูนย์เปลี่ยนถ่ายหัวลากที่เชียงของ เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายที่มีมาตรฐานระหว่างประเทศแห่งแรกในประเทศไทย ในอนาคตสินค้าทางประเทศจีน ประเทศลาว จะใช้ศูนย์เปลี่ยนถ่ายที่เชียงของเป็นจำนวนมากในการขนส่งสินค้าผ่านประเทศ

- กรณีเงินนอกงบประมาณของสถานีการขนส่งสินค้า ที่เป็นค่าบริการคงเหลือในบัญชีประมาณ ๑๐๐ ล้านบาท ปัจจุบันมีการจัดทำแผนที่จะปรับปรุงสถานีขนส่งสินค้ารอบ ๆ กรุงเทพฯ เช่น พุทธมณฑล คลองหลวง ลาดกระบัง เนื่องจากสถานีเหล่านี้มีการใช้มาเป็นระยะเวลาถึง ๒๐ ปี ส่วนรายละเอียดของแผนงาน ขออนุญาตจัดส่งเป็นเอกสาร

- กรณีการแบ่งภารกิจการตรวจสอบควันดำ เป็นมาตรการของรัฐบาลในการบูรณาการร่วมกันระหว่าง กรมควบคุมมลพิษ กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยแบ่งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจสอบรถยนต์ส่วนบุคคล กรมการขนส่งทางบกดำเนินการตรวจสอบรถขนาดใหญ่ และรถโดยสารสาธารณะ กรมควบคุมมลพิษเป็นผู้ตรวจหาค่า PM ๒.๕

- การบูรณาการร่วมกับตำรวจในการควบคุมการขับขี่ กรมการขนส่งทางบกมีการกำหนดการลงนามร่วมกันเพื่อทำ MOU ในวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๒ เพื่อที่จะดำเนินการทดลองระบบในการตัดคะแนนของผู้ขับขี่และการออกไปสั่ง

- องค์การบริหารส่วนจังหวัดสามารถดำเนินการก่อสร้างอาคารสถานีได้ โดยกรมการขนส่งทางบกมีกฎหมายที่กำหนดให้เอกชนหรือหน่วยงานของรัฐสามารถดำเนินการจัดตั้งสถานี

- กรณีการรับรองของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน ได้ดำเนินการรับรองเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ขออนุญาตรับประเด็นดังกล่าวไปดำเนินการตรวจสอบ

- กรณีเรื่องของรถตู้ข้ามแดน กรมการขนส่งทางบกขออนุญาตรับไปดำเนินการตรวจสอบ

- กรณีปัญหาการใช้ความเร็วบนท้องถนน อยู่ในระหว่างการประชุมของกระทรวงคมนาคมเพื่อกำหนดเส้นทางที่สามารถใช้ความเร็วได้ ไม่มีจุดกัลบรถ และเป็น ๔ ช่องจราจรขึ้นไป โดยมอบหมายให้กรมทางหลวงตำรวจทางหลวง เป็นผู้กำกับดูแลเพื่อรายงานให้กระทรวงทราบต่อไป

- กรณีปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่กรมการขนส่งทางบก ขออนุญาตรับพิจารณาเพื่อหาแนวทางการปรับปรุงและแก้ไข ส่วนช่องทางการชำระค่าภาษีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ กรมการขนส่งทางบกมีนโยบายในการลดภาระของประชาชนในการชำระค่าภาษีต่างช่องทางต่าง ๆ

- กรณีรถยนต์ของส่วนราชการได้รับการยกเว้นภาษี แต่ต้องไปรับเครื่องหมายการเสียภาษี

- กรณีรถเมล์โดยสาร สาย ๘ ที่มีสภาพเก่าและการขับรุดด้วยความเร็ว กรมการขนส่งทางบกมีการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทั้งระบบ เช่น เรื่องความปลอดภัย อายุการใช้งาน การลดต้นทุน การลดค่าโดยสาร การลดมลภาวะทางอากาศ การลดการติดขัดของจราจร และการกำหนดเส้นทางเดินรถใหม่ เพื่อลดปัญหาความซ้ำซ้อนของเส้นทาง และปรับเปลี่ยนวิธีการกำกับดูแลรถร่วมทั้งหมด ซึ่งกำหนดเงื่อนไขการขออนุญาตต้องเป็นรถใหม่เท่านั้น

- กรณีปัญหาของรถนักเรียน กรมการขนส่งทางบกมีการประสานของความร่วมมือกับสถาบันต่าง ๆ มาขึ้นทะเบียน เพื่อให้เกิดมาตรฐานความปลอดภัย
- เรื่องระบบความปลอดภัยของรถบรรทุกต้องผ่านด้านตรวจสอบการชั่งน้ำหนัก กรมการขนส่งทางบก มีการบูรณาการร่วมกับกรมทางหลวง ตำรวจทางหลวง ในการตรวจสอบในเรื่องนี้ ส่วนกรมขนส่งทางบกจะดูในเรื่องของตัวรถบรรทุกให้มีมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด
- กรณีการคาดเข็มขัดเป็นเรื่องของตำรวจที่ต้องบังคับใช้กฎหมาย
- กรณีการพัฒนาศูนย์กลางขนส่งทางบกให้มีประสิทธิภาพและคุณภาพ ต้องบริการให้เป็นจุดเดียว ส่วนในเรื่องการออกใบขับซึ่งจะแบ่งออกเป็น ๒ ลักษณะ ลักษณะการดำเนินงานของส่วนราชการ สามารถปรับการทำงานให้มีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น แต่ในส่วนของการอบรมการขับซึ่งต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ไม่สามารถลดจำนวนเวลาการอบรมได้
- ส่วนในเรื่องการบูรณาการเพื่อจัดทำรถไฟฟ้าที่เป็น Feeder เป็นการนำประชาชนในชุมชนหรือหมู่บ้าน เข้าสู่เส้นทางหลัก และมีทางเดินเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าต่าง ๆ ถ้ามีการระบบดังกล่าวมาปฏิรูปองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก
- กรณีการปรับปรุงพื้นที่สะพานและห้องน้ำตามสถานีขนส่ง ขอรับเรื่องไปประสานกับองค์การบริหารส่วนจังหวัดเพื่อจัดเตรียมงบประมาณในการบำรุงรักษา
- กรณีจุดตรวจชายแดนฝั่งลาวและฝั่งไทย ที่จุดเปลี่ยนถ่ายทั้งสองฝั่งมีการทำงานร่วมกัน เพื่อลดภาระการตรวจสินค้าในแต่ละฝั่ง
- กรณีปัญหาการบรรทุกทุกขับชิดขวา การจอดตามข้างทาง หรือการขับรถช้าแต่ชิดขวา กรมการขนส่งทางบกจะบูรณาการร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อหาแนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหาเหล่านี้
- กรณีตัวชี้วัดมาตรฐานความปลอดภัย ในปีถัดไปควรมีการกำหนดตัวชี้วัดในเรื่องนี้

กรมเจ้าท่า

๒,๓๔๑,๔๙๒,๗๐๐

บาท

ไม่มีรายการปรับลด

-

บาท

**กรรมวิธีการได้สอบถามและแสดงความคิดเห็นในการขอรับสนับสนุนงบประมาณ ของกรมเจ้าท่าสรุปประเด็นต่าง ๆ ดังนี้**

- การป้องกันตลิ่งพัง กรมเจ้าท่ามีการแบ่งภารกิจกับกรมโยธาธิการและผังเมืองอย่างไร และปัญหาการรुक้าพื้นที่ริมตลิ่ง กรมเจ้าท่ามีแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหามิฉะนั้นอย่างไร
- กรณีบทบาทของกรมเจ้าท่าในเรื่องของผู้ควบคุมและผู้ปฏิบัติ ขอทราบว่ามีมุมมองในเรื่องนี้อย่างไร ขอรายละเอียดเป็นเอกสาร
- กรณีการตรวจสอบโครงการขุดลอกคลองของหน่วยงานที่ขอรับการจัดสรรงบประมาณ ควรมีการตรวจสอบในระหว่างการดำเนินงาน ฝากให้สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินและสำนักงบประมาณพิจารณาในเรื่องนี้ และกรมเจ้าท่ามีการลงพื้นที่ตรวจสอบการดำเนินตามโครงการขุดลอกคลองหรือไม่ และดินที่ขุดลอกมีการใช้ประโยชน์อย่างไร
- กรณีค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนที่ และรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำบริเวณชายฝั่งทะเลทะเลสาบ และแม่น้ำภายในประเทศ กรุงเทพมหานคร ขอทราบว่ามีค่าจ้างแล้วดำเนินการอย่างไร มีการกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนหรือไม่ และแก้ปัญหามาอย่างไร ขอรายละเอียดเป็นเอกสาร
- กรณีการออกใบอนุญาตให้ผู้ประกอบการเดินเรือ แต่ผู้ประกอบการดำเนินการโดยไม่มีประสิทธิภาพ กรมเจ้าท่ามีอำนาจกำกับดูแลในเรื่องนี้อย่างไร

- กรณีโครงการแก้ไขปัญหการกัดเซาะชายฝั่งทางทะเล ที่ดำเนินการโดยสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน วันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๔ ระบุผลการตรวจสอบโครงการดังกล่าวที่ดำเนินการบริเวณอ่าวไทย และอันดามัน ๑๘ จังหวัด จำนวน ๗๐ โครงการ ใช้งบประมาณ ๓,๔๖๖.๖๐ ล้านบาท การดำเนินการมีแนวโน้มไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ สามารถแก้ไขปัญหได้เพียงบางส่วน และการแก้ไขปัญหส่งผลให้เกิดการกัดเซาะเพิ่มมากขึ้น ขอทราบปี ๒๕๖๓ มีงบประมาณในการก่อสร้างโครงสร้างแข็งเพื่อป้องกันการกัดเซาะหรือไม่ ขอรายละเอียดเป็นเอกสารเกี่ยวกับโครงการและรายงานของวิศวกรรมทั้งหมด

- กรณีค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณ ต.ชิงโค ต.หัวเขา อ.สิงหนคร จ.สงขลา เป็นรายการที่ตรงกับกรมโยธาธิการและผังเมือง ข้อ ๖๕ เป็นโครงการที่ซ้ำซ้อนกันหรือไม่ ขอรายละเอียดเป็นเอกสาร

- กรณีงบการป้องกันการกัดเซาะตั้งแต่ ปี ๒๕๖๑ มีงบประมาณที่เพิ่มขึ้นต่อกิโลเมตรทุกปีงบประมาณ ขอทราบรายละเอียดเป็นเอกสารเกี่ยวกับงบประมาณการป้องกันการกัดเซาะต่อกิโลเมตรของกรมเจ้าท่าเทียบกับกรมโยธาธิการและผังเมือง

- กรณีค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้างที่ใช้งบประมาณจำนวน ๑,๔๔๓,๓๖๘,๓๐๐ ล้านบาท เกี่ยวกับการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำมีการกระจายงบประมาณอย่างทั่วถึงหรือไม่ และมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดพื้นที่การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำอย่างไร

- กรณีพาณิชย์นาวี มีความต้องการซื้อของตลาดของแรงงานพาณิชย์นาวีมีจำนวนเท่าไร เมื่อรัฐไม่มีมาตรการป้องกันทำให้มีแรงงานต่างชาติเข้ามาภายในประเทศ ส่งผลให้เกิดการตกลานเป็นจำนวนมาก ขอทราบพาณิชย์นาวีมีมาตรการรองรับหรือไม่ และมีการผลิตบุคลากรมาทดแทนอย่างไร

- ควรมีการกำหนดเป้าหมายในการสร้างท่าเรือเพื่อรองรับการท่องเที่ยวจากเรือต่างประเทศ เพื่อนำรายได้เข้ามาภายในประเทศ

- การบริหารจัดการร่องน้ำโขง ปัจจุบันมีการพึ่งพาการเปิดปิดเขื่อนของประเทศจีน และด้านเหนือของลาวขึ้นไปประเทศจีนแล้ว ๑๒ ปีนั้น สามารถเดินขนาดเรือ ๕๐๐ ตัน และสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูง หรือเชื่อมการคมนาคมขนส่งต่าง ๆ ครบวงจร แต่ประเทศไทยไม่สามารถรองรับการเดินทางเข้ามาในประเทศได้ ขอรายละเอียดเป็นเอกสารว่ากรมเจ้าท่าแนวทางการพัฒนาอย่างไร

- กรณีท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลา ขอทราบว่ากรมเจ้าท่ามีแนวทางการพัฒนาและความคืบหน้าอย่างไร

- กรณีกองเรือไทยที่มีการไปจดทะเบียนในต่างประเทศ เพื่อหลีกเลี่ยงหลักเกณฑ์ที่เข้มงวดและการจัดเก็บภาษี กรมเจ้าท่ามีแนวทางการแก้ไขปัญหอย่างไร

- กรมเจ้าท่ามีแนวทางในการพัฒนาในการขุดลอกคลอง โดยนำเรือดูดทรายมาใช้ในการดำเนินการหรือไม่

- กรณีการเปิด AEC เต็มรูปแบบการขนส่งทางน้ำจะมีบทบาทมากยิ่งขึ้น ขอทราบกรมเจ้าท่ามีการเตรียมพร้อมรับมือกับสถานการณ์อย่างไร

- เมื่อพิจารณาแผนการดำเนินงานปี ๒๕๖๓ ผลผลิตการกำกับการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี กิจกรรมการออกใบสำคัญใช้งบประมาณจำนวน ๑๒๑ ล้านบาท ขอทราบว่ากิจกรรมการออกใบสำคัญ ที่มีค่าปรับปรุงซ่อมแซมอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวก มีความเกี่ยวข้องอย่างไรกับกิจกรรมการออกใบสำคัญ

- แผนงานบูรณาการจากการท่องเที่ยว (งานใหม่) ใช้งบประมาณจำนวน ๘๑ ล้านบาท มีค่าศึกษาวิเคราะห์ให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาท่าเทียบเรือ เพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่ และค่าศึกษาที่อยู่ภายใต้งบประมาณนี้ ขอทราบว่ากรมเจ้าท่ามีการแบ่งค่าศึกษาตามโครงการทั้งหมดในงบประมาณ ๘๑ ล้านบาทอย่างไร

- ปัญหาอุปสรรคในเรื่องอนุสัญญา IMO ที่กำหนดให้ต้องมีการปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ ขอ  
 ทราบกรมเจ้าท่ามีกฎหมาย และระเบียบในการรองรับเพื่อผ่านการประเมิน IMO อย่างไร

- ปัญหาอุปสรรคภัยธรรมชาติ ที่ไม่สามารถปฏิบัติงานทั้งในการกำกับดูแล และการพัฒนาโครงสร้าง  
 พื้นฐาน ซึ่งกำหนดแนวทางแก้ไขโดยจัดทำคู่มือเกี่ยวกับภัยธรรมชาติ ขอทราบว่ามีแนวทางการบูรณาการ  
 อย่างไร

- กรณีการพัฒนากระบวนขนส่งทางน้ำ ที่กำหนดให้มีการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้าน  
 การขนส่งทางน้ำมีงบประมาณจำนวน ๑,๔๐๐ ล้านบาท ขอทราบหลักเกณฑ์ของการแบ่งแหล่งน้ำในการดูแล  
 ระหว่างกรมเจ้าท่าและกรมโยธาธิการและผังเมืองที่อยู่ในประเทศ ขอรายละเอียดเป็นเอกสาร

- กรมเจ้าท่ามีการขึ้นทะเบียนการขนส่งทางน้ำหรือไม่ และควรนำงบประมาณในการพัฒนาแหล่งน้ำ  
 มาพัฒนาในเรื่องขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

- ขอทราบรายละเอียดผู้จดทะเบียนมีจำนวนเท่าไร มีปัญหาและอุปสรรคอย่างไร

- เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติทรัพยากรน้ำ พ.ศ. ๒๕๖๑ มีส่วนเกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่าหรือไม่

- กรณีการถ่ายโอนภารกิจสู่ท้องถิ่น ปัจจุบันกรมเจ้าท่ามีการถ่ายโอนภารกิจสู่ท้องถิ่นทั้งหมดหรือไม่

- กรณีการศึกษาออกแบบการขุดลอกคลองและบำรุงรักษา แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย แม่น้ำ  
 สงคราม รวม ๓๕๐ กิโลเมตร ในพื้นที่ชัยภูมิ โคราช ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์ ร้อยเอ็ด ยโสธร  
 ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ อุบล สุรินทร์ อุดร สกล บึงกาฬ ขอทราบรายละเอียดเกี่ยวกับการแบ่งการขุดลอกคลอง

- กรณีการขุดลอกคลอง แม่น้ำปิง อำเภอนครสวรรค์ ปริมาณดินจำนวน ๑,๔๐๐,๐๐๐ คิว ที่ตั้ง  
 งบประมาณจำนวน ๗๘ ล้านบาท แต่การขุดลอกแม่น้ำสายฝั่งทะเลที่ดำเนินการโดยกรมเจ้าท่า มีปริมาณดิน  
 จำนวน ๑,๙๐๐,๐๐๐ คิว ใช้งบประมาณ ๔,๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท เหตุใดถึงมีจำนวนงบประมาณที่แตกต่างกัน

- ขอทราบแผนการดำเนินการในอนาคตของท่าเรือน้ำลึกปากบาราในการเชื่อมทะเลฝั่งอันดามันกับ  
 อ่าวไทย เนื่องจากแผนดังกล่าวจะเป็นประโยชน์กับเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว

- กรณีน้ำเสียคลองนาทับควรมีการดูแลการจัดสรรงบประมาณอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม

- กรณีเรือดูดทรายขอทราบวิธีการแก้ไขปัญหาตลิ่งพังทลายหลังจากที่มีการดูดทราย

- ขอให้ชี้แจงความเห็นกรณีกรมชลประทานสร้างเขื่อนกันแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วม  
 และมีการนำเสนอความเห็นกับกรมชลประทานอย่างไร

- กรมเจ้าท่าสามารถบูรณาการกับการขนส่งทางรางและทางรถยนต์ได้หรือไม่ เพื่อลดต้นทุนการผลิต  
 ให้กับผู้ประกอบการ

- ตั้งข้อสังเกตกรณีงบการเงินของกรมเจ้าท่าเป็นงบการเงินที่แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขโดยในปี  
 ๒๕๖๐ ไม่มีการบันทึกงานงานระหว่างการก่อสร้างเป็นการกระทำที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีของ  
 ภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรา ๖๘ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ  
 พ.ศ. ๒๕๖๑ ที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐจัดทำบัญชีและรายงานการเงินตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและ  
 นโยบายการบัญชีภาครัฐ

- ขอทราบนโยบายในการดูแลลำประโดง และขอให้ชี้แจงหลักเกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ขุดลอกแม่น้ำ  
 ทั้งนี้ ควรมีการพัฒนาแหล่งน้ำ

- ขอให้ชี้แจงแผนบูรณาการของกรมเจ้าท่าและตามภารกิจของหน่วยงานซึ่งต้องมีการพัฒนาการ  
 ขนส่งทางน้ำนั้นมีการขึ้นทะเบียนการขนส่งทางน้ำอย่างไร

- ขอทราบหลักเกณฑ์ในการตั้งงบประมาณเพื่อมิให้มีความซ้ำซ้อน และในระบบการจัดการถ่ายโอน  
 หรือกระจายอำนาจและการบูรณาการ มีแผนการกระจายอำนาจให้ส่วนท้องถิ่นดูแลหรือไม่อย่างไร

- ในกรณีที่แพและร้านอาหารลูกค้าแม่น้ำ มีมาตรการป้องกันการรุกรานหรือไม่อย่างไร
- ขอรทราบบนโยบายแนวทางการแก้ไขปัญหาการกัดเซาะตลิ่งชายฝั่งอำเภอท่าศาลาและอำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช และขอใช้ชี้แจงงบการศึกษาในปี ๒๕๖๓ โดยเห็นว่าในเรื่องดังกล่าวควรมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

#### ผู้แทนจากกรมเจ้าท่า ตอบข้อซักถาม ดังนี้

- ปัจจุบันมีมติคณะรัฐมนตรี ถ้าเป็นแม่น้ำภายในประเทศกรมเจ้าท่าและกรมโยธาธิการและผังเมือง ต้องดำเนินการร่วมกันในการป้องกันตลิ่งพัง ส่วนแม่น้ำต่างประเทศเป็นกรมโยธาธิการและผังเมืองเป็นผู้บริหารจัดการแต่เพียงผู้เดียว เช่น แม่น้ำโขง
- บทบาทหรือมุมมองของกรมเจ้าท่า ที่เกี่ยวกับ Regulators, Operators และ Policy ซึ่งเดิมกรมเจ้าท่ามีหน้าที่แค่ Regulators, Operators แต่ปี ๒๕๔๕ มีการยุบในสำนักงานพาณิชย์นาวี ทำให้กรมเจ้าท่ามีการดูในเรื่องกองก้ำกั๊และกองส่งเสริม บทบาทของเจ้าท่าในเรื่อง Regulators Operators และ Policy ต้องมีความสอดคล้องและเกี่ยวเนื่องกัน เช่น การเสริมสร้างก่อเรือพาณิชย์นาวีไทย มีองค์ประกอบหลายอย่างท่าเรือ อุเรือ คนประจำเรือ มีระบบสินค้า ระบบโลจิสติกส์ ในการควบคุมเรือต้องใช้ Regulators เข้าไปกำกับมาตรการความปลอดภัยในเรือ ขณะที่กรมเจ้าท่าเป็นผู้ก่อสร้างท่าเรือและเป็นผู้อนุญาตให้เอกชนสร้างท่าเรือ ทำให้กรมเจ้าท่าเห็นภาพตั้งแต่ ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ รวมถึงการบริหาร และการประเพณีเหตุ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุ หรือการสูญเสียในพื้นที่ ระดับเล็ก ๆ เจ้าของท่าเรือจะเป็นผู้บริหารเอง แต่ถ้าเป็นระดับสูงกรมเจ้าท่าต้องเข้าไปควบคุมเพื่อกำหนดแผนความปลอดภัยของท่าเรือ เป็นต้น
- กรณีการตรวจสอบจำนวนคนประจำเรือในประเทศไทย กรมเจ้าท่าจะเป็นผู้ออกประกาศนียบัตร และวางแผนคนประจำเรือ ถ้าทราบว่าจำนวนเรือทั้งหมดมีจำนวนเท่าไร จะทำให้ทราบจำนวนคนประจำเรือขณะนี้คนเรือในประเทศไทยไปทำงานในเรือครุยเซอร์ต่างประเทศเป็นจำนวนมาก และคนไทยที่ไปทำงานในเรือขนส่งสินค้าต่างประเทศเป็นจำนวนมากเช่นกัน แต่คนเรือจากต่างประเทศเข้ามาทำงานในประเทศไม่ถึงร้อยละ ๓๐ ดังนั้น บทบาทของกรมเจ้าท่าขณะนี้ไม่สามารถดำเนินการแยก Regulators, Operators และ Policy ออกจากกันได้ ถ้าแยกต้องทำให้เกิดความสอดคล้องทั้งหมดจึงจะสามารถดำเนินการได้
- การอนุญาตเรือโดยสารประจำของกรมเจ้าท่า ไม่มีการให้สัมปทานเป็นเพียงการอนุญาตให้เรือโดยสารประจำทางวิ่งจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่ง โดยนำจำนวนต้นทุนมาเป็นตัวตั้ง เมื่ออนุญาตแล้วมีผู้อื่นมาขออนุญาตได้ แต่ต้นทุนและปลายทางต้องซ้ำซ้อนกัน และไม่ให้มีการแข่งขันโดยเอาผู้โดยสารมาเป็นตัวประกัน ส่วนความปลอดภัยของเรือโดยสารมีเงื่อนไขและหลักเกณฑ์กำหนดไว้ ถ้าตรวจสอบแล้วไม่ปลอดภัยจะใช้ Regulators เป็นตัวบังคับ
- การขุดลอกร่องน้ำมีการขุดลอกโดยใช้เรือ ซึ่งมีการสำรวจออกแบบก่อนมีการขุดและมีการทำแบบหลังจากการขุดเพื่อคำนวณเนื้อดินที่ได้ทำการขุดไป แม้มีการจ้างขุดลอกก็ได้กำหนดให้ลูกจ้างใช้เรือขุด
- ในเรื่องการป้องกันตลิ่งชายฝั่ง ขอชี้แจงว่าการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทั่วประเทศกระทรวงทรัพยากรชายฝั่งจะศึกษาแผนแม่บทและให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งมีการศึกษาออกแบบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจึงจะมีการตั้งงบประมาณเพื่อก่อสร้าง โดยการกัดเซาะในระดับที่รุนแรงจะมีการศึกษาจำนวนคลื่นซึ่งต้องใช้โครงสร้างเพื่อพิจารณาผลกระทบของคลื่น ทั้งนี้ กรมเจ้าท่าได้มีการทำความเข้าใจกับสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน
- การก่อสร้างเขื่อนที่ อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา ซึ่งพื้นที่ไม่มีความซ้ำซ้อนกับกรมโยธาธิการและผังเมือง โดยในบางจุดที่มีความกัดเซาะมีความรุนแรงต้องใช้โครงสร้างหินขนาดใหญ่ และในพื้นที่ของกรมโยธาธิการและผังเมืองมีการใช้เขื่อนทำให้ใช้ราคาที่แตกต่างกัน

- การผลิตนักเรียนพาณิชย์นาวีในปัจจุบันนั้น เนื่องจากเศรษฐกิจมีทั้งขาขึ้นและขาลง นักเรียนที่จบพาณิชย์นาวีจะไปฝึกเป็นระยะเวลาแปดปีและหลังจากนั้นจะมาเป็นกัปตันบนฝั่งทั้งแทนชุดเจาะและท่าเรือ
- ท่าเรือสนับสนุนการท่องเที่ยว ปัจจุบันมีการก่อสร้างเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเช่น ท่าเรือท่าช้าง ท่าเตียน ท่าวัดโพธิ์ และจะให้มีการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อให้เป็นท่าเรือที่สนับสนุนการท่องเที่ยวในแหล่งสำคัญ และทำให้บทบาทมิติของท่าเรือเป็นมากกว่าท่าเรือในอนาคต
- ร่องน้ำของแม่น้ำโขง ในการบริหารจัดการนั้น เส้นทางเดินเรือจากท่าเรือของประเทศจีนมายังประเทศลาวและประเทศไทยนั้น มีคณะกรรมการร่วมกันระหว่างประเทศบริหารจัดการกองเรือ
- ท่าเรือปากบารา ได้มีการยุติโครงการเนื่องจากมีผู้มาต่อต้าน และท่าเรือสงขลาบริเวณปากทะเลสาบ มีการประสบปัญหาเรื่องร่องน้ำและได้มีการต่อต้านเช่นกันทำให้ไม่สามารถดำเนินโครงการได้
- การท่องเที่ยวทางน้ำ ชี้แจงว่าในปี ๒๕๖๓ มีการให้ความสำคัญกับเรือครูย์ โดยในพื้นที่เกาะสมุยได้มีการศึกษาถึงความจำเป็นในการก่อสร้างท่าเรือ เพราะจะได้รับรายได้จากเรือครูย์จำนวนมากเข้าสู่ประเทศ
- กรณีต่อเรือไทยที่จดทะเบียนประเทศสิงคโปร์เนื่องจากมาตรการภาษีที่ไม่เท่าเทียมกันและประโยชน์ที่ได้รับไม่เท่ากัน
- ชี้แจงว่างบประมาณส่วนใหญ่จะเป็นงบปรับปรุงก่อสร้างอาคารและเนื่องจากสำนักงานบางสาขายังคงต้องเช่าและบางสาขามีสภาพทรุดโทรม จึงมีความจำเป็นต้องใช้งบประมาณเพื่อปรับปรุงอาคาร
- การขุดลอก การก่อสร้างท่าเรือ ชี้แจงว่าในการดูแลในช่วงที่ผ่านมามีกรมเจ้าท่าจะดูแลรักษาแม่น้ำลำคลอง ทะเล ทะเลสาบ ส่วนกรมโยธาธิการจะดูแลเรื่องการป้องกันการกัดเซาะตลิ่งและกรมชลประทานจะดูแลในส่วนความปลอดภัยในการเดินเรือและกรมทรัพยากรน้ำจะดูแลในส่วนการบริหารจัดการน้ำ
- ชี้แจงรายละเอียดการเชื่อมต่อระหว่างฝั่งอันดามันและอ่าวไทย เนื่องจากทะเลฝั่งอันดามันไม่มีท่าเรือขนาดใหญ่ จึงเห็นว่าท่าเรือปากบาราจะเป็นท่าเรือน้ำลึกที่รับสินค้าจากยุโรปและเอเชียได้ทั้งหมดเพื่อแข่งขันกับประเทศมาเลเซีย ในส่วนของอ่าวไทยมีปัญหาเรื่องสินค้าเกินและร่องน้ำมีปัญหา จึงจำเป็นต้องมีการเชื่อมต่อระหว่างฝั่งอันดามันและอ่าวไทย แต่ท่าเรือปากบารามีปัญหาในการก่อสร้าง ดังนั้น ในอนาคตจะมีการศึกษาเพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป
- กรณีเรือดูตทรายหากมีการจ้างเหมาการขุดลอกจะเป็นไปตามรูปแบบ และในการสร้างเขื่อนกรมชลประทาน บางบาล – บางไทร หากมีการเดินเรือช่วงน้ำไหลจะทำให้กระแสน้ำเปลี่ยน ในการก่อสร้างจึงต้องไม่เป็นอุปสรรคในการเดินเรือที่จำเป็นต้องพัฒนาในการขนส่งทางน้ำ ทั้งนี้ กรมเจ้าท่าขอรับไปประสานงานกับกรมชลประทานเพื่อหาข้อยุติในการออกแบบเขื่อนเพื่อให้เรือเดินต่อไปได้
- ปัญหาและอุปสรรคการขนส่งทางน้ำในภาคเหนือ คือ มีการทำฝายไว้หลายระยะทำให้เกิดปัญหาในการเดินเรือ
- ชี้แจงกรณีงบการเงินมีปัญหา เนื่องจากในการก่อสร้างในปี ๒๕๖๐ – ๒๕๖๑ ไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีงบการเงิน แต่ในปี ๒๕๖๒ เมื่อมีการก่อสร้างแล้วเสร็จจึงมีงบการเงินเป็นที่เรียบร้อย
- หลักเกณฑ์การขุดลอกพื้นที่ในหลายพื้นที่ มีการจัดลำดับพื้นที่โดยพิจารณาจากผลกระทบต่อประชาชนและแหล่งชุมชนซึ่งมีความสัมพันธ์กับการก่อสร้างเขื่อนและทิศทางการไหลของกระแสน้ำซึ่งต้องพิจารณาควบคู่กัน ทั้งนี้มีการขุดลอกโดยการจ้างเหมาและขุดลอกโดยงบดำเนินการและการขุดลอกโดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการ โดยหากส่วนท้องถิ่นจะมีการขุดลอกร่องน้ำ มีการมอบอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถอนุญาตได้ แต่หากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะขุดลอกร่องน้ำต้องให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้อนุญาต

- สำหรับภารกิจการขึ้นทะเบียนแหล่งน้ำ หากเป็นแหล่งน้ำสาธารณะกรมเจ้าท่าจะดำเนินการให้มีการขึ้นทะเบียน

- การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งและการป้องกันแพร้านอาหาร ขอชี้แจงว่าอำนาจในการขออนุญาตสร้างแพเป็นอำนาจของกรมเจ้าท่าในการดูแลความปลอดภัยและพิจารณาเรื่องประโยชน์ในการใช้พื้นที่

- โป๊ะท่าเรือพรานนกเดิมอยู่ในความดูแลของกรุงเทพมหานคร แต่หลังจากมีมติคณะรัฐมนตรีกำหนดให้ท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ในความดูแลของกรมเจ้าท่า ซึ่งไม่มีการให้สัมปทานเด็ดขาดเพราะหากเป็นท่าเรือที่สร้างด้วยงบประมาณแผ่นดินต้องได้รับความยินยอมจากกรมธนารักษ์ด้วยจึงจะสามารถดำเนินการได้

กรมท่าอากาศยาน

๔๗๔,๙๐๕,๙๐๐

บาท

ไม่มีรายการปรับลด

-

บาท

**กรรมวิธีการได้สอบถามและแสดงความคิดเห็นในการขอรับสนับสนุนงบประมาณ ของกรมท่าอากาศยาน สรุปประเด็นต่าง ๆ ดังนี้**

- ขอทราบการแบ่งภารกิจความรับผิดชอบในการดำเนินงานของกรมท่าอากาศยาน การท่าอากาศยานและสถาบันการบินพลเรือนว่าเป็นอย่างไร

- ขอให้ชี้แจงการพัฒนาท่าอากาศยานในปี ๒๕๖๓ มีการแบ่งแยกงบก่อสร้าง งบพัฒนา และงบปรับปรุงอย่างไร และในการกำกับดูแลควบคุมขอให้ชี้แจงมาตรฐานของสถานีในแต่ละจังหวัด ทั้งนี้ ตั้งข้อสังเกตว่าในการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคตต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลประชากรที่อาศัยการบิน และให้มีการทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ประกอบด้วย

- ขอทราบว่าโครงการท่าอากาศยานจังหวัดร้อยเอ็ดในปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ เพราะเหตุใดไม่มีการตั้งงบประมาณในการขยายการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารขาออก

- ขอทราบแนวทางการแก้ไขปัญหาการบินล่าช้าและขอทราบวิสัยทัศน์ของกรมท่าอากาศยานว่าเป็นไปในทิศทางใดและมีการดำเนินการคู่ขนานกับการท่าอากาศยานหรือไม่

- รายละเอียดแผนการโอนสนามบินจากกรมท่าอากาศยานไปยังการท่าอากาศยาน ทั้งในเรื่องอำนาจการตัดสินใจในการเลือกสนามบินถ่ายโอน หลักในการพิจารณาการเลือกสนามบิน และเงื่อนไขในการแลกเปลี่ยนเป็นอย่างไร

- กรณีสนามบินที่ไม่มีสายการบินพาณิชย์ มีแนวคิดในการกำหนดแนวทางให้เอกชนบริหารพื้นที่สนามบินอย่างไร

- ขอทราบความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสนามบินจังหวัดนครปฐม และขอทราบปัจจัยที่ใช้ประกอบในการพิจารณาการก่อสร้างสนามบิน และขอทราบความชัดเจนในการก่อสร้างสนามบินพังงา พัทลุง จะส่งผลกระทบต่อสนามบินใกล้เคียงหรือไม่ และในปี ๒๕๖๓ ไม่มีการพัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานีใช่หรือไม่

- ในการขนส่งทางอากาศต้องมีแผนงานรองรับในอนาคต ซึ่งประเทศไทยต้องมีการศึกษาการบินทางเดินทางอากาศให้ได้มาตรฐาน จึงขอทราบว่าจำเป็นต้องมีจำนวนสนามบินเท่าใด และเพื่อให้มาตรฐานจำเป็นต้องใช้งบประมาณจำนวนเท่าใดและใช้ระยะเวลาเท่าใด

- กรณีการถ่ายโอน จากกรมซึ่งเป็นหน่วยราชการมาเป็นของหน่วยงานภาครัฐที่สามารถหาผลกำไรได้ คล้ายกับการแปรรูป กรณีดังกล่าว การเปลี่ยนแปลงให้หน่วยงานทั้งหมดของกรมท่าอากาศยาน เป็นการท่าอากาศยาน หน่วยงานมีแผนการดำเนินงานในประเด็นดังกล่าวหรือไม่อย่างไร

นอกจากนี้ งบประมาณจำนวน ๕๘๒๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท มีงบประมาณที่มีรายการงบประมาณส่วนใหญ่เป็นแผนบูรณาการประมาณ ๔,๒๒๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท ขอสอบถามว่า การจัดงบประมาณรูปแบบดังกล่าวเกิดผลดีผลเสียต่อหน่วยงานหรือไม่อย่างไร

- การกำหนดค่าโดยสาร หน่วยงานเป็นผู้กำหนดหรือไม่ มีอัตราการคำนวณอย่างไรและกรณีที่หน่วยงานให้ บริษัทการบินกรุงเทพมหานคร สามารถดูแลสนามบินสามแห่ง คือ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด เพราะเหตุใดหน่วยงานให้บริษัทเอกชนดำเนินการธุรกิจได้ และดำเนินการอย่างไร

นอกจากนี้ หน่วยงานมีข้อตกลงใดถึงให้กองทัพอากาศกำกับดูแลสนามบินอยู่ตะเภา โดยให้เป็นสนามบินนานาชาติได้ และหากในอนาคตมีธุรกิจการขนส่งสินค้าด้วยโดรนขนาดใหญ่ หน่วยงานมีแผนการดำเนินการอย่างไร

- กรณีเกี่ยวกับสิทธิพิเศษที่หน่วยงานให้กับสายการบินที่จะเข้ามาใช้บริการที่ท่าอากาศยาน นครราชสีมา ขอให้หน่วยงานจัดส่งรายละเอียดเป็นเอกสาร

- ขอรายละเอียดเป็นเอกสารทั้งหมดที่เกี่ยวกับเรื่องที่หน่วยงานจัดทำคำขอการดำเนินการก่อสร้างสนามบินทั้งหมด

#### ผู้แทนจากกรมท่าอากาศยาน ตอบข้อซักถาม ดังนี้

- กรมท่าอากาศยานเป็นหน่วยราชการมีท่าอากาศยานในสังกัด ๒๙ แห่ง มีหน้าที่ดำเนินการด้านการบิน ทั้งนี้ การท่าอากาศยานปัจจุบันเป็นบริษัท ท่าอากาศยานไทย เป็นบริษัทในตลาดหลักทรัพย์ โดยมีหน้าที่ดูแลสนามบิน ๖ แห่ง ทั้งนี้ หน่วยงานมีการวางแผนและวิเคราะห์อนาคตเกี่ยวกับการเติบโตของผู้โดยสารในแต่ละแห่งของท่าอากาศยานที่หน่วยงานรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างที่ล่าช้า หน่วยงานได้แก้ปัญหาในหลายเรื่องแล้ว คาดว่า การก่อสร้างจะรวดเร็วขึ้น ตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นหลักการในเรื่องของ Level of Service

- กรณีการก่อสร้าง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ปัจจุบันยังไม่ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างในปี ๒๕๖๓ ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ หน่วยงานจะขอจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าว

- หน่วยงาน แม้ว่าจะเป็นหน่วยงานราชการ และมีรายได้ของตัวเอง แต่รายได้ที่ได้มาหน่วยงานนำมาใช้จ่ายในการบำรุงรักษาท่าอากาศยานไม่ได้นำไปใช้ในกรณีอื่น ทั้งนี้ ในการดำเนินงานเชิงพาณิชย์ ได้มีการแบ่งเป็น ร้อยละ ๗๐ ให้ภาคธุรกิจที่จะสามารถเข้าไปดำเนินการเชิงพาณิชย์ในท่าอากาศยานได้ ส่วนในอีกร้อยละ ๓๐ ให้โอกาสท้องถิ่นเข้าไปดำเนินการในเชิงพาณิชย์ในท่าอากาศยานเช่นกัน

- กรณีการโอนท่าอากาศยาน เนื่องจากมีรายละเอียดจำนวนมาก หน่วยงานจะจัดส่งรายละเอียดเป็นเอกสารต่อไป

- ที่จังหวัดนครปฐม อาจมีความเป็นไปได้ที่จะมีการก่อสร้างท่าอากาศยานเพื่อรองรับเที่ยวบินฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ หน่วยงานได้มีการศึกษาเกี่ยวกับความคุ้มค่าและผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้ง มีการศึกษาเกี่ยวกับความสนใจของเอกชนในการร่วมทุนอยู่

- ท่าอากาศยานมีแนวทางให้เอกชนร่วมทุนกับหน่วยงาน โดยหน่วยงานได้มีการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ อยู่ ซึ่งหน่วยงานได้มีการเตรียมการในกรณีนี้ไว้ เพื่อเป็นการเริ่มต้นการบริหารรูปแบบหนึ่งของหน่วยงาน

- ปัจจุบันหน่วยงานอยู่ในแผนพัฒนาของหน่วยงานปี ๒๕๖๑—๒๕๗๐ โดยแบ่งเป็น แผนพัฒนา ๑๐ ปี ๒ ระยะ

- แผนแม่บทของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีแผนจะก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่จังหวัดเชียงใหม่และภูเก็ตแห่งที่สอง โดยมีการกำหนดเกณฑ์ว่า หากจะมีสนามบินแห่งใหม่ต้องศึกษาเรื่องความต้องการซื้อ (Demand) และระยะเวลาการเดินทาง โดยต้องอยู่ใน ๙๐ กิโลเมตร หรือ ๑ ชั่วโมง ส่วนมาตรฐานการออกแบบสนามบินจะเป็นไปตามหลักการของ ไอเคโอ

- มีแผนการพัฒนาสนามบินอุดรธานีด้วย ซึ่งหน่วยงานมีแผนที่จะทำอาคารจอดรถและอาคารสำนักงาน เพื่อให้มีพื้นที่รองรับผู้โดยสารมากขึ้น โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ จะขอจัดสรรงบประมาณในการออกแบบอาคารผู้โดยสารเพิ่มเติม

- หน่วยงานกำลังดำเนินการขอขยายวัตถุประสงค์ในการใช้พื้นที่ในจังหวัดนครราชสีมาซึ่งเจ้าของที่ดินเป็นของกรมป่าไม้ เพื่อให้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการบินได้ เพราะแต่เดิมกรมป่าไม้ได้ให้ดำเนินการเฉพาะการบินเท่านั้น

- กรณีเส้นทางบินใหม่ หน่วยงานมีนโยบายและแนวทางให้แรงจูงใจโดยจะลดค่า Landing Parking ร้อยละ ๘๕ ในปีแรก และในปีต่อไป ร้อยละ ๖๕ และ ๕๐ ตามลำดับ ซึ่งประสบความสำเร็จมาแล้วสำหรับท่าอากาศยานหัวหิน ส่วนในเรื่องของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานจะรับไปดำเนินการ

- หน่วยงานมีกองทุนหมุนเวียนเพื่อให้สนามบินมีมาตรฐานมากขึ้นแม้เป็นหน่วยงานราชการแต่ได้มีการพัฒนามาตรฐานให้มากขึ้น

- การแก้ไขข้อปรับปรุงต่างๆ หน่วยงานดำเนินการที่เรียกว่า Inventive maintenance อยู่เสมอ อย่างไรก็ตาม หากมีทรัพย์สินของหน่วยงานเสื่อมคุณภาพจะมีการซ่อมแซมอยู่ตลอด

- กรณีการก่อสร้างท่าอากาศยานพังงา ที่มีความกังวลว่า จะกระทบกับการดำเนินการของสนามบินจังหวัดกระบี่หรือไม่ กรณีดังกล่าวหน่วยงานกำลังดำเนินการศึกษาอยู่

- หน่วยงานมีการดำเนินการบริหารท่าอากาศยานที่เรียกว่า Management Contracts เพื่อบริหารท่าอากาศยานให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้น

- กรณีการพัฒนาและการปรับปรุง เห็นว่า การก่อสร้างคือการก่อสร้างใหม่ การพัฒนาคือการเพิ่มขีดความสามารถ ส่วนการปรับปรุงนั้น คือการแก้ไขให้ดีขึ้น

- หน่วยงานมีทำหน้าที่เป็น Operator เท่านั้น แต่ในเรื่องของการขนส่งทางอากาศทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการขนส่งด้วยเครื่องบินขนาดใหญ่ การกำหนดค่าโดยสาร กรณีสนามบิน เป็นต้น จะเป็นหน้าที่ของ Regulator ซึ่ง “สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย” เป็นผู้ดำเนินการ

#### **มาตรา ๒๙**

สถาบันการบินพลเรือน

๕๐๙,๕๗๕,๑๐๐

บาท

ไม่มีรายการปรับลด

-

บาท

**กรรมาธิการได้สอบถามและแสดงความคิดเห็นในการขอรับสนับสนุนงบประมาณ ของสถาบันการบินพลเรือน ประเด็นต่าง ๆ ดังนี้**

- กรณีที่มีนักบินเป็นเพศหญิงจะสามารถลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเสมอภาค จึงขอทราบว่ามี การรับนักศึกษาที่เป็นเพศหญิงจำนวนเท่าใดและใช้มาตรฐานเดียวกันกับนักบินเพศชายหรือไม่

- ขอสอบถามหน่วยงาน ดังนี้

๑. กรณีเงินนอกงบประมาณจำนวน ๑,๑๙๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท ขอให้หน่วยงานจัดส่งรายละเอียด เป็นเอกสารเกี่ยวกับเงินนอกงบประมาณรายการนี้

๒. ขอให้หน่วยงานชี้แจงว่าเพราะเหตุใด หน่วยงานไม่ตั้งงบประมาณในรายจ่ายงบประมาณสมทบ

๓. ขอให้หน่วยงานชี้แจงว่า การดำเนินงานของหน่วยงานยังมีความจำเป็นหรือไม่ เพราะเหตุใด

๔. หน่วยงานมีแผนให้ออกาสทางการศึกษากับนักเรียนที่มาจากชนบทหรือไม่ ที่ป็นนักเรียนที่เรียนจบระดับมัธยมปลายที่ต้องการสอบเข้าเรียนกับสถาบันการบินพลเรือน

๕. มีสถานศึกษาและมหาวิทยาลัยหลายแห่งที่จัดการเรียนการสอนเกี่ยวกับธุรกิจการบิน เช่น มหาวิทยาลัยสวนดุสิต หน่วยงานมีการเชื่อมโยงเกี่ยวกับเรื่องของการศึกษาของสถาบันอื่น ๆ หรือไม่

#### **ผู้แทนจากสถาบันการบินพลเรือน ตอบข้อซักถาม ดังนี้**

- หน่วยงานเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยการทำหน้าที่ของหน่วยงานมีลักษณะคล้ายกับมหาวิทยาลัย โดยมีการฝึกอบรม เพื่อตอบสนองอุตสาหกรรมการบิน

- จากคำถามที่ว่า หน่วยงานมีแนวทางการแก้ไขปัญหานักบินล้นตลาดอย่างไร ขอชี้แจงว่า ปัจจุบันมีนักบินที่ไม่สามารถหางานทำได้ จำนวน ๗๐๐ ราย ซึ่งเป็นข้อมูลการขึ้นทะเบียนของนักบิน แต่ในความเป็นจริงอาจจะมีมากกว่านี้แต่ไม่แสดงตน

ในอดีตมีปัญหาเรื่องนักบินถูกแย่งตัวเพราะนักบินที่มีประสบการณ์ขาดแคลนอย่างมาก จนทำให้เป็นกระแสให้มีการเรียนเป็นนักบินจนมีการผลิตนักบินออกมามากเกินความต้องการ ทั้งนี้ หากนักบินเรียนจบจากสถานศึกษามาประมาณ ๑ - ๒ ปี จะทำให้ความสามารถในการบินของนักบินหมดลง

- กรณีมาตรฐานการบินของเพศชายและเพศหญิง หน่วยงานมีการฝึกอบรมในมาตรฐานเดียวกัน ยกเว้นกรณีบางสายการบินมีการกำหนดคุณสมบัติเอาไว้ว่า จะรับเฉพาะเพศชาย เช่น บริษัทการบินไทยที่ไม่มีนโยบายรับนักบินผู้หญิง ทั้งนี้ ในส่วนของความสามารถ จากที่ผู้ชี้แจง มีประสบการณ์ในการฝึกการบินทั้งเพศชายและเพศหญิง เห็นว่า ในบางครั้งนักเรียนการบินเพศหญิงควบคุมเครื่องบินดีกว่านักเรียนการบินเพศชาย

- ส่วนกรณี พื้นฐานอาชีพจะสามารถศึกษาเข้ารับการศึกษาในหลักสูตรช่างอากาศยานได้ ทั้งนี้ หน่วยงานได้มีการทำ MOU กับสถาบันอาชีพซึ่งหน่วยงานเป็นสถาบันเดียวที่ได้รับการรับรองจากไอเคโอ โดยสถาบันได้เปิดสอนมา ๕๘ ปี แล้ว อย่างไรก็ตาม นักศึกษาอาชีพที่มาอบรมเป็นช่างอากาศยาน มีปัญหาในเรื่องของภาษาอังกฤษ เพราะการเรียนการสอนของสถาบันใช้ภาษาอังกฤษในการเรียนการสอน

- ในส่วนของเขตเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) บริษัทการบินไทยจะมีความร่วมมือกับ บริษัทแอร์บัส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผลิตเครื่องบินรายใหญ่ของโลก โดยมีเครื่องบินมากกว่า ร้อยละ ๖๐ ที่ทำการบินเป็นเครื่องบินของบริษัทนี้ โดยจะมีการร่วมกันเพื่อสร้างมหานครการบินเป็นจะให้มีความทันสมัยเครื่องบินขนาดใหญ่ ทั้งนี้ จะมีการเปิดทำการในปี ๒๕๖๕ เป็น “มหานครการบิน”

อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการก่อสร้างมหานครการบินเสร็จแล้ว คาดว่า ประเทศไทยจะมีกิจกรรมเกี่ยวกับธุรกิจการบินมากขึ้น ซึ่งจะเป็นแม่เหล็กในการลงทุนในภาคตะวันออกของประเทศไทย

- กรณีในบางเส้นทางค่าโดยสารมีราคาต่ำ เป็นเพราะสายการบิน Low Cost Airline มีแผนการตลาดเพื่อต้องการให้มีผู้โดยสารมาก โดยจะหารายได้จากค่าอาหารและค่ากระเป๋าแทน แต่ในบางเส้นทางที่มีราคาต่ำโดยสารสูงเป็นเพราะในบางพื้นที่มีผู้โดยสารน้อย เพื่อให้เกิดความคุ้มทุนจึงต้องขึ้นราคาผู้โดยสาร

- งบประมาณ จำนวน ๑,๑๙๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท เป็นงบประมาณที่เกิดจากการที่หน่วยงานได้รายได้จากค่าหน่วยกิจและค่าซ่อมบำรุง ทั้งนี้ งบประมาณจำนวนดังกล่าว หน่วยงานได้มีการแจ้งให้สำนักงานงบประมาณและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้ว

อย่างไรก็ตาม หน่วยงานมีแผนที่จะสร้างอาคารของสถาบัน โดยจะใช้งบประมาณของรัฐ ประมาณ ๙๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท และหน่วยงานออกค่าก่อสร้างเองอีก ๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งการสร้างอาคารมี

ความจำเป็นมากเพราะหน่วยงานเปิดสถาบันมาถึง ๕๘ ปีแล้ว และเป็นสถาบันเดียวของประเทศที่ได้รับการรับรองจากไอเคโอ โดยหน่วยงานได้รับรางวัลในการฝึกอบรมด้านการบินด้วย

- นักศึกษาของสถาบัน หากไม่ผ่านการสอบภาษาอังกฤษจะไม่สามารถจบการศึกษาจากสถาบันได้ เพราะเป็นมาตรฐานของไอเคโอ นอกจากนี้ หน่วยงาน ไม่มีโควตาให้ทุนเรียนฟรีกับนักเรียน แต่หน่วยงานมีการให้ทุนกู้ยืมเพื่อการศึกษา

- มหาวิทยาลัยที่เป็นสถาบันเกี่ยวกับธุรกิจการบินกับหลักสูตรของหน่วยงาน มีหลักสูตรที่ไม่เหมือนกัน กล่าวคือ มหาวิทยาลัยรังสิต จะเน้นเรื่องของการบริการเกี่ยวกับธุรกิจการบินที่ไม่ต้องใช้ใบอนุญาต แต่หน่วยงานจะให้การฝึกอบรมเพื่อให้นักศึกษาสามารถปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบินที่ต้องมีการสอบใบอนุญาต

กรมทางหลวง

๒๖,๖๖๘,๑๓๗,๕๐๐

บาท

ไม่มีรายการปรับลด

-

บาท

**กรรมาธิการได้สอบถามและแสดงความคิดเห็นในการขอรับสนับสนุนงบประมาณ ของ กรมทางหลวง สรุปประเด็นต่าง ๆ ดังนี้**

- ทางหลวงแผ่นดินซึ่งเป็นเลข ๒ หลัก ที่ยังไม่ได้ดำเนินการจัดสร้างเป็น ๔ ช่องจราจร ปัจจุบันมีถนนที่ยังไม่ได้จัดสร้างถนน ๔ เลนเหลืออยู่จำนวนเท่าใด มีที่ใดบ้าง และกรณีที่ลงนามในสัญญาแล้วแต่ยังหาที่ดินในการก่อสร้างไม่ได้ ทั้งหมดมีจำนวนโครงการเท่าใด นอกจากนี้ โครงการใดบ้างของกรมทางหลวงที่มีการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนแล้ว แต่ยังไม่ได้รับงบประมาณในการจัดหาที่ดิน ทั้งนี้ หน่วยงานสามารถจัดส่งเป็นเอกสารได้

- กรณีการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ ที่เดินทางไปสู่จังหวัดนครราชสีมา มีข้อสงสัยว่า เมื่อมีจุดตัดถนนมอเตอร์เวย์ ที่มีการก่อสร้างสะพาน แต่ไม่ได้มีการก่อสร้าง คอสะพาน ทำให้รถยนต์ต้องวิ่งทางเบี่ยง ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุอยู่ตลอด หน่วยงานควรเร่งรัดเพราะในเดือนหน้าจะเป็นเทศกาลปีใหม่ซึ่งประชาชนจะต้องเดินทางกลับภูมิลำเนา และในบางกรณีในเขตก่อสร้างถนน ไม่มีไฟส่องสว่าง ดังนั้น หน่วยงานควรเร่งรัดดำเนินการ

นอกจากนี้ ในการก่อสร้างถนน หน่วยงานควรเร่งรัดการก่อสร้างให้เสร็จเร็วขึ้น แม้จะต้องเพิ่มงบประมาณอีกเท่าตัว เพราะเห็นว่า มีความคุ้มค่าและเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในเรื่องของการจราจร ดังนั้น ขอให้หน่วยงานดำเนินการโดยเร่งด่วนเพื่อแก้ปัญหาของประชาชน

- หน่วยงานมีการขอรับงบประมาณในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขอสอบถามว่า มีความแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร และการดำเนินการดังกล่าว ต้องดำเนินการอย่างไร ในการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้ ถนน EAST WEST CORRIDOR อำเภอคลองสาน จังหวัดชัยภูมิ มีการก่อสร้างมานานแล้ว แต่ยังไม่แล้วเสร็จ เพราะการสร้างถนนต้องมีการตัดผ่านพื้นที่อุทยานน้ำหนาวและมีประชาชนไม่เห็นด้วยให้มีการก่อสร้างถนน ๔ เลนในพื้นที่ดังกล่าว ด้วยเหตุผลว่า ในบริเวณอุทยานมีสัตว์ป่า ในการสร้างถนนจึงอาจต้องมีการปรับแบบแปลนให้เป็นถนนลอยฟ้า ทั้งนี้ ขอทราบความคืบหน้าของการก่อสร้างเพราะถนนดังกล่าวเป็นยุทธศาสตร์ของรัฐบาล

- กรณีถนนเส้น ๓๑๔ ถึง ๓๐๔ ขอสอบถามว่า กรณีเส้น ๓๑๔ ซึ่งจะต้องเลี้ยงขวาไป ๓๐๔ มีการจราจรหนาแน่น และมีการไม่เคารพกฎจราจรมีการฝ่าไฟแดง ขอสอบถามหน่วยงานว่า หน่วยงานมีแผนนโยบายหรือการแก้ไขปัญหาที่จะสร้างสะพานข้ามแยกหรือไม่ เพราะเห็นว่าจะสามารถลดระยะเวลาการเดินทางได้

- กรณีแนวเขตที่มีการซ้ำซ้อนของแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีผลต่อการขออนุญาต ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนและเพื่อความเป็นธรรม หน่วยงานควรมีการแบ่งเขตให้ชัดเจนเพื่อเป็นประโยชน์ในการแบ่งกรอบอำนาจหน้าที่ นอกจากนี้ กรณีในถนนเพชรเกษม สาย ๔ มีการก่อสร้างอย่างล่าช้า เพราะเหตุใด ถนนเส้นนี้จึงมีไหล่ทางที่ไม่ดีและมีความล่าช้าในการก่อสร้าง

นอกจากนี้ ประเทศไทยควรให้มีการเชื่อมโยงสองภูมิภาคระหว่างอ่าวไทยกับอันดามัน เพราะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจ ซึ่งในส่วนของอันดามันมีนักท่องเที่ยวปีละ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ คน จึงเป็นความจำเป็นที่ควรจะมีถนนเชื่อมโยงพื้นที่ดังกล่าว

- กรณีทางหลวงสร้างสะพานปิดบังทางของประชาชน ขอสอบถามว่าจะสามารถดำเนินการขุดเซยให้ประชาชนได้หรือไม่ นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงงบประมาณของหน่วยงานแล้ว เห็นว่า มีแต่การก่อสร้างเป็นสำคัญ โดยเฉพาะในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ เช่น ถนนตั้งแต่ อำเภอเทพา จังหวัดสงขลา ถนนในพื้นที่ไม่มีแสงสว่าง หรือพื้นที่ตั้งแต่ ตำบลลำไพล ถึง อำเภอลำทิว ล้วนไม่มีแสงสว่างบนถนนซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และยังเป็นพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการก่อการร้ายด้วยเพราะไม่มีแสงสว่าง หน่วยงานจึงควรที่จะให้ความสำคัญกับการสร้างแสงสว่างมากกว่าการก่อสร้างถนน

- ขอทราบข้อมูลเกี่ยวกับงบการเงินของหน่วยงานในแต่ละปี ว่ามีผลการดำเนินงานเป็นอย่างไร เป็นงบรายการใด เพื่อให้ทราบว่า รัฐบาลให้ความสำคัญกับการลงทุนในระบบคมนาคมของประเทศอย่างไร และการที่หน่วยงานเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินงานของรัฐบาลดังกล่าว หน่วยงานมีการดำเนินการอย่างไร

ทั้งนี้ การบันทึกบัญชี หน่วยงานมีมาตรฐานการบัญชีอย่างไร ในแต่ละเส้นทางที่มีการก่อสร้าง หรือการซ่อมแซม หน่วยงานมีการจัดทำเป็นงบลงทุนหรืองบดำเนินงาน อย่างไรก็ตาม เห็นว่า หน่วยงานไม่น่าที่จะได้รับผลกำไรต่อปีเหมือนหน่วยงานอื่น เช่น การไฟฟ้าฝ่ายผลิต หรือการประปาส่วนภูมิภาค เพราะหน่วยงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเทศกาลจะเปิดให้ประชาชนใช้บริการทางพิเศษโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ ขอให้หน่วยงานจัดส่ง งบการเงินของหน่วยงานตั้งแต่ ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๑ โดยขอให้จัดส่งเป็นเอกสาร

- ทางหลวงหมายเลข ๒๑๑ ได้งบประมาณในปี ๒๕๖๑ เส้นทางจากหนองสองห้องไปอำเภอท่าบ่อ ไม่ทราบว่า ตามสัญญาการก่อสร้างจะแล้วเสร็จเมื่อใด เพราะเมื่อไม่นานมานี้ มีประชาชนประสบอุบัติเหตุเสียชีวิต ไม่ทราบว่า เป็นเพราะถนนไม่ดีหรือไม่มีแสงสว่าง แต่ในช่วงค่ำบริเวณดังกล่าวจะไม่มีแสงสว่าง อย่างไรก็ตาม รายการงบประมาณของปี ๒๕๖๓ มีแผนบูรณาการพื้นที่ระดับภาค ขอให้หน่วยงานชี้แจงในรายละเอียดว่า มีการดำเนินการอย่างไร

นอกจากนี้ กรณีที่หน่วยงานมีผู้รับเหมาหลายราย มีการก่อสร้างถนนต่อกัน ในพื้นที่รอยต่ออาจมีปัญหาเรื่องของอุบัติเหตุเพราะผู้รับเหมาก่อสร้างแต่ละรายมีกระบวนการก่อสร้างแตกต่างกัน ทำให้ระดับของถนนต่างกัน

- ขอสอบถามดังนี้

๑. หน่วยงานเห็นภาพใหญ่หรือไม่ว่า แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีมีความซ้ำซ้อนไม่คุ้มค่า ในการใช้งบประมาณกว่า ๗๘๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๒. ปัญหาการใช้รถยนต์ใช้ถนนของประชาชนที่มากเกินไป มีการแก้ไขโดยการให้ประชาชนมาใช้บริการขนส่งมวลชนในรูปแบบรางแทน หน่วยงานเห็นด้วยหรือไม่

๓. หน่วยงานเห็นว่า ทิศทางการดำเนินงานของหน่วยงานจะให้ความสำคัญกับการซ่อมแซม หรือก่อสร้างมากกว่ากัน

๔. หน่วยงานยอมรับหรือไม่ว่า ประเทศไทยมีปัญหาเรื่องการบูรณาการทางถนนความแตกต่างระหว่างทางหลวงกับทางหลวงชนบทต่างกันอย่างไร หรือมอเตอร์เวย์ต่างกับการทางพิเศษอย่างไร ขอให้หน่วยงานตอบตามหลักทางวิชาการ

- กรณีตัวชี้วัดเรื่องความปลอดภัย โดยอัตราเสียชีวิตในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ตั้งเป้าหมายไว้ ๒.๑๕ ต่อ แสน แต่ในปีที่แล้วสามารถดำเนินการตามเป้าหมายได้อยู่ที่ ๒.๓๙ โดยใช้งบประมาณ ๓๘๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ทั้งนี้ ในการดำเนินการโครงการดังกล่าว หน่วยงานมีหลักเกณฑ์อย่างไร ในการดำเนินการกิจกรรมนี้ให้ถึงเป้าหมายที่ตั้งไว้ และกิจกรรมหลักที่ลดความสูญเสียได้หน่วยงานเห็นว่าเป็นกิจกรรมใด ทั้งนี้ ขอให้จัดส่งรายละเอียดเป็นเอกสารด้วย

- ขอรอบจำนวนถนนที่ไม่แล้วเสร็จว่ามีทั้งหมดจำนวนเท่าใด และหน่วยงานมีแผนการพัฒนาถนนใน ๕ ปี ข้างหน้า ที่เชื่อมโยงต่อถนนทางภาคเหนือตอนบน เช่น เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน และอุตรดิตถ์หรือไม่ อย่างไร

- หลักเกณฑ์การพิจารณาเพื่อสร้างถนนและสะพาน หน่วยงานมีหลักเกณฑ์ใดเป็นสำคัญ

นอกจากนี้ ขอให้หน่วยงานจัดส่งเป็นเอกสาร โดยให้จัดส่งข้อมูลเกี่ยวกับการทำงานและพลังงาน รวมทั้ง ปัญหาการจัดซื้อจัดจ้างในระบบ E-bidding ในปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒

- กลุ่มลำนานาตะวันออก เช่น จังหวัด เชียงราย พะเยา น่าน และ แพร่ ในอนาคตจะมีศักยภาพอย่างมาก เพราะมีการขนถ่ายสินค้าจากประเทศจีน และประเทศลาว เข้าสู่พื้นที่ โดยในปัจจุบันกำลังจะมีการพัฒนาให้ด่านชายแดนเป็นด่านสากลในพื้นที่

ทั้งนี้ หากมีการเชื่อมโยงลำนานาตะวันออก ในอนาคตด้านทั้ง ๔ ด้านในพื้นที่ลำนานาตะวันออกจะเป็นทางเข้าทางออกการขนส่งทางท่องเที่ยวนานาชาติ เพื่อเชื่อมโยงมาถึงกรุงเทพมหานคร อย่างไรก็ดี ขอให้หน่วยงานร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ทางหลวงชนบท เพื่อไปศึกษาพื้นที่ลำนานาตะวันออกให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษด้านการคมนาคมขนส่ง Logistic และการท่องเที่ยวในลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นการยกระดับพื้นที่ในจังหวัดต่าง ๆ เพราะในพื้นที่มีภูมิทัศน์ที่สวยงามมาก ดังนั้น หากต้องการให้เกิดผลสำเร็จดังกล่าว การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเป็นเรื่องที่สำคัญ

นอกจากนี้ กรณีทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๑ ในช่วงอำเภอกันจน ไปถึงอำเภอกก ระยะทาง ๒๘ กิโลเมตร มีถนนที่เข้าไปในภูเขาประมาณ ๘-๙ กิโลเมตร ซึ่งมีความคดเคี้ยว โดยจะอยู่ในช่วงประมาณหลักกิโลเมตรที่ ๑๕-๒๓.๕ กิโลเมตร ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และมีผู้เสียชีวิตประมาณ ๑๐ รายต่อปี ดังนั้น แม้ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะมีประชาชนใช้สัญจรไม่หนาแน่น แต่มีความอันตราย จึงขอให้หน่วยงานพิจารณาว่าจะดำเนินการอย่างไร อาจให้มีการขยายถนนเป็น ๔ เลน

- ขอเอกสารเงินนอกงบประมาณปี ๒๕๖๒ และแผนการใช้จ่ายเงินนอกงบประมาณ ปี ๒๕๖๓ ทั้งนี้ หากหน่วยงานมีงบประมาณมากเกินไป จะอาจขอให้มีการปรับลดเพราะการที่มีงบประมาณไปค้างไว้แต่ไม่นำไปใช้พัฒนาประเทศ เป็นการดำเนินการที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

นอกจากนี้ ขอให้หน่วยงานจัดส่งค่าของงบประมาณที่หน่วยงานไม่ได้รับจัดสรรจากสำนักงบประมาณให้คณะกรรมการการวิสามัญ ฯ พิจารณา โดยขอให้จัดส่งเป็นรายการตามโครงการที่ถูกปรับลดลง

กรณีถนนที่อยู่จังหวัดเชียงใหม่ที่ยังไม่แล้วเสร็จ เส้นทางไปถึงเชียงราย เส้นทางดอยสะเก็ด และถนนหมายเลข ๑๐๗ ซึ่งมีแผนที่จะทำถนน ๔ เลน แต่ปัจจุบันยังไม่แล้วเสร็จ จึงสอบถามความคืบหน้าว่า เป็นอย่างไร ขอให้จัดส่งเป็นเอกสารให้คณะกรรมการการวิสามัญ ฯ พิจารณา ด้วย

### ผู้แทนจากกรมทางหลวง ตอบข้อซักถาม ดังนี้

- จำนวนทางหลวงที่มี หมายเลขจำนวน ๒ หลัก มีระยะทางทั้งหมด ๙๕๕ กิโลเมตร ทั้งนี้ หน่วยงานจะจัดส่งเป็นเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดดังกล่าว

- กรณีการก่อสร้างสะพานในพื้นที่มอเตอร์เวย์บริเวณจุดตัดคอสะพาน หน่วยงานจะดำเนินการกำกับกับผู้ก่อสร้างให้ดำเนินการป้องกัน เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอีก

- กรณีการร่นระยะเวลาการก่อสร้าง หน่วยงานจะมีการกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างให้สั้นลง โดยจะมีการประสานกับผู้ก่อสร้าง หากผู้ก่อสร้างมีศักยภาพหรือมีเครื่องจักรจำนวนมากจะสามารถร่นระยะเวลาได้

- กรณีการจัดทำอุโมงค์ที่จังหวัดนครราชสีมา มีงบประมาณดำเนินการแล้ว แต่เมื่อมีการจัดทำประชาพิจารณ์แล้วกลับไม่ได้รับการยอมรับจากประชาชน ทั้งนี้ หากมีการทำหนังสือจากประชาชนว่าต้องการให้มีการดำเนินการก่อสร้าง หน่วยงานจะพิจารณาดำเนินการต่อไป

- กรณี ถนน EAST WEST CORRIDOR ซึ่งมีพื้นที่ระยะทางกว่า ๗๐๐ กิโลเมตร มีถนนที่เป็น ๒ เลน อยู่บริเวณเขตอุทยานน้ำหนาว ประมาณ ๘๐ กิโลเมตร แม้ว่าหน่วยงานจะมีงบประมาณก่อสร้าง แต่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เห็นว่า ควรหาพื้นที่ใหม่เพราะติดกับเขตอุทยาน ปัจจุบันหน่วยงานได้มีการศึกษาแนวทางใหม่ในการก่อสร้าง โดยอาจให้มีการอ้อมพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งจะทำให้มีระยะทางที่ไกลขึ้นและผ่านภูเขา จึงได้มีการพิจารณาถนนหมายเลข ๑๒ โดยอาจให้มีพื้นที่ให้สัตว์ข้ามหรือมีอุโมงค์ให้สัตว์ข้ามทางได้อย่างไรก็ตาม หากมีการจัดสร้างถนนในพื้นที่หมายเลข ๑๒ ขนาด ๔ ช่องจราจรไม่ได้ หน่วยงานอาจจัดทำเป็น ๒ ช่องจราจรขนาดใหญ่แทน หน่วยงานขอรับไปพิจารณาศึกษาต่อไป

- กรณีถนนในจังหวัดฉะเชิงเทราที่มีความหนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณแยกไฟแดงถนนหมายเลข ๓๑๔ แยกที่สามารถเดินทางไปถนนยังถนนหมายเลข ๓๐๔ ได้ หน่วยงานขอรับไว้เพื่อพิจารณาปรับปรุงถนนตามที่กรมการเสนอ

- กรณี พื้นที่ถนนฝั่งอานามันมีความทับซ้อนกัน เดิมเส้นทางของพื้นที่ภาคใต้ คือ ถนนหมายเลข ๔ และสาย ๔๑ มีจังหวัดที่มีพื้นที่ที่ติดกันและทับซ้อนกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ จังหวัด พังงา ภูเก็ตและกระบี่ ซึ่งหน่วยงานได้มีการประเมินพื้นที่การดูแลของแต่ละจังหวัดอยู่ที่ ๕๐๐- ๗๐๐ กิโลเมตร แต่เนื่องจากมีพื้นที่ที่ติดกันจึงเกิดความซ้ำซ้อน

ทั้งนี้ หน่วยงานขอรับไปพิจารณาไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน โดยจะแบ่งให้อยู่ในเขตจังหวัดเป็นสำคัญ เพื่อให้อยู่ในมาตรฐาน และสะดวกในการติดต่อประสานงาน

- กรณีเส้นทางลงภาคใต้มีโครงข่ายของกรมทางหลวงอยู่แล้ว โดยจะมีการเดินทางเป็นเส้นตรงตามถนนหมายเลข ๔๑ และมีถนนสายสำรองคือ ถนนหมายเลข ๔ อย่างไรก็ตาม หน่วยงานขอรับไปดำเนินการปรับปรุงเส้นทางถนนสาย ๔ ให้ดีขึ้น ในการเชื่อมต่อพื้นที่ฝั่งอานามันกับฝั่งอ่าวไทย โดยจะมีการเพิ่มถนนจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร

- กรณีจุดอันตรายที่ไม่มีแสงสว่างซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุ หน่วยงานมีการจัดงบประมาณในการปรับปรุงอยู่ ทั้งนี้ หน่วยงานจะพิจารณาพื้นที่ที่กรมการให้ความเห็นไว้ เพื่อจะได้มีการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างตามที่กรมการเสนอ อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงขอชี้แจงว่า หน่วยงานไม่ได้มีการติดตั้งไฟบนถนนทุกเส้นทาง หน่วยงานจะพิจารณาติดตั้งในพื้นที่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย เฉพาะจุด เช่น จุดกลับรถ หรือบริเวณแยกไฟแดง

- หน่วยงานจะจัดส่งเป็นเอกสารเกี่ยวกับการบันทึกบัญชีของหน่วยงาน ของปีงบประมาณ ๒๕๕๙-๒๕๖๑ ให้คณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณา

- ถนนหมายเลข ๒๑๑ จากอำเภอหนองสองห้อง ถึงอำเภอบำบอง ตามสัญญาจะแล้วเสร็จ ๙ มีนาคม ๒๕๖๓ แต่จะมีการดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ทั้งนี้ หน่วยงานจะเร่งให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

- เป็นนโยบายของหน่วยงานว่า เส้นทางที่มีประชาชนอยู่ในพื้นที่เขตก่อสร้าง หน่วยงานจะให้ความสำคัญกับความปลอดภัย โดยงบประมาณของปี ๒๕๖๓ การก่อสร้างใหม่จะให้ความสำคัญกับความปลอดภัยมากขึ้น

- กรณีข้อซักถาม ๔ คำถาม ดังนี้

๑. จากคำถามที่ว่าหน่วยงานเห็นภาพใหญ่หรือไม่ว่าแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีมีความซ้ำซ้อนไม่คุ้มค่า ในการใช้งบประมาณกว่า ๗๘๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ขอชี้แจงว่า ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ยังมีพื้นที่ที่ซ้ำซ้อนกันจริงอยู่ ไม่ว่าจะเป็นระบบราง หรือทางพิเศษ เป็นต้น บางส่วนยังมีความซ้ำซ้อนกัน จึงต้องมีการขยับระยะเวลาการก่อสร้างไปก่อน

๒. จากคำถามที่ว่า หน่วยงานมีปัญหาการใช้รถใช้ถนนมากเกินไปจึงต้องการให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งมวลชนในรูปแบบระบบรางแทน หน่วยงานเห็นด้วยหรือไม่

ขอชี้แจงว่า หน่วยงานเห็นด้วยกับกรมการฯ โดยการเดินทางมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน

๓. จากคำถามที่ว่า หน่วยงานเห็นว่า ทิศทางการดำเนินงานของหน่วยงานจะให้ความสำคัญกับการซ่อมแซม หรือก่อสร้างมากกว่ากัน

ขอชี้แจงว่า ประเทศไทยมี ๓,๐๐๐ กว่าเส้นทาง และมีโครงข่ายทางหลวงที่ค่อนข้างสมบูรณ์แล้ว ดังนั้น การปรับปรุงซ่อมแซมมีความสำคัญมากกว่าสร้างใหม่

๔. จากคำถามที่ว่า หน่วยงานยอมรับหรือไม่ว่า ประเทศไทยมีปัญหาเรื่องการบูรณาการทางถนน ความแตกต่างระหว่างทางหลวงกับทางหลวงชนบทต่างกันอย่างไร หรือมอเตอร์เวย์ต่างกับการทางพิเศษอย่างไร ให้หน่วยงานตอบตามหลักทางวิชาการ

ขอชี้แจงว่า การแบ่งพื้นที่ของประเทศยังไม่มีบูรณาการที่ดี โดยหน่วยงานได้มีการถ่ายโอนงานในบางพื้นที่ โดยหน่วยงานได้มีการตั้งคณะกรรมการขึ้นมาเพื่อให้เกิดการบูรณาการ ในอนาคตจะมีการถ่ายโอนภารกิจกันระหว่างกรมทางหลวงกับกรมทางหลวงชนบท หรือถ่ายโอนถนนให้กับองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น บางเส้นทางอาจกลับมาเป็นของกรมทางหลวง

- กรณีตัวชี้วัดเรื่องความปลอดภัยที่มีการตั้งไว้ที่ ๒.๑๕ ต่อแสน หน่วยงานขอชี้แจงเป็นเอกสาร

- กรณีการค้าชายแดนในพื้นที่โครงข่ายเขตพัฒนาพิเศษฝั่งล้านนาตะวันออกที่จะให้มีการสร้างถนน หน่วยงานขอไปพิจารณาศึกษาก่อน

- ถนนหมายเลข ๑๐๙๑ จำนวน ๒๘ กิโลเมตร หน่วยงานขอรับไปพิจารณาว่า สามารถดำเนินการจัดสร้างเป็น ๔ ช่องทางการจราจร ได้หรือไม่ หรืออาจจัดทำเป็น ๒ ช่องจราจรที่มีไหล่ทางที่กว้างขึ้น

- กรณีจากคำถามที่ว่า การติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม หน่วยงานดำเนินการตามเงื่อนไขใดบ้าง หน่วยงานขอชี้แจงว่า เป็นการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในหลักการการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งเป็นโครงการที่ได้รับความเห็นชอบและได้งบประมาณในการก่อสร้างแล้ว รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๕๑/๕

## ข้อสังเกตของคณะกรรมการธิการ

### กระทรวงคมนาคม

#### กรมการขนส่งทางบก

- ปัจจุบันการจราจรขนส่งภายในประเทศ มีสภาพการจราจรที่หนาแน่น และมีรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก กรมการขนส่งทางบกควรมีนโยบายในเรื่องการนำรถประจำทางที่ขนส่งเพื่อเชื่อมต่อสถานี (Shuttle Bus) มาทำเป็น Feeder เพื่อเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า

- กรณีตัวชี้วัดมาตรฐานความปลอดภัย ในปีถัดไปควรมีการกำหนดตัวชี้วัดในเรื่องนี้

#### กรมเจ้าท่า

- กรณีค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้างที่ใช้งบประมาณจำนวน ๑,๔๔๓,๓๖๘,๓๐๐ ล้านบาท เกี่ยวกับการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำมีการกระจายงบประมาณอย่างทั่วถึงหรือไม่ และมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดพื้นที่การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำอย่างไร

- กรมเจ้าท่ามีการขึ้นทะเบียนการขนส่งทางน้ำหรือไม่ และควรนำงบประมาณในการพัฒนาแหล่งน้ำมาพัฒนาในเรื่องขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

- กรณีการศึกษาออกแบบการขุดลอกคลองและบำรุงรักษา แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย แม่น้ำสงคราม รวม ๓๕๐ กิโลเมตร ในพื้นที่ชัยภูมิ โคราช ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์ ร้อยเอ็ด ยโสธร ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ อุบล สุรินทร์ อุตร สกล บึงกาฬ ขอนทรามรายละเอียดเกี่ยวกับการแบ่งการขุดลอกคลอง

## ประเด็นการพิจารณาในชั้นอนุกรรมการ มีดังนี้

### กรมเจ้าท่า

- ขอให้คณะอนุกรรมการตรวจสอบงบการเงินของกรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นงบการเงินที่แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข โดยในงบการเงินของปี ๒๕๖๐ ไม่มีการบันทึกงานระหว่างการก่อสร้าง เป็นการกระทำที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีของภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรา ๖๘ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐจัดทำบัญชีและรายงานการเงินตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐ

เลิกประชุม เวลา ๒๒.๐๐ นาฬิกา

นางสาวนภาพร ก่อแก้ว นิติกรชำนาญการ

นางสาวอนุสรณ์ เกื้อคำ นิติกรชำนาญการ

นายกันต์พจน์ ฐิตินิชกุล นิติกรชำนาญการ

นายสรเดช ธรรมสาร นิติกรชำนาญการ

ผู้จัดสรุปผลการประชุม

นายสุขประกิจ ชี้อสัตย์ไพบุลย์

ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการธิการ

ตามข้อบังคับการประชุมฯ

ผู้ตรวจสรุปผลการประชุม

นายสันติ กิระนันท์

เลขานุการคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง