

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๖/๑๓๖



๑๐๘
คค. ๒๓ เม.ย. ๕๘
รับที่ ๑๔.๒๐ น.
เวลา

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง ส15318 ส.ก.ก.๒๐
รับที่: ๘๘๘๓๘/๕๘ ส.ก.ก. ✓
วันที่: ๒๔ เม.ย. ๕๘ เวลา: ๑๔:๐๒

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม.๑๐๑๐๐

๒๓ เมษายน ๒๕๕๘

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ ของกรมทางหลวง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๑๒๐๗๕ ลงวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ลับ ด่วนที่สุด ที่ นร๐๕๐๖/ว(ล) ๒๒๒๒๓ ลงวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๗
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๖๔๑๘ ลงวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘
- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล) เห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. หนังสือกระทรวงก่อสร้างแห่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ที่ 1 /khwe 2/General/ 2015 (C1192) ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๘
๓. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๓๓.๕/๑๔๑๗ ลงวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๖/๓๒๑๖ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๘
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๖/๓๒๑๗ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๘
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๖/๓๒๑๘ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๘
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๖/๓๒๑๙ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๘
๘. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๖/๓๒๒๐ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๘

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ ของกรมทางหลวง โดยที่เรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอ คณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๗) เรื่องที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่มีผลผูกพันรัฐบาลไทย และ มาตรา ๔ (๑๑) เรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้ว ตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่าย ประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ ปรีดิยาธร เทวกุล) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

/ทั้งนี้...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. ความเป็นมา

๑.๑ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๗ อนุมัติตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ซึ่งเห็นชอบพื้นที่ที่มีศักยภาพการจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก ได้แก่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก อำเภออุ้มผาง จังหวัดตาก อำเภอวังยาง จังหวัดตาก อำเภอวังยาง จังหวัดตาก อำเภอวังยาง จังหวัดตาก และอำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา (ด้านศุลกากรสะเตาะและป่าดงเบขาร์) รายละเอียดตามหนังสือที่อ้างถึง ๑

๑.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ รับทราบผลการเยือนสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์อย่างเป็นทางการของนายกรัฐมนตรี ระหว่างวันที่ ๙-๑๐ ตุลาคม ๒๕๕๗ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการติดตามผลการหารือโดยทันที เพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรม โดยมีประเด็นที่ทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องกับการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๒ (แม่สอด - เมียวดี) รวมอยู่ด้วย รายละเอียดตามหนังสือที่อ้างถึง ๒

๑.๓ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ รับทราบผลการประชุมและเห็นชอบผลการพิจารณา และมติของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๘ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้บรรลุเป้าหมาย โดยเห็นชอบในหลักการแผนโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร ปี ๒๕๕๗-๒๕๖๕ เพื่รองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก จำนวน ๖ พื้นที่ (๗ ด้าน) และเห็นชอบโครงการเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ จำนวน ๕๒ โครงการ วงเงิน ๒,๖๔๒.๘๘๐ ล้านบาท โดยให้ขอรับการสนับสนุนงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๘ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำความเข้าใจในรายละเอียดกับสำนักงานงบประมาณต่อไป ซึ่งโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ ได้บรรจุอยู่ในแผนดังกล่าว รายละเอียดตามหนังสือที่อ้างถึง ๓

๑.๔ กระทรวงการก่อสร้างของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคม แจ้งความประสงค์ขอรับความช่วยเหลือแบบให้เปล่า จำนวน ๑,๐๐๐ ล้านบาท จากรัฐบาลไทย สำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ (แม่สอด-เมียวดี) ส่วนที่อยู่ในพื้นที่ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ต่อการพัฒนาประเทศ โดยจะเป็นเส้นทางการขนส่งที่สำคัญในการเชื่อมโยงฐานการผลิตและส่งออกกระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ อีกทั้งเป็นประตูการค้าที่สำคัญแห่งใหม่ในอนาคต ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตอนใต้ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง รวมถึงรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก อันเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล โดยโครงการดังกล่าวได้บรรจุอยู่ในแผนโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากรระยะเร่งด่วน (พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙) จึงจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

/๓. สำคัญ...

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

กรมทางหลวงได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ ให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ ข้อมูลโครงการ

๓.๑.๑ ลักษณะโครงการ

(๑) แนวเส้นทาง

เป็นแนวทางใหม่ ขนาด ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๒๑.๔๐ กิโลเมตร (ฝั่งไทย ๑๗.๒๖ กิโลเมตร และฝั่งเมียนมาร์ ๔.๑๔ กิโลเมตร) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๒ และบรรจบกับถนนหมายเลข ๘๕ (เมียวดี - กอกะเร็ก)

(๒) สะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒

กำหนดให้มี ๒ ช่องจราจร ความยาว ๗๖๐ เมตร (ฝั่งไทย ๕๑๕ เมตร และฝั่งเมียนมาร์ ๒๔๕ เมตร)

(๓) ด่านพรมแดนและจุดสลับทิศทาง

กำหนดให้มี ๒ แห่ง ทั้งในฝั่งไทยและเมียนมาร์ โดยออกแบบให้สอดคล้องกับวัฒนธรรมท้องถิ่นของแต่ละประเทศ สำหรับจุดสลับทิศทาง กำหนดไว้ที่ฝั่งไทย

๓.๑.๒ การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและประชาชน

แนวเส้นทางของโครงการไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๕ แต่โดยที่เป็นถนนตัดใหม่ และมีจุดตัดกับถนนเดิม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณสองข้างทาง และผู้ที่สัญจรไปมา ประกอบกับแนวเส้นทางบางส่วนอยู่ในเขตปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตร เขตป่าสงวนแห่งชาติป่าแม่ละเมา และเขตป่าไม้ถาวร กรมทางหลวงจึงได้ให้ความสำคัญกับผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น จึงกำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) พร้อมดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ควบคู่ไปกับการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจสังคม และการวิเคราะห์โครงการ ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการแล้วเสร็จ

๓.๑.๓ การเวนคืนที่ดิน

ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินซึ่งกรมทางหลวงได้เตรียมความพร้อมไว้ล่วงหน้าโดยการลงพื้นที่สำรวจแนวเวนคืนของโครงการตลอดเส้นทาง โดยได้ดำเนินการสำรวจปริมาณทรัพย์สินแล้วเสร็จ และจะได้ดำเนินการตามขั้นตอนเพื่อจะจ่ายเงินให้แก่เจ้าของที่ดินเมื่อได้รับอนุมัติเงินงบประมาณต่อไป อย่างไรก็ตาม ในระยะเริ่มต้นโครงการ กรมทางหลวงอาจจะใช้วิธีปรองดองเพื่อเข้าพื้นที่ดำเนินการก่อสร้าง ก่อนพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินมีผลบังคับใช้

๓.๑.๔ มูลค่าลงทุนโครงการ

โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ มีวงเงินดำเนินการ ๓,๙๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๓๐๐ ล้านบาท และค่าก่อสร้าง ๓,๖๐๐ ล้านบาท

/โดยจะ...

รายการ	ฝั่งไทย (ล้านบาท)	ฝั่งเมียนมาร์ (ล้านบาท)	รวม (ล้านบาท)
๑. ทางแนวใหม่ ๔ ช่องจราจร ๒๑.๔๐๐ กิโลเมตร - ฝั่งไทย ๑๗.๒๕๐ กิโลเมตร - ฝั่งเมียนมาร์ ๔.๑๕๐ กิโลเมตร	๑,๖๐๐	๒๐๐	๑,๘๐๐
๒. สะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ ยาว ๗๖๐ เมตร - ฝั่งไทย ๕๑๕ เมตร - ฝั่งเมียนมาร์ ๒๔๕ เมตร	๕๐๐	๓๐๐	๘๐๐
๓. อาคารด่าน Border Control Facilities (BCF)	๕๐๐	๕๐๐	๑,๐๐๐
๔. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๓๐๐	-	๓๐๐
รวม	๒,๙๐๐	๑,๐๐๐	๓,๙๐๐

โดยจะขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นวงเงิน ๕๐๐ ล้านบาท (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๗๕ ล้านบาท ค่าก่อสร้างทางและสะพาน ๔๒๕ ล้านบาท) ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ วงเงิน ๓,๒๕๐ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ วงเงิน ๑๕๐ ล้านบาท

๓.๑.๕ การดำเนินการก่อสร้าง

แผนการดำเนินการก่อสร้างเบื้องต้นของโครงการตั้งแต่เริ่มต้นการก่อสร้างจนกระทั่งก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ กำหนดระยะเวลาประมาณ ๒ ปี ทั้งนี้ เพื่อเร่งรัดการดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามนโยบายของรัฐบาล กรมทางหลวงจะก่อสร้างเองโดยศูนย์สร้างทาง ๕ แห่ง และศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน ๔ แห่ง รวม ๙ แห่ง ซึ่งสามารถระดมเครื่องจักรและบุคลากรดำเนินการได้ทันที เมื่อได้รับอนุมัติงบประมาณ โดยมีแผนดำเนินงาน คือ

ขั้นตอน	สถานะ/แผนดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	แผนการใช้จ่ายเงิน (ล้านบาท) - เดือน							
			๑-๓	๔-๖	๗-๙	๑๐-๑๒	๑๓-๑๕	๑๖-๑๘	๑๙-๒๑	๒๒-๒๔
ขออนุมัติพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน	ระหว่างดำเนินการ									
สำรวจและประเมินค่าชดเชยที่ดินและสิ่งก่อสร้าง	แล้วเสร็จ									
จ่ายค่าชดเชยที่ดินและสิ่งก่อสร้าง	เดือน ๑-๑๒	๓๐๐	๗๕	๗๕	๗๕	๗๕				
งานก่อสร้างทาง (ดำเนินการเอง)	เดือน ๑-๑๒	๑,๘๐๐	๔๔๕	๕๐๐	๕๐๐	๓๕๕				
งานก่อสร้างสะพาน (ดำเนินการเอง)	เดือน ๑-๑๒	๘๐๐	๑๕๕	๒๖๕	๒๗๐	๑๑๐				
งานก่อสร้างอาคารด่าน (ดำเนินการเอง)	เดือน ๗-๑๘	๑,๐๐๐			๒๐๐	๓๐๐	๓๔๐	๑๕๐		
รวม		๓,๙๐๐	๖๗๕	๘๔๐	๑,๐๖๕	๘๓๐	๓๔๐	๑๕๐		

/๓.๑.๖ การวิเคราะห์...

๓.๑.๖ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

(๑) การวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางตรงต่อผู้ใช้ทาง (Direct Road User Benefits) โดยเปรียบเทียบต้นทุนและค่าใช้จ่าย (Cost) กับผลประโยชน์ทางตรงต่อผู้ใช้ทาง (Benefit) ที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการในแต่ละปี ได้แก่ การประหยัดเวลาในการเดินทาง การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ระหว่าง “กรณีมีโครงการ” กับ “กรณีไม่มีโครงการ” โดยพบว่า การลงทุนโครงการจะมีอัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๐๕ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) เท่ากับ ๑๐๖ ล้านบาท และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) ร้อยละ ๑๒.๕

(๒) การวิเคราะห์ผลประโยชน์ด้านการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Economic Development Benefits) โดยพิจารณาจากการลงทุนก่อสร้างที่มีเม็ดเงินเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจผ่านอุตสาหกรรมก่อสร้างไปยังภาคการผลิตและการบริโภคอื่นๆ ในระบบเศรษฐกิจ (Multiplier effects) อันจะนำไปสู่การเพิ่มผลผลิต (Output) การจ้างงาน (Employment) และรายได้ (Income) โดยจากการวิเคราะห์พบว่า การอัดฉีดเม็ดเงินลงทุนผ่านค่าก่อสร้างเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจ จะก่อให้เกิดผลประโยชน์ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีอัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio) เท่ากับ ๓.๑๐ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๔,๗๖๘ ล้านบาท และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๒๙.๔

ตารางสรุปผลการวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์

กรณี	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ NPV (ล้านบาท)	B/C	EIRR ร้อยละ	ระยะ เวลา คืนทุน	FYRR ร้อยละ
พิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ทางตรงของโครงการ	๑๐๖.๘๓	๑.๐๕	๑๒.๕	ปีที่ ๙	๘.๓๓
พิจารณาผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อมของโครงการ	๔,๗๖๗.๙๙	๓.๑๐	๒๙.๔	ปีที่ ๓	๓๑.๗๙

๓.๒ ความช่วยเหลือด้านการเงินแก่สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ มีวงเงินดำเนินการในฝั่งเมียนมาร์ ๑,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งจากการเยือนเมียนมาร์อย่างเป็นทางการของนายกรัฐมนตรี ระหว่างวันที่ ๙ - ๑๐ ตุลาคม ๒๕๕๗ ทั้งสองฝ่ายเห็นควรร่วมกันก่อสร้าง และฝ่ายไทยพร้อมสนับสนุนงบประมาณ นอกจากนี้ ผลการหารือระหว่างรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมของไทย กับ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการก่อสร้างของเมียนมาร์ เมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๕๘ รัฐบาลไทยพร้อมที่จะให้ความช่วยเหลือด้านการเงินแก่เมียนมาร์ในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ โดยกระทรวงการก่อสร้างของเมียนมาร์มีหนังสือแจ้งกระทรวงคมนาคม ประสงค์ขอรับความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบเงินให้เปล่า (Grant Aid) จำนวน ๑,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ ในส่วนของถนนเชื่อมสะพานและ Border Control Facilities รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ ของกรมทางหลวง ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีความพร้อมในการดำเนินการ เนื่องจาก ได้ผ่านกระบวนการศึกษาความเหมาะสมด้าน เศรษฐกิจ วิศวกรรม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การออกแบบรายละเอียด รวมถึงการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินเพื่อการก่อสร้าง ดังนั้น จึงเริ่มก่อสร้างได้ทันที เมื่อได้รับอนุมัติโครงการและงบประมาณ โดยกรมทางหลวง จะดำเนินการเอง ซึ่งทำให้สามารถเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน ๒ ปี สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและขนส่งระหว่างประเทศให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

กรณีการให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าแก่สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ จำนวน ๑,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อสนับสนุนการก่อสร้างโครงการในพื้นที่ฝั่งเมียนมาร์ ตามผลการเยือนเมียนมาร์ อย่างเป็นทางการของนายกรัฐมนตรีและการหารือร่วมกันระหว่างรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ของไทย กับฝ่ายเมียนมาร์ จะเป็นการสร้างสัมพันธภาพที่ดีของสองประเทศและทำให้โครงการสามารถ ดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นส่วนสำคัญต่อการเพิ่มการค้าชายแดนด่านแม่สอดที่มีปริมาณการค้า สูงสุดในด้านพรมแดนไทย - เมียนมาร์ โดยในปี ๒๕๕๗ มีมูลค่าสูงถึง ๕๕,๙๕๗ ล้านบาท รวมทั้ง เป็นเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงฐานการผลิตและการส่งออกกระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยวงเงินความช่วยเหลือ ๑,๐๐๐ ล้านบาท จะได้เสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีไว้ที่กรมทางหลวง ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ ให้กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานความร่วมมือ พัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรีต่อไป รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ - ๘

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

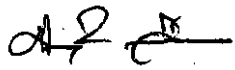
กระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ ของกรมทางหลวง ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

๖.๑ อนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ วงเงิน ๓,๙๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ วงเงิน ๕๐๐ ล้านบาท ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ วงเงิน ๓,๒๕๐ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ วงเงิน ๑๕๐ ล้านบาท) โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้ใช้งบกลาง รายการเงินจ่ายสำรองเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น วงเงิน ๕๐๐ ล้านบาท

๖.๒ อนุมัติเงินช่วยเหลือแบบให้เปล่าแก่สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์
จำนวน ๑,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการ ซึ่งรวมอยู่ในวงเงินโครงการตามที่ได้เสนอขออนุมัติ
ในข้อ ๖.๑ แล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลอากาศเอก 
(ประจักษ์ จันทอง)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม