

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๔/๒๖๐



115.8	สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
๗๖๐๘	รับที่ ๗๖๖๘
๑๔.๐๘.๖๐	วันที่ ๗ กค ๒๕๕๘ เวลา ๑๖.๐๐

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘

เรื่อง ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด ของกรมทางหลวง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค(ปคร) ๐๘๐๘.๔/๑๔๐ ลงวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๕๘
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๑๐๘๐ ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๘

ตามที่กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทยา - มาบตาพุด ของกรมทางหลวง ซึ่งต่อมา สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เกี่ยวกับโครงการดังกล่าว เพื่อให้กระทรวงคมนาคมพิจารณายืนยันว่าการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด จะไม่ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายการพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ รวมทั้งยืนยันที่จะเสนอโครงการดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป และให้แจ้งข้อมูลดังกล่าวให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบโดยด่วน เพื่อจะได้ดำเนินการต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑. และ ๒. นั้น

กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวงได้จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด ดังนี้

๑. การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบราง

๑.๑ การพิจารณาผลกระทบจากแผนพัฒนารถไฟในอนาคตตามความร่วมมือในการพัฒนารถไฟขนาดมาตรฐานกับสาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศญี่ปุ่น เช่น เส้นทางหนองคาย - นครราชสีมา - แก่งคอย - ท่าเรือมาบตาพุด และเส้นทางแก่งคอย - กรุงเทพฯ เส้นทางกรุงเทพฯ - ระยอง เป็นต้น ซึ่งอาจมีอิทธิพลทำให้ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าทางถนนส่วนหนึ่งเปลี่ยนไปใช้เส้นทางรถไฟ อันจะทำให้ผลประโยชน์ทางตรงต่อผู้ใช้ทางบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฯ (Direct Road User Benefits) ลดลงจากที่ได้ศึกษาคาดการณ์ไว้นั้น จากการวิเคราะห์ทดสอบความอ่อนไหวทางด้านเศรษฐกิจของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด (Sensitivity Analysis) ดังตาราง แสดงให้เห็นว่า กรณีที่ ๑ และ ๓ ซึ่งกำหนดให้ผลประโยชน์ของโครงการฯ ลดลงร้อยละ ๒๐ การดำเนินโครงการฯ ยังมีความคุ้มค่าในการลงทุน เนื่องจากมีอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจของโครงการ (EIRR) อยู่ที่ร้อยละ ๑๔.๘๑ และ ๑๒.๙๐ ตามลำดับ ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้ คือ ร้อยละ ๑๒.๐๐ ดังนั้น การดำเนินโครงการฯ ยังช่วยให้เกิดความประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง รวมถึงลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน

/ผลการวิเคราะห์...

ตารางผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางด้านเศรษฐกิจของโครงการฯ

ดัชนีชี้วัด	NPV (ล้านบาท)	EIRR (ร้อยละ)	B/C Ratio	FIRR (ร้อยละ)
กรณีฐาน	๔,๒๐๕.๑๐	๑๗.๔๐	๑.๖๔	๑๑.๕๙
กรณีที่ ๑ ผลประโยชน์ของโครงการลดลงร้อยละ ๒๐ โดยที่มูลค่าลงทุนโครงการเท่าเดิม	๒,๐๕๙.๒๘	๑๔.๘๑	๑.๓๒	๙.๒๗
กรณีที่ ๒ ต้นทุนของโครงการเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐ โดยที่ผลประโยชน์ของโครงการเท่าเดิม	๒,๙๐๐.๓๐	๑๕.๒๖	๑.๓๗	๙.๖๖
กรณีที่ ๓ ต้นทุนของโครงการเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐ และผลประโยชน์ของโครงการลดลงร้อยละ ๒๐	๗๕๔.๔๘	๑๒.๙๐	๑.๑๐	๗.๗๓

๑.๒ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด เป็นการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเป็นเส้นทางเลือกให้แก่ประชาชนที่ต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว การคมนาคมขนส่งทางถนนมีข้อดี คือ ความสะดวก สามารถเดินทางและขนส่งสินค้าจากจุดเริ่มต้นถึงจุดหมายปลายทางได้โดยตรง (Door-to-Door) และถนนยังมีหน้าที่เป็นโครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder) ให้กับระบบคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น เช่น สถานีรถไฟ ท่าเรือ หรือท่าอากาศยาน เพื่อให้การคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) จากจุดเริ่มต้นถึงจุดหมายปลายทางเป็นไปอย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ

๒. แผนปฏิบัติการโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา-มาบตาพุด

กิจกรรม	ต.ค. 57	พ.ย. 57	ธ.ค. 57	ม.ค. 58	ก.พ. 58	มี.ค. 58	เม.ย. 58	พ.ค. 58	มิ.ย. 58	ก.ค. 58	ส.ค. 58	ก.ย. 58	ปี 59	ปี 60	ปี 61
ศึกษา FS และ EIA	แล้วเสร็จ ปี พ.ศ. 2553														
สำรวจออกแบบรายละเอียด	แล้วเสร็จ ปี พ.ศ. 2555														
พิจารณารายงาน EIA	ผ่านความเห็นชอบ ปี พ.ศ. 2557														
พ.ร.ฎ.เวนคืนที่ดิน	ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ปี พ.ศ. 2558														
ทล. นำเสนอ ก.คลัง อนุมัติกรอบวงเงิน															
คค. เสนอ สศช. และ ครม. อนุมัติเห็นชอบ															
สำรวจกำหนดค่าชดเชยที่ดิน/ทรัพย์สิน															
การจ่ายเงินค่าชดเชยที่ดิน/ทรัพย์สิน															
เตรียมความพร้อมประกวดราคา															
ดำเนินการประกวดราคา															
คค. เสนอ ครม. เห็นชอบงบประมาณสัญญา															
ดำเนินการก่อสร้าง (2558 - 2561)															

๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด จะก่อให้เกิดผลประโยชน์โดยรวมด้านการจราจรทั้งแก่ผู้ใช้ถนนโครงการและผู้ใช้ถนนโครงการ เนื่องจากถนนโครงการจะช่วยกระจายปริมาณจราจรส่วนหนึ่งจากถนนสายอื่นให้เปลี่ยนมาใช้ถนนโครงการ ทำให้โครงข่ายถนนในพื้นที่ใกล้เคียง โดยเฉพาะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ (สุขุมวิท) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๖ และทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ สามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น และมีสภาพคล่องตัวขึ้น นอกจากนี้ ถนนโครงการยังช่วยลดระยะเวลาการเดินทางให้แก่ผู้ใช้ถนนโครงการ ทั้งนี้ ผลประโยชน์ทางตรงที่กล่าวมาข้างต้น สามารถประมาณการเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ของผลประโยชน์ทางตรงที่ผู้ใช้ทางบนโครงข่ายคมนาคมขนส่งโดยรวมจะได้รับ (Direct Road User Benefits) ได้แก่

๓.๑ การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ (Vehicle Operating Cost Saving)

๓.๒ การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Travel Time Saving)

๓.๓ ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุที่ลดลง (Accident Cost Saving)

โดยสามารถคิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ ดังสรุปในตารางข้างท้ายนี้

ตารางมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ของตัวชี้วัดผลประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากโครงการฯ

ปี	มูลค่าใช้จ่ายในการใช้ ยานพาหนะที่ประหยัด (ล้านบาท/ปี)	มูลค่าเวลาของผู้ใช้ ยานพาหนะที่ประหยัด (ล้านบาท/ปี)	มูลค่าความสูญเสียเนื่องจาก อุบัติเหตุที่ลดลง (ล้านบาท/ปี)	รวม (ล้านบาท/ปี)
๒๕๖๑	๗๒๗.๖๘	๘๕๓.๘๗	๓๐.๗๕	๑,๖๑๒.๓๐
๒๕๖๒	๑,๑๓๘.๑๙	๑,๐๙๔.๗๘	๓๙.๔๒	๒,๒๗๒.๓๙
๒๕๖๓	๑,๔๘๒.๙๗	๑,๕๒๐.๕๑	๕๐.๒๕	๓,๐๕๓.๗๓
๒๕๖๔	๑,๗๑๗.๙๑	๑,๘๔๘.๘๘	๕๙.๘๖	๓,๖๒๖.๖๕
๒๕๖๕	๑,๙๕๙.๑๗	๒,๑๓๖.๕๘	๗๐.๑๓	๔,๑๖๕.๘๘
๒๕๖๖	๒,๒๙๖.๐๕	๒,๕๗๙.๕๐	๘๒.๗๒	๔,๙๕๘.๒๗

หมายเหตุ คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน ณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๖

๔. แผนการใช้จ่ายเงินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทธยา - มาบตาพุด

แหล่งเงินทุน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ			
		๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
งบประมาณ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)	๖,๐๐๐	๑,๔๔๐	๓,๖๐๐	๙๖๐	
เงินกู้ (ค่าก่อสร้าง)	๑๔,๒๐๐	๒,๑๓๐	๓,๕๕๐	๓,๕๕๐	๔,๙๗๐
รวม	๒๐,๒๐๐	๓,๕๗๐	๗,๑๕๐	๔,๕๑๐	๔,๙๗๐

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นว่า การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบราง เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเพื่อตอบสนองความต้องการ การเดินทางและขนส่งที่แตกต่างกัน และเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่เกื้อหนุนกัน สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนในทุกภาคส่วนได้เป็นอย่างดี สอดรับกับ ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมที่ส่งเสริมให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และก่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม ดังนั้น จึงขอยืนยันการเสนอโครงการ ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทธยา-มาบตาพุดต่อคณะรัฐมนตรี

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลอากาศเอก

(ประจัน จันทอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน กลุ่มแผนการลงทุน

โทรศัพท์ ๐๒ ๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑

โทรสาร ๐๒ ๒๑๕ ๒๕๘๕

๕ มิ.ย. ๕๖

๒๐๖๓
๐๘๑ ๔๐๒ ๐๐๓๓