

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๔/๑๕๐



สวค. 115
วันที่ 30 เม.ย 58
เวลา 14.40 น.
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส15387
รับที่ : ๘9326/58
วันที่ : 30 เม.ย. 58 เวลา : 14:30

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๔ เมษายน ๒๕๕๘

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - ฅาบาดพุด ของกรมทางหลวง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๕/๕๗๓๒ ลงวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๐
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๐๑๕๗ ลงวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๒
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๕๓๘๓ ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๗

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๓๓.๔/๑๗๔๘ ลงวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๕๘
และเอกสารรายงานสรุปรายละเอียดการดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายพัทยา - ฅาบาดพุด
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๘.๔/ ๓๓๔๕
ลงวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๘
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๘.๔/ ๓๓๔๖
ลงวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๘
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๘.๔/ ๓๓๔๗
ลงวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๘
๖. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายพัทยา - ฅาบาดพุด ของกรมทางหลวง มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอ
คณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔(๘)
การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ ปรีดิยาธร เทวกุล)
กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว
รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๐ เห็นชอบในหลักการแผนแม่บท
การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน ๑๓ เส้นทาง ระยะทาง ๔,๑๕๐ กิโลเมตร วงเงินลงทุน ๔๗๒,๓๖๐
ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๙) เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางสายหลักระหว่างกรุงเทพฯ

/ สู่ภูมิภาค...

สู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศทั้งภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้ ให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น และทำให้การเดินทาง การขนส่งสินค้าสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย โดยมีเส้นทางสายพญา - มาบตาพุด รวมอยู่ด้วย รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑

๑.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๒ เห็นชอบตามมติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ครั้งที่ ๒/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๕๒ ซึ่งมอบหมายกระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ ช่วงพญา - มาบตาพุด ให้แล้วเสร็จภายใน ๒ ปี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒

๑.๑.๓ มติคณะรักษาความสงบแห่งชาติเมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๗ อนุมัติตามมติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ครั้งที่ ๑/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ซึ่งมอบหมายกระทรวงคมนาคมจัดทำแผนปรับปรุงโครงข่ายทางถนนบริเวณพื้นที่รอบท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยให้ความสำคัญกับการเร่งรัดก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงชลบุรี - พญา และช่วงพญา - มาบตาพุด และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกับกระทรวงคมนาคมจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๓

๑.๑.๔ มติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา - มาบตาพุด ของกรมทางหลวง ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๑.๒ ผลการดำเนินการ

๑.๒.๑ กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว จำนวน ๒ สายทาง คือ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ สายกรุงเทพฯ - ชลบุรี ระยะทาง ๗๙ กิโลเมตร และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก ช่วงบางปะอิน - บางพลี ระยะทาง ๖๗ กิโลเมตร รวมเป็นระยะทาง ๑๔๖ กิโลเมตร

๑.๒.๒ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา - มาบตาพุด เป็นเส้นทางหนึ่งในแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแล้ว (ตามข้อ ๑.๑.๑)

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา - มาบตาพุด ของกรมทางหลวงเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีวงเงินสูงมาก ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

๓. สำคัญและข้อเท็จจริง

กรมทางหลวงได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา - มาบตาพุด วงเงินลงทุนรวม ๒๐,๒๐๐ ล้านบาท (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๖,๐๐๐ ล้านบาท ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ๑๔,๒๐๐ ล้านบาท) ให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ เหตุผลความจำเป็นของโครงการ

๓.๑.๑ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเพื่อกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกจากกรุงเทพฯ ไปสู่ภูมิภาคในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างเป็นระบบ ได้แก่พื้นที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และพื้นที่มาบตาพุด จังหวัดระยอง จำเป็นต้องอาศัยกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจเป็นตัวนำในการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ทั้งนี้ ในปัจจุบันเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมต่อกับท่าเรือมาบตาพุด จังหวัดระยอง เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ (ถนนสุขุมวิท) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓๑ เป็นต้น มีสภาพการจราจรที่หนาแน่นและประสบปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นเขตอุตสาหกรรมสำหรับโรงงานปิโตรเคมี ก๊าซ พลังงาน เหล็ก เคมีภัณฑ์ ฯลฯ จึงมีการสัญจรของรถบรรทุกหนักในปริมาณที่สูง ทำให้การเดินทางไม่ได้รับความสะดวกและปลอดภัย ทั้งนี้ หากไม่มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จะก่อให้เกิดความสูญเสียต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ

๓.๑.๒ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงมาตรฐานสูงรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑลกับเขตพื้นที่อุตสาหกรรมในภาคตะวันออก ให้สามารถรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าเชื่อมต่อไปยังท่าเรือมาบตาพุด จังหวัดระยอง ซึ่งจะช่วยแบ่งเบาการจราจรจากทางหลวงหมายเลข ๓ (สุขุมวิท) และทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ ที่ปัจจุบันมีปริมาณการจราจรสูงและนับวันยิ่งประสบปัญหาการจราจรติดขัดมากขึ้น และจะเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่งสินค้าให้เป็นไปอย่างสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น ลดการสิ้นเปลืองพลังงาน เนื่องจาก การจราจรติดขัด ลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในภาคธุรกิจ รวมทั้ง จะเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญเชื่อมโยงฐานการผลิตและส่งออกของประเทศไทย โดยเฉพาะในพื้นที่เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออก อันจะช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถให้แก่ภาคธุรกิจของไทยในการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘

๓.๒ ลักษณะและความพร้อมของโครงการ

๓.๒.๑ ลักษณะของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด เป็นการก่อสร้างทางแนวใหม่ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการ แยกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี - พัทยา ผ่านพื้นที่อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และไปสิ้นสุดที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง รวมระยะทางประมาณ ๓๒ กิโลเมตร โดยออกแบบเป็นทางหลวงพิเศษ ขนาด ๔ ช่องจราจร มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง (ระบบปิด) จำนวน ๓ แห่ง ทางแยกต่างระดับ ๕ แห่ง สถานีบริการทางหลวง (Service Area) ๑ แห่ง โดยกำหนดไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสมตลอดแนวโครงการ

๓.๒.๒ ความพร้อมของโครงการ

กรมทางหลวงได้ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด รวมถึงการวิเคราะห์โครงการตามหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนด โดยการศึกษาได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๓ และกรมทางหลวงได้ว่าจ้างที่ปรึกษาให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด เพื่อเตรียมการในการดำเนินการก่อสร้างและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ทั้งนี้รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๗

สำหรับการเวนคืนที่ดิน พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ได้ประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๖ และกรมทางหลวงได้รับจัดสรรงบประมาณ รายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด วงเงิน ๑,๔๔๐ ล้านบาท

๓.๓ มูลค่าการลงทุนและแผนการดำเนินงาน

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา-มาบตาพุด มีวงเงินลงทุนรวม ๒๐,๒๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ๑๔,๒๐๐ ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๖,๐๐๐ ล้านบาท โดยกรมทางหลวงมีแผนดำเนินงานโครงการก่อสร้าง ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๑ ดังนี้

แผนดำเนินงานโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา-มาบตาพุด

	แหล่งเงินทุน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	แผนการใช้จ่าย (ล้านบาท)			
			๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	งบประมาณประจำปี	๖,๐๐๐	๑,๔๔๐	๓,๖๐๐	๙๖๐	-
ค่าก่อสร้าง และควบคุมงาน	เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ตามแผนประมาณการรายจ่าย ที่สอดคล้องกับกระทรวงการคลัง	๑๔,๒๐๐	๒,๑๓๐	๓,๕๕๐	๓,๕๕๐	๔,๙๗๐

หมายเหตุ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้รับการจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ วงเงิน ๑,๔๔๐ ล้านบาท

๓.๔ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงิน

๓.๔.๑ ประมาณการปริมาณการจราจร

จากการวิเคราะห์การคาดการณ์ปริมาณการจราจร โดยกำหนด อัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง ๑ บาทต่อกิโลเมตร สำหรับยานพาหนะ ๔ ล้อ พบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด จะมีปริมาณการจราจรบนถนนโครงการ ประมาณ ๒๑,๙๑๐ - ๓๙,๓๔๐ คันต่อวัน และคาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นเป็น ๔๔,๗๔๐ - ๗๒,๕๕๐ คันต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๘๑

๓.๔.๒ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด เป็นการประเมินผลทางเศรษฐกิจจากผลประโยชน์ที่สามารถประเมินมูลค่าเป็นตัวเงินได้ โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานในแต่ละปี กับผลประโยชน์ต่อผู้ใช้งานที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการในแต่ละปี พบว่า มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๔,๒๐๕.๑๐ ล้านบาท อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ (EIRR) เท่ากับ ร้อยละ ๑๗.๔๐ และอัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๖๔

๓.๕ ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

๓.๕.๑ เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงสายหลักในบริเวณใกล้เคียง เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ (ถนนสุขุมวิท) ทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๖ เป็นต้น เนื่องจาก ปริมาณการจราจรส่วนหนึ่งจะเปลี่ยนไปใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด ดังนั้น การคมนาคมขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ และภาคตะวันออก จะมีความสะดวก รวดเร็วและตรงต่อเวลามากขึ้น ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้แก่ภาคธุรกิจ ส่งเสริมการขยายตลาด และเพิ่มโอกาสทางการค้า เชื่อมโยงฐานการผลิตและส่งออกของจังหวัดทางภาคตะวันออกกับประตูการค้าที่สำคัญในปัจจุบัน คือ ท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด

/ ๓.๕.๒ รองรับ ...

๓.๕.๒ รองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง เชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง และมาบตาพุด กับประเทศอื่นในภูมิภาค สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

๓.๕.๓ เพิ่มความปลอดภัย และลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุในการเดินทางสู่ภาคตะวันออก เนื่องจาก ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา-มาบตาพุด เป็นทางหลวงที่มีมาตรฐานสูง สามารถใช้ความเร็วในการเดินทาง มีการควบคุมการเข้า-ออกอย่างสมบูรณ์ และมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง บริเวณทางเข้า-ออกเฉพาะจุดที่เหมาะสม โดยจะเป็นทางเลือกใหม่สำหรับประชาชนที่ต้องการเดินทางด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

๓.๕.๔ ส่งเสริมการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกที่มีทรัพยากรด้านแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก เนื่องจาก มีทางหลวงเส้นใหม่ที่สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดการเติบโตของธุรกิจการท่องเที่ยว

๓.๕.๕ ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนในภาคตะวันออก อีกทั้งส่งเสริมการจ้างงานในภาคธุรกิจอุตสาหกรรมการก่อสร้างต่อเนื่องไปยังภาคธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา – มาบตาพุด ของกรมทางหลวง วงเงินลงทุนรวม ๒๐,๒๐๐ ล้านบาท (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๖,๐๐๐ ล้านบาท ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ๑๔,๒๐๐ ล้านบาท) ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีเหตุผลดังนี้

๔.๑ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา-มาบตาพุด ของกรมทางหลวง เป็นโครงการที่ช่วยพัฒนาโครงข่ายทางหลวงมาตรฐานสูงรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑลกับเขตพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ให้สามารถรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าเชื่อมต่อไปยังท่าเรือมาบตาพุด ทำให้เกิดความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งสินค้าให้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ลดการสิ้นเปลืองพลังงาน ลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงฐานการผลิตและส่งออกของประเทศ ช่วยส่งเสริมขีดความสามารถให้แก่ภาคธุรกิจ ซึ่งจะเห็นได้จากประมาณการผลการดำเนินโครงการที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูง

๔.๒ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทยา – มาบตาพุดมีความพร้อมในการดำเนินการก่อสร้าง โดยผ่านขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม การสำรวจและออกแบบรายละเอียด ซึ่งรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว นอกจากนี้พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนได้ประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาเมื่อ พ.ศ. ๒๕๕๖ รวมทั้งได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ จำนวน ๑,๔๔๐ ล้านบาท เป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และมีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเป็นแหล่งเงินทุนที่จะใช้ดำเนินการก่อสร้าง

๔.๓ คณะรัฐมนตรี และคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้ให้ความสำคัญกับการเร่งรัดดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา – มาบตาพุด และคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกได้มีมติในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๘ ให้ความเห็นชอบในหลักการเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา - มาบตาพุด ของกรมทางหลวงแล้ว

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา - มาบตาพุด ของกรมทางหลวง วงเงินลงทุนรวม ๒๐,๒๐๐ ล้านบาท (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๖,๐๐๐ ล้านบาท ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ๑๔,๒๐๐ ล้านบาท) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ - ๕

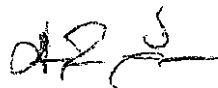
๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา - มาบตาพุด ของกรมทางหลวง วงเงินลงทุนรวม ๒๐,๒๐๐ ล้านบาท (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๖,๐๐๐ ล้านบาท ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ๑๔,๒๐๐ ล้านบาท) โดยใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเป็นค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ตามแผนประมาณการรายจ่ายที่ขอตกลงกับกระทรวงการคลัง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลอากาศเอก



(ประจิน จั่นตอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน กลุ่มแผนการลงทุน

โทรศัพท์ ๐๒ ๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑

โทรสาร ๐๒ ๒๑๕ ๒๕๘๕