

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๔/๒๗๑



สวค. 198/58
วันที่ 10 ก.ค. 58
เวลา 19.35 น.

๕๔ ก.ค. ๕๘
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 14088 สกท ✓
รับ 10 ก.ค. 2558 14.30

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๐ กรกฎาคม ๒๕๕๘

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา
ของกรมทางหลวง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๕๘๒๑ ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๘
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๕/๕๗๓๒ ลงวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๐
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๒๗๑๑ ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้นำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๓๗/๘๕๔๖ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๗
ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๓๓.๔/๓๑๒๘ ลงวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๘ พร้อมทั้งเอกสาร
รายงานสรุปรายละเอียดโครงการและแนวทางการลงทุนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา
๓. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุดที่ คค ๐๖๓๗/๓๕๕๗ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘
๔. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้าง
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ของกรมทางหลวง มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา
ซึ่งรองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล) ได้เห็นชอบให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีส่งคืน
เรื่องดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคมรับไปดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
และดำเนินการในกระบวนการของศาลปกครองให้สิ้นสุดก่อนจึงเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวงได้จัดทำคำชี้แจงตามประเด็นความเห็นของกระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดังกล่าวแล้ว กระทรวงคมนาคมจึงขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนิน
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ของกรมทางหลวง
มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วย
การเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่
ของส่วนราชการ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม)
ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

/ทั้งนี้...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๐ เห็นชอบหลักการของแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการต่อไปได้ตามที่เสนอ และให้ความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการกลั่นกรองฝ่ายเศรษฐกิจไปพิจารณาดำเนินการด้วย เนื่องจากการดำเนินโครงการตามแผนแม่บทดังกล่าวต้องใช้เงินลงทุนสูง จึงเห็นควรชี้แจงและประชาสัมพันธ์ให้มีความชัดเจนเกี่ยวกับแผนการดำเนินงานระยะยาว ๒๐ ปี ซึ่งจะใช้เงินทุนเฉลี่ยปีละประมาณ ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท ตามรูปแบบการลงทุนรัฐลงทุนทั้งโครงการ หรือรัฐร่วมลงทุนกับเอกชน โดยไม่ได้มีการทำสัญญาก่อสร้างให้เสร็จสิ้นทุกโครงการภายในรัฐบาลเดียว และจะใช้หลักการการลงทุนที่คุ้มทุน โดยการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ส่วนการเวนคืนที่ดินควรพิจารณากันพื้นที่ไว้ส่วนหนึ่ง เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และระบบขนส่งสินค้าควบคู่กับเส้นทางที่จะก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อประโยชน์ในการคมนาคมของมวลชนเป็นส่วนใหญ่ รวมทั้ง ช่วยลดปริมาณการขนส่งทางรถยนต์ในอนาคตด้วย

๑.๑.๒ มติคณะรักษาความสงบแห่งชาติ วันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕) เพื่อให้หน่วยงานส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาในการจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการในระยะต่อไป ซึ่งมีแผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมุ่งเน้นการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) โดยจะเร่งรัดดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒ – ๓

๑.๒ ผลการดำเนินการ

กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ซึ่งการศึกษาแล้วเสร็จ ทั้งนี้ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ รวมทั้ง กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๑ ส่วนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๖ สายบางปะอิน-นครราชสีมา ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๖ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๖

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ของกรมทางหลวงเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ที่มีวงเงินสูงมาก ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกากว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่ม

/โครงการ...

โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

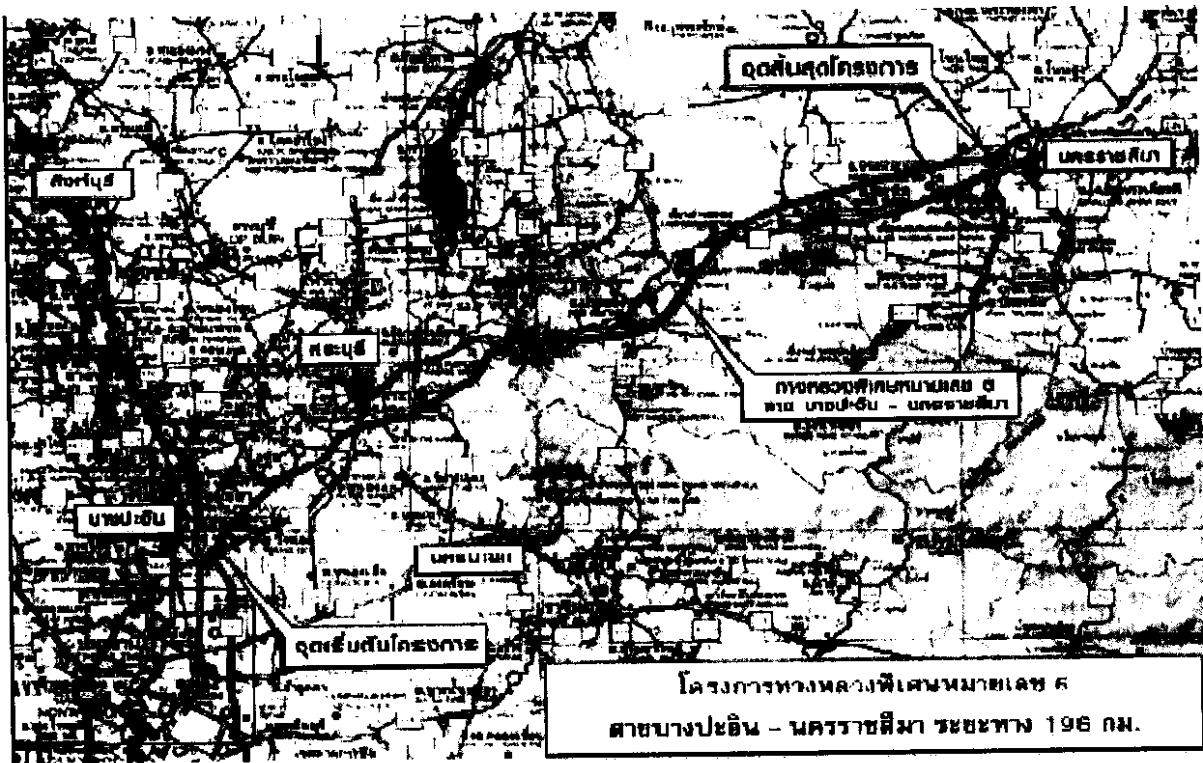
กรมทางหลวงได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ เหตุผลความจำเป็นของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา เป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทและแผนดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๔๐ มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงมาตรฐานสูง รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถแบ่งเบาปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) และทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) ที่มีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูงและมีปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล ที่มีวันหยุดยาวต่อเนื่องกันหลายวัน จึงเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ลดการสิ้นเปลืองพลังงาน พัฒนาคุณภาพชีวิต ความเป็นอยู่ของประชาชนและพัฒนาเศรษฐกิจความเจริญสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึง จะเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญเชื่อมโยงฐานการผลิตและส่งออกของประเทศไทยเข้ากับสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดจีน ซึ่งมีความสำคัญมากในอนาคตภายหลังการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘

๓.๒ แนวเส้นทางและความพร้อมของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา เป็นทางแนวใหม่ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษขนาด ๔ - ๖ ช่องจราจร ระยะทางรวม ๑๙๖ กิโลเมตร มีแนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเชื่อมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก) ที่ทางแยกต่างระดับบริเวณบางปะอิน ผ่านอำเภอวังน้อย อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอนองแดง อำเภอมะนัง อำเภอกงหรา และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอบางบาล อำเภอสี่คิ้ว อำเภอสว่างวีระวงศ์ อำเภอนครหลวง และอำเภอบางบาล จังหวัดนครราชสีมา โดยกรมทางหลวงได้ออกแบบให้มีการควบคุม การเข้าออกอย่างสมบูรณ์ มีด่านเก็บค่าผ่านทางระบบปิด (คิดตามระยะทาง) ๙ แห่ง มีศูนย์บริการทางหลวง ๑ แห่ง สถานีบริการทางหลวง (Service Area) ๒ แห่ง และที่พักริมทางหลวง (Rest Area) ๕ แห่ง ในตำแหน่งที่เหมาะสม ตลอดแนวสายทาง ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบ สิ่งแวดล้อมของโครงการ แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๔๗ โดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณาเห็นชอบ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ รวมทั้ง กรมทางหลวง ได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๑ สำหรับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน พระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๖ สายบางปะอิน-นครราชสีมา ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๖ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๖



๓.๓ มูลค่าการลงทุนและแผนการดำเนินงาน

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๘๔,๖๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ๗๗,๙๗๐ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๖,๖๓๐ ล้านบาท (อ้างอิงตามการประมาณราคา ณ ปี ๒๕๕๖ จากข้อมูลงานสำรวจและออกแบบรายละเอียดที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยคำนวณจากปริมาณงานและต้นทุนค่าใช้จ่ายต่อหน่วยของแต่ละรายการ) ทั้งนี้ กรมทางหลวงกำหนดแผนการก่อสร้างใช้ระยะเวลา ๔ ปี ตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ จนก่อสร้างแล้วเสร็จเปิดให้บริการในปี ๒๕๖๓ รวมทั้ง ได้จัดทำแผนปฏิบัติการและแผนการใช้จ่ายเงินงบประมาณที่จะดำเนินการในช่วงระยะเวลา ๓ เดือน ๖ เดือน ๙ เดือน และ ๑ ปี ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๕๘ ที่กำหนดให้ส่วนราชการที่ประสงค์จะเสนอเรื่องประเภทนโยบาย แผนงาน โครงการต่อคณะรัฐมนตรี ต้องมีแผนการดำเนินงานดังกล่าวที่ชัดเจน

๓.๔ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงิน

กรมทางหลวงได้ประเมินผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและด้านการเงินของโครงการจากการคาดการณ์ปริมาณจราจรโดยคำนึงถึงการดำเนินโครงการพัฒนาการขนส่งระบบราง ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา รวมทั้ง ประมาณการรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยกำหนดอัตรา ๑ บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งเป็นอัตราค่าผ่านทางที่มีความเหมาะสมที่สุด สำหรับยานพาหนะ ๔ ล้อ พบว่า ในปี ๒๕๖๓ ที่เปิดให้บริการ จะมีปริมาณจราจร ๗๒,๑๒๗ PCU ต่อวัน มีรายได้จากค่าธรรมเนียมผ่านทางประมาณ ๘.๕๕ ล้านบาทต่อวัน และในปี ๒๕๘๓ จะมีปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้นเป็น ๑๑๗,๒๕๖ PCU ต่อวัน ทำให้มีรายได้จากค่าธรรมเนียมผ่านทางประมาณ ๑๓.๘๒ ล้านบาทต่อวัน ดังนี้

/ปี ๒๕๖๓...

ปี	ปริมาณจราจรเข้าด่าน (PCU ต่อวัน)	รายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง	
		(ล้านบาทต่อวัน)	(ล้านบาทต่อปี)
๒๕๖๓	๗๒,๑๒๗	๘.๕๕๑	๓,๑๒๑
๒๕๖๘	๘๕,๖๒๙	๑๐.๐๘๕	๓,๖๘๑
๒๕๗๓	๙๗,๓๒๑	๑๑.๔๑๑	๔,๑๖๕
๒๕๗๘	๑๐๗,๔๘๒	๑๒.๕๕๙	๔,๕๘๔
๒๕๘๓	๑๑๗,๒๕๖	๑๓.๘๒๕	๕,๐๔๖

ที่มา : กรมทางหลวง / PCU : Passenger Car Unit

จากการคาดการณ์ปริมาณจราจรและรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางแสดงให้เห็นว่าโครงการมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๙ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) เท่ากับ ๔๘,๔๗๕ ล้านบาท และมีอัตราส่วนของผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit/Cost : B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๘๑ ที่อัตราคิดลดเท่ากับร้อยละ ๑๒ สำหรับการประเมินผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return : FIRR) ตลอดระยะเวลาโครงการ ๓๐ ปี มีอัตราผลตอบแทนทางการเงินเท่ากับร้อยละ ๑.๒๓

๓.๕ ทางเลือกรูปแบบการลงทุนโครงการ

กรมทางหลวงได้เสนอทางเลือกรูปแบบการลงทุน จำนวน ๓ ทางเลือก ดังนี้

๓.๕.๑ การจ้างเหมาก่อสร้างโดยใช้เงินกู้ในประเทศ จะเป็นการจ้างเหมาก่อสร้างตามปกติ โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินทุนด้วยวิธีการระดมทุนผ่านการออกพันธบัตรรัฐบาล มีอายุครบกำหนดไถ่ถอนเป็นระยะ สำหรับนำมาใช้เบิกจ่ายงบประมาณรายงวดเป็นค่าก่อสร้าง (พันธบัตรรัฐบาลจำนวน ๔ ฉบับ อายุ ๗ ปี ๑๐ ปี ๑๕ ปี และ ๒๐ ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ ๒.๗๖ ๓.๐๔ ๓.๔๐ และ ๓.๖๙ ตามลำดับ)

๓.๕.๒ การจ้างเอกชนก่อสร้างพร้อมจัดหาเงินทุน เป็นการว่าจ้างเอกชนก่อสร้างพร้อมจัดหาเงินทุน และระดมทุนสำหรับจ่ายคืนค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยให้กับสถาบันการเงินที่ให้การสนับสนุนแก่ภาคเอกชนภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยวิธีใช้เงินกู้ในประเทศจากการออกพันธบัตรรัฐบาล

๓.๕.๓ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) จำแนกเป็น ๒ รูปแบบ ได้แก่

๑) การให้สัมปทานเอกชนลงทุนก่อสร้าง บำรุงรักษา ดำเนินงานบริการ และจัดเก็บรายได้จากค่าผ่านทาง ระยะเวลาตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน หรือ PPP Net Cost โดยเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะโอนเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐ ตามลักษณะ Build-Transfer-Operate (BTO) และภาครัฐจะให้เงินสนับสนุนแก่เอกชนโดยตรงเป็นรายปี (Subsidy) คิดเป็นสัดส่วนแปรผันตามปริมาณรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เอกชนจัดเก็บได้ เพื่อให้เอกชนได้รับผลตอบแทนทางการเงินในระดับที่เหมาะสมจูงใจให้เข้ามาลงทุน

๒) การจ้างเอกชนก่อสร้างพร้อมจัดหาเงินทุน รวมทั้ง บำรุงรักษาและดำเนินงานบริการต่างๆ ส่วนภาครัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง หรือ PPP Gross Cost และจ่ายเงินค่าจ้างเป็นรายปีในรูปแบบการซื้อบริการจากภาคเอกชนตามเงื่อนไขคุณภาพการให้บริการเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มเปิดให้บริการ

/ทั้งนี้ กรม...

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้เปรียบเทียบทางเลือกรูปแบบการลงทุนโครงการดังกล่าว ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๔ ปี (รวมระยะเวลาก่อสร้าง ๔ ปี) ในประเด็นด้านภาระทางการเงินของภาครัฐ (ต้นทุน ค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาและดำเนินงาน และภาระสนับสนุนด้านการเงินของรัฐบาลในการชดใช้เงินกู้ จากการออกพันธบัตรสมทบเพิ่มเติมกับรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง) และประเด็นความรวดเร็วที่สามารถ เริ่มงานก่อสร้างได้ พบว่า ทางเลือกรูปแบบที่ ๑ การจ้างเหมาก่อสร้างโดยใช้เงินกู้ในประเทศ และทางเลือกรูปแบบที่ ๒ การจ้างเอกชนก่อสร้างพร้อมจัดหาเงินทุน มีความเหมาะสมมากกว่าทางเลือกรูปแบบที่ ๓ การให้เอกชน ร่วมลงทุน (PPP) โดยทางเลือกรูปแบบที่ ๑ เป็นแนวทางที่มีภาระทางการเงินของภาครัฐต่ำที่สุด ทั้งด้าน ต้นทุน ค่าก่อสร้าง ค่าบำรุงรักษาและดำเนินงาน และความต้องการสนับสนุนด้านการเงินเพิ่มเติม (Subsidy) จากภาครัฐ รวมทั้ง ยังสามารถเร่งรัดการดำเนินงานเพื่อเริ่มก่อสร้างได้ภายใน ๑ ปี ในขณะที่ทางเลือก รูปแบบที่ ๒ เป็นแนวทางที่สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ภายใน ๑ ปี เช่นกัน แต่จะมีภาระทางการเงิน ของภาครัฐทั้งต้นทุนค่าก่อสร้าง ค่าบำรุงรักษาและดำเนินงาน และความต้องการสนับสนุนด้านการเงิน เพิ่มเติมจากรัฐบาลเพื่อชดใช้เงินกู้จากการออกพันธบัตรรัฐบาล สูงกว่าทางเลือกรูปแบบที่ ๑ จึงเสนอทางเลือก รูปแบบที่ ๑ สำหรับการดำเนินโครงการตามตารางเปรียบเทียบข้างท้ายนี้

หน่วย : ล้านบาท

ทางเลือกการลงทุน	ภาระทางการเงินของภาครัฐ		ระยะเวลาดำเนินงาน
	ต้นทุนค่าก่อสร้าง/ ค่าบำรุงรักษา/ดำเนินงาน (มูลค่าปัจจุบัน)	การสนับสนุนด้านการเงิน จากรัฐบาล (มูลค่าปัจจุบัน)	
รูปแบบที่ ๑ การจ้างเหมาก่อสร้างโดยใช้เงินกู้ในประเทศ	๑๓๕,๓๒๐ (๗๖,๗๕๕)	๖๖,๗๔๗ (๓๙,๘๒๒)	ภายใน ๑ ปี
รูปแบบที่ ๒ การจ้างเอกชนก่อสร้างพร้อมจัดหาเงินทุน	๑๔๒,๕๑๐ (๗๙,๓๓๔)	๗๓,๙๓๗ (๔๑,๘๘๓)	ภายใน ๑ ปี
รูปแบบที่ ๓.๑ PPP Net Cost	ไม่นำมาเปรียบเทียบ	๑๖๙,๘๐๕ (๙๕,๖๖๓)	ไม่น้อยกว่า ๒ ปี
รูปแบบที่ ๓.๒ PPP Gross Cost	๑๙๘,๘๐๐ (๑๑๕,๔๗๔)	๑๒๐,๕๔๙ (๗๑,๓๘๙)	ไม่น้อยกว่า ๒ ปี

ที่มา : รายงานสรุปรายละเอียดโครงการและแนวทางการลงทุน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ธันวาคม ๒๕๕๗ ของกรมทางหลวง

๓.๖ แหล่งเงินสำหรับการชดใช้คืนเงินกู้ในประเทศ

กรมทางหลวงเสนอทางเลือกแหล่งเงินสำหรับการชดใช้คืนเงินกู้จากการออกพันธบัตร รัฐบาลเพื่อลงทุนก่อสร้างโครงการ โดยมีแนวทางนำรายได้ส่วนหนึ่งจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ไปสมทบเพื่อชดใช้คืนเงินลงทุนก่อสร้าง ซึ่งสามารถทำได้ตามกรอบการใช้จ่ายเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖ (๔) แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้วิเคราะห์คาดการณ์สภาพคล่องของกระแสรายได้สุทธิ จากค่าธรรมเนียมผ่านทางในอนาคตของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา พบว่า สามารถนำเงินรายได้จากค่าธรรมเนียมผ่านทางส่วนที่เหลือจากการใช้จ่ายเพื่อการบำรุงรักษาและดำเนินงาน บริการต่างๆ แล้ว ตั้งแต่ปีที่ ๓ ของการเปิดให้บริการ (เปิดให้บริการช่วงปี ๒๕๖๓-๒๕๖๔) ไปสมทบชำระคืนเงินกู้

/จากการ...

จากการออกพันธบัตรตลอดระยะเวลา ๒๐ ปี หรือคิดเป็นสัดส่วนที่รายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางสามารถแบ่งเบาภาระดอกเบี้ยและเงินต้นของภาครัฐได้ประมาณร้อยละ ๔๐ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

แหล่งเงินทุนในการชำระ พันธบัตร	ดอกเบี้ย	เงินต้น	รวม	ร้อยละ
รูปแบบที่ ๑ การจ้างเหมาก่อสร้างโดยใช้เงินกู้ในประเทศ				
- รายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง	๒๙,๒๘๑	๑๙,๓๑๙	๔๘,๖๐๐	๔๒
- แหล่งเงินอื่นจากรัฐบาล	๘,๐๙๖	๕๘,๖๕๑	๖๖,๗๔๗	๕๘
รวม	๓๗,๓๗๗	๗๗,๙๗๐	๑๑๕,๓๔๗	๑๐๐
รูปแบบที่ ๒ การจ้างเอกชนก่อสร้างพร้อมจัดหาเงินทุน				
- รายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง	๓๑,๗๒๔	๑๖,๘๗๖	๔๘,๖๐๐	๔๐
- แหล่งเงินอื่นจากรัฐบาล	๕,๔๙๙	๖๘,๔๓๘	๗๓,๙๓๗	๖๐
รวม	๓๗,๒๒๓	๘๕,๓๑๔	๑๒๒,๕๓๗	๑๐๐

ที่มา : รายงานสรุปรายละเอียดโครงการและแนวทางการลงทุน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา
ธันวาคม ๒๕๕๗ ของกรมทางหลวง

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๓.๗ การดำเนินการของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กระทรวงการคลัง (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานงบประมาณ เพื่อพิจารณาเกี่ยวกับการขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ของกรมทางหลวง เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ซึ่งได้พิจารณาในประเด็นความเหมาะสมของสมมติฐานการประมาณการปริมาณจราจรและผลตอบแทนทางการเงิน การปรับเพิ่มขึ้นของต้นทุนค่าก่อสร้าง ต้นทุนค่าก่อสร้างต่อกิโลเมตร การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เหมาะสม ที่ส่งผลกระทบต่อประมาณการรายรับรายจ่าย และเงินงบประมาณสนับสนุนของภาครัฐ รวมทั้ง ความเป็นไปได้ในการดำเนินงานตามรูปแบบการระดมทุนเพื่อก่อสร้างโครงการตามที่กรมทางหลวงเสนอ เนื่องจากยังสามารถดำเนินการได้ภายใต้กรอบเขตหนี้สาธารณะของประเทศ สำหรับงบประมาณเพื่อการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินนั้น ให้กรมทางหลวงจัดทำแผนการดำเนินงานเพื่อเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีต่อไป ซึ่งที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบในหลักการการดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ด้วยวิธีการประกวดราคาจ้างเหมาก่อสร้าง โดยให้กระทรวงการคลังระดมทุนจากแหล่งเงินทุนภายในประเทศที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ ซึ่งเป็นทางเลือกลำดับแรกตามข้อเสนอของกรมทางหลวง และเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเสนอรายละเอียดโครงการให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๔. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๔.๑ กระทรวงการคลัง (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานประมาณ ได้พิจารณา ร่วมกับกระทรวงคมนาคมเรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ของกรมทางหลวงแล้ว มีมติเห็นชอบในหลักการการดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ด้วยวิธีการประกวดราคาจ้างมหาก่อสร้าง โดยให้กระทรวงการคลังระดมทุนจากแหล่งเงินทุนภายในประเทศที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ และเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเสนอรายละเอียดโครงการให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ดังกล่าวในข้อ ๓.๗

๔.๒ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ซึ่งกรมทางหลวงได้พิจารณาและมีข้อชี้แจงโดยสรุป ดังนี้

๔.๒.๑ กรณีสมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อนได้ยื่นฟ้องสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ต่อศาลปกครองกลาง

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบเรื่องดังกล่าว ได้ยืนยันตามคำให้การว่าได้ดำเนินการโดยถูกต้องชอบด้วยกฎหมายแล้ว อีกทั้ง กรณีนี้ไม่ปรากฏข้อเท็จจริงอื่นใดฟังได้ว่าหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย รวมทั้งตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๕๒ และระเบียบของที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๕๓ และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม มิได้มีบทบัญญัติใดกำหนดให้หน่วยงานของรัฐต้องชะลอโครงการหรือหยุดการดำเนินการไว้เพื่อรอฟังผลคำพิพากษาถึงที่สุดก่อน นอกจากนั้น ในคดีนี้ก็ไม่ปรากฏว่ามีคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกำหนดมาตรการหรือวิธีการคุ้มครองอย่างใดๆ เพื่อบรรเทาทุกข์ชั่วคราวก่อนการพิพากษาแต่ประการใด การชะลอโครงการไว้ก่อนจะก่อให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินโครงการ ซึ่งได้วางแผนไว้แล้ว ทั้งในด้านแหล่งเงิน การเวนคืนที่ดิน และการเตรียมการก่อสร้าง

อนึ่ง ที่ผ่านมามีคดีที่มีการฟ้องให้กรมทางหลวงระงับการก่อสร้างโครงการก่อสร้างที่ได้เริ่มดำเนินการไปแล้ว และอ้างว่าดำเนินโครงการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งผู้ฟ้องคดีมีคำขอท้ายฟ้องให้กรมทางหลวงหยุดทำการก่อสร้างในระหว่างการพิจารณาของศาล กรมทางหลวงก็ไม่ได้หยุดการก่อสร้างไว้แต่อย่างใด เช่น คดีฟ้องให้กรมทางหลวงหยุดการก่อสร้างโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟและทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๔๗๗ (โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๘ สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๒ (สายเอเชีย) – อำเภอบางปะอิน ส่วนที่ ๑ (ถนนอุตรมสรยุทธ์)) ผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลพิพากษาให้กรมทางหลวงหยุดการก่อสร้างและได้ขอให้ศาลมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษา กรมทางหลวงมิได้หยุดการก่อสร้าง จนกระทั่งศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวให้ระงับการก่อสร้างไว้ชั่วคราว รอจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น กรมทางหลวงจึงได้หยุดการก่อสร้างไว้ชั่วคราวก่อนเพื่อรอผลคดี ต่อมาเมื่อศาลปกครองสูงสุดได้วินิจฉัยคำอุทธรณ์ของกรมทางหลวงที่อุทธรณ์โต้แย้งคำสั่งของศาลปกครองกลาง และมีคำสั่งให้ยกคำร้องขอคุ้มครองชั่วคราวของผู้ฟ้องคดี กรมทางหลวงก็ได้ทำการก่อสร้างต่อ จนกระทั่งศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ยกฟ้อง ผู้ฟ้องคดีอุทธรณ์เมื่อ พ.ศ. ๒๕๕๕ ในระหว่างการพิจารณา

/อุทธรณ์...

อุทธรณ์ของศาลปกครองสูงสุดนั้น กรมทางหลวงยังคงดำเนินการก่อสร้างต่อจนกระทั่งแล้วเสร็จ ขณะนี้ คดียังอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

๔.๒.๒ กรณีสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีความเห็นให้กรมทางหลวงส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงแนวเส้นทางเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๑) กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา พร้อมทั้งการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๔๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ แล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ โดยได้นำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบ EIA ของโครงการเมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ รวมทั้ง กรมทางหลวงได้ดำเนินการเพิ่มเติมตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ ๖๒๕ ไร่ และตามข้อสั่งเกตของผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยได้รายงานผลให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติทราบด้วยแล้วในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๐

๒) กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ของโครงการแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๑ ซึ่งบางส่วนมีการเปลี่ยนแปลงไปจากการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Study) โดยมีเหตุผลความจำเป็นเนื่องจากข้อมูลต่างๆ ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น เช่น สภาพภูมิประเทศและการใช้ประโยชน์พื้นที่ มีระดับความละเอียดน้อยกว่าข้อมูลที่ใช้ในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนความจำเป็นในการเชื่อมโยงและบูรณาการกับแผนงานพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในอนาคต

ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของการออกแบบทางวิศวกรรมที่เกิดขึ้น ในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียดนั้น ถือเป็นขั้นตอนการดำเนินงานตามปกติ และไม่ได้เป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญไปจากรูปแบบทางด้านวิศวกรรมในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ซึ่งใช้อ้างอิงในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยอยู่ภายในขอบเขตพื้นที่ศึกษาเดิม ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้น ล้วนเป็นมาตรการในเชิงบวก เพื่อหลีกเลี่ยงหรือลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนให้น้อยที่สุด ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการตามมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๔๙ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ รวมทั้ง คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๐ มีมติรับทราบผลการดำเนินการดังกล่าวแล้ว จึงเห็นว่าได้ดำเนินการครบถ้วน และสมบูรณ์ตามระเบียบและขั้นตอนแล้ว

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๔.๓ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่อง การขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ของกรมทางหลวง ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง และคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวได้เสนอความเห็นเกี่ยวกับโครงการไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีโดยตรงแล้ว

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ของกรมทางหลวง วงเงินลงทุนรวม ๘๔,๖๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ๗๗,๙๗๐ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๖,๖๓๐ ล้านบาท ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีเหตุผล ดังนี้

๕.๑ ความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก) ที่ทางแยกต่างระดับบริเวณบางปะอิน และสิ้นสุดที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง ๑๙๖ กิโลเมตร ซึ่งมีระยะทางและแนวเส้นทางขนานไปกับทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) และหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) ช่วงกรุงเทพมหานครถึงนครราชสีมา เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรโดยเฉพาะช่วงเทศกาลในเส้นทางดังกล่าว ซึ่งจะก่อสร้างถนนขนาด ๖ ช่องจราจร จากจุดเริ่มต้นโครงการจนถึงอำเภอปากช่อง และถนนขนาด ๔ ช่องจราจรถึงจังหวัดนครราชสีมา โดยเป็นทางหลวงมีมาตรฐานสูง และสามารถใช้ความเร็วได้สูงถึง ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ เพื่อเป็นทางเลือกของระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมระหว่างสองเมืองใหญ่ (กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) และแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนมิตรภาพ โดยการแยกรถที่ต้องการใช้ความเร็วออกจากรถปกติ ซึ่งจะช่วยร่นระยะเวลาในการเดินทาง สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมทางบกเพื่อลดเวลาการเดินทางของประชาชนให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น รวมทั้ง เป็นการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ของกระทรวงคมนาคม ในการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้สามารถรองรับการค้าการลงทุนที่จะเพิ่มสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

๕.๒ ความเหมาะสมของรูปแบบการลงทุนของโครงการฯ

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา วงเงินลงทุนรวม ๘๔,๖๐๐ ล้านบาท (ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ๗๗,๙๗๐ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๖,๖๓๐ ล้านบาท) เป็นโครงการที่มีความพร้อมทั้งด้านสิ่งแวดล้อม การออกแบบรายละเอียด และการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยจะก่อประโยชน์ในการกระตุ้นเศรษฐกิจอย่างมาก ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชน และช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตามอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่อยู่ในระดับสูง แต่อย่างไรก็ตาม อัตราผลตอบแทนทางการเงินยังอยู่ในระดับต่ำมาก ไม่จูงใจให้เอกชนสนใจเข้าร่วมลงทุน จึงเป็นข้อจำกัดด้านแหล่งเงินทุนที่ทำให้การดำเนินโครงการล่าช้า ไม่สามารถเริ่มก่อสร้างได้ กรมทางหลวงจึงได้เสนอทางเลือกในการลงทุนด้วยการจ้างเหมาเอกชนเป็นผู้ก่อสร้าง และใช้เงินกู้ในประเทศผ่านการออกพันธบัตรรัฐบาล โดยกระทรวงการคลัง จำนวน ๔ ฉบับ (อายุ ๗ ปี ๑๐ ปี ๑๕ ปี และ ๒๐ ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ ๒.๗๖ ๓.๐๔ ๓.๔๐ และ ๓.๖๙ ตามลำดับ) วงเงินรวม ๗๗,๙๗๐ ล้านบาท สำหรับเบิกจ่ายเป็นเงินลงทุนค่าก่อสร้างรายงวดให้แก่เอกชนตามทางเลือกรูปแบบที่ ๑ ซึ่งกรมทางหลวงเห็นว่าวิธีการดังกล่าว เป็นทางเลือกที่ก่อภาระทางการเงินแก่ภาครัฐน้อยที่สุด ทั้งต้นทุนค่าก่อสร้างและงบประมาณสมทบเพิ่มเติมเพื่อชำระคืนภาระดอกเบี้ยและเงินต้นของพันธบัตรรัฐบาล เมื่อเปรียบเทียบกับทางเลือกในการจ้างเอกชนก่อสร้างพร้อมจัดหาเงินทุน ตามทางเลือกรูปแบบที่ ๒ /หรือวิธีการ...

หรือวิธีการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) ตามทางเลือกรูปแบบที่ ๓ โดยกรมทางหลวงได้เสนอจะนำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางหลังหักค่าบำรุงรักษาและดำเนินงาน ที่เรียกเก็บจากประชาชนเมื่อเปิดให้บริการแล้ว มาสมทบชำระคืนเงินกู้จากการออกพันธบัตรรัฐบาลด้วย อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมได้ให้กรมทางหลวงพิจารณากำหนดราคากลางใหม่ตามราคาน้ำมันดีเซลที่ปรับปรุงตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๗ ในขั้นตอนการประกวดราคา รวมทั้ง ได้มอบให้กรมทางหลวงรับความเห็นและข้อสังเกตเพิ่มเติมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปเตรียมการดำเนินงานล่วงหน้าด้วยแล้ว สำหรับกรณีการฟ้องร้องขอให้เพิกถอนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการตามประเด็นความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง โดยศาลไม่ได้มีคำสั่งให้ชะลอโครงการแต่อย่างใด ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรนำเสนอโครงการเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ของกรมทางหลวง วงเงินลงทุนรวม ๘๔,๖๐๐ ล้านบาท ดังนี้

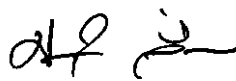
๑) อนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ด้วยวิธีการประกวดราคาจ้างเหมาก่อสร้าง วงเงินค่าก่อสร้าง ๗๗,๙๗๐ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังดำเนินการระดมทุนจากแหล่งเงินทุนภายในประเทศที่เหมาะสม เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ

๒) อนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการ ให้แก่กรมทางหลวง วงเงิน ๖,๖๓๐ ล้านบาท

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลอากาศเอก



(ประจัน จันทอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๐๘

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕