

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๑๔



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑๒

มกราคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติโครงการใช้จ่ายพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางของกระทรวงคมนาคมในระยะเร่งด่วน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖ /ว๑๖๕ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๗

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๓๒/๑๐๖ ลงวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๙

๓. สำเนาหนังสือกรมทางหลวงชนบท ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๗๐๒/๒๓๘ ลงวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๙

๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๒๖๗ ลงวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๙

๕. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการใช้จ่ายพาราเป็นส่วนผสมในงานซ่อมบำรุงทางของกระทรวงคมนาคมในระยะเร่งด่วนมาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๑) เรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๕๗ นายกรัฐมนตรีมีข้อสั่งการด้านเศรษฐกิจ ดังนี้ เนื่องจากในขณะนี้ยางในสต็อกของรัฐบาลมีจำนวนมากและกำลังเข้าสู่ช่วงที่ผลผลิตยางจะออกสู่ตลาดอีกจำนวนหนึ่ง ประกอบกับกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีได้มีผลการวิจัยและการพัฒนาว่าสามารถนำยางไปใช้เป็นส่วนผสมในการทำลู่วิ่งกรีตาได้ จึงมอบหมายให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงมหาดไทย กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงอุตสาหกรรม และส่วนราชการที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาแนวทางในการแปรรูปยางเป็นผลิตภัณฑ์หรือใช้เป็นส่วนผสมต่างๆ เช่น พื้นลู่วิ่ง พื้นช่องทางจักรยาน พื้นสนามฟุตบอล เป็นต้น

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

๑.๒ ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

ตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีในข้อ ๑.๑ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดให้ความสำคัญกับการนำยางพาราซึ่งเป็นผลผลิตทางการเกษตรมาใช้เป็นวัสดุในการก่อสร้างถนนหรือโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ให้มากขึ้น รวมทั้งกิจกรรมด้านการกีฬา

ในปี ๒๕๕๘ กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีการใช้ปริมาณน้ำยางดิบเป็นส่วนผสมในงานถนน จำนวน ๘,๙๔๖ ตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๗ ใช้จำนวน ๖,๐๗๕ ตัน และเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๖ ใช้จำนวน ๗,๖๕๔ ตัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

การใชยางพาราเป็นส่วนผสมในงานถนนของกระทรวงคมนาคมในปี ๒๕๕๖ - ปี ๒๕๕๘

หน่วย งาน	รายการ ดำเนินงาน	งบประมาณปี ๒๕๕๖			งบประมาณปี ๒๕๕๗			งบประมาณปี ๒๕๕๘		
		วงเงิน (ลบ.)	พื้นที่ผิวทาง (ตร.ม.)	ปริมาณ น้ำยางดิบ (ตัน)	วงเงิน (ลบ.)	พื้นที่ผิวทาง (ตร.ม.)	ปริมาณ น้ำยางดิบ (ตัน)	วงเงิน (ลบ.)	พื้นที่ผิวทาง (ตร.ม.)	ปริมาณ น้ำยางดิบ (ตัน)
	งานปูผิวทาง แอสฟัลต์ คอนกรีต (Para Asphalt)	-	-	-	๔๙๙	๗๐๓,๘๔๔	๖๗๖	๒,๓๘๐	๓,๐๔๓,๘๗๖	๒,๙๒๐
	งานฉาบผิวทาง (Para Slurry Seal)	๔๘๖	๖,๗๔๓,๖๖๐	๑,๐๗๒	๔,๔๕๘	๙,๒๘๗,๕๐๐	๑,๔๗๖	๑,๔๐๗	๑๑,๐๔๓,๕๔๒	๑,๗๕๖
รวมกรมทางหลวง		๔๘๖	๖,๗๔๓,๖๖๐	๑,๐๗๒	๑,๙๕๗	๙,๙๙๑,๓๔๔	๒,๑๕๒	๔,๒๘๗	๑๔,๐๘๕,๔๑๘	๔,๖๗๖
	งานปูผิวทาง แอสฟัลต์ คอนกรีต (Para Asphalt)	-	-	-	-	-	-	๑,๔๓๘	๒,๘๓๙,๔๑๐	๒,๗๒๖
	งานฉาบผิวทาง (Para Slurry Seal)	๑๙๑	๑,๓๔๑,๐๐	๒๒๐	๖๘๔	๔,๓๘๑,๐๐๐	๗๑๙	๑,๔๒๓	๘,๘๓๙,๘๙๐	๑,๔๕๐
รวมกรมทางหลวงชนบท		๑๙๑	๑,๓๔๑,๐๐๐	๒๒๐	๖๘๔	๔,๓๘๑,๐๐๐	๗๑๙	๒,๘๖๑	๑๑,๖๗๙,๓๐๐	๔,๑๗๖
	งานปูผิวทาง แอสฟัลต์ คอนกรีต (Para Asphalt)	-	-	-	-	-	-	๒๙	๖๙,๐๐๐	๑๖
	งานฉาบผิวทาง (Para Slurry Seal)	-	-	-	-	-	-	๑๖๗	๑,๐๘๖,๔๓๔	๗๘
รวมการทางพิเศษแห่ง ประเทศไทย		-	-	-	-	-	-	๑๙๖	๑,๑๕๕,๔๓๔	๙๔
รวมหน่วยงานของ กระทรวงคมนาคม		๑๑๗๗	๘,๐๘๔,๖๖๐	๑,๒๙๒	๒,๖๔๑	๑๔,๓๗๒,๓๔๔	๒,๘๗๑	๗,๓๔๔	๒๖,๙๒๐,๑๕๒	๘,๙๔๖

นอกจากนี้ในปี ๒๕๕๘ กรมทางหลวงได้มีการนำยางพารามาใช้เป็นส่วนประกอบในการสร้างพื้นช่องทางจราจรของโครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกความปลอดภัยของกรมทางหลวงจำนวน ๑๓ โครงการ ระยะทางรวม ๘๒.๙๔ กิโลเมตร พื้นที่ผิวทาง ๓๑๐,๖๓๖ ตารางเมตร มีการใช้ปริมาณน้ำยางดิบ ๒๐๗ ตัน โดยใช้งบประมาณจากงบกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒

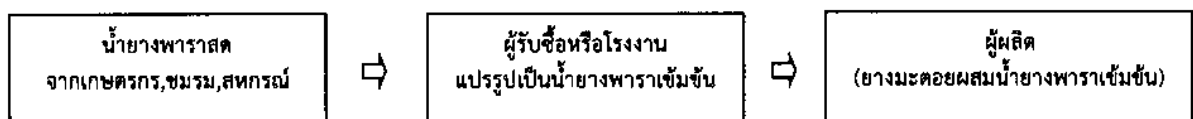
๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การใช้ยางพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางของกระทรวงคมนาคมจะเป็นการส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ซึ่งผลิตจากวัตถุดิบภายในประเทศ ประกอบกับเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลซึ่งนายกรัฐมนตรีได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการต่อในปี ๒๕๕๙ เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรเป็นการเร่งด่วน เนื่องจากราคายางพาราต่ำ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการบำรุงรักษาทางของกระทรวงคมนาคม ซึ่งจะมีการใช้ยางพาราเป็นส่วนผสมในการก่อสร้าง ทั้งนี้ เห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติภายในเดือนมกราคม ๒๕๕๙ เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้โดยด่วนและแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนดไว้

๓.สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

๓.๑ การนำยางพารามาใช้เป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางของกระทรวงคมนาคม

๓.๑.๑ ขั้นตอนการนำยางพาราจากเกษตรกรมาใช้สำหรับน้ำยางพาราเข้มข้นที่ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตนั้น ผู้ผลิตจะซื้อจากโรงงานแปรรูปยางพาราไม่สามารถนำน้ำยางพาราสดที่ตัดออกจากต้นมาใช้ได้เลย เนื่องจากน้ำยางพาราสดมีเนื้อยางประมาณ ๓๕-๔๐% และคุณภาพยังไม่เสถียร สำหรับน้ำยางเข้มข้นเป็นการแปรรูป น้ำยางพาราสดเพื่อให้น้ำยางพาราที่ปรับสภาพแล้วมีเนื้อยางไม่น้อยกว่า ๖๐% และมีเสถียรภาพ โดยโรงงานแปรรูปจะซื้อน้ำยางพาราสดโดยตรงจากเกษตรกร โดยบรรจุในภาชนะที่จัดทำขึ้น เช่น ถัง ๒๐๐ ลิตร ครอบง เป็นตัน หรือในบางพื้นที่ เช่น ในจังหวัดภาคใต้ อาจจะใช้ผ่านสหกรณ์ของกลุ่มเกษตรกรในพื้นที่นั้น ซึ่งทั้งสองช่องทางเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรผู้ปลูกยางพาราโดยตรง อย่างไรก็ตามโดยปกติเกษตรกรที่ปลูกยางพาราเมื่อทำการกรีดยางจะนำน้ำยางมาแปรรูปเป็น ๒ แบบ คือ ทำเป็นยางแผ่นคิดเป็น ๗๐% และจำหน่ายให้ผู้รับซื้อแต่ละท้องถิ่นหรือสหกรณ์ ส่วนอีก ๓๐% จะนำมาผสมสารป้องกันการแข็งตัวเพื่อรักษาสภาพในรูปน้ำยางพาราสดแล้วส่งจำหน่ายให้ผู้รับซื้อหรือโรงงานนำไปแปรรูปน้ำยางพาราเข้มข้น แล้วผู้ผลิตยางมะตอยจะผสมน้ำยางพาราเข้มข้น



๓.๑.๒ กระบวนการผลิตยางมะตอยผสมยางพารา การผสมยางมะตอยกับยางพาราทำได้ ๒ วิธี

๑) การนำ Asphalt Cement หรือยางมะตอยเอซีที่ได้จากการกลั่นน้ำมันมาผสมโดยตรงกับน้ำยางพาราเข้มข้น (Concentrate Latex) แล้วนำยางมะตอยที่ผสมยางพาราแล้วไปใช้ในการทำ Asphaltic Concrete หรือ Hot Mix โดยในขั้นตอนการผสมจะต้องให้คงความร้อนกับยางมะตอยเอซีจนมีอุณหภูมิสูงแล้วนำยางพาราซึ่งอยู่ในแบบของน้ำยางพาราเข้มข้นเดิมเข้าไปในยางมะตอยเอซีสำหรับสัดส่วนของเนื้อยางพาราที่ผสมได้ประมาณ ๕% เทียบกับน้ำหนักยางมะตอย การเพิ่มปริมาณสัดส่วนของเนื้อยางพาราจะมีผลทำให้ยางมะตอยที่ผสมยางพาราแล้วมีความหนืดสูงขึ้น เมื่อนำไปผสมกับหินเพื่อปูผิวถนนจะต้องใช้อุณหภูมิในการผสมมากขึ้นตามกันไป หากสูงเกินไปจะมีผลทำให้คุณสมบัติของยางมะตอยที่ผสมยางพาราเปลี่ยนแปลงและเสื่อมสภาพได้ไม่เกิดผลในทางวิศวกรรม

๒) การนำยางพาราเข้มข้นมาผลิตเป็นยางมะตอยน้ำ หรือ Apshalt Emulsion ซึ่งเป็นกระบวนการผลิตยางมะตอยน้ำทั่วไปแต่นำยางพาราเข้มข้นเข้ามาเติมเพิ่มในกระบวนการผลิตสำหรับสัดส่วนของน้ำยางพาราเข้มข้นที่ใช้ในการผสมประมาณ ๓.๕% เทียบกับน้ำหนักรยางมะตอย

๓.๑.๓ การเปรียบเทียบงบประมาณค่าบำรุงรักษาทางโดยใช้ยางมะตอยเอซีกับการนำยางพารามาเป็นส่วนผสมในงานปูผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต (Para Asphalt) และงานฉาบผิวทางแบบพาราสเลอรี่ซีล (Para Slurry Seal)

ตารางเปรียบเทียบราคาค่าบำรุงรักษาทางของการใช้ยางพารามะตอยเอซีและยางธรรมชาติเป็นส่วนผสม

ลักษณะงาน	ราคาต่อหน่วย (บาท/ตารางเมตร)		สัดส่วนงบประมาณเพิ่มขึ้น
	ใช้ยางเอซี	ใช้ยางธรรมชาติ	
งานปูผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต (Para Asphalt)	๗๕.๑๓	๑๑๑	๔๗.๗๔%
งานฉาบผิวทางแบบพาราสเลอรี่ซีล (Para Slurry Seal)	๒๖๓.๖๙	๓๔๙.๑๖	๓๒.๔๑%

อย่างไรก็ตาม การบำรุงรักษาทางโดยใช้ยางธรรมชาติเป็นส่วนผสม แม้ว่าจะทำให้มีต้นทุนการก่อสร้างสูงกว่าการใช้ยางมะตอยเอซี แต่จะมีประโยชน์ช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นของถนน มีผลทำให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น การระบายน้ำที่ผิวทางได้เร็วขึ้น ช่วยปรับระดับผิวทาง แก้ไขปัญหาให้เกิดความเรียบของผิวถนน และสามารถเปิดการจราจรได้อย่างรวดเร็ว และเร็วกว่าการใช้ยางมะตอยอย่างเดียวมาก รวมทั้งถนนจะมีความทนทานสามารถใช้งานได้ยาวนาน

๓.๒ กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการใช้ยางพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางในระยะเร่งด่วนให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๒.๑ กรมทางหลวง ปัจจุบันกรมทางหลวงรับผิดชอบดูแลรักษาทางหลวงในความควบคุมระยะทางรวมทั้งประเทศมากกว่า ๖๘,๐๐๐ กิโลเมตร แม้ว่าการทางหลวงจะได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ และงบประมาณกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ เพื่อดำเนินการบูรณะซ่อมแซมทางหลวงที่มีความชำรุดเสียหายในโครงข่ายทางหลวงหลายเส้นทางนั้น แต่เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมากรมทางหลวง ได้รับการจัดสรรงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวงไม่เพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ส่งผลให้การบำรุงรักษาทางหลวงไม่สามารถดำเนินการได้อย่างครอบคลุมทุกเส้นทาง ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการใช้ยางธรรมชาติในการซ่อมบำรุงรักษาดูแลถนนทั่วประเทศ เพื่อเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรผู้ปลูกยางพารา ซึ่งได้รับผลกระทบจากราคายางที่ตกต่ำมากในรอบหลายปี ดังนั้น เพื่อเป็นการบำรุงรักษาทางหลวงให้มีสภาพดี ประชาชนเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งเพื่อเป็นการสนับสนุนการใช้ยางธรรมชาติตามนโยบายรัฐบาล กรมทางหลวงจึงได้พิจารณาคัดเลือกสายทางที่เน้นการแก้ไขปัญหาความเสียหายด้านผิวทาง การซ่อมแซมเส้นทางสายหลักและสายรอง และการแก้ไขปัญหาการร้องเรียนในพื้นที่ โดยเป็นโครงการขนาดเล็กที่มีความพร้อมที่จะดำเนินการได้ทันที สามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๖ - ๘ เดือน และเป็นโครงการที่ใช้ยางพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงทางของงานปูผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต (Para Asphalt) และงานฉาบผิวทางแบบพาราสเลอรี่ซีล (Para slurry Seal) ในกรอบวงเงินรวม ๑๖,๒๘๐ ล้านบาท ซึ่งใช้ปริมาณน้ำยางดิบประมาณ ๒๔,๒๘๐ ตัน

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๓.๒.๒ กรมทางหลวงชนบท ปัจจุบันกรมทางหลวงชนบทรับผิดชอบในการบำรุงรักษาโครงข่ายทางชนบท ระยะทางรวมทั้งประเทศ ๔,๗๐๐ กิโลเมตร แม้ว่ากรมทางหลวงชนบทจะได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ งบประมาณกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ รวมทั้งมาตรการกระตุ้นการลงทุนขนาดเล็กของรัฐบาล เพื่อดำเนินการบูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงชนบทที่ชำรุดเสียหายแล้วนั้น แต่เนื่องจากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา กรมทางหลวงชนบทได้รับการจัดสรรงบประมาณในการบำรุงรักษาไม่เพียงพอ ทำให้โครงข่ายทางหลวงชนบทจำนวนหลายเส้นทางไม่ได้รับการดูแลและบำรุงรักษาอย่างทั่วถึง ทำให้ประชาชนเดือดร้อนในการสัญจร ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายช่วยเหลือเกษตรกรที่ปลูกยางพารา เนื่องจากราคายางพาราตกต่ำ โดยสนับสนุนให้ใช้ยางพาราดิบในการซ่อมบำรุงถนน ดังนั้น กรมทางหลวงชนบท จึงเสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการบำรุงรักษาทางหลวงชนบท โดยใช้ยางพาราดิบเป็นส่วนประกอบ ในกรอบวงเงินรวม ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท มีปริมาณการใช้น้ำยางดิบ ๑๒,๗๔๖ ตัน เพื่อบำรุงรักษาทางหลวงชนบทให้อยู่ในสภาพดี ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดยจะดำเนินการในสายทางที่มีความเสียหายรุนแรง และมีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องใช้เส้นทางในการสัญจรเป็นโครงการที่ไม่มีความซับซ้อนและปัญหาอุปสรรคในการใช้พื้นที่ รวมทั้งเป็นโครงการที่มีความเหมาะสม และมีความพร้อมที่จะดำเนินการได้ทันที โดยมีระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ๘ เดือน นับจากวันที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

**แผนการดำเนินงานโครงการใช้ยางพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางหลวง
ของกระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท) ในระยะเร่งด่วน**

ลำดับ	การดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ									
		ม.ค. ๕๕	ก.พ. ๕๕	มี.ค. ๕๕	เม.ย. ๕๕	พ.ค. ๕๕	มิ.ย. ๕๕	ก.ค. ๕๕	ส.ค. ๕๕	ก.ย. ๕๕	
๑	กระบวนการจัดทำรายละเอียดตรวจสอบสายทางและเห็นชอบแผนฯ										
๒	กระบวนการหาผู้รับจ้าง										
๓	การเสนอขออนุมัติรับราคา										
๔	ขออนุมัติเงินงวดจากสำนักงบประมาณ										
๕	ลงนามในสัญญาจ้างพร้อมลง PO ในระบบ										
๖	การดำเนินการก่อสร้าง										

เป้าหมาย : ก่อสร้างแล้วเสร็จทุกโครงการภายใน กันยายน ๒๕๕๙

๓.๓ แผนการใช้จ่ายพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางของกระทรวงคมนาคมในปี ๒๕๕๙ มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย งาน	รายการ ดำเนินงาน	งบประมาณปี ๒๕๕๙			งบประมาณเหลือจ่ายของปี ๒๕๕๙			งบประมาณที่จะขออนุมัติเพิ่มเติม ในงานผิวทางของปี ๒๕๕๙		
		วงเงิน (ผิวทาง) (ลบ.)	พื้นที่ผิวทาง (ตร.ม.)	ปริมาณ น้ำยางดิบ (ตัน)	วงเงิน (ผิวทาง) (ลบ.)	พื้นที่ผิวทาง (ตร.ม.)	ปริมาณ น้ำยางดิบ (ตัน)	วงเงิน (ผิวทาง) (ลบ.)	พื้นที่ผิวทาง (ตร.ม.)	ปริมาณ น้ำยางดิบ (ตัน)
	งานปูผิวทาง แอสฟัลต์ คอนกรีต (Para Asphalt)	๕๕๗ */๑	๑,๕๓๔,๔๑๒	๑,๕๗๓	๑๘๘	๕๐๔,๓๔๗	๔๘๐	๗,๙๓๕	๒๑,๒๓๓,๓๐๕	๒๐,๒๓๓
		๑,๘๙๐ */๒	๕,๕๖๑,๐๓๓	๕,๙๘๓						
	งานฉาบผิวทาง (Para Slurry Seal)	๒,๑๒๒	๑๓,๘๕๑,๐๐๐	๒,๒๙๗	๘๐	๕๐๐,๐๐๐	๘๐	๔,๐๗๒	๒๕,๔๕๐,๐๐๐	๔,๐๔๖
รวมกรมทางหลวง		๕,๕๘๙	๑๙,๙๔๖,๔๔๕	๙,๗๕๓	๒๖๘	๑,๐๐๔,๓๔๗	๕๖๐	๑๒,๐๐๗	๔๖,๖๘๓,๓๐๕	๒๔,๒๘๐
คิดเป็นระยะทางในการก่อสร้างถนนของกรมทางหลวงเป็นระยะทาง ๕,๕๘๙ กิโลเมตร จากปริมาณการใช้จ่าย ๓๔,๕๙๓ ตัน										
	งานปูผิวทาง แอสฟัลต์ คอนกรีต Para Asphalt)	๔,๐๔๒	๘,๙๐๔,๗๕๙	๘,๕๔๘.๕๗	๓๖๐	๗๙๗,๗๐๑	๗๖๐	๔,๖๘๘	๑๐,๓๔๘,๙๐๕	๙,๙๓๐
	งานฉาบผิวทาง (Para Slurry Seal)	๘๙๗	๖,๐๔๓,๑๘๙	๙๙๙.๒๘๓	๖๗	๔๑๓,๙๘๓	๖๖	๒,๙๐๔	๑๗,๘๓๗,๗๙๔	๒,๘๓๖
รวมกรมทางหลวงชนบท		๔,๙๓๙	๑๔,๙๔๗,๙๔๘	๙,๕๔๘	๔๒๗	๑,๒๑๑,๖๘๔	๘๒๖	๗,๕๙๒	๒๘,๒๓๖,๖๙๙	๑๒,๗๖๖
คิดเป็นระยะทางในการก่อสร้างถนนของกรมทางหลวงชนบทเป็นระยะทาง ๔,๗๗๙ กิโลเมตร จากปริมาณการใช้จ่าย ๒๓,๑๒๐ ตัน										
รวมหน่วยงานของ กระทรวงคมนาคม		๙,๕๒๘	๓๔,๘๙๔,๓๙๓	๑๙,๓๐๑	๖๙๕	๒,๒๑๖,๐๓๑	๑,๓๘๖	๑๙,๕๙๙	๗๔,๙๘๘,๐๐๔	๓๗,๐๒๖
คิดเป็นระยะทางในการก่อสร้างถนนของกระทรวงคมนาคมเป็นระยะทางรวม ๑๐,๓๖๓ กิโลเมตร จากปริมาณการใช้จ่ายรวม ๕๗,๗๑๓ ตัน										

หมายเหตุ : */๑ งานบำรุงรักษาทางหลวง, */๒ งานก่อสร้างทางหลวง

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามนโยบายสำคัญของรัฐบาล โดยให้ความสำคัญกับการนำยางพาราซึ่งเป็นผลผลิตทางเกษตรมาใช้เป็นวัสดุในการก่อสร้างถนนเพื่อเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรที่ได้รับผลกระทบจากราคายางต่ำ โดยในปี ๒๕๕๙ กระทรวงคมนาคมจะใช้ปริมาณน้ำยางดิบเพื่อใช้เป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางของงานปูผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต (Para Asphalt) และงานฉาบผิวทางแบบพาราสลอรี่ซีล (Para Slurry Seal) จำนวน ๕๗,๗๑๓ ตัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑) งบประมาณปี ๒๕๕๙ กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทได้มีการปรับรูปแบบการก่อสร้างของโครงการที่จะดำเนินการ โดยใช้งบประมาณของปี ๒๕๕๙ เพื่อใช้สำหรับดำเนินโครงการที่มีการใช้จ่ายพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงทาง โดยมีวงเงินงบประมาณก่อสร้างของผิวทาง วงเงิน ๙,๕๒๘ ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำยางดิบ ๑๙,๓๐๑ ตัน

๒) งบประมาณเหลือจ่ายปี ๒๕๕๙ กระทรวงคมนาคมคาดว่าจะมีเงินเหลือจ่ายของงบประมาณปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑,๓๕๐ ล้านบาท โดยมีแผนที่จะใช้เงินเหลือจ่ายในสัดส่วนร้อยละ ๗๐ เพื่อดำเนินโครงการที่มีการใช้จ่ายพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทาง โดยมีวงเงินงบประมาณก่อสร้างจำนวน ๙๕๕ ล้านบาท เป็นวงเงินงบประมาณสำหรับผิวจราจร ๖๙๕ ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำยางดิบ ๑,๓๘๖ ตัน

/๓) งบประมาณ...

๓) งบประมาณที่จะขออนุมัติเพิ่มเติมในปี ๒๕๕๙ เพื่อดำเนินโครงการใช้อย่างพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางของกระทรวงคมนาคมในระยะเร่งด่วน จำนวน ๒๖,๒๘๐ ล้านบาท (กรมทางหลวง จำนวน ๑๖,๒๘๐ ล้านบาท และกรมทางหลวงชนบท จำนวน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท) เป็นวงเงินงบประมาณสำหรับผิวจราจร จำนวน ๑๙,๕๙๙ ล้านบาท (กรมทางหลวง จำนวน ๑๒,๐๐๗ ล้านบาท และกรมทางหลวงชนบท จำนวน ๗,๕๙๒ ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำยางดิบ ๓๗,๐๒๖ ตัน (กรมทางหลวง จำนวน ๒๔,๒๘๐ ตัน และกรมทางหลวงชนบท จำนวน ๑๒,๗๔๖ ตัน)

สรุปปริมาณการใช้อย่างพารา ปี ๒๕๕๙ ของกระทรวงคมนาคม

หน่วยงาน	ปริมาณการใช้อย่างพาราปี ๒๕๕๙ (ตัน)			
	ใช้เงินจากงบปี ๒๕๕๙ (พ.ร.บ.)	ใช้เงินจากงบปี ๒๕๕๙ (งบเหลือจ่าย)	ใช้เงินจากงบปี ๒๕๕๙ (งบเพิ่มเติม)	รวม
กรมทางหลวงชนบท	๙,๕๔๘	๘๒๖	๑๒,๗๔๖	๒๓,๑๒๐
กรมทางหลวง	๙,๗๕๓	๕๖๐	๒๔,๒๘๐	๓๔,๕๙๓
รวม	๑๙,๓๐๑	๑,๓๘๖	๓๗,๐๒๖	๕๗,๗๑๓

๔. ผลประโยชน์ตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับ

๔.๑ การนำยางพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางของกระทรวงคมนาคม จะทำให้นถนนที่ทำด้วยยางมะตอยผสมยางพารามีความหยาบไม่ลื่น และมีความแข็งแรงทนทานสามารถเพิ่มอายุการใช้งานออกไปทำให้ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาดถนนในระยะยาวลดลง

๔.๒ การนำยางพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางของกระทรวงคมนาคมจะเป็นการเพิ่มอุปสงค์ของยางพาราในประเทศให้สูงขึ้นเพื่อรักษาเสถียรภาพของราคายางพาราภายในประเทศ รวมทั้งช่วยเหลือเกษตรกรชาวสวนยางในทุกภูมิภาคของประเทศอีกทางหนึ่ง และจะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศอีกด้วย

๔.๓ การนำยางพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงทางของกระทรวงคมนาคมจะช่วยลดปริมาณเนื้อแอสฟัลต์ซีเมนต์ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบ ซึ่งจะต้องนำเข้าจากต่างประเทศเป็นการช่วยประหยัดงบประมาณในการนำเข้าจากต่างประเทศได้

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ดำเนินโครงการใช้อย่างพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางเนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่มีความพร้อมที่จะดำเนินการได้ทันที และเป็นการสนับสนุนการใช้อย่างพาราตามนโยบายรัฐบาลซึ่งจะเป็นการเพิ่มอุปสงค์ของยางพาราในประเทศให้สูงขึ้น ตลอดจนทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์จากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า และความปลอดภัยในการเดินทางเนื่องจากถนนได้รับการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่ดี

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมจะได้ส่งเรื่องขออนุมัติโครงการใช้อย่างพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางของกระทรวงคมนาคมในระยะเร่งด่วนให้สำนักงานงบประมาณพิจารณาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

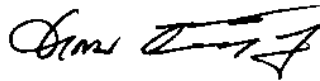
กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๗.๑ รับทราบการส่งเสริมใช้ยางพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางของกระทรวงคมนาคม

๗.๒ อนุมัติในหลักการและให้กระทรวงคมนาคมดำเนินโครงการใช้ยางพาราเป็นส่วนผสมในงานบำรุงรักษาทางในระยะเร่งด่วนวงเงินรวม ๒๖,๒๘๐ ล้านบาท (กรมทางหลวง วงเงิน ๑๖,๒๘๐ ล้านบาท และกรมทางหลวงชนบท วงเงิน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท) เพื่อทำความตกลงกับสำนักงบประมาณต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

โทร. ๐-๒๒๘๓-๓๐๘๑

โทรสาร ๐-๒๒๘๑-๔๑๔๑