

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๓๕๕



สค. 520
วันที่ 29 ก.ย. 59
เวลา 16.25

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๕ กันยายน ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติขยายวงเงินกู้จากต่างประเทศเพิ่มเติม (เงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย) สำหรับดำเนินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วง อำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงสกลนคร - นครพนม (กิโลเมตรที่ ๑๘๐ - ๒๑๓) และทางหลวงหมายเลข ๒๓ ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร ของกรมทางหลวง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๓๑/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๙
๓. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๓๑/๒๕๓๓ ลงวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๙
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๓/๑๐๕๘๐ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๙
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๑๒๘ ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๙
๖. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติขยายวงเงินกู้จากต่างประเทศเพิ่มเติม (เงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย) สำหรับดำเนินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงสกลนคร - นครพนม (กิโลเมตรที่ ๑๘๐ - ๒๑๓) และทางหลวงหมายเลข ๒๓ ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร ของกรมทางหลวง มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ปัจจุบันโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๑๒ พิษณุโลก - หล่มสัก และทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ พนมสารคาม - สระแก้ว ได้เสร็จสมบูรณ์เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งคณะผู้แทนธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ได้เดินทางมาประเมินศักยภาพโครงการเป็นระยะตลอดการดำเนินงานตั้งแต่แรกเริ่มจนถึงสิ้นสุดโครงการ ทั้งนี้มีข้อสรุปจากผลการประชุม ADB Mission Review ระหว่างวันที่ ๘ - ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ธนาคารพัฒนาเอเชียพบว่าความสำเร็จสมบูรณ์ของโครงการก่อสร้างและผลการดำเนินการ...

และผลการดำเนินการเบิกจ่ายของโครงการดังกล่าวเป็นไปตามมาตรฐานและแผนงานที่วางไว้มีประสิทธิภาพ การบริหารโครงการดีเยี่ยมด้วยเหตุนี้ ธนาคารพัฒนาเอเชียยินดีให้การสนับสนุน หากกรมทางหลวง จะขอขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมจากสัญญากู้เงินเดิมในลักษณะ Additional Financing for Loan ๒๖๐๘ – THA Greater Mekong Subregion (GMS) Highway Expansion Project [Known as the Four - Lane Highway Widening Project (Phase II)] เพื่อให้สัญญากู้เงินเดิมมีผลบังคับต่อเนื่อง โดยมีเงื่อนไขให้ต่ออายุ สัญญากู้เงินดังกล่าวก่อนวันสิ้นสุดสัญญาเดิมในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๙ สำหรับใช้ในการพัฒนาขยายทางหลวง หมายเลข ๒๒ ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพรหมนิคม ทางหลวงหมายเลข ๒๒ สกลนคร - นครพนม (กิโลเมตรที่ ๑๘๐ - ๒๑๓) และทางหลวงหมายเลข ๒๓ ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร เป็น ๔ ช่องจราจรตามมาตรฐานสากลต่อไป

๑.๒ กรมทางหลวงได้มีการประชุมหารือเพื่อสำรวจความพร้อมทางหลวงสายต่างๆ ที่มีความพร้อมก่อสร้างและไม่มีอุปสรรคต่อเงื่อนไขของแหล่งเงินกู้ และได้คัดเลือกทางหลวงที่จะขอใช้เงินกู้ โดยใช้หลักเกณฑ์ที่เป็นทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ รองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและการค้า ระหว่างประเทศ จำนวน ๓ เส้นทาง ดังนี้

๑) ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน ระยะทาง ๓๖.๕๘ กิโลเมตร ประเมินการก่อสร้าง ๒,๐๐๐ ล้านบาท

๒) ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงสกลนคร - นครพนม (กิโลเมตรที่ ๑๘๐ - ๒๑๓) ระยะทาง ๓๓.๒๖ กิโลเมตร ประเมินการก่อสร้าง ๑,๗๒๐ ล้านบาท

๓) ทางหลวงหมายเลข ๒๓ ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร ระยะทาง ๕๕.๐๖ กิโลเมตร ประเมินการก่อสร้าง ๒,๒๐๐ ล้านบาท

ระยะทางก่อสร้างรวมทั้งสิ้น ๑๒๔.๙๐ กิโลเมตร ประเมินการก่อสร้างรวมทั้งสิ้น ๕,๙๒๐ ล้านบาท มีระยะเวลา ก่อสร้างของทั้ง ๓ เส้นทาง ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๐ - พ.ศ.๒๕๖๒ ต่อมากรมทางหลวงขอเปลี่ยนแปลง วงเงินกู้เพิ่มเติม เนื่องจากกรมทางหลวงได้ประสานงานหารือเป็นการเบื้องต้นกับสำนักบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง พบว่า มีความจำเป็นต้องขออนุมัติเปลี่ยนแปลงวงเงินกู้เพิ่มเติม เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ ของแหล่งเงินกู้ (จากเดิมที่ขอไว้เฉพาะค่าก่อสร้าง จำนวน ๕,๙๒๐ ล้านบาท) โดยขอเพิ่มค่าที่ปรึกษาควบคุม งานก่อสร้าง (Consulting Service) และค่าที่ปรึกษาดูตรวจสอบบัญชี (ร้อยละ ๕ ของวงเงินค่าก่อสร้าง คิดเป็น ๒๙๖ ล้านบาท) และเงินสำรองเผื่อเหลือเผื่อขาด (Contingencies) (ร้อยละ ๑๐ ของวงเงินค่าก่อสร้าง คิดเป็น ๕๙๒ ล้านบาท) รวมเป็นวงเงิน ๖,๘๐๘ ล้านบาท โดยในเบื้องต้นคาดว่าจะจัดหาแหล่งเงินลงทุน ดำเนินโครงการจากเงินกู้ร้อยละ ๕๐ และเงินงบประมาณสมทบอีกร้อยละ ๕๐ ทั้งนี้ แบบก่อสร้างทางหลวง ทั้ง ๓ เส้นทางดังกล่าวได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) เสร็จเรียบร้อยแล้ว สำหรับในส่วนของการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ไม่มีพื้นที่ผ่านเขตอุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า หรือป่าสงวน จึงไม่ต้องนำเสนอความเห็นต่อกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ การก่อสร้างขยายทาง เป็น ๔ ช่องจราจร ดำเนินการภายในเขตทางของกรมทางหลวง จึงไม่ต้องเวนคืนที่ดินหรือดำเนินการโยกย้าย ราษฎรแต่ประการใด

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงสกลนคร - นครพนม (กิโลเมตรที่ ๑๘๐ - ๒๑๓) และทางหลวงหมายเลข ๒๓ ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร เป็นแผนงานด้านการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวง

เพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งเส้นทางดังกล่าวไม่มีข้อกำหนดที่ขัดต่อหลักเกณฑ์การให้เงินกู้ของธนาคารพัฒนาเอเชีย ทั้งในส่วนของมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม หรือการเวนคืนที่ดิน ซึ่งหากเสนอขอใช้เงินกู้ต่อเนื่อง จากแหล่งเงินกู้เดิม (ธนาคารพัฒนาเอเชีย) จะสามารถลดขั้นตอนการพิจารณาของธนาคารพัฒนาเอเชียได้กว่า ๑ ปี เมื่อเปรียบเทียบกับ การขอเงินกู้ตามขั้นตอนปกติทั่วไป

๓. สำคัญและข้อเท็จจริง

๓.๑ ความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ด้านการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน และการสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมนั้น โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ เท่าเทียมและเป็นธรรม รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ ให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ช่วยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน/เขตเศรษฐกิจชายแดน ดังนั้น โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) จึงเป็นโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศที่เน้นการพัฒนาที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ ดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ได้กำหนดแนวทางหลักเพื่อเพิ่มศักยภาพฐานการผลิตให้แข็งแกร่ง มีความสมดุล และมีความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาคนให้มีคุณภาพภายใต้แนวทางการเรียนรู้ตลอดชีวิต การสร้างความเป็นธรรมในสังคมและความเข้มแข็งของชุมชน และการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยใช้ประโยชน์จากความตกลงต่างๆ ในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เป็นประตูการค้า การท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและเอเชียตะวันออก

จากนโยบายการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือข้างต้น จึงมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) เช่นเดียวกับภาคเหนือ รวมทั้งการเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงเกิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านที่ผ่านกลุ่มจังหวัดตามเส้นทางคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก - ตะวันตก หรือเส้น R๙ สายเมะละแหม่ง - เมียวดี - แม่สอด - พิชญโลก - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร - สะหวันนะเขต - ดองฮา - เว้ - ดานัง โดยผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๒ ที่จังหวัดมุกดาหาร หรือสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๓ ที่นครพนม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลวงสายเอเชียเชื่อมโยงไปยังทางหลวงหมายเลข ๘ นครพนม - ท่าแขก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเวียดนาม โดยการขออนุมัติใช้เงินกู้ต่างประเทศสำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๓ ร้อยเอ็ด - ยโสธร เป็น ๔ ช่องจราจร จะอำนวยความสะดวกในด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับประเทศเพื่อนบ้าน

๒) ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายแดน

การพัฒนาพื้นที่ชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้าน สร้างเครือข่ายระบบการผลิตร่วมที่สร้างสรรค์ เพื่อบรรลุผลประโยชน์ร่วมกันทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคง รวมถึงตั้งเป้าหมายการขยายตัวมูลค่าการค้าชายแดนของไทย โดยเฉพาะการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สำคัญ ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลได้มีนโยบายที่จะพัฒนา

เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเริ่มจากการพัฒนาด้านการค้าชายแดนและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งบริเวณประตูการค้าหลักของประเทศเพื่อเชื่อมโยงกระบวนการผลิตและการลงทุนข้ามแดน โดยปรับปรุงโครงข่ายระบบถนน การพัฒนาระบบ Nation Single Window (NSW) และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนอย่างต่อเนื่องรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ซึ่งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษได้เห็นชอบพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกของไทยใน ๕ พื้นที่ชายแดน ได้แก่ (๑) อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (๒) อำเภอรัฐประเทศ จังหวัดสระแก้ว (๓) อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด (๔) อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร และ (๕) อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา และพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในระยะที่ ๒ อีก ๕ จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดนราธิวาส

จากการพัฒนาความพร้อมของเมืองชายแดน การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน และเขตเศรษฐกิจพิเศษในระยะแรกนั้น ล้วนเป็นพื้นที่ชายแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อเข้าถึงปัจจัยการผลิตในพื้นที่ใกล้เคียงและเขตเศรษฐกิจ รวมทั้งฐานการผลิตของประเทศเพื่อนบ้าน และเตรียมความพร้อมของประเทศไทยในการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จึงได้มีการเร่งพัฒนาโครงข่ายถนนสายสำคัญ เช่น การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนเป็น ๔ ช่องจราจร เป็นต้น โดยเส้นทางที่ขออนุมัติเงินกู้ต่างประเทศสำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงสกลนคร - นครพนม เป็น ๔ ช่องจราจร จะอำนวยความสะดวกส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนและพื้นที่ใกล้เคียงกับประเทศเพื่อนบ้านได้มากขึ้น

๓.๒ แผนดำเนินงานโครงการ

กิจกรรม	พ.ศ.			
	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
ทบทวนและปรับแบบรายละเอียด				
ขออนุมัติขยายวงเงินกู้ต่างประเทศ (ธนาคารพัฒนาเอเชีย) เพิ่มเติม จากกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี				
เจรจาแหล่งเงินกู้ต่างประเทศ (ธนาคารพัฒนาเอเชีย) เพื่อขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม				
ประกวดราคา				
ก่อสร้างทาง				

หมายเหตุ : ออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) แล้วเสร็จ เมื่อเดือน กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙

๓.๓ แผนการใช้เงินจนสิ้นสุดโครงการเป็นรายปี

หน่วย : ล้านบาท

รายการ \ ปีงบประมาณ	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	รวม
๑. เงินกู้ต่างประเทศ (ธนาคารพัฒนาเอเชีย)	๖๘๐ (๕๐%)	๑,๓๖๒ (๕๐%)	๑,๓๖๒ (๕๐%)	๓,๔๐๔ (๕๐%)
๒. งบประมาณสมทบ	๖๘๐ (๕๐%)	๑,๓๖๒ (๕๐%)	๑,๓๖๒ (๕๐%)	๓,๔๐๔ (๕๐%)
รวม	๑,๓๖๐ (๑๐๐%)	๒,๗๒๔ (๑๐๐%)	๒,๗๒๔ (๑๐๐%)	๖,๘๐๘ (๑๐๐%)

๓.๔ ผลประโยชน์...

๓.๔ ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการก่อสร้างทั้ง ๓ เส้นทางโดยภาพรวม ดังนี้

- ๑) ประเทศมีระบบทางหลวงที่ทันสมัยและเพิ่มประสิทธิภาพของถนนให้มากขึ้น
- ๒) ส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายรัฐบาล ในการกระจายความเจริญและพัฒนาไปสู่ชนบทและภูมิภาคต่างๆ
- ๓) ทำให้ระบบการคมนาคมขนส่งทางถนนของประเทศสามารถรองรับการพัฒนาการด้านเศรษฐกิจในอนาคต และการเชื่อมโยงไปยังประเทศต่างๆ ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- ๔) ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการคมนาคมและขนส่งสินค้า เกิดความคล่องตัวในการเดินทาง อีกทั้งยังช่วยลดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากถนนและการขับขี
- ๕) ส่งเสริมการพัฒนาและเชื่อมโยงพื้นที่เกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว
- ๖) ช่วยสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่จังหวัดชายแดน เพิ่มโอกาสทางการค้าและการลงทุน

๓.๕ ลักษณะทางกายภาพของโครงการ

๑) ทางหลวงหมายเลข ๒๒ อำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และหมายเลข ๒๒ ช่วงสกลนคร - นครพนม (กิโลเมตรที่ ๑๘๐ - ๒๑๓)

ทางหลวงหมายเลข ๒๒ เป็นเส้นทางสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (จังหวัดนครพนม) สู่สะพานมิตรภาพ ๓ (นครพนม - คำม่วน) เพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียนหมายเลข ๑๕ (ASEAN Highway ๑๕ : AH๑๕) สำหรับรองรับการเข้าสู่การเป็นสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) โดยเป็นเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ทั้งนี้ การก่อสร้างขยายทางให้เป็น ๔ ช่องจราจรของทางหลวงหมายเลข ๒๒ ทั้ง ๒ ช่วงดังกล่าว ที่ยังเป็นคอขวด (Missing Link) จะช่วยทำให้ทางหลวงอาเซียนหมายเลข ๑๕ มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ ช่วยรองรับปริมาณจราจร ซึ่งคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถขนส่งสินค้าหรือรถบรรทุกทุกหน้กขนส่งสินค้าระหว่าง ๓ ประเทศ ส่งเสริมการค้าการลงทุนในภูมิภาค จากข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๒๒ อำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน พบว่า เส้นทางนี้มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ ๒๐ ต่อปี และมีสัดส่วนปริมาณรถบรรทุกทุกหน้กประมาณร้อยละ ๘.๘๑ ส่วนทางหลวงหมายเลข ๒๒ สกลนคร - นครพนม (กิโลเมตรที่ ๑๘๐ - ๒๑๓) พบว่า เส้นทางนี้มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ ๓ ต่อปีและมีสัดส่วนปริมาณรถบรรทุกทุกหน้กประมาณร้อยละ ๑๔.๖ ซึ่งเส้นทางช่วงนี้ส่วนใหญ่เป็นรถขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการยกระดับให้เป็นทางหลวงที่มีมาตรฐานสากลในระดับชั้นทางพิเศษ เพื่อรองรับน้ำหนักบรรทุกทุกประเภทต่างๆ ได้

๒) ทางหลวงหมายเลข ๒๓ ร้อยเอ็ด - ยโสธร

ทางหลวงหมายเลข ๒๓ ร้อยเอ็ด - ยโสธร เป็นเส้นทางสนับสนุนการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) โดยเป็นเส้นทางที่นำปริมาณจราจรจากพื้นที่ด้านใต้ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากจังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังแขวงจำปาสักของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเข้ากับแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก และเชื่อมโยงจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ที่จังหวัดมุกดาหารและอุบลราชธานี รวมทั้งสนับสนุนและรองรับการที่เข้าสู่การเป็นสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) จากข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๒๓ ร้อยเอ็ด - โยโสธร พบว่า เส้นทางนี้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๕ ต่อปี และมีสัดส่วนปริมาณรถบรรทุกหนักประมาณร้อยละ ๙.๒๘

๓.๖ การคาดการณ์ปริมาณจราจร

กรมทางหลวงใช้ข้อมูลปริมาณจราจรระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๗ เป็นปีฐานในการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอีก ๒๐ ปี ข้างหน้า ดังนี้

ปี พ.ศ.	AADT (คัน/วัน)		
	ทางหลวงหมายเลข ๒๒ อำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน	ทางหลวงหมายเลข ๒๒ สกลนคร - นครพนม	ทางหลวงหมายเลข ๒๓ ร้อยเอ็ด - โยโสธร
๒๕๕๕	๗,๗๘๓	๔,๗๒๓	๑๐,๕๑๒
๒๕๕๖	๘,๗๔๑	๔,๖๒๘	๑๐,๙๔๕
๒๕๕๗	๑๑,๒๑๖	๔,๙๒๘	๑๑,๔๘๒
๒๕๖๒	๑๓,๐๐๒	๕,๗๑๓	๑๓,๓๑๑
๒๕๖๗	๑๕,๐๗๓	๖,๔๓๐	๑๕,๔๓๑
๒๕๗๒	๑๗,๔๗๔	๗,๒๓๗	๑๗,๘๘๙
๒๕๗๗	๒๐,๒๕๗	๘,๑๔๕	๒๐,๗๓๘
สัดส่วนปริมาณรถบรรทุกหนัก ณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๗	๘.๘๑	๑๔.๕๗	๙.๒๘

หมายเหตุ : Annual Average Daily Traffic (AADT) คือ ปริมาณจราจรรายวันเฉลี่ยต่อปี

๓.๗ อัตราผลตอบแทนการลงทุนโครงการ

รายการ	ทางหลวงหมายเลข ๒๒ อำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน	ทางหลวงหมายเลข ๒๒ สกลนคร - นครพนม	ทางหลวงหมายเลข ๒๓ ร้อยเอ็ด - โยโสธร
NPV (ล้านบาท)	๕๓๗.๓๕	๕๓๗.๓๕	๑,๓๐๗.๙๐
EIRR (%)	๑๕.๕๓	๑๕.๕๓	๑๙.๑๙
B/C Ratio	๑.๓๔	๑.๓๔	๑.๗๕

หมายเหตุ : ๑. อัตราส่วนคิดลด (Discount Rate) ที่ ร้อยละ ๑๒

๒. อัตราผลตอบแทนการลงทุนของทางหลวงหมายเลข ๒๒ ทั้ง ๒ ช่วง มีค่าเท่ากัน

เนื่องจาก คำนวณอัตราผลตอบแทนการลงทุนของตลอดทั้งสายทาง

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ และ ๓

๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาการเสนอขออนุมัติขยายวงเงินกู้จากต่างประเทศเพิ่มเติม (เงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย) สำหรับดำเนินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒)

ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงสกลนคร - นครพนม (กิโลเมตรที่ ๑๘๐ - ๒๑๓) และทางหลวงหมายเลข ๒๓ ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร ของกรมทางหลวงแล้ว มีความเห็นโดยสรุป ดังนี้

๔.๑ การขออนุมัติใช้เงินกู้จากต่างประเทศ (เงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย) ในลักษณะ Additional Financing for Loan ๒๖๐๘ - THA Greater Mekong Subregion (GMS) Highway Expansion Project (Known as the Four - Lane Highway Widening Project Phase II) เพื่อให้สัญญากู้เงินเดิม มีผลบังคับต่อเนื่อง และในกรณีนี้เป็นข้อเสนอของธนาคารพัฒนาเอเชียให้ขยายวงเงินกู้จากสัญญาเดิม เป็นสิ่งที่สามารถกระทำได้ หากกรมทางหลวงยืนยันเหตุผลความจำเป็นที่จะต้องพัฒนา ๓ เส้นทาง ดังกล่าว ซึ่งจะสามารถลดขั้นตอนการพิจารณาอนุมัติของธนาคารพัฒนาเอเชียได้มากกว่า ๑ ปี เมื่อเทียบกับการขอกู้เงินตามขั้นตอนปกติทั่วไป และเห็นควรให้บรรจุไว้ในแผนก่อนหน้าต่างประเทศของกระทรวงการคลัง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยขอให้กระทรวงการคลังเจรจาขอขยายระยะเวลาและวงเงินกู้เพิ่มเติมจาก แหล่งเงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย และสำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณสมทบ โดยอัตราส่วนของแหล่งเงินกู้และ เงินงบประมาณเป็นไปตามที่กระทรวงการคลังทำความตกลงกับแหล่งเงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย

๔.๒ โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงสกลนคร - นครพนม และทางหลวงหมายเลข ๒๓ ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร เป็นแผนงานด้านการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญ ของประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งบรรจุอยู่ในยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และเป็นเส้นทางที่อยู่ในแผนการดำเนินการโครงการเร่งรัด ขยายทางสายประธานเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ช่วงสายทาง ระหว่างจังหวัดเลย - อุดรธานี - สกลนคร - นครพนม และพื้นที่ภาคกลาง ช่วงสายทางตั้งแต่จังหวัดนครสวรรค์ - ร้อยเอ็ด - ชื่องเม็ก และเป็นโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้มีความยั่งยืน สอดคล้อง กับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑

๔.๓ โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ทั้ง ๓ เส้นทางดังกล่าว มีความพร้อมในการดำเนินโครงการ โดยมีการออกแบบรายละเอียดเพื่อสร้าง (Detailed Design) ไว้แล้ว รวมทั้งได้รับการยืนยันจากกรมทางหลวง (สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ) ว่าโครงการขยายทาง หลวงเป็น ๔ ช่องจราจรในลักษณะดังกล่าวไม่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม จึงไม่จำเป็นต้องจัดทำ รายงานการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ การก่อสร้างขยายทางเป็น ๔ ช่องจราจร ไม่ต้องเวนคืนที่ดิน

ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติขยายวงเงินกู้ จากต่างประเทศเพิ่มเติม (เงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย) สำหรับดำเนินโครงการก่อสร้าง ทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงสกลนคร - นครพนม (กิโลเมตรที่ ๑๘๐ - ๒๑๓) และทางหลวงหมายเลข ๒๓ ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร ตามที่กรมทางหลวงเสนอ

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ เพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับ โครงการดังกล่าวประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว โดยสรุปสาระสำคัญความเห็นของหน่วยงานได้ดังนี้

๕.๑ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังได้มีหนังสือแจ้งความเห็นเกี่ยวกับโครงการดังกล่าวว่า โครงการก่อสร้าง ทั้ง ๓ สายทาง เป็นโครงการที่มีความพร้อม โดยมีการสำรวจออกแบบรายละเอียด (Detail Design) เรียบร้อยแล้ว และเป็นโครงการที่ไม่ต้องดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม สามารถดำเนินการก่อสร้างได้โดยเร็ว พร้อมทั้งสอดคล้อง

กับนโยบาย...

กับนโยบายของรัฐบาล และแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (๒๕๕๕ - ๒๕๕๙) ในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศและระหว่างประเทศช่วยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดนและพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนและเป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศที่เน้นการพัฒนาที่สอดคล้องกับพื้นที่ คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก และยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายแดน โดยให้เป็นเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งจะสามารถเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้านทำให้เกิดประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคง โดยเน้นปรับปรุงโครงข่ายระบบถนน การพัฒนาระบบและสิ่งอำนวยความสะดวก ทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนเป็นการรองรับการเข้าสู่ AEC อย่างไรก็ดีตาม โครงการลงทุนภาครัฐที่จะดำเนินการเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอันจะมีผลเป็นการก่อหนี้สาธารณะ เห็นควรให้เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอนุมัติก่อน หากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาเห็นสมควรใช้เงินงบประมาณ ในการดำเนินการเช่นเดียวกับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ๒ สาย (สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี) ที่ใช้เงินงบประมาณดำเนินการ แต่ถ้าสำนักงานงบประมาณไม่สามารถให้การสนับสนุนเงินงบประมาณได้ กระทรวงการคลังจะพิจารณาจัดหาแหล่งเงินกู้ทั้งในประเทศและต่างประเทศตามความเหมาะสมมาสนับสนุนโครงการก่อสร้างดังกล่าว โดยคำนึงถึงประโยชน์ที่จะได้รับเป็นลำดับแรกต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๕.๒ ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีหนังสือแจ้งมติของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเกี่ยวกับโครงการดังกล่าว ดังนี้

๑) เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการของโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงอำเภอนองหาน - อำเภอพังโคน ทางหลวงหมายเลข ๒๒ ช่วงสกลนคร - นครพนม (กิโลเมตรที่ ๑๘๐ - ๒๑๓) และทางหลวงหมายเลข ๒๓ ช่วงร้อยเอ็ด - โยธธระยะทางรวมประมาณ ๑๒๔.๙๐ กิโลเมตร วงเงินลงทุน รวม ๖,๘๐๘ ล้านบาท ตามที่กรมทางหลวงเสนอ เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนการพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (AH) ในส่วนที่ผ่านประเทศไทย เพื่อให้สามารถเดินทางและขนส่งสินค้าเชื่อมโยงไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งยังช่วยสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) ที่คาดว่าจะมีปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้นจากการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

๒) สำหรับข้อเสนอของแหล่งเงินที่กรมทางหลวงเสนอขอใช้แหล่งเงินกู้ของธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) นั้น เนื่องจากโครงการที่เสนอในครั้งนี้ เป็นการก่อสร้างขยายถนนเป็น ๔ ช่องจราจรเป็นช่วงๆ ที่มีระยะทางประมาณ ๓๖ กิโลเมตรถึง ๕๐ กิโลเมตรต่อช่วงเท่านั้น ซึ่งหากดำเนินการกู้เงินจากต่างประเทศ อาจทำให้กรมทางหลวงขาดความยืดหยุ่นในการปรับแผนการลงทุน ดังนั้น จึงเห็นควรให้ใช้เงินงบประมาณหรือเงินกู้ในประเทศในการดำเนินโครงการที่เสนอในครั้งนี้ ซึ่งจะช่วยให้กรมทางหลวง มีความยืดหยุ่นในการปรับแผนการก่อสร้างฯ ให้สอดคล้องกับความจำเป็นได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้ง ยังจะช่วยลดภาระต้นทุนทางการเงินของภาครัฐในภาพรวมของประเทศอีกด้วย

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๖. ข้อเสนอ ...

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๖.๑ อนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ทางหลวงหมายเลข ๒๒ อำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน ทางหลวงหมายเลข ๒๒ สกลนคร - นครพนม (กิโลเมตรที่ ๑๘๐ - ๒๑๓) และทางหลวงหมายเลข ๒๓ ร้อยเอ็ด - ยโสธร รวมระยะทางก่อสร้างทั้งสิ้น ๑๒๔.๙๐ กิโลเมตร ประมาณการค่าก่อสร้างทั้งสิ้น ๖,๘๐๘ ล้านบาท โดยอนุมัติให้กรมทางหลวงขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมจากสัญญากู้เงินเดิมของแหล่งเงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย ในลักษณะ Additional Financing for Loan ๒๖๐๘ - THA Greater Mekong Subregion (GMS) Highway Expansion Project [Known as the Four - Lane Highway Widening Project (Phase II)] เพื่อให้สัญญาเงินกู้เดิมมีผลต่อเนื่อง

๖.๒ อนุมัติให้กรมทางหลวงนำโครงการดังกล่าวข้างต้นตามข้อ ๖.๑ บรรจุไว้ในแผนก่อนนี้ ต่างประเทศของกระทรวงการคลังประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยขอให้กระทรวงการคลังเจรจาขอขยายระยะเวลาและวงเงินกู้เพิ่มเติมจากแหล่งเงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย และสำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณสมทบโดยอัตราส่วนของแหล่งเงินกู้และเงินงบประมาณเป็นไปตามที่กระทรวงการคลังทำความตกลงกับแหล่งเงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย สำหรับกรมทางหลวงใช้ดำเนินการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ดังกล่าว ให้แล้วเสร็จตามแผนการดำเนินงานต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน กลุ่มแผนการลงทุน

โทรศัพท์ ๐๒ ๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๐๘

โทรสาร ๐๒ ๒๑๕ ๒๕๘๕