

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๓๖



กค. ๒๑
วันที่ ๒๕ ม.ค. ๖๔
เวลา ๑๐.๐๐ น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๑๑๔๒ กค
รับที่(อีเมล) -
วัน ๕ ส.ค. ๒๕๖๔ ๐๙.๔๐

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๖ มกราคม ๒๕๖๔

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา ของกรมทางหลวง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๐๐๕/๗๐๑๔ ลงวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๓ และรายงานสรุปรายละเอียดโครงการฯ
 ๓. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๔๐๖.๕/๒๑๓๐๖ ลงวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๓
 ๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๔๕๔๕ ลงวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๖๓
 ๕. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๗๔๘๐ ลงวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๓
 ๖. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา ของกรมทางหลวง มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด รวมทั้งสอดคล้องและเป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๐ ให้ความเห็นชอบแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน ๑๓ เส้นทาง ระยะทาง ๔,๑๕๐ กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ ๒๐ ปี และให้กรมทางหลวงดำเนินการต่อไป ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและเปิดให้บริการแล้วรวม ๓ เส้นทาง คือ ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ระยะทาง ๑๔๙.๙ กิโลเมตร ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก (ช่วงบางปะอิน - บางพลี) ระยะทาง ๖๔.๐ กิโลเมตร และสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านใต้ (ช่วงพระประแดง - บางขุนเทียน) ระยะทาง ๑๔.๗ กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งหมด ๒๒๘.๖ กิโลเมตร

๑.๒ กรมทางหลวง...

๑.๒ กรมทางหลวงได้ดำเนินการปรับปรุงแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน ๑๓ เส้นทาง ให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม และบริบทการพัฒนาประเทศที่เปลี่ยนแปลง โดยได้ปรับปรุงเป็นแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) จำนวน ๒๑ เส้นทาง ระยะทางรวม ๖,๖๑๒ กิโลเมตร เพื่อเป็นการเสริมศักยภาพระบบการขนส่งทางถนน ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้ทาง อันจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ให้แก่ภาคธุรกิจ สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาค ตลอดจนส่งเสริมการกระจายโอกาส และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - ปากท่อ เป็นหนึ่งในโครงการภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี ดังกล่าว และจัดอยู่ในลำดับความสำคัญสูง

๑.๓ กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - ปากท่อ แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒

๑.๔ กรมทางหลวงได้กำหนดแผนการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - ปากท่อ โดยได้วางแผนการดำเนินงานในส่วนแรก ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย - บ้านแพ้ว เพื่อบรรเทาสภาพปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธาในระยะที่ ๑ ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย ด้วยแหล่งเงินงบประมาณแผ่นดินปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๕

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา ของกรมทางหลวง เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูง ซึ่งต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดและแบ่งเบาปริมาณจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) รวมทั้งเป็นโครงข่ายอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และขนส่งสินค้าให้แก่ประชาชนจากกรุงเทพมหานครสู่พื้นที่ภาคใต้ จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

๓. สำคัญและข้อเท็จจริง

กรมทางหลวงเสนอขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา วงเงินค่าก่อสร้าง ๑๙,๗๐๐ ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางตามแผนประมาณการรายจ่ายที่จะขอทำความตกลงกับกระทรวงการคลังภายหลังได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอน ซึ่งมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ วัตถุประสงค์โครงการ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) เป็นหนึ่งในเส้นทางหลักในการเดินทางสู่พื้นที่ภาคใต้ของประเทศ ปัจจุบันประสบปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมาก โดยเฉพาะช่วงบางขุนเทียน ถึงตัวเมืองสมุทรสาคร (มหาชัย) ทั้งช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเช้าและช่วงเย็น และในช่วงเทศกาลวันหยุดนักขัตฤกษ์ โดยแนวทางหนึ่งในการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน คือ การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว เป็นทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดและแบ่งเบาปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) เพิ่มโครงข่ายและเป็นทางเลือกในการเดินทางสู่พื้นที่ภาคใต้

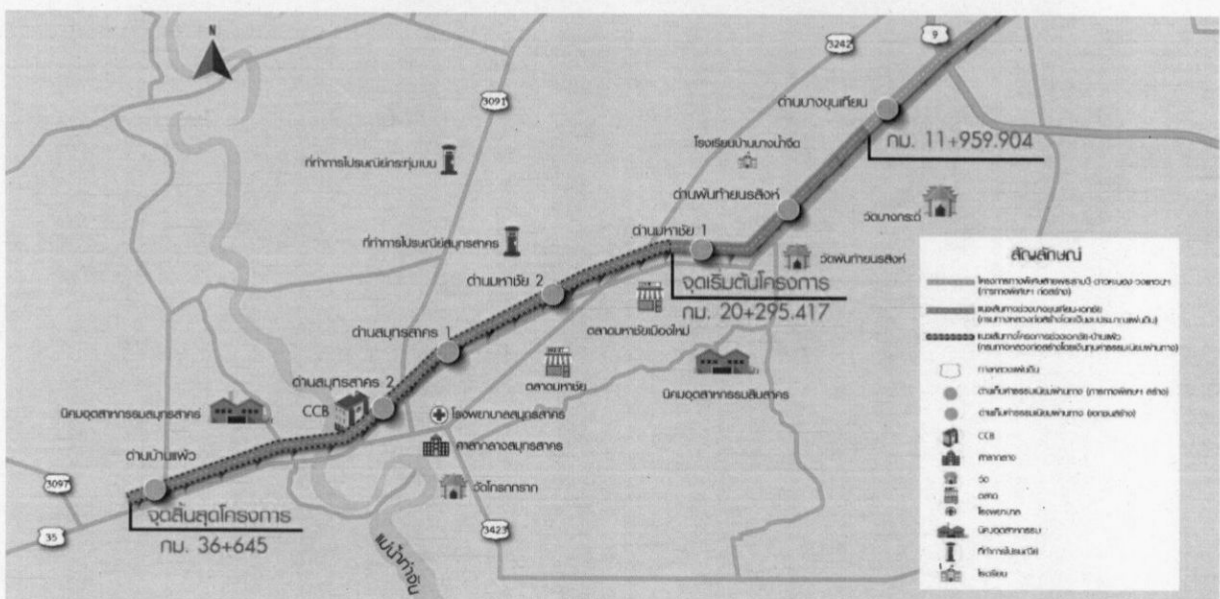
๓.๒ ความสอดคล้อง...

๓.๒ ความสอดคล้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงาน

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย - บ้านแพ้ว มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง การพัฒนาการเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลกด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น และโครงการฯ ได้รับการบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) รวมทั้งเป็นโครงการภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) และแผนปฏิบัติการเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง กรมทางหลวง ระยะยาว ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗ (ฉบับปรับปรุง พ.ศ. ๒๕๖๔) ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษที่เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัว อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างความพึงพอใจต่อประชาชนผู้ใช้งาน

๓.๓ แนวเส้นทางและการเชื่อมโยงโครงข่าย

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว มีรูปแบบการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ โดยมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย (ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างโดยงบประมาณแผ่นดิน) บริเวณกิโลเมตร ๒๐+๒๙๕.๔๑๗ ของทางหลวงหมายเลข ๓๕ ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร และสามารถเชื่อมต่อเข้าใจกลางเมืองได้โดยตรงผ่านทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และมีจุดสิ้นสุดบริเวณกิโลเมตร ๓๖+๖๔๕ ของทางหลวงหมายเลข ๓๕ ในเขตพื้นที่อำเภอบ้านแพ้ว จังหวัดสมุทรสาคร รวมระยะทางประมาณ ๑๖.๔ กิโลเมตร ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้ออกแบบเป็นทางหลวงพิเศษ ขนาด ๖ ช่องจราจร (ทิศทางละ ๓ ช่องจราจร) มีโครงสร้างทางยกระดับอยู่บนเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข ๓๕ มีจุดขึ้นลงจำนวน ๔ แห่ง ดังแสดงในรูปที่ ๑ และมีการเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง (ระบบปิด) ซึ่งกำหนดไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสมตลอดแนวโครงการฯ ดังนั้น การก่อสร้างโครงการฯ จะเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทาง และการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสู่พื้นที่ภาคใต้ของประเทศ



รูปที่ ๑ ตำแหน่งที่ตั้งโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว

๓.๔ สถานะ...

๓.๔ สถานะความพร้อมโครงการฯ

๓.๔.๑ การสำรวจและออกแบบรายละเอียด กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดเพื่อเตรียมการในการดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘

๓.๔.๒ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒

๓.๔.๓ การเวนคืนที่ดิน เนื่องจากรูปแบบโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว เป็นการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับอยู่บนเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข ๓๕ ซึ่งมีเขตทางอยู่แล้ว จึงไม่มีการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการฯ

๓.๔.๔ การดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) อยู่ระหว่างจัดทำรายงานศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนที่เหมาะสม ตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

๓.๕ การลงทุนโครงการฯ

๓.๕.๑ มูลค่าการลงทุน จากการคำนวณปริมาณงานและคิดต้นทุนค่าใช้จ่ายต่อหน่วยของแต่ละรายการ เพื่อประเมินค่าก่อสร้างในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียดที่ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยได้ตรวจสอบและปรับราคาให้เป็นปัจจุบัน พบว่า มูลค่าการลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา (อ้างอิงตามการประมาณราคา ณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓) คิดเป็นวงเงินสำหรับการลงทุนก่อสร้าง รวมทั้งสิ้นประมาณ ๑๙,๗๐๐ ล้านบาท โดยมีรายการค่าใช้จ่าย ดังนี้

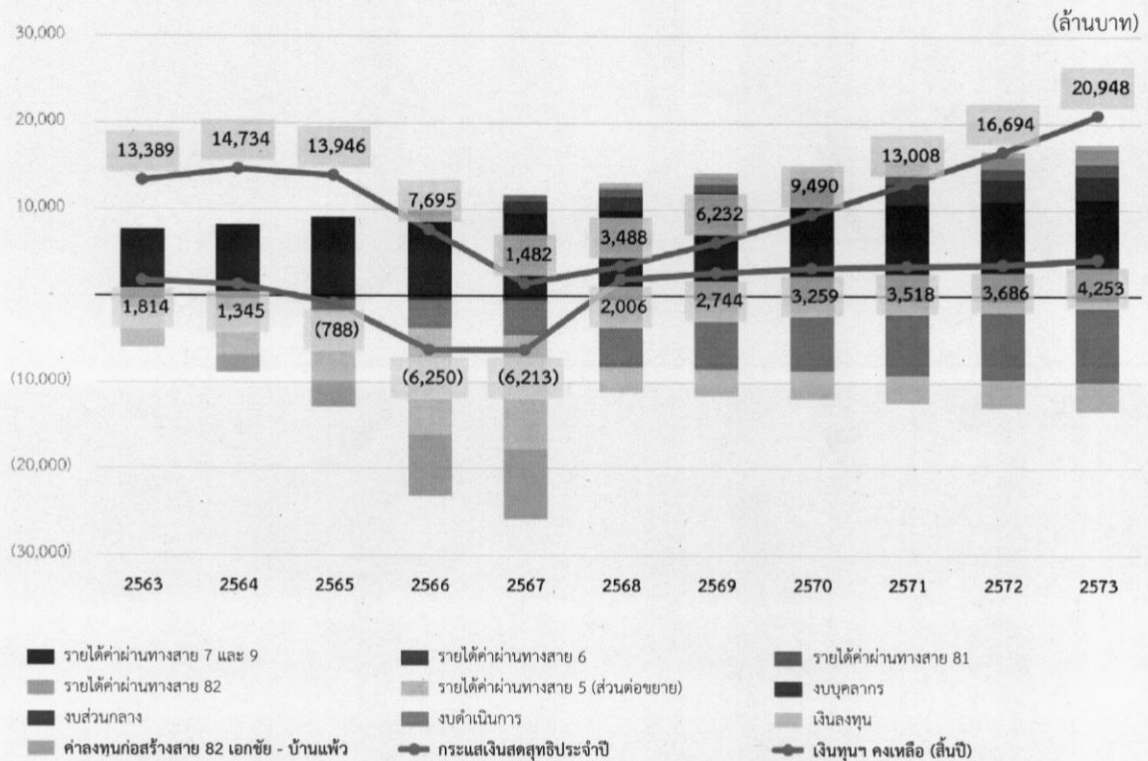
ลำดับ	รายการ	ค่าใช้จ่าย (ล้านบาท)
๑	ค่ารถถอนโครงสร้างเดิม	๔.๐๐
๒	งานดิน	๖๕.๐๐
๓	งานชั้นพื้นทางและชั้นรองพื้นทาง	๘๖.๐๐
๔	งานผิวทาง	๓๒๐.๐๐
๕	งานโครงสร้าง	๑๘,๕๐๐.๐๐
๖	งานส่วนประกอบอื่น ๆ	๔๒๕.๐๐
๗	การบริหารการจราจรขณะก่อสร้าง	๓๐๐.๐๐
รวมค่าก่อสร้างงานโยธา		๑๙,๗๐๐.๐๐

๓.๕.๒ แหล่งเงินทุนและแผนการใช้จ่ายเงิน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา จะใช้แหล่งเงินทุนจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ซึ่งเป็นเงินที่จัดเก็บรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามระเบียบกรมทางหลวงว่าด้วยเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พ.ศ. ๒๕๔๙ ออกตามความในพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ และนำส่งเข้าบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เปิดบัญชีเงินฝากไว้กับกระทรวงการคลัง โดยมีแผนการใช้จ่ายเงิน ดังนี้

แผนการดำเนินงาน	แหล่งเงินทุน	วงเงินลงทุน	แผนการใช้จ่ายเงิน (ปี)			
			๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗
ค่าก่อสร้างงานโยธา ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว	เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ตามแผนประมาณการรายจ่าย ที่สอดคล้องกับกระทรวงการคลัง	๑๙,๗๐๐	๒,๙๕๕	๔,๙๒๕	๕,๙๑๐	๕,๙๑๐

๓.๖ กระแสเงินสดของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง

จากการวิเคราะห์คาดการณ์กระแสเงินสดของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางในอนาคต จากกระแสรายได้และภาระรายจ่ายในปัจจุบันและที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต พบว่า จะมีกระแสเงินสดสุทธิของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเพียงพอสำหรับการนำไปใช้ลงทุนก่อสร้างงานโยธา ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๗ โดยแสดงกระแสเงินสดของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางภายหลังการลงทุนโครงการฯ ในส่วนของงานโยธา ดังรูปที่ ๒



รูปที่ ๒ กระแสเงินสดสุทธิของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางภายหลังการลงทุนก่อสร้างโครงการฯ ในส่วนงานโยธา

๓.๗ อัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง

จากการวิเคราะห์อัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เหมาะสมของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ในระบบปิด คิดค่าผ่านทางตามระยะทาง (Distance Based Fee) แบบมีค่าแรกเข้า (Entry Fee) เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ใช้ทางที่จะสะท้อนถึงค่าใช้จ่ายที่ควรเรียกเก็บจากผู้ใช้งานเป็นจำนวนที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับระยะทางในการเดินทางในระบบทางหลวงพิเศษ และกำหนดโครงสร้างอัตราค่าผ่านทางแยกตามประเภทยานพาหนะ ได้แก่ ยานพาหนะ ๔ ล้อ ยานพาหนะ ๖ ล้อ และยานพาหนะมากกว่า ๖ ล้อ ทั้งนี้ เพื่อให้สะท้อนถึงต้นทุนความเสียหายแก่ถนนแยกตามประเภทยานพาหนะ รวมทั้งได้วิเคราะห์รายได้รวมตลอดระยะเวลา ๓๐ ปี ให้เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการฯ และมีสมมติฐานการปรับขึ้นอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางทุก ๕ ปี (อ้างอิงจากแนวทางปฏิบัติการปรับขึ้นอัตราค่าใช้บริการของโครงการทางด่วนและรถไฟฟ้า) ในอัตราร้อยละ ๒.๕ ต่อปี (อ้างอิงจากการเปลี่ยนแปลงอัตราดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปย้อนหลัง) และตรวจสอบความคุ้มค่าด้านเศรษฐศาสตร์ (EIRR มากกว่าร้อยละ ๑๒) นอกจากนี้ ได้เปรียบเทียบกับโครงสร้างอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางของทางพิเศษและทางหลวงพิเศษสายต่าง ๆ รวมถึงพิจารณาความสามารถในการจ่ายค่าธรรมเนียมผ่านทางของกลุ่มเป้าหมายที่จะมาใช้เส้นทางสายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว โดยอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เหมาะสมของโครงการฯ สามารถสรุปได้ ดังนี้

ประเภท...

ประเภทยานพาหนะ	อัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เหมาะสม
ยานพาหนะ ๔ ล้อ	อัตราค่าแรกเข้า ๑๐ บาท + ๒.๐ บาทต่อกิโลเมตร
ยานพาหนะ ๖ ล้อ	อัตราค่าแรกเข้า ๑๖ บาท + ๓.๒ บาทต่อกิโลเมตร
ยานพาหนะมากกว่า ๖ ล้อ	อัตราค่าแรกเข้า ๒๓ บาท + ๔.๖ บาทต่อกิโลเมตร

๓.๘ การคาดการณ์ปริมาณจราจร

จากการวิเคราะห์การคาดการณ์ปริมาณการจราจร โดยกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามอัตราข้างต้น พบว่า ในปีที่เปิดให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๖๘ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว จะมีปริมาณการจราจรบนถนนโครงการฯ ประมาณ ๕๖,๑๐๐ คันต่อวัน และคาดว่าปริมาณจราจรจะเพิ่มสูงขึ้นเป็น ๑๕๘,๙๐๐ คันต่อวัน ในปีปี ๓๐ ดังนี้

ปีที่	ปริมาณการจราจร			รวม (คันต่อวัน)
	ยานพาหนะ ๔ ล้อ	ยานพาหนะ ๖ ล้อ	ยานพาหนะมากกว่า ๖ ล้อ	
๑	๔๘,๗๐๐	๑,๒๐๐	๖,๒๐๐	๕๖,๑๐๐
๕	๕๓,๐๐๐	๑,๔๐๐	๖,๕๐๐	๖๐,๙๐๐
๑๐	๖๓,๒๐๐	๑,๘๐๐	๖,๘๐๐	๗๑,๘๐๐
๑๕	๘๕,๔๐๐	๒,๗๐๐	๘,๑๐๐	๙๖,๒๐๐
๒๐	๑๐๗,๘๐๐	๔,๐๐๐	๙,๕๐๐	๑๒๑,๓๐๐
๒๕	๑๒๙,๒๐๐	๕,๐๐๐	๑๑,๑๐๐	๑๔๕,๓๐๐
๓๐	๑๔๑,๓๐๐	๕,๗๐๐	๑๑,๙๐๐	๑๕๘,๙๐๐

๓.๙ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์

การประเมินผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ได้ประเมินจากผลประโยชน์ที่สามารถประเมินมูลค่าเป็นตัวเงินได้ โดยวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานกับผลประโยชน์ต่อผู้ใช้งานที่จะเกิดขึ้น ประกอบด้วย การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost : VOC) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time : VOT) และการลดค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุ (Accident Cost : ACC) พบว่า การดำเนินโครงการฯ มีผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ ณ อัตราคิดลดร้อยละ ๑๒ สรุปได้ ดังนี้

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV)	๒๓,๒๖๔ ล้านบาท
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Internal Rate of Return : EIRR)	ร้อยละ ๑๙.๗
อัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio)	๒.๖

๓.๑๐ แผนการดำเนินงาน

๓.๑๐.๑ การก่อสร้างงานโยธา โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว แบ่งการก่อสร้างงานโยธาเป็น ๒ ช่วง ได้แก่

๑) การก่อสร้างงานโยธา ระยะที่ ๑ (บางขุนเทียน - เอกชัย)

เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร ระยะทางประมาณ ๑๐ กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างโดยใช้งบประมาณแผ่นดินปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๐,๕๐๐ ล้านบาท แบ่งงานก่อสร้างเป็น ๓ สัญญาคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

๒) การก่อสร้าง...

๒) การก่อสร้างงานโยธา ระยะที่ ๒ (เอกชัย - บ้านแพ้ว)

เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร ระยะทางประมาณ ๑๖.๔ กิโลเมตร โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ทั้งนี้ เนื่องจากการก่อสร้างโครงการฯ ในส่วนของงานโยธา เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ จำเป็นต้องอาศัยการบริหารจัดการงานก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนโดยเร็ว กรมทางหลวงจึงมีแผนการดำเนินงานก่อสร้างโดยแบ่งงานสัญญาก่อสร้างออกเป็น ส่วน ๆ ให้มีความเหมาะสมกับลักษณะงานและศักยภาพความพร้อมของผู้รับจ้าง ทั้งด้านการจัดหาแหล่งเงินทุนและเครื่องจักร ซึ่งนอกจากจะช่วยให้การบริหารงานก่อสร้างเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ยังเป็นการกระจายโอกาสให้เอกชนที่มีความสามารถหลายรายเข้ามาแข่งขันในการประมูลก่อสร้างโครงการฯ

๓.๑๐.๒ การติดตั้งระบบช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย - บ้านแพ้ว มีองค์ประกอบ อาทิ ระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร ระบบโครงข่ายสื่อสารข้อมูล รวมทั้งการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ซึ่งกรมทางหลวงจะดำเนินการโดยให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership : PPP) ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างจัดทำรายงานศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนที่เหมาะสม ตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

ทั้งนี้ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว มีแผนการดำเนินงานในภาพรวม ดังนี้

ลำดับ	รายการ	แหล่งเงินทุน/ รูปแบบการดำเนิน โครงการฯ	แผนการดำเนินงาน (ปี)				
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗
๑	การก่อสร้างงานโยธา ระยะที่ ๑ (บางขุนเทียน - เอกชัย) ระยะที่ ๒ (เอกชัย - บ้านแพ้ว)	งบประมาณแผ่นดิน เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง					
๒	การติดตั้งงานระบบรวมทั้ง การดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย - บ้านแพ้ว	การร่วมทุนระหว่างรัฐ และเอกชน (PPP)					

๓.๑๑ แผนการจัดการจราจรช่วงระยะเวลาก่อสร้าง

กรมทางหลวงได้วางแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้าง เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดระหว่างก่อสร้าง และลดผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้ทางและผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ข้างเคียง โดยจะใช้รูปแบบการบริหารจัดการ ดังนี้

๓.๑๑.๑ การบริหารการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง จะจัดให้มีช่องจราจรอย่างน้อย ๕ ช่องจราจรต่อทิศทาง (รวมทางหลักและทางขนาน) ซึ่งจำนวนช่องจราจรไม่ลดลงจากเดิม และกันพื้นที่ก่อสร้างด้วย Concrete Barrier และแผงผ้าใบกันฝุ่น ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ไฟฉุกเฉิน ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ ตลอดพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งวางแผนการเข้าพื้นที่ให้สอดคล้องกับเครื่องจักรและวางแผนให้รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุเข้า - ออกพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะนอกช่วงเวลาเร่งด่วน

๓.๑๑.๒ การประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง มีการติดตั้งกล้อง IP Camera เพื่อตรวจสอบสภาพการจราจร และเพื่อความรวดเร็วในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ รวมทั้งติดตั้งป้าย VMS (Variable Message Sign) เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานทราบถึงข้อมูลรายละเอียดงานก่อสร้าง สถานภาพการจราจร และประชาชนสามารถดูสภาพการจราจรแบบ Real Time ผ่าน Highway Traffic Application

๓.๑๑.๓ การช่วยเหลือ...

๓.๑๑.๓ การช่วยเหลือเมื่อมีอุบัติเหตุฉุกเฉิน จัดตั้งหน่วยงานอำนวยความสะดวก (Single Command Centre) ปฏิบัติงาน ๒๔ ชั่วโมง เพื่อช่วยเหลือในกรณีมีอุบัติเหตุไฟฟ้าแสงสว่างขัดข้อง และอำนวยความสะดวกจราจร

๓.๑๑.๔ การเลือกใช้วิธีการก่อสร้างที่รวดเร็ว เลือกการก่อสร้างพื้นทางยกระดับแบบคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จ (Precast Segmental Box Girder) ซึ่งสามารถก่อสร้างได้รวดเร็ว ใช้ระยะเวลาการก่อสร้างสั้น และรบกวนการจราจรด้านล่างน้อย

๓.๑๑.๕ ด้านบริหารงานก่อสร้าง มีการวางแผนเปิดหน้างานก่อสร้างอย่างเหมาะสมเพื่อให้สามารถก่อสร้างแล้วเสร็จทันกำหนดเวลาในสัญญาและเกิดผลกระทบกับการจราจรน้อยที่สุด

๓.๑๒ มติคณะกรรมการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง

คณะกรรมการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ในคราวประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ได้เห็นชอบให้บรรจุโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา ไว้ในแผนปฏิบัติการเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง กรมทางหลวง ระยะยาว ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗ (ฉบับปรับปรุง พ.ศ. ๒๕๖๔) ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษที่เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัวอย่างมีประสิทธิภาพ สร้างความพึงพอใจต่อประชาชนผู้ใช้งาน เพื่อนำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางไปใช้จ่ายในการก่อสร้าง

๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๔.๑ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางถนนและรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสู่พื้นที่ภาคใต้ของประเทศ ช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดและแบ่งเบาปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) โดยโครงการฯ จะมีการเชื่อมต่อกับช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง และจะมีการเชื่อมโยงโครงข่ายกับโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งจะเป็นโครงข่ายสำคัญที่ช่วยผลักดันให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดความมั่นคงด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนในการเดินทางและขนส่งสินค้าลงสู่พื้นที่ภาคใต้

๔.๒ ความสอดคล้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนา

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว มีความสอดคล้องเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล ที่ได้แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ นโยบายด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔) ในยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ให้สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งโครงการฯ ได้รับการบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) และเป็นโครงการภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) แผนปฏิบัติการเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง กรมทางหลวง ระยะยาว ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗ (ฉบับปรับปรุง พ.ศ. ๒๕๖๔) ด้วย

๔.๓ ความพร้อม...

๔.๓ ความพร้อมโครงการฯ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว มีความพร้อมในการดำเนินการก่อสร้าง โดยได้สำรวจและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒ และไม่มีการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการฯ เนื่องจากเป็นการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับอยู่บนเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข ๓๕ ซึ่งมีเขตทางอยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงจะได้พิจารณาเตรียมความพร้อมการดำเนินงานติดตั้งงานระบบและการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ให้สอดคล้องกับแผนการเปิดให้บริการ ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย - บ้านแพ้ว ที่กำหนดไว้ รวมทั้งเตรียมความพร้อมในการเชื่อมต่อโครงข่ายกับโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดวกระนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายที่สมบูรณ์ในการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสู่พื้นที่ภาคใต้ และแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒)

๔.๔ การลงทุนโครงการฯ

๔.๔.๑ การวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุน

การดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว จะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๒๓,๒๖๔ ล้านบาท ณ อัตราคิดลดร้อยละ ๑๒ มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) ร้อยละ ๑๙.๗ และมีอัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio) เท่ากับ ๒.๖ ซึ่งมีความเหมาะสมในการดำเนินโครงการฯ

๔.๔.๒ การใช้แหล่งเงินทุนจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง

การดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ เข้าข่ายกรณีที่นำเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางไปใช้จ่ายหรือก่อหนี้ผูกพันได้ ตามระเบียบกรมทางหลวงว่าด้วยเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พ.ศ. ๒๕๔๙ ออกตามความในพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนตรังบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และคณะกรรมการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางได้พิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ในส่วนของงานโยธา บรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง กรมทางหลวงระยะยาว ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗ (ฉบับปรับปรุง พ.ศ. ๒๕๖๔) เพื่อนำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางไปใช้จ่ายในการก่อสร้างแล้ว โดยกรมทางหลวงมีกระแสเงินสดของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเพียงพอสำหรับการนำไปใช้ลงทุนก่อสร้างโครงการฯ ซึ่งจะเป็นการช่วยลดภาระงบประมาณภาครัฐได้เป็นอย่างมาก

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องการขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา วงเงินค่าก่อสร้าง ๑๙,๗๐๐ ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ให้กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ และ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวได้เสนอความเห็นมายังกระทรวงคมนาคมแล้ว โดยเห็นชอบด้วยให้กรมทางหลวง ดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ - ๕

๕.๑ ความเห็นกระทรวงการคลัง

๕.๑.๑ การดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในการเดินทางและขนส่งสินค้าลงสู่ภาคใต้ และเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) และโครงการฯ ดังกล่าว ได้ผ่านกระบวนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยผลการศึกษา พบว่า การลงทุนก่อสร้างโครงการฯ จะก่อให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในระดับสูง มีความคุ้มค่าที่ภาครัฐจะลงทุน นอกจากนั้น การเร่งรัดการดำเนินโครงการฯ จะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน และกรมทางหลวงมีกระแสเงินสดของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเพียงพอสำหรับการนำไปใช้ในการลงทุนก่อสร้างโครงการฯ ดังนั้น เห็นชอบการดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา ของกรมทางหลวง วงเงินค่าก่อสร้าง ๑๙,๗๐๐ ล้านบาท จากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางตามแผนประมาณการรายจ่ายที่ได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

๕.๑.๒ สำหรับการดำเนินโครงการฯ โดยใช้จ่ายจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง เนื่องจากพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม กำหนดให้นำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางไปใช้จ่ายในการก่อสร้างทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนบนทางหลวง ดังนั้น กรณีที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติ ให้กรมทางหลวงขออนุมัติแผนประมาณการรายจ่ายเพื่อดำเนินโครงการฯ กับกระทรวงการคลัง ภายหลังจากที่กระทรวงคมนาคมได้ออกกฎกระทรวงกำหนดให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว เป็นทางหลวงที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนบนทางหลวง ทั้งนี้ เพื่อให้การใช้จ่ายเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมาย

๕.๑.๓ พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และประกาศคณะกรรมการความร่วมมือป้องกันการทุจริต เรื่อง แนวทางและวิธีการในการดำเนินงานโครงการความร่วมมือป้องกันการทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ แบบของข้อตกลงคุณธรรม การคัดเลือกผู้สังเกตการณ์ และการจัดทำรายงานตามมาตรา ๑๗ และมาตรา ๑๘ แห่งพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ กำหนดให้โครงการจัดซื้อจัดจ้างที่มีวงเงินตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป ต้องจัดทำข้อตกลงคุณธรรม ดังนั้น ให้กรมทางหลวงถือปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการความร่วมมือป้องกันการทุจริตด้วย

๕.๒ ความเห็นสำนักงานงบประมาณ

๕.๒.๑ โครงการฯ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และแบ่งเบาปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) และช่วยผลักดันให้เกิดการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดความมั่นคงด้านคมนาคมขนส่งทางถนนในการเดินทางและขนส่งสินค้าลงสู่พื้นที่ภาคใต้ โดยโครงการฯ จะเป็นการเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม ๒) ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย ระยะทาง ๙.๖๓ กิโลเมตร ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง โดยใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - พ.ศ. ๒๕๖๖ วงเงิน ๑๐,๔๗๗.๓๘๖๐ ล้านบาท และเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดวค่นอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งตามผลการศึกษาโครงการฯ มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๙.๗ และมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๒๓,๒๖๔ ล้านบาท

๕.๒.๒ ดังนั้น...

๕.๒.๒ ดังนั้น เพื่อเป็นการลดภาระงบประมาณแผ่นดิน จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติหลักการดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา ของกรมทางหลวงภายในกรอบวงเงิน ๑๙,๗๐๐ ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ทั้งนี้ ขอให้กรมทางหลวงปรับปรุงราคาค่าก่อสร้างของโครงการฯ ให้เป็นปัจจุบันตามหลักเกณฑ์ของทางราชการ ก่อนดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป รวมถึงจะต้องบริหารกระแสเงินสดของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางให้เพียงพอต่อการใช้จ่ายของเงินทุนอย่างเคร่งครัด จัดเตรียมแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการฯ ในช่วงระยะเวลาก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดระหว่างการก่อสร้าง และปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานของทางราชการ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของทางราชการเป็นสำคัญ

๕.๓ ความเห็นสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้นำเรื่องเสนอสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๕.๓.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้กรมทางหลวงดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา วงเงินค่าก่อสร้าง ๑๙,๗๐๐ ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางตามแผนประมาณรายจ่ายที่จะขอทำความตกลงกับกระทรวงการคลังภายหลังได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไปตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อให้โครงข่ายทางพิเศษ/ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีความครอบคลุมพื้นที่ด้านทิศใต้ของกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปยังพื้นที่ภาคใต้ได้อย่างสะดวกเพิ่มขึ้น รวมทั้งช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ ๒

๕.๓.๒ อย่างไรก็ดี เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุตามเป้าหมาย เห็นควรให้กรมทางหลวงพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๑) เห็นควรให้กรมทางหลวงเร่งศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุนระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง การดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการฯ ระหว่างการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนและกรมทางหลวงดำเนินการเอง ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการประชาชนได้ทันทีที่การก่อสร้างงานโยธาลแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ในการศึกษาดังกล่าวควรคำนึงถึงรูปแบบการลงทุนที่จะก่อให้เกิดความเสี่ยงทางการเงินของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางต่ำที่สุดเพื่อให้กรมทางหลวงมีกระแสเงินสดเพียงพอสำหรับจ่ายค่าตอบแทนให้เอกชนตามสัญญาร่วมลงทุนฯ ที่ได้ลงนามกับเอกชนทั้ง ๒ สัญญาแล้ว (สัญญาร่วมลงทุนฯ ของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - นครราชสีมา และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี) พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน รวมทั้งช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการลงทุนพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ในอนาคตได้ต่อไป

๒) เห็นควรให้กรมทางหลวงพิจารณากำหนดให้มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและเป็นไปตามมาตรฐานสากลในระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางของโครงการฯ อาทิ ระบบด่านเก็บค่าธรรมเนียมในรูปแบบไม่มีไม้กั้นสำหรับด่านเก็บค่าผ่านทางฝั่งขาเข้าทุกช่องทาง (Full Multilane Free Flow : MLFF) พร้อมทั้งประสานกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อร่วมกันพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง

อัตโนมัติและลดจำนวนด่านจัดเก็บค่าผ่านทางบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายทางหลวงพิเศษและทางพิเศษ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อในโครงข่ายทางพิเศษ/ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้อย่างไร้รอยต่อ และช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านจัดเก็บค่าผ่านทาง

๓) เห็นควรให้กรมทางหลวงเร่งศึกษาทบทวนประมาณการปริมาณจราจรของโครงการฯ ช่วง นครปฐม - ชะอำ โดยกำหนดแผนเปิดให้บริการโครงการตามข้อเสนอในครั้งนี้ โดยในกรณีที่กรมทางหลวงพิจารณาแล้วเห็นว่า การดำเนินโครงการฯ มีผลกระทบต่อปริมาณจราจรของโครงการฯ ช่วงนครปฐม - ชะอำ อย่างมีนัยสำคัญ เห็นควรให้กรมทางหลวงพิจารณากำหนดช่วงระยะเวลาการดำเนินโครงการฯ ช่วงนครปฐม - ชะอำ ที่เหมาะสม และเสนอให้คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พิจารณาอีกครั้ง ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป เพื่อให้การลงทุนพัฒนาโครงข่ายด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเป็นไปอย่างรอบคอบและเกิดประโยชน์สูงสุด

๔) เห็นควรให้กรมทางหลวงพิจารณาดำเนินการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อาทิ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๒ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน รวมถึงการพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง และการให้บริการโครงข่ายทางหลวง เพื่อให้กรมทางหลวงสามารถพิจารณารูปแบบการร่วมลงทุนและการบริหารจัดการทางการเงินที่เหมาะสมสำหรับโครงการต่าง ๆ ได้

๕) เห็นควรให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้เห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะการจัดการจราจรและการระบายน้ำในช่วงระหว่างก่อสร้าง และบริหารจัดการเร่งรัดให้การก่อสร้างโครงการฯ นี้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนที่ต้องใช้ถนนพระรามที่ ๒ ในการสัญจร เนื่องจากการก่อสร้างบนถนนพระรามที่ ๒ มาอย่างต่อเนื่องยาวนาน

๕.๓.๓ การเสนอแผนงานหรือโครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในระยะต่อไป เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมจัดทำภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมทั้งในระดับประเทศและระดับพื้นที่ที่แสดงให้เห็นถึงปริมาณและสัดส่วนการเดินทางและการขนส่งสินค้าทุกรูปแบบที่อาจเปลี่ยนแปลงไปรวมถึงผลประโยชน์ที่ประชาชนตามแนวเส้นทางโครงการฯ จะได้รับการลงทุนดังกล่าว เพื่อประกอบการพิจารณาของสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตามขั้นตอนต่อไป นอกจากนี้ เห็นควรให้หน่วยงานรับผิดชอบยืนยันว่าโครงสร้างทางที่ออกแบบไว้ตามข้อเสนอดังกล่าว จะไม่เป็นสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำผิวดินและได้มีการพิจารณาก่อสร้าง/ปรับปรุงระบบระบายน้ำในพื้นที่โครงการที่สามารถรองรับกรณีที่ฝนตกหนักเป็นเวลานานแล้ว

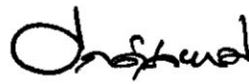
๕.๓.๔ การจัดทำรายงานความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในระยะต่อไป ในส่วนของการประมาณการต้นทุนและผลตอบแทนที่ได้จากการลงทุน ควรให้ความสำคัญกับต้นทุนที่เกิดจากปัญหาจราจรในช่วงระหว่างก่อสร้างทางเพิ่มขึ้น เช่น ต้นทุนค่าเสียเวลา และต้นทุนจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น และควรพิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการ การใช้ทรัพยากรที่มีอย่างจำกัด ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงการเร่งรัดระยะเวลาการดำเนินโครงการให้สั้นที่สุด เพื่อลดผลกระทบจากปัญหาการจราจรให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด ตัวอย่างเช่นพิจารณาจัดสรรทรัพยากรให้เน้นไปในการสร้างถนนเส้นใดเส้นหนึ่งให้เสร็จเร็วที่สุดก่อนแทนที่จะกระจายการก่อสร้างออกไปหลายเส้นพร้อมกัน ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรกระจายในหลายพื้นที่พร้อมกัน เป็นต้น

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วจึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในส่วนของงานโยธา วงเงินค่าก่อสร้าง ๑๙,๗๐๐ ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางตามแผนประมาณการรายจ่ายที่จะขอทำความตกลงกับกระทรวงการคลัง ภายหลังได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ornuma.pis@otp.go.th