

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/ ศ๓



กค ๖๒
30 ส.ค. 65
19.00 น.

สคค. (eMail)

ส่ง : กวค. ✓

รับที่ : 53349/65

30 มี.ค. 2565 เวลา 16.55 น.



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๓๐ มีนาคม ๒๕๖๕

เรื่อง การขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยาย
เชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ของกรมทางหลวง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๑๓๘.๒/๔๙๓๗
ลงวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๔
๓. รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑
๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๓๕๖๔
ลงวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๕
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๒๘๐๒
ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
๖. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๑๑๐๔ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง การขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ของกรมทางหลวง มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา
โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุม
คณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการที่มีวงเงิน
ตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด รวมทั้งสอดคล้องและเป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ในด้านการสร้าง
ความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการ
(กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตาม
สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ อนุมัติในหลักการโครงการพัฒนา
สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออก ตามมติของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๑ และมอบหมายให้กระทรวงกลาโหม
กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงบประมาณ
กองทัพอากาศ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เร่งดำเนินการตามแผนงานโครงการในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ โดยให้ดำเนินการ

ให้ถูกต้อง...

ให้ถูกต้อง โปร่งใส เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด พร้อมอนุมัติกรอบวงเงินให้กับกองทัพเรือใช้ในการดำเนินโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก

๑.๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๓ รับทราบผลการประชุม คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ที่ได้เห็นชอบให้กรมทางหลวงเร่งดำเนินการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมถนนสุขุมวิทกับอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ และให้กรมทางหลวงดำเนินการศึกษา วางแผนงานและวางแผนกรอบงบประมาณสำหรับการก่อสร้างทางยกระดับ เพื่อเชื่อมโยงอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่โดยตรงกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ให้แล้วเสร็จ ภายใต้กรอบระยะเวลาที่คณะทำงานบูรณาการการก่อสร้างกำหนด และให้กองทัพเรือสนับสนุนในเรื่องพื้นที่ สำหรับการก่อสร้าง

๑.๓ กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทยา - มาบตาพุด ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ที่อนุมัติให้กระทรวงคมนาคม ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทยา - มาบตาพุด ซึ่งปัจจุบันทางสายดังกล่าว ได้เปิดให้บริการแล้ว โดยนายกรัฐมนตรีได้ให้เกียรติมาเป็นประธานในพิธีเปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๓ พร้อมทั้งได้มีบัญชาให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดดำเนินโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายเส้นทางช่วงพัทยา - มาบตาพุดนี้ ให้สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งได้โดยตรงกับสนามบินอู่ตะเภา เพื่อสนับสนุนโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ในระบบ

๑.๔ กรมทางหลวงได้เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา แต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ และกรมทางหลวง มีแผนการใช้แหล่งเงินจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับการก่อสร้างงานโยธาโครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๗ ตามที่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ทำให้กระแสเงินสดของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีสภาพคล่องไม่เพียงพอที่จะนำมาใช้ก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยาย เชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภาได้

๑.๕ กรมทางหลวงได้เสนอกระทรวงการคลังเพื่อขอใช้แหล่งเงินกู้สำหรับดำเนินการ ก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔ อนุมัติและรับทราบตามที่คณะกรรมการนโยบาย และกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเสนอ เรื่อง แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ โดยได้บรรจุโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ในแผนการก่อหนี้ใหม่ รายการเงินกู้เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ตามมาตรา ๒๒ และ ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติ การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ของกรมทางหลวง เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูง ซึ่งต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตาม พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่ม โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ทั้งนี้ โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา เป็นหนึ่งในโครงการที่สำคัญของเขตพัฒนาพิเศษ

ภาคตะวันออก (EEC) ที่จะช่วยเติมเต็มโครงข่ายเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปสู่ภาคตะวันออกให้สมบูรณ์เกิดความสะดวกและมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงการสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก และส่งเสริมการยกระดับสนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ ๓ จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็วต่อไป

๓. สรุปสาระสำคัญและข้อเท็จจริง

กรมทางหลวงเสนอขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ในวงเงินรวมทั้งสิ้น ๔,๕๐๘ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ตามแผนบริหารหนี้สาธารณะและให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินวงเงิน ๑๐๘ ล้านบาท รวมถึงเงินงบประมาณสมทบกับแหล่งเงินกู้ โดยอัตราส่วนของแหล่งเงินกู้และเงินงบประมาณให้เป็นไปตามที่กระทรวงการคลังทำความตกลงกับแหล่งเงินกู้ ซึ่งมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

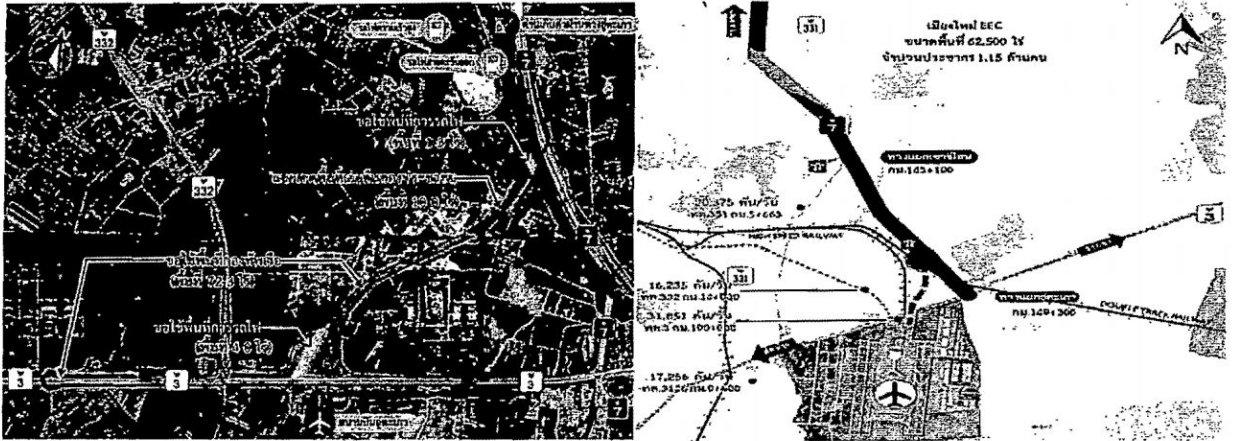
๓.๑ เหตุผลความจำเป็น

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภาเป็นหนึ่งในโครงการที่สำคัญของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่จะช่วยเติมเต็มโครงข่ายคมนาคมให้สมบูรณ์ เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปสู่ภาคตะวันออกได้อย่างสะดวกทั้งทางน้ำ ทางบก ทางราง และทางอากาศ เกิดการเชื่อมต่อระบบขนส่งอย่างไร้รอยต่อ สามารถรองรับการไหลเวียนของการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยเสริมการให้บริการของโครงการสนามบินอู่ตะเภาเพื่อยกระดับเป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ ๓ รวมถึงจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของเมืองการบินตะวันออก อันจะทำให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกกลายเป็นเมืองท่าและเมืองธุรกิจที่สำคัญของประเทศไทย ตลอดจนเป็นแรงผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการบิน และประตูเศรษฐกิจสู่เอเชีย

๓.๒ ที่ตั้งและลักษณะโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดระยอง ภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นทางเนิน และทางราบชายฝั่งทะเล พื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่ในกิจการของฐานทัพเรือสัตหีบ มีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่บริเวณ กม. ๑๔๘+๓๒๘ ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทยา - มาบตาพุด ถัดจากด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอู่ตะเภา ประมาณ ๔๕๓ เมตร มุ่งหน้าทางทิศใต้ ข้ามทางรถไฟสายตะวันออก ขนานกับแนวรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ และมีจุดสิ้นสุดโครงการเป็นทางแยกต่างระดับบริเวณจุดทางหลวงหมายเลข ๓ บริเวณเขตพื้นที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เชื่อมต่อกับถนนโครงข่ายเข้าสู่อาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ รวมระยะทางทั้งสิ้น ประมาณ ๑.๙๒๐ กิโลเมตร ดังรูป

รูปตำแหน่งที่ตั้งโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา



ที่มา : กรมทางหลวง (๒๕๖๔)

ลักษณะโครงการเป็นการก่อสร้างทางยกระดับแนวใหม่ขนาด ๔ ช่องจราจร (ทิศทางละ ๒ ช่องจราจร) ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษที่มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ และมีทางบริการระดับพื้นเพื่อรองรับการสัญจรไปมาของผู้ใช้เส้นทางบริเวณใต้ทางยกระดับ ภายในเขตทางกว้าง ๔๐ เมตร รวมทั้งก่อสร้างช่องทางเลี้ยวและทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข ๓ (ถนนสุขุมวิท) พร้อมปรับปรุงขยายจาก ๔ ช่องจราจรเป็น ๘ ช่องจราจร ทั้งนี้ เนื่องจากส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภาเป็นส่วนหนึ่งของทางเข้า - ออกสำหรับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทยา - มาบตาพุด และอยู่นอกบริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอู่ตะเภา จึงไม่จำเป็นต้องก่อสร้างด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางเพิ่มเติมกับผู้ใช้งานในช่วงส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

๓.๓ สถานะความพร้อมโครงการ

เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงการสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก กรมทางหลวงได้เตรียมความพร้อมในการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งถือเป็นส่วนต่อขยายของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทยา - มาบตาพุด ที่เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบแล้วตั้งแต่วันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๓ มาเป็นลำดับ ดังนี้

๓.๓.๑ การสำรวจและออกแบบรายละเอียด กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดเพื่อเตรียมการในการดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๔

๓.๓.๒ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) จะดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ และได้นำเสนอสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณาตามขั้นตอนแล้วเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๔

๓.๓.๓ การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน กรมทางหลวงได้ดำเนินกิจกรรมการประชาสัมพันธ์และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องในขั้นตอนการศึกษาและสำรวจออกแบบรายละเอียด ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงาน EIA ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๓.๓.๔ การเวนคืนที่ดิน กรมทางหลวงได้สำรวจข้อมูลและประมาณการกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วเสร็จ โดยมีพื้นที่ที่จะต้องจัดหารวมเป็นเนื้อที่ประมาณ ๘๗ - ๓ - ๖ ไร่

โดยส่วนใหญ่...

โดยส่วนใหญ่จะเป็นการขอใช้ที่ดินของรัฐ ได้แก่ ที่ดินของกระทรวงการคลัง ซึ่งกองทัพเรือใช้ประโยชน์ประมาณ ๗๒ - ๓ - ๒๕ ไร่ และที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประมาณ ๑ - ๒ - ๕๐ ไร่ ส่วนที่เหลืออีกประมาณ ๑๓ - ๑ - ๓๑ ไร่ (คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ ๑๕ ของพื้นที่ทั้งหมด) ยังมีความจำเป็นในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในส่วนของผู้ที่ของประชาชน โดยกรมทางหลวงจะดำเนินการเวนคืนที่ดินเอกชนโดยวิธีปรองดองควบคู่กับการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการขออนุญาตออกพระราชกฤษฎีกา คาดว่าจะประกาศใช้บังคับภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ เพื่อเริ่มจ่ายเงินค่าทดแทนต่อไป สำหรับการขอใช้ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และกระทรวงการคลังซึ่งกองทัพเรือใช้ประโยชน์นั้น กรมทางหลวงได้ประสานงานในเบื้องต้นกับหน่วยงานแล้วและจะดำเนินการขอใช้ที่ดินต่อไป

๓.๔ การวิเคราะห์ประมาณการปริมาณการจราจร

โครงข่ายคมนาคมทางถนนบริเวณโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา มีทางหลวงและจุดตัดที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ (สุขุมวิท) จุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓๑ และจุดตัดทางแยกต่างระดับอู่ตะเภาที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ ซึ่งปัจจุบันเริ่มมีปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากเป็นจุดรวมการเดินทางระหว่างอำเภอเมืองพัทยา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ดังนั้น โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา จะทำให้การจราจรที่ต้องการเข้าออกสนามบินอู่ตะเภาสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับถนนโครงข่ายเข้าสู่อาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ได้โดยตรง ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโครงข่ายทางหลวงโดยรอบสนามบินอู่ตะเภา

จากการวิเคราะห์การประมาณการปริมาณการจราจร พบว่า โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ในปีเปิดให้บริการ ๒๕๖๘ จะมีปริมาณจราจรจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ มุ่งสู่สนามบินอู่ตะเภา ประมาณ ๒๒,๐๐๐ คันต่อวัน และในปี ๒๕๙๗ ซึ่งเป็นปีที่ ๓๐ ของโครงการจะมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น ประมาณ ๔๑,๓๐๐ คันต่อวัน อย่างไรก็ตามหากไม่ดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา จะส่งผลต่อระดับการให้บริการ (Level of Services : LOS) บนโครงข่ายทางหลวงโดยรอบสนามบินอู่ตะเภา โดยเฉพาะทางแยกต่างระดับอู่ตะเภาซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทยา - มาบตาพุด เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ และต่อเนื่องไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ ช่วงมุ่งหน้าสู่สนามบินอู่ตะเภา จะมีปริมาณจราจรหนาแน่นมากขึ้นและเกิดปัญหาการจราจรติดขัดส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการให้บริการของสนามบินอู่ตะเภา

๓.๕ มูลค่าการลงทุนและแผนการดำเนินงาน

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา มีวงเงินลงทุน ๔,๕๐๘ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ๓,๙๖๐ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน ๑๓๕ ล้านบาท เงินเพื่อเหลือเพื่อขาด ๓๐๕ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๑๐๘ ล้านบาท โดยกรมทางหลวงมีแผนดำเนินการงานก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงการสนามบินอู่ตะเภาที่จะเปิดให้บริการในปี ๒๕๖๘ ดังนี้

แผนการดำเนินงานโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา

รายการ	แหล่งเงินทุน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	แผนการใช้จ่าย (ล้านบาท)		
			ปี ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ^๑	งบประมาณ	๑๐๘	-	๑๐๘	-
ค่าก่อสร้าง ค่าจ้าง ที่ปรึกษาควบคุมงาน และเงินเผื่อเหลือเผื่อขาด ^๒	แหล่งเงินกู้ตามแผน บริหารหนี้สาธารณะ ปี ๒๕๖๕ และเงินงบประมาณสมทบ ^๓	๔,๔๐๐	๘๘๐	๑,๗๖๐	๑,๗๖๐
รวม		๔,๕๐๘	๘๘๐	๑,๘๖๘	๑,๗๖๐

หมายเหตุ ๑) ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน และเงินเผื่อเหลือเผื่อขาด วงเงินรวม ๔,๕๐๐ ล้านบาท ได้รับการบรรจุในแผนบริหารหนี้สาธารณะ ปี ๒๕๖๕ ในส่วนของแผนการก่อหนี้ใหม่ ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔
๒) อัตราส่วนของแหล่งเงินกู้และเงินงบประมาณสมทบขึ้นอยู่กับความตกลงระหว่างกระทรวงการคลังและแหล่งเงินกู้
๓) การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยขอออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนหรือโดยวิธีปรองดองในที่ดินของเอกชน และดำเนินการขอใช้ที่ดินของรัฐ

ทั้งนี้ การก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่จำเป็นต้องอาศัยการบริหารจัดการงานก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนโดยเร็ว กรมทางหลวงจึงมีแผนการดำเนินงานก่อสร้าง โดยแบ่งงานสัญญาก่อสร้างออกเป็น ส่วน ๆ ให้มีความเหมาะสมกับลักษณะงานและศักยภาพความพร้อมของผู้รับจ้าง ทั้งด้านการจัดหาแหล่งเงินทุนและเครื่องจักร ซึ่งนอกจากจะช่วยให้การบริหารงานก่อสร้างเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ยังเป็นการกระจายโอกาสให้เอกชนที่มีความสามารถหลายรายเข้ามาแข่งขันในการประมูลก่อสร้างโครงการ

๓.๖ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา เป็นการประเมินผลทางเศรษฐกิจจากผลประโยชน์ที่สามารถประเมินมูลค่าเป็นตัวเงินได้ โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานกับผลประโยชน์ต่อผู้ใช้งานที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ ประกอบด้วย การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost : VOC) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Vehicle Operating Time : VOT) และการลดค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุ (Accident Cost : ACC) โดยมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสรุปได้ ดังนี้

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV)	๑,๐๘๙ ล้านบาท
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR)	ร้อยละ ๑๔.๗๙
อัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio)	๑.๓๕ เท่า

๓.๗ ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

๓.๗.๑ ช่วยลดระยะการเดินทางจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทยา - มาบตาพุดสู่สนามบินอู่ตะเภาจากเดิมต้องใช้ระยะทางประมาณ ๕ กิโลเมตร เหลือเพียง ๑.๙๒๐ กิโลเมตร

๓.๗.๒ ช่วยให้สามารถรองรับการไหลเวียนของการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ บรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดที่จะเกิดขึ้นโดยรอบสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออก ทำให้การคมนาคมขนส่งสู่สนามบินอู่ตะเภามีความสมบูรณ์ ส่งเสริมการยกระดับสนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ ๓

๓.๗.๓ เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปสู่ภาคตะวันออกได้อย่างสะดวกทั้งทางน้ำ ทางบก ทหารทาง และทางอากาศ เกิดการเชื่อมต่อระบบขนส่งอย่างไร้รอยต่อ

๓.๗.๔ ช่วยส่งเสริมความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่

๓.๗.๕ ส่งเสริมการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้กลายเป็นเมืองท่า และเมืองธุรกิจที่สำคัญของประเทศไทย
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๔. ขอกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๑ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) กำหนดเรื่องที่ต้องเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ให้รวมถึงการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว โดยต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เห็นชอบการกำหนดการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่ใช้วงเงินลงทุน ตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๔ (๘) ของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่อง และการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

๔.๒ พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๕ (๒) กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเสนอแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ หากมีการปรับเปลี่ยนแผนระหว่างปีโดยไม่เกินวงเงิน ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการฯ และรายงานให้รัฐมนตรีทราบ และระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้ สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๖๑ ข้อ ๑๓ กำหนดให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะเสนอแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณต่อคณะกรรมการฯ เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี โดยให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ประสานกับหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานในกำกับดูแลของรัฐ รัฐวิสาหกิจ และสถาบันการเงินภาครัฐ เพื่อรวบรวม แผนการกู้เงินและการบริหารหนี้ที่จะกระทำในปีงบประมาณนั้นตามแบบที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กำหนดภายในเดือนมีนาคมของทุกปี ทั้งนี้ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อ สนามบินอู่ตะเภา ได้บรรจุในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรี ได้มีมติอนุมัติและรับทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔

๔.๓ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๗ กำหนดให้ การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคต ตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการ กิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณี ที่การดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสีย รายได้และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดทำรายงาน การดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ประกอบด้วย รายละเอียดโครงการ แผนบริหารจัดการโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ ที่จะได้รับ เสนอมาพร้อมกับการขออนุมัติโครงการฯ ด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๔.๔ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๙ กำหนดให้ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ และเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัย ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์สาธารณะ ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการกระบวนกรหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่อง การขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ในวงเงินรวมทั้งสิ้น ๔,๕๐๘ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ และ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวได้เสนอความเห็นมายังกระทรวงคมนาคมแล้ว โดยเห็นชอบด้วยให้กรมทางหลวงดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ - ๖

๕.๑ ความเห็นของสำนักงบประมาณ

๕.๑.๑ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา เป็นโครงการรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่จะช่วยเติมเต็มโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ให้สมบูรณ์เสริมการให้บริการของโครงการสนามบินอู่ตะเภา เพื่อยกระดับเป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ ๓ และช่วยผลักดันให้เกิดการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้กลายเป็นเมืองท่า และเมืองธุรกิจที่สำคัญของไทย

๕.๑.๒ โครงการมีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่บริเวณ กม. ๑๔๘ + ๓๒๘ ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทยา - มาบตาพุด จุดสิ้นสุดโครงการเป็นทางแยกต่างระดับทางหลวงหมายเลข ๓ บริเวณเขตพื้นที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ ๑.๙๒๐ กิโลเมตร ซึ่งผลการศึกษาโครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๔.๗๙ และมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๑,๐๘๙ ล้านบาท ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติในหลักการดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ภายในกรอบวงเงินทั้งสิ้น ๔,๕๐๘ ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากแหล่งเงินกู้ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ โดยให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม สำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ให้ใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปี จำนวน ๑๐๘ ล้านบาท

๕.๑.๓ ขอให้กรมทางหลวงปรับปรุงราคาค่าก่อสร้างของโครงการให้เป็นปัจจุบันตามหลักเกณฑ์ของทางราชการ โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าและประหยัด รวมถึงการเทียบเคียงราคาค่าก่อสร้างงานโยธากับโครงการอื่น ที่มีลักษณะเป็นทางยกระดับเช่นเดียวกันก่อนดำเนินการตามขั้นตอน และจัดเตรียมแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการในช่วงระยะเวลาก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดระหว่างการก่อสร้าง และปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติ คณะรัฐมนตรีและหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานของทางราชการให้ถูกต้อง ครบถ้วนในทุกขั้นตอน โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของทางราชการและประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญ

๕.๒ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

๕.๒.๑ เห็นควรอนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการฯ ภายใต้กรอบวงเงินลงทุน ๔,๕๐๘ ล้านบาท เนื่องจากโครงการฯ จะช่วยเสริมสร้างโครงข่ายคมนาคมให้สมบูรณ์ โดยเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปสู่ภาคตะวันออกได้อย่างสะดวกทั้งทางน้ำ ทางบก ทางราง และทางอากาศ เกิดการเชื่อมต่อระบบขนส่งอย่างไร้รอยต่อ และสามารถรองรับการไหลเวียนของการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งช่วยเสริมการให้บริการของโครงการสนามบินอู่ตะเภาเพื่อยกระดับเป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ ๓ อีกทั้งเป็นการพัฒนาโครงข่ายพิเศษ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณเมืองธุรกิจที่สำคัญของประเทศไทย และเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของเมืองการบินตะวันออก อันจะนำประเทศไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบิน และประตูเศรษฐกิจสู่เอเชียต่อไป

๕.๒.๒ เห็นควรใช้เงินกู้ต่างประเทศในการดำเนินโครงการฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๔ ที่เห็นชอบมาตรการในการแก้ไขกรณีงบประมาณรายจ่ายลงทุนมีจำนวนน้อยกว่าวงเงินส่วนที่ขาดดุลของงบประมาณประจำปี โดยให้กรมทางหลวงใช้จ่ายลงทุนจากเงินกู้เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ภายใต้พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ประกอบกับโครงการฯ มีสัดส่วนที่ใช้เงินตราต่างประเทศ และมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจร้อยละ ๑๔.๗๙ อีกทั้งในปัจจุบันกระทรวงการคลังมีความต้องการระดมทุนเพิ่มขึ้นจำนวนมากจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อ Covid-19 จึงจำเป็นต้องกระจายเครื่องมือและแหล่งการระดมทุน เพื่อลดผลกระทบจากสภาพคล่องในตลาด ดังนั้น กระทรวงการคลังจะจัดหาเงินกู้ต่างประเทศสำหรับค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน และเงินเผื่อเหลือเผื่อขาด และขอให้กรมทางหลวงพิจารณาขอรับการจัดสรรเงินงบประมาณสมทบ ซึ่งรวมค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) เพื่อดำเนินโครงการฯ ตามที่กระทรวงการคลังจะทำความตกลงกับแหล่งเงินกู้ รวมทั้งค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวน ๑๐๘ ล้านบาท

๕.๒.๓ เห็นควรให้กรมทางหลวงเร่งรัดการดำเนินการตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง อาทิ การจัดทำรายละเอียดข้อมูลตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ และการขออนุมัติรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ให้แล้วเสร็จ เพื่อเสนอขออนุมัติโครงการฯ จากคณะรัฐมนตรีต่อไป

๕.๓ ความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เห็นควรให้ความเห็นชอบการดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ของกรมทางหลวง กรอบวงเงินรวมไม่เกิน ๔,๕๐๘ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของขอบเขตงานภายใต้ความรับผิดชอบของภาครัฐ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมทุนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกกับบริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ รวมทั้งจะช่วย

เพิ่มทางเลือกให้แก่ประชาชนในการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินอุตะเภาฯ ให้เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย สำหรับการพิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินที่ใช้ในการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ นั้น เห็นควรให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงานประมาณและกระทรวงการคลัง

๖. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๖.๑ ความสอดคล้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนา แผนปฏิบัติการ มติคณะรัฐมนตรี และข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเภา เป็นโครงการก่อสร้างถนนยกระดับเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพญา - มาบตาพุด ที่เปิดให้บริการแล้ว กับสนามบินอุตะเภา ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบสนามบินอุตะเภา ให้มีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ โดยเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อเข้าสู่อาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ได้โดยตรง จึงเป็นโครงการที่เติมเต็มโครงข่ายคมนาคมและเชื่อมต่อระบบขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้มีความสมบูรณ์ ทำให้สามารถเดินทางจากกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลไปยังสนามบินอุตะเภาที่เป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ ๓ ได้โดยตรง โดยโครงการฯ จะช่วยลดระยะทางจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพญา - มาบตาพุด สู่อู่สนามบินอุตะเภา จากเดิม ๕ กิโลเมตร เหลือเพียง ๑.๙๒๐ กิโลเมตร

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเภา จึงมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ นโยบายด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ และสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ในยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ที่มีแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายทางถนนให้มีความปลอดภัย ขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่และเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปยังฐานการผลิต และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ด้านการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๓ ซึ่งได้รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เรื่อง โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ตามที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เสนอ โดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้เห็นชอบให้กรมทางหลวงเร่งดำเนินการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมถนนสุขุมวิทกับอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ และให้กรมทางหลวงดำเนินการศึกษาวางแผนงาน และวางแผนกรอบงบประมาณสำหรับการก่อสร้างทางยกระดับเพื่อเชื่อมโยงอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่โดยตรงกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ให้แล้วเสร็จ ภายใต้กรอบระยะเวลาที่คณะทำงานบูรณาการก่อสร้างกำหนด และให้กองทัพเรือสนับสนุนในเรื่องพื้นที่สำหรับการก่อสร้าง และเป็นไปตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๓ ที่ได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงเร่งรัดดำเนินโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายเส้นทางช่วงพญา - มาบตาพุด ให้สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งได้โดยตรงกับสนามบินอุตะเภา เพื่อสนับสนุนโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในทุกระบบ

๖.๒ ความเหมาะสมรูปแบบการก่อสร้างและแหล่งเงินลงทุนโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา วงเงินลงทุน ๔,๕๐๘ ล้านบาท แบ่งเป็นค่าก่อสร้าง ๓,๙๖๐ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน ๑๓๕ ล้านบาท เงินเพื่อเหลือเพื่อขาด ๓๐๕ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๑๐๘ ล้านบาท เป็นการก่อสร้างทางยกระดับ แนวใหม่ขนาด ๔ ช่องจราจร (ทิศทางละ ๒ ช่องจราจร) จากด่านเก็บค่าธรรมเนียมนำทางอู่ตะเภาให้สามารถ เชื่อมเข้าสู่พื้นที่สนามบินอู่ตะเภาได้โดยตรง โดยกรมทางหลวงได้ออกแบบทางบริการระดับพื้น การก่อสร้าง ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัด การขยายช่องจราจรของทางหลวงหมายเลข ๓ (ถนนสุขุมวิท) การก่อสร้าง สะพานกลับรถ ทั้งนี้ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการสนามบินอู่ตะเภา และประชาชนในพื้นที่ด้วย เนื่องจากกรมทางหลวงมีข้อจำกัดการใช้แหล่งเงินจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ซึ่งต้องใช้เงินทุนฯ เพื่อการก่อสร้างงานโยธาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว ในช่วงปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๗ จึงทำให้กระแสเงินสดของเงินทุนฯ มีสภาพคล่อง ไม่เพียงพอที่จะนำมาก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบิน อู่ตะเภา ดังนั้น กรมทางหลวงจึงจะใช้แหล่งเงินกู้สำหรับดำเนินโครงการฯ ซึ่งแผนการก่อหนี้ของกรมทางหลวง ได้รับการบรรจุอยู่ในแผนการก่อหนี้ใหม่ รายการเงินกู้เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ตามมาตรา ๒๒ และ ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔ อนุมัติแผนบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ตามที่คณะกรรมการ นโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเสนอ ซึ่งประกอบด้วย แผนการก่อหนี้ใหม่ แผนการบริหารหนี้เดิม และแผนการชำระหนี้ โดยกรมทางหลวงจะเริ่มใช้จ่ายเงินกู้เพื่อก่อสร้างในปี ๒๕๖๕ ระยะเวลาก่อสร้าง ๓ ปี แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๗ เพื่อเปิดให้บริการได้สอดคล้องตามแผนพัฒนาโครงการสนามบินอู่ตะเภาที่จะเปิดให้บริการ ในปี ๒๕๖๘

๖.๓ การวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุน

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา เป็นส่วนหนึ่งของทางเข้า - ออกสำหรับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทยา - มาบตาพุด และอยู่นอกบริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมอู่ตะเภา กรมทางหลวงจึงไม่ก่อสร้างด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่อขยายเชื่อมสนามบินอู่ตะเภาฯ จึงไม่มีผลประโยชน์ หรืออัตราผลตอบแทนทางการเงินจากรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยกรมทางหลวงได้ประเมินเฉพาะ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการฯ ซึ่งมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๑,๐๘๙ ล้านบาท อัตราผลตอบแทน ทางเศรษฐกิจของโครงการ (EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๔.๗๙ และอัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๓๕ เท่า ซึ่งมีความเหมาะสมในการดำเนินโครงการฯ

๖.๔ ความพร้อมของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา กรมทางหลวงได้เตรียมความพร้อมในการดำเนินการก่อสร้าง โดยได้สำรวจและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ เมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๔ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ และได้นำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาตามขั้นตอนแล้ว เมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ สำหรับการจัดหาที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการฯ ประกอบด้วย ๑) ที่ดินของกระทรวงการคลัง ซึ่งกองทัพเรือใช้ประโยชน์ และที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นที่ดินส่วนใหญ่ (ประมาณร้อยละ ๘๕ ของที่ดินทั้งหมด) กรมทางหลวงได้ประสานงานในเบื้องต้นกับหน่วยงานดังกล่าว และจะดำเนินการขอใช้ที่ดินต่อไป

และ ๒) ที่ดิน...

และ ๒) ที่ดินที่ต้องมีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน คิดเป็นร้อยละ ๑๕ ของที่ดินทั้งหมด กรมทางหลวงจะดำเนินการเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการขออนุญาตพระราชกฤษฎีกา คาดว่าจะประกาศใช้บังคับภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ เพื่อเริ่มจ่ายค่าทดแทนต่อไป

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ในวงเงินรวมทั้งสิ้น ๔,๕๐๘ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ตามแผนบริหารหนี้สาธารณะ และให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน วงเงิน ๑๐๘ ล้านบาท รวมถึงเงินงบประมาณสมทบกับแหล่งเงินกู้ โดยอัตราส่วนของแหล่งเงินกู้และเงินงบประมาณให้เป็นไปตามที่กระทรวงการคลังทำความตกลงกับแหล่งเงินกู้ ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมทางหลวงรับความเห็นของสำนักงานประมาณ กระทรวงการคลัง และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปพิจารณาประกอบการดำเนินงานโครงการฯ ต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ Kanthong.Bur@otp.go.th