



ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๒๑๙

กวค.150
วันที่ 17 ๕๑ ๖5
เวลา 14.๐๐กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕

เรื่อง การขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย
อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบท

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวงชนบท ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๗๐๒/๑๒๓๐๒
ลงวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๔ และด่วนที่สุด ที่ คค ๐๗๐๒/๑๑๐๙
ลงวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
๓. รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑
๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๕๑๒๙
ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๕
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๑๔๘๐ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๕
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๐๑๕๘
ลงวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๕
๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง การขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการสะพานเชื่อม
เกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบท
มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วย
การเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่
ของส่วนราชการที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด รวมทั้งสอดคล้องและเป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ
ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหาร
ราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตาม
สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องที่เสนอ

กรมทางหลวงชนบทเสนอขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา
ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑,๘๕๔ ล้านบาท
โดยค่าก่อสร้าง ๑,๘๐๐ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ
อัตราส่วนของแหล่งเงินกู้และเงินงบประมาณเป็น ๗๐ : ๓๐ วงเงิน ๑,๒๖๐ ล้านบาท สำหรับค่าก่อสร้าง
ใช้เงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี วงเงิน ๕๔๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงาน ๕๔ ล้านบาท ให้สำนัก
งบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีต่อไป

๒. เหตุผล...

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบท เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูง ซึ่งต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ทั้งนี้ โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ จะช่วยบรรเทาปริมาณจราจรของถนนทางหลวง แก้ไขปัญหาการจราจรที่ล่าช้าบริเวณท่าแพขนานยนต์ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่ง แก้ไขปัญหาจราจรด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่และกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่นและภูมิภาค จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็วต่อไป

๓. สรุปสาระสำคัญและข้อเท็จจริง

๓.๑ เหตุผลความจำเป็น

ปัจจุบันการเดินทางไปยังเกาะลันตาจะต้องผ่านทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๖ สู่บ้านหัวหิน ซึ่งเป็นจุดลงแพขนานยนต์ไปยังเกาะลันตาน้อย การใช้แพขนานยนต์ในปัจจุบันนั้น แม้จะเป็นระยะทางสั้นเพียง ๑.๕๓ กิโลเมตร แต่เนื่องจากแพขนานยนต์บรรทุกยนต์ได้น้อย ทำให้เกิดปัญหาของความล่าช้า ผู้โดยสารจะต้องมารอแพขนานยนต์เป็นเวลา ๑ - ๒ ชั่วโมงหรือมากกว่า ทำให้การจราจรติดขัด และยังมีปัญหาเรื่องของระดับน้ำทะเลที่ขึ้นลงโดยธรรมชาติ เป็นอุปสรรคของแพขนานยนต์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ จะช่วยบรรเทาปริมาณจราจรของถนนทางหลวง แก้ไขปัญหาการจราจรที่ล่าช้าบริเวณท่าแพขนานยนต์ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่ง แก้ไขปัญหาจราจรด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่และกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่นและภูมิภาค

๓.๒ ที่ตั้งและลักษณะโครงการ

โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๖๒๐ ไปบรรจบกับจุดสิ้นสุดที่แยกทางหลวงชนบทหมายเลข กบ. ๕๐๓๕ รวมความยาวประมาณ ๒,๒๐๐ เมตร (ความยาวสะพาน ๑,๙๒๐ เมตร และความยาวถนนต่อเชื่อม ๒๘๐ เมตร) สภาพภูมิประเทศของเกาะลันตาเป็นภูเขา สลับซับซ้อน พื้นที่ส่วนใหญ่ค่อนข้างลาดชัน มีที่ราบปรากฏเฉพาะบริเวณริมหาด โดยพื้นที่โครงการฯ ฝั่งตำบลเกาะกลางเป็นที่ตั้งของบ้านหัวหินมีลักษณะเป็นที่ราบและค่อย ๆ ลาดต่ำลง และพื้นที่โครงการฯ ฝั่งตำบลเกาะลันตาน้อยเป็นที่ตั้งของบ้านคลองหมาก มีสภาพพื้นที่เป็นแหลมที่มีภูเขายื่นติดต่อกับทะเล ลักษณะเหมือนเกาะขนาดใหญ่ห่างจากฝั่งแผ่นดินประมาณ ๖ - ๗ กิโลเมตร โดยเกาะลันตาน้อยและเกาะลันตาใหญ่เชื่อมต่อกันด้วยสะพานสิริลันตา ซึ่งใช้งานอย่างเป็นทางการตั้งแต่กลางปี ๒๕๕๙ เป็นต้นมา

รูปแบบหน้าตัดถนนโครงการฯ กำหนดให้ผิวจราจรบนสะพานมีขนาด ๒ ช่องจราจร โดยมีขนาดช่องจราจรกว้าง ๓.๗๕ เมตร ไหล่ทางกว้างด้านละ ๒.๕๐ เมตร ทั้งนี้ สามารถจัดช่องจราจรให้เป็น ๔ ช่องจราจร ได้ในอนาคต (ถ้าจำเป็น) และรูปแบบโครงสร้างสะพานมีความกว้างช่องลอด ๑๑๐ เมตร และมีความสูงช่องลอด ๑๕.๔๐ เมตร เพื่อใช้ในการเดินเรือ โดยรูปแบบสะพาน ประกอบด้วย สะพานคานขึง (Extradosed Bridge) และสะพานคานยื่น (Balance Cantilever Bridge)

รูปตำแหน่งที่ตั้งโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย
อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่



ที่มา : กรมทางหลวงชนบท

๓.๓ สถานะความพร้อมโครงการ

กรมทางหลวงชนบทได้เตรียมความพร้อมในการดำเนินโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ มาเป็นลำดับ ดังนี้

๑) การศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์การลงทุน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ซึ่งขณะนี้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ได้พิจารณาเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ได้พิจารณาเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว และคาดว่าจะสามารถนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาได้ภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕

๒) การยกเว้น...

๒) การยกเว้นมติห้ามใช้พื้นที่ป่าชายเลน ภายหลังจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบรายงาน EIA กรมทางหลวงชนบทจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอยกเว้นมติห้ามใช้พื้นที่ป่าชายเลนต่อไป

๓) การจัดหาที่ดินสำหรับก่อสร้าง กรมทางหลวงชนบทได้รับการอุทิศที่ดินจากประชาชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ได้แก่ ๑) ที่ดินฝั่งตำบลเกาะลันตาน้อย กรมทางหลวงชนบทได้รับอุทิศเขตที่ดิน เนื้อที่ ๔๔ ไร่ และ ๒) พื้นที่ฝั่งตำบลเกาะกลาง เป็นเขตที่ดินองค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่

๓.๔ การวิเคราะห์ปริมาณจราจร

โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ จะช่วยลดระยะเวลาเดินทางจากตำบลเกาะกลางไปยังตำบลเกาะลันตาน้อย ซึ่งปกติการเดินทางด้วยแพขนานยนต์จะใช้เวลาข้ามฟากประมาณ ๒ ชั่วโมง และให้บริการในช่วงเวลาระหว่าง ๐๖.๐๐ - ๒๒.๐๐ น. เท่านั้น เมื่อโครงการก่อสร้างสะพานเชื่อมเกาะลันตาฯ ได้รับการพัฒนาแล้ว จะสามารถช่วยลดเวลาข้ามฟากให้เหลือเพียง ๒ นาที และสามารถให้บริการสะพานได้ตลอดเวลา เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางบก และสนับสนุนการแข่งขันภาคการท่องเที่ยวของประเทศ และยังเป็นเส้นทางอพยพในกรณีเกิดภัยพิบัติต่าง ๆ อีกด้วย

จากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่ใช้เส้นทางโครงการฯ ในปีที่เปิดให้บริการปี ๒๕๖๘ ช่วงที่เป็นฤดูท่องเที่ยว (High Season) จะมีปริมาณจราจรประมาณ ๖,๐๐๕ คันต่อวัน ช่วงนอกฤดูท่องเที่ยว (Low Season) จะมีปริมาณจราจร ๔,๙๖๑ คันต่อวัน และในปี ๒๕๙๘ ปีที่ ๓๐ ของโครงการฯ จะมีปริมาณจราจรในช่วง High Season เพิ่มขึ้นเป็น ๑๑,๓๓๙ คันต่อวัน และในช่วง Low Season เพิ่มขึ้นเป็น ๙,๐๒๖ คันต่อวัน

๓.๕ มูลค่าการลงทุนและแผนการดำเนินงาน

โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ มีวงเงินลงทุน ๑,๘๕๔ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ๑,๘๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้าง ๕๔ ล้านบาท โดยวงเงินค่าก่อสร้าง จำนวน ๑,๘๐๐ ล้านบาท เป็นการใช้จ่ายเงินกู้ต่างประเทศเพื่อสมทบกับเงินงบประมาณในอัตราส่วนเงินกู้ : เงินงบประมาณ เป็น ๗๐ : ๓๐ ส่วนวงเงินค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน ๕๔ ล้านบาท เป็นการใช้จ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี ซึ่งวงเงินลงทุนดังกล่าวเป็นกรอบวงเงินที่กรมทางหลวงชนบทได้ปรับวงเงินตามการปรับขึ้นราคาของน้ำมันและเหล็ก ที่ทำให้ค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๒๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงานเพิ่มขึ้น ๖ ล้านบาท จากเดิมที่มีวงเงินลงทุน ๑,๖๔๘ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ๑,๖๐๐ ล้านบาท และค่าควบคุมงานก่อสร้าง ๔๘ ล้านบาท และเป็นจำนวนวงเงินลงทุนโครงการฯ ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้นำเสนอบรรจุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติและรับทราบแผนการบริหารหนี้ฯ ดังกล่าวเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔ แล้ว ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทมีแผนการใช้จ่ายเงินระหว่างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ ดังนี้

แผนการใช้จ่ายเงินโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย
อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	แหล่งเงินทุน	วงเงินลงทุน	แผนการใช้จ่ายเงิน		
			ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘
ค่าก่อสร้าง	แหล่งเงินกู้ตามแผนการบริหารหนี้ สาธารณะ ปี ๒๕๖๕ (ร้อยละ ๗๐)	๑,๒๖๐	๒๕๒	๕๐๔	๕๐๔
	เงินงบประมาณสมทบ (ร้อยละ ๓๐)	๕๔๐	๑๐๘	๒๑๖	๒๑๖
	รวมค่าก่อสร้าง	๑,๘๐๐	๓๖๐	๗๒๐	๗๒๐
ค่าจ้างควบคุมงาน	เงินงบประมาณ	๕๔	๑๐.๘	๒๑.๖	๒๑.๖
รวมทั้งสิ้น		๑,๘๕๔	๓๗๐.๘	๗๔๑.๖	๗๔๑.๖

๓.๖ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ได้คำนึงถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจทางตรงเชิงปริมาณและมูลค่าได้สำหรับโครงการฯ ประกอบด้วย การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost Saving : VOC) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving : VOT) และการประหยัดความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ (Accident Cost Saving : ACC) รวมทั้งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจทางอ้อม ประกอบด้วย การกระตุ้นการพัฒนาเมืองและการเจริญเติบโตของเมือง การส่งเสริมการท่องเที่ยวและการเพิ่มจำนวนการจ้างงาน และการลดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งผลการวิเคราะห์ สรุปได้ว่าโครงการฯ มีความเหมาะสมในการลงทุนทุกดัชนี ทั้งกรณีที่เกิดผลประโยชน์ของโครงการฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนี้

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
มูลค่าปัจจุบัน (Net Present Value : NPV)	๕๗๔.๕๔ ล้านบาท
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR)	ร้อยละ ๑๗.๒๑
อัตราผลประโยชน์ต่อทุน (B/C ratio)	๑.๖๑ เท่า

หมายเหตุ : คำนวณจากต้นทุนโครงการฯ ที่ปรับขึ้นของราคาน้ำมันและเหล็กแล้ว

สำหรับผลการคำนวณค่าความเสี่ยงในการลงทุนทั้งต้นทุนเพิ่มและ/หรือผลประโยชน์ลด โครงการฯ ให้ค่า EIRR เท่ากับ ๑๗.๒๑ ซึ่งสูงกว่าการตั้งเกณฑ์ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่กำหนดไว้ร้อยละ ๑๒

๓.๗ ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

- ๑) เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง ลดระยะเวลาการเดินทางจากการเดินทางด้วยแพขนานยนต์ซึ่งจะใช้เวลาข้ามฟากประมาณ ๒ ชั่วโมง การใช้สะพานจะลดเวลาเหลือเพียง ๒ นาที
- ๒) เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งให้เกิดความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ลดระยะทางการเดินทางระหว่างอำเภอคลองท่อมและอำเภอเกาะลันตาน้อย จังหวัดกระบี่
- ๓) เพื่อยกระดับมาตรฐานความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนและในกรณีเกิดภัยพิบัติสามารถอพยพประชาชนในพื้นที่ได้รวดเร็วทันการ
- ๔) เพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชย์กรรม การบริการและการท่องเที่ยวระหว่างเกาะลันตาและแผ่นดินใหญ่ รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและการบริการโลจิสติกส์ในพื้นที่รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๔. ข้อกฎหมาย...

๔. ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๑ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) กำหนดเรื่องที่ต้องเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ให้รวมถึงการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว โดยต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ เห็นชอบการกำหนดการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่ใช้วงเงินลงทุนตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๔ (๘) ของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

๔.๒ พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๕ (๒) กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเสนอแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ หากมีการปรับเปลี่ยนแผนระหว่างปีโดยไม่เกินวงเงินที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการฯ และรายงานให้รัฐมนตรีทราบ และระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๖๑ ข้อ ๑๓ กำหนดให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะเสนอแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณต่อคณะกรรมการฯ เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี โดยให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะประสานกับหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานในกำกับดูแลของรัฐ รัฐวิสาหกิจ และสถาบันการเงินภาครัฐ เพื่อรวบรวมแผนการกู้เงินและการบริหารหนี้ที่จะกระทำในปีงบประมาณนั้นตามแบบที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กำหนดภายในเดือนมีนาคมของทุกปี ทั้งนี้ โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ได้บรรจุในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติและรับทราบแล้วเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔ โดยเป็นกรอบวงเงินเดิม ๑,๖๔๘ ล้านบาท ซึ่งยังไม่ได้ปรับขึ้นตามราคาของน้ำมันและเหล็ก

๔.๓ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๗ กำหนดให้การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่มีการดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียมูลค่าของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียมูลค่าได้และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้จัดทำรายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ประกอบด้วย รายละเอียดโครงการ แผนบริหารจัดการโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอมาพร้อมกับการขออนุมัติโครงการฯ ด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๔.๔ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๘ กำหนดให้ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น

จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ และเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาลหรือที่อยู่อาศัย ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์สาธารณะ ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพรากก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่อง การขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ในวงเงินรวมทั้งสิ้น ๑,๘๕๔ ล้านบาท ให้สำนักงานงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ และ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวได้เสนอความเห็นมายังกระทรวงคมนาคมแล้ว โดยเห็นชอบด้วยให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินงานก่อสร้างโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ - ๖

๕.๑ ความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

๕.๑.๑ โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ เป็นโครงการที่มีความสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรล่าช้าบริเวณท่าแพขนานยนต์ ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งโลจิสติกส์ให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และสนับสนุนการแข่งขันภาคการท่องเที่ยวของประเทศ รวมทั้งเป็นเส้นทางอพยพในกรณีเกิดภัยพิบัติต่าง ๆ โดยโครงการมีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๖ กิโลเมตรที่ ๒๖ + ๖๒๐ ไปบรรจบกับจุดสิ้นสุดที่แยกทางหลวงชนบทหมายเลข กบ.๕๐๓๕ รวมระยะทางประมาณ ๒,๒๐๐ เมตร ซึ่งจากผลการศึกษาโครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๗.๒๑ มูลค่าปัจจุบัน (NPV) เท่ากับ ๕๗๔.๕๕ ล้านบาท ดังนั้น จึงเห็นควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติในหลักการการดำเนินการก่อสร้างโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ภายในกรอบวงเงินทั้งสิ้น ๑,๘๕๔ ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปี และแหล่งเงินกู้ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ โดยให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม และเนื่องจากโครงการดังกล่าวมีวงเงินเพิ่มขึ้นจากแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔ จำนวน ๒๐๖ ล้านบาท จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงชนบทประสานกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง เพื่อดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องตามขั้นตอนต่อไป

๕.๑.๒ สำหรับการศึกษากำหนดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการฯ ที่อยู่ระหว่างการยื่นขอ EIA เป็นสาระสำคัญในงานก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น หากกรมทางหลวงชนบทจะเริ่มดำเนินการโครงการฯ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ จะต้องเร่งรัดดำเนินการศึกษากำหนดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้แล้วเสร็จเพื่อรองรับการดำเนินการโครงการก่อสร้างดังกล่าวต่อไปด้วย

๕.๒ ความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๕.๒.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการของโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ งบประมาณ ๑,๘๕๔ ล้านบาท ของกรมทางหลวงชนบท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวก ยกระดับคุณภาพชีวิต และความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ รวมถึงส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะ ภาคการท่องเที่ยวของเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ และพื้นที่ใกล้เคียง ตลอดจนช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๖ ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว สำหรับการพิจารณาความเหมาะสมของวงเงิน และแหล่งเงินที่ใช้ในการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ เห็นควรให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทจะสามารถลงนามในสัญญาผูกพันใด ๆ ได้ก็ต่อเมื่อได้ปฏิบัติตามขั้นตอนของมติคณะรัฐมนตรี ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว

๕.๒.๒ อย่างไรก็ดี เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ มีส่วนช่วยในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมถึงพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมโดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะลันตา ได้อย่างยั่งยืน เห็นควรมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

๑) กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พิจารณากำหนด มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกันของยานพาหนะต่าง ๆ อาทิ การติดตั้งป้ายกำหนดความเร็วในบริเวณ เขตชุมชนและจุดเสี่ยงในการสัญจร เพื่อรองรับปริมาณการสัญจรทางถนนที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ

๒) กระทรวงมหาดไทย โดยกรมโยธาธิการและผังเมือง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ร่วมกันพิจารณาแนวทางการกำกับให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่บนเกาะลันตาเป็นไปตามที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด พร้อมทั้งติดตามการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ของพื้นที่และความสามารถ หรือความพร้อมของระบบสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคของเกาะ อาทิ การจัดการน้ำ การจัดการขยะ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะช่วยให้มีข้อมูลประกอบการพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการควบคุม ปริมาณนักท่องเที่ยว/ประชากรแฝงบนเกาะให้มีความเหมาะสมกับขีดความสามารถในการรองรับได้ (Carrying capacity) ในกรณีที่มีความจำเป็นในอนาคตได้

๕.๓ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

๕.๓.๑ เห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลาฯ ภายใต้กรอบวงเงินลงทุน ๔,๘๕๑ ล้านบาท เนื่องจากโครงการจะช่วยแก้ไขปัญหารถจากร โดยสามารถลดระยะทางในการเดินทางได้มากกว่า ๘๐ กิโลเมตร หรือลดระยะเวลาในการเดินทางได้ประมาณ ๒ ชั่วโมง ช่วยประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้ ถนนของโครงการจะช่วยรองรับการท่องเที่ยวโดยรอบ ทะเลสาบสงขลา เชื่อมโยงทะเลอันดามัน - อ่าวไทย รวมทั้งสามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และช่วยลดอุบัติเหตุให้กับผู้ใช้ทางอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

๕.๓.๒ เห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตาฯ ภายในกรอบวงเงินลงทุน ๑,๘๕๔ ล้านบาท เนื่องจากโครงการจะช่วยลดระยะเวลาเดินทาง จากใช้เวลาข้ามฟากประมาณ ๑ - ๒ ชั่วโมง เป็นประมาณ ๒ นาที ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรที่ล่าช้า บริเวณท่าแพขนานยนต์ และบรรเทาปริมาณจราจรของถนนทางหลวง รวมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิต และมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน และส่งเสริมการท่องเที่ยวไปยังเกาะลันตา นอกจากนี้ ยังช่วยพัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายการคมนาคม และการขนส่ง และแก้ไขปัญหารถจากรด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

๕.๓.๓ เนื่องจากสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบันความต้องการระดมทุนในประเทศเพิ่มขึ้น การกู้เงินในประเทศของกระทรวงการคลังอาจส่งผลกระทบต่อการแย่งสภาพคล่องในตลาด (Crowding Out Effect) ทำให้ระดมทุนได้ไม่ครบตามจำนวน และกระทบกับต้นทุนการกู้ยืมเงินในตลาด รวมทั้งความไม่แน่นอนของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมหาอำนาจที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยได้ในอนาคต เช่น ภาวะสงคราม ผลกระทบจากราคาน้ำมัน เป็นต้น ดังนั้น การใช้เงินกู้ต่างประเทศเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินโครงการทั้งสองจึงเหมาะสมกว่า โดยกระทรวงการคลังได้ประสานแหล่งเงินกู้ต่างประเทศแล้ว ซึ่งแหล่งเงินกู้ต่างประเทศให้ความสำคัญกับการจัดการด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างสูงสุด เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการเป็นพื้นที่อนุรักษ์และมีสัตว์ป่าคุ้มครองที่เป็นสัตว์น้ำเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ กระทรวงการคลังจึงจะทบทวนขอความช่วยเหลือจากแหล่งเงินกู้อย่างเป็นทางการเพื่อมาศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับดำเนินโครงการทั้งสองภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๕ และแหล่งเงินกู้จะเริ่มดำเนินการภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๕ ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินโครงการบรรลุวัตถุประสงค์ จึงเห็นควรให้กรมทางหลวงชนบทบูรณาการทำงานร่วมกับแหล่งเงินกู้เพื่อจัดทำแผนการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับข้อเสนอแนะจากผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมทั้งก่อนและระหว่างดำเนินโครงการ รวมถึงหลังโครงการแล้วเสร็จ เพื่อให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของแหล่งเงินกู้ต่างประเทศ (Guidelines for Environmental and Social Considerations) รวมทั้งดำเนินการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติมให้แล้วเสร็จ

๖. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๖.๑ ความสอดคล้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนา และแผนปฏิบัติการ

โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ เป็นการก่อสร้างสะพานและถนนที่เป็นเส้นทางเชื่อม (Missing Link) ระหว่างฝั่งแผ่นดินใหญ่ ตำบลเกาะกลาง ไปยังเกาะลันตาน้อย ตำบลเกาะลันตาน้อย และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังเกาะลันตาใหญ่ด้วยสะพานสิริลันตา จึงเป็นการเติมเต็มโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น สามารถลดข้อจำกัดและเพิ่มทางเลือกการเดินทางไปยังเกาะลันตาน้อยที่มีเพียงแพขนานยนต์และข้อจำกัดการให้บริการจากระดับน้ำทะเลและช่วงเวลาการให้บริการ โดยโครงการฯ สามารถลดระยะเวลาการเดินทางจาก ๒ ชั่วโมง เหลือเพียง ๒ นาที และใช้บริการสะพานได้ตลอดเวลา ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง ยกกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน สนับสนุนการท่องเที่ยวของประเทศ เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่และกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่นและภูมิภาค และยังเป็นเส้นทางอพยพในกรณีเกิดภัยพิบัติต่าง ๆ

โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ จึงมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ นโยบายด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ และสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ในยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ที่มีแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายทางถนนให้มีความปลอดภัย ขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่และเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้า

ไปยังฐานการผลิต...

ไปยังฐานการผลิต และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ และสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ด้านการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

๖.๒ ความเหมาะสมรูปแบบการก่อสร้าง มูลค่าโครงการ และแหล่งเงินลงทุน

๖.๒.๑ โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ กรมทางหลวงชนบทได้ออกแบบเป็นการก่อสร้างสะพานและถนนต่อเชื่อม ระยะทางรวม ๒.๒ กิโลเมตร โดยผิวจราจรบนสะพานมีขนาด ๒ ช่องจราจร สามารถจัดเป็น ๔ ช่องจราจรได้ในอนาคต สะพานมีความกว้างช่องลอด ๑๑๐ เมตร ความสูงช่องลอด ๑๕.๔๐ เมตร เพื่อให้สามารถเดินเรือได้ มีวงเงินลงทุนโครงการฯ เดิม ๑,๖๔๘ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ๑,๖๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงาน ๔๘ ล้านบาท ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทได้เสนอโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ วงเงิน ๑,๖๔๘ ล้านบาท โดยขอใช้เงินกู้ซึ่งได้บรรจุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติและรับทราบแผนการบริหารหนี้ฯ ดังกล่าวเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔

๖.๒.๒ การประมาณราคาค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานก่อสร้าง กรมทางหลวงชนบทได้ประมาณราคาค่าก่อสร้างโดยใช้หลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางของกรมบัญชีกลางและสำนักงบประมาณ และได้ประมาณราคาค่าควบคุมงานก่อสร้างโดยอ้างอิงหลักเกณฑ์ตามกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบหรือควบคุมงานก่อสร้าง พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้คิดค่าควบคุมงานประเภทงานสะพานหรือทางหรือถนนที่มีมาตรฐานสูงขนาดไม่เกิน ๕,๐๐๐ ล้านบาท ในอัตราไม่เกินร้อยละ ๓.๕

แต่เนื่องจากการปรับขึ้นของราคาน้ำมันและเหล็ก กรมทางหลวงชนบทจึงได้ทบทวนวงเงินลงทุนโครงการฯ ให้เป็นปัจจุบันสอดคล้องกับราคาค่าก่อสร้างโครงการฯ ที่เพิ่มขึ้น จำนวน ๒๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงานที่เพิ่มขึ้น จำนวน ๖ ล้านบาท ส่งผลให้โครงการฯ มีวงเงินลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิม ๑,๖๔๘ ล้านบาท ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ เป็น ๑,๘๕๔ ล้านบาท ดังนี้

รายการ	แหล่งเงินทุน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	
		วงเงินลงทุนเดิม*	วงเงินลงทุนทบทวนใหม่
๑. ค่าก่อสร้าง			
	เงินกู้ ร้อยละ ๗๐**	๑,๑๒๐	๑,๒๖๐
	เงินงบประมาณ ร้อยละ ๓๐**	๔๘๐	๕๔๐
รวมค่าก่อสร้าง		๑,๖๐๐	๑,๘๐๐
๒. ค่าจ้างควบคุมงาน	เงินงบประมาณ	๔๘	๕๔
รวมทั้งสิ้น		๑,๖๔๘	๑,๘๕๔

หมายเหตุ : * วงเงินตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

** ร้อยละของมูลค่าค่าก่อสร้าง

กรณีการปรับขึ้นของราคาน้ำมันและเหล็ก เนื่องจากน้ำมันเพิ่มขึ้นจาก ๒๖.๙๙ บาทต่อลิตร เป็น ๒๘.๙๙ บาทต่อลิตร และราคาเหล็กเสริม เพิ่มขึ้นจาก ๒๑ บาทต่อกิโลกรัม เป็น ๒๖ บาทต่อกิโลกรัม ส่งผลให้ค่าก่อสร้างของโครงการฯ เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๑๒.๕ หรือเพิ่มขึ้น ๒๐๐ ล้านบาท จาก ๑,๖๐๐ ล้านบาท เป็น ๑,๘๐๐ ล้านบาท

กรณีค่าจ้างควบคุมงานเพิ่มขึ้น จำนวน ๖ ล้านบาท เนื่องจากโครงการฯ ดังกล่าวเป็นการใช้เงินกู้ต่างประเทศในสัดส่วนร้อยละ ๗๐ ดังนั้น จึงต้องดำเนินการในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมเพิ่มขึ้นตามที่กำหนดไว้ใน Guidelines for Environmental and Social Considerations เช่น กรมทางหลวงชนบทจะต้องทำการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งระหว่างการก่อสร้างและหลังการก่อสร้าง เป็นระยะเวลา ๓ ปี เป็นต้น นอกจากนี้ กรมทางหลวงชนบทจะต้องดำเนินการทำ Road Safety Audit เพื่อความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้างตามคำแนะนำของผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจะต้องเพิ่มการติดตั้งระบบติดตามและรายงานความก้าวหน้าระหว่างการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ตามนโยบายกระทรวงคมนาคม ดังนั้น จึงทำให้ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างของโครงการฯ เพิ่มขึ้น ๖ ล้านบาท

๖.๒.๓ สำหรับกรณีวงเงินลงทุนโครงการสูงกว่าวงเงินที่บรรจุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติและรับทราบแล้วนั้น กระทรวงคมนาคมได้ประสานสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง เกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการดำเนินงาน ซึ่งสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะแจ้งว่า กระทรวงคมนาคมสามารถนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการตามวงเงินลงทุนที่ทบทุนใหม่ได้ และให้หน่วยงานเจ้าของโครงการนำเสนอเรื่องการขอปรับเพิ่มกรอบวงเงินลงทุนเพื่อกระทรวงการคลังพิจารณานำเสนอคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ พิจารณาการขอปรับกรอบวงเงินการก่อหนี้ของโครงการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ตามขั้นตอนต่อไป ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้ประสานการดำเนินงานเรื่องดังกล่าวกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะในเบื้องต้นแล้ว

ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทจะใช้จ่ายเงินกู้ จำนวน ๑,๒๖๐ ล้านบาท และจะขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อสมทบกับเงินกู้อีก จำนวน ๕๙๔ ล้านบาท เพื่อเริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๖๖ รวมระยะเวลาก่อสร้าง ๓ ปี แล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี ๒๕๖๘ ดังนี้

แหล่งเงินลงทุน	วงเงิน (ล้านบาท)	แผนการใช้จ่ายเงิน (ล้านบาท)		
		ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘
๑. เงินกู้				
ค่าก่อสร้าง ร้อยละ ๗๐*	๑,๒๖๐.๐	๒๕๒.๐	๕๐๔.๐	๕๐๔.๐
๒. เงินงบประมาณ	๕๙๔.๐	๑๑๘.๘	๒๓๗.๖	๒๓๗.๖
- ค่าก่อสร้าง ร้อยละ ๓๐*	๕๔๐.๐	๑๐๘.๐	๒๑๖.๐	๒๑๖.๐
- ค่าจ้างควบคุมงาน	๕๔.๐	๑๐.๘	๒๑.๖	๒๑.๖
รวมทั้งสิ้น	๑,๘๕๔.๐	๓๗๐.๘	๗๔๑.๖	๗๕๕.๖

หมายเหตุ : * ร้อยละของมูลค่าค่าก่อสร้าง

๖.๓ การวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุน

กรมทางหลวงชนบทได้คาดการณ์ปริมาณจราจรกรณีมีการพัฒนาโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ บริเวณทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๖ ฝั่งแผ่นดินใหญ่ ตำบลเกาะกลาง เชื่อมต่อไปบรรจบกับแยกทางหลวงชนบทหมายเลข กบ.๕๐๓๕ ฝั่งเกาะลันตา ในปี ๒๕๖๘ ที่เริ่มเปิดให้บริการ คาดว่าจะมีปริมาณจราจรในช่วงฤดูท่องเที่ยว (High Season) ประมาณ ๖,๐๐๕ คันต่อวัน และในช่วงนอกฤดูท่องเที่ยว (Low Season) ๔,๙๖๑ คันต่อวัน และในปี ๒๕๙๘ (ปีที่ ๓๐ ของโครงการฯ) จะมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นในช่วงฤดูท่องเที่ยวเป็น ๑๑,๗๓๙ คันต่อวัน และในช่วงนอกฤดูท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเป็น ๙,๐๒๖ คันต่อวัน แต่เนื่องจากโครงการฯ เป็นทางสาธารณะที่เปิด

ให้ประชาชน...

ให้ประชาชนใช้บริการโดยกรมทางหลวงชนบทไม่ได้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง จึงไม่สามารถวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนทางการเงินได้ กรมทางหลวงชนบทจึงได้ประเมินเฉพาะผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการฯ วิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุน (ตามกรอบวงเงินลงทุนที่ปรับเพิ่มขึ้นแล้ว) และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน กับผลประโยชน์ต่อผู้ใช้ทาง พบว่า การดำเนินโครงการฯ จะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยมีมูลค่าปัจจุบัน (NPV) เท่ากับ ๕๗๔.๕๙ ล้านบาท อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๗.๒๑ และอัตราผลประโยชน์ต่อทุน (B/C ratio) เท่ากับ ๑.๖๑ เท่า ซึ่งมีความเหมาะสมในการดำเนินโครงการฯ

๖.๔ ความพร้อมโครงการ

๖.๔.๑ การดำเนินงานตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ได้เตรียมความพร้อมโดยได้ศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์การลงทุน และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว และคาดว่าจะนำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาได้ภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ จากนั้นกรมทางหลวงชนบท จะดำเนินการตามขั้นตอนการนำเสนอคณะรัฐมนตรีในการพิจารณาขออนุมัติโครงการฯ ให้ใช้ประโยชน์ ในพื้นที่ป่าชายเลน และดำเนินการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลนจากกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป

๖.๔.๒ การจัดหาที่ดิน

สำหรับการจัดหาที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการฯ กรมทางหลวงชนบทแจ้งว่า ได้รับอุทิศที่ดินบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ฝั่งตำบลเกาะลันตาน้อย จากประชาชนแล้ว จำนวน ๔๔ ไร่ โดยกรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๐ ที่ได้กำหนดหลักการ และแนวทางปฏิบัติการที่ส่วนราชการขอให้ราษฎรอุทิศที่ดินให้ หรือกรณีเข้าไปดำเนินการในที่ดินของเอกชน โดยจัดให้มีเอกสารหลักฐานที่ทางราชการขอให้ราษฎรอุทิศที่ดินให้ หรือกรณีที่ราษฎรมีความประสงค์จะอุทิศที่ดิน ให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานนั้นจัดทำหนังสือแสดงความประสงค์เกี่ยวกับการอุทิศที่ดินให้กับทางราชการ โดยเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานซึ่งได้รับการอุทธรณ์นั้นต้องลงนามในหนังสือดังกล่าวด้วย ซึ่งประชาชนผู้อุทิศที่ดิน ดังกล่าวได้มีหนังสือแสดงความประสงค์เกี่ยวกับการอุทิศที่ดินให้กับกรมทางหลวงชนบทแล้ว ส่วนที่ดินฝั่งตำบล เกาะกลาง ซึ่งเป็นเขตที่ดินขององค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่ กรมทางหลวงชนบทได้ประสานงานกับองค์การบริหาร ส่วนจังหวัดกระบี่เบื้องต้นแล้ว โดยเมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ กรมทางหลวงชนบท จะทำหนังสือถึงองค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่เพื่อขอเข้าใช้พื้นที่ หลังจากที่ดินที่กรมทางหลวงชนบทได้รับการอนุญาต จากเจ้าของพื้นที่แล้วก็สามารถเข้าดำเนินการก่อสร้าง และเมื่อเสร็จสิ้นการก่อสร้างกรมทางหลวงชนบทจะส่งมอบ พื้นที่กลับให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่ ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทจะสามารถดำเนินการตามขั้นตอนการรับมอบ ที่ดินจากประชาชนและการขอเข้าใช้พื้นที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่ได้แล้วเสร็จสอดคล้องตามแผน การเข้าพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ

๖.๔.๓ แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมรองรับการเปิดใช้งานสะพาน

กรมทางหลวงชนบทได้เตรียมแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมรองรับ การเปิดใช้งานสะพานโครงการฯ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๖ กิโลเมตรที่ ๒๖+๖๒๐ ไปบรรจบ กับจุดสิ้นสุดที่แยกทางหลวงชนบทหมายเลข กบ.๕๐๓๕ โดยกรมทางหลวงมีแผนดำเนินการขยายทางหลวง

หมายเลข ๔๒๐๖ เป็น ๔ ช่องจราจร อย่างต่อเนื่องจากห้วยน้ำขาว (แยกคลองท่อม) ถึงตำบลเกาะกลาง ระยะทาง ๒๖.๑๘ กิโลเมตร ในปี ๒๕๖๘ ซึ่งจะเพิ่มมาตรฐานทางหลวง ชั้นที่ ๔ เป็นชั้นที่ ๑ ทำให้มีความปลอดภัยสูงขึ้น ส่วนแผนการขยายปรับปรุงทางบกเกาะลันตาน้อยและเกาะลันตาใหญ่ การตัดถนนและการปรับปรุงถนน บนพื้นที่เกาะลันตาจะเป็นไปตามผังเมืองรวมชุมชนเกาะลันตาใหญ่ - เกาะลันตาน้อย จังหวัดกระบี่ พ.ศ. ๒๕๕๙ และการปรับปรุงถนนบนเกาะลันตาน้อย กรมทางหลวงชนบทได้จัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท ในพื้นที่เกาะลันตาน้อย ระยะเวลา ๕ ปี ระหว่างปี ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่ ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มมากขึ้นจากโครงการ ก่อสร้างสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ไว้ด้วยแล้ว

๖.๔.๔ สรุปการเตรียมความพร้อมเพื่อดำเนินโครงการ

กรมทางหลวงชนบทได้เตรียมความพร้อมเพื่อดำเนินโครงการฯ ดังนี้

รายการ	การดำเนินงาน
๑. การศึกษาความเหมาะสมฯ (Feasibility Study)	- ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๖๔
๒. การออกแบบรายละเอียด	- ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๔
๓. รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	- คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว และคาดว่าจะสามารถนำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาได้ภายในเดือน ตุลาคม ๒๕๖๕
๔. การขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรีการห้ามใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ	- จะเสนอคณะรัฐมนตรีภายหลังคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นชอบรายงาน EIA
๕. การจัดหาที่ดิน	
- ที่ดินฝั่งตำบลเกาะลันตาน้อย	- ได้รับอุทกที่ดินสำหรับก่อสร้างโครงการฯ จากประชาชนแล้ว
- ที่ดินฝั่งตำบลเกาะกลาง ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่	- ได้ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่ เพื่อขอเข้าใช้พื้นที่ ในเบื้องต้นแล้ว เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติโครงการฯ กรมทางหลวงชนบท จะทำหนังสือเพื่อขอเข้าใช้พื้นที่ตามขั้นตอนต่อไป
๖. แหล่งเงินลงทุน	
- เงินกู้จากต่างประเทศ	- กระทรวงการคลังได้ประสานแหล่งเงินกู้ต่างประเทศแล้ว โดยได้ทาบทาม ให้ World Bank เข้ามาศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม และแนวทางการบรรเทาผลกระทบ (Environmental and Social Framework) ของโครงการฯ ด้วยแล้ว
- เงินงบประมาณ	- ได้ขอให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ แล้ว

ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๙ ซึ่งกำหนดให้กรณีที่มีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่งเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการด้านการคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณสุข โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัย ที่มีความจำเป็นเร่งด่วน เพื่อประโยชน์สาธารณะ ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการกระบวนกรหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการก่อสร้างโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ในวงเงินรวมทั้งสิ้น ๑,๘๕๔ ล้านบาท โดยค่าก่อสร้าง ๑,๘๐๐ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ อัตราส่วนของแหล่งเงินกู้และเงินงบประมาณเป็น ๗๐ : ๓๐ วงเงิน ๑,๒๖๐ ล้านบาท สำหรับค่าก่อสร้างใช้เงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี วงเงิน ๕๔๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงาน ๕๔ ล้านบาท ให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีต่อไป ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมทางหลวงชนบทรับความเห็นของสำนักงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง ไปพิจารณาประกอบการดำเนินงานโครงการฯ ต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๖๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ornuma.pis@otp.go.th