



กวก. 148

ส่ง : กวก.

วันที่ 19 สิงหาคม 2565

รับที่ : 88562/65

เวลา 18-20

19 ส.ค. 2565 เวลา 18.15 น.

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๒๑๙



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕

เรื่อง การขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ของกรมทางหลวงชนบท

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวงชนบท ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๗๐๒/๑๒๓๐๓ ลงวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๔ และด่วนที่สุด ที่ คค ๐๗๐๒/๑๑๐๙ ลงวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
๓. รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑
๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๕๑๒๒ ลงวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๕
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๑๔๘๒ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๕
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๐๑๕๕ ลงวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๕
๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง การขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ของกรมทางหลวงชนบท มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด รวมทั้งสอดคล้องและเป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องที่เสนอ

กรมทางหลวงชนบทเสนอขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ในวงเงินรวมทั้งสิ้น ๔,๘๔๑ ล้านบาท โดยค่าก่อสร้าง ๔,๗๐๐ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ ตามแผนบริหารหนี้สาธารณะ อัตราส่วนของแหล่งเงินกู้และเงินงบประมาณเป็น ๗๐ : ๓๐ วงเงิน ๓,๒๕๐ ล้านบาท สำหรับค่าก่อสร้าง ใช้เงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี วงเงิน ๑,๔๑๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงาน ๑๔๑ ล้านบาท ให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีต่อไป

๒. เหตุผล...

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ของกรมทางหลวงชนบท เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูง ซึ่งต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ทั้งนี้ โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง เป็นโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร และยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางสัญจร โดยโครงการสามารถลดระยะทางในการเดินทางได้มากกว่า ๘๐ กิโลเมตร หรือลดระยะเวลาในการเดินทางได้ประมาณ ๒ ชั่วโมง ซึ่งจะรองรับถนนเพื่อการท่องเที่ยวโดยรอบทะเลสาบสงขลาพร้อมทั้งสนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ส่งเสริมการขนส่งโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงทะเลอันดามัน - อ่าวไทย จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็วต่อไป

๓. สรุปสาระสำคัญและข้อเท็จจริง

๓.๑ เหตุผลความจำเป็น

โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง เป็นโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร และยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางสัญจร โดยโครงการสามารถลดระยะทางในการเดินทางได้มากกว่า ๘๐ กิโลเมตร หรือลดระยะเวลาในการเดินทางได้ประมาณ ๒ ชั่วโมง ซึ่งจะรองรับถนนเพื่อการท่องเที่ยวโดยรอบทะเลสาบสงขลาพร้อมทั้งสนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ส่งเสริมการขนส่งโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงทะเลอันดามัน - อ่าวไทย ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวสามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและช่วยลดอุบัติเหตุให้กับผู้ใช้ทางอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน

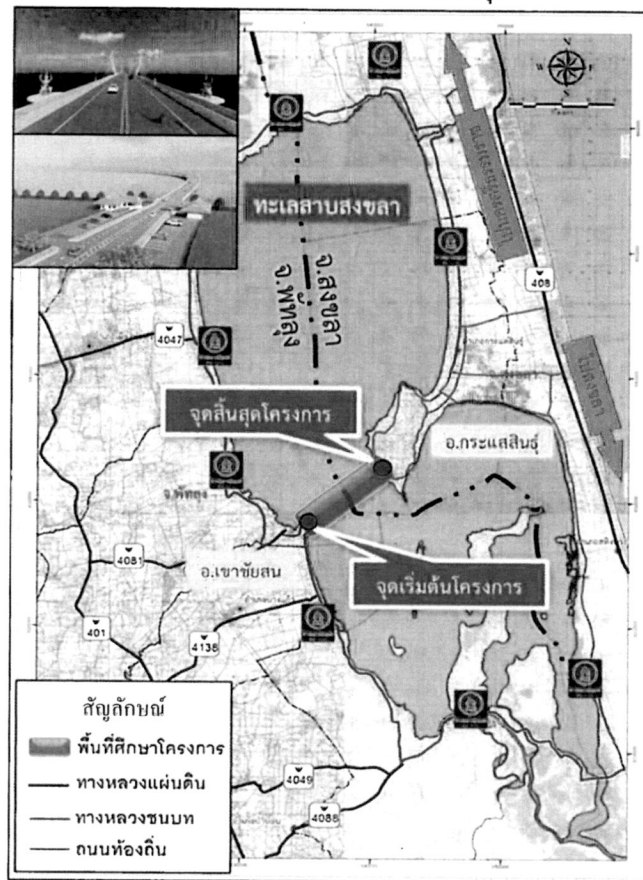
๓.๒ ที่ตั้งและลักษณะโครงการ

โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง เป็นสะพานก่อสร้างใหม่ มีจุดเริ่มต้นบริเวณทางแยกจากถนน พท. ๔๐๐๔ (กิโลเมตรที่ ๓ + ๓๐๐) บ้านจองถนน ตำบลจองถนน อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง วางแนวข้ามทะเลสาบสงขลาไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และมีจุดสิ้นสุดที่ถนนองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา (ถนนรอบเกาะใหญ่) บ้านแหลมยาง ตำบลเกาะใหญ่ อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา รวมระยะทางทั้งสิ้น ๗ กิโลเมตร ดังรูป

รูปแบบถนนโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง มีขนาด ๒ ช่องจราจร สามารถจัดช่องจราจรให้เป็น ๔ ช่องจราจรได้ในอนาคต (ถ้าจำเป็น) และรูปแบบโครงสร้างสะพาน ประกอบด้วย ๑) ส่วนของสะพานช่วงหลัก ที่มีความยาวช่วงสะพานยาวเป็นพิเศษ มีความกว้างช่องลอดสุทธิเพื่อการเดินเรือไม่น้อยกว่า ๑๒๐ เมตร และมีความสูงไม่น้อยกว่า ๑๘ เมตรเหนือระดับน้ำทะเลสูงสุด โดยรูปแบบสะพานช่วงหลักที่มีความเหมาะสม คือ สะพานคานขึง (Extradosed Bridge) และ ๒) ส่วนของสะพานช่วงต่อทั้งสองข้างของสะพานช่วงหลัก ซึ่งจะเป็นโครงสร้างส่วนใหญ่ของสายทาง มีความยาวช่วงสะพานที่สั้นกว่า ซึ่งมีรูปแบบเป็นสะพานคานคอนกรีตรูปกล่องความหนาคงที่ (Box Segmental Bridge) ช่วงสะพาน ๔๐ เมตร และงานอื่น ๆ เช่น ที่จอดรถกรณีฉุกเฉินบนสะพาน อาคารดูแลบำรุงรักษาความปลอดภัยทั้ง ๒ ฝั่ง เป็นต้น

รูปตำแหน่งที่ตั้ง...

รูปตำแหน่งที่ตั้งโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา -
อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง



ที่มา : กรมทางหลวงชนบท (๒๕๖๔)

๓.๓ สถานะความพร้อมโครงการ

กรมทางหลวงชนบทได้เตรียมความพร้อมในการดำเนินโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง มาเป็นลำดับ ดังนี้

๓.๓.๑ การศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา ตำบลเกาะใหญ่ อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - ตำบลจองถนน อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง พร้อมทั้งดำเนินการออกแบบและประมาณราคาก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๔ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณาเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๕

๓.๓.๒ การจัดหาที่ดินสำหรับก่อสร้าง กรมทางหลวงชนบทได้รับการอุทิศที่ดินจากประชาชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทั้ง ๒ ฝั่งของสะพาน มีรายละเอียด ดังนี้ ๑) ที่ดินฝั่งตำบลจองถนน อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ได้รับอุทิศเขตที่ดิน เนื้อที่ ๑ ไร่ ๑๖ ตารางวา และ ๒) ที่ดินฝั่งตำบลเกาะใหญ่ อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา ได้รับอุทิศเขตที่ดิน เนื้อที่ ๘ ไร่ ดังนั้น โครงการก่อสร้างสะพานดังกล่าวจึงมีความพร้อมในการก่อสร้าง

๓.๔ การวิเคราะห์...

๓.๔ การวิเคราะห์ปริมาณการจราจร

โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง เชื่อมการเดินทางระหว่างพื้นที่ตำบลเกาะใหญ่ อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา และตำบลจองถนน อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ซึ่งสามารถพัฒนาถนน/สะพานโครงการเพื่อเป็นทางลัดทางเลี้ยว และเพิ่มความสามารถในการรองรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสองพื้นที่ดังกล่าว เมื่อโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ได้รับการพัฒนาแล้ว สามารถช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นเส้นทางอพยพในกรณีเกิดภัยพิบัติต่าง ๆ รวมถึงการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว สังคม และการพัฒนาพื้นที่โดยรอบโครงการ

จากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในปีเปิดให้บริการ ๒๕๖๔ จะมีปริมาณจราจรที่ใช้สะพานประมาณ ๓,๕๐๐ คันต่อวัน (ระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) = A) และในปี ๒๕๙๙ (ปีที่ ๓๐ ของโครงการ) จะมีปริมาณจราจรประมาณ ๖,๕๐๐ คันต่อวัน (LOS = B) ทั้งนี้ หากมีการพัฒนาโครงข่ายถนนส่วนเชื่อมต่อสะพานข้ามทะเลสาบสงขลาตามแนวตะวันตก - ตะวันออก (East - West Corridor) บริเวณเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ ฝั่งจังหวัดพัทลุง และบริเวณเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘ ฝั่งจังหวัดสงขลา จะทำให้มีปริมาณจราจรมาใช้งานสะพานโครงการฯ ในปีเปิดให้บริการ ประมาณ ๖,๓๐๐ คันต่อวัน (LOS = B) และในปีที่ ๓๐ ของโครงการ ประมาณ ๑๒,๐๐๐ คันต่อวัน (LOS = D)

๓.๕ มูลค่าการลงทุนและแผนการดำเนินงาน

โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง มีวงเงินลงทุน ๔,๘๔๑ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ๔,๗๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้าง ๑๔๑ ล้านบาท โดยวงเงินค่าก่อสร้าง จำนวน ๔,๗๐๐ ล้านบาท เป็นการใช้งบประมาณปี ๒๕๖๕ (ร้อยละ ๗๐) ส่วนวงเงินค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน ๑๔๑ ล้านบาท เป็นการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปี วงเงินลงทุนดังกล่าวเป็นกรอบวงเงินที่กรมทางหลวงชนบทได้ปรับวงเงินตามการปรับขึ้นราคาของน้ำมันและเหล็ก ที่ทำให้ราคาค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ๒๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงานเพิ่มขึ้น ๖ ล้านบาท จากเดิมที่มีวงเงินลงทุน ๔,๖๓๕ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ๔,๕๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงาน ๑๓๕ ล้านบาท และเป็นจำนวนวงเงินลงทุนโครงการฯ ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้นำเสนอบรรจุไว้แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติและรับทราบแผนการบริหารหนี้ฯ ดังกล่าวเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔ แล้ว ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทมีแผนการใช้จ่ายเงินระหว่างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ ดังนี้

แผนการใช้จ่ายเงินโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	แหล่งเงินทุน	วงเงินลงทุน	แผนการใช้จ่ายเงิน		
			ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘
ค่าก่อสร้าง	แหล่งเงินทุนตามแผนบริหารหนี้สาธารณะปี ๒๕๖๕ (ร้อยละ ๗๐)	๓,๒๙๐.๐	๖๕๘.๐	๑,๓๓๖.๐	๑,๓๓๖.๐
	เงินงบประมาณสมทบ (ร้อยละ ๓๐)	๑,๔๑๐.๐	๒๘๒.๐	๕๖๔.๐	๕๖๔.๐
	รวมค่าก่อสร้าง	๔,๗๐๐.๐	๙๔๐.๐	๑,๘๘๐.๐	๑,๘๘๐.๐
ค่าจ้างควบคุมงาน	เงินงบประมาณ	๑๔๑.๐	๒๘.๒	๕๖.๔	๕๖.๔
รวมทั้งสิ้น		๔,๘๔๑.๐	๙๖๘.๒	๑,๙๓๖.๔	๑,๙๓๖.๔

๓.๖ การวิเคราะห์...

๓.๖ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจได้คำนึงถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจทางตรงเชิงปริมาณที่สามารถประเมินมูลค่าเป็นตัวเงินได้สำหรับโครงการ ประกอบด้วย การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost Saving : VOC) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving : VOT) และการประหยัดความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ (Accident Cost Saving : ACC) รวมทั้งผลประโยชน์ทางอ้อม ประกอบด้วย การกระตุ้นการพัฒนาเมืองและการเจริญเติบโตของเมือง การส่งเสริมการท่องเที่ยว และการเพิ่มจำนวนการจ้างงาน และการลดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งผลการวิเคราะห์สรุปได้ว่าโครงการฯ มีความเหมาะสมในการลงทุนทุกดัชนี ทั้งกรณีที่เกิดผลประโยชน์ของโครงการทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนี้

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV)	๒,๕๕๓.๒๖ ล้านบาท
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR)	ร้อยละ ๑๙.๖๒
อัตราผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio)	๑.๘๖ เท่า

หมายเหตุ : คำนวณจากต้นทุนโครงการฯ ที่ปรับขึ้นของราคาน้ำมันและเหล็กแล้ว

สำหรับผลการคำนวณค่าความเสี่ยงในการลงทุนทั้งต้นทุนเพิ่มและ/หรือผลประโยชน์ลด โครงการให้ค่า EIRR เท่ากับ ๑๙.๖๒ ซึ่งสูงกว่าการตั้งเกณฑ์ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดไว้ที่ร้อยละ ๑๒

๓.๗ ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

๓.๗.๑ ลดระยะทางในการเดินทางได้มากกว่า ๘๐ กิโลเมตร หรือลดระยะเวลาในการเดินทางได้ประมาณ ๒ ชั่วโมง เหลือระยะทางเพียง ๗ กิโลเมตร หรือระยะเวลาประมาณ ๑๕ นาที

๓.๗.๒ พัฒนาเส้นทางทางขนส่งโลจิสติกส์ และเส้นทางท่องเที่ยวสายใหม่ เชื่อมโยงทะเลอันดามัน - อ่าวไทย เชื่อม ๓ จังหวัด (ตรัง - พัทลุง - สงขลา) เป็นเส้นทางลัดสนับสนุนท่าเรือน้ำลึกสงขลา เลี่ยงการเดินทางเข้าเทศบาลนครหาดใหญ่และตัวเมืองสงขลา ช่วยลดปัญหาจราจรและอุบัติเหตุ

๓.๗.๓ ส่งเสริมและสนับสนุนภาคการท่องเที่ยวให้กับพื้นที่โดยรอบทะเลสาบสงขลา และจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี และประวัติศาสตร์

๓.๗.๔ เพื่อบรรเทาปริมาณจราจรของถนนทางหลวงและแก้ปัญหาการจราจรที่ติดขัดบริเวณทางแยก ทางลัด (Bypass) ทางลัด (Shortcut) ระหว่างอำเภอ จังหวัด และพัฒนาพื้นที่โดยรอบทะเลสาบสงขลา รวมถึงพัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยง ต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งการแก้ไขปัญหาจราจรด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

๓.๗.๕ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน และในกรณีเกิดภัยพิบัติ สามารถอพยพประชาชนในพื้นที่ได้รวดเร็วทันการณ์

๓.๗.๖ สนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรมการบริการและการท่องเที่ยว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและการบริการโลจิสติกส์ในพื้นที่ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๔. ขอบกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๑ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) กำหนดเรื่องที่ต้องเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ให้รวมถึงการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการ

ลงทุนที่กำหนด...

ลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว โดยต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๔ เห็นชอบการกำหนดการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่ใช้งบการเงินลงทุนตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๔ (๘) ของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๔

๔.๒ พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๕ (๒) กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเสนอแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ หากมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีโดยไม่เกินวงเงินที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการฯ และรายงานให้รัฐมนตรีทราบและระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๖๑ ข้อ ๑๓ กำหนดให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะเสนอแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณต่อคณะกรรมการฯ เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี โดยให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะประสานกับหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานในกำกับดูแลของรัฐ รัฐวิสาหกิจ และสถาบันการเงินภาครัฐ เพื่อรวบรวมแผนการกู้เงินและการบริหารหนี้ที่จะกระทำในปีงบประมาณนั้นตามแบบที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะกำหนดภายในเดือนมีนาคมของทุกปี ทั้งนี้ โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสดินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ได้บรรจุในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติและรับทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔ โดยเป็นกรอบวงเงินเดิม ๔,๖๓๕ ล้านบาท ซึ่งยังไม่ได้ปรับขึ้นตามราคาของน้ำมันและเหล็ก

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

๔.๔ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๔ กำหนดให้ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้นจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ และเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาลหรือที่อยู่อาศัย ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์สาธารณะ ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น

อาจเสนอ...

อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่อง การขออนุมัติดำเนินงานก่อสร้างโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ในวงเงินรวมทั้งสิ้น ๔,๘๔๑ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ และ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวได้เสนอความเห็นมายังกระทรวงคมนาคมแล้ว โดยเห็นชอบด้วยให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการก่อสร้างโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ - ๖

๕.๑ ความเห็นของสำนักงบประมาณ

โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง เป็นโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางสัญจร โดยสามารถลดระยะทางในการเดินทางได้มากกว่า ๘๐ กิโลเมตร หรือลดระยะเวลาในการเดินทางได้ประมาณ ๒ ชั่วโมง ซึ่งจะรองรับถนนเพื่อการท่องเที่ยวโดยรอบทะเลสาบสงขลาพร้อมทั้งสนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ส่งเสริมการขนส่งโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงทะเลอันดามัน - อ่าวไทย โดยโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางแยกจากถนน พท. ๔๐๐๔ (กิโลเมตรที่ ๓ + ๓๐๐) บ้านจองถนน ตำบลจองถนน อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง จุดสิ้นสุดโครงการที่ถนนองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา (ถนนรอบเกาะใหญ่) บ้านแหลมยาง ตำบลเกาะใหญ่ อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา รวมระยะทางประมาณ ๗ กิโลเมตร ซึ่งผลการศึกษาโครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๙.๖๒ และมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๒,๕๕๓.๒๖ ล้านบาท ดังนั้น จึงเห็นควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติในหลักการการดำเนินการก่อสร้างโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ภายในกรอบวงเงินทั้งสิ้น ๔,๘๔๑ ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปี และแหล่งเงินกู้ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ โดยให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม และเนื่องจากโครงการดังกล่าวมีวงเงินเพิ่มขึ้นจากแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔ จำนวน ๒๐๖ ล้านบาท จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวงชนบทประสานกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องตามขั้นตอนต่อไป

๕.๒ ความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๕.๒.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ของกรมทางหลวงชนบท กรอบวงเงินรวม ๔,๘๔๑ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางของประชาชน และนักท่องเที่ยวในพื้นที่โดยรอบทะเลสาบสงขลาและจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนสายหลัก อาทิ ทางหลวงหมายเลข ๔ และสนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่โดยรอบทะเลสาบสงขลา สำหรับการพิจารณาความเหมาะสมของวงเงินและแหล่งเงินที่ใช้ในการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ เห็นควรให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทจะสามารถลงนามในสัญญาผูกพัน...

ในสัญญาผูกพันใด ๆ ได้ ก็ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว

๕.๒.๒ อย่างไรก็ตามก็เห็นควรมอบหมายให้ กรมทางหลวงชนบทและองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลาพิจารณาตรวจสอบและปรับปรุงจุดเสี่ยงบนถนนเชื่อมต่อ (พท. ๔๐๐๔ และถนนท้องถิ่น) โดยเฉพาะในบริเวณชุมชน ให้มีความเหมาะสมตามหลักวิศวกรรม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ถนน และประชาชนในพื้นที่ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากกรณีมีโครงการฯ ทั้งนี้ วงเงินลงทุนโครงการฯ ที่เสนอยังไม่ครอบคลุมมูลค่าลงทุนเพื่อปรับปรุงเพิ่มระดับการให้บริการของถนนเชื่อมต่อทั้ง ๒ เส้นทาง ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาความจำเป็นและช่วงเวลาที่เหมาะสมและสอดคล้องกันในการดำเนินโครงการเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการใช้งานโครงการฯ ต่อไป

๕.๓ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

๕.๓.๑ เห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลาฯ ภายใต้กรอบวงเงินลงทุน ๔,๘๔๑ ล้านบาท เนื่องจากโครงการจะช่วยแก้ไขปัญหารถจากรถสามารถลดระยะทางในการเดินทางได้มากกว่า ๘๐ กิโลเมตร หรือลดระยะเวลาในการเดินทางได้ประมาณ ๒ ชั่วโมง ช่วยประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้ ถนนของโครงการจะช่วยรองรับการท่องเที่ยวโดยรอบทะเลสาบสงขลา เชื่อมโยงทะเลอันดามัน - อ่าวไทย รวมทั้งสามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และช่วยลดอุบัติเหตุให้กับผู้ใช้ทางอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

๕.๓.๒ เห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตาฯ ภายใต้กรอบวงเงินลงทุน ๑,๘๕๔ ล้านบาท เนื่องจากโครงการจะช่วยลดระยะทางเดินทางจากใช้เวลาข้ามฟากประมาณ ๑ - ๒ ชั่วโมง เป็นประมาณ ๒ นาที ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหารถจากรถที่ล่าช้าบริเวณท่าแพขนานยนต์ และบรรเทาปริมาณจราจรของถนนทางหลวง รวมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตและมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน และส่งเสริมการท่องเที่ยวไปยังเกาะลันตา นอกจากนี้ ยังช่วยพัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่ง และแก้ไขปัญหารถจากรถด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

๕.๓.๓ เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันความต้องการระดมทุนในประเทศเพิ่มขึ้น การกู้เงินในประเทศของกระทรวงการคลังอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องในตลาด (Crowding Out Effect) ทำให้ระดมทุนได้ไม่ครบตามจำนวน และกระทบกับต้นทุนการกู้ยืมเงินในตลาด รวมทั้งความไม่แน่นอนของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมหาอำนาจที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยได้ในอนาคต เช่น ภาวะสงคราม ผลกระทบจากราคาน้ำมัน เป็นต้น ดังนั้น การใช้เงินกู้ต่างประเทศเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินโครงการทั้งสองจึงเหมาะสมกว่า โดยกระทรวงการคลังได้ประสานแหล่งเงินกู้ต่างประเทศแล้ว ซึ่งแหล่งเงินกู้ต่างประเทศให้ความสำคัญกับการจัดการด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างสูงสุด เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการเป็นพื้นที่อนุรักษ์และมีสัตว์ป่าคุ้มครองที่เป็นสัตว์น้ำเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ กระทรวงการคลังจึงจะทบทวนขอความช่วยเหลือจากแหล่งเงินกู้ว่าเป็นทางการเพื่อมาศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับดำเนินโครงการทั้งสองภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๕ และแหล่งเงินกู้จะเริ่มดำเนินการภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๕ ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินโครงการบรรลุวัตถุประสงค์ จึงเห็นควรให้กรมทางหลวงชนบทบูรณาการการทำงานร่วมกับแหล่งเงินกู้เพื่อจัดทำแผนการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับข้อเสนอแนะจากผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมทั้งก่อนและระหว่างดำเนินโครงการ รวมถึงหลังโครงการแล้วเสร็จ เพื่อให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของแหล่งเงินกู้ต่างประเทศ (Guidelines for Environmental

and Social...

and Social Considerations) รวมทั้งดำเนินการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติมให้แล้วเสร็จ

๖. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๖.๑ ความสอดคล้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนา และแผนปฏิบัติการ

โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสดินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง เป็นโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลาเชื่อมต่อตำบลเกาะใหญ่ อำเภอกระแสดินธุ์ จังหวัดสงขลา - ตำบลจองถนน อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง เป็นการพัฒนาเส้นทางการขนส่ง โลจิสติกส์ สนับสนุนท่าเรือน้ำลึกสงขลา และพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวสายใหม่ เชื่อม ๓ จังหวัด (ตรัง - พัทลุง - สงขลา) โดยสามารถเลี่ยงการเดินทางเข้าเทศบาลนครหาดใหญ่ และตัวเมืองสงขลา ช่วยแก้ไขปัญหาจราจร และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งเป็นการยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่าย (Missing Link) ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยการก่อสร้างโครงการฯ ดังกล่าว จะช่วยลดระยะทางในการเดินทางได้มากกว่า ๘๐ กิโลเมตร ทำให้เหลือระยะทาง ๗ กิโลเมตร และลดระยะเวลาการเดินทางได้ประมาณ ๒ ชั่วโมง เหลือระยะเวลาประมาณ ๑๕ นาที

โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสดินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง จึงมีความสอดคล้องเป็นไปตามนโยบายรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ และสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ในยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ที่มีแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายทางถนนให้มีความปลอดภัย ขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่และเชื่อมโยงการเดินทาง และการขนส่งสินค้าไปยังฐานการผลิต และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ และสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ด้านการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

๖.๒ ความเหมาะสมรูปแบบการก่อสร้าง มูลค่าโครงการ และแหล่งเงินลงทุน

๖.๒.๑ โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสดินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง กรมทางหลวงชนบทได้ออกแบบเป็นการก่อสร้างสะพานและถนนต่อเชื่อมระยะทางรวม ๗ กิโลเมตร โดยผิวจราจรบนสะพานมีขนาด ๒ ช่องจราจร สามารถจัดเป็น ๔ ช่องจราจรได้ในอนาคต สะพานมีความกว้างช่องลอด ๑๒๐ เมตร ความสูงช่องลอด ๑๘ เมตร เพื่อให้สามารถเดินเรือได้ มีวงเงินลงทุนโครงการฯ เดิม ๔,๖๓๕ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง ๔,๕๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงาน ๑๓๕ ล้านบาท ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทได้เสนอขอใช้เงินกู้ซึ่งได้บรรจุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติและรับทราบแผนการบริหารหนี้ฯ ดังกล่าว เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔

๖.๒.๒ การประมาณราคาค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานก่อสร้าง กรมทางหลวงชนบทได้ประมาณราคาค่าก่อสร้างโดยใช้หลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางของกรมบัญชีกลางและสำนักงานประมาณ และได้ประมาณราคาค่าควบคุมงานก่อสร้างโดยอ้างอิงหลักเกณฑ์ตามกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างผู้ให้บริการ

งานจ้างออกแบบ...

งานจ้างออกแบบหรือควบคุมงานก่อสร้าง พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้คิดค่าควบคุมงานประเภทงานสะพานหรือทางหรือถนนที่มีมาตรฐานสูงขนาดไม่เกิน ๕,๐๐๐ ล้านบาท ในอัตราไม่เกินร้อยละ ๓.๕

แต่เนื่องจากการปรับขึ้นของราคาน้ำมันและเหล็ก กรมทางหลวงชนบท จึงได้ทบทวนวงเงินลงทุนโครงการฯ ให้เป็นปัจจุบันสอดคล้องกับราคาค่าก่อสร้างโครงการฯ ที่เพิ่มขึ้นจำนวน ๒๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงานที่เพิ่มขึ้น จำนวน ๖ ล้านบาท ส่งผลให้โครงการฯ มีวงเงินลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิม ๔,๖๓๕ ล้านบาท ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ เป็น ๔,๘๔๑ ล้านบาท ดังนี้

รายการ	แหล่งเงินทุน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	
		วงเงินลงทุนเดิม*	วงเงินทบทวนใหม่
๑. ค่าก่อสร้าง			
	เงินกู้ ร้อยละ ๗๐**	๓,๑๕๐	๓,๒๙๐
	เงินงบประมาณ ร้อยละ ๓๐**	๑,๓๕๐	๑,๔๑๐
รวมค่าก่อสร้าง		๔,๕๐๐	๔,๗๐๐
๒. ค่าจ้างควบคุมงาน	เงินงบประมาณ	๑๓๕	๑๔๑
รวมทั้งสิ้น		๔,๖๓๕	๔,๘๔๑

หมายเหตุ : * วงเงินตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

** ร้อยละของมูลค่าค่าก่อสร้าง

กรณีการปรับขึ้นของราคาน้ำมันและเหล็ก เนื่องจากค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นจาก ๒๖.๙๙ บาทต่อลิตร เป็น ๒๘.๙๙ บาทต่อลิตร และราคาเหล็กเสริมเพิ่มขึ้น จาก ๒๑ บาทต่อกิโลกรัม เป็น ๒๖ บาทต่อกิโลกรัม ส่งผลให้ค่าก่อสร้างของโครงการฯ เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๑๒.๕ หรือเพิ่มขึ้น ๕๖๒.๕ ล้านบาท แต่กรมทางหลวงชนบทพิจารณาเห็นว่า โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลามีบางรายการสามารถปรับลดลงได้ และบางรายการปรับลดค่าเผื่อเหลือเผื่อขาดลง ซึ่งไม่กระทบต่อคุณภาพงาน กรมทางหลวงชนบทจึงขอปรับวงเงินลงทุนเพิ่มขึ้นเพียง ๒๐๐ ล้านบาท จาก ๔,๕๐๐ ล้านบาท เป็น ๔,๗๐๐ ล้านบาท

กรณีค่าจ้างควบคุมงานเพิ่มขึ้นจำนวน ๖ ล้านบาทนั้น เนื่องจากโครงการฯ ดังกล่าว เป็นการใช้จ่ายเงินกู้ต่างประเทศในสัดส่วนร้อยละ ๗๐ ดังนั้น จึงต้องดำเนินการในกิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมเพิ่มขึ้นตาม Guidelines for Environmental and Social Considerations เช่น กรมทางหลวงชนบทจะต้องทำการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งระหว่างการก่อสร้างและหลังการก่อสร้าง เป็นระยะเวลา ๓ ปี เป็นต้น นอกจากนี้ กรมทางหลวงชนบทจะต้องดำเนินการทำ Road Safety Audit เพื่อความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง ตามคำแนะนำของผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจะต้องเพิ่มการติดตั้งระบบติดตามและรายงานความก้าวหน้าระหว่างการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ตามนโยบายกระทรวงคมนาคม จึงทำให้ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างของโครงการฯ เพิ่มขึ้น ๖ ล้านบาท

๖.๒.๓ สำหรับกรณีวงเงินลงทุนโครงการสูงกว่าวงเงินที่บรรจุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติและรับทราบแล้วนั้น กระทรวงคมนาคมได้ประสานสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง เกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการดำเนินงาน ซึ่งสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะแจ้งว่า กระทรวงคมนาคมสามารถนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการตามวงเงินที่ทบทวนใหม่ได้ และให้หน่วยงานเจ้าของโครงการนำเสนอเรื่องการขอปรับเพิ่มกรอบวงเงินลงทุนเพื่อกระทรวงการคลังพิจารณานำเสนอคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ พิจารณา

การขอปรับ...

การขอปรับกรอบวงเงินการก่อหนี้ของโครงการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ตามขั้นตอนต่อไป ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้ประสานการดำเนินงานเรื่องดังกล่าวกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ในเบื้องต้นแล้ว

ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทจะใช้จ่ายเงินกู้ จำนวน ๓,๒๕๐ ล้านบาท และจะขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อสมทบกับเงินกู้ อีก จำนวน ๑,๕๕๑ ล้านบาท เพื่อเริ่มก่อสร้าง ในปี ๒๕๖๖ รวมระยะเวลาก่อสร้าง ๓ ปี แล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี ๒๕๖๙ ดังนี้

แหล่งเงินลงทุน	วงเงิน (ล้านบาท)	แผนการใช้จ่ายเงิน (ล้านบาท)		
		ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘
๑. เงินกู้				
ค่าก่อสร้าง ร้อยละ ๗๐*	๓,๒๕๐.๐	๖๕๘.๐	๑,๓๑๖.๐	๑,๓๑๖.๐
๒. เงินงบประมาณ	๑,๕๕๑.๐	๓๑๐.๒	๖๒๐.๔	๖๒๐.๔
- ค่าก่อสร้าง ร้อยละ ๓๐*	๑,๕๑๐.๐	๒๘๒.๐	๕๖๔.๐	๕๖๔.๐
- ค่าจ้างควบคุมงาน	๑๔๑.๐	๒๘.๒	๕๖.๔	๕๖.๔
รวมทั้งสิ้น	๔,๘๐๑.๐	๙๖๘.๒	๑,๙๓๖.๔	๑,๙๓๖.๔

หมายเหตุ : * ร้อยละของมูลค่าค่าก่อสร้าง

๖.๓ การวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุน

กรมทางหลวงชนบทได้คาดการณ์ปริมาณจราจรที่ใช้โครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสดินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ในปี ๒๕๖๙ ที่เริ่มเปิดให้บริการ คาดว่าจะมีปริมาณจราจรที่ใช้สะพานประมาณ ๓,๕๐๐ คันต่อวัน และในปี ๒๕๙๙ (ปีที่ ๓๐) เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ ๖,๕๐๐ คันต่อวัน และหากมีการพัฒนาโครงข่ายถนนส่วนเชื่อมต่อสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา ตามแนวตะวันตก - ตะวันออก บริเวณเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ ฝั่งจังหวัดพัทลุง และบริเวณเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘ ฝั่งจังหวัดสงขลา จะทำให้มีปริมาณจราจรในปี ๒๕๖๙ ประมาณ ๖,๓๐๐ คันต่อวัน และในปี ๒๕๙๙ เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ ๑๒,๐๐๐ คันต่อวัน แต่เนื่องจากโครงการฯ เป็นทางสาธารณะที่เปิดให้ประชาชนใช้บริการโดยกรมทางหลวงชนบทไม่ได้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง จึงไม่สามารถวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนทางการเงินได้ กรมทางหลวงชนบทจึงได้ประเมินเฉพาะผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการฯ วิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุน (ตามกรอบวงเงินลงทุนที่ปรับเพิ่มขึ้นแล้ว) และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานกับผลประโยชน์ต่อผู้ใช้ทาง พบว่า การดำเนินโครงการฯ จะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๒,๕๕๓.๒๖ ล้านบาท อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๙.๖๒ และอัตราผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๘๖ เท่า ซึ่งมีความเหมาะสมในการดำเนินโครงการฯ

๖.๔ ความพร้อมของโครงการ

๖.๔.๑ การดำเนินงานตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวงชนบทได้เตรียมความพร้อม โดยได้ศึกษาความเหมาะสมผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา ตำบลเกาะใหญ่ อำเภอกระแสดินธุ์ จังหวัดสงขลา - ตำบลจองถนน อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๕

๖.๔.๒ การจัดหา...

๖.๔.๒ การจัดหาที่ดิน

สำหรับการจัดหาที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการฯ กรมทางหลวงชนบทแจ้งว่า ได้รับอุทิศที่ดินบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ผังตำบลจองถนน อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง และที่ดิน ผังตำบลเกาะใหญ่ อำเภอกระเสสินธุ์ จังหวัดสงขลาจากประชาชนแล้ว จำนวน ๑ ไร่ ๑๖ ตารางวา และ ๘ ไร่ ตามลำดับ โดยกรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๐ ที่ได้กำหนด หลักการและแนวทางปฏิบัติกรณีที่ทางราชการขอให้ราษฎรอุทิศที่ดินให้หรือกรณีเข้าไปดำเนินการในที่ดินของเอกชน โดยจัดให้มีเอกสารหลักฐานที่ทางราชการขอให้ราษฎรอุทิศที่ดินให้ หรือกรณีที่ราษฎรมีความประสงค์จะอุทิศ ที่ดิน ให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานนั้นจัดทำหนังสือแสดงความประสงค์เกี่ยวกับการอุทิศที่ดินให้กับทางราชการ โดยเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานซึ่งได้รับการอุทิส้นต้องลงนามในหนังสือดังกล่าวด้วย ซึ่งประชาชนผู้อุทิศที่ดิน ดังกล่าวได้มีหนังสือแสดงความประสงค์เกี่ยวกับการอุทิศที่ดินให้กับกรมทางหลวงชนบทแล้ว

๖.๔.๓ แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมรองรับการเปิดใช้งานสะพาน

ตามผลการศึกษาฯ ของกรมทางหลวงชนบทพบว่า ในปีแรกที่เปิด ให้บริการสะพาน ปี ๒๕๖๔ คาดว่าจะมีปริมาณจราจรประมาณ ๓,๕๐๐ คันต่อวัน และในปีที่ ๓๐ ของโครงการ (ปี ๒๕๙๔) จะมีปริมาณจราจรประมาณ ๖,๕๐๐ คันต่อวัน แต่หากมีการพัฒนาโครงข่ายถนนส่วนเชื่อมต่อ สะพานข้ามทะเลสาบสงขลาตามแนวตะวันตก - ตะวันออก บริเวณเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ ผังจังหวัดพัทลุง (เบื้องต้นประมาณ ๑๐ กิโลเมตร) และบริเวณเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘ ผังจังหวัดสงขลา (เบื้องต้นประมาณ ๑๒ กิโลเมตร) จะมีปริมาณจราจรมาใช้สะพานเพิ่มขึ้นประมาณ ๒ เท่า ในปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้นเป็น ๖,๓๐๐ คันต่อวัน และปี ๒๕๙๔ เพิ่มขึ้นเป็น ๑๒,๐๐๐ คันต่อวัน ดังนั้น เพื่อให้โครงการฯ มีส่วนช่วยแบ่งเบาการจราจรและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางของทางหลวงสายหลัก สนับสนุนการเป็น Landmark แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ และเกิดความคุ้มค่าในการลงทุน อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงชนบท ได้พิจารณาเตรียมการพัฒนาโครงข่ายถนนส่วนเชื่อมต่อสะพานในพื้นที่ที่เหมาะสม และเป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ พร้อมรองรับการเปิดให้บริการสะพานต่อไป

๖.๔.๔ สรุปการเตรียมความพร้อมเพื่อดำเนินโครงการ

กรมทางหลวงชนบทได้เตรียมความพร้อมเพื่อดำเนินโครงการฯ ดังนี้

รายการ	การดำเนินงาน
๑. การศึกษาความเหมาะสมฯ (Feasibility Study)	- ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔
๒. การออกแบบรายละเอียด	- ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๔
๓. รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	- ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๕
๔. การจัดหาที่ดิน	- ได้รับอุทิศที่ดินสำหรับก่อสร้างโครงการฯ จากประชาชนแล้ว (ที่ดิน ผังตำบลจองถนน อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง และที่ดิน ผังตำบล เกาะใหญ่ อำเภอกระเสสินธุ์ จังหวัดสงขลา)
๕. แหล่งเงินลงทุน	
- เงินกู้จากต่างประเทศ	- กระทรวงการคลังได้ประสานแหล่งเงินกู้ต่างประเทศแล้ว โดยได้ทาบทาม ให้ World Bank เข้ามาศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม และแนวทางการบรรเทาผลกระทบ (Environmental and Social Framework) ของโครงการฯ ด้วยแล้ว
- เงินงบประมาณ	- ได้ขอให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ แล้ว

๗. ข้อเสนอ...

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการก่อสร้างโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อำเภอกระแสดินธุ์ จังหวัดสงขลา - อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง ในวงเงินรวมทั้งสิ้น ๔,๘๔๑ ล้านบาท โดยค่าก่อสร้าง ๔,๗๐๐ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ อัตราส่วนของแหล่งเงินกู้และเงินงบประมาณเป็น ๗๐ : ๓๐ วงเงิน ๓,๒๕๐ ล้านบาท สำหรับค่าก่อสร้างใช้เงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี วงเงิน ๑,๔๑๐ ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงาน ๑๔๑ ล้านบาท ให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีต่อไป ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมทางหลวงชนบทรับความเห็นของสำนักงานงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลังไปพิจารณาประกอบการดำเนินงานโครงการฯ ต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ Kanthong.Bur@otp.go.th