

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/ ๘๕



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒ มีนาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา)
ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๗/๑๓๓๐
ลงวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ที่ กทพ ๐๗/๑๔๔๖ ลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๕
และ ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๐๗/๔๒๘ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๒๘๒ ลงวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๖
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๒๒๓๑
ลงวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๐๙/๔๗๙๐
ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๖. รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑
๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 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

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เสนอขออนุมัติโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) โดยมีระยะทาง ๑๖.๒๑ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน ๒๔,๐๖๐.๐๔ ล้านบาท ซึ่งจะใช้จ่ายจากเงินที่ได้จากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (Thailand Future Fund : TFF) จำนวน ๑๔,๓๗๔ ล้านบาท และออกพันธบัตรเพิ่มเติมในกรอบวงเงินประมาณ ๕,๖๘๐ ล้านบาท และจะขอรับการอุดหนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดจากรัฐบาล จำนวน ๓,๗๒๖.๘๑ ล้านบาท ซึ่งต่อมาได้มีการพิจารณาร่วมกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และได้เปลี่ยนชื่อเป็นโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา)

๒. เหตุผล...

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ซึ่งได้เปลี่ยนชื่อเป็นโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูง ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะนำเงินที่ได้รับจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (TFF) เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๑ มาใช้ในการลงทุนก่อสร้างโครงการฯ และจะออกพันธบัตรเพิ่มเติมสำหรับวงเงินส่วนที่ขาดอีกประมาณ ๕,๙๖๐ ล้านบาท ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ และลดผลกระทบทางการเงินจากส่วนต่างของต้นทุนทางการเงินจากการระดมทุน (Negative Carry) จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

๓. สรุปสาระสำคัญและข้อเท็จจริง

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เสนอขออนุมัติโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) โดยมีข้อมูลสาระสำคัญรายละเอียดโครงการตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้นำเสนอกระทรวงคมนาคม และข้อเท็จจริงการพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการฯ ร่วมกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และได้เปลี่ยนชื่อเป็นโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) สรุปได้ ดังนี้

๓.๑ สรุปรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยนำเสนอโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) โดยเป็นการดำเนินงานในระยะที่ ๑ จากโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ที่มี ๔ ระยะ ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้บรรจุโครงการทางพิเศษดังกล่าวไว้ในแผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยอยู่ในแผนเร่งด่วนทางพิเศษระหว่างจังหวัด ซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มติการพัฒนาภาคการผลิตและบริการ เป้าหมายหมวดหมายที่ ๕ ประสิทธิภาพการลงทุนและโลจิสติกส์ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบโครงการฯ เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ประชาชนในการใช้เส้นทางสำหรับการคมนาคมและขนส่ง ระยะทาง ๑๐๓.๒๓ กิโลเมตร และได้แบ่งการดำเนินงานออกเป็น ๔ ระยะ ดังนี้

- ระยะที่ ๑ ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา (กิโลเมตร ๐+๐๐๐ ถึงกิโลเมตร ๑๔+๐๐๐)
- ระยะที่ ๒ ช่วงถนนลำลูกกา - ถนนทางหลวงชนบท นย. ๓๐๐๑ (กิโลเมตร ๑๔+๐๐๐ ถึงกิโลเมตร ๔๕+๔๑๐)
- ระยะที่ ๓ ช่วงถนนทางหลวงชนบท นย. ๓๐๐๑ - ถนนสุวรรณศร (กิโลเมตร ๔๕+๔๑๐ ถึงกิโลเมตร ๖๖+๒๑๓)
- ระยะที่ ๔ ช่วงถนนสุวรรณศร - ถนนทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) จังหวัดสระบุรี (กิโลเมตร ๖๖+๒๑๓ ถึงกิโลเมตร ๑๐๓+๒๓๐)

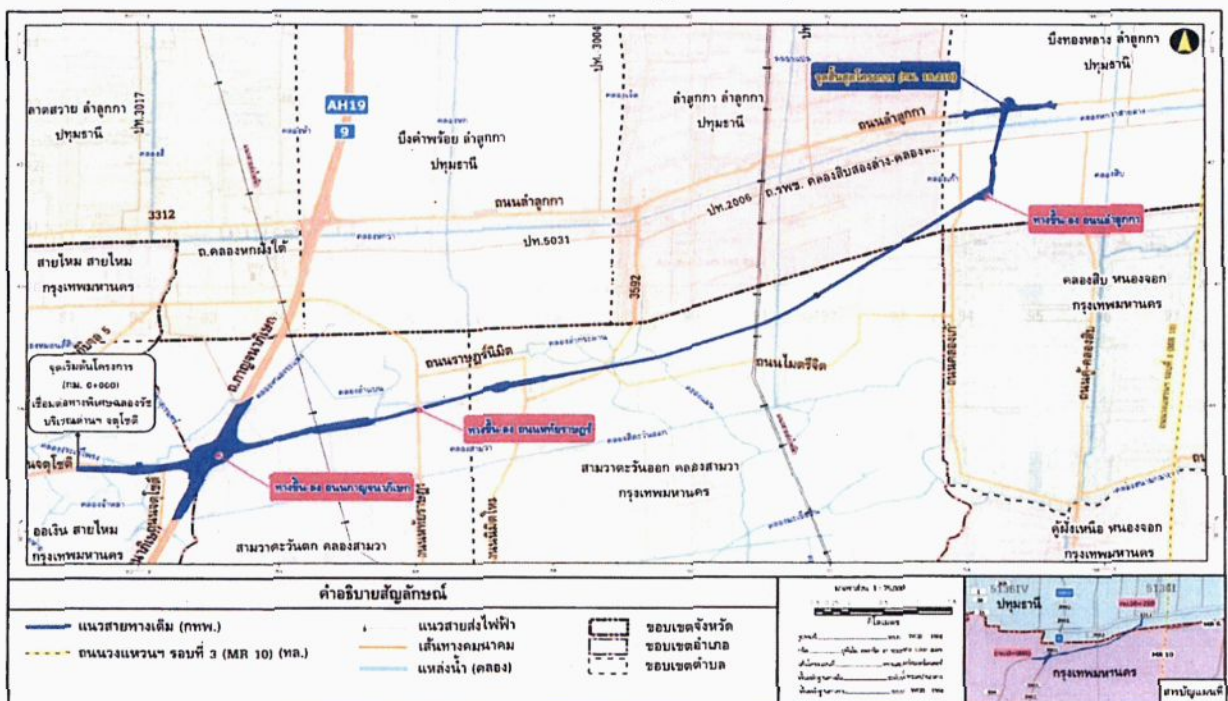
โครงการ...



ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๓.๑.๑ แนวสายทางโครงการ

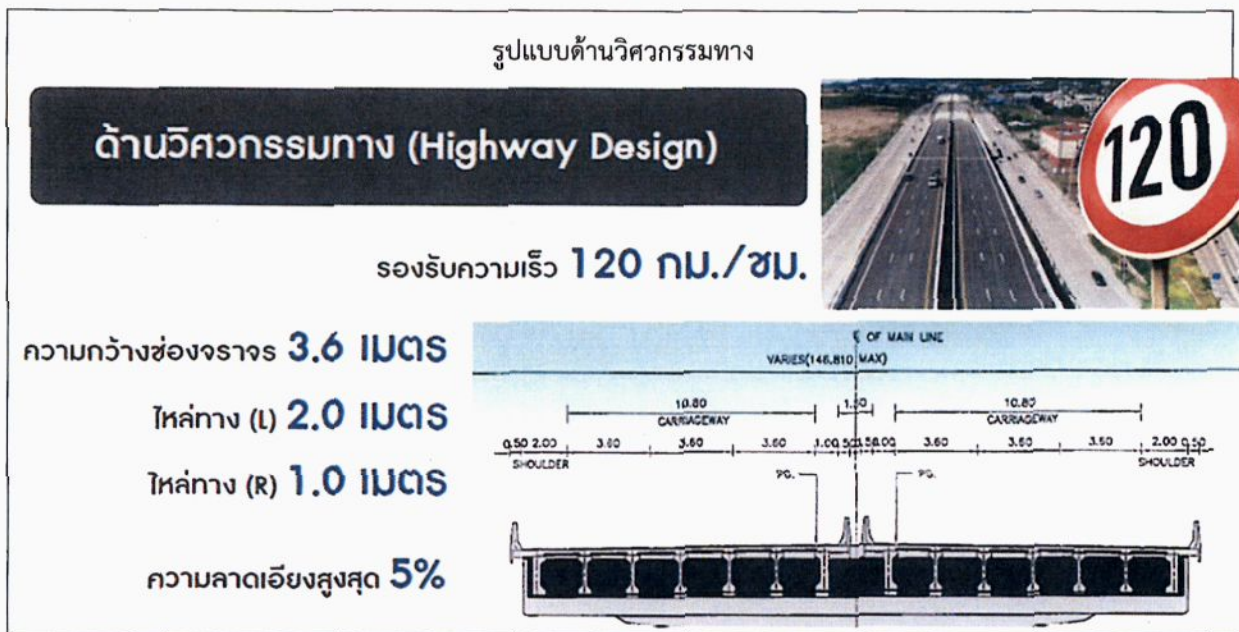
การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกำหนดก่อสร้างโครงการฯ เป็นทางยกระดับ ขนาด ๖ ช่องจราจร (ไป - กลับ) ระยะทางประมาณ ๑๖.๒๑ กิโลเมตร โดยจุดเริ่มต้นทางหลักของโครงการฯ เชื่อมต่อกับทางพิเศษสายคลองรัชที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจุดตัดบริเวณถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (ถนนกาญจนาภิเษก) ที่กิโลเมตร ๐+๐๐๐ จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านถนนหทัยราษฎร์และถนนนิมิตใหม่ และเลี้ยวขึ้นไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีจุดสิ้นสุดทางหลักโครงการฯ บริเวณกิโลเมตร ๑๔+๐๐๐ และมีระยะทางเชื่อมทางขึ้น - ลง ไปสู่ถนนลำลูกกา (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓๑๒) ประมาณ ๒.๒๑ กิโลเมตร มีทางแยกต่างระดับ ๑ แห่ง และทางขึ้น - ลง ๓ แห่ง ได้แก่ (๑) ทางแยกต่างระดับจุดตัดบริเวณกิโลเมตร ๑+๙๐๐ (๒) ทางขึ้น - ลง จุดตัด ๑ และหทัยราษฎร์ ๑ บริเวณ กิโลเมตร ๔+๐๐๐ (๓) ทางขึ้น - ลง หทัยราษฎร์ ๒ บริเวณกิโลเมตร ๖+๒๐๐ และ (๔) ทางขึ้น - ลง ถนนลำลูกกา บริเวณกิโลเมตร ๑๔+๐๐๐ มีด่านเก็บค่าผ่านทาง ๓ ด่าน คือ ด่านจุดตัด ด่านหทัยราษฎร์ ด่านลำลูกกา โดยมีแนวสายทางโครงการฯ ดังนี้



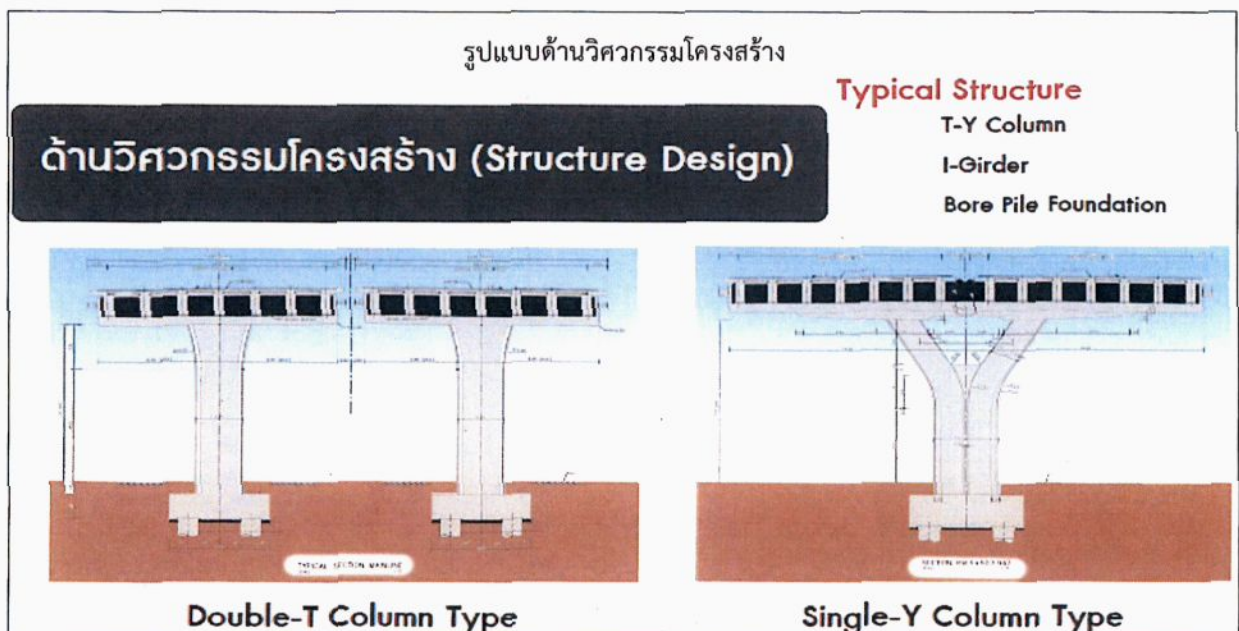
ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๓.๑.๒ รูปแบบโครงสร้างและระบบทางพิเศษ

๑) รูปแบบโครงสร้าง เป็นทางพิเศษยกระดับโดยออกแบบเป็นเสาเดี่ยว (Single Column) รูปตัว T รองรับโครงสร้างส่วนบนสำหรับทางพิเศษ ๓ ช่องจราจรต่อทิศทาง สำหรับช่วงที่มีพื้นที่จำกัดเนื่องจากมีถนนระดับดิน (At grade) ได้ทางพิเศษได้ออกแบบโครงสร้างเป็นเสาเดี่ยว (Single Column) รูปตัว Y รองรับโครงสร้างส่วนบนสำหรับทางพิเศษ ๖ ช่องจราจรไปกลับ เสาเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่คานขวางเป็นโครงสร้างคอนกรีตอัดแรง (Prestressed Concrete) ระบบคานที่ใช้จะเป็นคานคอนกรีตอัดแรงหล่อสำเร็จรูปตัวไอ (I-Girder) และคานคอนกรีตอัดแรงหล่อสำเร็จรูปตัวซี (C-Girder) และสำหรับโครงสร้างส่วนบนเป็นพื้นคอนกรีตเทพทาผิวหน้าด้วยแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (Asphaltic Concrete) วางบนคาน (Slab on Girder) ระบบฐานรากจะก่อสร้างบนเสาเข็มเจาะขนาดใหญ่ ทั้งนี้ ได้มีการออกแบบด้านวิศวกรรมทางให้รองรับความเร็ว ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ดังนี้



ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๒) การพัฒนาระบบทางพิเศษ ประกอบด้วย ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจร ได้มีการออกแบบโดยบูรณาการร่วมกันกับแต่ละภาคส่วนเพื่อเลือกใช้อุปกรณ์ที่รองรับเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ของระบบต่าง ๆ เช่น ระบบไฟฟ้าอัจฉริยะ ระบบผ่านทางแบบอัตโนมัติ (Free Flow) ระบบจราจรอัจฉริยะ (ITS) ระบบกล้องวงจรปิดและกล้องบันทึกเหตุการณ์อัตโนมัติ เป็นต้น

๓.๑.๓ มูลค่าการลงทุนและแผนการลงทุน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยประมาณการมูลค่าการลงทุนโครงการฯ ๒๔,๐๖๐.๐๔ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน ๒๐,๓๓๓.๒๓ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๓,๗๒๖.๘๑ ล้านบาท โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีแผนการลงทุนโครงการฯ ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ/ปีงบประมาณ	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	รวม
ค่าก่อสร้าง	-	๕๕๑.๐๔	๖,๖๑๒.๔๓	๖,๖๑๒.๔๓	๖,๐๖๑.๔๐	๑๙,๘๓๗.๓๐
ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	-	๑๓.๗๘	๑๖๕.๓๑	๑๖๕.๓๑	๑๕๑.๕๓	๔๙๕.๙๓
รวมค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน	-	๕๖๔.๘๒	๖,๗๗๗.๗๔	๖,๗๗๗.๗๔	๖,๒๑๒.๙๓	๒๐,๓๓๓.๒๓
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๑๕๕.๒๘	๑,๘๖๓.๕๑	๑,๗๐๘.๑๒	-	-	๓,๗๒๖.๘๑
รวมมูลค่าลงทุนโครงการ	๑๕๕.๒๘	๒,๔๒๘.๓๓	๘,๔๘๕.๘๖	๖,๗๗๗.๗๔	๖,๒๑๒.๙๓	๒๔,๐๖๐.๐๔

หมายเหตุ : ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว

๓.๑.๔ อัตราค่าผ่านทาง

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้กำหนดระบบเก็บค่าผ่านทางของโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจุดโซติ - ถนนลำลูกกา) เป็นระบบปิด (Closed System) เก็บค่าผ่านทางแรกเข้าใช้ทางพิเศษและเก็บเพิ่มตามระยะทาง ณ ปีเปิดให้บริการ (ปี ๒๕๗๐) ได้แก่ รถ ๔ ล้อ อัตราค่าแรกเข้า ๒๐ บาท + ๑.๒๕ บาทต่อกิโลเมตร รถ ๖ - ๑๐ ล้อ อัตราค่าแรกเข้า ๔๐ บาท + ๒.๕๐ บาทต่อกิโลเมตร และรถมากกว่า ๑๐ ล้อ อัตราค่าแรกเข้า ๖๐ บาท + ๓.๗๕ บาทต่อกิโลเมตร โดยกำหนดปรับอัตราค่าผ่านทางทุก ๆ ๕ ปี เป็นอัตราค่าที่ ณ ปีนั้น ๆ อ้างอิงจากดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ร้อยละ ๑.๘๓๔ ซึ่งอ้างอิงค่า CPI เฉลี่ย ๑๐ ปี ย้อนหลัง (ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๖๔) ของจังหวัดในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี นครนายก และสระบุรี และปัดตามหลักคณิตศาสตร์ คือ หากเกิน ๒.๕ บาท ให้ปัดขึ้นเป็น ๕ บาท โดยมีอัตราค่าผ่านทางนับตั้งแต่ปีเปิดให้บริการ ดังนี้

ปีงบประมาณ	ค่าผ่านทางสำหรับรถ ๔ ล้อ / รถ ๖ - ๑๐ ล้อ / รถมากกว่า ๑๐ ล้อ (บาทต่อคัน)		
	ด้านจุดโซติ - ด้านหทัยราษฎร์	ด้านหทัยราษฎร์ - ด้านลำลูกกา	ด้านจุดโซติ - ด้านลำลูกกา
๒๕๗๐ (ปีเปิด)	๒๕/๕๕/๘๐	๓๕/๗๐/๑๐๕	๔๐/๘๕/๑๒๕
๒๕๗๖	๓๕/๖๕/๑๐๐	๔๐/๘๕/๑๒๕	๕๐/๑๐๐/๑๕๐
๒๕๘๑	๓๕/๖๕/๑๐๐	๔๕/๘๕/๑๓๐	๕๐/๑๐๕/๑๕๕
๒๕๘๖	๔๐/๘๐/๑๑๕	๕๐/๑๐๐/๑๕๐	๖๐/๑๒๐/๑๘๐
๒๕๙๑	๔๕/๙๐/๑๓๕	๕๕/๑๑๕/๑๗๐	๖๕/๑๓๕/๒๐๐
๒๕๙๖	๕๐/๑๐๐/๑๕๕	๖๕/๑๓๐/๑๙๕	๗๕/๑๕๐/๒๒๕
๒๖๐๑	๕๕/๑๑๕/๑๗๐	๗๐/๑๔๕/๒๑๕	๘๕/๑๗๐/๒๕๐

ที่มา : สรุปการศึกษาทบทวนความเหมาะสมโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจุดโซติ - ถนนลำลูกกา) (กรกฎาคม ๒๕๖๕)

๓.๑.๕ การคาดการณ์ปริมาณจราจร

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้คาดการณ์ปริมาณจราจรของโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจุดโซติ - ถนนลำลูกกา) โดยมีปริมาณจราจรที่คาดว่าจะเข้าใช้โครงการฯ นับตั้งแต่ปีเปิดให้บริการ สามารถจำแนกตามปีวิเคราะห์ได้ ดังนี้

หน่วย : คันต่อวัน

ปีงบประมาณ	รถ ๔ ล้อ	รถ ๖ - ๑๐ ล้อ	รถมากกว่า ๑๐ ล้อ	รวม
๒๕๗๐ (ปีเปิด)	๓๔,๐๘๑	๑,๓๘๗	๑,๑๕๗	๓๖,๖๒๕
๒๕๗๖	๗๓,๔๑๙	๓,๖๓๐	๒,๗๘๒	๗๙,๘๓๑
๒๕๘๑	๘๖,๓๕๙	๔,๕๗๒	๓,๔๓๗	๙๔,๓๖๘
๒๕๘๖	๙๗,๙๕๔	๕,๔๑๐	๓,๙๘๑	๑๐๗,๓๔๕
๒๕๙๑	๑๑๒,๕๘๐	๖,๒๘๑	๔,๕๙๔	๑๒๓,๔๕๕
๒๕๙๖	๑๒๘,๗๓๕	๖,๘๑๓	๕,๒๕๘	๑๔๐,๘๐๖
๒๖๐๑	๑๔๗,๑๑๔	๗,๙๕๑	๕,๙๓๙	๑๖๑,๐๐๔

๓.๑.๖ การประมาณการรายได้ค่าผ่านทาง

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ประมาณการรายได้ค่าผ่านทางโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจุดโซติ - ถนนลำลูกกา) โดยมีประมาณการรายได้ค่าผ่านทางนับตั้งแต่ปีเปิดให้บริการ สามารถจำแนกตามปีวิเคราะห์ได้ ดังนี้

หน่วย : บาทต่อวัน

ปีงบประมาณ	รถ ๔ ล้อ	รถ ๖ - ๑๐ ล้อ	รถมากกว่า ๑๐ ล้อ	รวม
๒๕๗๐ (ปีเปิด)	๑,๑๕๗,๑๓๐	๑๐๗,๒๑๕	๑๒๗,๑๑๐	๑,๓๙๑,๔๕๕
๒๕๗๖	๓,๓๕๒,๐๘๕	๓๔๔,๖๖๐	๓๘๕,๑๕๐	๔,๐๘๑,๘๙๕
๒๕๘๑	๓,๙๙๔,๗๖๕	๔๕๓,๓๐๐	๔๘๖,๖๗๕	๔,๙๓๔,๗๔๐
๒๕๘๖	๕,๓๓๔,๙๓๐	๖๑๖,๓๐๐	๖๕๑,๕๙๕	๖,๖๐๒,๘๒๕
๒๕๙๑	๖,๖๙๑,๑๓๐	๘๐๖,๐๑๐	๘๔๓,๓๔๐	๘,๓๓๐,๔๘๐
๒๕๙๖	๘,๗๗๘,๕๙๐	๙๗๐,๑๕๐	๑,๐๙๐,๘๙๐	๑๐,๘๓๙,๙๓๐
๒๖๐๑	๑๑,๒๘๖,๐๓๐	๑,๒๘๖,๑๗๐	๑,๓๖๔,๕๓๕	๑๓,๙๓๖,๗๓๕

๓.๑.๗ การวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้วิเคราะห์ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของโครงการฯ ประกอบด้วย การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost Saving : VOC) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving : VOT) และการประหยัดความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ (Accident Cost Saving : ACC) พบว่า การดำเนินโครงการฯ มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) เท่ากับ ๗,๓๕๑.๕๓ ล้านบาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๕๐ เท่า อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๕.๙๗ ณ อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ ๑๒ ซึ่งเป็นอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) ที่สูงมากกว่าร้อยละ ๑๒ ดังนั้น จึงมีความเหมาะสมที่จะดำเนินโครงการฯ

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	๗,๓๕๑.๕๓ ล้านบาท
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ณ อัตราคิดลด ร้อยละ ๑๒	ร้อยละ ๑๕.๙๗
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C ratio)	๑.๕๐ เท่า

๓.๑.๘ การวิเคราะห์...

๓.๑.๘ การวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงิน

การดำเนินโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจุดโซติ - ถนนลำลูกกา) มีมูลค่าการลงทุน ๒๔,๐๖๐.๐๔ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน ๒๐,๓๓๓.๒๓ ล้านบาท และรัฐอุดหนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมด จำนวน ๓,๗๒๖.๘๑ ล้านบาท มีความเหมาะสมด้านการเงินต่ำ โดยโครงการฯ มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ติดลบ ๔,๑๗๗.๓๓ ล้านบาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๐.๘๑ เท่า อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (Financial Internal Rate of Return : FIRR) เท่ากับร้อยละ ๔.๒๙ ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) ๑๙ ปี (WACC ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เท่ากับร้อยละ ๕.๖๖)

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	-๔,๑๗๗.๓๓ ล้านบาท
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C ratio)	๐.๘๑ เท่า
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	ร้อยละ ๔.๒๙
ระยะเวลาคืนทุน (Return Period) (ปี)	๑๙

หมายเหตุ : สมมติฐานรัฐบาลเป็นผู้ออกค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง

๓.๑.๙ รูปแบบการลงทุน การบริหารจัดการ และแหล่งเงินลงทุน

แหล่งเงินสำหรับการลงทุนโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจุดโซติ - ถนนลำลูกกา) จำแนกเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ ๑) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (รวมค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะขอรับการอุดหนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดจากรัฐบาล ๒) ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด รวมถึงจะเป็นผู้บริหารโครงการฯ ทั้งในช่วงการก่อสร้าง การให้บริการ และการบำรุงรักษา ซึ่งการวิเคราะห์ทางเลือกแหล่งเงินลงทุนโครงการฯ ในส่วนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับผิดชอบได้มีการวิเคราะห์เป็น ๔ กรณีพบว่า ทางเลือกในการลงทุนด้วยกรณีการทางพิเศษแห่งประเทศไทยออกพันธบัตรเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดในการลงทุน ซึ่งสะท้อนได้จากดัชนีชี้วัดทางการเงินตามที่แสดงในตาราง ดังนี้

ลำดับที่	กรณี	ดัชนีชี้วัดทางการเงิน			
		NPV (ล้านบาท)	B/C (เท่า)	FIRR (ร้อยละ)	ระยะเวลา คืนทุน (ปี)
๑	การทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้เงินจากกองทุน TFF ที่ระดมทุนไว้แล้ว และออกพันธบัตรเพิ่มเติม (ต้นทุน TFF กองทุนเดิมร้อยละ ๓.๔๖ ต้นทุนออกพันธบัตรร้อยละ ๒)	-๓,๐๐๑.๔๕	๐.๙๓	๒.๔๖	๒๗
๒	การทางพิเศษแห่งประเทศไทยออกพันธบัตร (ต้นทุนออกพันธบัตรร้อยละ ๒)	-๑,๘๒๑.๐๙	๐.๙๕	๓.๕๖	๒๖
๓	การทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้เงินจากกองทุน TFF ที่ระดมทุนไว้แล้ว และระดมทุนจากกองทุน TFF เพิ่มเติม (ต้นทุน TFF กองทุนเดิมร้อยละ ๓.๔๖ ต้นทุน TFF กองทุนใหม่ร้อยละ ๘.๑๓)	-๘,๘๙๖.๗๕	๐.๘๑	-๔.๕๑	๓๖
๔	การทางพิเศษแห่งประเทศไทยระดมทุนจากกองทุน TFF ใหม่ (ต้นทุน TFF กองทุนใหม่ร้อยละ ๘.๑๓)	-๑๐,๔๑๘.๕๗	๐.๗๙	-๖.๑๙	๓๗

หมายเหตุ : WACC ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เท่ากับร้อยละ ๕.๖๖

นอกจากนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ศึกษากรณีเอกชนร่วมลงทุน โดยกู้เงินธนาคาร พบว่า มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ติดลบ ๗,๑๑๘.๗๔ ล้านบาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๐.๘๒ เท่า อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับร้อยละ ๒.๒๗ ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) ๒๗ ปี (WACC ของเอกชนเท่ากับร้อยละ ๖.๖๐)

ลำดับที่	กรณี	ดัชนีชี้วัดทางการเงิน			
		NPV (ล้านบาท)	B/C (เท่า)	FIRR (ร้อยละ)	ระยะเวลา คืนทุน (ปี)
๑	เอกชน กู้เงินธนาคารโดยรัฐสนับสนุน ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	-๗,๑๑๘.๗๔	๐.๘๒	๒.๒๗	๒๗

หมายเหตุ : WACC ของเอกชน เท่ากับร้อยละ ๖.๖๐

สำหรับแหล่งเงินลงทุนโครงการฯ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะขอำเงินจากการระดมทุนผ่านกองทุน TFF ที่ได้รับเมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๑ จำนวน ๔๔,๘๑๑ ล้านบาท เพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก วงเงินลงทุนจำนวน ๓๐,๔๓๗ ล้านบาท และเพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ระยะที่ ๑ (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจเชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก) วงเงินลงทุนจำนวน ๑๔,๓๗๔ ล้านบาท ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ โดยจะนำเงินกองทุน TFF ที่เตรียมไว้สำหรับก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ระยะที่ ๑ (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจเชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก) จำนวน ๑๔,๓๗๔ ล้านบาท มาใช้ในการก่อสร้างโครงการฯ นี้ที่มีความพร้อมก่อนเป็นลำดับแรก เพื่อเป็นการลดผลกระทบทางการเงินจากส่วนต่างของต้นทุนทางการเงินจากการระดมทุน (Negative Carry) และจะออกพันธบัตรเพิ่มเติมเบี้ยสมทบสำหรับวงเงินที่ขาดอีกประมาณ ๕,๔๖๐ ล้านบาท โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะทำความเข้าใจกับกระทรวงการคลัง เพื่อจัดหาแหล่งเงินลงทุนโครงการฯ ที่เหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะพิจารณาแหล่งเงินลงทุนเพื่อดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ระยะที่ ๑ (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจเชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก) และโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ระยะที่ ๒ (ส่วนทดแทนตอน N1) ในลำดับต่อไป

๓.๑.๑๐ การศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระหว่างปี ๒๕๕๗ - ๒๕๕๘ และได้ทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) เรียบร้อยแล้ว

๓.๑.๑๑ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๖๔ แล้ว แต่เนื่องจากโครงการมีระยะทางค่อนข้างยาว มีวงเงินลงทุนทั้งโครงการสูง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงได้แบ่งการดำเนินโครงการออกเป็น ๔ ระยะ

๓.๑.๑๒ ข้อเท็จจริงการบูรณาการร่วมกับโครงการอื่น

กระทรวงคมนาคมได้มอบนโยบายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยบูรณาการโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี กับแผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP) ซึ่งส่งผลกระทบต่อแนวสายทางโครงการระยะที่ ๒ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงปรับรูปแบบแนวสายทางเป็นส่วนต่อขยายไปเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ และมีการปรับรูปแบบจุดให้บริการบนทางพิเศษ (Service Area) ที่อาจต้องปรับแนวสายทางใหม่ และจัดการรับฟังความเห็นของประชาชนเพิ่มเติม เนื่องจากมีกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนกลุ่มใหม่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงจำเป็นต้องดำเนินการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี โดยอาจต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการไม่น้อยกว่า ๒ ปี โดยเมื่อได้ข้อยุติและได้ข้อมูลที่ครบถ้วนจะได้นำเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการส่วนต่อขยายดังกล่าวต่อไป ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดดังกล่าวแล้ว คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือนเมษายน ๒๕๖๖ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะจัดส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาต่อไป

๓.๑.๑๓ การจัดการมลพิษที่ดิน

การดำเนินโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจุดโซติ - ถนนลำลูกกา) มีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน จำนวน ๔๗๑ ไร่ ๐ งาน ๙๙ ตารางวา คิดเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๒,๙๑๕.๕๙ ล้านบาท และมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบ จำนวน ๑๓๔ หลัง คิดเป็นค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ๘๑๑.๒๒ ล้านบาท รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (รวมค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง) ทั้งสิ้น ๓,๗๒๖.๘๑ ล้านบาท คิดตามราคาประเมิน ณ ปี ๒๕๖๔

๓.๑.๑๔ แผนการดำเนินโครงการ

เนื่องจากการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจุดโซติ - ถนนลำลูกกา) ในส่วนของงานโยธาเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ จำเป็นต้องอาศัยการบริหารจัดการงานก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้น เพื่อให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนโดยเร็ว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงมีแนวทางโดยอาจแบ่งสัญญางานก่อสร้างออกเป็น ส่วน ๆ ให้มีความเหมาะสมกับลักษณะงานและศักยภาพความพร้อมทั้งด้านการจัดการแหล่งเงินทุนและเครื่องจักรของผู้รับจ้าง ซึ่งนอกจากจะช่วยให้การบริหารงานก่อสร้างเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพแล้วยังเป็นการกระจายโอกาสให้เอกชนที่มีความสามารถหลายรายเข้ามาแข่งขันในการประมูลก่อสร้างโครงการ

รายละเอียดของงาน	ช่วงเวลาดำเนินการ
๑. ออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)	กรกฎาคม ๒๕๖๔ - สิงหาคม ๒๕๖๕
๒. ขออนุมัติดำเนินโครงการ (นำเสนอคณะรัฐมนตรี)	เมษายน ๒๕๖๕ - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๓. เสนอร่างพระราชกฤษฎีกาเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	มีนาคม ๒๕๖๖ - กันยายน ๒๕๖๖
๔. คัดเลือกผู้ควบคุมงานก่อสร้าง	มีนาคม ๒๕๖๖ - กันยายน ๒๕๖๖
๕. คัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้าง	มีนาคม ๒๕๖๖ - ธันวาคม ๒๕๖๖
๖. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	ตุลาคม ๒๕๖๖ - กันยายน ๒๕๖๘
๗. ก่อสร้างโครงการ	กันยายน ๒๕๖๗ - สิงหาคม ๒๕๗๐

๓.๑.๑๕ มติคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๕ ได้มีมติเรื่อง ขออนุมัติในหลักการให้ดำเนินโครงการทางพิเศษ สายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ดังนี้

๑) เห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่ต้องนำเรื่อง ขออนุมัติ ในหลักการให้ดำเนินโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) เสนอคณะกรรมการบริหารของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (Executive Committee : Ex-Com) เพื่อพิจารณา กลั่นกรองก่อนนำเสนอคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอ

๒) อนุมัติในหลักการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการ ทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) และอนุมัติให้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการส่วนต่อขยายไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ ของกรมทางหลวง เมื่อได้ข้อมูลครบถ้วนต่อไป ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอ

๓) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางพิเศษ สายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ให้สอดคล้องตามกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอขออนุมัติโครงการตามขั้นตอนต่อไป

๔) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับข้อสังเกตของคณะกรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไปดำเนินการในขั้นตอนการนำเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการต่อคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๔.๑) จัดทำข้อมูลภาพรวมของทั้งโครงการและชี้แจงเหตุผล ความจำเป็นของการดำเนินโครงการฯ ระยะที่ ๑ ก่อน

๔.๒) ระบุรูปแบบการลงทุนและแหล่งเงินทุนในการดำเนินโครงการ ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอให้ชัดเจน โดยใช้เงินจากกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคต ประเทศไทย (Thailand Future Fund : TFF) และให้ขอรับการสนับสนุนจากกระทรวงการคลังในการจัดหา แหล่งเงินสำหรับวงเงินค่าก่อสร้างที่ไม่เพียงพอ เช่น การออกพันธบัตร (Bond) เป็นต้น โดยให้หารือกับ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะในเรื่องดังกล่าวต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๓.๒ การพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการฯ ร่วมกับสำนักงานสภาพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๓.๒.๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมและร่วมหารือกับ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการทางพิเศษ สายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ซึ่งมีประเด็นการพิจารณา ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการดำเนินโครงการฯ โดยกำหนดให้เป็นส่วนต่อขยายของโครงการ ทางพิเศษฉลองรัช เพื่อลดขนาดการลงทุนของโครงการฯ ในส่วนของการใช้ประโยชน์จากสิ่งปลูกสร้าง ระบบงานที่เกี่ยวข้อง หรือสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ด้านจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB)

๓.๒.๒ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้พิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ของการดำเนินโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) และการเปลี่ยนชื่อเป็นโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) แล้วเห็นว่ามีความ เป็นไปได้ และไม่มีประเด็นทางด้านกฎหมาย เนื่องจากเป็นแนวสายทางเดียวกันและสามารถดำเนินการได้

โดยไม่มี...

โดยไม่มีผลกระทบต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อีกทั้งยังเป็นการลดขนาดการลงทุนโครงการฯ ในส่วนของการใช้ประโยชน์จากสิ่งปลูกสร้าง ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางพิเศษของรัฐ สรุปได้ ดังนี้

๑) แนวสายทางและระบบจัดเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจร (Toll and Traffic System)

โครงการทางพิเศษสายคลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา (กิโลเมตร ๐+๐๐๐ ถึงกิโลเมตร ๑๔+๐๐๐) ระยะทางประมาณ ๑๔ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นของโครงการเชื่อมต่อกับทางพิเศษของรัฐไปตามแนวทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และเชื่อมต่อกับถนนลำลูกกา ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบระยะทางของโครงการฯ ระยะที่ ๑ กับระยะทางในภาพรวมทั้งโครงการฯ ซึ่งมีระยะทางรวมประมาณ ๑๐๓.๒๓ กิโลเมตร แล้วคิดเป็นสัดส่วนที่ค่อนข้างน้อย ดังนั้น จึงสามารถพิจารณาได้ว่าเป็นส่วนต่อขยายออกไปจากจุดสิ้นสุดของทางพิเศษของรัฐ ซึ่งปัจจุบันมีระยะทาง ๒๔.๒ กิโลเมตร ออกไปอีก ๑๔ กิโลเมตร โดยใช้ชื่อโครงการว่า “โครงการทางพิเศษของรัฐส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา)” มีความเหมาะสม ทั้งนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการออกแบบระบบจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจร (Toll and Traffic System) โครงการทางพิเศษสายคลองรัช - นครนายก - สระบุรี เป็นระบบปิด (Closed System) โดยเก็บค่าผ่านทางพิเศษตามระยะทาง ซึ่งสอดคล้องตามผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการและได้ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว ประกอบกับเมื่อพิจารณาในมิติด้านความเป็นธรรมในการชำระค่าผ่านทางกรณีทีก่อสร้างและเปิดใช้งานโครงการทางพิเศษของรัฐส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) จึงไม่มีผลต่อผู้ใช้ทาง เนื่องจากเมื่อผู้ใช้ทางเดินทางต่อเนื่องจากจุดสิ้นสุดทางพิเศษของรัฐ เข้าสู่ทางพิเศษส่วนต่อขยาย โดยชำระค่าผ่านทางตามระยะทางจริง

นอกจากนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการออกแบบระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบไม่มีไม้กั้น (Multi-Lane Free Flow : M-Flow) ซึ่งโดยลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในตำแหน่งที่มีการเก็บค่าผ่านทางได้ถูกออกแบบให้ใช้โครงสร้างคร่อมทางหลักของทางพิเศษ (M-Flow Gantry) โดยไม่มีรูปแบบช่องเก็บค่าผ่านทางไม้กั้น และโครงสร้างหลังคาต้านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Canopy) แบบช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษในอดีต ทำให้การเดินทางเข้าและออกจากระบบของโครงการทางพิเศษของรัฐส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) เสมือนการเดินทางจากทางพิเศษของรัฐเดิมได้อย่างต่อเนื่อง และไม่จำเป็นต้องชะลอความเร็วเพื่อจอดชำระค่าผ่านทาง ทั้งนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนระบบเก็บค่าผ่านทางของทางพิเศษของรัฐเป็นแบบ M-Flow ตามนโยบายรัฐบาล และจะทยอยเปิดใช้งานระบบ M-Flow ใน ๓ ด้านแรก ได้แก่ ด้านสุขาภิบาล ๕-๑ ด้านสุขาภิบาล ๕-๒ และด้านจตุโชติ ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๖ และจะเปิดใช้งานสำหรับด้านที่เหลือทั้งหมดในปี ๒๕๖๗ ดังนั้น ผู้ใช้ทางพิเศษ จึงสามารถเดินทางผ่านระบบ M-Flow ได้อย่างต่อเนื่องตลอดเส้นทาง

สำหรับประเด็นการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางพิเศษของรัฐนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้คำนึงถึงแผนงานและความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการฯ โดยได้ออกแบบให้ทางขึ้น - ลง และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ระยะที่ ๑ (จตุโชติ - หทัยราษฎร์ - ลำลูกกา) มีการบริหารจัดการควบคุมและสั่งการโดยใช้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษของรัฐเดิม (CCB 3) และเชื่อมต่อระบบเข้าสู่อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและใช้พื้นที่เขตทางบริเวณทางขึ้น - ลงทางพิเศษที่ยังคงเหลืออยู่จากการปรับเปลี่ยนระบบเก็บค่าผ่านทางเป็นระบบ M-Flow มาจัดสรรใช้ให้มีความเหมาะสมในการบริหารจัดการจราจร และการกักขังกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินอีกด้วย

๒) รายงาน...

๒) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ประสานและตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว พบว่า การปรับเปลี่ยนการขออนุมัติดำเนินโครงการจากชื่อเดิม “โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา)” เปลี่ยนเป็น “โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา)” ไม่มีผลกระทบต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากขอบเขตการดำเนินงานในรายละเอียดที่เป็นสาระสำคัญ ทั้งรูปแบบแนวสายทาง ทางขึ้น - ลง ระบบเก็บค่าผ่านทาง ขอบเขตพื้นที่การดำเนินโครงการ ตลอดจนกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผู้ถูกเวนคืน และมาตรการต่าง ๆ ที่ต้องดำเนินการตามรายงานฯ ไม่มีความแตกต่างกันแต่อย่างใด ดังนั้น การขออนุมัติดำเนินโครงการฯ ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) จึงเป็นการดำเนินการภายใต้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามการศึกษาโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ที่ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วเมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๖๔

ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้วางกรอบแนวทางการดำเนินงานโดยมีการพิจารณาถึงความเหมาะสม ความคุ้มค่าในการใช้ประโยชน์พื้นที่ และความคุ้มค่าในการลงทุนก่อสร้างให้สอดคล้องกับความสามารถในการบริหารจัดการแล้ว อีกทั้งลักษณะทางกายภาพของทางพิเศษและสิ่งปลูกสร้าง จากการออกแบบด้วยแนวทางดังกล่าวไม่ได้มีความขัดแย้งในสาระสำคัญในกรณีที่จะเปลี่ยนชื่อโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) เป็นโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) โดยมีแนวเส้นทาง รูปแบบโครงสร้าง ระบบทางพิเศษ มูลค่าการลงทุน และแผนการลงทุน อัตราค่าผ่านทาง การคาดการณ์ปริมาณจราจร การประมาณการรายได้ค่าผ่านทาง การวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ และการเงิน รูปแบบการลงทุน การบริหารจัดการ และแหล่งเงินลงทุน การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน แผนการดำเนินโครงการเดียวกันและไม่กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการในภาพรวม ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาให้ความเห็นชอบการขออนุมัติดำเนินโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอแล้ว

ดังนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงไม่ขัดข้องที่จะเปลี่ยนชื่อโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) เป็นโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา)

๓.๒.๓ การพิจารณาของคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดทำวาระการประชุมเวียนเสนอคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อทราบเรื่อง การส่งข้อมูลเพิ่มเติม ตามข้อ ๓.๒.๒ ซึ่งคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ รับทราบการส่งข้อมูลโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) เพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณานำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอ

๓.๓ ข้อเสนอของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงเห็นควรเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๓.๓.๑ อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ระยะทาง ๑๖.๒๑ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุนโครงการ ๒๔,๐๖๐.๐๔ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน ๒๐,๓๓๓.๒๓ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๓,๗๒๖.๘๑ ล้านบาท

๓.๓.๒ อนุมัติ...

๓.๓.๒ อนุมัติแหล่งเงินลงทุนสำหรับดำเนินโครงการ ดังนี้

๑) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดในวงเงิน ๓,๗๒๖.๘๑ ล้านบาท โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอรับการอุดหนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดจากรัฐบาล

๒) ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ใช้เงินที่ได้จากการระดมทุนผ่านกองทุน TFF ที่มีอยู่เป็นจำนวนเงิน ๑๔,๓๗๔ ล้านบาท และออกพันธบัตรเพิ่มเติมในการบววงเงินประมาณ ๕,๙๖๐ ล้านบาท โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะทำความตกลงกับ กระทรวงการคลังเพื่อจัดหาแหล่งเงินลงทุนโครงการที่เหมาะสมต่อไป

๓.๓.๓ อนุมัติในหลักการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการ ส่วนต่อขยายไปเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ เมื่อได้ข้อยุติเรื่องรูปแบบการก่อสร้าง โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี กับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ ของกรมทางหลวง และโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP) เรียบร้อยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๔. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่อง โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ และ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวได้เสนอความเห็นมายังกระทรวงคมนาคมแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ - ๕

๔.๑ ความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้นำเรื่อง โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) เสนอสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖ โดยสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาแล้วมีมติ ดังนี้

๔.๑.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) (โครงการฯ) กรอบวงเงินลงทุนรวม ๒๔,๐๖๐.๐๔ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนรังสิต - นครนายก และโครงข่ายถนนโดยรอบ เนื่องจากการเพิ่มทางเลือกการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัด ปทุมธานีและจังหวัดใกล้เคียงเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน รองรับการขยายตัวของแหล่งชุมชนและที่อยู่อาศัย รวมทั้งสถานศึกษาและนันทนาการของภาครัฐทั้งที่เปิดให้บริการและอยู่ระหว่างการพัฒนา ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีฐานะการเงินและผลประกอบการอยู่ในเกณฑ์ดี ประกอบกับการดำเนินโครงการฯ จะช่วยให้เพิ่มปริมาณจราจรในระบบทางพิเศษและเกิดการใช้จ่ายประโยชน์จากโครงข่ายระบบทางพิเศษที่มีอยู่ในปัจจุบันโดยเฉพาะทางพิเศษฉลองรัชแล้ว ยังก่อให้เกิดรายได้ส่วนเพิ่ม (windfall) ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยในภาพรวม ดังนั้น จึงเห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการฯ โดยใช้แหล่งเงินจากรายได้/เงินกู้ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับภาระเองทั้งหมด เพื่อลดภาระงบประมาณของภาครัฐในภาพรวม

นอกจากนี้ ...

นอกจากนี้ การพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ไม่ได้ตั้งอยู่บนเงื่อนไขของการดำเนินโครงการถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ ๓ (MR10) ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ของกรมทางหลวง รวมถึงการลงทุนเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณความต้องการเดินทางบนโครงข่ายทางพิเศษ ภายใต้แผนงานโครงการแก้ไขปัญหารถจราจรติดขัดบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๔.๑.๒ อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างรอบคอบและเกิดประโยชน์สูงสุด เห็นควรมอบหมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งเสนอร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อก่อสร้างโครงการฯ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนโดยเร็ว เพื่อให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถก่อสร้างโครงการฯ ได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเร่งประเมินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ ให้เป็นปัจจุบัน และในกรณีที่พบว่าค่ากรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มสูงขึ้นจากที่ประมาณการไว้ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนลงนามผูกพันสัญญาตามขั้นตอนต่อไป

๒) ประสานกับกรมทางหลวงเพื่อศึกษาประเมินความเหมาะสมของระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง/ค่าผ่านทางในเส้นทางนำร่องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณากำหนดรูปแบบของระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางของการลงทุนพัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในระยะต่อไป ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง รวมถึงแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ พบว่าจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรูปแบบระบบจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการฯ ตามที่เสนอ เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเร่งเสนอขอปรับปรุงสาระสำคัญของโครงการฯ เสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาก่อนลงนามในสัญญาตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓) ประสานกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อพิจารณาแนวทางการเข้มงวดวินัยจราจรควบคู่กับเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาคอขวดจราจรบริเวณทางร่วมและทางแยก/การจราจรติดขัดบริเวณทางหลวงพิเศษ/การไหลเวียนจราจรบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง /และปัญหาคอขวดทางกายภาพบนทางพิเศษโครงข่ายทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ ๑) และทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ ๒))

๔) กำกับการดำเนินโครงการฯ ในช่วงการก่อสร้างโดยให้ความสำคัญกับมาตรฐานความปลอดภัย และการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

๔.๑.๓ ในช่วงที่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ส่งผลให้มีแนวโน้มปริมาณการเดินทางส่วนบุคคลเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ที่ผ่านมาภาครัฐได้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ อาทิ รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รถไฟฟ้าทางคู่ระยะที่ ๑ เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง และการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมือง ดังนั้น เพื่อให้การลงทุนในระยะต่อไป เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาประเทศตามที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งพิจารณาจัดทำแผนระดับ ๓ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนของกฎหมาย ให้แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ ทั้งนี้ แผนดังกล่าวต้องมีความครอบคลุมถึงแนวทางการแก้ไข

ปัญหาจราจรติดขัดในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในปัจจุบันและอยู่ระหว่างการพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุดรวมทั้งการออกแบบมาตรการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาดังกล่าว

๔.๒ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

๔.๒.๑ ไม่ขัดข้องในหลักการที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะดำเนินโครงการฯ ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ระยะทาง ๑๖.๒๑ กิโลเมตร วงเงินลงทุนโครงการ ๒๔,๐๖๐.๐๔ ล้านบาท เนื่องจากโครงการฯ ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) จะช่วยรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงที่มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก จากการเพิ่มขึ้นของประชากรและการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ และเป็นทางเลือกให้แก่ประชาชนในการใช้เส้นทางสำหรับการคมนาคมและขนส่งได้อย่างคล่องตัวมากยิ่งขึ้น รวมทั้งโครงการฯ ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และได้ถูกบรรจุในแผนพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙) ตามที่คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๕ ได้มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานผลการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบด้วยแล้ว

๔.๒.๒ ไม่ขัดข้องในหลักการที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอรับการอุดหนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดจากรัฐบาล จำนวน ๓,๗๒๖.๘๑ ล้านบาท และใช้เงินที่ได้จากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (Thailand Future Fund : TFF) (กองทุนรวม TFF) ที่มีอยู่จำนวน ๑๔,๓๗๔ ล้านบาท เป็นค่าก่อสร้าง เนื่องจากคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ รับทราบในเรื่องการใช้ประโยชน์จากเงินที่ได้จากการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ในเบื้องต้นการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเห็นว่า โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ระยะที่ ๑ (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจเชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก) อาจจะยังไม่พร้อมที่จะก่อสร้างในระยะเวลานี้ได้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงอยู่ระหว่างการพิจารณานำเงินที่ได้จากการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ไปก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายอื่นที่มีความพร้อมก่อนได้ หรือนำไปใช้ในการดำเนินงานในวัตถุประสงค์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำหรับวงเงินในส่วนที่ขาด หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องกู้เงินเพิ่มเติมวงเงิน ๕,๙๖๐.๐๐ ล้านบาท ตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๕๗ (๒) และมาตรา ๕๗ (๓) ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะกู้หรือยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาทหรือออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามลำดับนั้น กระทรวงการคลังเห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินในประเทศหรือออกพันธบัตร โดยกระทรวงการคลังไม่คัดค้าน ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องพิจารณารูปแบบวิธีการกู้เงินและเงื่อนไขรายละเอียดต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับความพร้อมของโครงการ ฐานะการเงิน และสถานะตลาดการเงินขณะนั้น รวมทั้งก่อกำหนดด้วยความรอบคอบคำนึงถึงความคุ้มค่า ความสามารถในการชำระหนี้ และการกระจายภาระการชำระหนี้ และปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะโดยเคร่งครัด เพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติมาตรา ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ตลอดจนดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๔.๒.๓ เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยหรือร่วมกับกรมทางหลวงให้ได้ข้อยุติเรื่องรูปแบบการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ไปเชื่อมกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ (ส่วนต่อขยายทางพิเศษฯ) และการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP) ให้เรียบร้อยโดยเร็ว รวมทั้งเร่งพิจารณาความเหมาะสมส่วนต่อขยายทางพิเศษฯ ให้มีความชัดเจน เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างโครงการฯ กับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ ซึ่งจะทำให้โครงการฯ มีปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีผลตอบแทนทั้งทางการเงินและเศรษฐกิจที่ดีขึ้นตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ศึกษาการวิเคราะห์ไว้

๔.๒.๔ เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยบริหารจัดการต้นทุนการเงินอย่างรอบคอบ เพื่อไม่ให้เกิดการลงทุนในโครงการฯ ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินโดยรวมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เนื่องจากต้นทุนเฉลี่ยของเงินทุนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสูงกว่าผลตอบแทนทางการเงินของโครงการฯ ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ประกอบกับสถานะตลาดการเงินมีแนวโน้มอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้น ที่อาจส่งผลให้ต้นทุนเฉลี่ยของเงินทุนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้น

๔.๓ ความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

๔.๓.๑ โครงการทางพิเศษสายฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ดังกล่าว เป็นโครงการที่จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนรังสิต - นครนายก และโครงข่ายถนนโดยรอบจากการเพิ่มทางเลือกการเดินทางของประชาชน ประกอบกับโครงการไม่ได้ตั้งอยู่บนเงื่อนไขการดำเนินโครงการถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ ๓ (MR10) ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ของกรมทางหลวง ตามหลักการที่กระทรวงคมนาคมได้เสนอไว้เดิม และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีความพร้อมที่จะดำเนินโครงการส่วนต่อขยาย ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอสำหรับมูลค่าการลงทุนโครงการ จำนวน ๒๔,๐๖๐.๐๔ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงานจำนวน ๒๐,๓๓๓.๒๓ ล้านบาท ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้เงินที่ได้จากการระดมทุนผ่านกองทุน TFF ที่มีอยู่ จำนวน ๑๔,๓๗๔ ล้านบาท และออกพันธบัตรเพิ่มเติมในกรอบวงเงิน ๕,๙๖๐ ล้านบาท โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอทำความเข้าใจกับกระทรวงการคลังเพื่อจัดหาแหล่งเงินลงทุนที่เหมาะสม สำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๓,๗๒๖.๘๑ ล้านบาท ให้ขอรับการสนับสนุนจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ ให้ดำเนินโครงการด้วยความรอบคอบ และปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของทางราชการและประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญด้วย

๔.๓.๒ แต่อย่างไรก็ดี เนื่องจากโครงการดังกล่าวต้องมีการเวนคืนที่ดินตามแนวเส้นทางเพื่อการก่อสร้าง จึงเห็นควรที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเร่งเสนอร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อก่อสร้างโครงการให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนโดยเร็ว เพื่อให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ตามกรอบระยะเวลาตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้

๕. ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

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

๕.๒ พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๕ (๒) กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเสนอแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ หากมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีโดยไม่เกินวงเงินที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการฯ และรายงานให้รัฐมนตรีทราบ และระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๖๑ ข้อ ๑๓ กำหนดให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะเสนอแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณต่อคณะกรรมการฯ เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี โดยให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะประสานกับหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานในกำกับดูแลของรัฐ รัฐวิสาหกิจ และสถาบันการเงินภาครัฐ เพื่อรวบรวมแผนการกู้เงินและการบริหารหนี้ที่จะกระทำในปีงบประมาณนั้นตามแบบที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะกำหนดภายในเดือนมีนาคมของทุกปี ซึ่งเมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการฯ แล้ว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะดำเนินการตามขั้นตอนในการขอบรรจุโครงการฯ ไว้ในแผนการก่อหนี้สาธารณะของกระทรวงการคลัง ในปีงบประมาณที่จะออกพันธบัตรเพิ่มเติมเพื่อก่อสร้างโครงการฯ ก่อนทำความตกลงกับกระทรวงการคลังเพื่อจัดหาแหล่งเงินลงทุนโครงการฯ ที่เหมาะสมต่อไป

๕.๓ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๗ กำหนดให้การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่มีการดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดทำรายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ประกอบด้วยรายละเอียดโครงการ แผนบริหารจัดการโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอมาพร้อมกับการขออนุมัติโครงการฯ ด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

๕.๔ พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๕๗ กำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการสร้างหรือขยายทางพิเศษ กู้หรือยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาท ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งข้อเสนอของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในการขออนุมัติดำเนินโครงการฯ เข้าข่ายเป็นการดำเนินกิจการดังกล่าว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินโครงการฯ ได้

๖. ความเห็น...

๖. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๖.๑ ความสอดคล้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนา แผนปฏิบัติการ และมติคณะรัฐมนตรี

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกำหนดดำเนินโครงการฯ รองรับการใช้บริการด้านการจราจรและการขนส่งสอดคล้องกับการพัฒนาและการเจริญเติบโตของพื้นที่ตัวเมืองที่มีแนวโน้มพัฒนาไปทางทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานครอย่างรวดเร็ว โครงการฯ จึงมีความสอดคล้องเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ นโยบายด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ และสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) มติการพัฒนาภาคการผลิตและบริการ เป้าหมายหมวดหมายที่ ๕ ประตุการค่า การลงทุนและโลจิสติกส์ และสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ระยะที่ ๑ ด้านการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และยังเป็นโครงการที่อยู่ในแผนการพัฒนาโครงการทางพิเศษเพิ่มเติมที่จะช่วยแก้ปัญหาจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙) ซึ่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกได้มีมติเห็นชอบในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบสรุปมติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกแล้วเมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๕

๖.๒ การบูรณาการหน่วยงานและโครงการที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมกำหนดให้มีการบูรณาการการพัฒนาโครงการทางพิเศษ โครงการทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP) เพื่อให้มีการทำงานในรูปแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และการดำเนินงานในขั้นตอนต่าง ๆ ต้องอยู่ในกรอบระยะเวลาที่เหมาะสม โดยหลักการของ MR-MAP จะช่วยแก้ปัญหาโครงข่ายระบบคมนาคม ลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินโครงการระหว่างหน่วยงาน และช่วยให้ประหยัดงบประมาณด้านการลงทุน ซึ่งกรมทางหลวงและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้บูรณาการการดำเนินงานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ในส่วนของการบูรณาการโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี กับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ (MR10) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกาญจนาภิเษก - สระแก้ว (MR6) โดยได้ปรับแนวเส้นทางของโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจุดโชติ - ถนนลำลูกกา) ให้ไปเชื่อมต่อและมีจุดขึ้น - ลง เดียวกันกับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ (MR10) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกาญจนาภิเษก - สระแก้ว (MR6) ซึ่งการปรับแนวเส้นทางดังกล่าวยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษา โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างศึกษาและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการศึกษาและจัดทำรายงานการทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม จราจรขนส่ง เศรษฐกิจและการเงิน ของโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ช่วงจุดโชติ - ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ (MR10) ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนเมษายน ๒๕๖๖

แต่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อขออนุมัติโครงการฯ ซึ่งเป็นแนวเส้นทางเดิมในครั้งนี เนื่องจากโครงการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเห็นว่า โครงการฯ มีความพร้อมและมีเงินลงทุนโครงการฯ ซึ่งจะใช้จ่ายจากกองทุน TFF ได้ ในขณะที่การปรับแนวเส้นทางใหม่จะทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย...

แห่งประเทศไทยยังไม่สามารถดำเนินการได้ทันที โดยอาจล่าช้าประมาณ ๒ ปี การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จึงได้นำเสนอขออนุมัติหลักการสำหรับแนวเส้นทางใหม่ที่มีการบูรณาการร่วมกับกรมทางหลวง ตามผลการศึกษา แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) โดยขอให้การทางพิเศษ แห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ส่วนต่อขยายไปเชื่อมต่อกับถนน วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ เมื่อได้ข้อยุติเรื่องรูปแบบการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี กับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ ของกรมทางหลวงและโครงข่าย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เรียบร้อยแล้ว

๖.๓ ความเหมาะสมของแหล่งเงินลงทุน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เสนอขออนำเงินกองทุน TFF ที่ได้รับอนุมัติจาก คณะรัฐมนตรีให้ใช้เพื่อก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ระยะที่ ๑ (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก) มาใช้ในการลงทุนก่อสร้างโครงการฯ ซึ่งมีความพร้อมก่อน เพื่อเป็นการลดผลกระทบทางการเงินจากส่วนต่างของต้นทุนทางการเงินจากการระดมทุน (Negative Carry) จำนวนเงิน ๑๔,๓๗๔ ล้านบาท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะออกพันธบัตรเพิ่มเติม สำหรับวงเงินที่ขาดอีกประมาณ ๕,๙๖๐ ล้านบาท

ทั้งนี้ แนวทางการนำเงินที่ได้จากการระดมทุนผ่านกองทุน TFF ไปก่อสร้างโครงการ ทางพิเศษสายอื่นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่มีความพร้อมก่อนหน้านี้ กระทรวงการคลังได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๕.๑/๑๕๕๐๓ ลงวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๑ รายงานคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบความคืบหน้า การระดมทุนผ่านกองทุน TFF และได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากเงินที่ได้จากการระดมทุนผ่าน กองทุน TFF ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ว่า “จากที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยคาดว่าจะใช้เงินที่ได้ จากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ ในการก่อสร้างโครงการทางพิเศษพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 และ E - W Corridor ด้านตะวันออก นั้น ในเบื้องต้นการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเห็นว่าโครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 และ E - W Corridor ด้านตะวันออก อาจจะไม่พร้อมที่จะก่อสร้างในระยะเวลานี้ใกล้เคียงได้ การทางพิเศษ แห่งประเทศไทยจึงอยู่ระหว่างการนำเงินที่ได้จากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ ไปก่อสร้างโครงการทางพิเศษ สายอื่นที่มีความพร้อมก่อนได้ หรือนำไปใช้ในการดำเนินงานในวัตถุประสงค์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย” ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบตามที่กระทรวงการคลังเสนอ เมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๑

สำหรับการออกพันธบัตรเพิ่มเติมประมาณ ๕,๙๖๐ ล้านบาท เมื่อคณะรัฐมนตรี อนุมัติโครงการฯ แล้ว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนในการขอบรรจุโครงการฯ ไว้ในแผนการก่อหนี้สาธารณะของกระทรวงการคลังในปีงบประมาณที่จะออกพันธบัตรก่อนทำความเข้าใจกับ กระทรวงการคลังเพื่อจัดหาแหล่งเงินลงทุนโครงการฯ ที่เหมาะสมต่อไป

๖.๔ การเตรียมความพร้อมเพื่อดำเนินโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เตรียมความพร้อมในการดำเนินงานโครงการฯ โดยได้ศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างปี ๒๕๕๗ - ๒๕๕๘ และได้ศึกษาทบทวนความเหมาะสมโครงการฯ เมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๕ การออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคาแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๕ การจัดหาที่ดินคาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน เดือนกันยายน ๒๕๖๘ ในส่วนของแหล่งเงินลงทุน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะใช้เงินที่ได้จากการระดมทุน

ผ่านกองทุน TFF และออกพันธบัตรเพิ่มเติม สำหรับประเด็นรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งว่า ได้ประสานและตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว พบว่า การปรับเปลี่ยนการขออนุมัติดำเนินโครงการจากชื่อเดิม “โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา)” เปลี่ยนเป็น “โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา)” ไม่มีผลกระทบต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เป็นการดำเนินการภายใต้ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๖๔ แล้ว

รายการ	การดำเนินงาน
๑. การศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study)	✓
๒. การออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคา	✓
๓. รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	✓
๕. การจัดหาที่ดิน	- คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๘
๖. แหล่งเงินลงทุน	- ใช้เงินที่ได้จากการระดมทุนผ่านกองทุน TFF และออกพันธบัตรเพิ่มเติม

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาการขออนุมัติดำเนินโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ซึ่งในขั้นตอนการเสนอเรื่องเพื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเสนอความเห็น ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้หารือร่วมกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติในการพิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการดำเนินโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) เป็นโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) เพื่อลดขนาดการลงทุนของโครงการฯ ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้ว เห็นว่ามีความเป็นไปได้ ไม่มีประเด็นทางด้านกฎหมาย เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางเดียวกัน และสามารถ ดำเนินการได้โดยไม่มีผลกระทบต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จึงได้เปลี่ยนชื่อโครงการ เป็นโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ซึ่งคณะกรรมการการทางพิเศษ แห่งประเทศไทย ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ รับทราบการส่งข้อมูลโครงการฯ เพิ่มเติม ประเด็น การกำหนดให้โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ ๑ (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) เป็นโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) และสำนักงานสภาพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้นำเรื่องดังกล่าว เสนอสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณา เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖ มีมติเห็นควรให้ความเห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการ ทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ด้วยแล้ว

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วจึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามที่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอ ดังนี้

๑) อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ระยะทาง ๑๖.๒๑ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุนโครงการ ๒๔,๐๖๐.๐๔ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน ๒๐,๓๓๓.๒๓ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๓,๗๒๖.๘๑ ล้านบาท

๒) อนุมัติ...

๒) อนุมัติแหล่งเงินลงทุนสำหรับดำเนินโครงการ ดังนี้

๒.๑) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดในวงเงิน ๓,๗๒๖.๘๑ ล้านบาท โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอรับการอุดหนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดจากรัฐบาล

๒.๒) ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้เงินที่ได้จากการระดมทุนผ่านกองทุน TFF ที่มีอยู่เป็นจำนวนเงิน ๑๔,๓๗๔ ล้านบาท และออกพันธบัตรเพิ่มเติมในกรอบวงเงินประมาณ ๕,๙๖๐ ล้านบาท โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะทำความตกลงกับกระทรวงการคลังเพื่อจัดหาแหล่งเงินลงทุนโครงการที่เหมาะสมต่อไป

๓) อนุมัติในหลักการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการส่วนต่อขยายไปเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ เมื่อได้ข้อยุติเรื่องรูปแบบการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี กับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ ของกรมทางหลวง และโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP) เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๖๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ornuma.pis@otp.go.th