

# ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/ ๒๑๒



ปก. 190  
วันที่ ๗ ก.ค. ๖๗  
เวลา 13.45

สค. (eMail)

ส่ง : ปวค.

รับที่ : ๕7762/67

17 ก.ค. 2567 เวลา 13.30 น.



กระทรวงคมนาคม  
ถนนราชดำเนินนอก  
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๗

เรื่อง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต - บางปะอิน  
ของกรมทางหลวง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๓๑๑ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๕๕๓๓ ลงวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๗

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ที่ คค ๐๖๐๐๕/๑๑๖๔๗ ลงวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๕

๒. สำเนาหนังสือคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

ที่ กค ๐๘๒๐.๑/๑๕๕๘ ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๖

๓. สำเนาหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส. (กวล) ๑๐๐๙/ว๒๓๖๖

ลงวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๙๙๖๓ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๖

๕. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๐๐๕/๑๐๔๗๙ ลงวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖

๖. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๐๐๕/๖๑๑๐ ลงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๗

๗. รายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี

ตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ และ ๒ กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต - บางปะอิน ของกรมทางหลวงเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา และต่อมาได้ขอถอนเรื่องดังกล่าวเพื่อให้การนำเสนอมีความครบถ้วนสมบูรณ์นั้น กระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต - บางปะอิน ของกรมทางหลวง มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

## ๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต - บางปะอิน ของกรมทางหลวง เป็นการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๙ โดยเมื่อคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้พิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุน และได้แจ้งผลการพิจารณาให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุนดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคมจึงต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย

/๒. ความเร่งด่วน...

## ๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต - บางปะอิน ของกรมทางหลวง มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรติดขัดในแนวทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น รวมถึงเป็นการเพิ่มโครงข่ายถนนสายหลักตอนบนของกรุงเทพมหานครกับจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา รองรับการจราจรที่เดินทางระหว่างภาค (ภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) มายังกรุงเทพมหานคร โดยโครงการฯ มีแผนการดำเนินงานตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ในการคัดเลือกเอกชน ในปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ งานออกแบบ ก่อสร้าง และทดลองระบบ ในปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๓ และมีแผนเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๔ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานโครงการดังกล่าวเป็นไปตามแผนการดำเนินโครงการฯ และเร่งแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) จึงจำเป็นต้องนำเสนอหลักการของโครงการฯ เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

## ๓. สำคัญและข้อเท็จจริง

กรมทางหลวงได้นำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุน พร้อมรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการก่อสร้าง ดำเนินงาน และบำรุงรักษา โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต - บางปะอิน เพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาและให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๕ กรมทางหลวงจึงได้จัดส่งหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ สรุปหลักการของโครงการฯ ดังนี้

### ๓.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต - บางปะอิน มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรติดขัดในแนวทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น อันเกิดจากการขยายตัวของชุมชนเมืองทางด้านทิศเหนือที่เชื่อมต่อกับจังหวัดปทุมธานีและจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งมีสภาพการจราจรหนาแน่นและเคลื่อนตัวได้ช้า ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมากทางเศรษฐกิจและสังคมต่อผู้เดินทาง และต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการฯ รวมถึงเป็นการเพิ่มโครงข่ายถนนสายหลักตอนบนของกรุงเทพมหานครกับจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา รองรับการจราจรที่เดินทางระหว่างภาค (ภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) มายังกรุงเทพมหานคร และในอนาคตเมื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) ก่อสร้างแล้วเสร็จ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต - บางปะอิน จะมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางกรุงเทพมหานครไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้โดยตรง ช่วยให้การเดินทางมีความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมถึงการสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

### ๓.๒ ขอบเขตของโครงการ

การก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับ อุดรธานี ช่วงรังสิต - บางปะอิน มีแนวเส้นทางอยู่บนถนนพหลโยธิน ลักษณะเป็นทางยกระดับตลอดเส้นทาง ขนาด ๖ ช่องจราจร ระยะทางประมาณ ๒๒ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ปลายทางยกระดับอุดรธานีปัจจุบัน ที่ประมาณกิโลเมตร ๓๓+๙๒๔ ของถนนพหลโยธิน ณ บริเวณโรงพยาบาล ตำบลดอนเมือง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี (ซึ่งเปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน โดยกรมทางหลวงดูแลบริหารจัดการ ช่วงอนุสรณ์สถาน - รังสิต และบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ดูแลบริหารจัดการ ช่วงดินแดง - อนุสรณ์สถาน) และมีจุดสิ้นสุดทางหลักโครงการฯ ที่ประมาณกิโลเมตร ๕๑+๙๒๔ ของถนนพหลโยธิน บริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน และมีจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) โดยลักษณะโครงการฯ ได้รับการออกแบบให้มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ (Full Control of Access) รองรับการสัญจรที่สามารถใช้ความเร็วได้อย่างปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนด มีตำแหน่งเก็บค่าผ่านทาง ๗ แห่ง ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางแบบระบบเปิด (Opened System) ในอัตราคงที่ ชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (ระบบ M-Flow) หรือรูปแบบที่เหมาะสม มีทางขึ้น - ลง ในโครงการฯ เพื่อเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักตลอดแนวเส้นทางเป็นทางขึ้น - ลง ๗ จุด และมีทางแยกต่างระดับ ๑ แห่ง มีอาคารศูนย์ควบคุมกลาง อาคารหน่วยตรวจการณ์และกู้ภัย อาคารศูนย์ดำเนินงานและบำรุงรักษา อาคารตำรวจทางหลวง อาคารปฏิบัติงานซ่อมบำรุง และจุดพักรถ (Rest Stop) ๑ แห่ง บริเวณตำแหน่งเก็บค่าผ่านทางรังสิต ๑ โดยขอบเขตการดำเนินงานอาคาร และองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ทางยกระดับอุดรธานีตลอดช่วงอนุสรณ์สถาน - รังสิต - บางปะอิน รวมถึงการพัฒนาและบริหารจัดการจุดพักรถ (Rest Stop) ด้วย

### ๓.๓ รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนสำหรับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุดรธานี ช่วงรังสิต - บางปะอิน เป็นการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

#### ๓.๓.๑ หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการ

เอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุนก่อสร้างงานโยธาทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร งานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึงทางขึ้น - ลง ทางแยกต่างระดับ งานระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (ระบบ M-Flow) หรือรูปแบบที่เหมาะสม งานระบบอำนวยความสะดวกและบริหารจัดการจราจร รวมถึงจุดพักรถ (Rest Stop) ตามมาตรฐานและข้อกำหนดของกรมทางหลวงและภาครัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เอกชนคู่สัญญาลงทุนก่อสร้างรวมถึงรายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุดรธานี ช่วงรังสิต - บางปะอิน ที่เอกชนเป็นผู้ก่อสร้าง และช่วงอนุสรณ์สถาน - รังสิต ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดูแลในปัจจุบัน ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางนำส่งให้กับภาครัฐทั้งหมด ตามขอบเขตและเงื่อนไขที่กำหนดตลอดอายุของสัญญา โดยเอกชนจะได้รับค่าตอบแทนจากการให้บริการ (Availability Payment) จากภาครัฐตามเกณฑ์ประสิทธิภาพการให้บริการ โดยแบ่งเป็นการจ่ายคืนค่าตอบแทนเงินลงทุนค่าก่อสร้าง เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี และค่าตอบแทนการให้บริการในส่วนของการดำเนินงานและบำรุงรักษา เป็นระยะเวลา ๓๐ ปี นับจากปีที่เปิดให้บริการ ส่วนภาครัฐรับผิดชอบเวนคืนที่ดินทั้งหมดของโครงการฯ รวมถึงกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบคุณภาพการดำเนินงานของภาคเอกชน

/๓.๓.๒ ระยะเวลา...

### ๓.๓.๒ ระยะเวลาของโครงการ

มีระยะเวลารวมทั้งสิ้นไม่เกิน ๓๔ ปี โดยแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ ได้แก่

๑) ระยะเวลาการออกแบบและก่อสร้าง ไม่เกิน ๔ ปี โดยจะเปิดโอกาสให้เอกชนสามารถเริ่มเปิดให้บริการโครงการฯ ได้ทันทีเมื่อดำเนินการออกแบบและก่อสร้างแล้วเสร็จครบทั้งสายทางก่อนระยะเวลา ๔ ปี นอกจากนี้ จะเปิดโอกาสเอกชนสามารถเริ่มเปิดให้บริการโครงการฯ บางส่วนก่อนครบกำหนดระยะเวลาการออกแบบและก่อสร้างได้ด้วย ทั้งนี้ จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กรมทางหลวงกำหนด

๒) ระยะเวลาการดำเนินงานและบำรุงรักษา ไม่เกิน ๓๐ ปี นับแต่เอกชนสามารถเปิดให้บริการโครงการฯ ได้ครบทั้งสายทาง โดยจะไม่มี การขยายระยะเวลาการดำเนินงานและบำรุงรักษา ถึงแม้ว่าเอกชนจะสามารถดำเนินการออกแบบและก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มเปิดให้บริการได้ก่อนระยะเวลาออกแบบและก่อสร้าง ๔ ปี จะหมดลง

### ๓.๓.๓ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินโครงการ

ภาครัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง และทรัพย์สินโครงการฯ ที่เอกชนได้ลงทุนก่อสร้าง

### ๓.๓.๔ การแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชน

ภาครัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์รายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางและเป็นผู้รับความเสี่ยงทางด้านรายได้โดยตรง โดยที่เอกชนจะเป็นผู้จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน และนำส่งให้ภาครัฐตามอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางที่กำหนด โดยเอกชนจะได้รับเงินค่าตอบแทนจากการให้บริการ (Availability Payment) ตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา โดยภาครัฐจะเริ่มจ่ายให้เอกชนภายหลังจากที่เริ่มเปิดให้บริการโครงการฯ และแบ่งจ่ายเป็นรายปี ตลอดอายุสัญญา ทั้งนี้ ในส่วนของจุดพักรถ (Rest Stop) เอกชนจะได้รับอนุญาตให้เข้าลงทุนจัดให้มีและบริหารจัดการที่พักรถทางตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการพัฒนาและบริหารจัดการรวมถึงการจัดให้มีบริการจำหน่ายสินค้าและบริการของจุดพักรถ (Rest Stop) และต้องชำระค่าตอบแทนให้กรมทางหลวงตามที่กำหนดในสัญญา

### ๓.๓.๕ จุดพักรถ (Rest Stop)

เอกชนจะได้รับอนุญาตให้เข้าลงทุนจัดให้มีและบริหารจัดการที่พักรถทางประเภทจุดพักรถ (Rest Stop) ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการพัฒนาและบริหารจัดการ รวมถึงการจัดให้มีจำหน่ายสินค้าและบริการของจุดพักรถ (Rest Stop) โดยเอกชนจะต้องชำระค่าตอบแทนในส่วนของจุดพักรถ (Rest Stop) ให้แก่กรมทางหลวงตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุน

๓.๔ มาตรการสนับสนุนโครงการร่วมลงทุนตามมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

กรมทางหลวงพิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการฯ นี้ ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดมาตรการสนับสนุนเพื่อให้โครงการร่วมลงทุนบรรลุวัตถุประสงค์ตามความนัยมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ อันได้แก่ (๑) สิทธิและประโยชน์ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน และ (๒) สิทธิการเช่าที่ดินหรือสิ่งทวาทิมทรัพย์ในโครงการร่วมลงทุนที่มีระยะเวลาการเช่าไม่เกิน ๕๐ ปี โดยมีให้นำความในมาตรา ๕๔๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

๓.๕ แนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค ในกรณีที่มีปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากความพร้อมของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง หรือปัญหาอุปสรรคที่อาจกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ

จากผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ พบว่า โครงการฯ มีประเด็นความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งอาจเป็นปัญหาและอุปสรรคที่กระทบต่อความสำเร็จของโครงการฯ และได้พิจารณาแนวทางการบริหารจัดการปัญหาความเสี่ยงและอุปสรรคดังกล่าว ดังนี้

๓.๕.๑ ความเสี่ยงในการดำเนินงานและบำรุงรักษาไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของระดับการให้บริการ โดยมีแนวทางการจัดการความเสี่ยง ดังนี้

๑) กรมทางหลวงกำหนดเกณฑ์การชี้วัดและตรวจสอบและแนวทางการควบคุมและตรวจสอบการให้บริการของเอกชนผู้ร่วมลงทุนอย่างสม่ำเสมอ และกำหนดบทลงโทษหรือบทปรับ ในกรณีที่คุณภาพการให้บริการของเอกชนผู้ร่วมลงทุนไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของระดับการให้บริการ

๒) เอกชนผู้ร่วมลงทุนควรวางระบบการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการและคุณภาพการบริการและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามข้อกำหนดของระดับการให้บริการ และดำเนินการรักษาระดับคุณภาพการดำเนินงานและบำรุงรักษาให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนด

๓.๕.๒ ความเสี่ยงจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการฯ มีแนวทางการจัดการความเสี่ยง ดังนี้

๑) จัดทำสัญญาซื้อขายล่วงหน้าและกำหนดราคาแบบคงที่สำหรับวัสดุหรือวัตถุดิบที่ต้องใช้ในการดำเนินงานและบำรุงรักษา

๒) ปรับปรุงแผนและแนวทางการบริหารจัดการทางการเงินอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมปัจจุบัน รวมถึงสถานะทางการเงินของโครงการฯ และนโยบาย รวมถึงแผนการลงทุนหรือปรับปรุงทางหรือระบบ

๓.๕.๓ ความเสี่ยงจากการส่งมอบพื้นที่โครงการฯ ให้แก่เอกชนล่าช้า มีแนวทางการจัดการความเสี่ยง ดังนี้

กรณีที่ทางกรมทางหลวงสามารถดำเนินการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการฯ เนื้อที่ประมาณ ๙ ไร่ เพื่อใช้ทำการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) ให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ได้นั้น กรมทางหลวงจะดำเนินการส่งมอบพื้นที่บริเวณทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ในการดำเนินโครงการให้แก่เอกชนเพื่อดำเนินการก่อสร้างในช่วงทางหลักของโครงการ และจะส่งมอบพื้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการในช่วงระยะเวลาที่กำหนดต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

#### ๔. ประโยชน์และผลกระทบ

๔.๑ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุดรธานี - ขอนแก่น - บางปะอิน จะเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เกิดความสมบูรณ์ โดยเป็นเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรธานี - ขอนแก่นที่เปิดใช้งานอยู่ในปัจจุบัน กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ซึ่งจะช่วยให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็วมากขึ้น

๔.๒ ช่วยบรรเทาความแออัดของการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) และทางหลวงหมายเลข ๓๑ (ถนนวิภาวดีรังสิต) ซึ่งเป็นสายทางหลักในการเดินทางสู่ภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือในปัจจุบัน

๔.๓ การเดินทางเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เนื่องจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน เป็นทางหลวงที่มีมาตรฐานสูง สามารถใช้ความเร็วในการเดินทางได้ถึง ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีการควบคุมการเข้า - ออก อย่างสมบูรณ์ตลอดเส้นทาง และมีการจัดเก็บค่าผ่านทาง ณ บริเวณทางเข้า - ออก เฉพาะจุดที่เหมาะสม

๔.๔ เพิ่มความมั่นคงด้านโครงข่ายคมนาคมในการเดินทางและขนส่งสินค้าไปยังภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือและจะยิ่งทวีความจำเป็นในช่วงเวลาหากเกิดวิกฤต อาทิ สถานการณ์น้ำท่วมที่อาจส่งผลให้เส้นทางคมนาคมของทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) และทางหลวงหมายเลข ๓๑ (ถนนวิภาวดีรังสิต) คล่องตัวขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีไม่ดำเนินโครงการ

๔.๕ สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการคมนาคมขนส่ง รองรับ การคมนาคมและขนส่งสินค้าเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ ในแถบภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)

## ๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

๕.๑ กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๗๘ ล้านบาท ขอให้สำนักงานประมาณ จัดสรรงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ตามความจำเป็นและความเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง

๕.๒ การจ่ายค่าตอบแทนจากการให้บริการ (Availability Payment) เป็นมูลค่าปัจจุบัน ไม่เกินกรอบวงเงิน ๔๗,๘๘๑ ล้านบาท อัตราคิดลดร้อยละ ๓ ต่อปี โดยภาครัฐแบ่งจ่ายคืนค่าตอบแทน เงินลงทุนค่าก่อสร้าง เป็นระยะเวลา ๑๕ ปี และค่าตอบแทนการให้บริการในส่วนของค่าดำเนินงานและ บำรุงรักษา เป็นระยะเวลา ๓๐ ปี นับจากปีที่เปิดให้บริการ โดยใช้จ่ายจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ตามแผนประมาณการรายจ่ายที่จะขอทำความตกลงกับกระทรวงการคลัง ภายหลังได้รับอนุมัติโครงการ จากคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเป็นเงินที่จัดเก็บรายได้ค่าธรรมเนียม ผ่านทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามความในพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับ บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ และนำส่งเข้าบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เปิดบัญชีเงินฝาก ไว้กับกระทรวงการคลัง

## ๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### ๖.๑ การพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในการประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๖ ได้พิจารณาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน และมีมติ ดังนี้

๖.๑.๑ เห็นชอบหลักการของโครงการฯ ตามที่กรมทางหลวงเสนอ ตามมาตรา ๒๔ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

๖.๑.๒ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวงรับไปดำเนินการก่อน นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑) ให้กระทรวงคมนาคมเร่งจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อให้ทราบถึงลำดับความสำคัญของการลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมซึ่งรวมถึงระบบถนน และเพื่อให้การใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเกิดประโยชน์ต่อรัฐสูงสุด

๒) ให้กรมทางหลวงตรวจสอบความชอบด้วยกฎหมายในการนำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางไปใช้จ่ายเป็นค่าตอบแทนจากบริการที่ส่งมอบ (Availability Payment : AP) ในส่วนต่าง ๆ ตามมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

๓) ให้กรมทางหลวงตรวจสอบข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุนที่มีเอกชนคู่สัญญาแล้ว เกี่ยวกับทางที่มีลักษณะแข่งขันที่อาจส่งผลกระทบต่อโครงการฯ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดข้อพิพาทในอนาคต

๖.๑.๓ เห็นควรให้กรมทางหลวงและคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (คณะกรรมการคัดเลือกฯ) รับผิดชอบ ดำเนินการ ดังนี้

๑) ให้กรมทางหลวงกำกับกำกับการดำเนินการในเรื่องการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการฯ ให้เป็นไปตามแผนงานและกรอบวงเงินงบประมาณค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินข้างต้น เพื่อให้สามารถส่งมอบพื้นที่ให้กับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้

๒) ให้กรมทางหลวงบริหารกระแสเงินสดของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางอย่างระมัดระวัง เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางมีเพียงพอต่อการจ่ายค่า AP ให้เอกชนทั้งของโครงการฯ และโครงการอื่น ทั้งนี้ กรณีที่ประมาณการกระแสเงินสดของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางในอนาคตไม่เพียงพอ ให้กรมทางหลวงพิจารณาแนวทางในการป้องกันหรือแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อไม่ให้เกิดภาระงบประมาณของภาครัฐในอนาคต

๓) ให้กรมทางหลวงพิจารณานำข้อมูลจากโครงการทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงดินแดง - อนุสรณ์สถาน และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) มาใช้เพื่อประกอบการจัดทำร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal) เพื่อส่งเสริมให้เกิดความเท่าเทียมระหว่างเอกชนผู้ยื่นข้อเสนอในการคัดเลือกเอกชนต่อไป

๔) ให้กรมทางหลวงประเมินปัจจัยทั้งเชิงบวกและเชิงลบที่จะส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรของโครงการฯ และโครงการที่เชื่อมต่อกับโครงการฯ เช่น การเปิดให้บริการของโครงการฯ เป็นผลให้มีปริมาณจราจรในโครงการทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงดินแดง - อนุสรณ์สถาน เพิ่มมากขึ้น กรมทางหลวงควรต้องเจรจากับเอกชนคู่สัญญาในโครงการดังกล่าวเพื่อให้ภาครัฐได้รับส่วนแบ่งรายได้เพิ่มมากขึ้น เป็นต้น

๕) ให้กรมทางหลวงกำหนดเงื่อนไขให้ภาคเอกชนจัดทำรายงานทางการเงินเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำต้นทุนและค่าใช้จ่ายของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสำหรับโครงการฯ รวมถึงโครงการอื่น ๆ ซึ่งจะช่วยให้กรมทางหลวงมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องประกอบการพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเส้นทางอื่น ๆ ในความรับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๖) ให้กรมทางหลวงพิจารณาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อลดข้อจำกัดของการใช้จ่ายเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับการพัฒนาโครงการร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost รวมถึงการระดมทุนในรูปแบบอื่น ๆ ได้อย่างคล่องตัว

๗) ให้กรมทางหลวงและคณะกรรมการคัดเลือกฯ ดำเนินการเพื่อให้อำนาจกำหนดค่า AP มีความเหมาะสม คุ่มค่า และเป็นธรรมต่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ดังนี้

๗.๑) พิจารณาความเป็นไปได้ในการปรับลดอัตราผลตอบแทนที่เอกชนคาดหวังของโครงการฯ โดยนำข้อมูลผลการคัดเลือกเอกชนในโครงการร่วมลงทุนที่ผ่านมา เช่น โครงการ M6 และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๑ สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี มาพิจารณาประกอบด้วย

๗.๒) พิจารณาประมาณการปริมาณการจราจรตั้งต้น และประมาณการอัตราการเติบโตของปริมาณการจราจร (Traffic Growth) โดยคำนึงถึงผลกระทบต่าง ๆ เช่น การเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมผู้ใช้ทางภายหลังจากสถานการณ์ COVID-19 และโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคตด้วย

๘) ให้กรมทางหลวงและคณะกรรมการคัดเลือกฯ พิจารณาหลักการแบ่งผลประโยชน์ส่วนเพิ่มในส่วนของผู้พัก (Rest Stop) แก่รัฐที่เหมาะสม เป็นธรรม และสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๙) ให้กรมทางหลวงและคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้รับความเห็นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในการพิจารณาไม่ให้มีข้อกำหนดที่มีลักษณะจำกัดการดำเนินงานของภาครัฐในการพัฒนาโครงการอื่นหรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดในอนาคต ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการแก่ประชาชนโดยรวม

๑๐) ให้กรมทางหลวงและคณะกรรมการคัดเลือกฯ ดำเนินการตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เรื่อง แนวทางปฏิบัติสำหรับการนำข้อตกลงคุณธรรมมาใช้กับโครงการร่วมลงทุนที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ พ.ศ. ๒๕๖๔ ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการฯ แล้ว รวมถึงจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

๖.๑.๔ มอบหมายให้กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้รับความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการนโยบายฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

## ๖.๒ ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๙ กำหนดให้มีความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอประกอบการพิจารณาไปพร้อมกัน และในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดินให้มีความเห็นของสำนักงบประมาณ หรือในกรณีที่ต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้ที่เป็นหนี้สาธารณะให้มีความเห็นของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะประกอบการพิจารณาด้วย โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ ได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในเรื่องดังกล่าวด้วยแล้ว นอกจากนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ แล้ว

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ และ ๓



## ๗. การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ดังนี้

๗.๑ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อให้ทราบถึงลำดับความสำคัญของการลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมซึ่งรวมถึงระบบถนน และเพื่อให้การใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเกิดประโยชน์ต่อรัฐสูงสุด รวมทั้งเพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในสังกัด ซึ่งแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวจัดเป็นแผนระดับที่ ๓ แผนที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนลำดับที่ ๑ และแผนลำดับที่ ๒ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งจะต้องเสนอแผนปฏิบัติการฯ ไปยังสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อพิจารณาตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ โดยกระทรวงคมนาคมได้จัดส่งแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว สรุปสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการฯ ดังนี้

๗.๑.๑ กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ตามแนวทางการจัดทำแผนระดับที่ ๓ และเป็นไปตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ ๔.๐ โดยได้พิจารณาให้สอดคล้องกับการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ การพัฒนาระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแนวทางการดำเนินการตามตัวชี้วัดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) การพัฒนาระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งมุ่งเน้นเรื่องการแก้ไขปัญหาสำคัญเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) รวมทั้งได้พิจารณานโยบาย แผนพัฒนา และโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้อง

๗.๑.๒ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส ซึ่งในแต่ละยุทธศาสตร์จะกำหนดเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายภายใต้ยุทธศาสตร์ เพื่อขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนของแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม กระทรวงคมนาคมได้พิจารณากำหนดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมที่สำคัญ ที่จะดำเนินการในช่วงปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ จัดกลุ่มตามรูปแบบการขนส่ง ดังนี้

๑) การขนส่งทางถนน ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการก่อสร้างสะพาน โครงการทางพิเศษ โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน โครงการจัดการรถโดยสาร EV ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) และการแปลงแผนแม่บท MR-MAP ไปสู่การปฏิบัติ ทั้งนี้ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุดรธานี - ช่วงรังสิต - บางปะอิน ของกรมทางหลวง ได้รับการพิจารณาเป็นโครงการสำคัญบรรจุในการพัฒนาการขนส่งทางถนน มีแผนการพัฒนาโครงการฯ ในช่วงปี ๒๕๖๗ - ๒๕๗๑

/๒) การขนส่ง...

๒) การขนส่งทางราง ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดง โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตเมือง และโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมทะเลอ่าวไทย - อังดามัน (Landbridge)

๓) การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก และการพัฒนาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำเศรษฐกิจสำคัญ

๔) การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ โครงการพัฒนา/ปรับปรุงท่าอากาศยานในภูมิภาค และการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศอู่ตะเภา

๗.๒ การพัฒนาแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมที่สำคัญดังกล่าวข้างต้นจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเมือง และโครงข่ายถนนสายหลักที่รองรับการเดินทางเข้าและออกจากเมืองหลัก เพิ่มมาตรฐานด้านความปลอดภัย ส่งเสริมคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ สนับสนุนการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ เพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน รวมทั้งส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

#### ๘. การดำเนินงานของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้นำส่งผลการพิจารณาดำเนินการตามมติและความเห็นของคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๖ และนำเสนอแผนการดำเนินการโครงการฯ เพื่อประกอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรี สรุปได้ ดังนี้

๘.๑ การดำเนินงานตามมติคณะกรรมการนโยบายฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๖

๘.๑.๑ การตรวจสอบความชอบด้วยกฎหมายในการนำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางไปใช้จ่ายเป็นค่าตอบแทนจากบริการที่ส่งมอบ (Availability Payment : AP) ในส่วนต่าง ๆ

กรมทางหลวงได้ดำเนินการตรวจสอบกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว พบว่าการนำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางไปใช้จ่ายเป็นค่าตอบแทนจากบริการ (Availability Payment : AP) สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุดรธานี - ขอนแก่น - บางปะอิน นั้น มีความชอบด้วยกฎหมายตามมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายทุนบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งบัญญัติว่า “เงินค่าธรรมเนียมการใช้นายทุนบนทางหลวงและสะพานที่เก็บได้ และเงินค่าปรับเนื่องจากกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ จะนำไปใช้ได้เฉพาะกับทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ในการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงและสะพาน

(๒) การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้ทางหลวง

และสะพาน

(๓) งานส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

/(๔) การชดใช้...

(๔) การชดใช้เงินกู้ในการก่อสร้างและขยายทางหลวงและสะพาน"

และตามระเบียบกรมทางหลวงว่าด้วยเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อที่ ๙ ระบุว่า "เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางจะนำไปจ่ายหรือก่อนนี้ผูกพันได้เฉพาะกับทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม" ซึ่งที่ผ่านมากรมทางหลวงมีโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๑ สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ที่มีรูปแบบการลงทุนแบบ PPP Gross Cost เช่นเดียวกับโครงการฯ และสามารถใช้จ่ายเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางในการจ่ายค่าตอบแทนจากบริการ (Availability Payment : AP) ด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ แล้ว กรมทางหลวงจะดำเนินการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุดรธานี - ช่วงรังสิต - บางปะอิน และลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อให้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุดรธานี - ช่วงรังสิต - บางปะอิน เป็นทางหลวงที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมต่อไป ดังนั้น การนำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางไปใช้จ่ายเป็นค่าตอบแทนจากบริการ (Availability Payment : AP) สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการก่อสร้างดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการฯ จึงสามารถดำเนินการได้ตามเงื่อนไขที่กล่าวมาข้างต้น

๘.๑.๒ การตรวจสอบข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุนที่มีเอกชนคู่สัญญาแล้ว เกี่ยวกับทางที่มีลักษณะแข่งขันที่อาจส่งผลกระทบต่อโครงการฯ

กรมทางหลวงได้ดำเนินการตรวจสอบข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุนที่มีเอกชนคู่สัญญาแล้ว พบว่า มี ๑ โครงการ คือโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่อาจเข้าข่ายเป็นทางที่มีลักษณะแข่งขันกับโครงการฯ เนื่องจากโครงการทางพิเศษอุดรรัถยามีแนวเส้นทางไปในทิศทางเหนือ - ใต้ เช่นเดียวกับโครงการฯ แต่อย่างไรก็ดี เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ลงนามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) กับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ซึ่งมีการตกลงยกเลิกข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับทางที่มีลักษณะแข่งขันจากสัญญาเดิมทั้งหมด ดังนั้น จึงไม่มีประเด็นเกี่ยวกับทางที่มีลักษณะแข่งขันที่อาจส่งผลกระทบต่อโครงการฯ อีกต่อไป

๘.๒ การดำเนินงานตามความเห็นเพิ่มเติมของคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

๘.๒.๑ พื้นที่ส่วนใหญ่ของโครงการฯ อยู่ภายในเขตทางเดิมของกรมทางหลวง มีเพียงช่วงปลายของโครงการฯ ที่จำเป็นต้องเวนคืนที่ดินจำนวน ๙ แปลง ๙ ไร่ เพื่อก่อสร้างทางแยกต่างระดับบางปะอิน สำหรับเป็นจุดเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการขอรับจัดสรรงบประมาณในปี ๒๕๖๗ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าวแล้ว

๘.๒.๒ กรมทางหลวงได้ตรวจสอบผลการคาดการณ์กระแสเงินสดสุทธิของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ณ สิ้นปีงบประมาณ ๒๕๖๖ พบว่า กระแสเงินสดของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเพียงพอต่อการจ่ายค่า AP ให้เอกชนดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ประกอบด้วย (๑) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) (๒) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81) (๓) โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ สายทางยกระดับ

/บางขุนเทียน...

บางขุนเทียน - บ้านแพ้ว (M82) และ (๔) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับ  
อุดรธานี - ชวังรังสิต - บางปะอิน ที่จะเปิดให้บริการตามแผนในอนาคต

ทั้งนี้ กรมทางหลวงจะบริหารกระแสเงินสดของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางอย่างระมัดระวังเพื่อให้มั่นใจได้ว่าบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางมีเพียงพอต่อการจ่ายค่า AP ให้เอกชนทั้งของโครงการฯ และโครงการอื่น และจะพิจารณาแนวทางการป้องกันหรือแก้ไขปัญหาย่อยอย่างเป็นรูปธรรม โดยกำหนดมาตรการในการรักษาวินัยทางการเงิน เช่น การติดตามการใช้จ่ายงบประมาณและกระแสเงินสดของบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางทุกไตรมาส การกำหนดเพดานการขอรับจัดสรรงบประมาณ เป็นต้น

๘.๒.๓ กรมทางหลวงจะนำข้อมูลจากโครงการทางยกระดับอุดรธานี - ชวังดินแดง - อนุสรณ์สถาน และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) รวมถึงโครงการอื่น ๆ ที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการไปแล้ว มาใช้เพื่อประกอบการจัดทำร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request For Proposal) เพื่อส่งเสริมให้เกิดความเท่าเทียมระหว่างเอกชนผู้ยื่นข้อเสนอในการคัดเลือกเอกชน

๘.๒.๔ กรมทางหลวงจะติดตามผลกระทบจากการเปิดให้บริการของโครงการฯ ว่าส่งผลให้ปริมาณจราจรของโครงการสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ดอนเมือง (ทางยกระดับอุดรธานีหรือดอนเมืองโทลล์เวย์) เพิ่มขึ้นหรือไม่ ซึ่งจากรายงานผลการสำรวจปริมาณจราจรบนทางหลวงดังกล่าวในปัจจุบัน พบว่า ยังมีปริมาณจราจรน้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้ในการศึกษาวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจร เมื่อคราวเสนอคณะรัฐมนตรี เมื่อปี ๒๕๔๙ เพื่อขอความเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง - ดอนเมือง ฉบับที่ ๓/๒๕๕๐ (MOA 3) ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการเปิดให้บริการโครงการฯ แล้วทำให้ปริมาณจราจรบนดอนเมืองโทลล์เวย์เพิ่มขึ้นสูงเกินกว่าตัวเลขที่เคยคาดการณ์ไว้ กรมทางหลวงจะพิจารณาเจรจากับเอกชนคู่สัญญาโครงการสัมปทานดอนเมืองโทลล์เวย์เกี่ยวกับการจัดสรรผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ภาครัฐต่อไป

๘.๒.๕ กรมทางหลวงขอรับมติคณะกรรมการนโยบายฯ ในการกำหนดเงื่อนไขให้ภาคเอกชนจัดทำรายงานทางการเงินไปดำเนินการในขั้นตอนการจัดทำร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request For Proposal)

๘.๒.๖ การแก้ไขปัญหาค่าธรรมเนียมเพื่อให้เกิดการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในรูปแบบ PPP Net Cost สามารถใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางได้นั้น กรมทางหลวงเห็นว่า การนำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางไปใช้จ่ายเงินร่วมลงทุนให้กับโครงการทางหลวงสัมปทานซึ่งเอกชนเป็นเจ้าของรายได้ค่าผ่านทาง อาจขัดต่อเจตนารมณ์ของการจัดตั้งเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางที่อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางจากผู้ใช้งานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ซึ่งประกาศให้เป็นทางที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม) และให้นำเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ได้รับกลับมาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินการต่าง ๆ ให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้งานที่เป็นผู้จ่ายค่าธรรมเนียม ทั้งนี้ กรมทางหลวงจะรับไปพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาค่าธรรมเนียม ได้แก่ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๒ รวมถึงพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน และลดข้อจำกัดของการใช้จ่ายเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับการพัฒนาทางหลวงสัมปทานในอนาคต

๘.๒.๗ กรมทางหลวงจะดำเนินการเพื่อให้การกำหนดค่า AP มีความเหมาะสม คุ่มค่า และเป็นธรรมต่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ดังนี้

๑) ในขั้นตอนการจัดทำร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request For Proposal) กรมทางหลวงจะตรวจสอบและปรับปรุงข้อมูลในส่วนของผลการวิเคราะห์ ความคุ้มค่าทางการเงิน ผลตอบแทนของโครงการ ข้อมูลคาดการณ์กระแสเงินสด และภาระทางการเงินของภาครัฐ ให้อยู่บนสมมติฐานที่เป็นปัจจุบัน รวมถึงพิจารณาความสอดคล้องกับแนวโน้มสภาพตลาดทุนในอนาคต ตลอดจน จะคำนึงถึงการจัดสรรความเสี่ยงของโครงการให้เหมาะสมกับลักษณะโครงการในรูปแบบ PPP Gross Cost และ นำผลการจัดรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชน (Market Sounding) มาปรับให้มีความเหมาะสมในขั้นตอน การจัดเตรียมเอกสารข้อเสนอการให้เอกชนร่วมลงทุน (Request For Proposal)

๒) กรมทางหลวงได้ทบทวนการคาดการณ์ปริมาณจราจรและประมาณการ อัตราการเติบโตของปริมาณจราจร (Traffic Growth) โดยคำนึงถึงผลกระทบต่าง ๆ เช่น การเปลี่ยนแปลงของ พฤติกรรมผู้ใช้ทางภายหลังจากสถานการณ์ COVID-19 และโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคตแล้ว ทั้งนี้ กรมทางหลวงขอรับมติคณะกรรมการนโยบายฯ ไปดำเนินการ ปรับปรุงการคาดการณ์ปริมาณจราจรให้เป็นปัจจุบันในขั้นตอนการจัดทำร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request For Proposal)

๘.๒.๘ กรมทางหลวงขอรับมติคณะกรรมการนโยบายฯ ไปพิจารณากำหนด กลไกการแบ่งผลประโยชน์ส่วนเพิ่มในส่วนของจุดพักรถ (Rest Stop) แก่รัฐที่เหมาะสม เป็นธรรม และสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในขั้นตอนการจัดทำร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request For Proposal)

๘.๒.๙ กรมทางหลวงจะดำเนินการรับความเห็นสำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจรในการพิจารณาไม่ให้มีข้อกำหนดที่มีลักษณะจำกัดการดำเนินงานของภาครัฐในการพัฒนา โครงการอื่นหรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดในอนาคต เช่น จะไม่กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับทางที่มีลักษณะ แข่งขันในสัญญาร่วมลงทุนของโครงการ เป็นต้น

๘.๒.๑๐ กรมทางหลวงจะดำเนินการตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบาย รัฐวิสาหกิจ เรื่อง แนวทางปฏิบัติสำหรับการนำข้อตกลงคุณธรรมมาใช้กับโครงการร่วมลงทุนที่ดำเนินการตาม พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ พ.ศ. ๒๕๖๔ ภายหลังจากที่คณะรัฐมนตรี ได้อนุมัติโครงการฯ แล้ว

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

### ๘.๓ แผนการดำเนินการโครงการ

กรมทางหลวงได้นำเสนอแผนการดำเนินการโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังนี้

กิจกรรมหลัก	กำหนดเวลา
๑) ครม. อนุมัติหลักการของโครงการร่วมลงทุน	สิงหาคม ๒๕๖๗
๒) งานออกประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินก่อสร้าง จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘
๓) จัดเตรียมร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับ การคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน พร้อมจัดรับฟังความคิดเห็นภาคเอกชน (Market Sounding) และเสนอคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนตามมาตรา ๓๖ พิจารณาเห็นชอบ	กันยายน ๒๕๖๗ - สิงหาคม ๒๕๖๘
๔) ประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน	กันยายน ๒๕๖๘
๕) ลงนามในสัญญา	กันยายน ๒๕๖๙
๖) งานออกแบบ ก่อสร้าง และทดลองระบบ	ปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๓
๗) เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๔

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

#### ๙. ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

##### ๙.๑ พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

“มาตรา ๒๙ เมื่อสำนักงานเห็นว่าหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการมีความครบถ้วน ให้สำนักงานเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุน

ในการเสนอเรื่องตามวรรคหนึ่ง ให้มีความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอประกอบการพิจารณาไปพร้อมกัน และในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน ให้มีความเห็นของสำนักงานงบประมาณ หรือในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้ที่เป็นหนี้สาธารณะ ให้มีความเห็นของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะประกอบการพิจารณาด้วย

เมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุน ให้คณะกรรมการแจ้งผลการพิจารณาให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุนดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการร่วมลงทุนตามหลักกรณันั้นต่อไป

...”

##### ๙.๒ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

“มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

...”

##### ๙.๓ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

“มาตรา ๒๗ การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติ

/กิจกรรม...

กิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย

...”

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้จัดทำรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาเพื่อนำเสนอประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

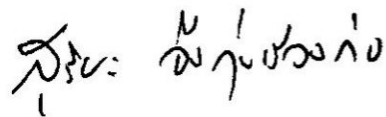
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗

#### ๑๐. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เพื่อให้การดำเนินงานโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน เป็นไปตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๙ เมื่อคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้พิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนแล้ว ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุนดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการร่วมลงทุนตามหลักการนั้นต่อไป ซึ่งกรมทางหลวงได้รับความเห็นและดำเนินการตามมติของคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๕ สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน ตามหลักการของโครงการฯ ที่คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้พิจารณาให้ความเห็นชอบตามที่กรมทางหลวงเสนอแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จีรุงเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๐๘ (ศุภิสรา)

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๖๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ suphithra.cha@otp.go.th