

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๒๐๑



กค. 84.5
วันที่ 12 มิ.ย. 68
เวลา 15.15 น.

สคก. (eMail)

ส่ง : กวค.

รับที่ : ๕6178/68

12 มิ.ย. 2568 เวลา 14.45 น.



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๘

เรื่อง ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขอบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการ
ทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๒๗๖๓ ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. รายงานการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๒. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๑๐/๙๙๒

ลงวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๘

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงคมนาคมแจ้งข้อมูลเพิ่มเติม
ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอขอบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ -
ป่าตอง (โครงการฯ ระยะที่ ๑) ระยะทาง ๓.๙๘ กิโลเมตร จากการให้เอกชนร่วมลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่
๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ เป็นการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง
(Design & Build) ในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท และให้
การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงตามกฎหมายกำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษ
ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งหมดจากรัฐบาล โดยมีค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง
เป็นจำนวนเงิน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี ตลอดอายุโครงการ ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงคมนาคม
จัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีใน ๓ ประเด็นหลัก คือ (๑) การดำเนินโครงการ
โดยการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build) (๒) การขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง และ
(๓) การชำระค่าตอบแทนการขอใช้ที่ดินในเขตปฏิรูปที่ดินและการชำระค่าตอบแทนเยียวยาเกษตรกรผู้ได้รับ
ผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว ขอส่งข้อมูลเพิ่มเติมข้อเสนอของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ในประเด็นดังกล่าว โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ดังนี้

๑. ความเข้าข่ายเป็นรูปแบบโครงการในรูปแบบการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง
(Design & Build) และการเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ประโยชน์และผลกระทบเมื่อเทียบกับวิธีอื่น

โครงการฯ ระยะที่ ๑ ระยะทาง ๓.๙๘ กิโลเมตร มีรูปแบบโครงการส่วนใหญ่เป็นลักษณะ
อุโมงค์ทางพิเศษที่เจาะผ่านภูเขาหิน รูปแบบอุโมงค์คู่ (Twin Tunnel) ขนาดใหญ่พิเศษ (Extra Large) ซึ่งมีขนาด
หน้าตัดของแต่ละอุโมงค์กว้างถึง ๑๗.๑ เมตร เพื่อรองรับช่องจราจรรถยนต์ ๒ ช่องจราจร/ทิศทาง และรถจักรยานยนต์
๒ ช่องจราจร/ทิศทาง ซึ่งเข้าข่ายเป็นโครงการที่ใช้วิธีการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build)
ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๘๒ ดังนี้

/ความเข้าข่าย...

ความเข้าข่ายเป็นโครงการที่ใช้วิธีการจ้างออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build)

หลักเกณฑ์	ความเข้าข่ายที่จะใช้วิธีการจ้างออกแบบควบคู่การก่อสร้าง
๑. มีวงเงินลงทุนและเทคโนโลยีดำเนินการสูง	โครงการส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นอุโมงค์ถนนที่มีขนาดใหญ่พิเศษ (Extra Large) โดยแต่ละอุโมงค์มีขนาดหน้าตัดกว้างถึง ๑๗.๑ เมตร ทำให้มีวงเงินลงทุนต่อระยะทางที่สูง รวมทั้งโครงการเจาะผ่านภูเขาหินซึ่งมีความซับซ้อนทางธรณีวิทยาและมีรอยเลื่อนตัดผ่าน จำเป็นต้องมีการสำรวจทางธรณีวิทยาไปพร้อมกับการออกแบบและก่อสร้าง รวมทั้งการก่อสร้างจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีการสำรวจ (Exploration) และการขุดเจาะ (Tunneling) ที่มีลักษณะเฉพาะและใช้เทคนิคการก่อสร้างที่สูงกว่าอุโมงค์โดยทั่วไป เพื่อความปลอดภัยและลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง
๒. จัดทำโครงการได้หลายรูปแบบ	การก่อสร้างอุโมงค์ขนาดใหญ่พิเศษ (Extra Large) ผ่านภูเขาหินสามารถดำเนินการได้หลายรูปแบบ เช่น ในขั้นตอนการสำรวจ (Exploration) สามารถใช้เทคโนโลยีได้หลากหลาย และในการขุดเจาะ (Tunneling) สามารถเลือกใช้เทคนิคการก่อสร้างได้หลายวิธีเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพทางธรณีวิทยาที่สำรวจได้ และมีความปลอดภัยสูงสุดในการก่อสร้าง เช่น Cut & Cover Method, New Austrian Tunneling Method (NATM), Tunnel Boring Machine (TBM) เป็นต้น ซึ่งมีความเหมาะสมที่จะใช้รูปแบบสัญญาจ้างออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) ที่เปิดโอกาสให้ผู้รับเหมาเลือกเทคนิคการก่อสร้างที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่จริงภายใต้กรอบงบประมาณและระยะเวลาที่กำหนด
๓. ไม่เคยมีการดำเนินการมาก่อนในประเทศ	การก่อสร้างอุโมงค์ขนาดใหญ่พิเศษ (Extra Large) ผ่านภูเขาหิน ยังไม่เคยมีการดำเนินการมาก่อนในประเทศ โดยหากก่อสร้างแล้วเสร็จจะเป็นอุโมงค์ถนนที่มีขนาดหน้าตัดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย และใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
๔. ต้องใช้ผู้รับเหมาที่มีความรู้/ความสามารถ และเทคนิคดำเนินการพิเศษ	การก่อสร้างอุโมงค์ขนาดใหญ่พิเศษ (Extra Large) ผ่านภูเขาหินต้องใช้เทคนิคดำเนินการพิเศษ จึงจำเป็นต้องใช้ผู้รับเหมาที่มีความรู้ความสามารถ มีเทคโนโลยีในด้านนี้โดยเฉพาะ รวมถึงมีประสบการณ์ก่อสร้างโครงการที่มีลักษณะใกล้เคียงกันมาก่อน ซึ่งผู้รับเหมาโดยทั่วไปอาจไม่สามารถดำเนินการได้

ทั้งนี้ สามารถเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสียของการใช้วิธีจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build) กับวิธีการประกวดราคาทั่วไปได้ ดังนี้

การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสียของการใช้วิธีจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build) กับวิธีการประกวดราคาทั่วไป

หัวข้อ	วิธีการประกวดราคาทั่วไป	วิธีจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build)
๑. ข้อดี	- มีรูปแบบการดำเนินการตามมาตรฐานทั่วไป	- มีความยืดหยุ่นสูงในการบริหารจัดการสัญญา สามารถออกแบบและก่อสร้างได้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่หน้างานจริง ซึ่งจะทำให้ก่อสร้างได้เร็วขึ้น - สามารถควบคุมความเสี่ยงที่มูลค่าก่อสร้างอาจเพิ่มขึ้น
๒. ข้อเสีย	- มีความยืดหยุ่นต่ำสำหรับลักษณะงานก่อสร้างที่ขึ้นกับสภาพพื้นที่หน้างานจริง เช่น งานอุโมงค์ - มีขั้นตอนการดำเนินงานมากกว่าในการบริหารสัญญา เช่น อาจมีกระบวนการเปลี่ยนแปลงงาน (Variation Order) มาก	- ต้องมีความรัดกุมในการจัด TOR และเอกสารสัญญาต่าง ๆ เพื่อให้ได้ผลลัพธ์และคุณภาพของงานตามที่ต้องการ

ดังนั้น การใช้วิธีจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build) ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๘๒ จึงเป็นวิธีที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการฯ ระยะที่ ๑ ทั้งในแง่ของความยืดหยุ่นและความรวดเร็วในการก่อสร้าง รวมทั้งการควบคุมความเสี่ยงในเรื่องของงบประมาณ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันกรมบัญชีกลางยังไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และรายละเอียดกระบวนการและขั้นตอนการจ้างออกแบบรวมก่อสร้างไว้ ดังนั้น หลังจากคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้ดำเนินโครงการแล้ว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะได้หารือไปยังกรมบัญชีกลางถึงแนวทางการดำเนินงาน รวมทั้งวิธีการและขั้นตอนของกระบวนการจ้างที่เหมาะสมต่อไป

๒. การขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงตามกฎหมายกระทรวงกำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงสำหรับโครงการฯ ระยะที่ ๑ เป็นโครงการแรก เนื่องจากเป็นต้นทุนของการได้มาซึ่งพื้นที่ในการก่อสร้างโครงการเช่นเดียวกับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน รวมทั้งทางพิเศษเป็นบริการสาธารณะอันเป็นประโยชน์และเสริมประสิทธิภาพต่อทางอย่างใดก็ตาม จากการประสานงานหน่วยงานอื่นในสังกัดของกระทรวงคมนาคม พบว่า ยังไม่เคยมีการเสนอขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงในลักษณะเดียวกันนี้

สำหรับค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงตามกฎหมายกระทรวงกำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี เป็นการขอรับการอุดหนุนงบประมาณแผ่นดินเป็นรายปี ตลอดอายุโครงการ โดยมีได้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าลงทุนโครงการฯ ระยะที่ ๑ จำนวน ๑๖,๗๕๗.๐๑ ล้านบาท (รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน) โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดทำรายละเอียด

โครงการที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอประกอบการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งได้รวมค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง จำนวน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี ตลอดอายุโครงการ ดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

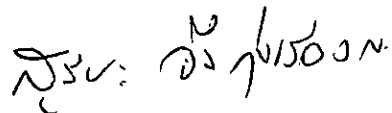
๓. การชำระค่าตอบแทนให้กับสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม และชำระค่าตอบแทนเยียวยาแก่เกษตรกรของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๒ ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ (โครงการฯ ระยะที่ ๒)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการฯ ระยะที่ ๒ โดยได้ยื่นคำขอใช้ที่ดินในเขตปฏิรูปที่ดินจังหวัดภูเก็ตซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตทางของโครงการ ตามกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการพิจารณาให้ความยินยอมหรืออนุญาตให้ใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปฏิรูปที่ดิน พ.ศ. ๒๕๖๐ สำหรับการชำระค่าตอบแทนให้กับสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม และชำระค่าตอบแทนเยียวยาแก่เกษตรกร ผู้ได้รับผลกระทบ จะดำเนินการตามระเบียบคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการใช้และค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปฏิรูปที่ดิน พ.ศ. ๒๕๖๑ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๓ ข้อ ๕ (๑), ๕ (๒) และข้อ ๙ (๓) โดยได้ประมาณการค่าตอบแทนดังกล่าวรวมอยู่ในวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ ระยะที่ ๒ ซึ่งขอรับการอุดหนุนงบประมาณจากรัฐบาล โดยมีแผนการชำระค่าตอบแทนข้างต้นในขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการ ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวมิได้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าลงทุนโครงการฯ ระยะที่ ๑ จำนวน ๑๖,๗๕๗.๐๑ ล้านบาท (รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดใช้เป็นข้อมูลประกอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑ (ภรณ์สม)

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ poranas.pro@otp.go.th