



กระทรวงคมนาคม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เอกสารสาระสำคัญ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อมูลประกอบการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน (Opinion hearing)
เพื่อประกอบการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ
ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562



ที่ปรึกษาโครงการ

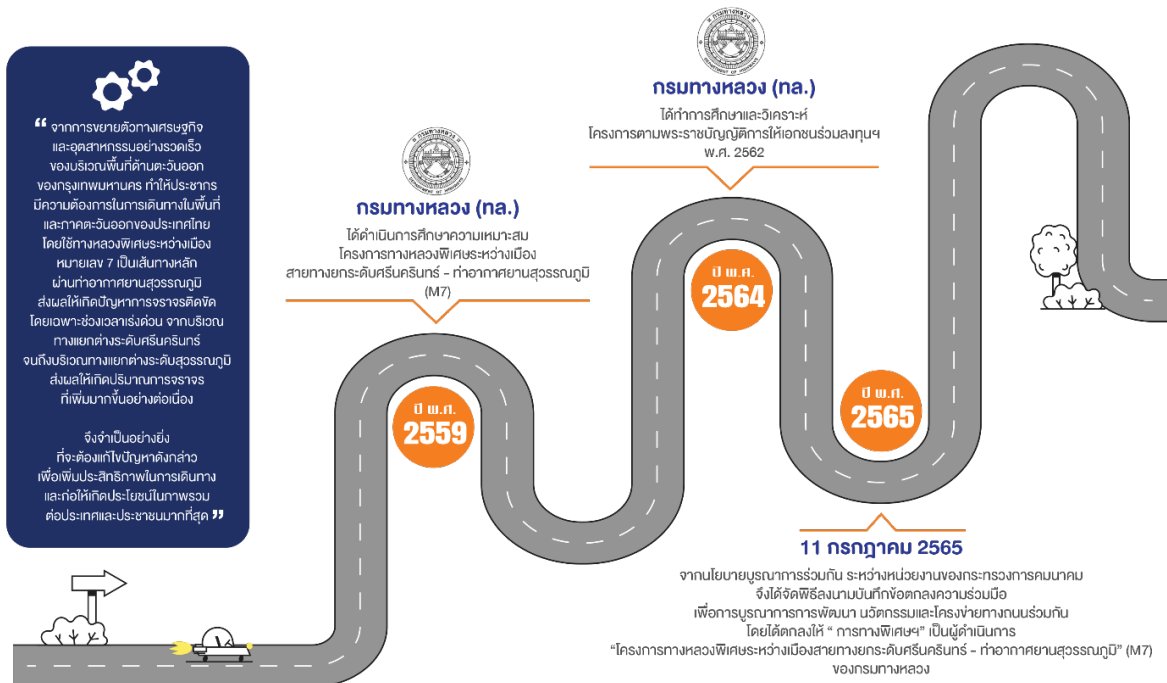


ธันวาคม 2567

ข้อมูลประกอบการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน (Opinion Hearing)
เพื่อประกอบการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ
ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. บทนำ

จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว ของบริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกของ กรุงเทพมหานคร ทำให้ประชากร มีความต้องการในการเดินทางในพื้นที่ และภาคตะวันออกของประเทศไทย โดยใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 เป็นเส้นทางหลัก ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน จากบริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์จนถึงบริเวณทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ ส่งผลให้เกิดปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงจำเป็นต้องมีสิ่งที่จะต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและก่อให้เกิดประโยชน์ในภาพรวมต่อประเทศและประชาชนมากที่สุด



2. วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อประเมินระดับความสนใจของภาคเอกชนในการร่วมลงทุนโครงการ (Market Sounding) และสัมภาษณ์ภาคเอกชนที่ให้ความสนใจ (Interview Session)
- 2.2 เพื่อรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนต่อทางเลือกในการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการในรูปแบบต่าง ๆ สำหรับโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและนำผลการรับฟังความคิดเห็นดังกล่าวมาประกอบการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตาม พรบ. การร่วมลงทุน พ.ศ. 2562
- 2.3 เพื่อประชาสัมพันธ์แผนการพัฒนาโครงการและนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ

3. กลุ่มเป้าหมาย

- 3.1 หน่วยงานภาครัฐ และองค์กรที่เกี่ยวข้อง
- 3.2 หน่วยงานภาคเอกชน / ผู้ดำเนินกิจการทางพิเศษ ทางด่วน โครงสร้างพื้นฐาน / ผู้ประกอบการงานก่อสร้าง / งานระบบ / ผู้ให้บริการเดินรถ (Operator)
- 3.3 สถาบันการเงินและนักลงทุนที่มีศักยภาพ
- 3.4 กลุ่มสมาคมและหอการค้า
- 3.5 สถานเอกอัครราชทูตต่างประเทศในไทย
- 3.6 สื่อมวลชน

4. วิธีการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน

จัดประชุมการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน (Market Sounding) โดยให้ภาคเอกชนแสดงความคิดเห็นในการประชุม รวมทั้งปิดประกาศการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนฯ ณ ที่ทำการ กทพ. และส่งหนังสือแจ้งประกาศฯ ไปยังภาคเอกชนและสถานทูตที่เกี่ยวข้องประจำประเทศไทย อีกทั้งเปิดให้ดาวน์โหลดเอกสารการสัมมนาฯ ประกอบด้วย สารสำคัญของโครงการ และแบบสอบถามประเมินความสนใจของภาคเอกชนได้ที่ www.exat.co.th และ www.srinakarin-suvarnabhumi-expressway.com ตั้งแต่วันที่ 29 พฤศจิกายน 2567 ถึง 18 ธันวาคม 2567 และแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถาม แล้วจัดส่งให้ กทพ. ผ่านไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ของ กทพ. (srinakarin-suvarnabhumi@exat.co.th) ตั้งแต่วันที่ 9 ธันวาคม 2567 ถึง 18 ธันวาคม 2567

5. เวลาและสถานที่

วันจันทร์ที่ 16 ธันวาคม 2567 เวลา 08.30-16.00 น. ณ ห้องคาร์ลตัน แกรนด์ บอลรูม ชั้น 9 โรงแรมคาร์ลตัน กรุงเทพฯ สุขุมวิท

6. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

กทพ. จะรวบรวมและจัดทำสรุปความคิดเห็นจากการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนฯ เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตาม พรบ. การร่วมลงทุน พ.ศ. 2562 ให้สอดคล้องกับความคิดเห็นที่ได้รับ ตามที่ กทพ. เห็นสมควรโดยคำนึงถึงความสำเร็จของโครงการเป็นสำคัญ

7. ข้อเสนอสิทธิ

- 7.1 ข้อมูลในเอกสารฉบับนี้เป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นเพื่อใช้ประกอบการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนเกี่ยวกับโครงการเท่านั้น และไม่ถือเป็นการกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ที่เกี่ยวกับการประมูลคัดเลือกเอกชน ข้อมูลดังกล่าวอาจมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมได้ในภายหลัง ทั้งนี้การทางพิเศษมิได้ให้คำรับรองหรือคำรับประกันใด ๆ ต่อข้อมูลที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้และไม่มีความรับผิดชอบใด ๆ ต่อความครบถ้วน ถูกต้องแท้จริงของข้อมูลดังกล่าว ผู้ประกอบการที่สนใจควรศึกษาและตรวจสอบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการด้วยตนเองอย่างละเอียดรอบคอบ การนำข้อมูลใด ๆ ในเอกสารฉบับนี้ไปใช้เพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ประกอบการเป็นดุลยพินิจและความรับผิดชอบของผู้ประกอบการเอง
- 7.2 กทพ. จะไม่รับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการแสดงความคิดเห็นในครั้งนี้อย่างไม่มีข้อผูกพันที่จะต้องดำเนินการตามข้อเสนอแนะ

8. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเอกสารฉบับนี้ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ สามารถดาวน์โหลดเพิ่มเติมได้ที่ www.ppp.sepo.go.th และ <https://www.exat.co.th/>

9. สารสำคัญของโครงการ

9.1 วัตถุประสงค์โครงการและเป้าหมายโครงการ

- 1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- 2) เพื่อจัดทำการศึกษาทดสอบความสนใจของนักลงทุน (Market Sounding) และสัมภาษณ์ภาคเอกชนที่ให้ความสนใจ (Interview Session) ของโครงการทางพิเศษ สายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

9.2 ประโยชน์ที่ประชาชนได้รับจากโครงการ

- 1) ช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดช่วงจุดตัดศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน
- 2) ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้เดินทางยิ่งขึ้น
- 3) เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและลดระยะเวลาในการเดินทาง อำนวยความสะดวกให้ประชาชน

9.3 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ที่จุดปลายของทางพิเศษศรีรัช (ส่วน D) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกซ้อนทับไปตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ตัดข้ามกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณพื้นที่ลาดกระบัง โดยพื้นที่ศึกษาครอบคลุม 1 จังหวัด 5 เขต 9 แขวง มีระยะทางประมาณ 15.8 กิโลเมตร ดังรูปที่ 9-1

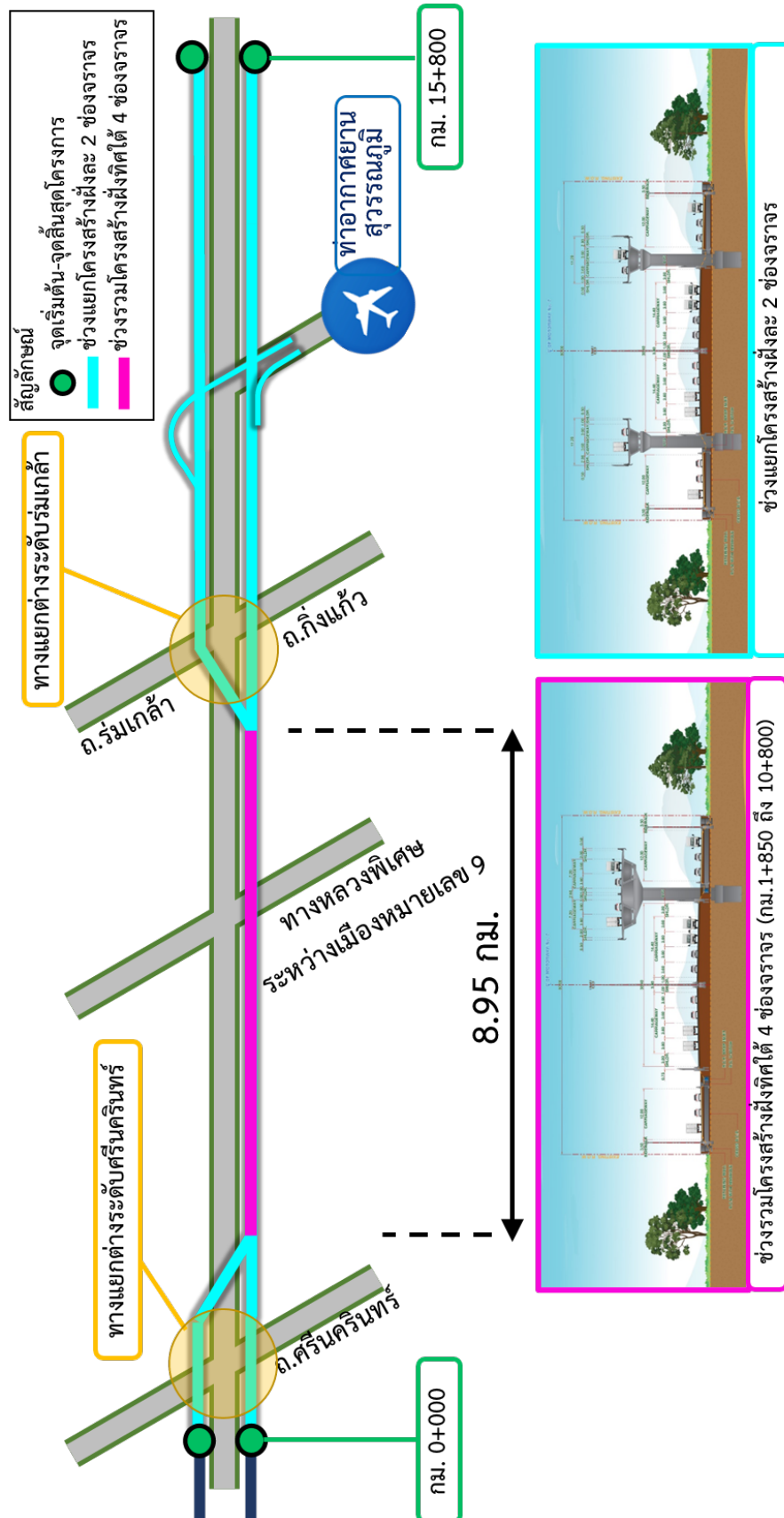
9.4 รูปแบบโครงการ

9.4.1 แนวเส้นทางและรูปแบบทางยกระดับโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเป็นรูปแบบทางยกระดับตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 โดยมีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดปลายของทางพิเศษศรีรัช ส่วน D ในปัจจุบัน เป็นทางยกระดับ 2 ฝั่ง แบ่งทิศทาง (ไป-กลับ) ทิศทางละ 2 ช่องจราจร ตั้งอยู่บริเวณเกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางบริการทั้ง 2 ฝั่ง (ทิศเหนือ-ทิศใต้) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกผ่านทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ จากนั้นทางยกระดับด้านทิศเหนือจะเบี่ยงลงมารวมกับทางยกระดับด้านทิศใต้เป็นโครงสร้างทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร เป็นระยะทางประมาณ 8.95 กิโลเมตร ผ่านทางแยกต่างระดับทับช้าง ก่อนจะแยกโครงสร้างเป็น 2 ฝั่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับถนนร่มเกล้า จากนั้นจะแยกออกจากทางหลักขนาด 2 ช่องจราจร เลี้ยวขวาเข้าเชื่อมทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิและทางหลักจะมุ่งหน้าผ่านทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ จากนั้นลดระดับลงบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณหน้าสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) รวมระยะทางประมาณ 15.8 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 9-1 ถึงรูปที่ 9-3 โดยมีรายละเอียดการออกแบบด้านเรขาคณิตของแนวเส้นทางดังนี้

- ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ	120	กม./ชม.
- ความกว้างช่องจราจร	3.6	ม.
- ความกว้างของไหล่ทางด้านซ้ายทาง	2.0	ม.
- ความกว้างของไหล่ทางด้านขวาทาง	1.0	ม.
- อัตราการยกโค้งสูงสุด	4.0	%
- ความลาดชันสูงสุด	4.0	%





รูปที่ 9-2 ตำแหน่งทางยกระดับของโครงการ

9.4.2 ทางเข้า-ออก และทางแยกต่างระดับในโครงการ

ในการควบคุมการเข้า-ออกโครงการ ได้กำหนดให้มีจุดที่สามารถเข้า-ออก โครงการได้ทั้งหมด 3 จุด โดยสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 9-1 และรูปที่ 9-3

ตารางที่ 9-1 ตำแหน่งทางเข้า-ออก และทางแยกต่างระดับในโครงการ

กม.	ทางเข้า-ออก และทางแยกต่างระดับ	จุดประสงค์
0+600	ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์	เชื่อมต่อถนนศรีนครินทร์ และทางพิเศษศรีรัช (ส่วน D)
13+350	ทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
15+800	ทางขึ้น-ลงลาดกระบัง	เชื่อมต่อทางขนานของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เพื่อเข้า-ออก โครงการ



9-3 ตำแหน่งและรูปแบบ ทางเข้า-ออก ทางแยกต่างระดับในโครงการ

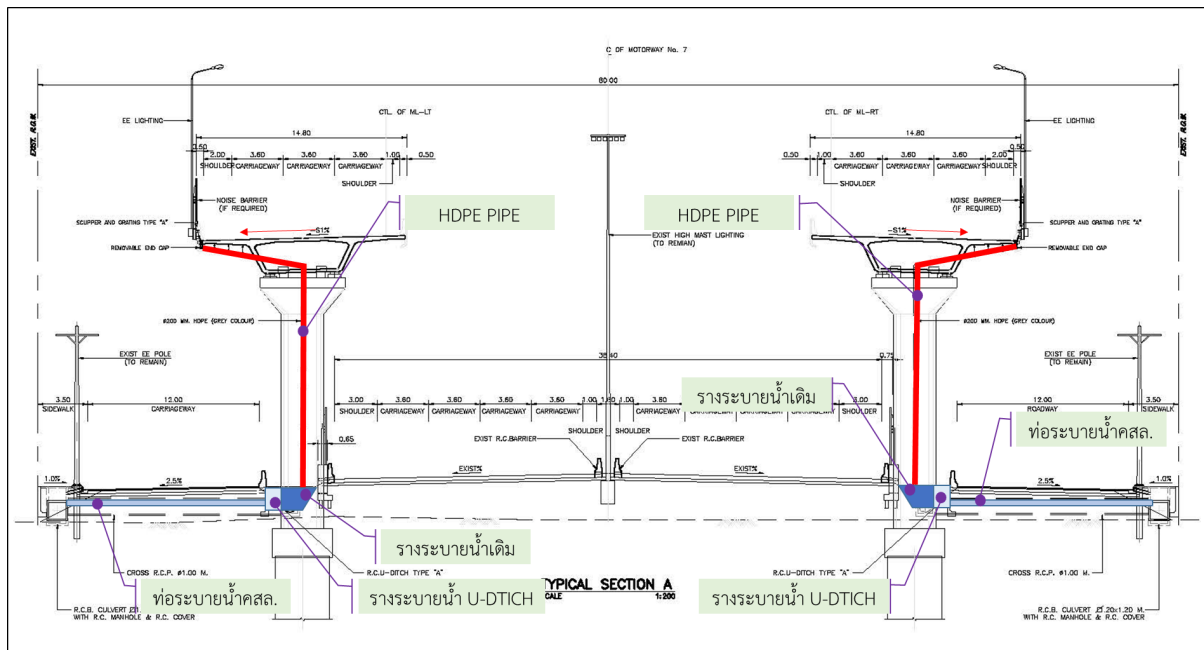
9.4.3 รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ

รูปแบบโครงสร้างทางพิเศษในทางหลักจะเป็นโครงสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง แสดงดังรูปที่ 9-4



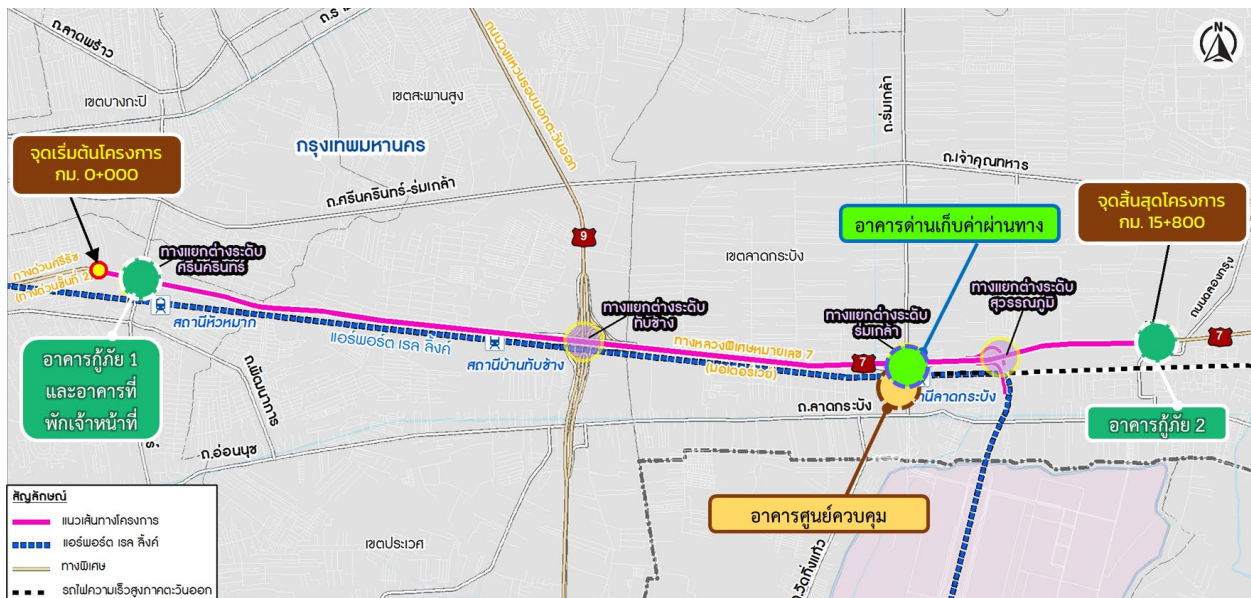
9.4.4 การออกแบบระบบระบายน้ำ

รูปที่ 9-5 ระบบระบายน้ำบนทางยกระดับของโครงการ

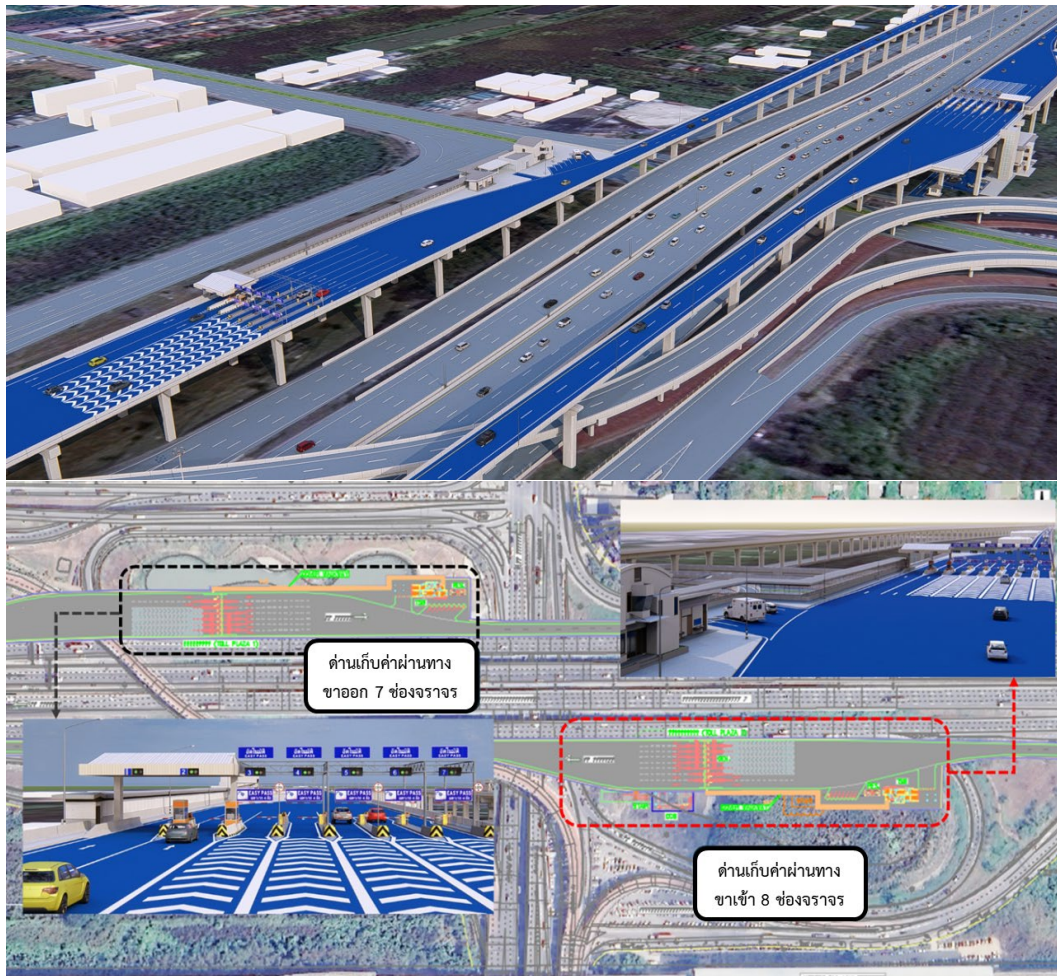


9.4.5 ตำแหน่งและรูปแบบอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง และอาคารต่างๆ

- 1) อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza)
ตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางตั้งอยู่บนโครงสร้างทางยกระดับบริเวณทางแยกต่างระดับร่มเกล้า โดยรูปแบบของระบบจัดเก็บค่าผ่านทางเป็นระบบเปิด จัดเก็บค่าผ่านทางแบบใช้พนักงาน (Manual Toll Collector System : MTC) และแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Toll Collection System : ETC) ประกอบด้วยฝั่งขาเข้าเมือง (มุ่งหน้าไปพระราม 9) จำนวน 8 ช่องจราจร และฝั่งขาออกเมือง (มุ่งหน้าไปลาดกระบัง) จำนวน 7 ช่องจราจร แสดงดังรูปที่ 9-6 และรูปที่ 9-7
- 2) อาคารศูนย์ควบคุม (Control Center Building)
ตั้งอยู่บริเวณใต้ด่านเก็บค่าผ่านทางฝั่งทิศใต้ ลักษณะการใช้งานของอาคารนี้คือ ใช้เพื่อเป็นสำนักงานหลักสำหรับควบคุมดูแลการจราจร และตรวจสอบระบบจัดเก็บต่าง ๆ ในโครงการ แสดงดังรูปที่ 9-6 และรูปที่ 9-7
- 3) อาคารที่ทำการหน่วยกู้ภัย (Sub Rescue Building)
เป็นอาคารสำนักงาน และเป็นที่พักของพนักงานบริการกู้ภัยสำหรับช่วยเหลือเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นบนทางหลวงพิเศษ โดยตำแหน่งอาคารจะอยู่บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ และบริเวณหน้าสจล. (จุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุดโครงการ) แสดงดังรูปที่ 9-6 และรูปที่ 9-7
- 4) อาคารที่พักเจ้าหน้าที่ (Staff Accommodation Building)
เป็นอาคารขนาดประมาณ 9x3 เมตร ใช้เป็นที่พักของเจ้าหน้าที่จัดเก็บค่าบริการ ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดศรีนครินทร์ฝั่งขาออกเมือง ประกอบด้วย ห้องพัก ห้องน้ำ และห้องงานระบบไฟฟ้า แสดงดังรูปที่ 9-6 และรูปที่ 9-7



รูปที่ 9-6 ตำแหน่งอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง และอาคารต่างๆ



รูปแบบอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง



อาคารศูนย์ควบคุม



อาคารเก็บค่าผ่านทาง Toll Surveillance Building และ TPSS



อาคารกักกันที่ 1 และอาคารที่พักเจ้าหน้าที่



อาคารกักกันที่ 2 และอาคารที่พักเจ้าหน้าที่

รูปที่ 9-7 รูปแบบอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง และอาคารต่างๆ

9.4.6 งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

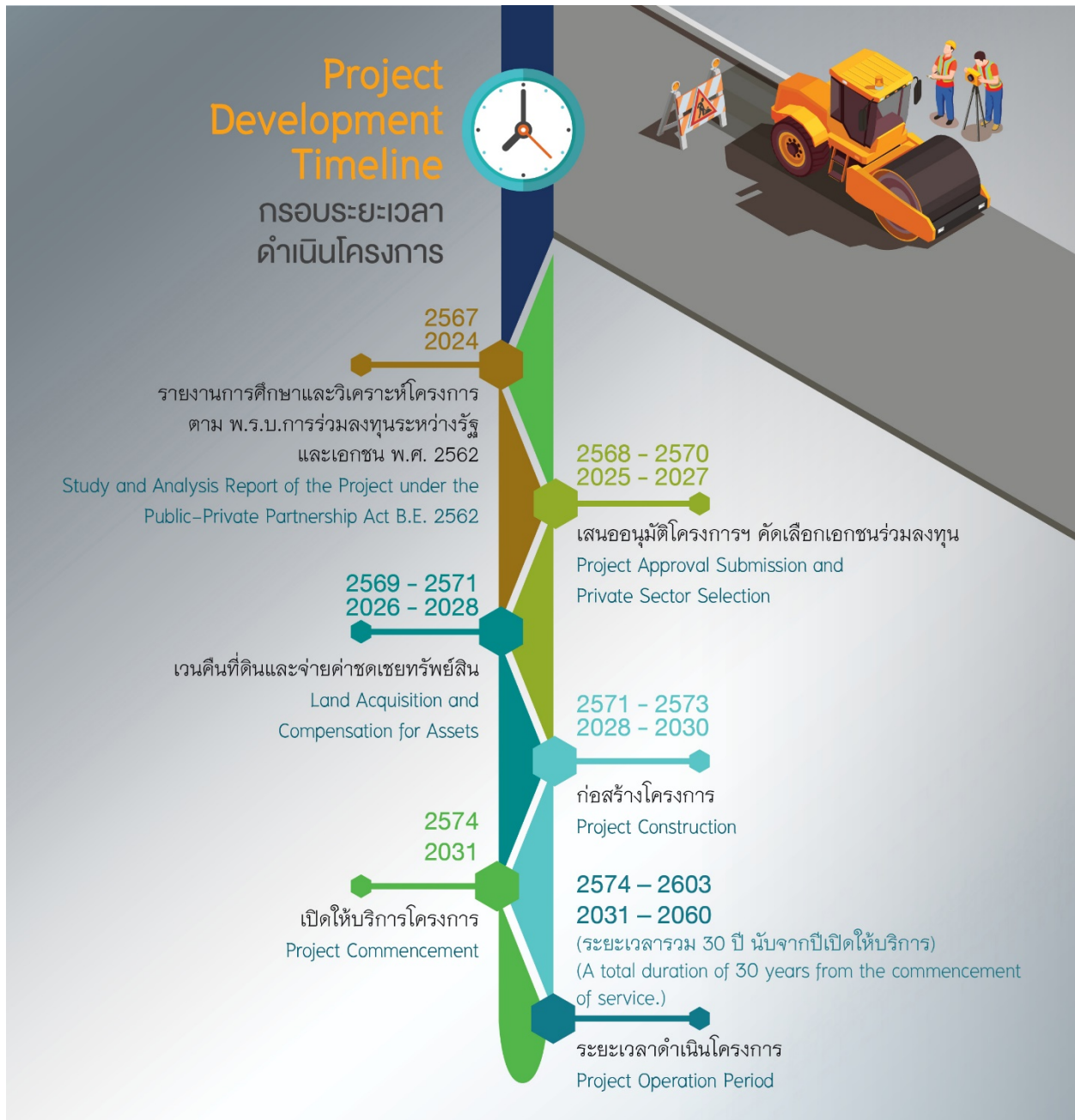
	76 ราย		43,743 ตร.ม.
จำนวนผู้ได้รับผลกระทบ		พื้นที่	
	111 แปลง		47 หลัง
พื้นที่		จำนวนสิ่งปลูกสร้าง	

หมายเหตุ : การประมาณราคาค่าทดแทนที่ดิน ใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562

9.4.7 มูลค่าลงทุนโครงการ

	หน่วย (ล้านบาท)
 ค่าก่อสร้าง	19,136
 ค่าจัดกรรมสิทธิ์	840
 ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	725
รวม	20,701

9.5 ความพร้อมในการจัดทำและดำเนินโครงการ



9.6 ความเป็นไปได้ของโครงการ

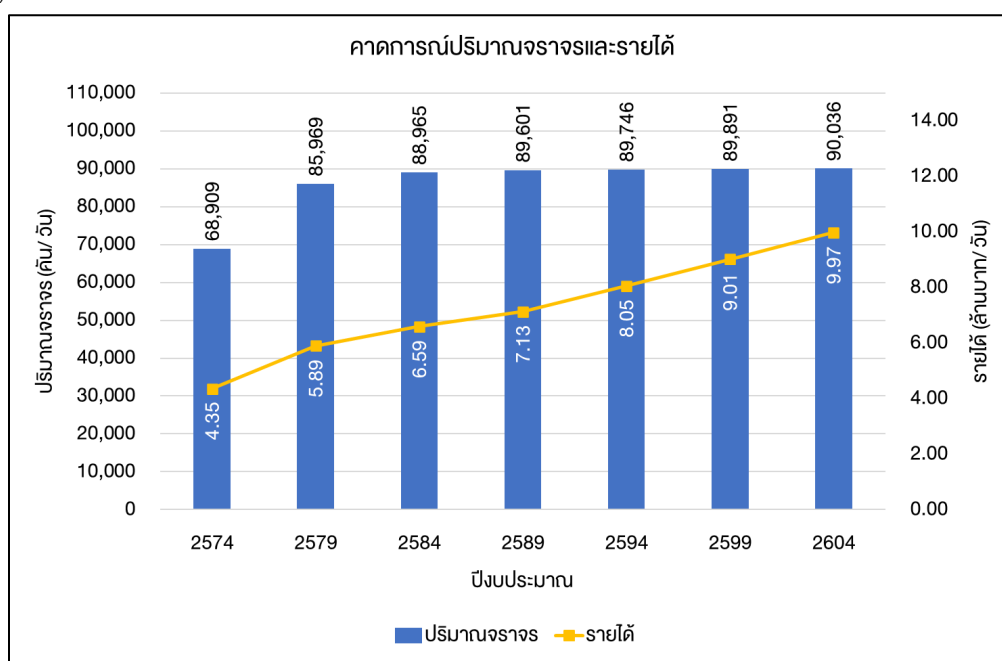
9.6.1 ความเป็นไปได้ของโครงการด้านพาณิชย์

ความเป็นไปได้ของโครงการด้านพาณิชย์ เป็นการวิเคราะห์เพื่อคาดการณ์ปริมาณจราจรและรายได้จากค่าผ่านทางของโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นระยะเวลา 30 ปี ตั้งแต่ปีเปิดให้บริการ ปีงบประมาณ 2574 ถึง ปีงบประมาณ 2603 โดยอัตราค่าผ่านทาง ราคา ณ ปีเปิดให้บริการ เท่ากับ 60 90 และ 120 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ และประมาณการอัตราค่าผ่านทางของโครงการ ซึ่งมีสมมติฐานการปรับขึ้นทุก ๆ 5 ปี ตามอัตราเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ที่ร้อยละ 2.0 ต่อปี ทั้งนี้ เมื่อเปิดบริการโครงการ อัตราค่าผ่านทางจะปรับขึ้นตาม CPI ที่เกิดขึ้นจริง ณ ช่วงเวลานั้น ดังตารางที่ 9-2 ซึ่งผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรเข้าใช้และรายได้ของโครงการ แสดงดังรูปที่ 9-8

ตารางที่ 9-2 อัตราค่าผ่านทางของโครงการ แสดงตามปีงบประมาณ

ปีที่	ปีงบประมาณ	อัตราค่าผ่านทาง		
		4 ล้อ	6-10 ล้อ	>10 ล้อ
1	2574	60	90	120
6	2579	65	100	130
11	2584	70	110	145
16	2589	75	120	160
21	2594	85	130	175
26	2599	95	145	195
31	2604	105	160	215

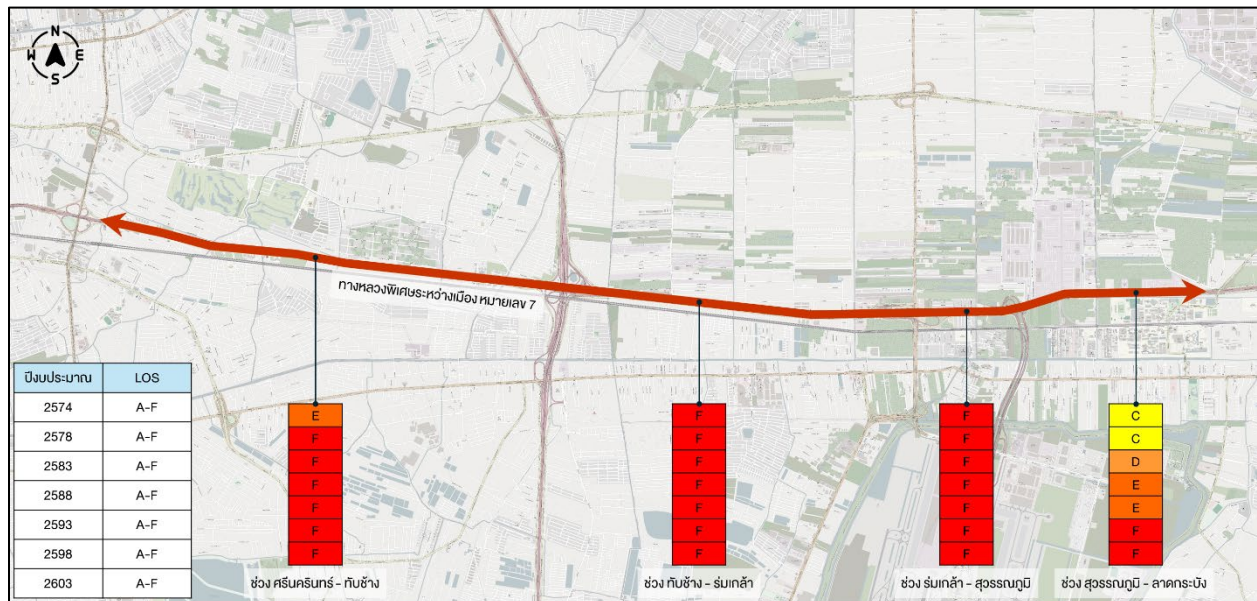
หมายเหตุ : อัตราค่าผ่านทางปรับขึ้นทุก ๆ 5 ปี ตามสมมติฐานของ CPI ที่ร้อยละ 2 ต่อปี (เมื่อโครงการเปิดให้บริการ อัตราค่าผ่านทางจะปรับขึ้นตาม CPI ที่เกิดขึ้นจริง ณ ช่วงเวลานั้น)



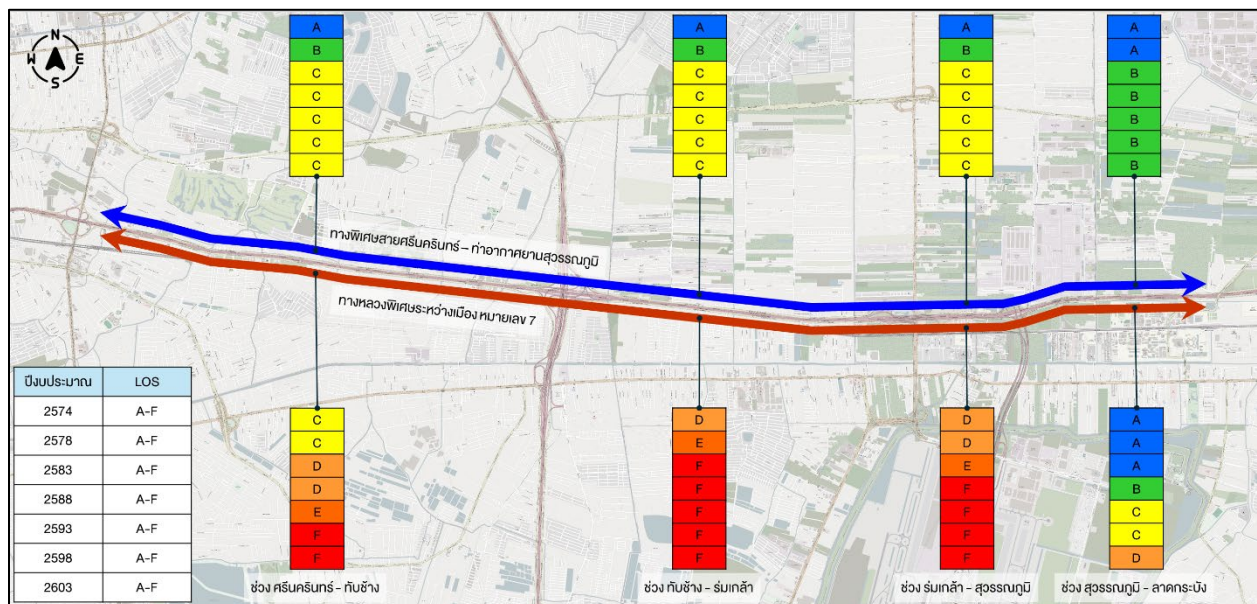
รูปที่ 9-8 ผลการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรและรายได้ของโครงการ

9.6.2 ความเป็นไปได้ของโครงการด้านเทคนิค

ความเหมาะสมด้านโครงข่าย : โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายระหว่างเมืองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยเฉพาะการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการเดินทางระหว่างประเทศ รวมถึงพื้นที่ภาคตะวันออก และรองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โครงการนี้ยังช่วยบรรเทาการจราจรติดขัดบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 แสดงดังรูปที่ 9-9 และรูปที่ 9-10 นอกจากนี้จะทำให้การเดินทางในภาพรวมมีความสะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น ตลอดจนสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง



รูปที่ 9-9 ระดับการให้บริการช่วงถนน (LOS) กรณีไม่มีโครงการ



รูปที่ 9-10 ระดับการให้บริการช่วงถนน (LOS) กรณีมีโครงการ

ความเหมาะสมด้านวิศวกรรมงานทาง : เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทั้งในรูปแบบทางเรขาคณิต องค์ประกอบของรูปตัดตามลักษณะภูมิประเทศ ตำแหน่งของทางแยกต่างระดับ และอื่น ๆ จึงเป็นที่มั่นใจได้ว่าจะเป็นทางพิเศษที่ให้ความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง ทั้งการจราจรที่วิ่งผ่าน (Through Traffic) การจราจรบนโครงข่ายทางหลวงที่ตัดผ่าน ตลอดจนการจราจรในท้องถิ่น (Local Traffic) ได้เป็นอย่างดี

ความเหมาะสมทางด้านแหล่งวัสดุก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการดำเนินงาน : ถนนที่ใช้ในการลำเลียงวัสดุก่อสร้างจากแหล่งวัสดุต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางโครงการผ่านโครงข่ายถนนที่มีอยู่อย่างพอเพียง ในปัจจุบันโครงข่ายถนนที่สำคัญตามแนวโครงการ ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทางหลวงหมายเลข 3071 ทางหลวงหมายเลข 3072 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ทางหลวงหมายเลข 331 ทางหลวงหมายเลข 344 และทางหลวงหมายเลข 315 เป็นต้น ซึ่งเป็นโครงข่ายหลักที่สามารถลำเลียงและขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการได้อย่างสะดวกรวดเร็ว

9.6.3 ความเป็นไปได้ของโครงการด้านเทคโนโลยี

- ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางที่เหมาะสมของโครงการ
เป็นระบบระบบจัดเก็บค่าผ่านทางเป็นระบบเปิด จัดเก็บค่าผ่านทางแบบใช้พนักงาน (Manual Toll Collector System : MTC) และแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Toll Collection System : ETC) ประกอบด้วยฝั่งขาเข้าเมือง (มุ่งหน้าไปพระราม 9) จำนวน 8 ช่องจราจร และฝั่งขาออกเมือง (มุ่งหน้าไปลาดกระบัง) จำนวน 7 ช่องจราจร ดังหัวข้อ 9.4.5
- ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง

ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง	ระบบควบคุมจราจร (CCB)
- ระบบคอมพิวเตอร์ HQ Server ระบบเก็บค่าผ่านทาง - ระบบคอมพิวเตอร์ Backup Server - ระบบคอมพิวเตอร์ ALPR & DVES - ระบบคอมพิวเตอร์ Report & Maintenance Server - ระบบป้องกันการรุกราน Firewall - ระบบบริหารทางพิเศษ (Highway Administration Application : HAA)	- ระบบคอมพิวเตอร์ HQ Server ระบบควบคุมจราจร - ระบบคอมพิวเตอร์ CCTV Recording Server - ระบบ Network Communication - ระบบคอมพิวเตอร์ Report & Maintenance Server - ระบบป้องกันการรุกราน Firewall - ระบบ Center Control Server Room - Traffic Operation Center TOC - ระบบจ่ายไฟฟ้าศูนย์ควบคุม - ระบบดับเพลิง Fire Protection - ระบบปรับอากาศห้อง Server / TOC

● ระบบควบคุมจราจรและความปลอดภัยการจราจร

ระบบควบคุมการจราจร	หน้าที่การทำงาน
ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ (Traffic CCTV System)	สำหรับการตรวจตราสภาพการจราจรบนทางพิเศษ
ระบบป้ายแจ้งข้อความแบบเปลี่ยนข้อความได้ (Variable Message Sign : VMS)	ใช้บอกและแสดงข้อมูลต่าง ๆ เพื่อแนะนำและเตือนผู้ใช้ทาง
ระบบป้ายแสดงเครื่องหมายจราจรและความเร็วอัตโนมัติ (Lane Control Sign)	เพื่อแสดงเครื่องหมายเตือนหรือแนะนำผู้ใช้ทางพิเศษซึ่งจะติดตั้งตามเส้นทาง
ระบบป้ายอัจฉริยะ (ITS Display)	ใช้ในการแจ้งเตือนเหตุอันตรายหรือแจ้งบังคับการขับขี่ให้ปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง
ระบบเตือนสภาพอากาศบนทางพิเศษ (Weather Station)	สำหรับรายงานและแจ้งเตือนสภาพอากาศตลอดเวลา
ระบบตรวจจับปริมาณจราจร (Traffic Detection System)	โดยติดตั้งทุกช่องจราจร เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์สภาพจราจร
ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency Telephone System, ETS)	เพื่อรองรับการติดต่อสื่อสารของผู้ใช้ทางกับเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจร ในกรณีที่ผู้ใช้ทางต้องการความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่
ระบบโทรศัพท์ IP Phone (IP Telephone System)	เป็นระบบโทรศัพท์ที่รองรับการติดต่อสื่อสารระหว่างอาคารศูนย์ควบคุม (CCB) กับกลุ่มอาคารต่าง ๆ ของโครงการ
ระบบนาฬิกา (Distributed Time System)	เป็นเวลามาตรฐานเพื่อใช้เปรียบเทียบเวลาที่แม่นยำ และเที่ยงตรงของระบบเก็บค่าผ่านทางและระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
ระบบสื่อสารข้อมูล (Graphic Display Panel)	เป็นระบบที่ทำหน้าที่ในการแสดงสถานะอุปกรณ์ของระบบควบคุมการจราจรอื่น ๆ พร้อมทั้งสั่งการควบคุมระบบดังกล่าว
ระบบคอมพิวเตอร์ควบคุมจราจร (Central Computer System)	มีหน้าที่หลักในการจัดการข้อมูลรวมทั้งศูนย์ควบคุม (CCB)
ระบบโครงข่ายสื่อสารข้อมูล (Data Communication Network System)	เป็นระบบสื่อสารหลัก (Backbone) ใช้สื่อสารข้อมูลผ่านทางสายใยแก้วนำแสงและอุปกรณ์เครือข่าย เป็นตัวกลางในการสื่อสารข้อมูลระหว่างอุปกรณ์เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง อุปกรณ์ควบคุมการจราจร รวมทั้งคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงต่าง ๆ ที่ติดตั้งอยู่ภายในอาคารควบคุมด่าน กับที่ติดตั้งอยู่ภายในอาคารศูนย์ควบคุม

9.6.4 ความเป็นไปได้ของโครงการด้านสิ่งแวดล้อม

1) การใช้พื้นที่เพื่อพัฒนาโครงการ

แนวเส้นทางโครงการทางพิเศษศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีจุดเริ่มต้นที่จุดปลายของทางพิเศษศรีรัช (ส่วน D) บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ โดยจะก่อสร้างเป็นทางยกระดับบริเวณแนวรางระบายน้ำถนนคู่ขนานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ซึ่งอยู่ในเขตทาง และมีบริเวณบางจุดที่ต้องจำเป็นต้องทำการเวนคืนพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการทั้งสิ้น 5 จุด ได้แก่ 1) ทางขึ้น - ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ 2) สะพานกลับรถถนนกรุงเทพกรีฑา 3) สะพานกลับรถบริเวณร่มเกล้า 4) ทางเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ 5) สะพานกลับรถบริเวณ สจล. ซึ่งมีพื้นที่แปลงที่ดินถูก

เวนคืน จำนวน 111 แปลง และสิ่งปลูกสร้าง 47 หลัง โดย กทพ. ได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั้งหมด 3 ครั้ง ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน และได้ประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบแล้ว

2) ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่เขตทางของกรมทางหลวง (บริเวณแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7) ซึ่งไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์ตามกฎหมาย และพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 นอกจากนี้ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการพบแหล่งโบราณสถานที่ย่อยขึ้นทะเบียน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดสังฆราชา และคลองประเวศบุรีรมย์ โดยการดำเนินการโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถาน ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ด้านสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาโครงการ

9.6.5 ความเป็นไปได้ของโครงการด้านกฎหมาย

1) กฎหมาย ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน

พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550

“ทางพิเศษ” หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้น หรือได้รับโอนหรือได้รับมอบไม่ว่าจะจัดสร้างขึ้นในระดับพื้นดิน เหนือหรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และให้หมายความรวมถึงสะพาน อุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถ ทางเท้าที่จอดรถ เขตทาง ไหล่ทาง เชือกกันน้ำ ท่อหรือทางระบายน้ำ กำแพงกันดิน รั้วเขต หลักระยะ สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร อาคาร หรือสิ่งอื่นใดที่จัดไว้ในเขตทางเพื่ออำนวยความสะดวกหรือเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับงานทางพิเศษ

เมื่อพิจารณาวัตถุประสงค์ของหน่วยงานตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ในมาตรา 8 มาตรา 10 และมาตรา 19 จะเห็นได้ว่า กทพ. มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการก่อสร้างโครงการ จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางและสามารถดำเนินการให้สัมปทานเอกชนร่วมลงทุนในโครงการภายใต้กฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) โดยในการให้สัมปทานในการสร้างทางหรือขยายทางพิเศษ กทพ.จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงดำเนินการได้ ตามมาตรา 57 ตามพระราชบัญญัติฯ

2) กฎหมาย ประกาศ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินการให้สัมปทานในกิจการวัตถุประสงค์ของหน่วยงานนอกจากจะต้องผ่านความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีแล้ว กิจการที่จะให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนต้องเป็นกิจการตามมาตรา 7 ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ทั้งนี้การได้มาซึ่งเอกชนร่วมลงทุน กทพ.ต้องดำเนินการตามกระบวนการภายใต้พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และประกาศคณะกรรมการนโยบาย

การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนร่วมลงทุน และขณะเดียวกัน
เอกชนที่มาร่วมลงทุนจะต้องไม่มีคุณสมบัติต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนด

9.6.6 ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงินและด้านเศรษฐกิจ

- 1) ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านการเงินของโครงการ พบว่า โครงการมีผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) เท่ากับ ร้อยละ 5.86 รายละเอียดดังตารางที่ 9-3

ตารางที่ 9-3 ผลการวิเคราะห์ทางการเงินของโครงการ

ผลการวิเคราะห์ทางการเงินของโครงการ		
ผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	B/C Ratio (เท่า)
5.86	-2,520.00	0.87

หมายเหตุ : อัตราคิดลดร้อยละ 7.24 อ้างอิงจากอัตราต้นทุนเงินกู้เฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก
(Weighted-Average Cost of Capital : WACC) ของ กทพ. เฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปี ตั้งแต่ปี 2558-2567

- 1) ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการ พบว่า โครงการมีผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ ร้อยละ 14.04 ซึ่งมากกว่าร้อยละ 12 จึงถือว่าโครงการมีความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ รายละเอียดดังตารางที่ 9-4

ตารางที่ 9-4 ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจของโครงการ

ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจของโครงการ		
ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	B/C Ratio (เท่า)
14.04	5,562.46	1.48

หมายเหตุ : อัตราคิดลดร้อยละ 12.00 อ้างอิงจากสำนักสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

9.7 ความเสี่ยงของโครงการ

การวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk analysis) ที่ปรึกษาได้จัดทำความเสี่ยงตามแนวทางการวิเคราะห์ความเสี่ยง
ตามมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงของ ออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ (The Australian/New Zealand Standard
on Risk Management ; AS/NZS 4360:1999)

- 1) การระบุความเสี่ยง และการประเมินความเสี่ยง
การระบุความเสี่ยงในการศึกษาครั้งนี้ได้แบ่งออกเป็น 3 ระยะ เมื่อระบุความเสี่ยงแล้วจะทำการประเมิน
ความเสี่ยง โดยการประเมินโอกาสในการเกิดความเสี่ยง (Likelihood) และประเมินระดับความรุนแรงของ
ผลกระทบที่จะเกิดขึ้น (Impact) นำมาจัดทำแผนผังประเมินความเสี่ยง (Risk Analysis Matrix) ซึ่งแบ่ง
ความเสี่ยงออกเป็น 4 ระดับ แสดงดังตารางที่ 9-5 โดยรายการความเสี่ยงแสดงดังรูปที่ 9-7

ตารางที่ 9-5 แผนผังประเมินความเสี่ยง (Risk Analysis Matrix)

Likelihood โอกาสที่เกิดขึ้น	ระดับความรุนแรงของผลกระทบ (Impact)				
	ไม่ส่งผล (1)	เล็กน้อย (2)	ปานกลาง (3)	สูง (4)	สูงมาก (5)
เป็นประจำ (5)	M (5)	H (10)	H (15)	E (20)	E (25)
บ่อย (4)	M (4)	M (8)	H (12)	E (16)	E (20)
บางที (3)	L (3)	M (6)	M (9)	H (12)	H (15)
ไม่ค่อย (2)	L (2)	M (4)	M (6)	M (8)	H (10)
น้อยมาก (1)	L (1)	L (2)	L (3)	M (4)	M (5)

- E – Extreme Risk (ระดับคะแนน 16-25) เป็นความเสี่ยงที่ต้องได้รับการแก้ไขโดยเร่งด่วนทันที
- H – High Risk (ระดับคะแนน 10-15) เป็นความเสี่ยงที่ต้องได้รับการใส่ใจและทำการแก้ไขอย่างมาก
- M – Medium Risk (ระดับคะแนน 4-9) เป็นความเสี่ยงที่อาจจะทำให้แผนการจัดการไว้ไม่ต้องแก้ไขในทันที
- L – Low Risk (ระดับคะแนน 1-3) ส่วนมากเป็นความเสี่ยงที่สามารถยอมรับได้

01	ความเสี่ยงช่วงเตรียมการก่อนก่อสร้างโครงการ และระหว่างก่อสร้างโครงการ - ความเสี่ยงด้านการจัดเตรียมพื้นที่โครงการ - ความเสี่ยงด้านการก่อสร้างโครงการ - ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม
02	ความเสี่ยงช่วงเปิดให้บริการโครงการ - ความเสี่ยงด้านงานควบคุมจราจร - ความเสี่ยงด้านการบำรุงรักษาโครงการ - ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม
03	ความเสี่ยงอื่นๆ - ความเสี่ยงด้านกฎหมาย - ความเสี่ยงด้านการร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบ - ความเสี่ยงด้านพาณิชย์ - ความเสี่ยงด้านการเงิน - ความเสี่ยงด้านเศรษฐกิจ - ความเสี่ยงจากเหตุสุดวิสัย (ภัยพิบัติทางธรรมชาติ)

2) แนวทางการบริหารหรือจัดการความเสี่ยง

ในการบริหารความเสี่ยงแต่ละประเภท มีกลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง ได้แก่ การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง การควบคุมความเสี่ยง การถ่ายโอนความเสี่ยง และการยอมรับความเสี่ยง โดยจากการประเมินความเสี่ยง พบว่า ความเสี่ยงที่มีคะแนนระดับความเสี่ยงสูง มีทั้งสิ้น 10 ประเด็น รายละเอียดดังตารางที่ 9-6

ตารางที่ 9-6 การบริหารความเสี่ยง

ประเด็นความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง	แนวทางการบริหารความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงภายหลังการบริหารจัดการ
ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในช่วงเตรียมการก่อนก่อสร้างโครงการและช่วงดำเนินการก่อสร้างโครงการ			
ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม			
มลพิษด้านคุณภาพอากาศ	5x2=10 สูง	ผู้รับความเสี่ยง ภาครัฐ/เอกชน ควบคุมความเสี่ยง โดยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด เช่น จัดเจ้าหน้าที่ฉีดพรมน้ำ, ปกคลุมกองวัสดุการก่อสร้าง, เปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วงๆ, ปิดคลุมท้ายรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างให้มิดชิด, ควบคุมน้ำหนักและความเร็วรถบรรทุก และทำความสะอาดผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้างวันละ 1 ครั้งตอนกลางวัน	3x1=3 ต่ำ
เสียงดังรบกวนและความสั่นสะเทือน	5x2=10 สูง	ผู้รับความเสี่ยง ภาครัฐ/เอกชน ควบคุมความเสี่ยง โดยติดตั้งกำแพงกันเสียง, ใช้เสาเข็มแบบเจาะ, ก่อสร้างเฉพาะช่วงกลางวัน (8.00-17.00 น.), ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรยานพาหนะสัปดาห์ละครั้ง, ใช้พื้นยางรองแผ่นเหล็กสำหรับถนนชั่วคราว และควบคุมน้ำหนักและความเร็วรถบรรทุกไม่เกินกฎหมายและ 30 กม./ชม.	4x1=4 ปานกลาง
น้ำเสียหรือขยะ	5x2=10 สูง	ผู้รับความเสี่ยง ภาครัฐ/เอกชน ควบคุมความเสี่ยง โดยจัดหาน้ำเพียงพอและติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งจัดภาชนะรองรับขยะให้เพียงพอ และติดต่อสำนักงานเขตลาดกระบังเพื่อกำจัดขยะอย่างถูกต้อง	3x1=3 ต่ำ
ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในช่วงดำเนินงาน			
ความเสี่ยงด้านการบำรุงรักษาโครงการ			
งานระบบไฟฟ้า	5x3=15 สูง	ผู้รับความเสี่ยง เอกชน ควบคุมความเสี่ยง ออกแบบให้มีเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรองเพื่อจ่ายให้กับอุปกรณ์ต่างๆ ที่จำเป็น	2x2=4 ปานกลาง
อัตราแลกเปลี่ยนเงินส่วน/อุปกรณ์	3x4=12 สูง	ผู้รับความเสี่ยง เอกชน ควบคุมความเสี่ยง และ ถ่ายโอนความเสี่ยง โดยทำสัญญาซื้อขายล่วงหน้าและปรับแผนและการบริหารการเงินให้สอดคล้องกับสถานะการเงินของโครงการ	1x1=1 ต่ำ
การเปลี่ยนแปลงราคาวัสดุ/อุปกรณ์	3x4=12 สูง	ผู้รับความเสี่ยง เอกชน ควบคุมความเสี่ยง โดยกำหนดนโยบายบริหารต้นทุนโครงการให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสถานะโครงการ และปรับปรุงและตรวจสอบแผนบริหารต้นทุนให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมอย่างสม่ำเสมอ	2x3=6 ปานกลาง
ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม			
มลพิษทางอากาศ	5x2=10 สูง	ผู้รับความเสี่ยง ภาครัฐ/เอกชน ควบคุมความเสี่ยง โดยจัดระบบจราจรให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งสัญญาณจราจรและป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ และกำหนดประเภทและความเร็วของยานพาหนะ	3x2=6 ปานกลาง
เสียงดังรบกวนและความสั่นสะเทือน	5x2=10 สูง	ผู้รับความเสี่ยง ภาครัฐ/เอกชน ควบคุมความเสี่ยง โดยจัดระบบจราจรให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งสัญญาณจราจรและป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ และกำหนดประเภทและความเร็วของยานพาหนะ	3x1=3 ต่ำ
น้ำเสียหรือขยะ	5x2=10 สูง	ผู้รับความเสี่ยง ภาครัฐ/เอกชน ควบคุมความเสี่ยง โดยจัดหาน้ำและระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป และจัดภาชนะรองรับขยะให้เพียงพอและติดต่อสำนักงานเขตลาดกระบังเพื่อกำจัดขยะอย่างถูกต้อง	3x1=3 ต่ำ

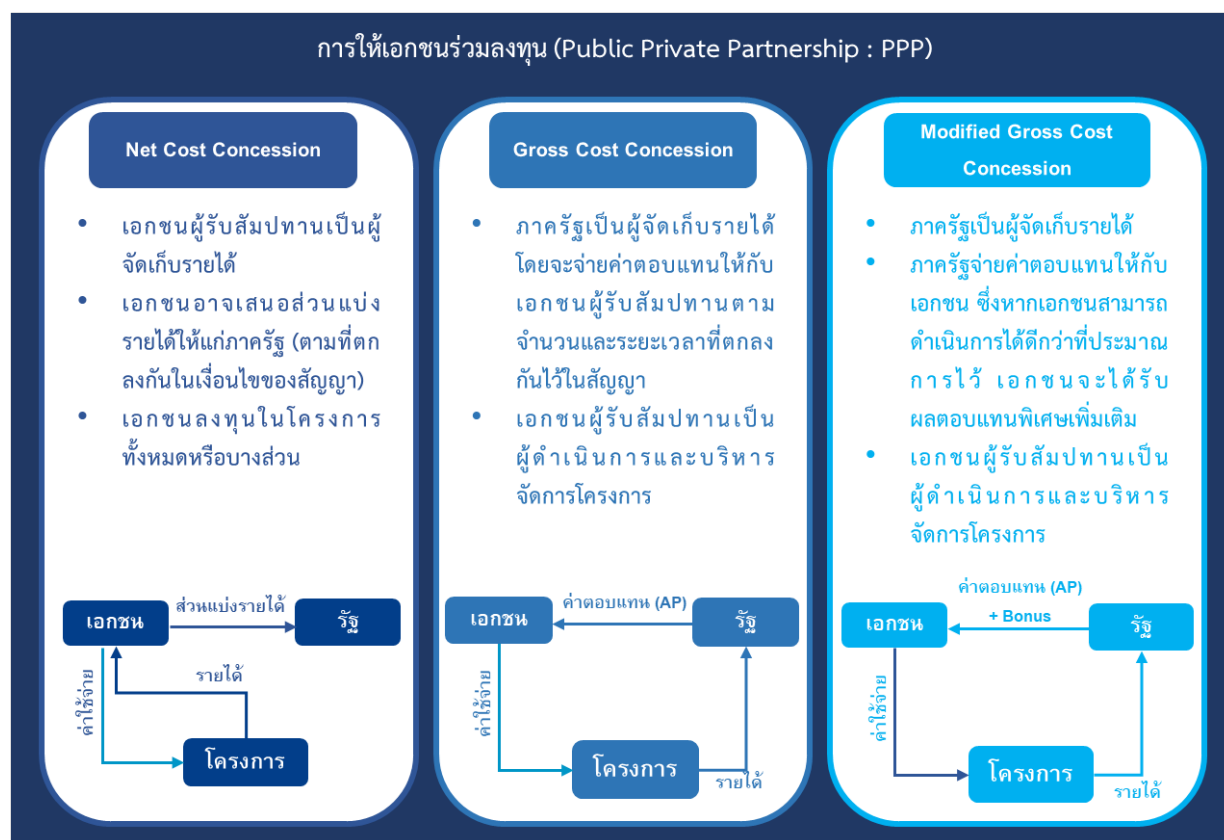
ตารางที่ 9-6 การบริหารความเสี่ยง

ประเด็นความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง	แนวทางการบริหารความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงภายหลังการบริหารจัดการ
ความเสี่ยงอื่นๆ			
ความเสี่ยงด้านพาณิชย์			
ความเสี่ยงจากปริมาณผู้ใช้งานทางพิเศษต่ำกว่าผลการคาดการณ์	4x3=12 สูง	ผู้รับความเสี่ยง กรณี PPP Net cost เอกชนเป็นผู้รับความเสี่ยง กรณี PPP Gross cost ภาครัฐเป็นผู้รับความเสี่ยง ควบคุมความเสี่ยง โดยพิจารณารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม เช่น การให้เอกชนร่วมลงทุน โดยที่ให้เอกชนยอมรับความเสี่ยงด้านรายได้	3x2=6 ปานกลาง

9.8 ทางเลือกและรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

9.8.1 แนวทางการดำเนินงานและรูปแบบการร่วมลงทุนของโครงการ

แนวทางการดำเนินงานและรูปแบบการร่วมลงทุนของโครงการ แสดงดังรูปที่ 9-11



รูปที่ 9-11 แนวทางการดำเนินงานและรูปแบบการร่วมลงทุนของโครงการ

9.8.2 การศึกษาและจำแนกขอบเขตและความรับผิดชอบระหว่างภาครัฐและเอกชน

ขอบเขตสำหรับการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนแบ่งออกเป็น 4 หมวดหลัก ได้แก่ งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน งานก่อสร้างงานโยธา งานก่อสร้างงานระบบ และงานดำเนินการและบำรุงรักษาโครงการ และแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ PPP1 : ภาคเอกชนจะเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนงานก่อสร้างงานโยธาทั้งหมด พร้อมทั้งติดตั้งงานระบบ พร้อมทั้งดำเนินงานและบำรุงรักษาทั้งโครงการ และ PPP2 : ภาครัฐจะเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนงานก่อสร้างงานโยธาทั้งหมด ภาคเอกชนจะเป็นผู้รับผิดชอบงานระบบ พร้อมทั้งดำเนินงานและบำรุงรักษา แสดงดังรูปที่ 9-12

ขอบเขตความรับผิดชอบ	PPP1						PPP2					
	PPP Net Cost		PPP Gross Cost		PPP Modified Gross Cost		PPP Net Cost		PPP Gross Cost		PPP Modified Gross Cost	
	ภาครัฐ	เอกชน	ภาครัฐ	เอกชน	ภาครัฐ	เอกชน	ภาครัฐ	เอกชน	ภาครัฐ	เอกชน	ภาครัฐ	เอกชน
งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	✓	-	✓	-	✓	-	✓	-	✓	-	✓	-
งานก่อสร้างงานโยธา	-	✓	-	✓	-	✓	✓	-	✓	-	✓	-
งานก่อสร้างงานระบบ	-	✓	-	✓	-	✓	-	✓	-	✓	-	✓
งานดำเนินการและบำรุงรักษา	-	✓	-	✓	-	✓	-	✓	-	✓	-	✓
รายได้	-	✓	✓	-	✓	-	-	✓	✓	-	✓	-

รูปที่ 9-12 ขอบเขตสำหรับการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน

9.9 ความพร้อมของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและดำเนินโครงการ

	ในด้านความพร้อมในการเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมของหน่วยงานของรัฐ มีความพร้อมภายใต้รัฐบาล โดยกระทรวงคมนาคม มีนโยบายให้ทุกหน่วยงานดำเนินงานโดยยึดหลักการบูรณาการ การมีส่วนร่วมและสร้างการรับรู้ควบคู่การประชาสัมพันธ์ เพื่อบูรณาการความร่วมมือในการกำหนดแนวทางในการพัฒนาโครงการทางหลวง โครงการทางหลวงชนบท และโครงการทางพิเศษ แนวทางคือ สร้างความร่วมมือข้ามหน่วยงาน ในการวางแผนการศึกษาและออกแบบโครงการ พร้อมทั้งส่งเสริมสนับสนุนเรียนรู้และพัฒนานวัตกรรมต่าง ๆ ของแผนลงทุน “ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางหลวงชนบท และทางพิเศษ” ร่วมกัน ร่วมกับการบริหารจัดการ การเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและข้อมูลการจราจรเพื่อวิเคราะห์และแก้ไขปัญหา การจราจรในโครงข่ายคมนาคมทางถนนของประเทศให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
	ปัจจุบัน กทพ. มีการกักในการแก้ไขปัญหาจราจร และการพัฒนาปรับปรุงระบบต่าง ๆ ในการตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ซึ่งภารกิจต่าง ๆ ได้ช่วยสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศมาอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันเปิดให้บริการทางพิเศษแล้วจำนวน 8 สายทาง 4 ทางเชื่อมต่อ ระยะทางรวม 224.6 กิโลเมตร กทพ. มีการปรับปรุงองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งในการดำเนินงานและบรรลุเป้าหมายการเป็น “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ” (Innovation for better drive and better life) รวมถึงมุ่งเน้นการก้าวสู่การเป็นผู้นำในธุรกิจด้านคมนาคมด้วย Smart Expressway เพื่อยกระดับการบริหารจัดการและให้บริการประชาชนผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถูกบรรจุอยู่ในแผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุน พ.ศ. 2563-2570 ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ถึงแม้ว่า การทางพิเศษฯ มีความพร้อมในการดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่การใช้เงินลงทุนโครงการจะเป็นภาระผูกพันต่อภาครัฐในระยะยาว ดังนั้น แนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ จึงเป็นอีกแนวทางเลือกหนึ่งที่จะช่วยให้การดำเนินโครงการประสบความสำเร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผลมากที่สุด

