

ระเบียบวาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

ระเบียบวาระที่ 4.5 การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่ สปป.ลาว สำหรับงานออกแบบรายละเอียดโครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงครกข้าวตอ – สานะคาม – บ้านวัง – บ้านน้ำส้ม

## 1. ความเป็นมา

1.1 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2554 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการ และขนส่ง สปป.ลาว ได้จัดส่งหนังสือขอความช่วยเหลืออย่างเป็นทางการ (Formal Request) มายังสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) เพื่อขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการ ในการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงครกข้าวตอ – สานะคาม – บ้านวัง – บ้านน้ำส้ม (เอกสารแนบ )

1.2 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2554 ได้มีการประชุมหารือเพื่อร่วมกันจัดทำแผนงานโครงการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างผู้บริหารระดับสูงของ สปป.ลาว และ สพพ. ณ จังหวัดเชียงใหม่ โดยผลการประชุมดังกล่าวทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกันที่จะพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเชียงใหม่ – เวียงจันทน์ (Chiangmai - Vientiane Economic Corridor, CVEC) เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการขยายตัวด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมถึงเป็นสัญลักษณ์ในการร่วมมือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระหว่างในประเทศไทยและ สปป.ลาว

1.3 ในการประชุม คพพ. ครั้งที่ 1/2555 วันที่ 25 มกราคม 2555 คณะกรรมการบริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (คพพ.) เห็นชอบให้ สพพ. ดำเนินโครงการวิจัยเรื่อง แนวระเบียงเศรษฐกิจเชียงใหม่ – เวียงจันทน์ โดยถนน R11 ช่วงครกข้าวตอ – สานะคาม – บ้านวัง – บ้านน้ำส้ม เป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียงเศรษฐกิจฯ ดังกล่าวด้วย

1.4 ในการประชุม คพพ. ครั้งที่ 6 / 2556 วันที่ 5 มิถุนายน 2556 คพพ. ได้รับทราบและเห็นชอบผลการวิจัยแนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC ดังกล่าว และ มีความเห็นว่า สพพ. ควรให้ความสำคัญและเตรียมความพร้อมในการพัฒนาเส้นทางดังกล่าวอย่างเร่งด่วน โดยผลการวิจัยได้กำหนดแผนการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC ออกเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย

1.4.1 แผนระยะสั้น ช่วงปี 2556 -2560 ซึ่งเป็นช่วงเริ่มต้นพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC โดยจะต้องพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางให้เป็น Transport Corridor โดยการพัฒนาคอนกรีตตามแนวระเบียงฯ ให้พร้อมใช้งาน

1.4.2 แผนระยะกลาง ช่วงปี 2561 – 2565 เป็นการพัฒนาตามขั้นตอนเพื่อผลักดันระยะเบียงเศรษฐกิจฯ ดังกล่าวให้เป็น Logistic Corridor เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง การค้า การลงทุนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC

1.4.3 แผนระยะยาว ตั้งแต่ช่วงปี 2566 เป็นต้นไป เป็นการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องเพื่อยกระดับให้เป็น Economic Corridor อย่างยั่งยืนและเป็นรูปธรรม

## 2. ผลการดำเนินงาน

สพพ. ได้ยึดผลการวิจัยดังกล่าวเป็นหลักในการดำเนินงานและได้พิจารณาคำขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการของ สปป.ลาว ในการพัฒนาถนน R11 ช่วงครกข้าวตอ – สานะคาม – บ้านวัง – บ้านน้ำส้ม แล้วเห็นว่าถนนดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของ แนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC และสมควรได้รับการพัฒนา จึงได้จัดทำข้อมูลของเส้นทางดังกล่าว สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

**2.1 โครงข่ายถนน (Road Network) และความเชื่อมโยงกับ CVEC** แนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 629 กิโลเมตร แนวเส้นทางแบ่งเป็นถนนในประเทศไทย และใน สปป.ลาว ประกอบด้วย

2.1.1 เส้นทางในประเทศไทยมีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง – แพร่ – สิ้นสุดที่ด่านภูมู่ จังหวัดอุตรดิตถ์

2.1.2 เส้นทางภายใน สปป.ลาว ประกอบด้วย

- 1) ถนนภูมู่ – ปากลาย (สพพ. ให้ความช่วยเหลือ)
- 2) ถนน R11 ช่วงครกข้าวตอ – สานะคาม – บ้านวัง – บ้านน้ำสั้ง
- 3) ถนน R11 ช่วงบ้านน้ำสั้ง – เมืองสังข์ทอง – บ้านตาดทอง (สพพ. ให้ความช่วยเหลือ)

## 2.2 ความสำคัญของการพัฒนา

เมื่อพิจารณาจากโครงข่ายถนนที่กล่าวในข้อ 2.1 แล้วจะเห็นได้ว่า ถนน R11 ช่วงครกข้าวตอ – สานะคาม – บ้านวัง – บ้านน้ำสั้ง เป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC และเป็นถนนช่วงสุดท้ายที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา ทั้งนี้จากผลการวิจัยพบว่าแนวถนนในประเทศไทยได้รับการพัฒนาให้เป็นถนนตามมาตรฐานทางหลวงอาเซียนแล้ว ส่วนแนวถนนใน สปป.ลาว สพพ. อยู่ระหว่างการให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาถนนให้ได้มาตรฐานทางหลวงอาเซียน ทั้งในช่วงต้น (ภูมู่ – ปากลาย) และช่วงปลาย (R11 ช่วงบ้านน้ำสั้ง – บ้านตาดทอง) ของเส้นทาง ดังนั้น การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ สปป.ลาว ในครั้งนี้ จึงจะเป็นการพัฒนาถนนช่วงสุดท้ายของแนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC ให้ได้มาตรฐานทางหลวงอาเซียนซึ่งจะทำให้ถนนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC ดังกล่าวมีความพร้อมในการเป็น Transport Corridor ตามผลการวิจัยที่กล่าวในข้อ 1.4 ข้างต้น

## 2.3 สภาพปัจจุบันของถนน

สพพ. ได้ดำเนินการสำรวจและจัดเก็บข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ตามแนวถนนช่วงที่กล่าวแล้ว สรุปได้ดังนี้

**2.3.1 ช่วงเมืองครกข้าวตอ – สานะคาม มีระยะทางประมาณ 63 กิโลเมตร** โดยเมืองครกข้าวตอตั้งอยู่บริเวณริมน้ำโขงตรงข้ามเมืองปากลาย การเดินทางระหว่างเมืองทั้งสองใช้แพขนานยนต์เป็นหลัก ปัจจุบัน สปป.ลาว กำลังก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ซึ่งได้รับความช่วยเหลือจากเนเธอร์แลนด์ จากการตรวจสอบสภาพถนนช่วงดังกล่าวพบว่าปัจจุบันเป็นถนน 2 ช่องจราจร มีความกว้างประมาณ 5 เมตร ไม่มีไหล่ทาง ในช่วงต้นเป็นถนนทางราบประมาณ 5 กิโลเมตร จากนั้นเส้นทางตัดผ่านช่วงภูเขาสูงมีความชันประมาณร้อยละ 15 ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร ซึ่งรถบรรทุกขนาดใหญ่จะประสบปัญหาในการสัญจร และมีโค้งอันตราย (Blind Spot) ที่ไม่สามารถมองเห็นยานพาหนะในทางกลับกันได้เป็นจำนวนมาก หลังจากลงภูเขาลงแล้วถนนจะเป็นทางราบสลับเนินเขาไปจนถึงเมืองสานะคาม

**2.3.2 ช่วงเมืองสานะคาม – บ้านวัง มีระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร** สภาพทางกายภาพถนนช่วงดังกล่าวจะเป็นทางราบสลับเนินเขาขนานไปกับแนวแม่น้ำโขง โดยสภาพปัจจุบันยังเป็นดินลูกรังและไม่มีการบูรณะ ทั้งนี้ สภาพถนนช่วงนี้จะไม่สามารถสัญจรหรือสัญจรได้ลำบากในช่วงฤดูฝนเนื่องจากดินลูกรังจะมีสภาพเป็นดินโคลน นอกจากนี้ ตามแนวเส้นทางจะมีบ้านเรือนประชาชนอาศัยอยู่เป็นระยะ โดยประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมและเลี้ยงสัตว์ จุดสิ้นสุดถนนช่วงดังกล่าวอยู่ที่บ้านวัง ซึ่งเป็นแยกที่สามารถเดินทางไปยังเมืองหมื่น เมืองเฟือง (Resettlement Site ของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากเขื่อนน้ำจึม) และต่อเนื่องไปเมืองหินเห็บ ซึ่งตั้งอยู่บนถนนหมายเลข 13 ตอนเหนือใต้ (ถนนหมายเลข 13 เป็นเส้นทางหลักตามแนวเหนือ – ใต้ ของ สปป.ลาว)

**2.3.3 ช่วงบ้านวัง – บ้านน้ำส้าง มีระยะทางประมาณ 42 กิโลเมตร** สภาพทางกายภาพของถนนช่วงนี้จะเป็นทางราบสลับเนินเขาขนานไปกับแนวแม่น้ำโขง ถนนช่วงนี้ได้เคยรับการบูรณะโดยความช่วยเหลือจาก ADB แล้ว อย่างไรก็ตาม ADB ได้พิจารณาให้ถนนช่วงดังกล่าวเป็นเส้นทางระหว่างเมือง (Access Road) จึงได้บูรณะถนนให้มีความกว้างเพียง 5 เมตร และไม่มีไหล่ทาง ปัจจุบัน ถนนช่วงดังกล่าวมีสภาพทรุดโทรมและเสียหายมาก ทั้งนี้ โดยข้อเท็จจริงแล้ว สปป.ลาว ได้กำหนดให้ถนนช่วงดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของถนน R11 ซึ่งเป็นทางหลวงแห่งชาติ (National Road) และในอนาคตคาดว่าจะมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวสามารถเดินทางไปหลวงพระบางได้และไม่เป็นภูเขาสูงเหมือนกับถนนหมายเลข 13 เหนือ ดังนั้น สปป.ลาว จึงต้องการพัฒนาถนนช่วงนี้ให้ได้มาตรฐานทางหลวงอาเซียนเช่นเดียวกับถนน R11 ที่ สพพ. ให้ความช่วยเหลือ

การเดินทางตามเส้นทางช่วงดังกล่าวในข้อ 2.3.1 – 2.3.3 ระยะทางรวม 135 กิโลเมตร ปัจจุบันใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง เนื่องจากถนนยังไม่ได้รับพัฒนาให้ได้มาตรฐาน สภาพผิวจราจรมีความเสียหายจึงเป็นอุปสรรคในการเดินทาง ดังนั้น หากเส้นทางช่วงดังกล่าวได้รับการพัฒนาคาดว่าจะทำให้การเดินทางในภาพรวมใช้เวลาสั้นลงและมีความปลอดภัยในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

#### 2.4 ประโยชน์ที่จะได้รับการดำเนินการดำเนินโครงการ

- 1) ภายหลังจากพัฒนาถนนช่วงดังกล่าวแล้วเสร็จ จุดผ่านแดนถาวรบ้านภูคู้ จังหวัดอุดรดิตถ์ จะเป็นประตูการค้าที่สำคัญตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC เนื่องจากการเดินทาง การขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดภาคเหนือของไทยกับนครหลวงเวียงจันทน์จะมีระยะทางสั้นลง เหลือเพียง 629 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง เมื่อเทียบกับการเดินทางในเส้นทางเดิมที่ต้องผ่านไปยังภาคอีสาน (ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย) เพื่อเดินทางเข้าสู่นครหลวงเวียงจันทน์ ที่มีระยะทางถึง 863 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางมากกว่า 12 ชั่วโมง
- 2) เป็นการเพิ่มมูลค่าการค้าบริเวณจุดผ่านแดนภูคู้ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวจะเป็นประตูการค้าของภาคเหนือตอนล่างในการกระจายและจัดส่งสินค้าไปยัง เมืองไซยะบุรี เมืองหลวงพระบาง และนครหลวงเวียงจันทน์ ของ สปป.ลาว ผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC ซึ่งสอดคล้องกับการยกระดับจุดผ่านแดนภูคู้ ให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2556 จึงเป็นการสร้างโอกาสในการค้าขายและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- 3) การพัฒนาถนนช่วงดังกล่าวจะเป็นการเชื่อมโยงทั้งในส่วนโครงข่ายคมนาคมระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC และเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมภายใน สปป.ลาว เนื่องจากถนนดังกล่าวมีลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบ และสามารถใช้เป็นเส้นทางไปยังแขวงไซยะบุรี และแขวงหลวงพระบาง ได้สะดวกกว่าการเดินทางโดยใช้ถนนหมายเลข 13 เหนือ ซึ่งมีลักษณะเป็นภูเขาสูงชัน
- 4) เป็นการกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC โดยภายหลังจากพัฒนาถนนช่วงดังกล่าวคาดว่าจะมีปริมาณการจราจรระหว่างประเทศ รวมถึงการสัญจรของยานพาหนะภายใน สปป.ลาว มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้เกิดกิจกรรมการค้าและการบริการต่างๆ ตามแนวเส้นทางอันจะเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ CVEC ได้ นอกจากนี้ จะเป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างรัฐบาลไทยและ สปป.ลาว ผ่านการให้ความช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐานภายใน สปป.ลาว เพื่อให้เกิดความรู้สึกที่ดีและสร้างความเชื่อมั่นในการมีส่วนร่วมเพื่อพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมร่วมกันอย่างยั่งยืน

5) ภายหลังจากพัฒนาถนนช่วงครกข้าวตอก – สานะคาม – บ้านวัง – บ้านน้ำส้าง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของถนน R11 แล้วเสร็จ ถนน R11 จะเป็นเส้นทางที่ สพพ. ให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาตลอดแนวตั้งแต่นครหลวง เวียงจันทน์ – ครกข้าวตอก – ภูคู้ ระยะทางรวมมากกว่า 240 กิโลเมตร และเส้นทางดังกล่าวจะกลายเป็นสัญลักษณ์ของความร่วมมือและความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว ในการร่วมมือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

### 3. ข้อพิจารณา

3.1 อนุมัติการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่ สปป.ลาว ในการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงครกข้าวตอก – สานะคาม – บ้านวัง – บ้านน้ำส้าง

3.2 ให้ สพพ. ไปยกร่างขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) ภายใต้งการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่ สปป.ลาว ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้วนำร่าง TOR มาเสนอ คพพ. เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

---



---



---



---



---



เอกสารแนบ	0105
เลขรับ	- 9 ก.พ. 2554
วันที่	9.904
เวลา	

LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC  
PEACE INDEPENDENCE DEMOCRACY UNITY PROSPERITY



Ministry of Public Works and Transport

No. 1970 /MPWT.

08 FEB 2011

Vientiane Capital, dated .....

Att: Mr. Acksiri Buranasiri,  
President  
Neighboring Country Economic Development Cooperation Agency (NEDA)  
Bankok, Thailand

Subject: Request for Technical Assistance.

Dear Mr. Acksiri Buranasiri,

On behalf of the Lao Government and on my own behalf, I would like to take this great opportunity to express my high gratitude and deep appreciation to the Royal Thai Government, particular to NEDA for the assistance toward the improvement of Lao transport infrastructure, such as roads, railway and airport improvement projects and with the aim to further strengthen the friendship and close cooperation between the two Governments and people in all areas of cooperation, in particular in trade, investment, tourism and poverty eradication thus by facilitating the movement of goods and people with the provision of reliable land transportation access, Lao Government has been considered as high priority to improve roads and railway which will provide an access two countries as the following:

1. National Road 11 section Bane Vang to Sanakham District about 30 km and Access road from Bane Vang (junction to NR11) to Mouang Meune District about 30 km, Vientiane Province.
2. Improving National Road 11 section from Sanakham District to Kok Kador provision of road safety improvements such as guardrails, realignment, widening and spot roads surfacing improvements.
3. New railway Bridge below the existing Friendship Bridge crossing Mekong (Thanaleng to Nongkhai)

Sincerely yours,



Sommad Pholsena  
Minister