

สรุประเบียบวาระการประชุม คพพ. ครั้งที่ 4/2561 (เรื่องเพื่อพิจารณา)

<p>ระเบียบวาระที่ 4.3</p>	<p>การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่กัมพูชา สำหรับการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดโครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมราฐ-อันลองเวง-จวม/สง่า ราชอาณาจักรกัมพูชา</p>
<p>นำเสนอโดย</p>	<p>นางสาวดาริวรรณ เปรมภูมิเวทย์ ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการ 2</p>
<p>สรุปประเด็นสำคัญ ของระเบียบวาระ การประชุม</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. โครงการ NR67 อยู่ใน Potential List ในการให้ TA/FA แก่ประเทศเพื่อนบ้าน ปี 61-64 (คพพ. เห็นชอบ 23 ส.ค. 60) โดยเป็น TA ที่จะดำเนินการในปี 61</li> <li>2. Action Plan 61 ของ สพพ. กำหนดให้ศึกษา/ประเมินโครงการที่มีศักยภาพสำหรับการให้ความช่วยเหลือฯ และให้เสนอ คพพ. อนุมัติ TA แก่ประเทศเพื่อนบ้านภายหลังจากได้รับ Formal Request</li> <li>3. เมื่อ 23 ก.พ. 61 กระทรวงเศรษฐกิจและการคลัง (MEF) กัมพูชา มี Formal Request ขอ TA โครงการ NR67</li> <li>4. เมื่อ 13 มี.ค. 61 สพพ. และกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง (MPWT) กัมพูชา (หน่วยงานรับผิดชอบ) ทหารหรือขอบเขตโครงการเบื้องต้น และตกลงจะร่วมกันสำรวจศักยภาพพื้นที่โครงการฯ ก่อนพิจารณาให้ TA</li> <li>5. รัฐบาลไทยเคยให้ FA สำหรับการก่อสร้าง NR67 ให้เป็นตามมาตรฐานของ ASEAN Highway ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวลาดยาง 2 ชั้น (DBST) ในรูปแบบเงินกู้ 1,300 ลบ. (ช่วงเสียมราฐ-อันลองเวง) (สพพ. (Lender's Agent) จัดหาเงินกู้จาก ธสน. ให้) และเงินให้เปล่า วงเงิน 95 ลบ. (ช่วงอันลองเวง-จวม/สง่า) (ผ่านกรมทางหลวง) โดยก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2552</li> <li>5. เมื่อ 27 มี.ค. 61 สพพ. ได้ลงสำรวจศักยภาพ NR67 ร่วมกับ MPWT สรุปผลเบื้องต้นได้ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- NR67 เชื่อมกับ NR6 ซึ่งเป็นถนนสายหลักของกัมพูชา โดยจุดเริ่มต้น กิโลเมตรที่ 0 อยู่ห่างจาก เสียมราฐประมาณ 15 กม. ขึ้นไปทางเหนือจรดด่านชายแดนไทย-กัมพูชา ณ สง่า อ.ภูสิงห์ จ.ศรีสะเกษ ของไทย และช่องจวม อ.อันลองเวง จ.อุดรเมียนเจย ของกัมพูชา ระยะทางประมาณ 149 กม.</li> <li>- NR67 เป็นถนน 2 ช่องจราจร ผิวถนนลาดยาง 2 ชั้น (DBST) บนพื้นทางแบบดินซีเมนต์ ภายหลังจากที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ประชาชนมีการใช้ถนนสัญจรไปมาโดยตลอด ทั้งนี้ หลังก่อสร้างแล้วเสร็จไม่นาน เกิดพายุฤดูฝน เป็นผลให้ NR67 ชำรุดเสียหายเป็นบางช่วง รัฐบาลกัมพูชาจึงได้ซ่อมแซมความเสียหายให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน</li> <li>- แม้รัฐบาลกัมพูชาจะจัดสรรงบประมาณเพื่อบำรุงถนนที่กล่าวเป็นระยะ แต่เนื่องจากถนนที่กล่าวมีการใช้งานมาแล้วเกือบ 10 ปี ปัจจุบันจึงเกิดความชำรุดเสียหายเป็นบางจุด อาทิ ผิวทางเกิดการหลุดตัวเกิดเป็นร่องล้อ หรือปลิ้นตัว คอสะพานทรุดตัว เส้นแบ่งช่องจราจรเลือนหาย อุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น รั้วกันแนวถนน และวัสดุสะท้อนแสงตามที่กำหนดในจุดต่างๆ ชำรุด เป็นต้น ทั้งนี้ ตลอดแนว NR67 ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่างสำหรับอำนวยความสะดวกผู้ใช้รถใช้ถนนในเวลากลางคืน</li> <li>- ยานพาหนะที่ใช้เดินทางบน NR67 ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ รองลงมา เป็นรถเพื่อการเกษตร รถส่วนบุคคล และรถบรรทุกขนาดใหญ่ ตามลำดับ โดยการสัญจรจะหนาแน่นบริเวณที่เป็นชุมชน</li> <li>- ตลอดแนว NR67 มีชุมชนอาศัยอยู่เป็นระยะ มีไฟฟ้าเข้าถึง มีโรงเรียน สถานีนามัย และวัดตลอดจนร้านค้าต่างๆ รวมถึงสถานีบริการน้ำมัน และเป็นถนนเพื่อการเกษตร การขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว</li> </ul> </li> <li>6. กัมพูชาให้ความสำคัญกับการปรับปรุง NR67 เพื่อต้องการยกระดับและปรับปรุงสภาพถนนให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรในปัจจุบัน เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งในระดับพื้นที่และในระดับประเทศ ตลอดจนมีโครงข่ายถนนเชื่อมโยงในประเทศและเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ จึงได้ขอรับ TA จาก สพพ. สำหรับการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดก่อสร้าง</li> </ol>

<b>สรุปประเด็นสำคัญ ของระเบียบวาระ การประชุม (ต่อ)</b>	<p>โครงการ NR67 เพื่อซ่อมแซมถนนเดิมที่มีความชำรุดเสียหายในบางส่วน และเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยการศึกษา blackspot และการแก้ไขแนวถนนเท่าที่จำเป็น การติดตั้ง road furniture และการเสริมความแข็งแรงของโครงสร้างถนนโดยการปรับปรุงผิวถนน DBST ด้วย Asphalt Concrete ทั้งนี้ ภายหลังจากศึกษาแล้วเสร็จ กัมพูชาประสงค์ที่จะขอรับความช่วยเหลือทางการเงิน (Financial Assistance: FA) จาก สพพ. ในการปรับปรุง NR67 ต่อไป</p> <p>7. สพพ. เห็นว่า การให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชาในโครงการ NR67 มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์นโยบาย และแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของไทย และกัมพูชา ทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ การปรับปรุงถนนฯ จะทำให้การคมนาคม การค้า และการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชามีความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (ปัจจุบัน ช่องสงง่าเป็นด่านถาวรมีมูลค่าการค้า 800-1,000 ลบ./ปี) ตลอดจนช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยตามแนวถนนได้ นอกจากนี้ การให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชาจะเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชามากขึ้น และทำให้ NR67 เป็นถนนที่ประเทศไทย โดย สพพ. ให้ความช่วยเหลือฯ แก่กัมพูชาต่อไป</p>
<b>อำนาจ หน้าที่ / กฎหมายที่เกี่ยวข้อง</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ตามมาตรา 21 (3) แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง สพพ. พ.ศ. 2548 กำหนดให้ คพพ. มีอำนาจอนุมัติแผนงาน แผนการลงทุน แผนการเงิน โครงการ และงบประมาณประจำปีของสำนักงาน</li> <li>2. คพพ. สามารถพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ ซึ่งเป็นไปตามประกาศ คพพ. เรื่อง หลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ พ.ศ. 2549 และที่แก้ไขเพิ่มเติม</li> </ol>
<b>ข้อพิจารณา</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. เห็นชอบผลการประเมินศักยภาพโครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมราช-อันลองเวง-จวม/สงง่า ราชอาณาจักรกัมพูชา</li> <li>2. อนุมัติการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแบบให้เปล่าแก่กัมพูชา ในการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) และออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมราช-อันลองเวง-จวม/สงง่า ราชอาณาจักรกัมพูชา</li> <li>3. ให้ สพพ. ไปดำเนินงานตามกระบวนการต่อไป ทั้งนี้ ให้นำร่าง TOR ภายใต้การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการโครงการที่กล่าวมาเสนอ คพพ. เพื่อทราบ ก่อนไปดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาตามขั้นตอนต่อไป</li> </ol>

ระเบียบวาระที่ 4	เรื่องเพื่อพิจารณา
ระเบียบวาระที่ 4.3	การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่กัมพูชา สำหรับการศึกษาความเป็นไปได้ และออกแบบรายละเอียดโครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมราฐ-อันลองเวง-จวม/สะง่า ราชอาณาจักรกัมพูชา

## 1. ความเป็นมา

1.1 เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2560 คณะกรรมการบริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (คพพ.) มีมติในการประชุมครั้งที่ 8/2560 เห็นชอบแผนโครงการที่เป็นไปได้ (Potential List) ในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน 4 ปี พ.ศ. 2561-2564 ซึ่งการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ (Technical Assistance: TA) แก่กัมพูชา สำหรับโครงการปรับปรุงผิวจราจรถนนหมายเลข 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) เป็นโครงการที่สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) จะพิจารณาให้ TA ในปี 2561 และเห็นชอบแผนการปฏิบัติงานของ สพพ. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ซึ่งกำหนด ดังนี้

(1) ศึกษา/ประเมินโครงการที่มีศักยภาพสำหรับการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการในประเทศเพื่อนบ้าน ตามแผนโครงการที่เป็นไปได้ (Potential Lists) ในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน 4 ปี (พ.ศ. 2561-2564) หรือโครงการที่มีความเป็นไปได้ และให้นำเสนอผลการประเมินศักยภาพฯ ให้ คพพ. พิจารณา

(2) ให้ TA แก่ประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ ภายหลังจากได้รับ Formal Request จากประเทศเพื่อนบ้าน ให้สำรวจพื้นที่โครงการและนำเสนอ คพพ. พิจารณานุมัติการให้ TA เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.2 เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561 ผู้อำนวยการ สพพ. เห็นชอบแผนงานเพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานภายใต้ภารกิจหลักของ สพพ. การประเมินศักยภาพโครงการสำหรับพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการของ สพพ. และเห็นชอบให้ สพพ. ประเมินศักยภาพโครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2561

1.3 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561 กระทรวงเศรษฐกิจและการคลัง (Ministry of Economic and Finance: MEF) ราชอาณาจักรกัมพูชา ได้จัดส่งหนังสือขอรับความช่วยเหลืออย่างเป็นทางการ (Formal Request) ขอ TA สำหรับการศึกษาความเป็นไปได้โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมราฐ-อันลองเวง-จวม/สะง่า (เอกสารแนบ 1)

## 2. ผลการดำเนินงาน

2.1 เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2561 สพพ. และกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง (Ministry of Public Works and Transport: MPWT) กัมพูชา ซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ (Executing Agency) โครงการที่กล่าว ได้ร่วมกันคัดเลือกโครงการถนนหมายเลข 67 เป็นโครงการสำรวจศักยภาพร่วมกันในปี 2561 และหาข้อสรุปร่วมกันเกี่ยวกับขอบเขตการดำเนินโครงการ พร้อมทั้งกำหนดวันเข้าพื้นที่สำรวจเส้นทางและประเมินศักยภาพเบื้องต้น (Fact Finding) (เอกสารแนบ 2)

2.2 สพพ. ขอเรียน ดังนี้

(1) เมื่อปี 2549 รัฐบาลไทยได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่กัมพูชา โดย สพพ. ในฐานะตัวแทนผู้ให้กู้ (Lender's Agent) เป็นผู้จัดหาเงินกู้จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (ธสน.) เพื่อให้แก่รัฐบาลกัมพูชาเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) สำหรับการก่อสร้างถนนตามมาตรฐานของ ASEAN Highway ขนาด 2 ช่องจราจร

ผิวลาดยาง 2 ชั้น (Double Bituminous Surface Treatment: DBST) จากอันลวงเวง-เสียมราชู ระยะทางรวม 131 กิโลเมตร ในวงเงินกู้ 1,300 ล้านบาท ทั้งนี้ โครงการที่กล่าวดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการมาตั้งแต่ปี 2552

(2) ถนนช่วงจวม-อันลวงเวง ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร รัฐบาลไทยได้ให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า โดยผ่านกรมทางหลวง ในวงเงิน 95 ล้านบาท

(3) อย่างไรก็ดี เมื่อปี 2557 ภายหลังจากก่อสร้างถนนหมายเลข 67 แล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว 3-5 ปี สพพ. ได้ดำเนินการศึกษาผลประโยชน์และผลกระทบของโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (อันลวงเวง-เสียมราชู) ที่ สพพ. ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชา จากผลการศึกษาพบว่า

- สภาพเครื่องหมาย/ป้ายจราจรบางจุดไม่ได้มาตรฐาน การติดตั้งแผ่นสะท้อนแสง หลัทางโค้งไม่เหมาะสม และควรติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณทางแยกและตามแนวสายทาง

- สภาพสายทางบางส่วนได้รับความเสียหายเนื่องจากน้ำกัดเซาะดินข้างท่อใต้พื้นถนน ส่งผลให้ดินทรุดตัว

- มีปัญหาน้ำท่วมผิวถนนในฤดูฝนทุกปี และปัญหาการกัดเซาะบริเวณคอสะพานตลอดเส้นทาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อโครงสร้างสะพาน พบร่องรอยการเกิดสนิมและรอยแตกร้าวใต้สะพาน

- สภาพผิวทางและสะพานมีความเสียหาย เส้นจราจรลบเลือน

- ผลการตรวจสอบสภาพผิวทางลาดยาง โครงสร้างระบายน้ำ และสภาพเครื่องหมายจราจรสภาพพื้นที่ข้างทางของโครงการอยู่ในเกณฑ์ต้องปรับปรุง

- ความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่ตลอดแนวเส้นทาง เห็นว่า การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (อันลวงเวง-เสียมราชู) ช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง และอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ประชาชนมีโอกาสเข้าถึงบริการต่างๆ และมีทางเลือกประกอบอาชีพที่มากขึ้น

2.3 เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 สพพ. ได้เดินทางสำรวจเส้นทางและประเมินศักยภาพเบื้องต้นโครงการ NR67 ร่วมกับ MPWT จากส่วนกลาง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจากจังหวัดเสียมราชู และจังหวัดอุดรเมียนเจย โดยมีจุดเริ่มต้น ณ จังหวัดเสียมราชู และจุดสิ้นสุด ณ จุดผ่านแดนจวม-สะง่า จังหวัดอุดรเมียนเจย ระยะทางการสำรวจประมาณ 149 กิโลเมตร โดยสามารถสรุปผลการศักยภาพฯ ได้ดังนี้

(1) ถนนหมายเลข 67 (เสียมราชู-อันลวงเวง-จวม/สะง่า) เชื่อมกับถนนหมายเลข 6 (พนมเปญ-เสียมราชู-บันเตียเมียนเจย) ซึ่งเป็นถนนสายหลักของกัมพูชา โดยจุดเริ่มต้น กิโลเมตรที่ 0 อยู่ห่างจากเมืองเสียมราชูประมาณ 15 กิโลเมตร ขึ้นไปทางเหนือจรดด่านชายแดนไทย-กัมพูชา ณ สะง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ ของไทย และช่องจวม อำเภออันลวงเวง จังหวัดอุดรเมียนเจย ของกัมพูชา ระยะทางรวมประมาณ 149 กิโลเมตร

(2) ถนนหมายเลข 67 เป็นถนน 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.5 เมตร และมีไหล่ทางทั้ง 2 ข้าง กว้างข้างละ 1.5 เมตร ผิวถนนลาดยาง 2 ชั้น (DBST) บนพื้นที่ที่ได้รับการปรับปรุงคุณภาพแบบดินซีเมนต์ ภายหลังจากที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการ ประชาชนมีการใช้ถนนที่กล่าวในการสัญจรไปมาโดยตลอด ทั้งนี้ ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จไม่นาน เกิดภัยธรรมชาติจากพายุไต้ฝุ่นกฤษณาพัดผ่าน เป็นผลให้โครงสร้างของถนนหมายเลข 67 บางช่วง และเชิงลาดของสะพานบางแห่งชำรุดเสียหาย รัฐบาลกัมพูชาจึงได้จัดสรรงบประมาณในการซ่อมแซมความเสียหายที่กล่าวให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

(3) แม้รัฐบาลกัมพูชาจะมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อซ่อมบำรุงถนนที่กล่าว แต่ก็ยังเป็นลักษณะการบำรุงรักษาแบบปกติ (Routine Management) คือ การซ่อมแซมเล็กน้อยตามแผนงานเป็นระยะ แต่เนื่องจากถนนที่กล่าวมีการใช้งานมาแล้วเกือบ 10 ปี ปัจจุบันจึงเกิดความชำรุดเสียหายกระจายทั่วไป อาทิ ผิวทางเกิดการทรุดตัวเกิดเป็นร่องล้อ (Rutting) และปลิ้นตัว (Shoving) คอสะพานทรุดตัว (Settlement) เส้นแบ่งช่องจราจรเลือนหาย อุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น หลักกั้นโค้ง (Guide Post)

รั้วกันแนวถนน (Guard Rail) และวัสดุสะท้อนแสงตามที่กำหนดในจุดต่างๆ ชำรุด ไม่สอด้รับกับปริมาณจราจร ในปัจจุบัน เป็นต้น ทั้งนี้ ตลอดแนวถนนหมายเลข 67 โดยเฉพาะทางร่วมทางแยกไม่มีไฟฟ้าส่องสว่างสำหรับอำนวยความสะดวกผู้ใช้รถใช้ถนนในเวลากลางคืน

(4) ยานพาหนะที่ใช้เดินทางบนถนนหมายเลข 67 ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ รองลงมา เป็นรถเพื่อการเกษตร รถส่วนบุคคล (รถกระบะ) รถส่วนบุคคล (รถเก๋ง) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ ตามลำดับ ส่วนใหญ่การสัญจรจะหนาแน่นบริเวณที่เป็นชุมชน และต้นทาง-ปลายทางของการสำรวจ

(5) ตลอดแนวถนนหมายเลข 67 มีชุมชนอาศัยอยู่เป็นระยะ มีไฟฟ้าเข้าถึง มีโรงเรียน สถานีอนามัย และวัด ตลอดจนร้านค้าต่างๆ อาทิ ร้านอาหาร ร้านขายของชำ ร้านขายวัสดุอุปกรณ์การเกษตร ร้านขายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และร้านซ่อมรถ นอกจากนี้ ยังมีสถานีบริการน้ำมันกระจายอยู่ตลอดเส้นทางกว่า 10 แห่ง

(6) ถนนหมายเลข 67 เป็นถนนเพื่อการเกษตร การขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว โดยในบริเวณพื้นที่โครงการ

- ประชาชนมีการปลูกพืช (มันสำปะหลัง มะพร้าว ต้นตาล) และเลี้ยงสัตว์ (วัว) ทำฟืน และถ่านหุงต้ม

- มีรถบรรทุกขนาดใหญ่ขนส่งสินค้า และวัสดุก่อสร้างเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ ยังมีรถประเภทอื่นๆ ที่นำมาใช้สำหรับการขนส่งสินค้า อาทิ รถตู้ รถกระบะ รถเก๋ง รถจักรยานยนต์

- มีรถบัสโดยสาร รถตู้ สำหรับขนส่งผู้โดยสาร

#### 2.4 วัตถุประสงค์ในการปรับปรุงถนนหมายเลข 67

MPWT กัมพูชา ได้จัดทำ Draft Concept Paper สำหรับการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 สรุปได้ดังนี้

(1) ภายหลังจากถนนหมายเลข 67 แล้วเสร็จและเปิดให้บริการมาตั้งแต่ปี 2552 ส่งผลให้เกิดการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจในบริเวณพื้นที่โครงการอย่างรวดเร็ว ปริมาณการจราจรและการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร วัสดุอุปกรณ์การก่อสร้าง และสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป

(2) อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงถนนหมายเลข 67 เป็นโครงการสำคัญเป็นลำดับต้นภายใต้แผนการปฏิบัติงานของ MPWT เพื่อต้องการยกระดับและปรับปรุงสภาพถนนให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรในปัจจุบัน เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งในระดับพื้นที่และในระดับประเทศ ตลอดจนมีโครงข่ายถนนเชื่อมโยงในประเทศและเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ

(3) ทั้งนี้ การปรับปรุงถนนหมายเลข 67 คาดว่าจะทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลง ประชาชนสามารถเข้าถึงตลาด งาน และบริการทางด้านสังคมมากขึ้น กระตุ้นให้เกิดการขนส่งและการค้าบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชามากขึ้น ตลอดจนอำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนและนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมาเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัด และโบราณสถานที่สำคัญของกัมพูชา

#### 2.5 ข้อเสนอขอขอบเขตการปรับปรุงถนนหมายเลข 67

MPWT กัมพูชาได้เสนอขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการ สำหรับการศึกษาคือความเป็นไปได้ และออกแบบรายละเอียดก่อสร้างโครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 เพื่อซ่อมแซมโครงสร้างของถนนเดิม และโครงสร้างเชิงลาดสะพาน (Slope Protection) ที่มีความชำรุดเสียหายทั่วไป และเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยการศึกษาและปรับปรุงแก้ไขจุดอันตราย (Blackspot) แนวถนน (Alignment) เท่าที่จำเป็น การติดตั้ง Road Furniture ต่างๆ เพิ่มเติม และการเพิ่มมาตรฐานผิวจราจร จากเดิมแบบ DBST เป็น Asphalt Concrete ทั้งนี้ ภายหลังจากศึกษาแล้วเสร็จ กัมพูชาประสงค์ที่จะขอรับความช่วยเหลือทางการเงิน (Financial Assistance: FA) จาก สพพ. ในการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 ต่อไป รายละเอียดปรากฏตามรายงานสำรวจศักยภาพโครงการ NR67 (เอกสารแนบ 3)

### 3. ความเห็นของ สฟพ.

เห็นควรให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ (TA) แบบให้เปล่าแก่กัมพูชา ในการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) และออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมราช-อันลองเวง-จวม/สะง่า เนื่องจาก

3.1 การให้ความช่วยเหลือโครงการที่กล่าว มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ นโยบาย และแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของไทย และกัมพูชา ดังนี้

#### (1) ไทย

(1.1) ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (ปี2560-2579) : สร้างความสามารถในการแข่งขัน เชื่อมโยงภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก โดยสร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา

(1.2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (ปี2560-2564) : ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศและต่อเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยเป็นประตูไปสู่ตะวันออกและตะวันตก

(1.3) แผนยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดตามแนวชายแดน : เน้นการสนับสนุนการค้าการลงทุนชายแดนกับกัมพูชา รวมถึงการสร้างความสัมพันธ์อันดี

(1.4) หลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการของ สฟพ. : สนับสนุนการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและการขนส่ง ตลอดจนอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน

(1.5) Country Strategy ของ สฟพ. กับกัมพูชา : เน้นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและเมืองสำคัญตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ และการเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่ง

#### (2) กัมพูชา

(2.1) แผนและยุทธศาสตร์พัฒนาแห่งชาติของกัมพูชา (ปี 2557-2561) : กำหนดให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ ปรับปรุงถนนระยะทาง 3,500 กิโลเมตร ภายในระยะเวลา 5 ปี โดยเพิ่มสัดส่วนของถนนลาดยางในถนนทางหลวง 2 หลัก จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 90

(2.2) แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงของกัมพูชา (ปี 2549-2563) : ถนนทางหลวง 2 หลัก ปรับปรุงถนนให้เป็นไปตามมาตรฐานทางหลวง สามารถใช้งานได้ทุกสภาพอากาศ โดยพิจารณาเป็นแบบ AC หรือ DBST โดยการปรับปรุงถนนเดิม ก่อสร้างถนนที่เป็น Missing Link และเพิ่มการบำรุงรักษาถนน

#### 3.2 ศักยภาพ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

(1) ถนนหมายเลข 67 มีการใช้งานมาแล้วเกือบ 10 ปี เกิดการชำรุดเสียหาย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ควรมีการปรับปรุงเพื่อให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และควรพิจารณาเพิ่มเติมในเรื่องของระบบระบายน้ำ และติดตั้งอุปกรณ์ของถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัย อาทิ ราวกันขอบทาง (Guard Rail) หมุดสะท้อนแสง ตลอดจนระบบไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางร่วม ทางแยก อย่างชุมชน และหมู่บ้านต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรเวลากลางคืน

#### (2) หากได้รับการแก้ไขปรับปรุงต่างๆ ได้แก่

(2.1) การเพิ่มมาตรฐานทางให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร ลักษณะของยานพาหนะที่ใช้ทำงานอยู่ในปัจจุบัน และให้รองรับกับอัตราการเติบโตในอนาคต

(2.2) การแก้ไขจุดอันตรายต่างๆ

(2.3) การบำรุงรักษาแบบแก้ไข (Corrective Maintenance) โดยคำนึงถึงการประหยัดทรัพยากรและสภาพจริงของความเสียหายที่ปรากฏในพื้นที่โครงการ

จะทำให้การคมนาคม การค้า และการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชามีความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยตามแนวถนนได้ อาทิ การเดินทางที่

สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ปริมาณอุบัติเหตุที่ลดลง ปริมาณการค้าขายเพิ่มมากขึ้น หรือสามารถเข้าถึงบริการทางด้านการศึกษาและสาธารณสุขได้ดีขึ้น

(3) ถนนที่กล่าวเป็นการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา และเป็นการเชื่อมโยงเส้นทางในกัมพูชาไปยังเมืองหลวงและเมืองต่างๆ ที่สำคัญของกัมพูชา นอกจากนี้ ถนนที่กล่าวยังเป็นถนนส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับภาคเหนือของกัมพูชา โดยมีจุดมุ่งหมายสำคัญอยู่ที่จังหวัดเสียมราฐ เนื่องจากเป็นสถานที่ตั้งของเมืองมรดกโลก (นครวัดนครธม)

(4) การให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชาจะเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา เนื่องจากรัฐบาลไทยเคยเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชาในการพัฒนาถนนหมายเลข 67 ทั้งในรูปแบบเงินกู้เงินผ่อนปรน (ช่วงเสียมราฐ-อันลองเวง) และเงินให้เปล่า (ช่วงอันลองเวง-จวม/สะงำ) ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2552

3.3 ด้านผ่านแดนถาวรช่องสะงำเปิดทำการอย่างเป็นทางการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2549 และด้านศุลกากรช่องสะงำเริ่มปฏิบัติงานอย่างเป็นทางการเมื่อเดือนมกราคม 2560 ทั้งนี้ภายหลังจากถนนหมายเลข 67 เปิดให้บริการเมื่อปี 2552 การค้าขายแดนบริเวณผ่านแดนช่องสะงำมีมูลค่าประมาณ 800-1,000 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บางปีมูลค่าการค้าไม่สูงมากนัก เนื่องจากปัญหาบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา ส่งผลให้มีการปิดด่านช่องสะงำเป็นการชั่วคราว ประกอบกับความไม่มั่นใจของผู้ค้าขายสินค้ากับเหตุการณ์ด้านความมั่นคง จึงเว้นจากการค้าขายชั่วคราว

3.4 นอกจากถนนหมายเลข 67 เสียมราฐ-อันลองเวง-จวม/สะงำ ที่สามารถเชื่อมโยงไทย-กัมพูชาที่จังหวัดศรีสะเกษได้แล้ว ยังมีถนนหมายเลข 68 กลอรันทร์ (จังหวัดเสียมราฐ)-โสมเม็ด (จังหวัดอุดรเมียนเจย) ที่สามารถเชื่อมโยงไทย-กัมพูชา ผ่านจุดผ่านแดนช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ มายังจังหวัดเสียมราฐของกัมพูชาได้เช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม จุดเริ่มต้นของถนนหมายเลข 68 ที่เมืองกลอรันทร์ ซึ่งอยู่ติดจังหวัดบันเตียเมียนเจยอยู่ห่างจากตัวเมืองจังหวัดเสียมราฐมากกว่าถนนหมายเลข 67 ปัจจุบัน ถนนหมายเลข 68 ได้รับการปรับปรุงถนนเป็นแบบ DBST ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2555

3.5 เพื่อให้การให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชาในโครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกันระหว่างไทย-กัมพูชา ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเรื่องการให้ความช่วยเหลือฯ โครงการที่กล่าวผลักดันให้เกิดการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดนบริเวณจุดผ่านแดนช่องสะงำ-ช่องจวม สำหรับอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจระหว่างกัน ตลอดจนส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวโดยเฉพาะการส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยวอารยธรรมขอมโบราณระหว่าง 2 ประเทศ

#### 4. กรอบการดำเนินงานการให้ความช่วยเหลือโครงการถนนหมายเลข 67

สพพ. ได้ยกร่างกรอบการดำเนินงานภายใต้การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 โดยจะใช้เวลาประมาณ 12 เดือน (1 ปี) และคาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาให้ความช่วยเหลือทางการเงิน และเริ่มงานก่อสร้างได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

กิจกรรม	ปี 2561									ปี 2562			
	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.
การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67													
1. คพพ. อนุมัติให้ TA	●												
2. ยกร่างขอบเขต การดำเนินงาน	---	---	---										
3. กระบวนการจ้าง ที่ปรึกษาโดย สพพ.			---	---	---	---							
4. ดำเนินงานศึกษา ความเป็นไปได้ และ ออกแบบรายละเอียด							---	---	---	---	---	---	---

## 5. อำนาจของ คพพ.

5.1 ตามมาตรา 21 (3) แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง สพพ. พ.ศ. 2548 กำหนดให้ คพพ. มีอำนาจ อนุมัติแผนงาน แผนการลงทุน แผนการเงิน โครงการ และงบประมาณประจำปีของสำนักงาน

5.2 คพพ. สามารถพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ ซึ่งเป็นไปตามประกาศ คพพ. เรื่อง หลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการคัดเลือกและจัดลำดับ ความสำคัญของโครงการ พ.ศ. 2549 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

## 6. ข้อพิจารณา

6.1 เห็นชอบผลการประเมินศักยภาพโครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมาตรฐาน- อันล่องเวง-จวม/สะง่า ราชอาณาจักรกัมพูชา

6.2 อนุมัติการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแบบให้เปล่าแก่กัมพูชา ในการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) และออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมาตรฐาน-อันล่องเวง-จวม/สะง่า ราชอาณาจักรกัมพูชา

6.3 ให้ สพพ. ไปดำเนินงานตามกระบวนการต่อไป ทั้งนี้ ให้นำร่างขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) ภายใต้อการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการโครงการที่กล่าวมาเสนอ คพพ. เพื่อทราบ ก่อนไปดำเนินการจัดจ้าง ที่ปรึกษาตามขั้นตอนต่อไป

## มติที่ประชุม

---



---



---



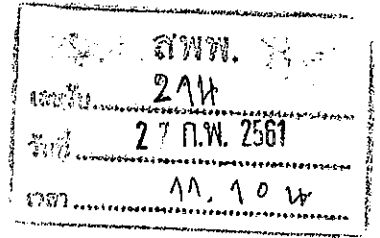
---





ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា  
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ  
KINGDOM OF CAMBODIA  
Nation Religion King

เอกสารแนบ 1



ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និង ហិរញ្ញវត្ថុ  
MINISTRY OF ECONOMY AND FINANCE

N° 1052...MEFI/SR/CAM

Phnom Penh, February 23, 2018

To. President  
Neighbouring Countries Economic  
Development Cooperation Agency (NEDA)  
(Public Organization)

Subject: Request for Technical Assistance for conducting the Feasibility Study of the National Road No.67 Project (Siem Reap-Anlong Veng to Choam Sa Ngam)

Dear Excellency,

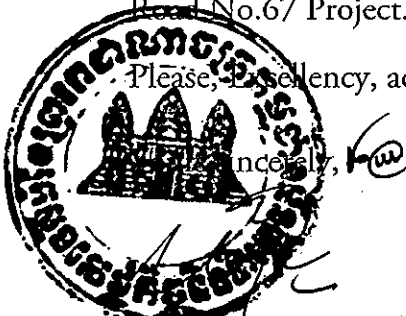
First of all, the Ministry of Economy and Finance of Cambodia would like to express our sincere gratitude to the Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency (NEDA) for its contribution to the infrastructure development in Cambodia, particularly for the construction of the National Road No.48 and National Road No.67 Projects.

As for the National Road No.67 (Siem Reap-Anlong Veng to Choam SA Ngam), the construction was completed in 2009 and the road has been used by the public since then without having done any major rehabilitation.

In this regard, as requested by the Ministry of Public Works and Transport of Cambodia, the Ministry of Economy and Finance would like to seek NEDA's kind consideration of providing grant aid as technical assistance to conduct the feasibility study for the National Road No.67 Project.

Please, Excellency, accept the assurances of our high consideration.

Sincerely,  
*(Handwritten signature)*



VONGSEY Vissoth  
Secretary of State  
Ministry of Economy and Finance

- cc:
- Ministry of Public Works and Transport
  - Royal Thai Embassy in Phnom Penh
  - Archives-Chronicles

*(Handwritten signature)*

No. NEDA 201/2018

March 21, 2018

H.E. Mr. Tauch Chankosal

Secretary of State

Ministry of Public Works and Transport

Narodom Blvd.

Phnom Penh, Cambodia

**Subject: Joint Fact Finding Mission for National Road No. 67 Technical Assistance****Attachment: Minute of Discussion**

Excellency:

Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency (Public Organization) (NEDA) would like to inform Your Excellency that NEDA and Ministry of Public Works and Transport (MPWT) had a discussion regarding potential project cooperation on March 13, 2018. The main project of discussion was National Road No. 67 Technical Assistance (TA) that NEDA received formal request for TA from Ministry of Economy and Finance (MEF).

In this connection, NEDA and MPWT agreed to conduct joint fact finding mission on the Project route of NR67 from Siem Riep-Anlong Veng-Choam to primarily assess the potentiality of the Project for further Technical and Financial Assistance. The agreed date of the joint mission is March 27, 2018. The minute of discussion is attached herewith for Your Excellency's consideration and acknowledgement. NEDA has assigned Ms. Chanita Kehatat, Project Analyst, Tel: +66 2 617 7676 ext. 307, e-mail: chanitakneda@gmail.com to coordinate regarding the Project.

Your kind acknowledgement regarding this matter is highly appreciated.

Yours sincerely,



(Perames Vudthitornetiraks)

Vice President

Acting President

วาระที่ 4.3 หน้า 8/47

**Minute of Discussion between NEDA and MPWT on  
Joint Fact Finding Mission for National Road No. 67 (Siem Riep-Anlong Veng-Choam)  
and Other Potential Project Cooperation  
13 March 2018 at MPWT, Phnom Penh, Cambodia**

---

On the date of 13 March 2018, Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency (NEDA) had a discussion with Ministry of Public Works and Transport (MPWT) regarding the potential project cooperation.

**1. National Road No. 67 (NR67) (Siem Riep-Anlong Veng-Choam)**

1.1 NEDA informed MPWT that NEDA had received formal request for technical assistance for the study of NR67 rehabilitation from Ministry of Economy and Finance (MEF). The Project needs primary assessment before proposing to NEDA's Board of Directors for approval of technical assistance.

1.2 NEDA and MPWT mutually agreed to jointly conduct fact finding mission on the Project route of NR67 from Siem Riep-Anlong Veng-Choam to primary assess the Project. The agreed date of the joint mission is 27 March 2018.

1.3 Scope of works of the Projects includes but not limited to;

- NR 67's main road and spur line rehabilitation
- Correcting some alignment, and road's black spot
- Installation of necessary traffic furniture e.g. lighting system, signage
- Installation of necessary slope/flood protection
- Improvement of drainage

1.4 NEDA requested for necessary information of the Project and MPWT agreed to share the Project's concept paper.

**2. Other potential project cooperation**

2.1 Regarding the Road No. 266F, request for assistance for Road No. 266F connecting NR6 and NR7 (Sasar Sdam-Srae Nouy) in Siem Riep is still under consideration.

2.2 MPWT informed NEDA that MPWT wish to request for technical assistance in updating the traffic signs design guidelines/manual to be up to standard and up to date. The said assistance would be considered as additional software to the road infrastructure assistance, which is hardware. The possibility of provision of the assistance will be further negotiated.

---

Prepared by  
Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency  
March 2018



รายงานการประเมินศักยภาพถนนหมายเลข 67  
(NR67)

เลียมราษฎ-อันลองเวง-จวม/สงำ  
ราชอาณาจักรกัมพูชา

สำนักบริหารโครงการ 2  
สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน  
(องค์การมหาชน) (สพพ.)  
เดือนเมษายน 2561

## สารบัญ

บท	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญตาราง	ข
สารบัญแผนภาพ	ค
บทที่ 1 บทนำ	1
บทที่ 2 ข้อมูลโครงการ	3
บทที่ 3 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในราชอาณาจักรกัมพูชา	5
บทที่ 4 ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดเสียมราฐ และจังหวัดอุดรเมียนเจย	11
บทที่ 5 ผลการสำรวจทางกายภาพของถนนหมายเลข 67	17
บทที่ 6 ผลการสำรวจศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	22
บทที่ 7 ผลการประเมินศักยภาพถนนหมายเลข 67	25
ภาคผนวก	

## สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1	แสดงประเภทและสถานะการพัฒนาถนนในประเทศกัมพูชาแบ่งตามระบบ หมายเลขทางหลวง	4
ตารางที่ 2	แสดงเส้นทางคมนาคมทางถนนของจังหวัดเสียมราฐ	7
ตารางที่ 3	แสดงเส้นทางคมนาคมทางถนนของจังหวัดอุดรเมียนเจย	16
ตารางที่ 4	แสดงสถิติการค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา ผ่านทางจุดผ่านแดนถาวรจวม- สะง่า	19

## สารบัญแผนภาพ

	หน้า	
แผนภาพที่ 1	แสดงพื้นที่โครงการ	6
แผนภาพที่ 2	แสดงโครงข่ายถนนในประเทศกัมพูชา	7
แผนภาพที่ 3	แสดงโครงข่ายถนนในกัมพูชาแบ่งตามประเภทผิวจราจร	9
แผนภาพที่ 4	แสดงมาตรฐานการออกแบบถนน	11
แผนภาพที่ 5	แสดงการพัฒนาเส้นทางในกัมพูชาเพื่อเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	12
แผนภาพที่ 6	แสดงแผนที่จังหวัดเสียมราฐ	13
แผนภาพที่ 7	แสดงแผนที่จังหวัดอุดรเมียนเจย	17
แผนภาพที่ 8	แสดงแผนที่โดยรวมของถนนหมายเลข 67	20



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 หลักการและเหตุผล

การให้ความช่วยเหลือทางการเงิน (Financial Assistance: FA) และทางวิชาการ (Technical Assistance: TA) แก่ประเทศเพื่อนบ้านผ่านโครงการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เป็นภารกิจหลักของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ซึ่งได้รับมอบหมายให้ดำเนินความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน สนับสนุนการดำเนินนโยบายภาครัฐทางด้านการศึกษาต่างประเทศ ในการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างกันในภูมิภาค ซึ่งจะสนับสนุนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รวม 7 ประเทศ ประกอบด้วย ราชอาณาจักรกัมพูชา (กัมพูชา : C) สาธารณรัฐแห่งประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว : L) สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา : M) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม : V) ราชอาณาจักรภูฏาน (ภูฏาน : B) สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา (ศรีลังกา : S) และสาธารณรัฐประชาธิปไตยติมอร์-เลสเต (ติมอร์-เลสเต : T)

ทั้งนี้ การพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการของ สพพ. จะดำเนินการเมื่อได้รับคำเสนอขอรับความช่วยเหลืออย่างเป็นทางการ (Formal Request) จากประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งในแต่ละปี สพพ. จะขอให้ประเทศเพื่อนบ้านพิจารณาเสนอโครงการ และ/หรือทบทวนโครงการที่จะเสนอขอรับความช่วยเหลือจาก สพพ. โดยจัดทำเป็นแผน 4 ปี สำหรับโครงการที่มีลำดับความสำคัญสูงที่จะเสนอขอรับความช่วยเหลือจาก สพพ. และจะมีการทบทวนเป็นรายปี เพื่อปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน สอดคล้องและตรงกับความต้องการของประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุด โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 (นับถึงเดือนมีนาคม 2561) สพพ. ได้รับ Formal Request ขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการจากกระทรวงเศรษฐกิจและการคลัง (Ministry of Economy and Finance: MEF) กัมพูชา สำหรับการศึกษาความเป็นไปได้ โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) ช่วงเสียมราฐ-อันลองเวง-จวม/สะง่า ซึ่งโครงการที่กล่าวอยู่ภายใต้แผนโครงการที่เป็นไปได้ (Potential Lists) ในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน 4 ปี (พ.ศ. 2561-2564) ของกัมพูชา

ดังนั้น สำนักบริหารโครงการ 2 (สบค. 2) ซึ่งได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการแก่กัมพูชา จึงได้หารือและเห็นชอบร่วมกันกับกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง (Ministry of Public Works and Transport: MPWT) กัมพูชา ซึ่งเป็นหน่วยงานปฏิบัติ (Executing Agency) สำหรับโครงการที่กล่าว เพื่อร่วมกันดำเนินการสำรวจศักยภาพถนนถนนหมายเลข 67 (NR67) ช่วงเสียมราฐ-อันลองเวง-จวม/สะง่า และจัดทำรายงานสำรวจศักยภาพฯ ในครั้งนี้ เพื่อนำไปสู่การพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ และทางการเงินต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์

- 1.2.1 เพื่อให้มีข้อมูลเบื้องต้นประกอบการพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่กัมพูชา
- 1.2.2 เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการร่างขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) ของงานศึกษา  
ภายหลังจากได้รับอนุมัติการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแล้ว

## 1.3 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.3.1 สพพ. มีข้อมูลประกอบการพิจารณาตัดสินใจให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่กัมพูชา ตาม Formal Request และตามแผนโครงการที่เป็นไปได้ (Potential Lists) ในการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน และวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน 4 ปี (พ.ศ. 2561-2564) ของกัมพูชา
- 1.3.2 การพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางการเงิน และ/หรือทางวิชาการแก่กัมพูชามีความหลากหลายและกระจายในพื้นที่ต่างๆ อย่างเหมาะสม และตอบสนองต่อความต้องการของกัมพูชา ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเกิดมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนาโครงการ

## บทที่ 2

### ข้อมูลโครงการ

#### 2.1 ความเป็นมาของโครงการ

เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2560 คณะกรรมการบริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (คพพ.) ได้เห็นชอบแผนโครงการที่เป็นไปได้ ของ สพพ. 4 ปี (พ.ศ. 2561-2564) ซึ่งมีโครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมราฐ-อันลองเวง เป็นหนึ่งในโครงการให้ความช่วยเหลือตามแผนฯ และเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561 MEF ได้มี Formal Request ขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมราฐ-อันลองเวง-จวม/สะง่า จาก สพพ.

สปพ. ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า โครงการที่กล่าวมามีความเหมาะสมในเบื้องต้นที่จะทำการสำรวจศักยภาพ เพื่อให้มีข้อมูลเพียงพอต่อการพิจารณาตัดสินใจให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่กัมพูชาต่อไป สปพ. จึงได้หารือกับ MPWT และเห็นร่วมกันว่าจะดำเนินการสำรวจศักยภาพฯ และกำหนดวันลงสำรวจพื้นที่โครงการที่กล่าวมาในวันที่ 27 มีนาคม 2561 ณ จังหวัดเสียมราฐ และจังหวัดอุดรเมียนเจย กัมพูชา ตลอดจนสรุปขอเขตความต้องการขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดก่อสร้างโครงการที่กล่าว เพื่อให้มีข้อมูลเพียงพอประกอบการพิจารณาเสนอขอรับความช่วยเหลือทางการเงินจาก สปพ. ต่อไป

#### 2.2 วัตถุประสงค์

เพื่อสำรวจศักยภาพเบื้องต้นของถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมราฐ-อันลองเวง-จวม/สะง่า และจัดทำข้อมูลประกอบการพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่กัมพูชาตาม Formal Request

#### 2.3 ขอบเขตการดำเนินงาน

สำรวจศักยภาพเบื้องต้นและจัดทำรายงานสำรวจศักยภาพถนนหมายเลข 67 ช่วงเสียมราฐ-อันลองเวง-จวม/สะง่า ระยะทางรวมประมาณ 149 กิโลเมตร แสดงแผนที่เส้นทางได้ ดังนี้

## แผนภาพที่ 1 แสดงพื้นที่โครงการ



### 2.4 ขั้นตอนและวิธีดำเนินงาน

2.4.1 กัมพูชาจัดส่ง Formal Request ขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมราษฎร์-อันลองเวง-จวม/สะง่า

2.4.2 กำหนดแผนการสำรวจศักยภาพโครงการที่กล่าวร่วมกับฝ่ายกัมพูชา

2.4.3 รวบรวมข้อมูลเบื้องต้นของเส้นทาง พื้นที่โครงการและพื้นที่อิทธิพลของโครงการ

2.4.4 ลงพื้นที่สำรวจศักยภาพโครงการร่วมกับฝ่ายกัมพูชา (MPWT)

2.4.5 รวบรวมข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจศักยภาพ และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.4.6 วิเคราะห์และประเมินศักยภาพโครงการเบื้องต้น และจัดทำรายงานสำรวจศักยภาพ

ถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมราษฎร์-อันลองเวง-จวม/สะง่า ราชอาณาจักรกัมพูชา

2.4.7 เสนอ คพพ. เพื่อพิจารณารายงานสำรวจศักยภาพฯ และอนุมัติการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการโครงการที่กล่าว

2.4.8 แจ้งผลการพิจารณาของ คพพ. ไปยังกัมพูชา และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป



แผนภาพที่ 3 แสดงโครงข่ายถนนในกัมพูชาแบ่งตามประเภทผิวจราจร



ตารางที่ 1 แสดงประเภทและสถานะการพัฒนาถนนในประเทศกัมพูชาแบ่งตามระบบหมายเลขทางหลวง

หน่วย : กิโลเมตร

ประเภทถนน	ระยะทาง	ลาดยาง AC/ DBST	ร้อยละ	หมายเหตุ
1 หลัก 1 Digit National Roads	2,258	2,258	100.00	ถนนหมายเลข 1-9
2 หลัก 2 Digit National Roads	3,342	1,868	55.89	ถนนหมายเลข 11, และถนน หมายเลข 52 เป็นต้น
3-4 หลัก Provincial (3-4 Digit) Roads	6,607	1,000	15.14	
ถนนสายรอง Rural Roads	35,000	-	-	
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>47,207</b>	<b>5,126</b>	<b>10.86</b>	

หมายเหตุ : AC หมายถึง ถนนผิวจราจรแบบ Asphalt Concrete

DBST หมายถึง ถนนผิวจราจรแบบ Double Bituminous Surface Treatment

### 3.2 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงของกัมพูชา

MPWT ตั้งเป้าหมายการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงของกัมพูชาในระหว่างปี 2549-2563

แบ่งเป็น

(1) แผนระยะสั้น (พ.ศ. 2549-2553)

(2) แผนระยะกลาง (พ.ศ. 2554-2558)

(3) แผนระยะยาว (พ.ศ. 2559-2564)

ทั้งนี้ เนื่องจากถนนในกัมพูชาประสบปัญหาที่สำคัญใน 2 ด้าน คือ

(1) ปัญหาทางด้านคุณภาพของถนน อาทิ คุณภาพของผิวทาง ความกว้างของถนน ความลาดชันของถนน ขาดการป้องกันปัญหาน้ำท่วม และสะพานแคบ

(2) ปัญหาทางด้านโครงข่ายถนนในกัมพูชา อาทิ ขาดสะพานข้ามแม่น้ำที่สำคัญ ขาดถนนเชื่อมต่อ ความเสี่ยงต่ออุทกภัย ปัญหาการจราจรหนาแน่นในเมืองหรือพื้นที่สำคัญ

โดย MPWT มีทิศทางและเป้าหมายในการปรับปรุงถนนในกัมพูชา ดังนี้

(1) ถนนทางหลวง 1 หลัก (1 Digit National Roads) : ปรับปรุงถนนให้สามารถใช้งานได้ทุกสภาพอากาศ โดยผิวจราจรเป็นแบบ AC เพื่อให้มีคุณภาพและมาตรฐานเพียงพอสำหรับการเป็นแนวเส้นทางระหว่างประเทศ โดยการเสริมสร้างโครงข่ายและคุณภาพของถนน ตลอดจนเพิ่มการบำรุงรักษาถนน ดังนี้

- ขยายถนน 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร
- ขยายความกว้างของถนนเดิม
- ปรับปรุงและก่อสร้างถนน
- ปรับปรุงบริเวณที่เป็นคอขวด อาทิ สะพาน และทางแยกต่างๆ

(2) ถนนทางหลวง 2 หลัก (2 Digit National Roads) : ปรับปรุงถนนให้เป็นไปตามมาตรฐานทางหลวง สามารถใช้งานได้ทุกสภาพอากาศ โดยผิวจราจรเป็นแบบ AC หรือ DBST โดยการ

- ปรับปรุงถนนเดิม
- ก่อสร้างถนนที่เป็น Missing Link
- เพิ่มการบำรุงรักษาถนน

(3) ถนนระดับจังหวัดและถนนสายรอง (Provincial and Rural Roads) : บำรุงรักษาคุณภาพของถนนให้สามารถใช้งานได้ตามปริมาณการจราจร โดยการเสริมสร้างระบบการบำรุงรักษาถนน

(4) ถนนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า อาทิ การอำนวยความสะดวกในการข้ามแดน จุดพักรถหรือสถานีริมถนน และความปลอดภัยทางถนน

และมีเป้าหมายในการปรับปรุงสะพาน ดังนี้

(1) สร้างสะพานถาวรเพื่อทดแทนสะพานชั่วคราวบนถนนที่แล้วเสร็จ

(2) ปรับปรุงหรือสร้างสะพานถาวรทั้งหมดเพื่อให้ได้มาตรฐาน (ความกว้างมากกว่า 7 เมตร และสามารถรองรับน้ำหนักได้มากกว่า 20 ตัน)

โดยมีมาตรฐานการออกแบบถนน ดังนี้

แผนภาพที่ 4 แสดงมาตรฐานการออกแบบถนน

Proposed Road Design Standard					
Road Category / Classification	International Highway*	Highway / Arterial	Highway / Minor Arterial	Provincial / Collector	District / Local
<b>General</b>					
Road Class/Number Digit	AH/1-Digit	1-Digit	2-Digit	2/3-Digit	Rural
Number of Lanes	4***	2 - 4	2	2	2
Design Standard	Asian Highway / CRDS** (R5)	CRDS (R5)	CRDS (R5/R4)	CRDS (R4/R3)	CRDS (R2/R1)
Design Speed (km/hr)	80 - 110	60 - 100	60 - 90	50 - 70	20 - 60
<b>Cross-section</b>					
Cross-Section Type	A & B	A & B	B	C	D & E
Right-of-Way (m)	60	60	50	40	30
Vehicle Lane (m)	3.50	3.50	3.25 - 3.50	3.00	2.50 - 2.75
Shoulder (m)	3.00	3.00	3.00	2.50	1.50 - 2.00
<b>Traffic Volume</b>					
Design Traffic Volume (ADT in pcu)	>10,000	>10,000	3,000-10,000	1,000-3,000	150-1,000 <150
<b>Pavement Structure</b>					
Surface Type	Asphalt Concrete	Asphalt Concrete	Asphalt Concrete	Asphalt Concrete or DBST	DBST or Laterite

\*AHS - Asian Highway Standard

ทั้งนี้ คาดว่าเมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงตามแผนแม่บทที่กล่าวแล้ว จะก่อให้เกิดการพัฒนาและการเจริญเติบโตตามเมืองที่สำคัญหลายจุด เกิดการบูรณาการเส้นทางในระดับประเทศ มีการพัฒนาแนวเส้นทางระหว่างประเทศ เกิดการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจสังคมในชนบทเพื่อลดความยากจน เสริมสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ



### 3.3 แผนและยุทธศาสตร์พัฒนาแห่งชาติของกัมพูชา (พ.ศ. 2557-2561)

ตามแผนและยุทธศาสตร์พัฒนาแห่งชาติของกัมพูชา (พ.ศ. 2557-2561) (National Strategic Development Plan 2014-2018) ได้กำหนดให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคม ดังนี้

- 3.3.1 ปรับปรุงถนนระยะทาง 3,500 กิโลเมตร ภายในระยะเวลา 5 ปี
- 3.3.2 ปรับปรุงผิวจราจรถนนทางหลวง 1 หลัก จากแบบ DBST เป็น AC
- 3.3.3 ขยายถนนทางหลวง 1 หลัก จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ในพื้นที่ตัวเมืองที่สำคัญและบริเวณโดยรอบ โดยเริ่มจากถนนทางหลวงหมายเลข 5 ระยะทาง 400 กิโลเมตร
- 3.3.4 เพิ่มสัดส่วนของถนนลาดยางในถนนทางหลวง 2 หลัก จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 90
- 3.3.5 ติดตั้งระบบระบายน้ำ สำหรับถนนทางหลวง 1 หลัก เพื่อบริหารจัดการปัญหาน้ำท่วม
- 3.3.6 เพิ่มสัญญาณไฟจราจรในเมืองหลวง เพื่อให้มีความปลอดภัยและคล่องตัวมากขึ้น
- 3.3.7 ส่งเสริมการใช้บริการรถโดยสารประจำทางสาธารณะในเมืองหลวง
- 3.3.8 ติดตั้งกล้องวงจรปิด บนถนนทางหลวง 1 หลัก เพื่อควบคุมความเร็วและตรวจจับยานพาหนะที่บรรทุกเกินขนาด
- 3.3.9 เร่งรัดการก่อสร้างทางพิเศษระหว่างจังหวัด โดยเส้นแรกเริ่มจาก พนมเปญ-พระสีหนุ ระยะทาง 190 กิโลเมตร ความกว้าง 25 เมตร ซึ่งโครงการดังกล่าวเริ่มก่อสร้างในปี 2559 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2563 ทั้งนี้ ข้อมูลจากแผนพัฒนาทางพิเศษของกัมพูชาระบุว่าภายในปี 2583 กัมพูชาจะมีการก่อสร้างทางพิเศษทั่วประเทศรวมระยะทาง 2,230 กิโลเมตร ซึ่งจะต้องใช้เงินลงทุนรวมประมาณ 26 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- 3.3.10 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนลงทุนพัฒนาท่าเรือทางแม่น้ำ
- 3.3.11 ฟื้นฟูและปรับปรุงรางรถไฟสายเหนือจากพนมเปญสู่ปอยเปตให้แล้วเสร็จ
- 3.3.12 ก่อสร้างอาคารสำหรับรับส่งสินค้าทางรถไฟที่กรุงพนมเปญและจังหวัดพระสีหนุ
- 3.3.13 ผลักดันให้มีการขยายเส้นทางรถไฟไปยังจังหวัดอื่นๆ

### 3.4 การพัฒนาถนนเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

กัมพูชามีการพัฒนาถนนในประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้า ตลอดจนส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยปัจจุบันมีการปรับปรุงและก่อสร้างเส้นทางในประเทศเพื่อเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านเป็นจำนวนมาก โดยสามารถ

เชื่อมโยงออกมายังประเทศไทย อาทิ ถนนหมายเลข 48 ซึ่งเชื่อมโยงกับประเทศไทยบริเวณบ้านหาดเล็ก อำเภอลองใหญ่ จังหวัดตราด และถนนหมายเลข 68 ซึ่งเชื่อมโยงกับประเทศไทยบริเวณช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ และเชื่อมโยงออกไปยังประเทศเวียดนาม อาทิ ถนนหมายเลข 2 ซึ่งเชื่อมโยงกับประเทศเวียดนามบริเวณ Tinh Bein และถนนหมายเลข 33 ซึ่งเชื่อมโยงกับประเทศเวียดนามบริเวณ Ha Tien

แผนภาพที่ 5 แสดงการพัฒนาเส้นทางในกัมพูชาเพื่อเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน



## บทที่ 4

### ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดเสียมราฐ และจังหวัดอุดรเมียนเจย

พื้นที่โครงการของถนนหมายเลข 67 อยู่ในพื้นที่จังหวัดเสียมราฐ และจังหวัดอุดรเมียนเจย ของกัมพูชา ในบทนี้จึงนำเสนอข้อมูลทั่วไปของทั้งสองจังหวัดเพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ดังนี้

#### 4.1 จังหวัดเสียมราฐ

##### 4.1.1 ข้อมูลด้านภูมิศาสตร์

จังหวัดเสียมราฐ มีชื่อท้องถิ่นว่า เสียมเรียบ อยู่บริเวณตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศกัมพูชาริมฝั่งทะเลสาบกัมพูชา ห่างจากพนมเปญ 314 กิโลเมตร ตั้งอยู่ละติจูด 13-21 องศาเหนือ ลองจิจูด 103-51 องศาตะวันออก มีพื้นที่ประมาณ 10,299 ตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ จรดจังหวัดอุดรเมียนเจย

ทิศใต้ จรดจังหวัดปราสาท

ทิศตะวันตก จรดจังหวัดพระตะบอง และบันเตียเมียนเจย

ทิศตะวันออก จรดจังหวัดพระวิหาร และกัมปงธม

#### แผนภาพที่ 6 แสดงแผนที่จังหวัดเสียมราฐ



ที่มา : Cambodia Road Network Map เว็บไซต์ Ministry of Public Works and Transport (MPWT)

#### 4.1.2 ข้อมูลด้านประชากรและครัวเรือน

จังหวัดเสียมราฐ แบ่งการปกครองออกเป็น 12 อำเภอ ได้แก่ อังกอร์ชুম (Angkor Chum) อังกอร์ธม (Angkor Thom) บันทายศรี (Benteay Srei) จีแครง (Chi Kraeng) กระลัญญ (Kralanh) ปวก (Puak) ปราสาทบากอง (Prasart Bakong) เสียมราฐ (Siem Riep) สูทรนิคม (Soutr Nikom) เสรีสนำ (Srei Snam) สวายเลอ (Svay Leu) และวาริน (Varin) มีประชากรประมาณ 896,443 คน (ปี 2551) (ที่มา : เว็บไซต์ National Institute of Statistics, Ministry of Planning, Cambodia : Cambodia General Population Census 2008)

#### 4.1.3 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ

##### (1) เศรษฐกิจ

ภาคเศรษฐกิจของจังหวัดเสียมราฐจะให้ความสำคัญกับภาคการท่องเที่ยวและบริการเป็นหลัก เนื่องจากเสียมราฐเป็นจุดหมายปลายทางท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ และเป็นที่ตั้งของปราสาทนครวัดซึ่งได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก

##### (2) การลงทุน

ภาครัฐและภาคเอกชนให้ความสำคัญกับการลงทุนเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวและธุรกิจบริการต่างๆ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว อาทิ ธนาคาร โรงพยาบาล ที่พัก รวมถึงการลงทุนเพื่อฟื้นฟูโบราณสถานต่างๆ ในจังหวัด

##### (3) การจ้างงาน

ประชากรวัยทำงานของจังหวัดเสียมราฐมีประมาณ 533,099 คน การจ้างงานของจังหวัดเสียมราฐเน้นไปที่ภาคธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวและบริการเป็นหลัก อาทิ ด้านการโรงแรม ด้านการนำเที่ยว ด้านการเดินทาง

#### 4.1.4 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

จังหวัดเสียมราฐมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ คือ ปราสาทนครวัด ซึ่งได้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก โดย UNESCO ปราสาทนครธม รวมถึงวัดอื่นๆ ที่สะท้อนความรุ่งเรืองของอาณาจักรขอมในอดีต นอกจากนี้ยังมีพิพิธภัณฑ์สงครามที่สำคัญให้ได้เยี่ยมชม

#### 4.1.5 ข้อมูลด้านการจราจรขนส่ง

จังหวัดเสียมราฐ มีการคมนาคมขนส่งทางถนน เรือ และทางอากาศ แต่ไม่มีการคมนาคมขนส่งทางราง

##### (1) เส้นทางคมนาคมทางถนน

จังหวัดเสียมราฐมีถนนรวมทั้งสิ้น 3,255.48 กิโลเมตร แบ่งได้ดังนี้

## ตารางที่ 2 แสดงเส้นทางคมนาคมทางถนนของจังหวัดเสียมราฐ

ประเภทถนน	หมายเหตุ
1 หลัก 1 Digit National Roads	ถนนทางหลวง 1 สาย ได้แก่ - ถนนหมายเลข 6 (NR6)
2 หลัก 2 Digit National Roads	ถนนทางหลวง 4 สาย ได้แก่ - ถนนหมายเลข 63 (NR63) - ถนนหมายเลข 64 (NR64) - ถนนหมายเลข 67 (NR67) - ถนนหมายเลข 68 (NR68)
3 หลัก Provincial (3 Digit) Roads	N/A
ถนนสายรอง Rural Roads	N/A

ที่มา : สรุปรายชื่อข้อมูลจากเว็บไซต์สภาเพื่อการพัฒนาภูมิภาค (The Council for the Development of Cambodia: CDC) ([www.cambodiainvestment.gov.kh](http://www.cambodiainvestment.gov.kh))

### (2) เส้นทางคมนาคมทางอากาศ

มีสนามบิน 1 แห่ง คือ สนามบินนานาชาติเสียมราฐ

### (3) เส้นทางคมนาคมทางเรือ

มีท่าเรือที่ใช้เดินทางข้ามแม่น้ำจำนวน 4 ท่าเรือ

## 4.2 จังหวัดอุดรเมียนเจย

### 4.2.1 ข้อมูลด้านภูมิศาสตร์

จังหวัดอุดรเมียนเจย หรืออุดรมีชัย (Otdar Meanchey) เป็นจังหวัดทางภาคเหนือของกัมพูชา ตั้งอยู่เลียบแนวชายแดนของประเทศไทย เมืองหลัก คือ เมืองสำโรง (Samraong) ตั้งอยู่ละติจูด 14-10 องศาเหนือ ลองจิจูด 103-30 องศาตะวันออก มีพื้นที่ประมาณ 6,158 ตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ จรดจังหวัดสุรินทร์ และจังหวัดศรีสะเกษ ประเทศไทย

ทิศใต้ จรดจังหวัดเสียมราฐ

ทิศตะวันตก จรดจังหวัดบันเตียเมียนเจย

ทิศตะวันออก จรดจังหวัดพระวิหาร

## แผนภาพที่ 7 แสดงแผนที่จังหวัดอุดรเมียนเจย



ที่มา : เว็บไซต์ Ministry of Public Works and Transport (MPWT)

(<https://www.mpwt.gov.kh/oddar-meanchey.html?lang=en>)

### 4.2.2 ข้อมูลด้านประชากรและครัวเรือน

จังหวัดอุดรเมียนเจย แบ่งการปกครองออกเป็น 5 อำเภอ ได้แก่ อันลองเวง (Anlong Veng) บันเตียอัมปิล (Banteay Ampil) จงกาล (Chong Kal) สำโรง (Samraong) และตอเปียงปราสาท (Trapeang Prasat) มีประชากรประมาณ 185,433 คน (ปี 2551) แบ่งเป็นชาย 93,193 คน และหญิง 92,250 คน (ที่มา : เว็บไซต์ National Institute of Statistics, Ministry of Planning, Cambodia : Cambodia General Population Census 2008)

### 4.2.3 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ

#### (1) เศรษฐกิจ

ภาคเศรษฐกิจของจังหวัดอุดรเมียนเจย จะให้ความสำคัญไปที่การค้าชายแดนกับประเทศไทยเป็นหลัก เนื่องจากมีชายแดนติดกับประเทศไทยและมีจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศไทย จำนวน 2 แห่ง และจุดผ่อนปรนการค้า (ซึ่งมีแผนยกระดับให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร) จำนวน 1 แห่ง โดยภาคการผลิตในจังหวัดอุดรเมียนเจยจะแบ่งเป็นภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม ทั้งนี้ ในจังหวัดอุดรเมียนเจยยังไม่มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ

## (2) การลงทุน

จังหวัดอุดรเมียนเจยไม่มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ อย่างไรก็ตามในจังหวัดมีการลงทุนในภาคการเกษตรเป็นหลัก และลงทุนในภาคอุตสาหกรรมรองลงมา โดยในภาคการเกษตรจะเน้นปลูกมันสำปะหลัง ข้าว อ้อย ยางพารา และฟาร์มปศุสัตว์ และในภาคอุตสาหกรรม ปัจจุบันมีโรงงานน้ำดื่ม โรงงานผลิตอุปกรณ์ก่อสร้าง อาทิ เหล็ก สแตนเลส อิฐ โดยผู้ลงทุนมีทั้งบริษัทสัญชาติกัมพูชา และสัญชาติไทย นอกจากนี้ จังหวัดอุดรเมียนเจยยังมีศักยภาพรองรับการลงทุนอื่นๆ อาทิ การทำเหมืองแร่ เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ และมีแรงงานมาก

## (3) การจ้างงาน

จังหวัดอุดรเมียนเจยมีประชากรวัยทำงานประมาณ 119,555 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.47 ของประชากรทั้งหมด ส่วนใหญ่อยู่ในภาคการเกษตร และภาคอุตสาหกรรม

## (4) การค้าชายแดน

จังหวัดอุดรเมียนเจยมีจุดผ่านแดนกับประเทศไทยรวม 3 แห่ง แบ่งเป็น

### (4.1) จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง ได้แก่

(4.1.1) ช่องสง่า (จ.ศรีสะเกษ)-ช่องจอม เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่

11 พฤศจิกายน 2546 เวลา 07.00-20.00 น. ของทุกวัน

(4.1.2) ช่องจอม (จ.สุรินทร์)-โอเสม็ด เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่

1 กันยายน 2545 เวลา 07.00-20.00 น. ของทุกวัน

(4.2) จุดผ่อนปรน 1 แห่ง คือ ช่องสายตะกู (จ.บุรีรัมย์)-ช่องจูปอกี เปิดให้บริการ

ตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน 2557 เวลา 08.00-15.00 น. ของทุกวัน

### 4.2.4 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

จังหวัดอุดรเมียนเจยมีสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และทางธรรมชาติกระจายตัวอยู่ในจังหวัด อาทิ Anlong Veng Historical Park วัด ซากโบราณ น้ำตก

### 4.2.5 ข้อมูลด้านการจราจรขนส่ง

จังหวัดอุดรเมียนเจยไม่มีเส้นทางคมนาคมทางน้ำและทางราง โดยมีเส้นทางคมนาคมทางถนน และเส้นทางคมนาคมทางอากาศ ดังนี้

#### (1) เส้นทางคมนาคมทางถนน

จังหวัดอุดรเมียนเจยมีถนนรวมทั้งสิ้น 1,525.25 กิโลเมตร แบ่งได้ดังนี้

ตารางที่ 3 แสดงเส้นทางคมนาคมทางถนนของจังหวัดอุดรรัมย์

หน่วย : กิโลเมตร

ประเภทถนน	ระยะทาง	หมายเหตุ
2 หลัก 2 Digit National Roads	455.54	ถนนทางหลวง 5 สาย
3 หลัก Provincial (3 Digit) Roads	343.30	ถนนระดับจังหวัด 17 สาย
ถนนในเมือง Downtown Roads	75.41	ถนนสายรอง 34 สาย
ถนนสายรอง Rural Roads	651.00	ถนนสายรอง 242 สาย
รวมทั้งสิ้น	1,525.25	

(2) เส้นทางคมนาคมทางอากาศ

จังหวัดอุดรรัมย์มีสนามบินเล็ก 1 แห่ง โดยทางวิ่งมีพื้นผิวเป็นลูกรังบดแน่น  
ไม่ได้ลาดยาง ตั้งอยู่ในอำเภออ้นลองเวง



## บทที่ 5

### ผลการสำรวจทางกายภาพของถนนหมายเลข 67

สพพ. ร่วมกับ MPWT ทั้งจากส่วนกลางและท้องถิ่นได้เข้าสำรวจพื้นที่โครงการถนนหมายเลข 67 ซึ่งอยู่ในพื้นที่จังหวัดเสียมราฐ และจังหวัดอุดรเมียนเจย กัมพูชา ซึ่งสามารถแสดงแผนที่เส้นทางได้ดังแผนภาพที่ 8

แผนภาพที่ 8 แสดงแผนที่โดยรวมของถนนหมายเลข 67



#### 5.1 ข้อมูลโครงการถนนหมายเลข 67

รัฐบาลกัมพูชาได้ดำเนินโครงการพัฒนาถนนหมายเลข 67 ระยะทางรวม 149 กิโลเมตร เพื่อเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา จากจังหวัดศรีสะเกษ ของประเทศไทย กับเมืองเสียมราฐ ของกัมพูชา ซึ่งส่งผลให้เกิดการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว การเดินทาง การขนส่งสินค้า การเพิ่มมูลค่าการค้าบริเวณชายแดนทั้งสองประเทศ และเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยสามารถลดระยะเวลาเดินทางจากชายแดนไทย-เสียมราฐ จาก 5-6 ชั่วโมง เป็น 2 ชั่วโมงได้ ทั้งนี้ เมื่อปี 2549 รัฐบาลกัมพูชาได้ขอความช่วยเหลือในการก่อสร้างเส้นทางที่กล่าวจากรัฐบาลไทย ดังนี้

### 5.1.1 ถนนหมายเลข 67 ช่วงเสียมราฐ-อันลองเวง ระยะทาง 131 กิโลเมตร

- ผิวจราจรเป็นแบบ ผิวลาดยาง 2 ชั้น (Double Bituminous Surface Treatment :DBST) บนพื้นที่ทางที่ได้รับการปรับปรุงคุณภาพแบบดินซีเมนต์ (Soil Cement) สองช่องจราจร ความกว้างถนนข้างละ 3.5 เมตร ไหล่ทางความกว้างข้างละ 1.5 เมตร

- รัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือในรูปแบบเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน (Concessional Loan) วงเงินกู้ 1,300 ล้านบาท โดยมีธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (ธสน.) เป็นผู้ให้กู้ และมี สพพ. เป็นตัวแทนผู้ให้กู้ (Lender's Agent)

- ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเมื่อเดือนมีนาคม 2552

### 5.1.2 ถนนหมายเลข 67 ช่วงอันลองเวง-จวม/สะงำ ระยะทาง 18 กิโลเมตร

- ผิวจราจรเป็นแบบ ผิวลาดยาง 2 ชั้น (Double Bituminous Surface Treatment :DBST) บนพื้นที่ทางที่ได้รับการปรับปรุงคุณภาพแบบดินซีเมนต์ (Soil Cement) สองช่องจราจร ความกว้างถนนข้างละ 3.5 เมตร ไหล่ทางความกว้างข้างละ 1.5 เมตร

- รัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือในรูปแบบเงินให้เปล่า (Grant) วงเงิน 95 ล้านบาท โดยผ่านกรมทางหลวง (ทล.) ประเทศไทย

- ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2552

## 5.2 การสำรวจทางกายภาพของถนนหมายเลข 67

5.2.1 ถนนหมายเลข 67 (เสียมราฐ-อันลองเวง-จวม/สะงำ) เชื่อมกับถนนหมายเลข 6 (พนมเปญ-เสียมราฐ-บันเตียเมียนเจย) ซึ่งเป็นถนนสายหลักของกัมพูชา โดยจุดเริ่มต้น กิโลเมตรที่ 0 อยู่ห่างจากเมืองเสียมราฐประมาณ 15 กิโลเมตร ขึ้นไปทางเหนือจรดด่านชายแดนไทย-กัมพูชา ณ ช่องสะงำ อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ ของไทย และช่องจวม อำเภออันลองเวง จังหวัดอุดรเมียนเจย ของกัมพูชา ระยะทางรวมประมาณ 149 กิโลเมตร



5.2.2 ถนนหมายเลข 67 มีระยะทางรวมประมาณ 149 กิโลเมตร ผิวถนนแบบ DBST สองช่องจราจร ความกว้าง 10 เมตร (ช่องจราจรข้างละ 3.5 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.5 เมตร)

5.2.3 บริเวณจุดเริ่มต้นของถนนหมายเลข 67 มีปั๊มน้ำมันที่มีสภาพทางเข้า-ออก (Access) เปิดกว้างและเป็นดินลูกรัง ซึ่งมีผลกระทบต่อ Traffic Flow ในบริเวณดังกล่าว และอาจเกิดอุบัติเหตุได้

5.2.4 นอกจากนี้ บริเวณจุดเริ่มต้นยังเป็นสี่แยก และไม่มี Traffic Furniture ที่สำคัญสำหรับทางแยก อาทิ ไฟจราจร วงเวียน



5.2.5 เนื่องจากภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จไม่นาน เกิดภัยธรรมชาติจากพายุไต้ฝุ่นกฤษณา พัดผ่าน เป็นผลให้ถนนหมายเลข 67 ชำรุดเสียหายเป็นบางช่วง สภาพถนนโดยทั่วไปมีผิวถนนเรียบ สลับกับผิวถนนขรุขระ บางช่วงผิวทางเกิดการทรุดตัวเกิดเป็นร่องล้อ หรือปลิ้นตัว คอสะพานทรุดตัว เส้นแบ่งช่องจราจรเลือนหาย อุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น รั้วกั้นแนวถนน และวัสดุสะท้อนแสงตามที่กำหนด ในจุดต่างๆ ชำรุด โดยในบางพื้นที่เป็นหลุมบ่อจะมีน้ำขังหลังจากฝนตก ทั้งนี้ ตลอดแนวถนนหมายเลข 67 ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่างสำหรับอำนวยความสะดวกผู้ใช้รถใช้ถนนในเวลากลางคืน





5.2.6 มีจุดตัดแยกไปยังถนนสายรองที่เป็นลูกรังในบางช่วงของเส้นทาง โดยบริเวณจุดเชื่อมต่อ (Access) ที่มีสภาพผิวเป็นลูกรังจะส่งผลกระทบต่อผิวถนนสายหลักในระยะยาว



5.2.7 Embankment Protection บริเวณสะพานเสียหายหลายจุด บางจุดได้รับการซ่อมแซมแล้ว แต่บางจุดยังมีความเสียหายอยู่





5.2.8 พื้นที่บางช่วงที่เป็นพื้นที่น้ำท่วมขังง่าย (Flood Area) หรือเป็นทางน้ำผ่าน (Waterway) เนื่องจากภูมิประเทศรอบข้างเป็นภูเขา ในช่วงฤดูน้ำหลาก/ฤดูฝนจะมีน้ำไหลลงมาสู่ถนนมาก ระยะเวลาเดินทางของน้ำจากภูเขามาสู่ถนน (Time of Concentration) ประมาณ 1-2 ชั่วโมง โดยบางจุดยังไม่มี Flood Protection และระดับน้ำสูงสุดที่เคยวัดได้สูงประมาณ 50 เซนติเมตร ระยะเวลาที่น้ำท่วมนานที่สุดที่เคยบันทึกไว้มีระยะเวลาประมาณ 2 สัปดาห์

## บทที่ 6

### ผลการสำรวจศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากการเข้าสำรวจพื้นที่โครงการถนนหมายเลข 67 ซึ่งอยู่ในพื้นที่จังหวัดเสียมราฐ และจังหวัดอุดรเมียนเจย สามารถสรุปผลการสำรวจศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ได้ดังนี้

#### 6.1 ผลการสำรวจศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ

ถนนหมายเลข 67 จากเสียมราฐ-อันลองเวง-จวม/สะงำ เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมประเทศไทยผ่านทางจังหวัดศรีสะเกษ สู่จังหวัดเสียมราฐ ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของกัมพูชา โดยมีระยะทางประมาณ 149 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2.30-3.00 ชั่วโมง การพัฒนาถนนหมายเลข 67 ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-กัมพูชา และช่วยส่งเสริมการค้าการลงทุนในบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่อิทธิพลของโครงการทั้งในกัมพูชาและไทย ทั้งนี้จากการสำรวจพื้นที่และหาข้อมูลเพิ่มเติมในด้านศักยภาพทางเศรษฐกิจ สามารถสรุปผลได้ ดังนี้

##### 6.1.1 การใช้ถนนหมายเลข 67

(1) ยานพาหนะที่ใช้เดินทางบนถนนหมายเลข 67 ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ รองลงมา เป็นรถเพื่อการเกษตร รถส่วนบุคคล (รถกระบะ) รถส่วนบุคคล (รถเก๋ง) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ ตามลำดับ ส่วนใหญ่การสัญจรจะหนาแน่นบริเวณที่เป็นชุมชน

(2) มีรถบัส/รถตู้โดยสาร สำหรับการขนส่งผู้โดยสาร

(3) รถบรรทุกที่วิ่งตลอดเส้นทางส่วนใหญ่จะขนพืชผักทางการเกษตร ไม้แปรรูป วัสดุ

ก่อสร้าง



การใช้รถใช้ถนน

6.1.2 การค้าชายแดนทางจุดผ่านแดนถาวรช่องสะง่า (อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ)-ช่องจอม (อำเภออันลองเวง จังหวัดอุตรดิตถ์) เป็นช่องทางการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องทางหนึ่งที่สำคัญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะของจังหวัดศรีสะเกษ และถนนหมายเลข 67 เป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดนที่กล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากต่อเชื่อมจังหวัดศรีสะเกษ-จังหวัดเสียมราฐ ซึ่งเป็นเมืองและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกัมพูชา โดยใช้เวลาในการเดินทางไม่นานนัก

**ตารางที่ 4 แสดงสถิติการค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา ผ่านทางจุดผ่านแดนถาวรสะง่า/จอม**

หน่วย : ล้านบาท

ปี	มูลค่าส่งออก	มูลค่านำเข้า	มูลค่ารวม
2549	285.38	6.61	291.99
2550	508.39	29.09	537.48
2551	1,368.50	57.29	1,425.80
2552	905.64	185.04	1,090.68
2553	720.33	33.81	754.13
2554	199.82	24.58	224.40
2555	642.89	34.36	677.26
2556	820.22	51.47	871.69
2557	960.46	65.90	1,026.36
2558	836.07	202.24	1,038.31
2559	910.37	142.61	1,052.97
2560	465.21	355.65	820.86

ที่มา : ด้านศุลกากรช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ และด้านศุลกากรช่องจอม จังหวัดสุรินทร์

**6.2 ผลการสำรวจศักยภาพทางด้านสังคม**

จากการสำรวจถนนหมายเลข 67 ในด้านสังคมตลอดเส้นทาง สามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

**6.2.1 การอยู่อาศัย**

มีประชาชนอยู่อาศัยตลอดเส้นทางของถนนหมายเลข 67 โดยบางช่วงของเส้นทางจะมีบ้านเรือนติดๆ กันเป็นชุมชนขนาดใหญ่ และบางช่วงจะเป็นบ้านเรือนเดี่ยวๆ เว้นระยะห่างจากบ้านเรือนอื่นๆ ไฟฟ้าเข้าถึง

### 6.2.2 การประกอบอาชีพและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

(1) ประชาชนส่วนใหญ่ทำอาชีพเพาะปลูก (มันสำปะหลัง มะพร้าว ต้นตาล) และเลี้ยงสัตว์ (วัว) ทำฟืน ถ่านหุงต้ม โดยมีประชาชนบางกลุ่มใช้ที่อยู่อาศัยเปิดเป็นร้านขายของชำ ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์/จักรยาน ร้านขายวัสดุอุปกรณ์การเกษตร ร้านอาหารขนาดเล็ก รวมถึงแผงขายพืชผลตลอดเส้นทาง

(2) สำหรับธุรกิจขนาดกลาง-ใหญ่บนเส้นทาง มีโรงงานทำไม้ ร้านขายวัสดุก่อสร้าง โกดังเก็บพืชผล ปั้มน้ำมัน

(3) ธุรกิจทั้งขนาดเล็กและขนาดกลางในพื้นที่ได้ใช้ประโยชน์จากถนนหมายเลข 67 ในการเดินทางค้าขาย

### 6.2.3 กิจกรรมทางสังคม

บนเส้นทางของถนนหมายเลข 67 มีพื้นที่ส่วนกลางสำหรับทำกิจกรรมทางสังคมอยู่เป็นระยะ อาทิ วัด โรงเรียน และมีสถานีนอนม้ายขนาดเล็กไว้บริการ



การค้าขาย

วัด

ชุมชน



## บทที่ 7

### ผลการประเมินศักยภาพถนนหมายเลข 67

ในบทนี้จะกล่าวถึงผลสรุปจากการสำรวจศักยภาพของถนนหมายเลข 67 ในพื้นที่จังหวัดเสียมราฐ และจังหวัดอุดรเมียนเจย กัมพูชา ซึ่งกัมพูชาได้เสนอขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับปรุงถนนจาก สพพ. โดยพิจารณาถึงความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ นโยบาย และแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยและกัมพูชา ตลอดจนความเป็นไปได้ทางเทคนิค และผลประโยชน์ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และความมั่นคง สามารถสรุปได้ดังนี้

#### 7.1 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ นโยบาย และแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของไทย

การให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชาในการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมขนส่ง สอดคล้องกับ

7.1.1 กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ในด้านที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน สำหรับการเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก โดยการสร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา กับนานาชาติ และส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ

7.1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ในยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา โดยการส่งเสริมความร่วมมือเพื่อการพัฒนา กับประเทศในอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนอกภูมิภาค ซึ่งใช้ความร่วมมือระหว่างประเทศเป็นกลไกสนับสนุนและขยายโอกาสการพัฒนาของไทย โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในประเทศและต่อเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยเป็นประตูไปสู่ตะวันออกและตะวันตก ซึ่งสนับสนุนเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ สพพ. ดังนี้

(1) เครือข่ายการเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ครอบคลุมและใช้ประโยชน์ได้เต็มที่ โดยการผลักดันให้เกิดโครงข่ายความเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมทุกรูปแบบ

(2) เป็นหุ้นส่วนการพัฒนาที่สำคัญในทุกระดับ ซึ่งวัดจากมูลค่าการให้ความช่วยเหลือของไทย และความสำเร็จโครงการพัฒนาร่วมกันระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาค

#### 7.1.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดตามแนวชายแดน

ถนนหมายเลข 67 มีพื้นที่อยู่ในจังหวัดอุดรเมียนเจยที่มีอาณาเขตติดกับจังหวัดศรีสะเกษ โดยถนนหมายเลข 67 เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงจากจุดผ่านแดนช่องสะง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ มายังจวม อำเภอนันตวง จังหวัดอุดรเมียนเจย และไปสู่จังหวัดเสียมราฐ ระยะทางประมาณ 149 กิโลเมตร ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ (พ.ศ. 2561-2564) ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างเศรษฐกิจศักยภาพการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการค้าการลงทุนชายแดน

อนึ่ง ตามแนวชายแดนไทย-กัมพูชา นอกเหนือจากที่แต่ละจังหวัดชายแดนจะมี ยุทธศาสตร์ในการเสริมสร้างความสัมพันธ์กับกัมพูชาแล้ว ภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจจิรวติ-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ซึ่งเมื่อปี 2546 สมาชิก ซึ่งประกอบด้วย CLMVT ได้เห็นชอบให้ร่วมกันก่อตั้ง เมืองคู่แฝด (Sister Cities) ตามแนวชายแดนไทย-ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเมืองคู่แฝดระหว่างไทย-กัมพูชา ประกอบด้วย ศรีสะเกษ-เสียมราฐ สุรินทร์-อุดรเมียนเจย สระแก้ว-บันเตียเมียนเจย และบุรีรัมย์-อุดรเมียนเจย โดยสรุป พื้นที่จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ และจังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีชายแดนติดกับจังหวัดอุดรเมียนเจย (ส่วนหนึ่งพื้นที่ โครงการถนนหมายเลข 67) มีแผนพัฒนารายจังหวัดและรายกลุ่มจังหวัดที่สอดคล้องกับกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจโดยผ่านการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา) โดยจะเห็นได้ว่า ในแต่ละจังหวัด มีกลยุทธ์เพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนรวมถึงการสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมืออันดีระหว่างกันกับกัมพูชา นอกจากนี้ กลุ่มจังหวัดตามนัยที่กล่าว ยังอยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดตั้งเมืองคู่แฝด ตามกรอบความร่วมมือ ACMECS อีกด้วย ดังนั้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในกัมพูชา จะเป็นการอำนวยความสะดวกทางด้านคมนาคมในกัมพูชา และสามารถช่วยส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และสังคม รวมถึงการพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนในฝั่งกัมพูชาให้มีระดับการพัฒนาที่ใกล้เคียงกับของฝั่งไทย และช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางค้าขายระหว่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนารายจังหวัดและรายกลุ่มจังหวัด

**7.1.4 หลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง รวมถึง การคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ** การปรับปรุงถนนหมายเลข 67 เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและการขนส่ง ตลอดจนอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน รัฐบาลกัมพูชา (MEF และ MPWT) ได้เสนอบรรจุโครงการที่กล่าวไว้ในแผนโครงการที่เป็นไปได้ (Potential Lists) ในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการจาก สฟพ. 4 ปี (พ.ศ. 2561-2564) และตกลงให้มีการสำรวจศักยภาพพร้อมกันกับ สฟพ. ในปี 2561

**7.1.5 Country Strategy ของ สฟพ. กับกัมพูชา** การปรับปรุงถนนหมายเลข 67 ที่กล่าว สอดคล้องกับ Country Strategy ของ สฟพ. กับกัมพูชา เป็นโครงการที่เน้นการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่ง

**7.2 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ นโยบาย และแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของกัมพูชา** การปรับปรุงถนนหมายเลข 67 ที่กล่าว สอดคล้องกับแผนและยุทธศาสตร์พัฒนาแห่งชาติของกัมพูชา (พ.ศ. 2557-2561) ที่กำหนดให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศโดยเฉพาะเส้นทางคมนาคม ในการปรับปรุงระยะทาง 3,500 กิโลเมตร ภายในระยะเวลา 5 ปี และสอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงของกัมพูชาในระหว่างปี 2549-2563 ที่มีเป้าหมายในการปรับปรุงถนนให้เป็นไปตามมาตรฐานทางหลวง สามารถใช้งานได้ทุกสภาพอากาศ โดยพิจารณาเป็นแบบ AC หรือ DBST

ทั้งนี้ จากข้อมูลที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปผลการประเมินศักยภาพถนนหมายเลข 67 ที่กล่าว ดังนี้

(1) การปรับปรุงถนนหมายเลข 67 สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ แผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของทั้งประเทศไทยและกัมพูชา แผน/ยุทธศาสตร์การพัฒนารายจังหวัด/กลุ่มจังหวัด ตลอดจนหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการของ สพพ. และ Country Strategy ของ สพพ. กับกัมพูชา

(2) ภายหลังจากการก่อสร้างและเปิดให้บริการ ได้เกิดอุบัติเหตุฝนกฤษณาพัดผ่านถนนหมายเลข 67 เป็นผลให้โครงสร้างของถนนบางช่วง และเชิงลาดของสะพานบางแห่งชำรุดเสียหาย รัฐบาลกัมพูชาจึงได้จัดสรรงบประมาณในการซ่อมแซมความเสียหายที่กล่าวให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

(3) แม้รัฐบาลกัมพูชาจะมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อซ่อมบำรุงถนนที่กล่าว แต่ก็เป็นลักษณะการบำรุงรักษาแบบปกติ (Routine Management) คือ การซ่อมแซมเล็กน้อยตามแผนงานเป็นระยะ แต่เนื่องจากถนนที่กล่าวมีการใช้งานมาแล้วเกือบ 10 ปี ปัจจุบันจึงเกิดความชำรุดเสียหายกระจายทั่วไป อาทิ ผิวทางเกิดการหลุดตัวเกิดเป็นร่องล้อ (Rutting) และปลิ้นตัว (Shoving) คอสะพานหลุดตัว (Settlement) เส้นแบ่งช่องจราจรเลือนหาย อุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย เช่น หลักกั้นโค้ง (Guide Post) รั้วกั้นแนวถนน (Guard Rail) และวัสดุสะท้อนแสงตามที่กำหนดในจุดต่างๆ ชำรุด ไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจรในปัจจุบัน เป็นต้น ทั้งนี้ ตลอดแนวถนนหมายเลข 67 โดยเฉพาะทางร่วมทางแยกไม่มีไฟฟ้าส่องสว่างสำหรับอำนวยความสะดวกผู้ใช้รถใช้ถนนในเวลากลางคืน จึงควรมีการปรับปรุงเพื่อให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และควรพิจารณาเพิ่มเติมในเรื่องของระบบระบายน้ำ และติดตั้งอุปกรณ์ของถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัย อาทิ ราวกันขอบทาง (Guard Rail) หมุดสะท้อนแสง ตลอดจนระบบไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางร่วม ทางแยก ย่านชุมชน และหมู่บ้านต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรเวลากลางคืน

(4) กัมพูชาได้เสนอขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการ สำหรับการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดก่อสร้างโครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 เพื่อซ่อมแซมโครงสร้างของถนนเดิมและโครงสร้างเชิงลาดสะพาน (Slope Protection) ที่มีความชำรุดเสียหายทั่วไป และเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยการศึกษาและปรับปรุงแก้ไขจุดอันตราย (Blackspot) แนวถนน (Alignment) เท่าที่จำเป็น การติดตั้ง Road Furniture ต่างๆ เพิ่มเติม และการเพิ่มมาตรฐานผิวจราจร จากเดิมแบบ DBST เป็น Asphalt Concrete ทั้งนี้ ภายหลังจากศึกษาแล้วเสร็จ กัมพูชาประสงค์ที่จะขอรับความช่วยเหลือทางการเงิน (Financial Assistance: FA) จาก สพพ. ในการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 ต่อไป

(5) หากถนนได้รับการแก้ไขปรับปรุงต่างๆ ได้แก่

(5.1) การเพิ่มมาตรฐานทางให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร ลักษณะของยานพาหนะที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน และให้รองรับกับอัตราการเติบโตในอนาคต

(5.2) การแก้ไขจุดอันตรายต่างๆ

(5.3) การบำรุงรักษาแบบแก้ไข (Corrective Maintenance) โดยคำนึงถึงการประหยัดทรัพยากรและสภาพจริงของความเสียหายที่ปรากฏในพื้นที่โครงการ จะทำให้การคมนาคม การค้า และการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชามีความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยตามแนวถนนได้ อาทิ การเดินทางที่

สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ปริมาณอุบัติเหตุที่ลดลง ปริมาณการค้าขายเพิ่มมากขึ้น หรือสามารถเข้าถึงบริการทางด้านการศึกษาและสาธารณสุขได้ดีขึ้น

(6) การปรับปรุงถนนหมายเลข 67 ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมจากจังหวัดศรีสะเกษของไทย ไปยังเสียมราฐของกัมพูชา จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างไทย-กัมพูชาได้ดีและมีมาตรฐานความปลอดภัยยิ่งขึ้น และมีศักยภาพในการส่งเสริมการค้าการลงทุนในบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่อรรถิพลของโครงการทั้งในกัมพูชาและไทย ช่วยสนับสนุนให้มีการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประชาชนของ 2 ประเทศมากขึ้น ซึ่งจะช่วยยกระดับความเป็นอยู่และสร้างอาชีพของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่โครงการได้

(7) การปรับปรุงถนนหมายเลข 67 ซึ่งเป็นแนวถนนเดิม จะสามารถลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดกับที่อยู่อาศัยและประชาชนตามแนวเส้นทาง

(8) การให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชาในการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 จะสร้างเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างไทย-กัมพูชา

(9) เพื่อให้การให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชาในโครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกันระหว่างไทย-กัมพูชา ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเรื่องการให้ความช่วยเหลือฯ โครงการที่กล่าวผลักดันให้เกิดการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดนบริเวณจุดผ่านแดนช่องสะงำ-ช่องจอม สำหรับอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจระหว่างกันตลอดจนส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวโดยเฉพาะการส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยวอารยธรรมขอมโบราณระหว่าง 2 ประเทศ

# ภาคผนวก

## ภาคผนวก

- ภาคผนวกที่ 1 รายชื่อคณะเดินทางของ สพพ. และกัมพูชา
- ภาคผนวกที่ 2 รูปภาพการสำรวจศักยภาพถนนหมายเลข 67

## ภาคผนวกที่ 1

### รายชื่อคณะเดินทางของ สพพ. และกัมพูชา

#### สหพพ.

- |                                 |   |
|---------------------------------|---|
| 1. นายทวิสิทธิ์ อยู่ประเสริฐ    | ที่ปรึกษาด้านโครงการและวิศวกรรมของ สพพ. |
| 2. นางสาวดาริวรรณ เปรมภูมิเวทย์ | ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการ 2         |
| 3. นางสาวชนิตา เคหะทัต          | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์โครงการ             |
| 4. นางสาวสุจารี ยุวจริสกุล      | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์โครงการ             |

#### MPWT กัมพูชา

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| 1. H.E. Nou Vaddhanak        | Director General, General Department of Techniques                                    |
| 2. Mr. Samrangdy Namu        | Deputy Director General, General Department of Techniques                             |
| 3. Mr. Chhim Phalla          | Director, Road Infrastructure Department  |
| 4. Mr. Ou Sareth             | Deputy Director, Road Infrastructure Department                                       |
| 5. Mr. Lak Kim Teng          | Deputy Director, Road Repair and Maintenance Department                               |
| 6. Mr. Saing Bunthen         | Director, Ouddar Meanchey Provincial, Department of Public Works and Transport (DPWT) |
| 7. Mr. Deth Sereyratana      | Siem Reap DPWT,   |
| 8. Mr. Khoun Kumpheark       | Bureau Chief, Road Infrastructure Department  |
| 9. Mr. Duch Vorndyregan      | Engineer, Road Infrastructure Department  |
| 10. Mr. Hok Angkearithvongsa | Engineer, Road Infrastructure Department  |

ภาคผนวกที่ 2  
รูปภาพการสำรวจศักยภาพถนนหมายเลข 67



จุดเริ่มต้นถนนหมายเลข 67



จุดสิ้นสุด ณ จุดผ่านแดนจวม-สะง่า



สภาพถนนดี-สภาพถนนชำรุด





การสำรวจสะพาน



บริเวณภูเขา ที่ต้องการ Slope Protection



การหารือระหว่างทีมงานฝ่ายไทยและกัมพูชา

