



การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการ โครงการจุดพักรถบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 และหมายเลข 9

บริเวณจุดพักรถลาดกระบัง จุดพักรถหนองรี
จุดพักรถมาบประชัน และจุดพักรถทับช้าง

วัตถุประสงค์ในการรับฟังความคิดเห็นภาคเอกชน (Market Sounding) ในครั้งนี้

- เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ข้อมูล การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการ โครงการจัดพักรถ M7 & M9 ลาดกระบัง หนองรี มาบประชัน และทับช้าง ให้กลุ่มเป้าหมายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รับทราบเกี่ยวกับแผนงาน แนวทางการพัฒนา และสาระสำคัญ
- เพื่อประเมินระดับความสนใจของภาคเอกชนในการลงทุนพัฒนาและบริหารจัดการโครงการจัดพักรถ บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 และหมายเลข 9 เพื่อรวบรวมเป็นข้อมูลสำหรับการขออนุมัติโครงการและสำหรับการศึกษาคัดเลือกในขั้นต่อไป
- เพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมงาน เกี่ยวกับแนวคิดรูปแบบ กฎระเบียบ ปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะสำหรับการให้เอกชนลงทุนพัฒนาและบริหารจัดการโครงการจัดพักรถ

ผลจากการรับฟังความคิดเห็นจะเป็นประโยชน์แก่การกำหนดรูปแบบ เงื่อนไข และแนวทาง

การให้เอกชนร่วมลงทุนพัฒนาและบริหารจัดการ

โครงการจัดพักรถบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9

บริเวณจัดพักรถลาดกระบัง จัดพักรถหนองรี จัดพักรถมาบประชัน และจัดพักรถทับช้าง

ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็นและประเมินความน่าสนใจของโครงการในครั้งนี้ ประกอบด้วย

- หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานงบประมาณ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง สมาคมผู้ค้าปลีกไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย เป็นต้น
- เอกชนผู้พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ได้แก่ ผู้ประกอบการห้างสรรพสินค้า คอมมูนิตีมอลล์ ค้าปลีก เป็นต้น
- เอกชนธุรกิจพลังงาน (รวมถึงภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ) ผู้ประกอบการสถานีประจุพลังงานไฟฟ้า (EV Charging Station)
- กลุ่มสถาบันการเงิน กลุ่มนักลงทุนที่มีศักยภาพ และ เอกชนก่อสร้างและบริหารโครงสร้างพื้นฐาน

คำชี้แจงการใช้งานข้อมูลในเอกสารฉบับนี้

- ข้อมูลในเอกสารฉบับนี้เป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นเพื่อใช้ประกอบการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนเกี่ยวกับโครงการเท่านั้นและไม่ถือเป็นการทำคำเสนอ หรือเป็นการกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ที่เกี่ยวกับการประมูลคัดเลือกเอกชน
- ข้อมูลดังกล่าวอาจมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมได้ในภายหลัง ทั้งนี้ กรมทางหลวงมิได้ให้คำรับรองหรือคำรับประกันใด ๆ ต่อข้อมูลที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้และไม่มีความรับผิดชอบใด ๆ ต่อความครบถ้วนถูกต้องแท้จริงของข้อมูลดังกล่าว ผู้ประกอบการที่สนใจควรศึกษาและตรวจสอบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการด้วยตนเองอย่างละเอียดรอบคอบ การนำข้อมูลใด ๆ ในเอกสารฉบับนี้ไปใช้เพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ประกอบการเป็นดุลยพินิจและความรับผิดชอบของผู้ประกอบการเอง

รายการข้อมูลประกอบการรับฟังความคิดเห็นภาคเอกชน

โครงการจุดพักรถ M7 & M9 จำนวน 4 ตำแหน่ง

1. สาระสำคัญของโครงการ
2. ความพร้อมในการจัดทำและแนวคิดการดำเนินโครงการ
3. รูปแบบแนวคิดของโครงการและขอบเขตการให้เอกชนร่วมลงทุน
4. ความเป็นไปได้ของโครงการ
5. ความเสี่ยงของโครงการ
6. ทางเลือกและรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
7. ความพร้อมของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและดำเนินโครงการ
8. สรุป





ส่วนที่ 1 สารสำคัญของโครงการ

วัตถุประสงค์ของโครงการ

โครงการจุดพักรถบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 เป็นการพัฒนาที่พักริมทางขนาดเล็กของกรมทางหลวง (ทล.) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นจุดแวะพักที่ให้บริการแก่ผู้ใช้เส้นทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้แก่

1. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงกรุงเทพฯ - มาบตาพุด ได้แก่ จุดพักรถลาดกระบัง จุดพักรถหนองรี และ จุดพักรถมาบประชัน
2. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ช่วงบางปะอิน - บางพลี ได้แก่ จุดพักรถทับช้าง

ซึ่งมอเตอร์เวย์ทั้ง 2 เส้นทาง มีการควบคุมการเข้า-ออกอย่างสมบูรณ์ (Fully controlled access) เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก ปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ผู้ใช้ทาง



เป้าหมายของโครงการ

การดำเนินโครงการจุดพักรถ มีความสำคัญและก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนผู้ใช้บริการดังนี้

ความปลอดภัยในการเดินทาง

ผู้ใช้งานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสามารถหยุดแวะพักที่จุดพักรถทั้ง 4 ตำแหน่งตลอดเส้นทาง ซึ่งช่วยลดอุบัติเหตุจากสถานการณ์ต่าง ๆ เช่น ความอ่อนล้า ความเร่งรีบ

ความสะดวกสบายจากการใช้บริการห้องน้ำ

ผู้ใช้งานไม่จำเป็นต้องเข้า - ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยไม่จำเป็น เพื่อไปใช้บริการห้องน้ำภายนอกระบบ

ความสะดวกสบายจากการซื้อสินค้าและบริการ

ผู้ใช้งานไม่จำเป็นต้องเข้า - ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยไม่จำเป็น เพื่อไปซื้อสินค้าและบริการร้านค้าต่าง ๆ

การลดความคับคั่งของ

สถานีบริการทางหลวงบางปะกง

ผู้ใช้งานมีทางเลือกเพิ่มขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันสถานที่บริการทางหลวงบางปะกงมีผู้ใช้งานค่อนข้างหนาแน่น

ส่งเสริมการจ้างงาน และการพัฒนาภาคธุรกิจ

โครงการส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานในหลายภาคส่วน และส่งผลให้เกิดการพัฒนาและการเติบโตของภาคธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเปิดให้บริการโครงการ

การส่งเสริมสินค้า OTOP

โครงการมีการเตรียมพื้นที่สำหรับการจำหน่ายสินค้าชุมชน (OTOP) จึงเป็นการช่วยสร้างช่องทางการตลาดให้กับสินค้าของชุมชนในพื้นที่โดยรอบโครงการ



ประโยชน์
ทางอ้อม



ประโยชน์
ทางตรง

ขอบเขตของโครงการ

ข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ

โครงการจุดพักรถ M7 & M9

มีรายละเอียดดังนี้

ที่ตั้งของโครงการ :

1. จุดพักรถทับช้าง

ตั้งอยู่บริเวณ กม.48+800 ทล.9

2. จุดพักรถลาดกระบัง

ตั้งอยู่บริเวณ กม.21+700 ทล.7

3. จุดพักรถหนองรี

ตั้งอยู่บริเวณ กม.72+500 ทล.7

4. จุดพักรถมาบประชัน

ตั้งอยู่บริเวณ กม.119+200 ทล.7



ขอบเขตของโครงการ

จุดพักรถลาดกระบัง (Ladkrabang Rest Stop) กม.21+700 บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7



จุดพักรถลาดกระบัง 1

ทิศทางขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด บริเวณ กม.21+600

อยู่ในพื้นที่ แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง จังหวัดกรุงเทพมหานคร

ขนาดพื้นที่ประมาณ 10.08 ไร่ หรือประมาณ 16,127 ตารางเมตร

จุดพักรถลาดกระบัง 2

ทิศทางขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพมหานคร บริเวณ กม.21+800

อยู่ในพื้นที่ ตำบลศิระจรเข้ น้อย อำเภอบางเสาธง
จังหวัดสมุทรปราการ

ขนาดพื้นที่ประมาณ 9.49 ไร่ หรือประมาณ 15,181 ตารางเมตร

ขอบเขตของโครงการ

จุดพักรถนองรี (Nong Ri Rest Stop) กม.72+500 บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7



จุดพักรถนองรี 1

ทิศทางขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด บริเวณ กม.71+700

อยู่ในพื้นที่ ตำบลนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ขนาดพื้นที่ประมาณ 17.82 ไร่ หรือประมาณ 28,517 ตารางเมตร

จุดพักรถนองรี 2

ทิศทางขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพมหานคร บริเวณ กม.73+300

อยู่ในพื้นที่ ตำบลนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ขนาดพื้นที่ประมาณ 17.82 ไร่ หรือประมาณ 28,517 ตารางเมตร

ขอบเขตของโครงการ

จุดพักรถมาบประชัน (Mabprachan Rest Stop) กม.119+200 บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7



จุดพักรถมาบประชัน 1

ทิศทางขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด บริเวณ กม.119+950

อยู่ในพื้นที่ ตำบลเมืองพัทยา อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

ขนาดพื้นที่ประมาณ 17.15 ไร่ หรือประมาณ 27,446 ตารางเมตร
(ทล.ใช้เป็นพื้นที่สถานีตำรวจทางหลวง 4,578 ตร.ม.)



จุดพักรถมาบประชัน 2

ทิศทางขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพมหานคร บริเวณ กม.118+450

อยู่ในพื้นที่ ตำบลหนองปลาไหล และตำบลโป่ง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

ขนาดพื้นที่ประมาณ 15.46 ไร่ หรือประมาณ 24,732 ตารางเมตร
(ทล.ใช้เป็นพื้นที่หมวดทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 4,614 ตร.ม.)

ขอบเขตของโครงการ

จุดพักรถทับช้าง (Tabchang Rest Stop) กม.48+800 บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9



จุดพักรถทับช้าง 1

ทิศทางขาเข้า มุ่งหน้าบางพลี บริเวณ กม.49+250

อยู่ในพื้นที่ แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง จังหวัดกรุงเทพมหานคร

ขนาดพื้นที่ประมาณ 5.54 ไร่ หรือประมาณ 8,870 ตารางเมตร

จุดพักรถทับช้าง 2

ทิศทางขาออก มุ่งหน้าบางปะอิน บริเวณ กม.48+300

อยู่ในพื้นที่ แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง จังหวัดกรุงเทพมหานคร

ขนาดพื้นที่ประมาณ 11.30 ไร่ หรือประมาณ 18,080 ตารางเมตร

ศักยภาพของพื้นที่โครงการ

โครงการจุดพักรถฯ ตั้งอยู่บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักที่เชื่อมการเดินทางระหว่างพื้นที่โซนภาคกลางกับโซนภาคตะวันออกของประเทศเข้าด้วยกัน นอกจากนี้ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ยังเป็น Connecting Backbone ที่เชื่อมพื้นที่ต่าง ๆ ที่มีความสำคัญของภูมิภาค ภาคกลางและภาคตะวันออกเข้าด้วยกัน ทั้งในส่วนในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวซึ่งกระจายตัวอยู่ในจังหวัดต่าง ๆ เช่น ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด และพื้นที่ในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจภายใต้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งจะมีทั้งส่วนที่เป็นพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม พื้นที่โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ ท่าเรือ สนามบิน และรถไฟ ไปจนถึงพื้นที่พัฒนาเมืองใหม่ เช่น เมืองนิคมอุตสาหกรรมการบินอู่ตะเภา (Aerotropolis) เป็นต้น



ศักยภาพของพื้นที่โครงการ

การเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่ EEC



โครงการ EEC ครอบคลุมพื้นที่ในเขต 3 จังหวัด
คือ ชลบุรี ระยอง และ ฉะเชิงเทรา



- ส่งเสริม การลงทุนซึ่งจะเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ
- เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน
- ทำให้ เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาว

โครงการนำร่องของ EEC



การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว



การพัฒนาท่าเรือ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง
และท่าเรือมาบตาพุด



การพัฒนาแลนมาร์กในพัตยา
เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในโครงการ EEC



ปริมาณจราจรในปัจจุบัน



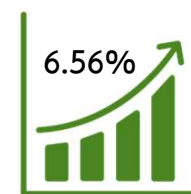
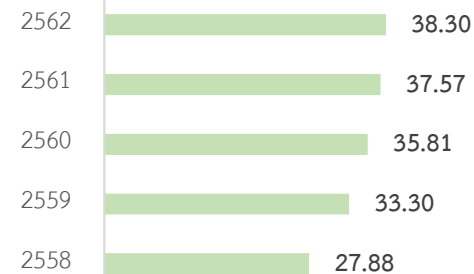
ปริมาณจราจรขาเข้า กทม. 51,802 คันต่อวัน
ปริมาณจราจรขาออก กทม. 49,939 คันต่อวัน

อัตราเติบโตของนักท่องเที่ยวภาคตะวันออก

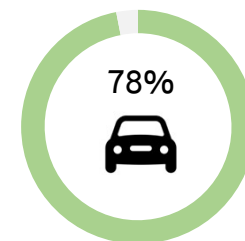


ปริมาณนักท่องเที่ยว
เฉลี่ยต่อปี 34.57 ล้านคน

ปริมาณนักท่องเที่ยวภาคตะวันออก
พ.ศ. 2558 ถึง พ.ศ. 2562



อัตราเติบโตย้อนหลัง 5 ปี
ตั้งแต่ พ.ศ. 2558 - 2562
ร้อยละ 6.56



ร้อยละ 78 ของนักท่องเที่ยว
ทั้งหมดเดินทางไปท่องเที่ยว
ด้วยรถส่วนตัว



ส่วนที่ 2 ความพร้อมในการจัดทำ และแนวความคิดการดำเนินโครงการ

สถานะความพร้อมของโครงการ

M7 จุดพักรถ ลาดกระบัง

M7 จุดพักรถ หนองรี

M7 จุดพักรถ มาบประชัน

M9 จุดพักรถ ทับช้าง

การศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Study)

ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

(ที่พักริมทางเป็นส่วนหนึ่งของงานศึกษาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง)



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2532



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2548



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2553



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2537

การสำรวจและออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม (Detailed Design)

(เปิดให้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองก่อน แล้วจึงมีการออกแบบปรับปรุงและก่อสร้างจุดพักรถตามมาภายหลัง)



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2532



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2555



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2555



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2537

การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ได้รับความเห็นชอบคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)

(เปิดให้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองก่อน แล้วจึงมีการก่อสร้างจุดพักรถตามมาภายหลัง)



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2532



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2551



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2553



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2537

พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน รวมถึงการจัด

กรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อใช้สำหรับการดำเนินงานโครงการจุดพักรถ

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา) เป็นส่วนหนึ่งของการเวนคืนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



แล้วเสร็จ
พร้อม M7



แล้วเสร็จ
พร้อม M7



แล้วเสร็จ
พร้อม M7



แล้วเสร็จ
พร้อม M9

การดำเนินการก่อสร้างและเปิดให้บริการโดยกรมทางหลวง โดยประกอบไปด้วย

สิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน ได้แก่ ที่จอดรถ ที่นั่งพักผ่อน และห้องน้ำบริการประชาชน ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2553



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2562



อยู่ระหว่างดำเนินการ
พ.ศ. 2566-2567



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2566

การดำเนินการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับพัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ เพื่อให้เอกชน

ร่วมลงทุน โดยปรับปรุงให้สอดคล้องกับมาตรฐานและลักษณะที่พักริมทางในเขตทางหลวงพิเศษและทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2560



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2565



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2565



อยู่ระหว่างดำเนินการ
พ.ศ. 2566-2567



แล้วเสร็จ
พ.ศ. 2564

แนวคิดในการจัดทำและดำเนินโครงการ

ข้อกำหนดเกี่ยวกับรูปแบบการก่อสร้างของโครงการ (ก่อสร้าง 1 ปี / ดูแล 20 ปี)

กรมทางหลวง / ภาครัฐ



กรมทางหลวงลงทุนจัดหาที่ดิน
และก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานไว้ให้



กรมทางหลวง จัดหาที่ดิน ก่อสร้างจุดพักรถและสิ่งปลูกสร้างพื้นฐานให้ได้แก่ พื้นที่จอดรถ (ที่จอดรถยนต์ ที่จอดรถบรรทุก และที่จอดรถผู้พิการ) ถนนและทางเข้า-ทางออก ทางเดินเท้า (รวมถึงศาลาหรือหลังคาคลุมที่จำเป็น) ห้องน้ำบริการประชาชน ที่นั่งพักผ่อน พื้นที่สีเขียว อุปกรณ์และระบบพื้นฐานที่จำเป็น

เอกชนผู้ร่วมลงทุน (PPP)



เอกชนผู้ลงทุนต้องเป็นผู้รับผิดชอบ
ในการออกแบบและก่อสร้าง

พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเชิงพาณิชย์
เพื่อให้บริการผู้ใช้ทาง
ในจุดพักรถ 4 ตำแหน่ง
ให้เป็นไปตาม

แนวคิดและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

โดยเอกชนจะต้องก่อสร้างพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ และ สิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม ได้แก่ อาคารร้านค้าเชิงพาณิชย์ , อาคารร้านค้าขนาดเล็ก (Kiosk) , อาคารควบคุมอื่น ๆ ที่จำเป็น เช่น PPP Office เป็นต้น , งานระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย , สถานี EV และองค์ประกอบอื่น ๆ เพื่อบริการผู้ใช้ทาง

- เอกชนจะต้องดำเนินการบริการที่กรมทางหลวงกำหนด (Operation & Maintenance) ได้แก่ งานบริหารจัดการพื้นที่ , งานรักษาความปลอดภัย , งานบำรุงรักษา , งานทำความสะอาด และ งานดูแลสวน เป็นต้น
- การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในจุดพักรถ ตามประกาศกรมทางหลวง เรื่อง มาตรฐานและลักษณะที่พักริมทางในเขตทางหลวงพิเศษและทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2560 (เฉพาะจุดพักรถ)
- ข้อกำหนดเพิ่มเติมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบของโครงการ กรมทางหลวงจะกำหนดรายละเอียดไว้ในเอกสารข้อกำหนดของโครงการ (TOR) ในชั้น RFP ต่อไป

สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต้องมีตาม ข้อกำหนด พ.ศ.2560

ในการพัฒนาโครงการจุดพักรถฯ เอกชนผู้ลงทุนมีหน้าที่ในการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) ขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต้องมีตาม ประกาศกรมทางหลวง เรื่อง มาตรฐานและลักษณะที่พักริมทางในเขตทางหลวงพิเศษและทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2560 และเงื่อนไขอื่น ๆ ดังนี้

หมวด 2 ข้อกำหนดด้านวิศวกรรม / ข้อ 15 สัดส่วน
การจัดพื้นที่บริการและสิ่งอำนวยความสะดวก

รายละเอียดอื่น ๆ ที่จำเป็น
(สามารถอ่านรายละเอียดเพิ่มเติมในประกาศฯ)



พื้นที่จอดรถ

ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30
ของขนาดพื้นที่



ห้องสุขา

จัดให้เพียงพอต่อการใช้งาน



พื้นที่สีเขียว

ไม่น้อยกว่าร้อยละ 5
ของขนาดพื้นที่



พื้นที่จำหน่ายสินค้า
และบริการ

ไม่เกินร้อยละ 15
ของขนาดพื้นที่

- การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา
- จัดเตรียมพื้นที่ไว้สำหรับการจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP) โดยไม่มีการเรียกเก็บค่าเช่า/ค่าตอบแทน
- ระบบการจัดการจราจรภายในโครงการจะต้องหมุนเวียนอย่างสะดวก

ที่ ศค ๐๖๑๑๒.๒/ ๑๐๕๕๖

กรมทางหลวง
ถนนหรือสุขยา เขตราชบุรี
กทม. ๑๐๕๐๐

๙/ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

เรื่อง ขอให้นำข้อกำหนดกรมทางหลวง เรื่อง มาตรฐานและลักษณะที่พักริมทางในเขตทางหลวงพิเศษและทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๐ ไปประกาศในราชกิจจานุเบกษา

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ต้นฉบับและสำเนาประกาศฯ จำนวน ๕๙ ชุด

ด้วยอธิบดีกรมทางหลวงได้ขอความเห็นชอบจากกรมทางหลวง เรื่อง มาตรฐานและลักษณะที่พักริมทางในเขตทางหลวงพิเศษและทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๐๕ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

กรมทางหลวงจึงขอส่งข้อกำหนดกรมทางหลวงดังกล่าวเพื่อโปรดนำลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้กรมทางหลวงโดยด่วนด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิชาญ วัฒนศิริ)
อธิบดีกรมทางหลวง

สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต้องมีตาม ข้อกำหนด พ.ศ.2560 (ต่อ)

ข้อกำหนดกรมทางหลวง

เรื่อง มาตรฐานและลักษณะที่พักริมทางในเขตทางหลวงพิเศษและทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2560

หมวด 3 ข้อกำหนดเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกและการจำหน่ายสินค้าและบริการ

ข้อ 20 จุดพักรถ ต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการขั้นต่ำ ดังนี้



(1) พื้นที่จอดรถ
สำหรับยานพาหนะทุกประเภท
โดยไม่คิดค่าบริการ
อย่างน้อย 4 ชั่วโมงแรก



(2) ห้องน้ำ ห้องส้วม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการใช้งาน
พร้อมใช้งาน 24 ชั่วโมง
โดยไม่คิดค่าบริการ



(3) ที่นั่งพักผ่อนในร่ม



(4) ที่จำหน่ายอาหาร
และเครื่องดื่ม



(5) โทรศัพท์สาธารณะ
และโทรศัพท์ฉุกเฉิน



(6) สัญญาณโทรศัพท์มือถือ
ครอบคลุมทั่วพื้นที่



(7) การเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตไร้สาย
ความเร็วสูงครอบคลุมทั่วพื้นที่
โดยไม่คิดค่าบริการ
อย่างน้อย 1 ชั่วโมงแรก



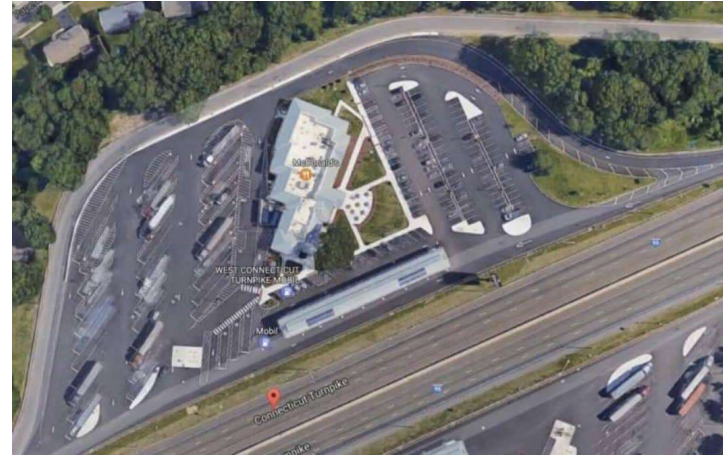
(8) การบริการข้อมูลจราจร
และเส้นทางการเดินทาง



(9) พื้นที่สีเขียว
เพื่อบริการและสิ่งแวดล้อม

ภาพตัวอย่าง สิ่งอำนวยความสะดวก ที่ต้องจัดให้มี

พื้นที่จอดรถ ทางเดินรถ ทางเข้า-ทางออก ทางเดินเท้า พื้นที่นั่งพักผ่อน หลังคาคลุม ป้ายและเครื่องหมายจราจร การระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง



ห้องสุขาบริการประชาชนผู้ใช้ทาง (ห้องน้ำชาย ห้องน้ำหญิง ห้องน้ำผู้พิการ) บริการน้ำประปา-ไฟฟ้าแสงสว่าง

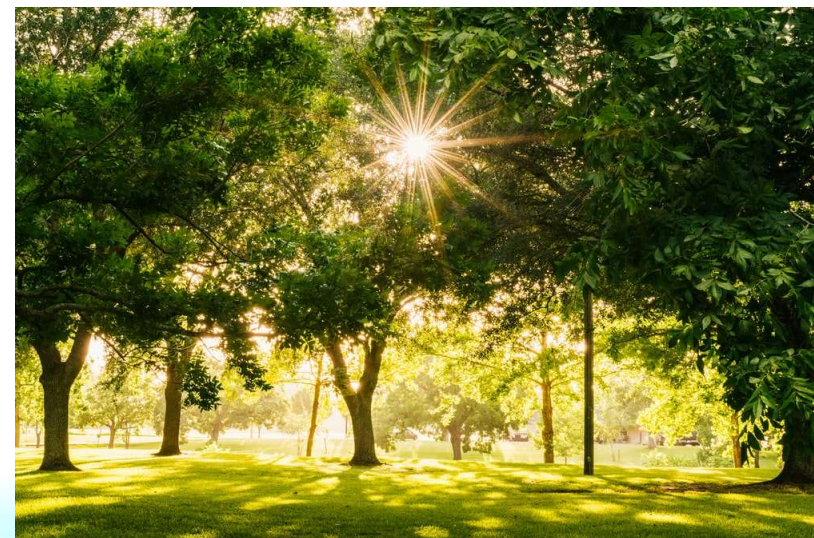


ภาพตัวอย่าง สิ่งอำนวยความสะดวก ที่ต้องจัดให้มี (ต่อ)

พื้นที่จำหน่ายสินค้าและบริการเชิงพาณิชย์ (อาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงผลิตภัณฑ์ชุมชน) ป้ายโฆษณา ระบบกำจัดขยะ



พื้นที่สีเขียวและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เพื่อผ่อนคลายความเมื่อยล้าจากการขับขี่ การจัดพื้นที่สูบบุหรี่ รักษาความปลอดภัย รั้วรอบ



ภาพตัวอย่าง สิ่งอำนวยความสะดวก ที่ต้องจัดให้มี (ต่อ)

สถานีบริการประจุไฟฟ้า (EV Charging Station) ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง การเดินสายไฟ





ส่วนที่ 3 รูปแบบแนวคิดของโครงการ และขอบเขตการให้เอกชนร่วมลงทุน

จุดพักรถลาดกระบัง (Ladkrabang Rest Stop)



จุดพักรถลาดกระบัง (Ladkrabang Rest Stop)



จุดพักรถลาดกระบัง (Ladkrabang Rest Stop)



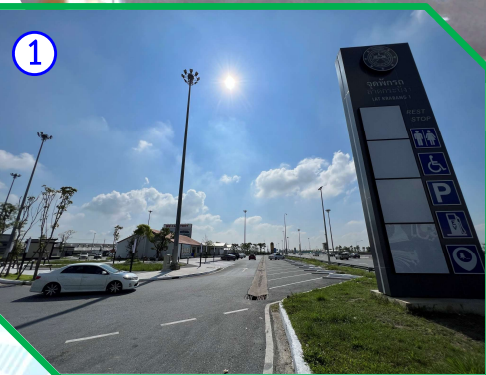
จุดพักรถลาดกระบัง (Ladkrabang Rest Stop)

จุดพักรถลาดกระบัง 1 ขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด



สภาพปัจจุบัน (Existing) ที่กรมทางหลวง ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างพื้นฐานไว้ให้

1. ลานจอดรถ สำหรับรถทุกประเภท
ทางเดินรถ รวมถึงทางเข้าและทางออก
2. ห้องน้ำบริการประชาชน (ช/ญ/ผู้พิการ)
3. ทางเดินเท้าและหลังคาคลุม
(บริเวณที่จำเป็น) พร้อมที่นั่งพักผ่อน
4. การจัดเตรียมพื้นที่ให้เอกชนพัฒนา
พื้นที่เชิงพาณิชย์
5. อื่น ๆ ได้แก่ พื้นที่สีเขียว พื้นที่สูบบุหรี่
ป้ายและเครื่องหมายจราจร ระบบไฟฟ้า
แสงสว่าง ระบบระบายน้ำ อาคารขยะ
อาคารควบคุมไฟฟ้า ระบบพื้นฐาน



จุดพักรถลาดกระบัง (Ladkrabang Rest Stop)

จุดพักรถลาดกระบัง 1 ขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด (ต่อ)

เอกชนจะต้องลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมดังนี้ (สมมติฐาน)

1. อาคารร้านค้า ร้านอาคารและเครื่องดื่ม (รวมถึงจุดบริการ M-Service และร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน OTOP)
2. อาคารร้านค้าขนาดเล็ก (Kiosk)
3. ระบบประกอบอาคาร (เช่น ระบบควบคุมไฟฟ้าและน้ำประปาสำหรับร้านค้า)
4. อาคารสำนักงานสำหรับเอกชนปฏิบัติงาน
5. องค์ประกอบภูมิทัศน์เพิ่มเติม เช่น ที่นั่งพักผ่อนเพิ่มเติม เป็นต้น
6. ป้ายโฆษณาและป้ายข้อมูลจราจร
7. ATM , Vending Machine
8. สถานีบริการประจุไฟฟ้า (หัวชาร์จ EV)
9. ระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เช่น ระบบสื่อสารอินเทอร์เน็ตไร้สาย ระบบสำรองไฟฟ้า ระบบกล้องวงจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติม เป็นต้น



จุดพักรถลาดกระบัง (Ladkrabang Rest Stop)

จุดพักรถลาดกระบัง 1 ขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด (ต่อ)



ประเภทพื้นที่	ขนาดพื้นที่	
	ขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด	ร้อยละขนาดพื้นที่
พื้นที่รวมทั้งหมด	10.08 ไร่ (16,127 ตร.ม.)	100.00 %
พื้นที่พาณิชยกรรม (<15%)	625 ตร.ม.	3.87 %
ที่จอดรถ (>30%)	5,110 ตร.ม.	31.68 %
พื้นที่สีเขียว (>5%)	3,105 ตร.ม.	19.25 %
หมายเหตุ : อาคารร้านค้าหลักพื้นที่รวม 240 ตร.ม. แบ่งเป็นพื้นที่ค้าขาย 200 ตร.ม. และสำนักงาน M-Service 40 ตร.ม.		

จุดพักรถลาดกระบัง (Ladkrabang Rest Stop)

จุดพักรถลาดกระบัง 2 ขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพฯ



สภาพปัจจุบัน (Existing) ที่กรมทางหลวง
ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างพื้นฐานไว้ให้

1. ลานจอดรถ สำหรับรถทุกประเภท
ทางเดินรถ รวมถึงทางเข้าและทางออก
2. ห้องน้ำบริการประชาชน (ช/ญ/ผู้พิการ)
3. ทางเดินเท้าและหลังคาคลุม
(บริเวณที่จำเป็น) พร้อมที่นั่งพักผ่อน
4. การจัดเตรียมพื้นที่ให้เอกชนพัฒนา
พื้นที่เชิงพาณิชย์
5. อื่น ๆ ได้แก่ พื้นที่สีเขียว พื้นที่สูบบุหรี่
ป้ายและเครื่องหมายจราจร ระบบไฟฟ้า
แสงสว่าง ระบบระบายน้ำ อาคารขยะ
อาคารควบคุมไฟฟ้า ระบบพื้นฐาน

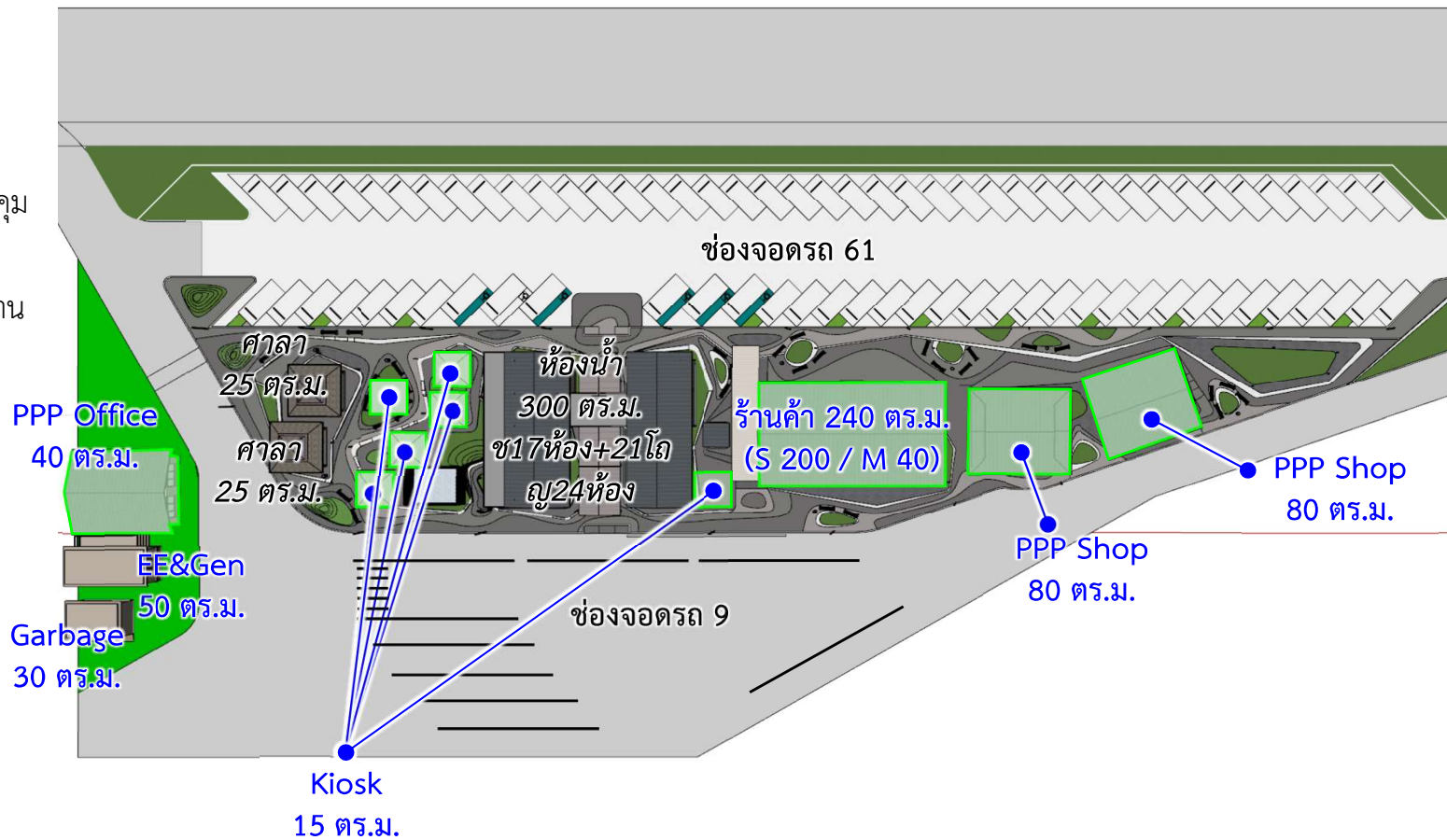


จุดพักรถลาดกระบัง (Ladkrabang Rest Stop)

จุดพักรถลาดกระบัง 2 ขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพฯ (ต่อ)

เอกชนจะต้องลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมดังนี้ (สมมติฐาน)

1. อาคารร้านค้า ร้านอาคารและเครื่องดื่ม (รวมถึงจุดบริการ M-Service และร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน OTOP)
2. อาคารร้านค้าขนาดเล็ก (Kiosk)
3. ระบบประกอบอาคาร (เช่น ระบบควบคุมไฟฟ้าและน้ำประปาสำหรับร้านค้า)
4. อาคารสำนักงานสำหรับเอกชนปฏิบัติงาน
5. องค์ประกอบภูมิทัศน์เพิ่มเติม เช่น ที่นั่งพักผ่อนเพิ่มเติม เป็นต้น
6. ป้ายโฆษณาและป้ายข้อมูลจราจร
7. ATM , Vending Machine
8. สถานีบริการประจุไฟฟ้า (หัวชาร์จ EV)
9. ระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เช่น ระบบสื่อสารอินเทอร์เน็ตไร้สาย ระบบสำรองไฟฟ้า ระบบกล้องวงจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติม เป็นต้น



จุดพักรถลาดกระบัง (Ladkrabang Rest Stop)

จุดพักรถลาดกระบัง 2 ขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพฯ (ต่อ)



ประเภทพื้นที่	ขนาดพื้นที่	
	ขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพฯ	ร้อยละขนาดพื้นที่
พื้นที่รวมทั้งหมด	9.49 ไร่ (15,181 ตร.ม.)	100.00 %
พื้นที่พาณิชยกรรม (<15%)	450 ตร.ม.	2.96 %
ที่จอดรถ (>30%)	5,300 ตร.ม.	34.91 %
พื้นที่สีเขียว (>5%)	1,740 ตร.ม.	11.46 %
หมายเหตุ : อาคารร้านค้าหลักพื้นที่รวม 240 ตร.ม. แบ่งเป็นพื้นที่ค้าขาย 200 ตร.ม. และสำนักงาน M-Service 40 ตร.ม.		

จุดพักรถนongรี (Nong Ri Rest Stop)



จุดพักรถนongรี (Nong Ri Rest Stop)



จุดพักรถหนองรี (Nong Ri Rest Stop)



จุดพักรถหนองรี (Nong Ri Rest Stop)

จุดพักรถหนองรี 1 ขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด



สภาพปัจจุบัน (Existing) ที่กรมทางหลวง
ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างพื้นฐานไว้ให้

1. ลานจอดรถ สำหรับรถทุกประเภท
ทางเดินรถ รวมถึงทางเข้าและทางออก
2. ห้องน้ำบริการประชาชน (ช/ญ/ผู้พิการ)
3. ทางเดินเท้าและหลังคาคลุม
(บริเวณที่จำเป็น) พร้อมที่นั่งพักผ่อน
4. การจัดเตรียมพื้นที่ให้เอกชนพัฒนา
พื้นที่เชิงพาณิชย์
5. อื่น ๆ ได้แก่ พื้นที่สีเขียว พื้นที่สูบบุหรี่
ป้ายและเครื่องหมายจราจร ระบบไฟฟ้า
แสงสว่าง ระบบระบายน้ำ อาคารขยะ
อาคารควบคุมไฟฟ้า ระบบพื้นฐาน

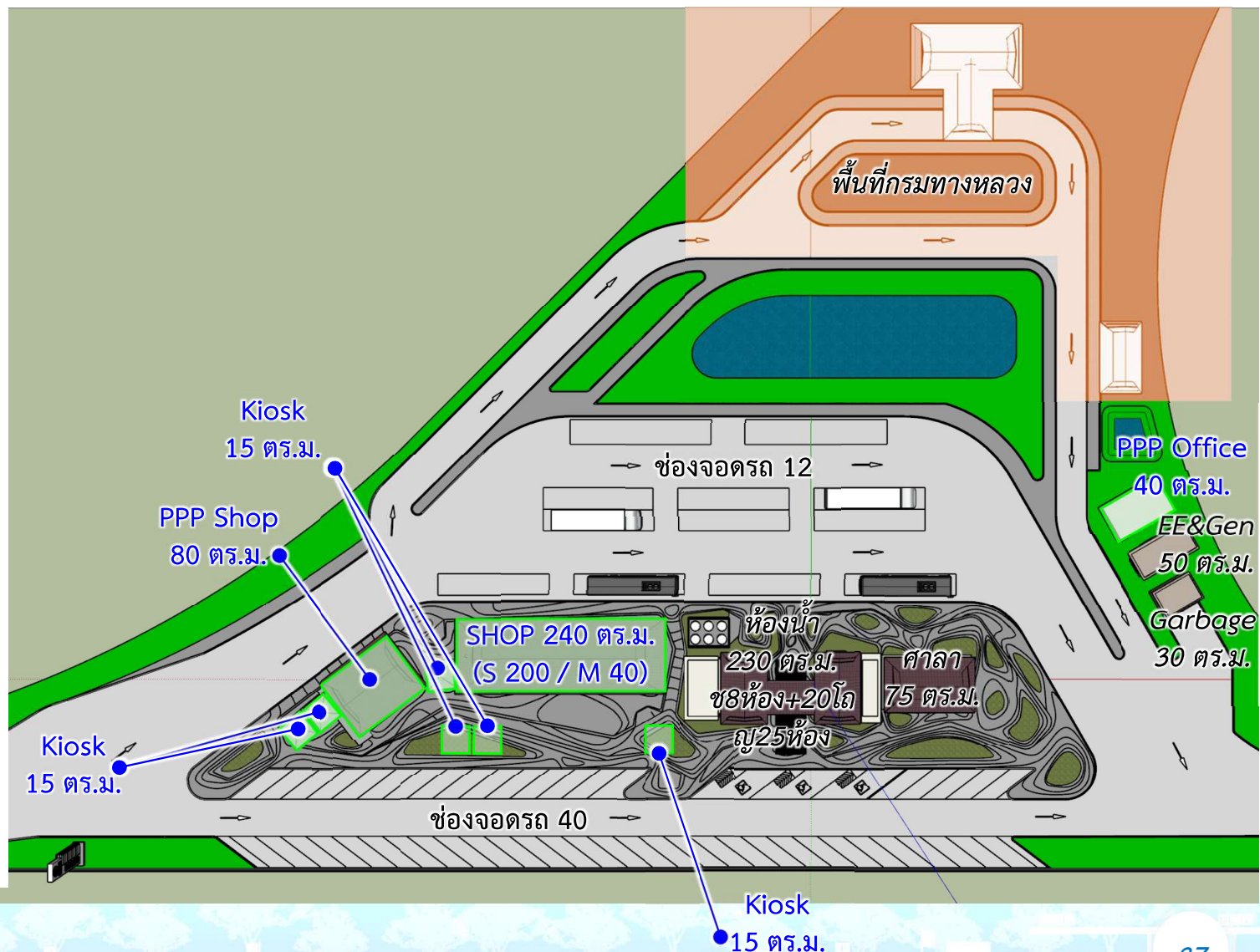


จุดพักรถหนองรี (Nong Ri Rest Stop)

จุดพักรถหนองรี 1 ขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด (ต่อ)

เอกชนจะต้องลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมดังนี้ (สมมติฐาน)

1. อาคารร้านค้า ร้านอาคารและเครื่องดื่ม (รวมถึงจุดบริการ M-Service และร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน OTOP)
2. อาคารร้านค้าขนาดเล็ก (Kiosk)
3. ระบบประกอบอาคาร (เช่น ระบบควบคุมไฟฟ้าและน้ำประปาสำหรับร้านค้า)
4. อาคารสำนักงานสำหรับเอกชนปฏิบัติงาน
5. องค์ประกอบภูมิทัศน์เพิ่มเติม เช่น ที่นั่งพักผ่อนเพิ่มเติม เป็นต้น
6. ป้ายโฆษณาและป้ายข้อมูลจราจร
7. ATM , Vending Machine
8. สถานีบริการประจุไฟฟ้า (หัวชาร์จ EV)
9. ระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เช่น ระบบสื่อสารอินเทอร์เน็ตไร้สาย ระบบสำรองไฟฟ้า ระบบกล้องวงจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติม เป็นต้น



จุดพักรถหนองรี (Nong Ri Rest Stop)

จุดพักรถหนองรี 1 ขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด (ต่อ)



ประเภทพื้นที่	ขนาดพื้นที่	
	ขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด	ร้อยละขนาดพื้นที่
พื้นที่รวมทั้งหมด	17.82 ไร่ (28,517 ตร.ม.)	100.00 %
พื้นที่พาณิชยกรรม (<15%)	370 ตร.ม.	1.30 %
ที่จอดรถ (>30%)	8,650 ตร.ม.	30.33 %
พื้นที่สีเขียว (>5%)	11,450 ตร.ม.	40.15 %
หมายเหตุ : อาคารร้านค้าหลักพื้นที่รวม 240 ตร.ม. แบ่งเป็นพื้นที่ค้าขาย 200 ตร.ม. และสำนักงาน M-Service 40 ตร.ม.		

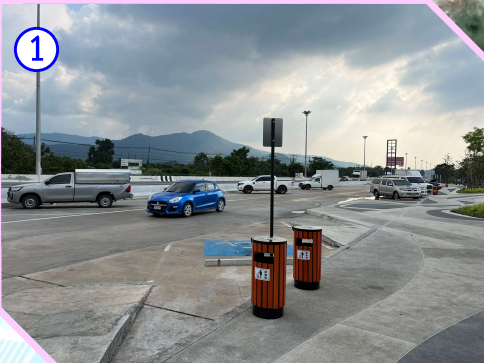
จุดพักรถหนองรี (Nong Ri Rest Stop)

จุดพักรถหนองรี 2 ขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพฯ



สภาพปัจจุบัน (Existing) ที่กรมทางหลวง ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างพื้นฐานไว้ให้

1. ลานจอดรถ สำหรับรถทุกประเภท
ทางเดินรถ รวมถึงทางเข้าและทางออก
2. ห้องน้ำบริการประชาชน (ช/ญ/ผู้พิการ)
3. ทางเดินเท้าและหลังคาคลุม
(บริเวณที่จำเป็น) พร้อมที่นั่งพักผ่อน
4. การจัดเตรียมพื้นที่ให้เอกชนพัฒนา
พื้นที่เชิงพาณิชย์
5. อื่น ๆ ได้แก่ พื้นที่สีเขียว พื้นที่สูบบุหรี่
ป้ายและเครื่องหมายจราจร ระบบไฟฟ้า
แสงสว่าง ระบบระบายน้ำ อาคารขยะ
อาคารควบคุมไฟฟ้า ระบบพื้นฐาน

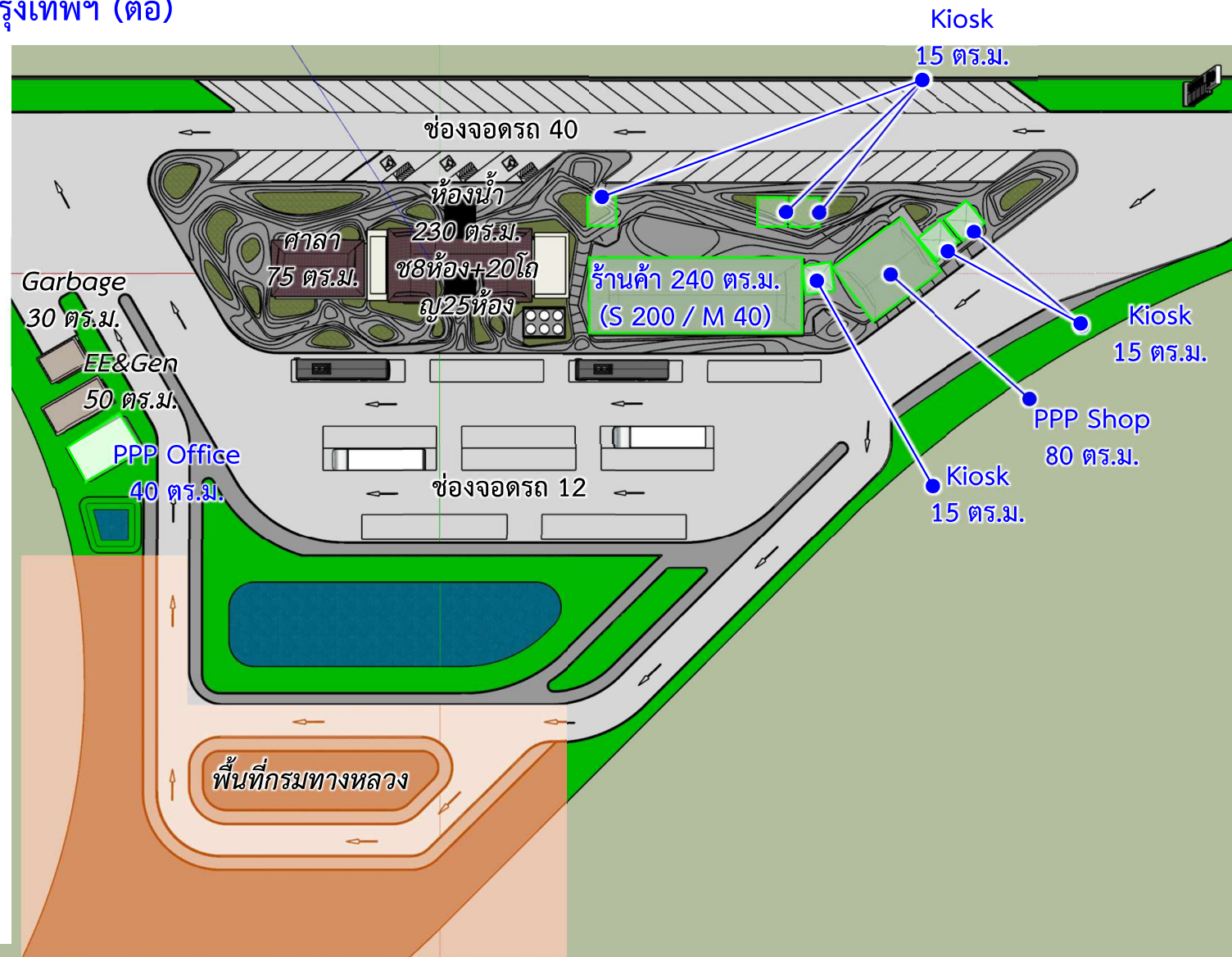


จุดพักรถหนองรี (Nong Ri Rest Stop)

จุดพักรถหนองรี 2 ขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพฯ (ต่อ)

เอกชนจะต้องลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมดังนี้ (สมมติฐาน)

1. อาคารร้านค้า ร้านอาคารและเครื่องดื่ม (รวมถึงจุดบริการ M-Service และร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน OTOP)
2. อาคารร้านค้าขนาดเล็ก (Kiosk)
3. ระบบประกอบอาคาร (เช่น ระบบควบคุมไฟฟ้าและน้ำประปาสำหรับร้านค้า)
4. อาคารสำนักงานสำหรับเอกชนปฏิบัติงาน
5. องค์ประกอบภูมิทัศน์เพิ่มเติม เช่น ที่นั่งพักผ่อนเพิ่มเติม เป็นต้น
6. ป้ายโฆษณาและป้ายข้อมูลจราจร
7. ATM , Vending Machine
8. สถานีบริการประจุไฟฟ้า (หัวชาร์จ EV)
9. ระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เช่น ระบบสื่อสารอินเทอร์เน็ตไร้สาย ระบบสำรองไฟฟ้า ระบบกล้องวงจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติม เป็นต้น



จุดพักรถหนองรี (Nong Ri Rest Stop)

จุดพักรถหนองรี 2 ขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพฯ (ต่อ)



ประเภทพื้นที่	ขนาดพื้นที่	
	ขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพฯ	ร้อยละขนาดพื้นที่
พื้นที่รวมทั้งหมด	17.82 ไร่ (28,517 ตร.ม.)	100.00 %
พื้นที่พาณิชยกรรม (<15%)	370 ตร.ม.	1.30 %
ที่จอดรถ (>30%)	8,650 ตร.ม.	30.33 %
พื้นที่สีเขียว (>5%)	11,450 ตร.ม.	40.15 %
หมายเหตุ : อาคารร้านค้าหลักพื้นที่รวม 240 ตร.ม. แบ่งเป็นพื้นที่ค้าขาย 200 ตร.ม. และสำนักงาน M-Service 40 ตร.ม.		

จุดพักรถมาบประชัน (Mabprachan Rest Stop)



จุดพักรถมาบประชัน (Mabprachan Rest Stop)

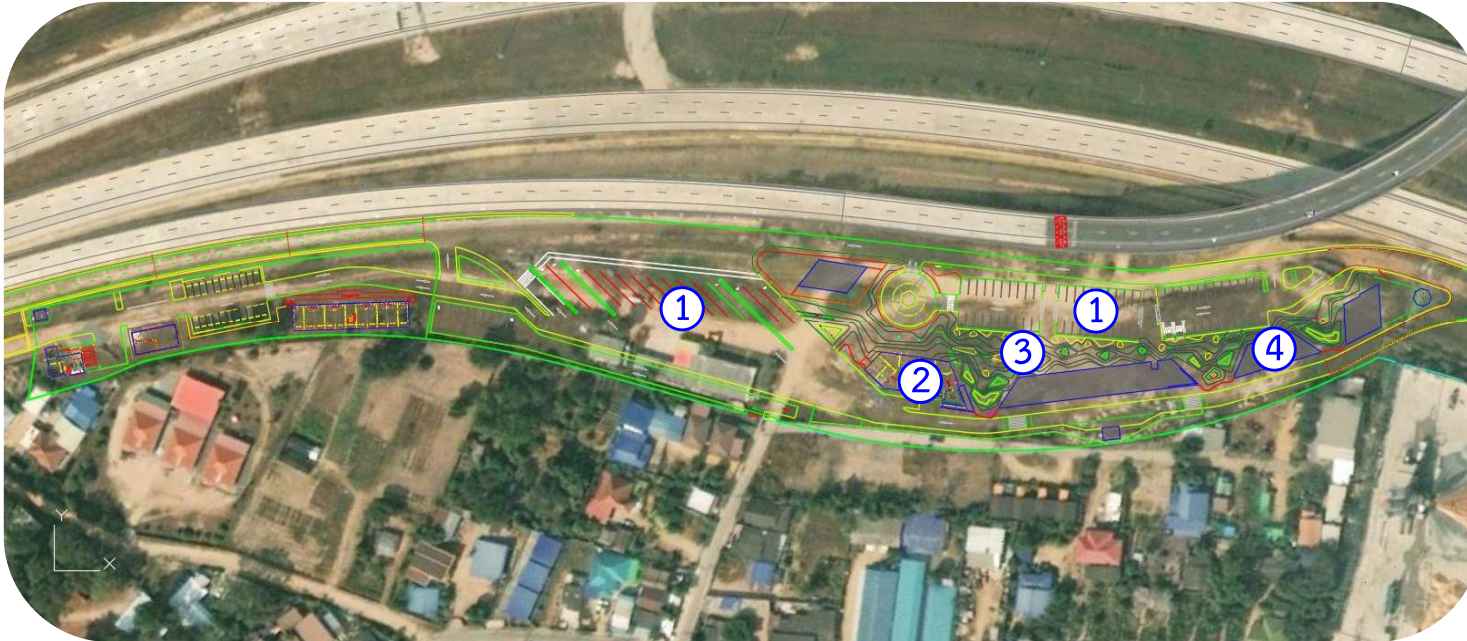


จุดพักรถมาบประชัน (Mabprachan Rest Stop)



จุดพักรถมาบประชัน (Mabprachan Rest Stop)

จุดพักรถมาบประชัน 1 ขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด



หมายเหตุ : ปัจจุบัน ณ วันที่จัดรับฟังความคิดเห็นภาคเอกชน (Market Sounding) เมษายน 2566
ไซต์มาบประชัน อยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งจะแล้วเสร็จภายใน กุมภาพันธ์ 2567

สภาพปัจจุบัน (Existing) ที่กรมทางหลวง
ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างพื้นฐานไว้ให้

1. ลานจอดรถ สำหรับรถทุกประเภท
ทางเดินรถ รวมถึงทางเข้าและทางออก
2. ห้องน้ำบริการประชาชน (ช/ญ/ผู้พิการ)
3. ทางเดินเท้าและหลังคาคลุม
(บริเวณที่จำเป็น) พร้อมที่นั่งพักผ่อน
4. การจัดเตรียมพื้นที่ให้เอกชนพัฒนา
พื้นที่เชิงพาณิชย์
5. อื่น ๆ ได้แก่ พื้นที่สีเขียว พื้นที่สูบบุหรี่
ป้ายและเครื่องหมายจราจร ระบบไฟฟ้า
แสงสว่าง ระบบระบายน้ำ อาคารขยะ
อาคารควบคุมไฟฟ้า ระบบพื้นฐาน



จุดพักรถมาบประชัน (Mabprachan Rest Stop)

จุดพักรถมาบประชัน 1 ขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด (ต่อ)

เอกชนจะต้องลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมดังนี้ (สมมติฐาน)

1. อาคารร้านค้า ร้านอาคารและเครื่องดื่ม (รวมถึงจุดบริการ M-Service และร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน OTOP)
2. อาคารร้านค้าขนาดเล็ก (Kiosk)
3. ห้องน้ำเพิ่มเติม
4. ระบบประกอบอาคาร (เช่น ระบบควบคุมไฟฟ้าและน้ำประปาสำหรับร้านค้า)
5. อาคารสำนักงานสำหรับเอกชนปฏิบัติงาน
6. องค์ประกอบภูมิทัศน์เพิ่มเติม เช่น งานภูมิทัศน์นุ่ม (Softscape) ที่นั่งพักผ่อนเพิ่มเติม เป็นต้น
7. ป้ายโฆษณาและป้ายข้อมูลจราจร
8. ATM , Vending Machine
9. สถานีบริการประจุไฟฟ้า (หัวชาร์จ EV)
10. ระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เช่น ระบบสื่อสาร อินเทอร์เน็ตไร้สาย ระบบสำรองไฟฟ้า ระบบจุดแจ้งเหตุฉุกเฉิน ระบบกล้องวงจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติม เป็นต้น



จุดพักรถมาบประชัน (Mabprachan Rest Stop)

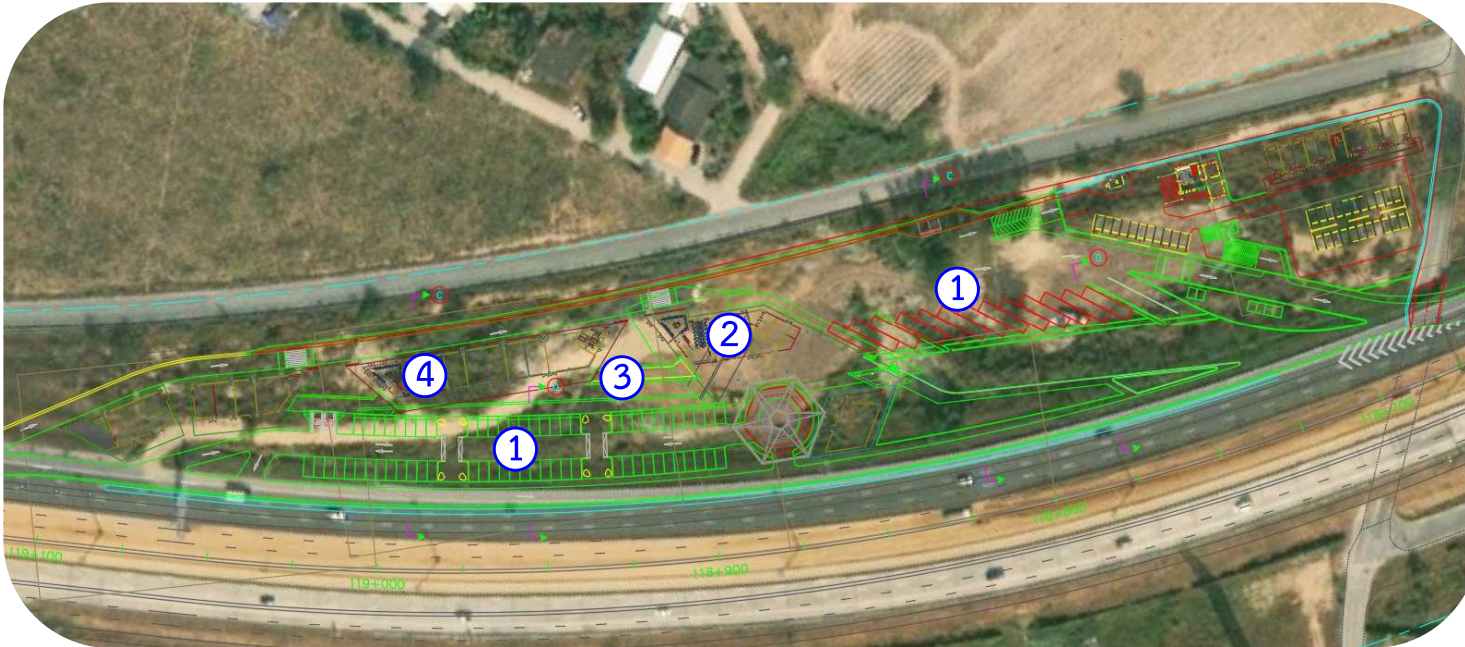
จุดพักรถมาบประชัน 1 ขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด (ต่อ)



ประเภทพื้นที่	ขนาดพื้นที่	
	ขาออก มุ่งหน้ามาบตาพุด	ร้อยละขนาดพื้นที่
พื้นที่รวมทั้งหมด	17.15 ไร่ (27,446 ตร.ม.)	100.00 %
พื้นที่พาณิชย์ (<15%)	1,230 ตร.ม.	1.30 %
ที่จอดรถ (>30%)	8,365 ตร.ม.	30.48 %
พื้นที่สีเขียว (>5%)	1,870 ตร.ม.	6.81 %
หมายเหตุ : อาคาร B2 ร้านค้าหลักพื้นที่รวม 675 ตร.ม. แบ่งเป็นพื้นที่ขาย 430 ตร.ม. และห้องน้ำ 245 ตร.ม. อาคาร B3 ห้องน้ำหลักพื้นที่รวม 420 ตร.ม. แบ่งเป็นพื้นที่ห้องน้ำ 230 ตร.ม. และสำนักงาน M-Service และงานระบบ 190 ตร.ม.		

จุดพักรถมาบประชัน (Mabprachan Rest Stop)

จุดพักรถมาบประชัน 2 ขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพฯ



หมายเหตุ : ปัจจุบัน ณ วันที่จัดรับฟังความคิดเห็นภาคเอกชน (Market Sounding) เมษายน 2566
ไซต์มาบประชัน อยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งจะแล้วเสร็จภายใน กุมภาพันธ์ 2567

สภาพปัจจุบัน (Existing) ที่กรมทางหลวง ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างพื้นฐานไว้ให้

1. ลานจอดรถ สำหรับรถทุกประเภท
ทางเดินรถ รวมถึงทางเข้าและทางออก
2. ห้องน้ำบริการประชาชน (ช/ญ/ผู้พิการ)
3. ทางเดินเท้าและหลังคาคลุม
(บริเวณที่จำเป็น) พร้อมที่นั่งพักผ่อน
4. การจัดเตรียมพื้นที่ให้เอกชนพัฒนา
พื้นที่เชิงพาณิชย์
5. อื่น ๆ ได้แก่ พื้นที่สีเขียว พื้นที่สูบบุหรี่
ป้ายและเครื่องหมายจราจร ระบบไฟฟ้า
แสงสว่าง ระบบระบายน้ำ อาคารขยะ
อาคารควบคุมไฟฟ้า ระบบพื้นฐาน



จุดพักรถมาบประชัน (Mabprachan Rest Stop)

จุดพักรถมาบประชัน 2 ขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพฯ (ต่อ)

เอกชนจะต้องลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมดังนี้ (สมมติฐาน)

1. อาคารร้านค้า ร้านอาคารและเครื่องดื่ม (รวมถึงจุดบริการ M-Service และร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน OTOP)
2. อาคารร้านค้าขนาดย่อม (Kiosk)
3. ห้องน้ำเพิ่มเติม
4. ระบบประกอบอาคาร (เช่น ระบบควบคุมไฟฟ้าและน้ำประปาสำหรับร้านค้า)
5. อาคารสำนักงานสำหรับเอกชนปฏิบัติงาน
6. องค์ประกอบภูมิทัศน์เพิ่มเติม เช่น งานภูมิทัศน์นุ่ม (Softscape) ที่นั่งพักผ่อนเพิ่มเติม เป็นต้น
7. ป้ายโฆษณาและป้ายข้อมูลจราจร
8. ATM , Vending Machine
9. สถานีบริการประจุไฟฟ้า (หัวชาร์จ EV)
10. ระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เช่น ระบบสื่อสาร อินเทอร์เน็ตไร้สาย ระบบสำรองไฟฟ้า ระบบจุดแจ้งเหตุฉุกเฉิน ระบบกล้องวงจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติม เป็นต้น



จุดพักรถมาบประชัน (Mabprachan Rest Stop)

จุดพักรถมาบประชัน 2 ขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพฯ (ต่อ)



ประเภทพื้นที่	ขนาดพื้นที่	
	ขาเข้า มุ่งหน้ากรุงเทพฯ	ร้อยละขนาดพื้นที่
พื้นที่รวมทั้งหมด	15.46 ไร่ (24,732 ตร.ม.)	100.00 %
พื้นที่พาณิชยกรรม (<15%)	1,115 ตร.ม.	4.51 %
ที่จอดรถ (>30%)	8,510 ตร.ม.	34.41 %
พื้นที่สีเขียว (>5%)	1,400 ตร.ม.	5.66 %
หมายเหตุ : อาคาร B2 ร้านค้าหลักพื้นที่รวม 675 ตร.ม. แบ่งเป็นพื้นที่ขาย 430 ตร.ม. และห้องน้ำ 245 ตร.ม. อาคาร B3 ห้องน้ำหลักพื้นที่รวม 420 ตร.ม. แบ่งเป็นพื้นที่ห้องน้ำ 230 ตร.ม. และสำนักงาน M-Service และงานระบบ 190 ตร.ม.		

จุดพักรถทับช้าง (Tabchang Rest Stop)



จุดพักรถทับช้าง (Tabchang Rest Stop)

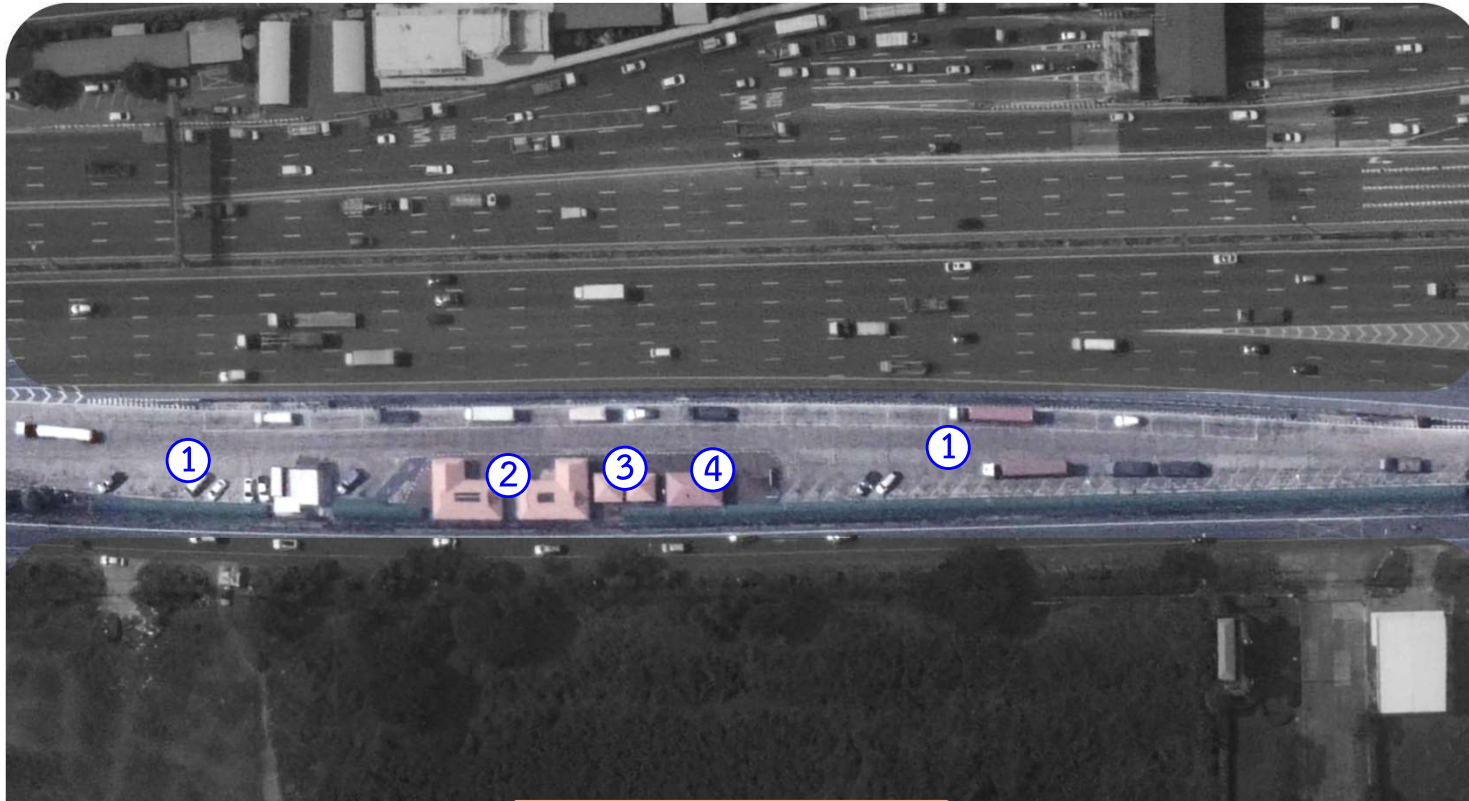


จุดพักรถทับช้าง (Tabchang Rest Stop)



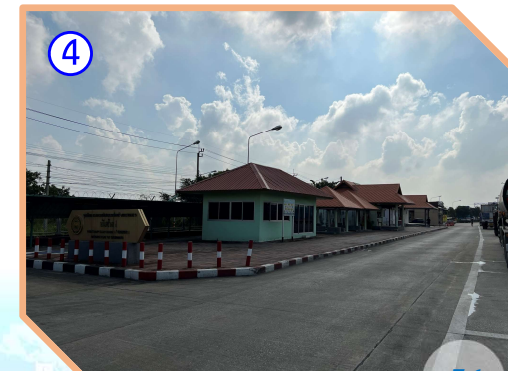
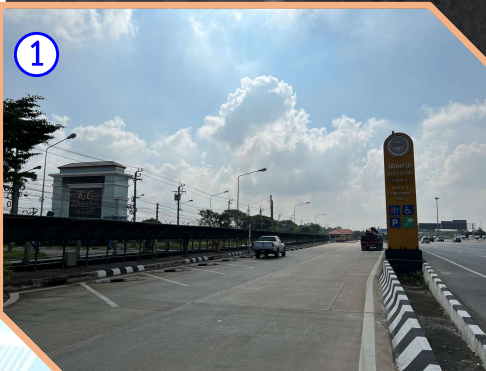
จุดพักรถทับช้าง (Tabchang Rest Stop)

จุดพักรถทับช้าง 1 มุ่งหน้าบางพลี



สภาพปัจจุบัน (Existing) ที่กรมทางหลวง
ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างพื้นฐานไว้ให้

1. ลานจอดรถ สำหรับรถทุกประเภท
ทางเดินรถ รวมถึงทางเข้าและทางออก
2. ห้องน้ำบริการประชาชน (ช/ญ/ผู้พิการ)
3. ทางเดินเท้าและหลังคาคลุม
(บริเวณที่จำเป็น) พร้อมที่นั่งพักผ่อน
4. การจัดเตรียมพื้นที่ให้เอกชนพัฒนา
พื้นที่เชิงพาณิชย์
5. อื่น ๆ ได้แก่ พื้นที่สีเขียว พื้นที่สูบบุหรี่
ป้ายและเครื่องหมายจราจร
ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
ระบบระบายน้ำ และ ระบบพื้นฐาน



จุดพักรถทับช้าง (Tabchang Rest Stop)

จุดพักรถทับช้าง 1 มุ่งหน้าบางพลี (ต่อ)

เอกชนจะต้องลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมดังนี้ (สมมติฐาน)

1. อาคารร้านค้า ร้านอาคารและเครื่องดื่ม (รวมถึงจุดบริการ M-Service และร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน OTOP)
2. อาคารร้านค้าขนาดเล็ก (Kiosk)
3. อาคารขยะ และ อาคารควบคุมไฟฟ้า
4. ระบบประกอบอาคาร (เช่น ระบบควบคุมไฟฟ้าและน้ำประปาสำหรับร้านค้า)
5. อาคารสำนักงานสำหรับเอกชนปฏิบัติงาน
6. องค์ประกอบภูมิทัศน์เพิ่มเติม เช่น งานภูมิทัศน์แข็ง (Hardscape) งานภูมิทัศน์นุ่ม (Softscape) ที่นั่งพักผ่อนเพิ่มเติม เป็นต้น
7. ป้ายโฆษณาและป้ายข้อมูลจราจร
8. ATM , Vending Machine
9. สถานีบริการประจุไฟฟ้า (หัวชาร์จ EV)
10. ระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เช่น ระบบสื่อสาร อินเทอร์เน็ตไร้สาย ระบบสำรองไฟฟ้า ระบบกล้องวงจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติม เป็นต้น



จุดพักรถทับช้าง (Tabchang Rest Stop)

จุดพักรถทับช้าง 1 มุ่งหน้าบางพลี (ต่อ)



ประเภทพื้นที่	ขนาดพื้นที่	
	มุ่งหน้าบางพลี	ร้อยละขนาดพื้นที่
พื้นที่รวมทั้งหมด	5.54 ไร่ (8,870 ตร.ม.)	100.00 %
พื้นที่พาณิชยกรรม (<15%)	365 ตร.ม.	4.11 %
ที่จอดรถ (>30%)	3,315 ตร.ม.	37.37 %
พื้นที่สีเขียว (>5%)	1,015 ตร.ม.	11.44 %
หมายเหตุ : ทับช้างมีสำนักงาน M-Service แบบ stand alone ตั้งอยู่ในไซต์แล้ว 40 ตร.ม. ไม่ต้องทำเพิ่มเติม		

จุดพักรถทับช้าง (Tabchang Rest Stop)

จุดพักรถทับช้าง 2 มุ่งหน้าบางปะอิน



สภาพปัจจุบัน (Existing) ที่กรมทางหลวง
ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างพื้นฐานไว้ให้

1. ลานจอดรถ สำหรับรถทุกประเภท
ทางเดินรถ รวมถึงทางเข้าและทางออก
2. ห้องน้ำบริการประชาชน (ช/ญ/ผู้พิการ)
3. ทางเดินเท้าและหลังคาคลุม
(บริเวณที่จำเป็น) พร้อมที่นั่งพักผ่อน
4. การจัดเตรียมพื้นที่ให้เอกชนพัฒนา
พื้นที่เชิงพาณิชย์
5. อื่น ๆ ได้แก่ พื้นที่สีเขียว พื้นที่สูบบุหรี่
ป้ายและเครื่องหมายจราจร
ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
ระบบระบายน้ำ และ ระบบพื้นฐาน



จุดพักรถทับช้าง (Tabchang Rest Stop)

จุดพักรถทับช้าง 2 มุ่งหน้าบางปะอิน (ต่อ)

เอกชนจะต้องลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมดังนี้ (สมมติฐาน)

1. อาคารร้านค้า ร้านอาคารและเครื่องดื่ม (รวมถึงจุดบริการ M-Service และร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน OTOP)
2. อาคารร้านค้าขนาดเล็ก (Kiosk)
3. อาคารขยะ และ อาคารควบคุมไฟฟ้า
4. ระบบประกอบอาคาร (เช่น ระบบควบคุมไฟฟ้าและน้ำประปาสำหรับร้านค้า)
5. อาคารสำนักงานสำหรับเอกชนปฏิบัติงาน
6. องค์ประกอบภูมิทัศน์เพิ่มเติม เช่น งานภูมิทัศน์แข็ง (Hardscape) งานภูมิทัศน์นุ่ม (Softscape) ที่นั่งพักผ่อนเพิ่มเติม เป็นต้น
7. ป้ายโฆษณาและป้ายข้อมูลจราจร
8. ATM , Vending Machine
9. สถานีบริการประจุไฟฟ้า (หัวชาร์จ EV)
10. ระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เช่น ระบบสื่อสาร อินเทอร์เน็ตไร้สาย ระบบสำรองไฟฟ้า ระบบกล้องวงจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติม เป็นต้น



จุดพักรถทับช้าง (Tabchang Rest Stop)

จุดพักรถทับช้าง 2 มุ่งหน้าบางปะอิน (ต่อ)



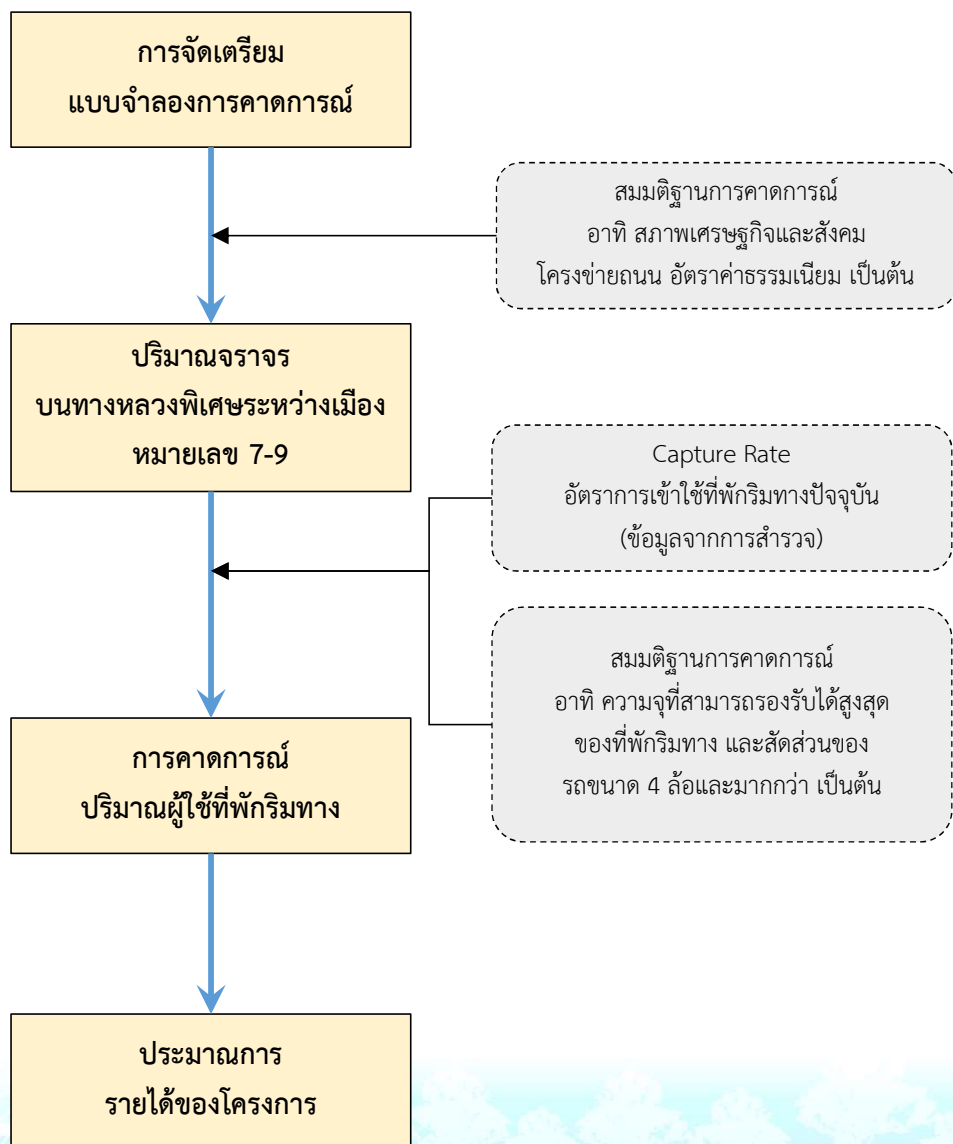
ประเภทพื้นที่	ขนาดพื้นที่	
	มุ่งหน้าบางปะอิน	ร้อยละขนาดพื้นที่
พื้นที่รวมทั้งหมด	11.30 ไร่ (18,080 ตร.ม.)	100.00 %
พื้นที่พาณิชยกรรม (<15%)	365 ตร.ม.	2.02 %
ที่จอดรถ (>30%)	5,845 ตร.ม.	32.33 %
พื้นที่สีเขียว (>5%)	4,665 ตร.ม.	25.80 %
หมายเหตุ : อาคารร้านค้าหลักพื้นที่รวม 240 ตร.ม. แบ่งเป็นพื้นที่ค้าขาย 200 ตร.ม. และสำนักงาน M-Service 40 ตร.ม.		



ส่วนที่ 4 ความเป็นไปได้ของโครงการ

ความเป็นไปได้ด้านพาณิชย์

การคาดการณ์ปริมาณจราจรที่เข้าใช้บริการ



การคาดการณ์ปริมาณจราจรที่เข้าใช้บริการโครงการจัดพักรถ 4 ตำแหน่ง บน ทล.7 และ ทล.9 ดำเนินการโดยวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรโดยจำแนกการเข้า/ออกรายคู่ด้านๆ และพิจารณาภาพรวมของการเข้าใช้บริการที่พักริมทางตลอดเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และ 9 โดยคิดเป็นสัดส่วนจากปริมาณจราจรที่เข้าใช้บริการที่พักริมทาง (Capture Rate) แยกตามประเภทรถ และอาศัยข้อมูลจากการสำรวจพฤติกรรมการใช้งานที่พักริมทางปัจจุบันเป็นพื้นฐานสำหรับการประมาณการ

สมมติฐานการวิเคราะห์ :

- 1) ความน่าจะเป็นหรืออัตราการเลือกเข้าใช้ที่พักริมทางจุดใดจุดหนึ่งเพียง 1 ครั้งต่อเที่ยวการเดินทางในระบบระยะ 100 กิโลเมตร กรณีเดินทางในระบบมากกว่าระยะ 100 กิโลเมตร คิดอัตราการเข้าใช้ที่พักริมทาง 1.5 ครั้งต่อเที่ยว
- 2) การกระจายปริมาณจราจรเข้าที่พักริมทางแต่ละแห่งพิจารณาจากอัตราส่วนขนาดที่พักริมทางแต่ละแห่ง โดยที่พักริมทางที่มีองค์ประกอบและสิ่งอำนวยความสะดวกมากกว่า ขนาดใหญ่กว่า จะมีผู้เข้าใช้บริการมากกว่า

สมมติฐานการแวะพักเข้าใช้บริการที่พักริมทาง

- กำหนดให้เลือกเข้าใช้ที่พักริมทางจุดใดจุดหนึ่งเพียง 1 ครั้งต่อเที่ยวการเดินทางในระบบระยะ 100 กิโลเมตร กรณีเดินทางในระบบมากกว่าระยะ 100 กิโลเมตร คิดอัตราการเข้าใช้ที่พักริมทาง 1.5 ครั้งต่อเที่ยว
- อัตราการเข้าใช้ที่พักริมทางในแต่ละแห่ง เป็นไปตามข้อมูลที่ได้จากการสำรวจของที่พักริมทางปัจจุบัน
 - วันธรรมดา : รถยนต์ 4 ล้อ 27.5% / รถยนต์ 6 ล้อ 12.6% / รถยนต์ 10 ล้อ 15.1%
 - วันหยุด : รถยนต์ 4 ล้อ 28.0% / รถยนต์ 6 ล้อ 15.6% / รถยนต์ 10 ล้อ 8.8%
- โดยประยุกต์ค่าสัดส่วนดังกล่าวกับปริมาณรถแต่ละประเภทที่ผ่านจุดที่ตั้งของที่พักริมทางทุกแห่งตลอดเส้นทาง จากนั้นกระจายปริมาณรถแต่ละประเภทไปตามขนาดของพื้นที่ ที่พักริมทางแต่ละแห่ง
- การกระจายปริมาณจราจรเข้าที่พักริมทางแต่ละแห่ง จะพิจารณาจากอัตราส่วนพื้นที่และขีดความสามารถในการรองรับ ผู้ใช้บริการกล่าวคือ ที่พักริมทางที่มีองค์ประกอบและสิ่งอำนวยความสะดวกมากกว่า มีความน่าจะเป็นที่จะมีผู้เข้าใช้บริการที่พักริมจะทางมากกว่า

ผลทบทวนปริมาณจราจรในพื้นที่โครงการ

ทบทวนปริมาณจราจรที่ผ่านพื้นที่ที่พักรถริมทาง (AADT) (คัน/วัน)

ปี	ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7				ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 9
	ลาดกระบัง	หนองรี	มาบประชัน (ขาเข้า)	มาบประชัน (ขาออก)	ทับช้าง
2565	101,097	105,640	27,439	9,121	158,350
2564	79,811	78,962	17,234*	7,458	148,183
2563	101,677	88,717	18,590*	-	156,029
2562	103,043	85,010	25,405	-	177,987
2561	100,473	87,910	25,103	-	166,726
Growth Average	1.60%	5.96%	6.57%	22.30%	-0.94%

หมายเหตุ : 1. มาบประชัน แยกเป็นขาเข้า/ขาออกเนื่องจากสถานที่ตั้ง มีพฤติกรรมรถผ่านไม่เหมือนกัน (ขาเข้ารับรถได้จากมาบตาพุดและพัทยา ส่วนขาออกรับรถได้เฉพาะทิศทางกรุงเทพไม่รวมพัทยา)

2. (*) มาบประชันขาเข้าในปี 63-64 น้อยลงอย่างเห็นได้ชัดเนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 มีการควบคุมการเดินทางข้ามจังหวัด

3. มาบประชันขาออก ในปี 61-63 ไม่มีปริมาณจราจร เนื่องจากยังไม่มีบริการเปิดให้บริการช่วงพัทยา-มาบตาพุด

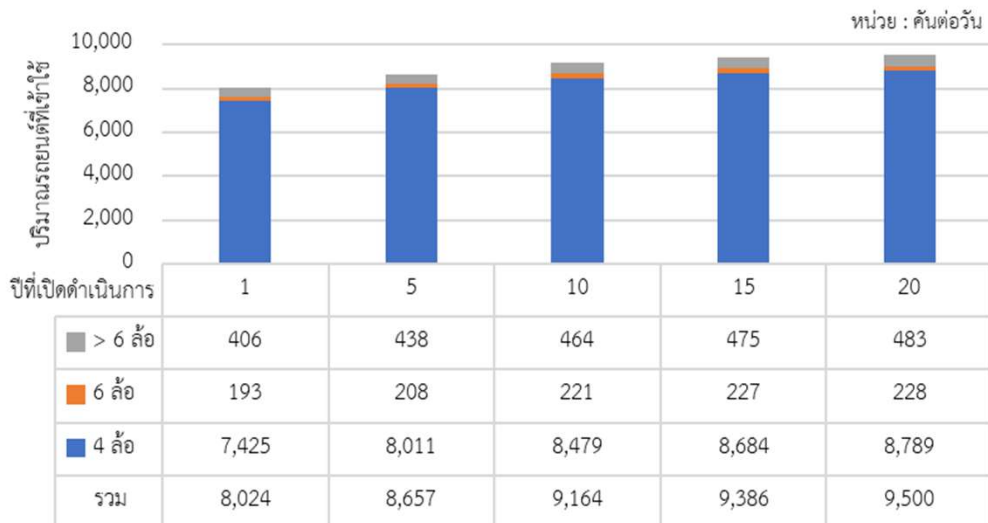
ความเป็นไปได้ด้านพาณิชย์ (ต่อ)

การคาดการณ์ปริมาณผู้เข้าใช้บริการโครงการจุดพักรถบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9

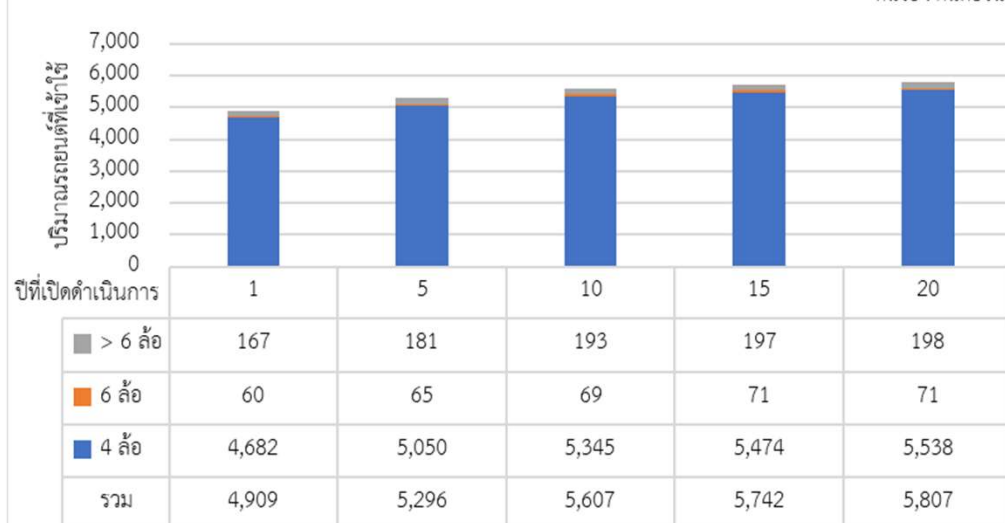
จากผลการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรที่เข้าใช้บริการโครงการจุดพักรถลาดกระบัง จะมียานพาหนะที่คาดว่าจะเข้าใช้บริการโครงการรวมทั้งสองฝั่ง ในปีแรกที่เปิดให้บริการเฉลี่ยวันละประมาณ 8,000 คัน และจะเพิ่มขึ้นเป็นวันละประมาณ 9,500 คันในปีที่ 20 โดยมีรายละเอียดดังนี้

จากผลการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรที่เข้าใช้บริการโครงการจุดพักรถหนองรี จะมียานพาหนะที่คาดว่าจะเข้าใช้บริการโครงการรวมทั้งสองฝั่ง ในปีแรกที่เปิดให้บริการเฉลี่ยวันละประมาณ 4,900 คัน และจะเพิ่มขึ้นเป็นวันละประมาณ 5,800 คันในปีที่ 20 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรโครงการจุดพักรถลาดกระบัง



ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรโครงการจุดพักรถหนองรี

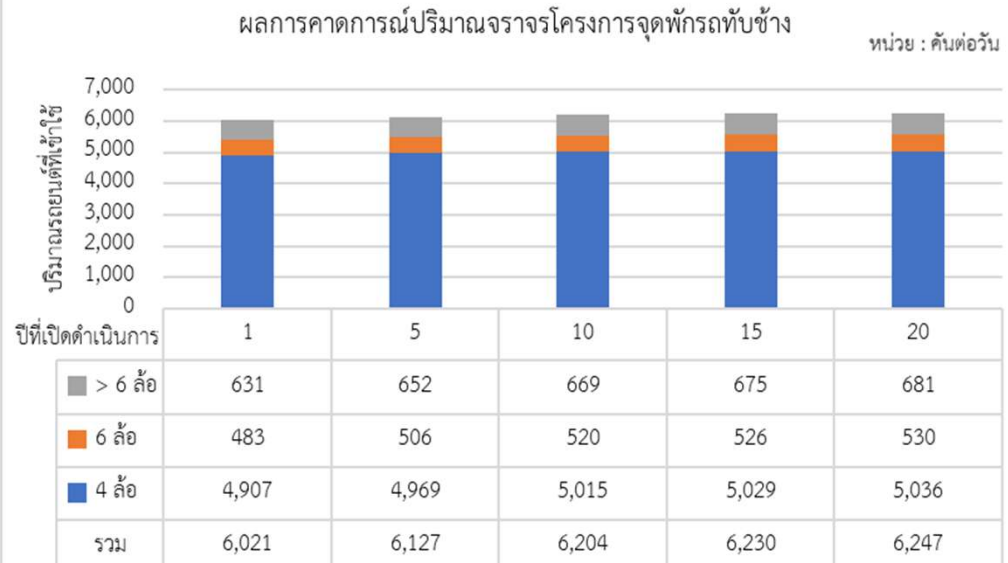
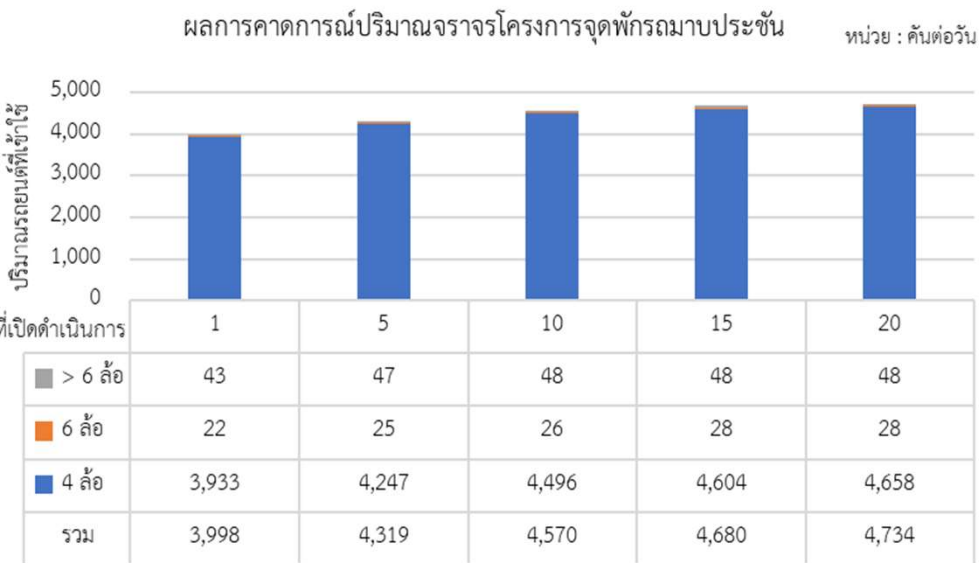


ความเป็นไปได้ด้านพาณิชย์ (ต่อ)

การคาดการณ์ปริมาณผู้เข้าใช้บริการโครงการจัดพักรถบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 (ต่อ)

จากผลการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรที่เข้าใช้บริการ **โครงการจัดพักรถมาบประชัน** จะมียานพาหนะที่คาดว่าจะเข้าใช้บริการโครงการรวมทั้งสองฝั่ง ในปีแรกที่เปิดให้บริการเฉลี่ยวันละประมาณ **4,000 คัน** และจะเพิ่มขึ้นเป็นวันละประมาณ **4,700 คัน** ในปี **ที่ 20** โดยมีรายละเอียดดังนี้

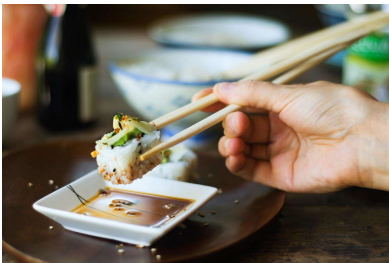
จากผลการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรที่เข้าใช้บริการ **โครงการจัดพักรถทับช้าง** จะมียานพาหนะที่คาดว่าจะเข้าใช้บริการโครงการรวมทั้งสองฝั่ง ในปีแรกที่เปิดให้บริการเฉลี่ยวันละประมาณ **6,000 คัน** และจะเพิ่มขึ้นเป็นวันละประมาณ **6,200 คัน** ในปี **ที่ 20** โดยมีรายละเอียดดังนี้



ความเป็นไปได้ด้านพาณิชย์ (ต่อ)

การประมาณการรายได้เชิงพาณิชย์ของโครงการ

ในการวิเคราะห์รายได้จากการบริหารจัดการโครงการจุดพักรถลาดกระบัง หนองรี มาบประชัน และทับช้าง กำหนดสมมติฐานรายได้ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ รายได้จากค่าเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ รายได้จากสถานีบริการประจุไฟฟ้า และรายได้จากค่าเช่าพื้นที่ป้ายโฆษณา



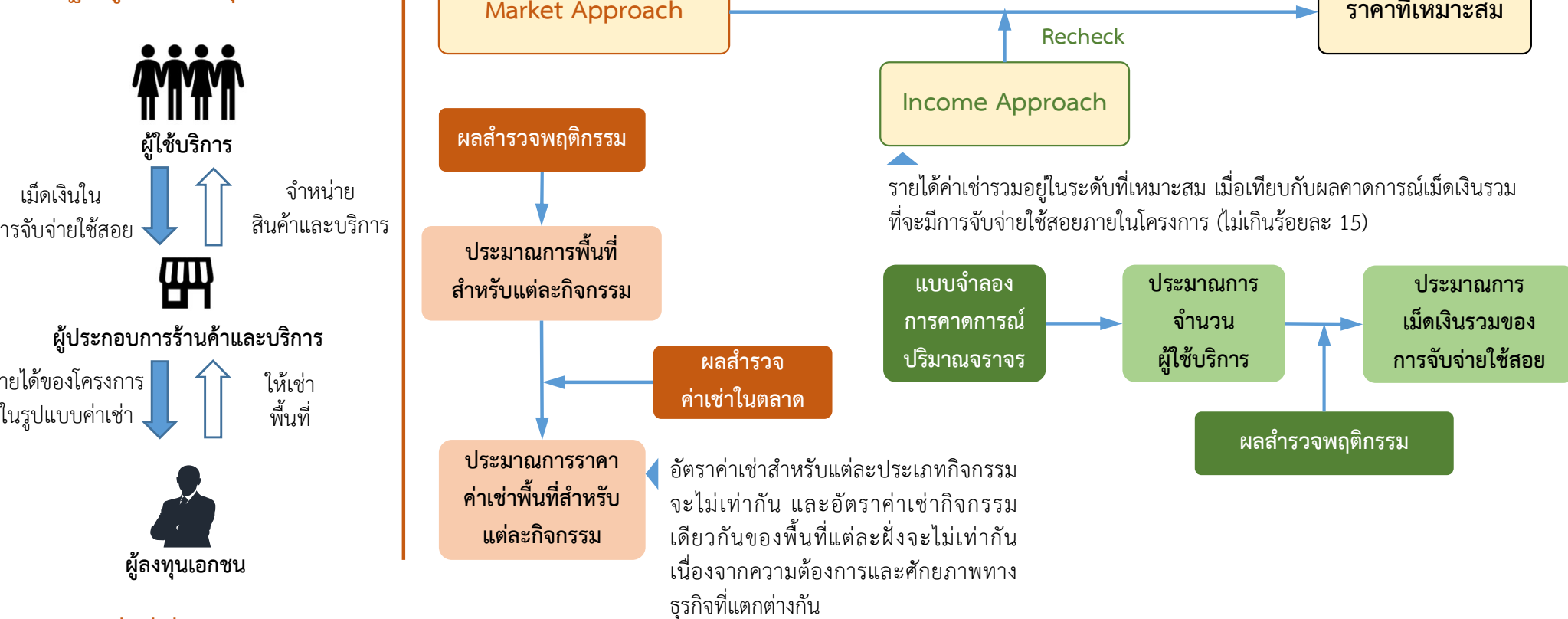
- รายได้จากค่าเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ : รายได้ในรูปแบบค่าเช่าที่จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ภายในโครงการ ได้แก่ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม (Food & Beverage) ร้านค้าและร้านจำหน่ายของที่ระลึก จุดบริการ ATM จุดบริการเครื่องจำหน่ายสินค้าอัตโนมัติ (Vending Machine) ร้านค้าขนาดเล็ก (Kiosk) และร้านสะดวกซื้อ ส่วนร้านค้าจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP) ไม่มีการเรียกเก็บค่าเช่า
- รายได้จากสถานีบริการประจุไฟฟ้า : รายได้จากการให้เช่าพื้นที่สถานีบริการประจุไฟฟ้า
- รายได้จากค่าเช่าพื้นที่ป้ายโฆษณา : รายได้ในรูปแบบค่าเช่าพื้นที่สำหรับการติดตั้งป้ายโฆษณา ภายในโครงการตามตำแหน่งที่เหมาะสม ซึ่งสามารถกำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพในการติดตั้งป้ายโฆษณาหรือจอแสดงผลข้อมูลไว้ ได้แก่ ทางเดิน ห้องสุขาสาธารณะ ศูนย์อาหารร้านสะดวกซื้อ และลานจอดรถ เป็นต้น

*ประเภทรายได้จริงของเอกชนอาจแตกต่างไปจากสมมติฐานนี้ ขึ้นอยู่กับรูปแบบการให้บริการ แผนธุรกิจ และข้อกำหนดกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ความเป็นไปได้ด้านพาณิชย์ (ต่อ)

การประมาณการรายได้เชิงพาณิชย์ของโครงการ : รายได้จากค่าเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์

สมมติฐานรูปแบบทางธุรกิจ



สมมติฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง

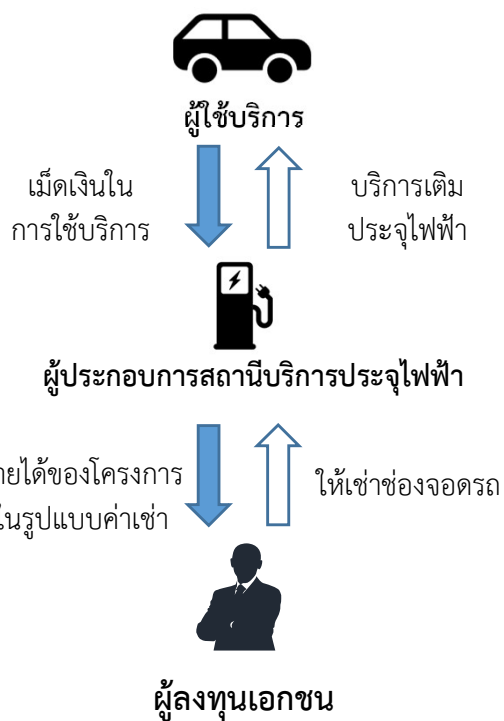
- 1) ค่าเช่าปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ทุก 3 ปี ตามรอบอายุสัญญาเช่าพื้นฐาน

*ประเภทรายได้จริงของเอกชนอาจแตกต่างไปจากสมมติฐานนี้ ขึ้นอยู่กับรูปแบบการให้บริการ แผนธุรกิจ และข้อกำหนดกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ความเป็นไปได้ด้านพาณิชย์ (ต่อ)

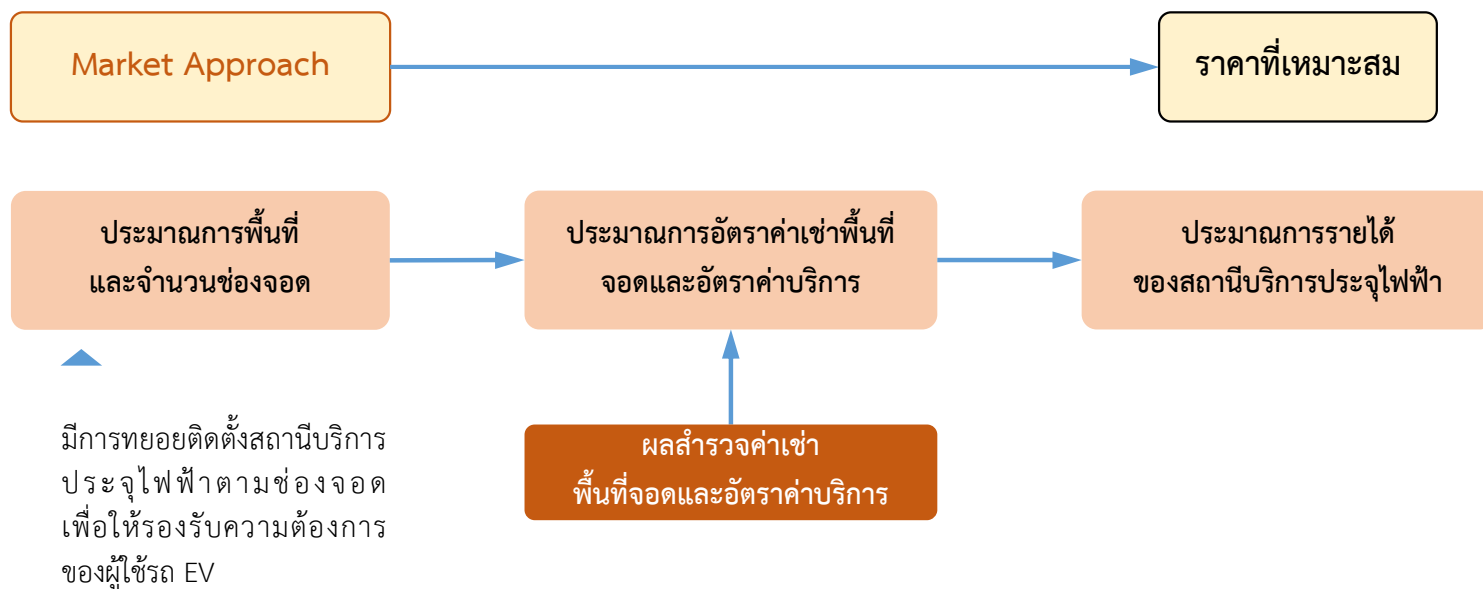
การประมาณการรายได้เชิงพาณิชย์ของโครงการ : รายได้จากสถานีบริการประจุไฟฟ้า (EV Charging Station)

สมมติฐานรูปแบบทางธุรกิจ



สมมติฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง

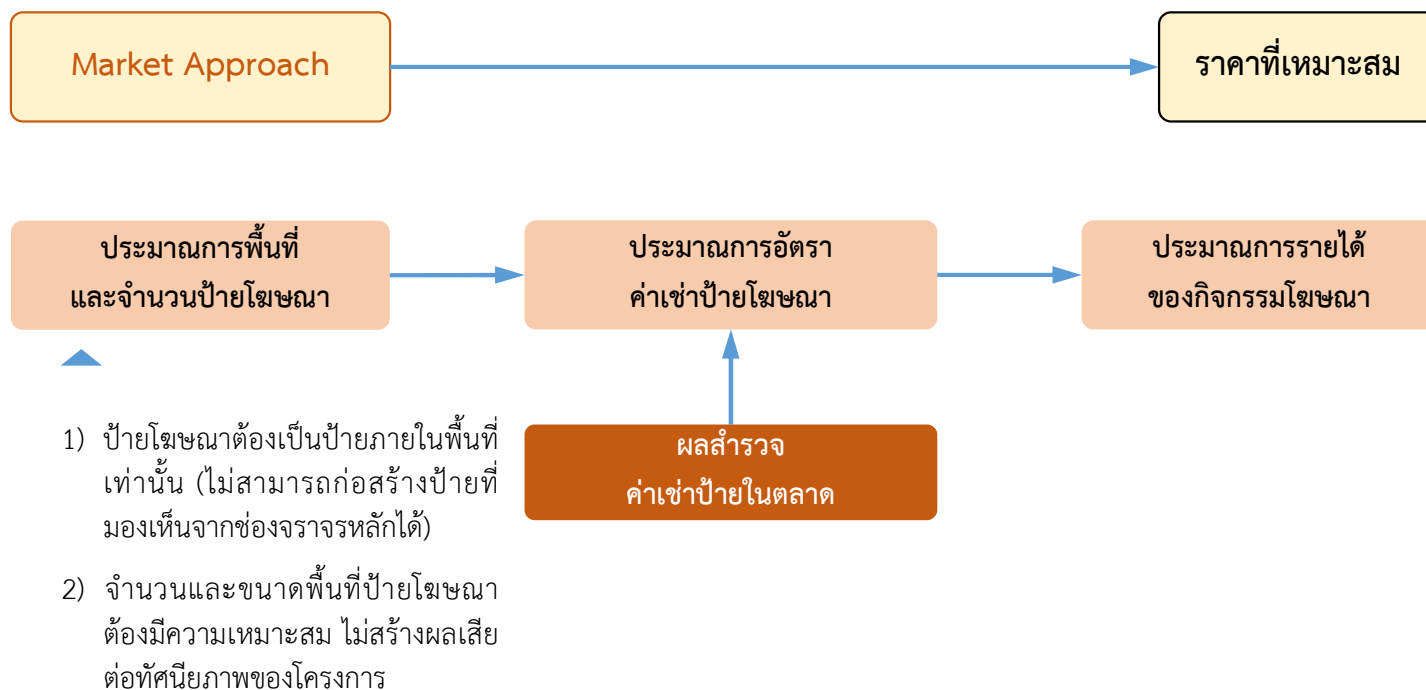
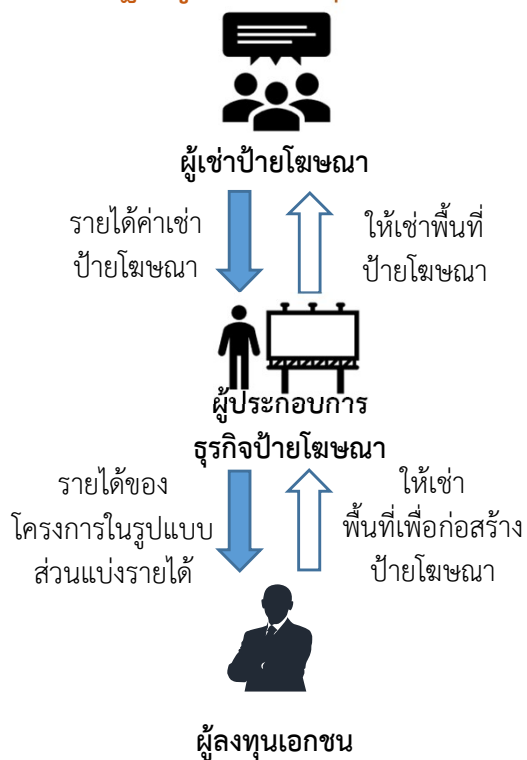
- 1) มีอัตราการปรับเพิ่มค่าเช่าช่องจอดรถร้อยละ 15 ทุก 3 ปี



ความเป็นไปได้ด้านพาณิชย์ (ต่อ)

การประมาณการรายได้เชิงพาณิชย์ของโครงการ : รายได้จากค่าเช่าพื้นที่โฆษณา

สมมติฐานรูปแบบทางธุรกิจ



สมมติฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง

- 1) ส่วนแบ่งรายได้จากร้อยละ 40 จากผู้ประกอบการธุรกิจป้ายโฆษณา
- 2) รายได้ค่าเช่าป้ายโฆษณาปรับเปลี่ยนร้อยละ 5 ต่อปี

*ประเภทรายได้จริงของเอกชนอาจแตกต่างไปจากสมมติฐานนี้ ขึ้นอยู่กับรูปแบบการให้บริการ แผนธุรกิจ และข้อกำหนดกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ความเป็นไปได้ด้านพาณิชย์ (ต่อ)

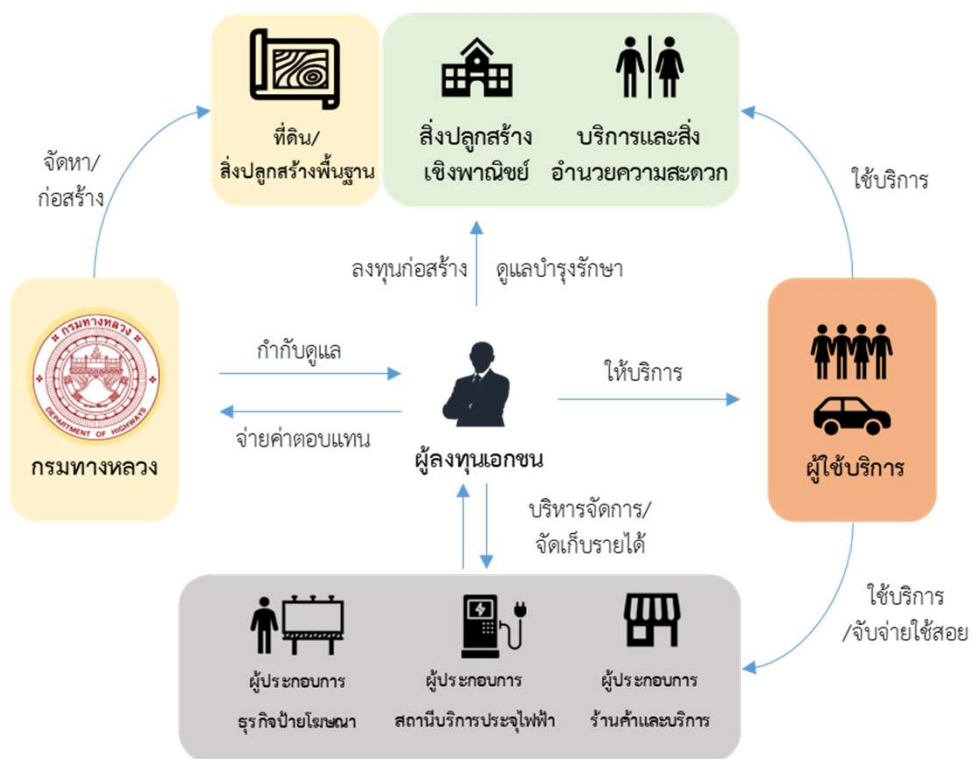
ผลการประมาณการรายได้เชิงพาณิชย์ ของโครงการจัดพักรถทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 คาดว่าโครงการฯ จะมีรายได้จากค่าเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ รายได้จากสถานีบริการประจุไฟฟ้า และค่าเช่าพื้นที่โฆษณา รวมในปีแรกประมาณ **84.54 ล้านบาทต่อปี** และเพิ่มขึ้นเป็น **237.09 ล้านบาทต่อปี** ในปีที่ 20

ปีที่	รายได้จากค่าเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์	รายได้จากสถานีบริการประจุไฟฟ้า	รายได้จากค่าเช่าพื้นที่ป้ายโฆษณา	รวม
1	71.58	12.19	0.76	84.54
5	102.90	14.02	0.92	117.85
10	136.08	18.54	1.18	155.81
15	156.50	21.32	1.51	179.33
20	206.97	28.20	1.92	237.09
รวม	2,736.89	376.58	25.16	3,138.63

หน่วย: ล้านบาท

ความเป็นไปได้ด้านการเงิน

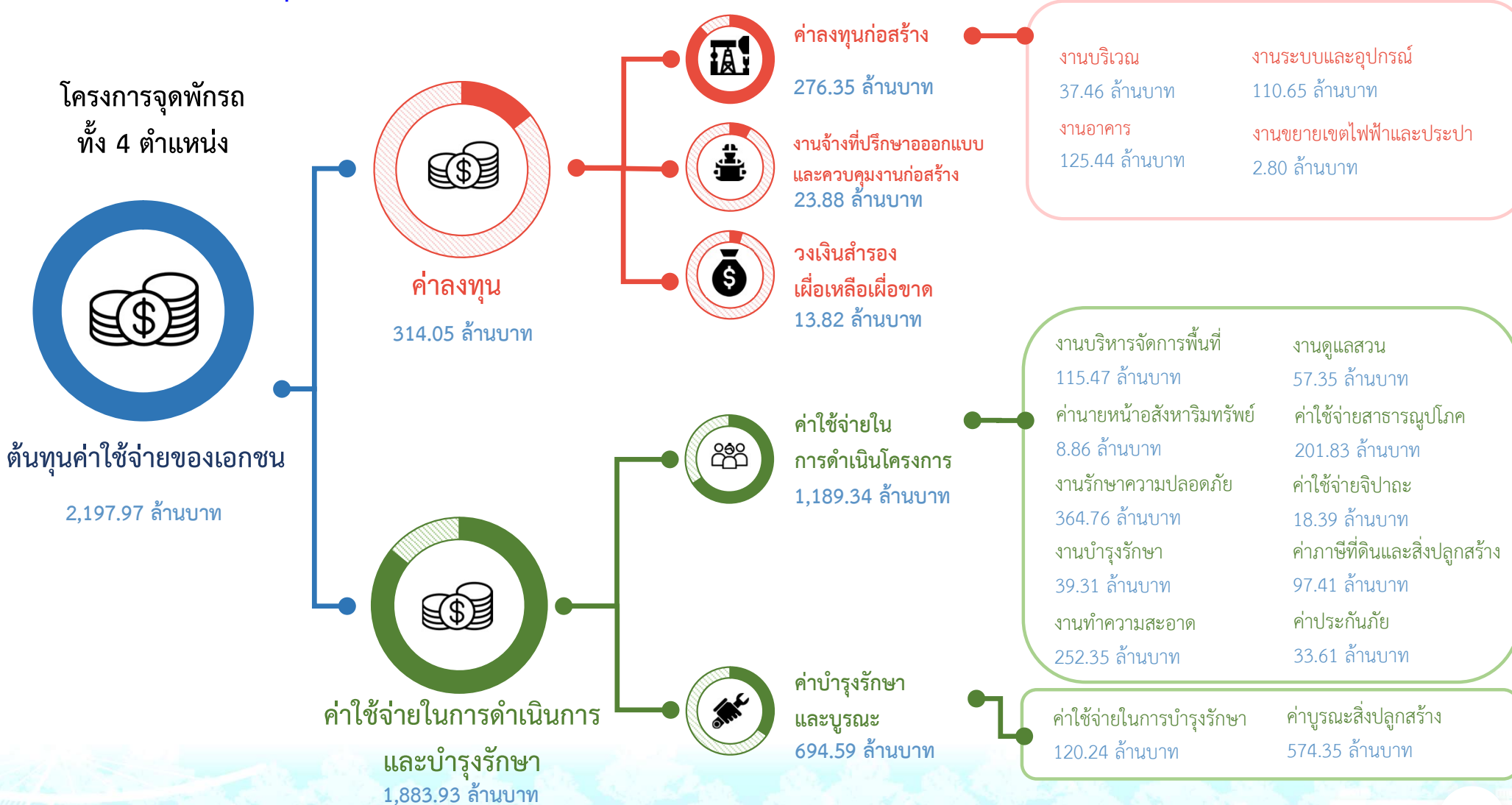
ข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ด้านการเงินของโครงการจุดพักรถบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 มีรายละเอียดดังนี้



- **รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน :** การให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการทั้งหมดในรูปแบบ PPP Net Cost ที่ภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการจัดหาที่ดินของโครงการและก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างพื้นฐานให้ และเอกชนผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้รับผิดชอบในการลงทุนออกแบบก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างเชิงพาณิชย์และบริหารจัดการโครงการ โดยเอกชนผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้รับความเสี่ยงทางด้านรายได้ของโครงการ
- **กรอบระยะเวลาของโครงการ :** 21 ปี (ช่วงระยะเวลาออกแบบและก่อสร้าง 1 ปี และช่วงระยะเวลาดำเนินโครงการ 20 ปี)
- **การจ่ายค่าตอบแทน :** เอกชนผู้ร่วมลงทุนจ่ายค่าตอบแทนให้กับภาครัฐในอัตราที่แน่นอน โดยมีการปรับเพิ่มค่าตอบแทนอัตราร้อยละ 9 ทุก 3 ปี

ความเป็นไปได้ด้านการเงิน (ต่อ)

ความเป็นไปได้ด้านการเงินวิเคราะห์บนสมมติฐานรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการทั้งหมดในรูปแบบ PPP Net Cost ที่มีระยะเวลาของโครงการ 21 ปี โดยต้นทุนค่าใช้จ่ายของเอกชน ประกอบด้วย ค่าลงทุนโครงการ และค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและบำรุงรักษา โดยมีรายละเอียดดังนี้





ความเป็นไปได้ด้านการเงิน (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์ทางการเงิน

การวิเคราะห์ทางการเงินของการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการทั้งหมดในรูปแบบ PPP Net Cost พบว่าการลงทุนโครงการจะมีความคุ้มค่าในมุมมองของภาคเอกชน โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ **90.32 ล้านบาท** อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับ **ร้อยละ 9.79** โดยมีอัตราส่วนผลประโยชน์ตอบแทนต่อเงินลงทุน (B/C Ratio) อยู่ที่ **1.07** ระยะเวลาคืนทุน **9.70 ปี** และอัตราผลตอบแทนในส่วนของผู้ถือหุ้น (Equity IRR) เท่ากับ **ร้อยละ 12.00**

ตัวชี้วัดทางการเงิน	ผลการวิเคราะห์
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	90.32 ล้านบาท
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	ร้อยละ 9.79
ระยะเวลาคืนทุน	9.70 ปี
อัตราส่วนระหว่างผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio)	1.07
อัตราผลตอบแทนในส่วนผู้ถือหุ้น (Equity IRR)	ร้อยละ 12.00

สมมติฐานการวิเคราะห์	
ระยะเวลาในการก่อสร้าง	1 ปี
ระยะเวลาในการดำเนินการ	20 ปี
ต้นทุนเงินทุนของผู้ถือหุ้น (Cost of Equity)	ร้อยละ 12.00
อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ (Cost of Debt)	ร้อยละ 5.50
อัตราส่วนในการระดมทุนระหว่างการกู้เงินและการใช้เงินทุนในส่วนของผู้ถือหุ้น	2 : 1
ต้นทุนการเงินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (WACC)	ร้อยละ 6.93
ภาษีนิติบุคคล	ร้อยละ 20.00
เงินทุนหมุนเวียน	5 ล้านบาท

*กำหนดสมมติฐานให้เอกชนจ่ายค่าตอบแทนการดำเนินโครงการให้แก่ภาครัฐแบบอัตราคงที่ (Fixed Rate) โดยมีการปรับอัตราขึ้น **ร้อยละ 9** ทุก ๆ **ระยะเวลา 3 ปี** เพื่อให้สอดคล้องกับสมมติฐานในการปรับเพิ่มรายได้ของพื้นที่เช่าเชิงพาณิชย์

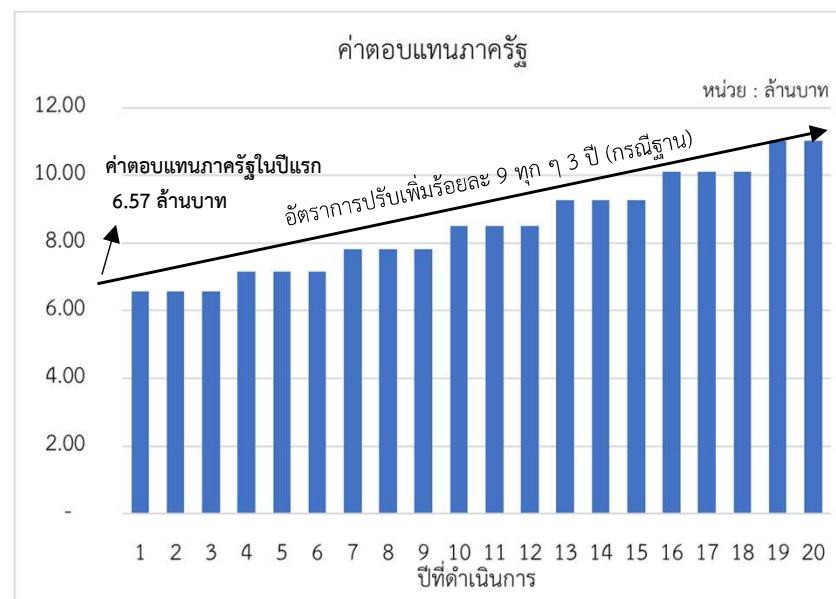
ประมาณการค่าตอบแทนที่ภาครัฐจะได้รับ

ประมาณการค่าตอบแทนที่ภาครัฐจะได้รับ

ประมาณการผลตอบแทนที่ภาครัฐจะได้รับจากการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พบว่าภาคเอกชนจะสามารถจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ภาครัฐในปีแรกเท่ากับ **6.57 ล้านบาท** โดยผลตอบแทนรวมที่ภาครัฐจะได้รับตลอดอายุโครงการ **20 ปี** มีค่าเท่ากับ **170.35 ล้านบาท** ซึ่งเมื่อคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันด้วยอัตราคิดลดร้อยละ **3** จะมีค่าเท่ากับ **119.61 ล้านบาท** ทั้งนี้ เมื่อคิดเงินลงทุนที่ภาครัฐใช้ไปในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและปรับพื้นที่มูลค่า **190.58 ล้านบาท** พบว่าภาครัฐมีผลประโยชน์สุทธิที่ได้รับเท่ากับ **31.43 ล้านบาท**

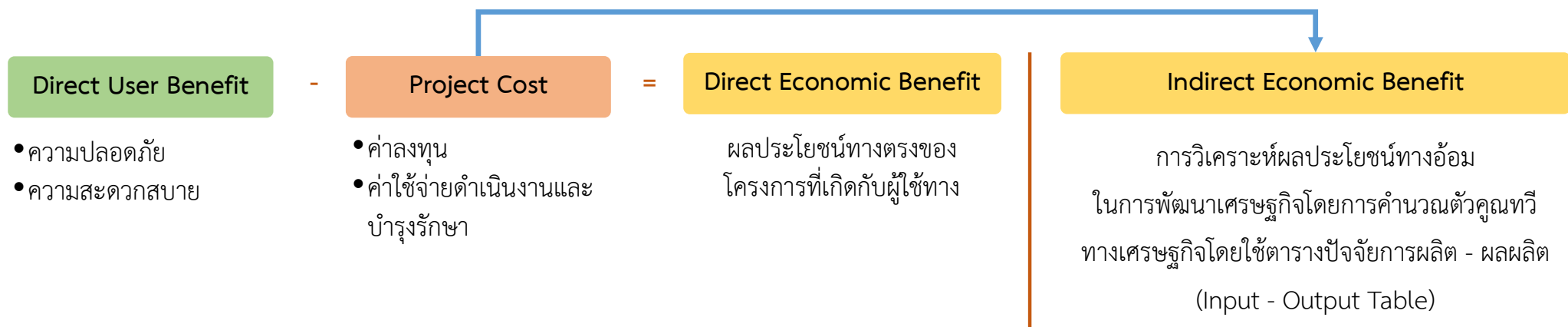
ประมาณการผลตอบแทนที่ภาครัฐจะได้รับจากการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการทั้งหมดในรูปแบบ PPP Net Cost

มูลค่ารวมของค่าตอบแทนภาครัฐตลอดอายุโครงการ 20 ปี	170.35 ล้านบาท
มูลค่าปัจจุบัน (Present Value) ของค่าตอบแทนภาครัฐตลอดอายุโครงการ 20 ปี (อัตราคิดลดร้อยละ 3)	119.61 ล้านบาท
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เมื่อนับรวมเงินลงทุนจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (อัตราคิดลดร้อยละ 3)	31.43 ล้านบาท



ความเป็นไปได้ด้านเศรษฐศาสตร์

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจดำเนินการโดยวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีมีโครงการ” เทียบกับ “กรณีไม่มีโครงการ” พบว่าการพัฒนาโครงการจัดพักรถบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 จะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 31.66 รวมถึงการก่อสร้างโครงการฯ จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจจากการขยายตัวทางด้านการผลิตคิดเป็นมูลค่าประมาณ 1,341.93 ล้านบาท การขยายตัวทางด้านรายได้ประมาณ 524.62 ล้านบาท และการจ้างงานที่เพิ่มขึ้นประมาณ 600 อัตรา



ความเป็นไปได้ด้านเศรษฐศาสตร์ (ต่อ)

ตัวชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
ผลประโยชน์ทางตรงต่อผู้ใช้ทาง (Direct Road User Benefits)	
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (อัตราคิดลดร้อยละ 12)	1,342.14 ล้านบาท
อัตราส่วนระหว่างผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio)	2.18 เท่า
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	ร้อยละ 31.66
ผลประโยชน์ด้านการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Economic Development)	
การขยายตัวทางด้านการผลิต (Output Effect)	1,861.87 ล้านบาท
การขยายตัวทางด้านรายได้รวมของระบบเศรษฐกิจ (Income Effect)	มูลค่าเพิ่มหรือรายได้ประชาชาติส่วนเพิ่มมีมูลค่าเท่ากับ 524.65 ล้านบาท
การขยายตัวทางด้านการจ้างงาน (Wages & Salaries Effect)	มูลค่าการจ้างงานส่วนเพิ่มเท่ากับ 211.14 ล้านบาท หรือเทียบเท่าการก่อให้เกิดการจ้างงานที่เป็นผลจากโครงการ ประมาณ 676 ตำแหน่ง



ส่วนที่ 5 ความเสี่ยงของโครงการ

ความเสี่ยงของโครงการ

การระบุความเสี่ยง

การระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในโครงการจัดพักรถบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 เป็นการศึกษา เพื่อให้ภาครัฐและเอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการสามารถวางแผนในการบริหารจัดการความเสี่ยง รวมทั้งแนวทางการจัดสรรความเสี่ยงระหว่างภาครัฐและเอกชนผู้ร่วมลงทุน โดยสามารถแบ่งความเสี่ยงออกเป็น 4 ประเภท ตามระยะการเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยง ได้แก่

ความเสี่ยงในระยะการคัดเลือกเอกชน

- ผลตอบแทนของโครงการไม่ดึงดูดความสนใจจากเอกชน
- เอกชนผู้สนใจร่วมลงทุนมีคุณสมบัติไม่เหมาะสม

ความเสี่ยงในระยะการก่อสร้าง

- คุณภาพงานก่อสร้างไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
- ต้นทุนการก่อสร้างคลาดเคลื่อน
- ต้นทุนทางการเงินของการกู้ยืมเงินเปลี่ยนแปลง
- ความล่าช้าในการก่อสร้าง
- มลภาวะจากการก่อสร้าง
- ความปลอดภัยเขตก่อสร้าง

ความเสี่ยงในระยะการส่งมอบทรัพย์สิน

- ความพร้อมในการส่งมอบทรัพย์สิน

ความเสี่ยงในระยะการดำเนินงาน

- จำนวนผู้ใช้บริการต่ำกว่าประมาณการเนื่องจากสภาพเศรษฐกิจหรือการแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่น
- สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้บริการ
- ปริมาณการเข้าพื้นที่เชิงพาณิชย์ต่ำกว่าประมาณการ
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและบำรุงรักษาสูงกว่าที่ประมาณการ
- การบริหารจัดการขาดประสิทธิภาพ
- มลภาวะจากการดำเนินงาน
- ความปลอดภัยจากการดำเนินงาน
- ภัยพิบัติทางธรรมชาติ
- ความพร้อมทางการเงินของเอกชน

ความเสี่ยงของโครงการ (ต่อ)

การประเมินความเสี่ยง

การประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ทราบถึงระดับความสำคัญของเหตุการณ์ความเสี่ยงที่มีต่อโครงการฯ โดยในการประเมินความเสี่ยงได้มีการพิจารณาถึงความเป็นไปได้ หรือโอกาสในการเกิด (Likelihood) เหตุการณ์ความเสี่ยงและผลกระทบความรุนแรง (Consequence) เมื่อเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยงนั้น ๆ โดยหลักเกณฑ์ประเมิน โอกาส และผลกระทบความรุนแรงของเหตุการณ์ความเสี่ยง ดังนี้

โอกาสในการเกิด/ ความรุนแรง	น้อยมาก (1)	น้อย (2)	ปานกลาง (3)	สูง (4)	สูงมาก (5)
สูงมาก (5)	5	10	15	20	25
สูง (4)	4	8	12	16	20
ปานกลาง (3)	3	6	9	12	15
น้อย (2)	2	4	6	8	10
น้อยมาก (1)	1	2	3	4	5

- ระดับความเสี่ยงวิกฤต
(ค่าคะแนนระดับความเสี่ยง 25)
- ระดับความเสี่ยงสูงมาก
(ค่าคะแนนระดับความเสี่ยง 20 - 25)
- ระดับความเสี่ยงสูง
(ค่าคะแนนระดับความเสี่ยง 12 - 19)
- ระดับความเสี่ยงปานกลาง
(ค่าคะแนนระดับความเสี่ยง 6 - 11)
- ระดับความเสี่ยงต่ำ
(ค่าคะแนนระดับความเสี่ยง 3 - 5)
- ระดับความเสี่ยงต่ำมาก
(ค่าคะแนนระดับความเสี่ยง 1 - 2)

จากการวิเคราะห์ความเสี่ยงที่มีคะแนนระดับความเสี่ยงในระดับสูง ได้แก่

ความเสี่ยงในระยะการคัดเลือกเอกชน

ผลตอบแทนของโครงการ
ไม่ถึงจุดความสนใจจากเอกชน

ความเสี่ยงในระยะการดำเนินงาน

จำนวนผู้ใช้บริการต่ำกว่า
ประมาณการ

ปริมาณการเข้าพื้นที่
เชิงพาณิชย์ต่ำกว่าประมาณการ

ความเสี่ยงของโครงการ (ต่อ)

แนวทางการจัดการความเสี่ยง

แนวทางการบริหารความเสี่ยง มีกลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง ได้แก่ กลยุทธ์การยอมรับความเสี่ยง กลยุทธ์การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง กลยุทธ์การควบคุมความเสี่ยง และกลยุทธ์การถ่ายโอนความเสี่ยง ซึ่งจะต้องพิจารณาและวิเคราะห์ว่าความเสี่ยงประเภทใดและระดับใดที่ควรใช้กลยุทธ์ใดในการบริหารความเสี่ยงที่มีความเหมาะสมและคุ้มค่ากับการบริหารความเสี่ยงแต่ละประเภท โดยมีความเสี่ยงที่มีคะแนนระดับความเสี่ยงในระดับสูง พร้อมแนวทางการบริหารจัดการ ดังนี้

ความเสี่ยงในระยะการคัดเลือกเอกชน

ผลตอบแทนของโครงการ
ไม่ถึงจุดความสนใจจากเอกชน

ภาครัฐ

- พิจารณากำหนดเงื่อนไขผลประโยชน์ตอบแทนในข้อกำหนด / สัญญาร่วมลงทุนเพื่อให้เอกชนได้รับผลตอบแทนที่เหมาะสม

ความเสี่ยงของโครงการ (ต่อ)

แนวทางการจัดการความเสี่ยง

ความเสี่ยงในระยะเวลาการคัดเลือกเอกชน

จำนวนผู้ใช้บริการต่ำกว่า
ประมาณการ

เอกชน

- รักษาระดับการให้บริการให้เป็นที่ยอมรับแก่ผู้ใช้บริการ
- ติดตาม ประเมิน และตรวจสอบระดับการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนด
- วางระบบการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการ และคุณภาพการบริการและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐานสากล
- ตรวจสอบการและบำรุงรักษาจุดพักรถอย่างสม่ำเสมอ
- ร่วมมือกับหน่วยงานรัฐ หรือเอกชนรายอื่น จัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริม หรือกระตุ้นให้มีการใช้บริการมากขึ้น

ปริมาณการเข้าพื้นที่
เชิงพาณิชย์ต่ำกว่าประมาณการ

เอกชน

- จัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ และแผนการตลาดที่ชัดเจน
- ประเมินความพึงพอใจและความต้องการของผู้เข้าพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ
- ดำเนินกิจกรรมการตลาดกับผู้เข้าพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่มีศักยภาพ เช่น ผู้ประกอบการที่มีแบรนด์สินค้าหลากหลายและได้รับความนิยม

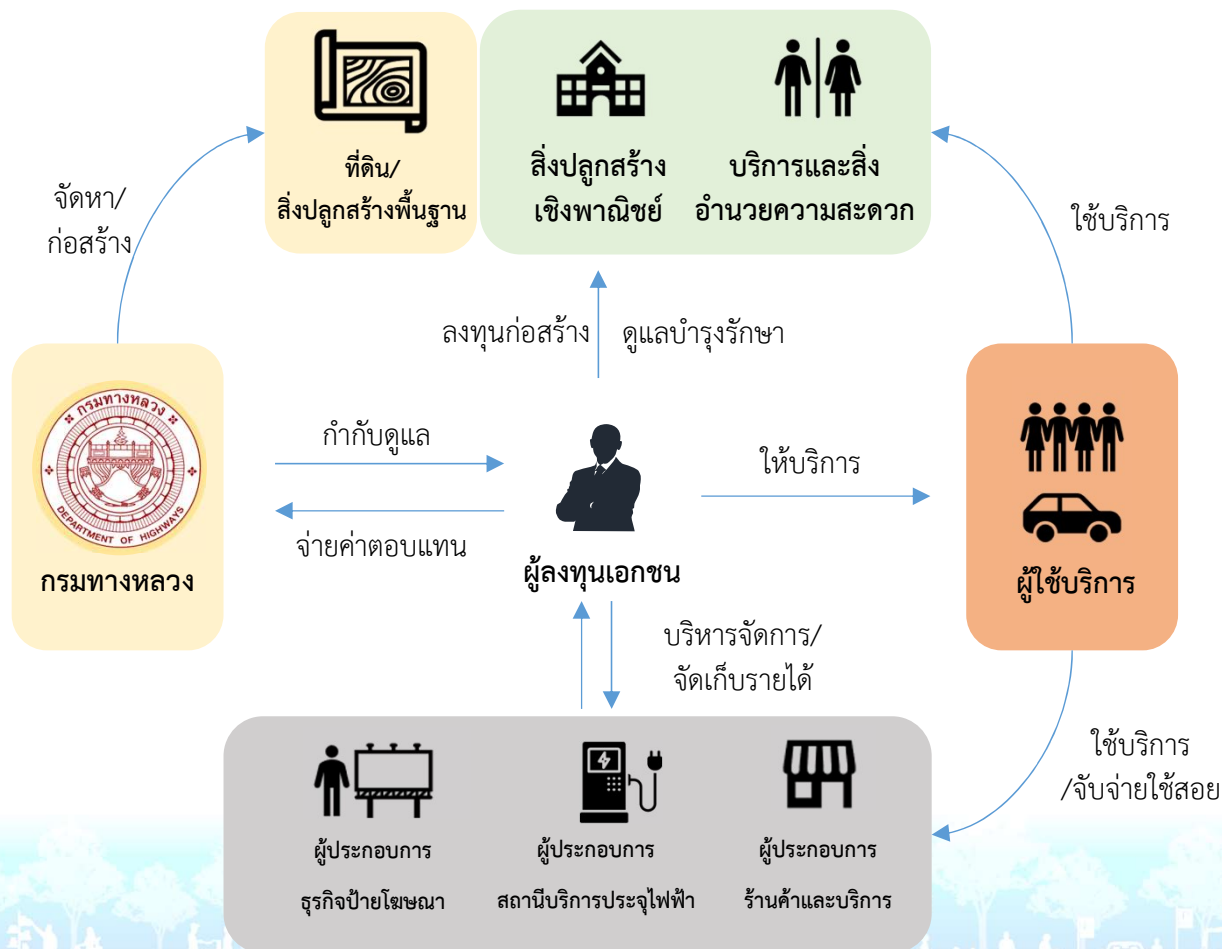


ส่วนที่ 6 ทางเลือกและรูปแบบ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP)

รูปแบบทางเลือกของการให้เอกชนร่วมลงทุน

การให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการทั้งหมดในรูปแบบ PPP Net Cost คือการที่ภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการจัดหาที่ดินของโครงการและก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างพื้นฐานให้ และเอกชนผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้รับผิดชอบในการลงทุนออกแบบและก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างเชิงพาณิชย์และองค์ประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องของโครงการและโอนกรรมสิทธิ์ให้เป็นของภาครัฐ จากนั้น ภาครัฐจึงมอบสิทธิในการบริหารจัดการโครงการให้แก่เอกชนผู้ร่วมลงทุน โดยเอกชนผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้รับความเสี่ยงทางด้านรายได้ของโครงการและมีการจ่ายค่าตอบแทนการดำเนินโครงการให้กับภาครัฐ



รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) (ต่อ)

บทบาทความรับผิดชอบระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

	ภาครัฐ	ภาคเอกชน
ช่วงเวลาก่อสร้าง	- จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (แล้วเสร็จ) - ดำเนินการปรับพื้นที่ (แล้วเสร็จ) - ดำเนินการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน (แล้วเสร็จ)	ลงทุนออกแบบและก่อสร้างพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเชิงพาณิชย์ สำหรับจุดพักรถทั้ง 4 ตำแหน่ง
ช่วงเวลาดำเนินงาน	กำกับดูแลสัญญาร่วมลงทุนฯ	- ดำเนินการบริหารจัดการพื้นที่ - รับผิดชอบการบำรุงรักษาและบูรณะ
การจัดสรรผลประโยชน์จากโครงการ	ได้รับค่าตอบแทนจากเอกชน	เป็นเจ้าของในรายได้ของโครงการและจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ภาครัฐ



ส่วนที่ 7 ความพร้อมของหน่วยงานของรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและดำเนินโครงการ



ความพร้อมของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง

สถานะความพร้อมของจุดพักรถทั้ง 4 ตำแหน่ง : กรมทางหลวงดำเนินการจัดหาที่ดิน ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างพื้นฐาน เช่น ลานจอดรถ ห้องน้ำ พื้นที่พักผ่อนและพื้นที่สีเขียว เป็นต้น และเปิดให้บริการแล้วเสร็จ (จุดพักรถลาดกระบัง จุดพักรถหนองรี จุดพักรถทับช้าง เปิดให้บริการแล้ว ส่วนจุดพักรถมาบประชัน อยู่ระหว่างก่อสร้าง จะเปิดให้บริการในปี 2567) พร้อมให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนเข้ามาพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์และการบริการในชั้นถัดไป

ผลการศึกษาของโครงการ : การจัดรับฟังความคิดเห็นภาคเอกชนครั้งนี้ จะนำไปเป็นส่วนหนึ่งของรายงานขออนุมัติโครงการ ต่อกระทรวงคมนาคมและคณะกรรมการ PPP ก่อนดำเนินการศึกษาคัดเลือก (RFP) ในชั้นถัดไป

การดำเนินโครงการจุดพักรถฯ ภาคเอกชนผู้ร่วมลงทุนที่จะเข้ามาดำเนินการจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง

ดังนั้น ภาคเอกชนจำเป็นต้องทำตามข้อกำหนดและมาตรฐานของกรมทางหลวงอย่างเคร่งครัด และกรมทางหลวงจะดำเนินงานประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บริการจุดพักรถทั้ง 4 ตำแหน่ง สามารถดำเนินงานได้อย่างคล่องและ เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด



ส่วนที่ 8 สรุป

สรุป

โครงการจุดพักรถบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง กรุงเทพฯ - ชลบุรี - พัทยา - มาบตาพุด ได้แก่ จุดพักรถลาดกระบัง บริเวณ กม.21+700 จุดพักรถหนองรี บริเวณ กม.72+500 และจุดพักรถมาบประชัน บริเวณ กม.119+200 และโครงการจุดพักรถบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ช่วงบางปะอิน - บางพลี ได้แก่ จุดพักรถทับช้าง บริเวณ กม.48+300

รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เป็นการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการทั้งหมดในรูปแบบ PPP Net Cost โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- **หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการ :** ภาครัฐมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการลงทุนจัดให้มีจุดพักรถลาดกระบัง จุดพักรถหนองรี จุดพักรถมาบประชัน และจุดพักรถทับช้าง ตามมาตรฐานและข้อกำหนด ซึ่งรวมถึงการจัดหาเงินทุน การออกแบบและก่อสร้างองค์ประกอบและสิ่งปลูกสร้างพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเชิงพาณิชย์ ของจุดพักรถทั้ง 4 ตำแหน่ง พร้อมทั้งการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการต่าง ๆ ตลอดจนรับผิดชอบในการดูแล บำรุงรักษา และบูรณะสิ่งปลูกสร้างโครงการ รวมถึงการบริหารจัดการโครงการจุดพักรถทั้ง 4 ตำแหน่ง ในขณะที่ภาครัฐมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบคุณภาพการดำเนินงานของภาคเอกชน
- **ระยะเวลาของโครงการ :** 21 ปี รวมระยะเวลาออกแบบและก่อสร้างโครงการ โดยเปิดโอกาสให้เอกชนสามารถเริ่มเปิดให้บริการได้ทันทีเมื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ หรือสามารถทยอยเปิดให้บริการส่วนที่มีความพร้อมได้ทันที
- **กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินโครงการ :** ภาครัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในโครงสร้างหลักที่เอกชนได้ลงทุนจัดให้มีจุดพักรถทั้ง 4 ตำแหน่ง
- **การแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชน :** เอกชนจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในรายได้ของโครงการและเป็นผู้รับความเสี่ยงทางด้านรายได้โดยตรง โดยเอกชนต้องจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ภาครัฐตามเงื่อนไขที่กำหนด



จบการนำเสนอ
ขอบคุณครับ / ขอบคุณค่ะ