

## โครงการประเมินผลประโยชน์และผลกระทบของโครงการที่แล้วเสร็จ

### โครงการปรับปรุงถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ เพื่อรองรับการเป็นเจ้าภาพการประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9

#### 1. บทนำ

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือที่มีชื่อย่อว่า “สพพ.” เป็นหน่วยงานของรัฐบาลไทยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมีภารกิจหลักในการดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือการพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้ความร่วมมือในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ด้านคมนาคมขนส่ง และการพัฒนาเมือง โดยมีรูปแบบการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้านในรูปแบบของเงินให้เปล่า และเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน ซึ่งนับว่าเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายทางการต่างประเทศระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสัมพันธ์ที่ดียิ่งขึ้น และยังเป็นการร่วมกันพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคให้มีความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน อันจะเป็นการช่วยให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างกันในอนาคต

อนึ่งตามประกาศสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) เรื่องการประเมินผลโครงการที่แล้วเสร็จ ลงวันที่ 30 กันยายน 2556 กำหนดให้

(1) ทุกโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจาก สพพ. เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จและสิ้นสุดการเบิกจ่ายเงิน ต้องประเมินและจัดทำรายงานประเมินผลประโยชน์และผลกระทบของโครงการ โดยเจ้าหน้าที่ของ สพพ. เพื่อเป็นเครื่องมือหรือระบบที่จะใช้ในการวัดความสำเร็จและผลกระทบของโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจาก สพพ.

(2) ทุกโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจาก สพพ. เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จและสิ้นสุดการเบิกจ่ายเงินครบ 3 ปี ต้องประเมินและจัดทำรายงานประเมินผลประโยชน์และผลกระทบของโครงการ โดย สพพ. จะว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญหรือที่ปรึกษาจากภายนอกเป็นผู้ดำเนินการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลและบทเรียนที่เป็นประโยชน์แก่ทั้งผู้ให้และผู้รับความช่วยเหลือ ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการโครงการและประกอบการตัดสินใจดำเนินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันในอนาคต

ทั้งนี้ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 สพพ. มีโครงการให้ความช่วยเหลือทางการเงินที่แล้วเสร็จครบ 3 ปี จำนวน 1 โครงการ คือ โครงการปรับปรุงถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ เพื่อรองรับการเป็นเจ้าภาพการประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9 ดังนั้น สพพ. จึงได้กำหนดแผนงานด้านการประเมินผลประโยชน์และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการที่กล่าว โดยว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญ หรือที่ปรึกษาจากภายนอกเป็นผู้ดำเนินการ โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษา ดังนี้

(1) เพื่อประเมินผลประโยชน์และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับโครงการความช่วยเหลือทางการเงินของ สพพ. ที่ให้แก่ประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางด้านความเหมาะสมและสอดคล้อง ความมีประสิทธิภาพ ความมีประสิทธิผล ผลกระทบ และความยั่งยืนของโครงการ

(2) เพื่อประเมินความคุ้มค่าของโครงการ ความต้องการ และศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์จากโครงการให้เต็มที่ รวมถึงการสร้างมูลค่าเพิ่มของโครงการให้มากขึ้น โดยเสนอแนะโครงการลงทุนที่จำเป็นเพิ่มเติมทั้งในส่วนที่เป็นการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชนไทย ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน

(3) เพื่อประเมินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่เกิดจากโครงการ และความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อโครงการและประเทศไทย

(4) เพื่อจัดทำบทเรียนและข้อเสนอแนะของโครงการความช่วยเหลือทางการเงินของ สฟพ.

## 2. ความเป็นมา

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) มีกำหนดเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9 ณ นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว จึงมีความจำเป็นต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นโดยเฉพาะถนนที่สำคัญที่จะใช้เป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่ขบวนรถผู้นำจากประเทศต่างๆ จะต้องใช้สัญจรระหว่างการประชุมดังกล่าว ในเดือนพฤศจิกายน 2555 อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว มีงบประมาณจำกัดในการพัฒนาและปรับปรุงถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ ดังนั้น เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2554 รัฐบาล สปป.ลาว จึงได้ขอรับความช่วยเหลือทางการเงินจากรัฐบาลไทยผ่านสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการปรับปรุงถนนเพื่อรองรับการเป็นเจ้าภาพประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9



รูปที่ 1 แผนที่แสดงการปรับปรุงเส้นทางหลักในนครหลวงเวียงจันทน์

ในการนี้ คณะรัฐมนตรี ได้มีมติ เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2555 เห็นชอบให้ สพพ. ดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาว เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการดังกล่าว ในวงเงิน 190.70 ล้านบาท และ สพพ. ได้ลงนามในสัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินกับรัฐบาล สปป.ลาว เมื่อวันที่ 6 เมษายน 2555 ในรูปแบบเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 1.5 ต่อปี อายุสัญญา 20 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 5 ปี) โดยมีขอบเขตการปรับปรุงเส้นทางหลักในนครหลวงเวียงจันทน์ทั้งหมด 7 เส้นทาง ระยะทางทั้งสิ้น 18.35 กิโลเมตร ประกอบด้วย (ดูรูปที่ 1)

### 3. วัตถุประสงค์ของโครงการ

โครงการปรับปรุงถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว มีวัตถุประสงค์

(1) เพื่อรองรับการเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9 ณ นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว

(2) เพื่อให้ถนนมีคุณภาพ มีความปลอดภัย และสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

ในขณะที่ประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินนั้น ได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้ดังนี้

(1) เพื่อกระชับความสัมพันธ์ไทย-ลาว ให้มีความแน่นแฟ้นมากขึ้น

(2) เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยไปทำงานในประเทศเพื่อนบ้าน และ

(3) สนับสนุนการส่งออกสินค้าวัสดุก่อสร้างจากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

ทั้งนี้มิได้มีการกำหนดเป้าหมายของโครงการไว้อย่างชัดเจน เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการเร่งด่วน โดยไม่ได้ทำการศึกษาความเหมาะสม และคาดการณ์เป้าหมายไว้ก่อนเริ่มดำเนินการ รวมถึงเป้าหมายการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆ ทางเศรษฐกิจ และสังคมที่จะเกิดขึ้น หรือเป้าหมายผลประโยชน์ และผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ

### 4. ขอบเขตการดำเนินงาน

ขอบเขตการดำเนินงานของโครงการ ประกอบด้วย

- การปรับปรุงเส้นทางหลักในนครหลวงเวียงจันทน์ทั้งหมด 7 เส้นทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 18.35 กิโลเมตร
  - (1) การปรับปรุงถนนลานช้าง (ระยะทาง 2.15 กิโลเมตร) ประกอบด้วย การตีเส้นจราจร (Road Marking) พร้อมการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร (Road Sign) และทาสีสัญญาณจราจรบริเวณทางเท้า
  - (2) การปรับปรุงส่วนถนนโกสอน พรหมวิหาร (ระยะทาง 2.90 กิโลเมตร) ถนนฟ้าจุ่ม (ระยะทาง 3.10 กิโลเมตร) ถนนดงปะลาน (ระยะทาง 0.60 กิโลเมตร) ถนนคูเวียง (ระยะทาง 3.60 กิโลเมตร) ถนนขุนบูลม (ระยะทาง 2.00 กิโลเมตร) และถนนหนองบอน (ระยะทาง 4.00 กิโลเมตร) เป็นการซ่อมแซมพื้นที่เสียหายบนผิวทาง (Soft Spot) โดยราดผิวจราจรซ้ำ (Overlay) ด้วยแอสฟัลติกคอนกรีต ความหนา 5 เซนติเมตร พร้อมการตีเส้นจราจร การติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และทาสีสัญญาณจราจรบริเวณทางเท้า

● วงเงินเงินกู้จากสถาบันการเงินภายในประเทศ (ธนาคารออมสิน) จำนวนรวม 190.70 ล้านบาท (เงินกู้ร้อยละ 100 ของมูลค่าโครงการ) ประกอบด้วย (ค่าก่อสร้าง 185.00 ล้านบาท ค่าที่ปรึกษา 3.70 ล้านบาท ค่าบริหารจัดการ 2 ล้านบาท)



- อัตราดอกเบี้ยคงที่ ร้อยละ 1.5 ต่อปี
- ระยะเวลาชำระหนี้ 20 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 5 ปี)
- หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ ด้านการบริหารจัดการ (นครหลวงเวียงจันทน์) การเบิกจ่ายเงิน (กระทรวงการเงิน สปป.ลาว)
- วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน (บริษัท แอสติคอน คอปอร์เรชั่น ร่วมกับ ทีม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนท์ แมเนจเม้นท์ จำกัด) และบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง (บริษัท ไทยวัฒน์วิศวกรรมทาง จำกัด)
- มีการใช้สินค้า วัสดุก่อสร้าง และบุคลากรจากประเทศไทยเพื่อการก่อสร้าง คิดเป็นมูลค่าประมาณ 65.52% ของค่าก่อสร้างทั้งหมด

## 5. สภาพการเปลี่ยนแปลงภายหลังมีโครงการ

### 5.1 สภาพองค์ประกอบต่างๆของโครงการ

#### (1) ถนนลานช้าง :

รูปที่ 2 แสดงสภาพถนนก่อนมีการปรับปรุง หลังการปรับปรุง และสภาพปัจจุบันภายหลังการใช้งานมา 5 ปี ซึ่งถนนช่วงดังกล่าวเริ่มจากแยกไฟจราจรจุดตัดกับถนนสามเสนไท – ประตูลุย มีความยาวรวม 2,150 เมตร

ถนนสายนี้เป็นจุดศูนย์กลางของโครงข่ายถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ สองฟากถนนเรียงรายไปด้วยสถานที่ทำการของรัฐบาล ธนาคาร บริษัทท่องเที่ยว ฯลฯ โดยอาคารบางส่วนเป็นตึกแบบยุโรป มีจุดสำคัญคือประตูลุย นอกจากเป็นเส้นทางผ่านสำคัญที่มุ่งไปสู่สถานที่ประชุมสุดยอดผู้นำ ASEM ครั้งที่ 9 สปป.ลาว ยังกำหนดให้เป็นบริเวณสถานที่พักรับรองของผู้มาเข้าร่วมประชุมอีกด้วย ซึ่งแต่เดิมถนนดังกล่าวนี้เป็นถนนคอนกรีตขนาด 6 ช่องจราจร มีความคงทนแข็งแรง แต่สภาพเส้นจราจร (Road Marking) ป้ายสัญญาณจราจร (Road Sign) และสีสัญญาณจราจรบริเวณทางเท้า เลอะ เลือนจาง ทำให้ถนนไม่มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการบนท้องถนน และมีทัศนียภาพไม่สวยงาม



สภาพก่อนมีโครงการ (ปี 2555)



สภาพภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ปี 2556)



สภาพปัจจุบัน (มิถุนายน 2561)

#### รูปที่ 2 สภาพถนนลานช้าง

ดังนั้น การปรับปรุงถนนสายนี้จึงประกอบด้วย การตีเส้นจราจร (Road Marking) พร้อมการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร (Road Sign) และทาสีสัญญาณจราจรบริเวณทางเท้า ซึ่งภายหลังการปรับปรุง ได้ทำให้ถนนมีทัศนียภาพ

สวยงาม มีการสัญจรสะดวกสบายมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีธุรกิจ ร้านค้า จำนวนมากเข้ามาพัฒนาพื้นที่สองข้างทาง ทำให้เกิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่ขยายตัวออกจากใจกลางเมืองมายังถนนช่วงนี้อีกด้วย

จากการตรวจสอบสภาพถนนของโครงการเมื่อ 24 - 25 มิถุนายน 2561 พบว่า ถนนยังมีโครงสร้างผิวทางในสภาพดี แต่สีเส้นจราจรและสีเครื่องหมายจราจร (ลูกศร ทางม้าลาย) บนผิวทาง มีสภาพเลือนจาง เนื่องจากขาดการบำรุงรักษาตามระยะเวลา ส่วนทางระบายน้ำข้างทางสะอาดและมีสภาพดี และสภาพทางเท้าสองข้างทางยังมีสภาพดีเช่นกัน มีการขยายตัวเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณสองข้างทาง ทำให้เกิดผลบวกต่อธุรกิจและราคาที่ดินที่มีมูลค่าสูงขึ้น 1.55 เท่า

## (2) ถนนโกลสอนพรมวิหาน :

รูปที่ 3 แสดงสภาพถนนก่อนมีการปรับปรุง หลังการปรับปรุง และสภาพปัจจุบันภายหลังการใช้งานมา 5 ปี ซึ่งถนนช่วงดังกล่าวเริ่มจากแยกไฟจราจรจุดตัดกับถนนกำแพงเมือง - จุดตัดถนนเวียงจันทน์ 450 ปี มีความยาวรวม 2,900 เมตร



สภาพก่อนมีโครงการ (ปี 2555)

สภาพภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ปี 2556)

สภาพปัจจุบัน (มิถุนายน 2561)

### รูปที่ 3 สภาพถนนโกลสอนพรมวิหาน

ถนนช่วงนี้เป็นถนนสายสำคัญส่วนต่อเนื่องจากถนนลานช้าง ทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักของการจราจรจากพื้นที่รอบนอกตรงสู่พื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ชั้นใน การใช้พื้นที่สองข้างทางเป็นอาคารร้านค้ากึ่งที่อยู่อาศัย และเป็นอาคารสำนักงานที่ทำการธุรกิจการค้า ไม่นานแน่ และเป็นที่ตั้งของศูนย์ประชุมแห่งชาติ ซึ่งเป็นสถานที่จัดประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9 ซึ่งสภาพถนนเดิมมีขนาด 6 ช่องจราจร พร้อมคันหินทางเท้า มีอายุการใช้งานมาเกินกว่า 10 ปี และถึงเวลาต้องซ่อมบำรุงผิวทางจราจรที่หมดอายุการใช้งาน

การปรับปรุงถนนสายนี้จึงประกอบด้วย การซ่อมแซมพื้นที่เสียหายบนผิวทาง (Soft Spot) มีการลาดผิวจราจรซ้ำ (Overlay) ด้วยแอสฟัลติกคอนกรีต ความหนา 5 เซนติเมตร ตีเส้นจราจร พร้อมการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรและทาสัญญาณจราจรบริเวณทางเท้า เป็นระยะทาง 2.90 กิโลเมตร ซึ่งภายหลังการปรับปรุงแล้วเสร็จ ทำให้ถนนสายนี้มีทัศนียภาพสวยงาม มีการสัญจรสะดวกสบาย และปลอดภัยมากขึ้น

จากการตรวจสอบสภาพถนนของโครงการ พบว่า สภาพปัจจุบันโดยรวมอยู่ในสภาพดี มีพื้นที่ทางผิวแข็งแรงการระบายน้ำดี สภาพแวดล้อมทางเท้าและเครื่องหมายจราจรครบถ้วนสมบูรณ์ระดับหนึ่ง เพียงแต่ขาดการบำรุงรักษาที่ถูกต้อง เช่น สีเส้นแบ่งช่องจราจรเลือนจางตลอดสาย แต่เครื่องหมายจราจรผิวทางบริเวณทางแยกยังมีสภาพพอใช้ มีการขยายตัวเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณสองข้างทางค่อนข้างมาก ทำให้เกิดผลบวกต่อธุรกิจและราคาที่ดินที่มีมูลค่าสูงขึ้น 1.95 เท่า

**(3) ถนนฟ้าจุ่ม :**

**รูปที่ 4** แสดงสภาพถนนก่อนมีการปรับปรุง หลังการปรับปรุง และสภาพปัจจุบันภายหลังการใช้งานมา 5 ปี ซึ่งถนนช่วงดังกล่าวเริ่มจากทางแยกจุดตัดกับถนนธาตุขาว – จุดตัดถนนขุนบุลม มีความยาวรวม 3,100 เมตร



สภาพก่อนมีโครงการ (ปี 2555)



สภาพภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ปี 2556)



สภาพปัจจุบัน (มิถุนายน 2561)

**รูปที่ 4 สภาพถนนฟ้าจุ่ม**

ถนนสายนี้เป็นถนนบริการเมืองชั้นใน ในแนวทิศตะวันออก-ตะวันตก ผ่านย่านที่อยู่อาศัยของตัวเมืองเดิม แถบริมแม่น้ำโขง ปลายถนนด้านตะวันตกเป็นพื้นที่กิจกรรมเพื่อการท่องเที่ยวที่สำคัญของนครหลวงเวียงจันทน์ มีการจราจรหนาแน่นในช่วงเย็นและค่ำ สภาพถนนเดิมพร้อมคันหินทางเท้า มีอายุการใช้งานมาเกินกว่า 10 ปี และถึงเวลาต้องซ่อมบำรุงผิวจราจรที่หมดอายุการใช้งาน

การปรับปรุงถนนสายนี้จึงประกอบด้วย การซ่อมแซมพื้นที่เสียหายบนผิวทาง มีการลาดผิวจราจรซ้ำด้วยแอสฟัลติกคอนกรีต ความหนา 5 เซนติเมตร ตีเส้นจราจร พร้อมการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และทาสีสัญญาณจราจรบริเวณทางเท้า เป็นระยะทาง 3,100 เมตร ซึ่งภายหลังการปรับปรุงแล้วเสร็จ ทำให้ถนนสายนี้มีทัศนียภาพสวยงาม มีการสัญจรสะดวกสบาย และปลอดภัยมากขึ้น

จากการสำรวจสภาพถนนของโครงการ พบว่า สภาพปัจจุบันโดยรวม มีพื้นผิวทางสภาพดี งานทาสีเครื่องหมายจราจรบนผิวทางมีสภาพดี มีบกพร่องบ้างบริเวณหน้าโรงแรมดอนจัน ซึ่งคาดว่าเกิดจากการบดอัด Soft Spot ก่อนปูผิวทางไม่สมบูรณ์ จึงทำให้มีรอยร้าวบนพื้นผิวทาง (Hair Crack) 2 จุดยาวประมาณ 10 เมตร ส่วนทางระบายน้ำยังมีสภาพดี เพราะถนนมีคลองขนานกันไปตลอดฝั่งใต้ของถนน แต่พบตะกอนทรายในรางระบายน้ำบ้าง ส่วนบริเวณช่วงปลายถนนจากจุดตัดกับถนนลานช้างไปจนบรรจบถนนขุนบุลม สภาพผิวถนนมีสภาพไม่สะอาดขาดการดูแล เนื่องจากต้องใช้งานหนักเพื่อบริการการท่องเที่ยวและค้าขายในช่วงเย็นและกลางคืน ปัจจุบันถนนในบริเวณนี้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมการท่องเที่ยวค่อนข้างมาก ทำให้เกิดผลบวกต่อธุรกิจการค้าการลงทุนเพื่อการท่องเที่ยว และราคาที่ดินที่มีมูลค่าสูงขึ้น 1.46 เท่า

**(4) ถนนดงปะลาน :**

**รูปที่ 5** แสดงสภาพถนนก่อนมีการปรับปรุง หลังการปรับปรุง และสภาพปัจจุบันภายหลังการใช้งานมา 5 ปี ซึ่งถนนช่วงดังกล่าวเริ่มจากทางแยกจุดตัดกับถนนคูเวียงไป 600 เมตร

ถนนสายนี้มีระยะทางสั้นเพียง 600 เมตร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของถนนสำคัญที่เชื่อมจากถนนคูเวียงต่อไปถึงถนนไกสอนพรมมิทาน และต่อไปยังพื้นที่พัฒนาด้านเหนือของนครหลวงเวียงจันทน์ ตลอดสองข้างทางเป็นย่านการค้าขาย



สภาพถนนเดิมบางจุดเสียหายเพราะแนวถนนผ่านพื้นที่ที่มีปัญหาด้านการระบายน้ำ ประกอบกับมีอายุการใช้งานมานานเกินกว่า 10 ปี และถึงเวลาต้องซ่อมบำรุงผิวจราจรที่หมดอายุการใช้งาน



สภาพก่อนมีโครงการ (ปี 2555)



สภาพภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ปี 2556)



สภาพปัจจุบัน (มิถุนายน 2561)

### รูปที่ 5 สภาพถนนดงปะลาน

การปรับปรุงถนนสายนี้จึงประกอบด้วย การซ่อมแซมพื้นที่เสียหายบนผิวทาง มีการลาดผิวจราจรซ้ำด้วยแอสฟัลติกคอนกรีต ความหนา 5 เซนติเมตร ติดเส้นจราจร พร้อมการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และทำสีสัญญาณจราจรบริเวณทางเท้า เป็นระยะทาง 600 เมตร ซึ่งภายหลังการปรับปรุงแล้วเสร็จ ทำให้อุณหภูมิถนนมีทัศนียภาพสวยงาม มีการสัญจรสะดวกสบาย และปลอดภัยมากขึ้น

จากการสำรวจสภาพถนนของโครงการ พบว่า สภาพปัจจุบันโดยรวม มีความสมบูรณ์ดีตลอดระยะทาง โดยมีผิวจราจรสภาพดี การทำสีตีเส้นสภาพดี สภาพการระบายน้ำดี เพราะถนนมีความลาดเอียงตามยาวได้ดี (Gradient) ทำให้น้ำไหลเร็วและล้างตะกอนบนถนนได้ดี นอกจากนี้ยังมีสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปดี ทางเท้าสะอาดเป็นระเบียบ แต่ยังคงพบมีการค้าขายและจอดรถกีดขวางทางเท้า ปัจจุบันถนนในบริเวณนี้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินค่อนข้างมาก ทำให้เกิดผลบวกต่อย่านธุรกิจการค้า การลงทุน และราคาที่ดินที่มีมูลค่าสูงขึ้น 1.24 เท่า

#### (5) ถนนคูเวียง :

รูปที่ 6 แสดงสภาพถนนก่อนมีการปรับปรุง หลังการปรับปรุง และสภาพปัจจุบันภายหลังการใช้งานมา 5 ปี ซึ่งถนนช่วงดังกล่าวเริ่มจากทางแยกจุดตัดกับถนนลานช้าง – จุดตัดถนนท่าเตื่อ มีความยาวรวม 3,600 เมตร

ถนนสายนี้มีขนาด 2 ช่องจราจร เป็นถนนสายหลักจากพื้นที่ด้านตะวันออกและถนนท่าเตื่อ โดยตัดผ่านถนนหนองบอนและถนนลานช้างเพื่อเข้าสู่นครหลวงเวียงจันทน์ชั้นใน ถนนสายนี้เป็นเนินคันดินสูงกั้นน้ำของเมืองในยามที่แม่น้ำโขงเอ่อเข้าท่วมพื้นที่รอบๆ สภาพสองข้างทางเป็นที่อยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่น สภาพผิวถนนเดิมหลายจุดเสียหายและใช้งานมานานเกินกว่า 10 ปี ซึ่งถึงเวลาต้องซ่อมบำรุงผิวจราจรที่หมดอายุการใช้งาน



สภาพก่อนมีโครงการ (ปี 2555)



สภาพภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ปี 2556)



สภาพปัจจุบัน (มิถุนายน 2561)

### รูปที่ 6 สภาพถนนคูเวียง

การปรับปรุงถนนสายนี้จึงประกอบด้วย การซ่อมแซมพื้นที่เสียหายบนผิวทาง มีการลาดผิวจราจรซ้ำด้วยแอสฟัลติกคอนกรีต ความหนา 5 เซนติเมตร ตีเส้นจราจร พร้อมการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และทาสีสัญญาณจราจร บริเวณทางเท้า เป็นระยะทาง 3,600 เมตร ซึ่งภายหลังการปรับปรุงแล้วเสร็จ ทำให้ถนนสายนี้มีทัศนียภาพสวยงาม มีการสัญจรสะดวกสบาย และปลอดภัยมากขึ้น

จากการสำรวจสภาพถนนของโครงการ พบว่า สภาพปัจจุบันโดยรวม ถนนมีสภาพสมบูรณ์ดีตลอดสาย ทางทั้งงานผิวจราจรและงานทาสีตีเส้นจราจร และเป็นอีกหนึ่งโครงการที่มีสภาพดีมาก นอกจากนี้ยังมีสภาพการระบายน้ำดีมาก แต่มีการรुक้าใช้พื้นที่ทางเท้าในการค้าขายตลอดเส้นทาง (ถนนสายนี้มีประวัติด้านการใช้พื้นที่ในเขตทางมา ยาวนาน นับแต่ก่อสร้างเป็นคันกันน้ำท่วมในช่วงต้นๆ ของการพัฒนาถนนสายนี้) ปัจจุบันถนนในบริเวณนี้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินค่อนข้างมาก โดยเฉพาะช่วงจุดตัดกับถนนหนองบอน ได้มีการถมดินริมหนองที่อยู่ติดกับถนนเพื่อขยายพื้นที่ริมทาง แล้วก่อสร้างสถานีขนส่งและห้างสรรพสินค้าหลายแห่ง ทำให้เกิดผลบวกต่อย่านธุรกิจการค้า การลงทุน และราคาที่ดินที่มีมูลค่าสูงขึ้นมากถึง 1.46 เท่า

**(6) ถนนชุมชน :**

**รูปที่ 7** แสดงสภาพถนนก่อนมีการปรับปรุง หลังการปรับปรุง และสภาพปัจจุบันภายหลังการใช้งานมา 5 ปี ซึ่งถนนช่วงดังกล่าวเริ่มจากทางแยกจุดตัดกับถนนฟ้าจ่ม – จุดตัดถนนลานช้าง มีความยาวรวม 2,000 เมตร

ถนนสายนี้ ช่วงเริ่มต้นมีขนาด 4 ช่องจราจร และช่วงกลางจะมีขนาด 2 ช่องจราจร เป็นถนนโครงข่ายกับถนนหลักในแนวตะวันออก-ตะวันตกของนครหลวงเวียงจันทน์ เพื่อระบายการจราจรออกจากถนนสายหลักลานช้างและถนนหนองบอน ที่สำคัญคือยังเชื่อมต่อไปถึงเขตบริการและท่องเที่ยวหนาแน่นที่ถนนฟ้าจ่ม สภาพสองข้างทางมีการค้าขายหนาแน่นถึงปานกลาง สภาพผิวถนนเดิมหลายจุดเสียหายและใช้งานมานานเกินกว่า 10 ปี ซึ่งถึงเวลาต้องซ่อมบำรุงผิวจราจรที่หมดอายุการใช้งาน



สภาพก่อนมีโครงการ (ปี 2555)



สภาพภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ปี 2556)



สภาพปัจจุบัน (มิถุนายน 2561)

**รูปที่ 7 สภาพถนนชุมชน**

การปรับปรุงถนนสายนี้จึงประกอบด้วย การซ่อมแซมพื้นที่เสียหายบนผิวทาง มีการลาดผิวจราจรซ้ำด้วยแอสฟัลติกคอนกรีต ความหนา 5 เซนติเมตร ตีเส้นจราจร พร้อมการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และทาสีสัญญาณจราจร บริเวณทางเท้า เป็นระยะทาง 2,000 เมตร ซึ่งภายหลังการปรับปรุงแล้วเสร็จ ทำให้ถนนสายนี้มีทัศนียภาพสวยงาม มีการสัญจรสะดวกสบาย และปลอดภัยมากขึ้น

จากการสำรวจสภาพถนนของโครงการ พบว่า สภาพปัจจุบันโดยรวม ถนนมีสภาพผิวทาง และงานทาสีเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง สภาพดีตลอดเส้นทาง แต่ที่จุดเริ่มโครงการบริเวณทางแยกถนนฟ้าจ่ม พบผิวจราจรยุบเป็นทางยาวกว้าง 60 เซนติเมตร อันเนื่องมาจากการวางท่อระบายน้ำใต้ถนน สภาพรางระบายน้ำโดยทั่วไปไม่สะอาดมีสภาพ



ดินโคลนติดค้างอยู่ ปัจจุบันถนนในบริเวณนี้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินค่อนข้างมาก ซึ่งทำให้เกิดผลบวกต่อย่านธุรกิจการค้า การลงทุน และราคาที่ดินที่มีมูลค่าสูงขึ้นมากถึง 2.46 เท่า

### (7) ถนนหนองบอน :

**รูปที่ 8** แสดงสภาพถนนก่อนมีการปรับปรุง หลังการปรับปรุง และสภาพปัจจุบันภายหลังการใช้งานมา 5 ปี ซึ่งถนนช่วงดังกล่าวเริ่มจากทางแยกจุดตัดกับถนนโกสอนพรมิหวน – จุดตัดถนนคูเวียง มีความยาวรวม 4,000 เมตร

ถนนหนองบอนเป็นโครงข่ายถนนหลักในแนวเหนือใต้ บริการจราจรเข้าและออกจากเมืองชั้นใน และเป็นถนนสายหลักที่มีย่านธุรกิจการค้าสองข้างทางโดยต่างจากถนนโกสอนพรมิหวนและถนนล้านช้างซึ่งเป็นที่ตั้งของหน่วยงานภาครัฐ ถนนสายนี้มีการจราจรหนาแน่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนทั้งเช้า กลางวัน และเย็น ความสำคัญของถนนสายนี้จึงเป็นถนนสายทางเลือกเมื่อถนนโกสอนพรมิหวนและถนนล้านช้างติดขัดมากๆ หรือเมื่อมีการปิดการจราจรในถนนล้านช้างเพื่อใช้ถนนในโอกาสสำคัญต่างๆ ของรัฐ สภาพผิวถนนเดิมหลายจุดเสียหายและใช้งานมานานเกินกว่า 10 ปี ซึ่งถึงเวลาต้องซ่อมบำรุงผิวจราจรที่หมดอายุการใช้งาน



สภาพก่อนมีโครงการ (ปี 2555)



สภาพภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ปี 2556)



สภาพปัจจุบัน (มิถุนายน 2561)

### รูปที่ 8 สภาพถนนหนองบอน

การปรับปรุงถนนสายนี้จึงประกอบด้วย การซ่อมแซมพื้นที่เสียหายบนผิวทาง มีการลาดผิวจราจรเข้าด้วยแอสฟัลติกคอนกรีต ความหนา 5 เซนติเมตร ตีเส้นจราจร พร้อมการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และทาสีสัญญาณจราจรบริเวณทางเท้า เป็นระยะทาง 4,000 เมตร ซึ่งภายหลังการปรับปรุงแล้วเสร็จ ทำให้ถนนสายนี้มีทัศนียภาพสวยงาม มีการสัญจรสะดวกสบาย และปลอดภัยมากขึ้น

จากการสำรวจสภาพถนนของโครงการ พบว่า สภาพปัจจุบันโดยรวมของถนนสายนี้ มีสภาพดีตลอดสาย ทั้งงานผิวจราจร งานทาสีเครื่องหมายจราจร งานระบายน้ำ และสภาพโดยรวมทั้งสองข้างทาง นอกจากนี้ยังพบว่ามีการรื้อถอนการทาสีเส้นทางจราจรใหม่หลังการปรับปรุงตามโครงการนี้ แต่ดำเนินการเฉพาะช่วงทางแยกจุดตัดกับถนนอื่นๆ เท่านั้น ปัจจุบันถนนในบริเวณนี้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินค่อนข้างมาก ซึ่งทำให้เกิดผลบวกต่อย่านธุรกิจการค้า การลงทุน และราคาที่ดินที่มีมูลค่าสูงขึ้นมากถึง 2.21 เท่า

## 5.2 การบริหารและการบำรุงรักษาโครงการ

ปัจจุบันกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ของสปป.ลาว จะเป็นผู้กำหนดนโยบายและแผนงานถนนให้กับนครหลวงเวียงจันทน์ และมอบหมายการบริหารงานถนนในตัวเมืองเวียงจันทน์ ให้อยู่ภายใต้ความดูแลของนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งภายในนครหลวงเวียงจันทน์ จะมี 2 หน่วยงานที่เป็นผู้ดูแลบริหารงานถนน คือ (1) ฝ่ายโยธาธิการและขนส่ง ของนครหลวงเวียงจันทน์ เป็นผู้รับผิดชอบดูแลและบำรุงรักษาถนนในแต่ละปี ซึ่งประกอบด้วยงานซ่อมบำรุงผิว

จราจร ดีเส้นทางและขอบทาง บ้ายและสัญญาณไฟจราจร โดยได้รับการจัดสรรงบประมาณจากส่วนกลาง และบางส่วนจากนครหลวงเวียงจันทน์ ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่รวม 40 คน และ (2) สำนักงานคุ้มครองและบริการตัวเมืองเวียงจันทน์ (Vientiane City Office for Management and Service : VCOMS) เป็นผู้รับผิดชอบดูแลด้านความสะอาดบนท้องถนน (การล้างถนน เก็บขยะมูลฝอย) บำรุงรักษาระบบระบายน้ำและร่องระบายน้ำ (การขุดลอก และซ่อมบำรุง) โดยได้รับการจัดสรรจากส่วนกลาง เช่นกัน ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่รวม 76 คน

ซึ่งในช่วงที่ผ่านมา หน่วยงานทั้งสองฝ่าย มีแผนในการปฏิบัติงานบำรุงรักษาประจำปีเป็นของตนเอง แต่ไม่สามารถดำเนินการได้อันเนื่องมาจากมีงบประมาณสนับสนุนไม่เพียงพอ กล่าวคือ ในช่วงที่ผ่านมาไม่เคยมีการซ่อมบำรุงรักษาประจำปี หรือมีบ้างเฉพาะการทาสีเส้นจราจร แต่เป็นเพียงบางจุดและไม่สม่ำเสมอตามระยะเวลา ประกอบกับเป็นโครงการที่เพิ่งก่อสร้างเสร็จและยังอยู่ในสภาพดี จึงมีผลให้ลำดับความจำเป็นเร่งด่วนของการบำรุงรักษาโครงการมีน้อยลง

จากการสำรวจสภาพถนน พบว่า สีตามขอบคันถนน เริ่มเลือนจาง ส่วนหนึ่งเกิดจากขอบคันถนนต่ำ และการอนุญาตให้นำรถขึ้นไปจอดบนทางเท้าได้ เนื่องจากเป็นพื้นที่เศรษฐกิจและมีช่องจราจรน้อยไม่สามารถจอดรถริมถนนได้ ซึ่งเหตุดังกล่าวมีผลให้อายุการใช้งานของทางเท้ามีน้อยลง รวมถึงทำให้ภูมิทัศน์สองข้างถนนดูด้อยลงไป นอกจากนี้ยังพบถนนหลายจุดไม่สะอาด มีคราบตะกอนดินโคลนและขยะมูลฝอย ติดตามผิวถนนและรางระบายน้ำ

### 5.3 การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย

ตามเงื่อนไขภายใต้สัญญาความช่วยเหลือ ที่กำหนดให้ใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 นั้น ซึ่งจากรายงานของ สฟพ. พบว่า ในการปรับปรุงถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ ครั้งนี้ มีการใช้สินค้า วัสดุก่อสร้าง และบุคลากรจากประเทศไทยเพื่อการก่อสร้าง คิดเป็นมูลค่าประมาณ 65.52% ของค่าก่อสร้างทั้งหมด

สำหรับในช่วงระยะของการดำเนินโครงการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ การบำรุงรักษาถนนยังจำเป็นต้องอาศัยวัสดุบางประเภทจากประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากการปรับปรุงแล้วเสร็จ ได้ก่อให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ตามแนวถนน ซึ่งทำให้มีความต้องการในสินค้าอุปโภคบริโภค วัสดุก่อสร้าง น้ำมัน และอุปกรณ์ชิ้นส่วนยานพาหนะ จากประเทศไทยมากขึ้น

### 5.4 จำนวนผู้ได้รับประโยชน์จากโครงการ

ปัจจุบันนครหลวงเวียงจันทน์ มีประชากรจำนวน 852,233 คน เฉพาะในตัวเมืองมีประชากรประมาณ 720,000 คน (รวมทั้งประชากรในทะเบียนและนอกทะเบียน) ซึ่งประชากรเหล่านี้ประกอบด้วย ชุมชนบ้านพักอาศัย ร้านค้าริมถนน และผู้สัญจรที่มาใช้ถนนของโครงการ นอกจากนี้ประชากรเหล่านี้จะได้ประโยชน์ในการสัญจรแล้ว ถนนดังกล่าวยังสามารถรองรับการประชุมสุดยอดผู้นำ ASEM ครั้งที่ 9 และรองรับการประชุมนานาชาติต่างๆ ที่จะจัดขึ้นในนครหลวงเวียงจันทน์ ในโอกาสต่อไปได้อย่างเป็นรูปธรรม

### 5.5 ด้านการค้า การลงทุน

นอกจากโครงการจะช่วยให้ถนนมีคุณภาพดีขึ้น มีทัศนียภาพสวยงาม มีการสัญจรสะดวกสบาย และปลอดภัยมากขึ้นแล้ว ยังช่วยสนับสนุนให้เกิดการเจริญเติบโตและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมืองอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดพื้นที่

ทางเศรษฐกิจใหม่ที่ขยายตัวตามแนวริมถนนอีกด้วย การขยายตัวทำให้เกิดผลบวกต่อธุรกิจการค้า การลงทุนในสาขาต่างๆ และทำให้ราคาที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้นมากกว่าเงินลงทุนที่พัฒนาโครงการอย่างมาก ถือว่าเป็นผลสำเร็จอย่างยิ่ง

จากการสัมภาษณ์ครัวเรือนริมถนนทั้ง 7 สาย รวมถึงผู้ประกอบการรถโดยสาร ที่พัก และร้านอาหาร (จำนวนรวม 190 ราย) ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่า ภายหลังจากมีโครงการ การประกอบอาชีพ การค้า การลงทุน มีการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น ที่ดินริมถนนมีราคาเพิ่มขึ้นมากถึง 1.73 เท่า

## 5.6 ด้านการท่องเที่ยว

ในปี 2560 มีนักท่องเที่ยวมาแวะเยือน สปป.ลาว 3.78 ล้านคน และในจำนวนนี้ ไม่น้อยกว่า 2.98 ล้านคน จะแวะมาเยือนและสร้างรายได้ให้กับนครหลวงเวียงจันทน์ 11,000 ล้านบาท มีอัตราการขยายตัวมากถึงร้อยละ 7.55 (มากกว่าภาคการผลิตอื่นๆ) ซึ่งปัจจุบันนครหลวงเวียงจันทน์ยังมีโรงแรม 208 แห่ง เกสต์เฮาส์ 242 แห่ง ร้านอาหาร 95 แห่ง สถานบันเทิง 83 แห่ง และสถานที่ท่องเที่ยวอีกรวม 51 แห่ง

โครงการปรับปรุงถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ นอกจากจะช่วยให้ถนนมีคุณภาพดี ปลอดภัย และสะดวกสบายในการเดินทางภายในเมืองแล้ว ยังช่วยให้ผังภูมิทัศน์ของเมืองมีความสวยงามขึ้น มีความสะดวกสบายในการเดินทางภายในเมือง และสามารถเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวของนครหลวงเวียงจันทน์ได้อย่างต่อเนื่อง

## 5.7 ด้านเศรษฐกิจ สังคม

จากการสัมภาษณ์ครัวเรือนริมถนนทั้ง 7 สายทาง รวมถึงผู้ประกอบการรถโดยสาร ที่พัก และร้านอาหาร (จำนวนรวม 190 ราย) ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่า หลังมีโครงการ วิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น กล่าวคือ มีความสะดวกสบายในการเดินทางมากขึ้น (ถนนมีมีคุณภาพดีขึ้น และมีการจราจรหนาแน่นขึ้น) มีการประกอบอาชีพดีขึ้น (การค้าขายดี มีคู่แข่งมากขึ้น และมีการแข่งขันกันมากขึ้น) มีการจ้างงานมากขึ้น (มีงานทำมากขึ้น/ไม่ค่อว่างงาน หางานง่ายขึ้น ค่าจ้างสูงขึ้น และสมาชิกในครัวเรือนมีงานทำมากขึ้น) มีรายได้ของครัวเรือนมากขึ้น (ปัจจุบันมีรายได้ที่เพียงพอกับการยังชีพ บางรายมีเหลือเก็บออมและบางรายมีเหลือไปลงทุน) มีการขยายตัวของชุมชนเมืองมากขึ้น (ถนนมีผังภูมิทัศน์ที่สวยงาม มีอาคารบ้านเรือนมากขึ้น อาคารบ้านเรือนเปลี่ยนเป็นโครงสร้างคอนกรีตมากขึ้น ธุรกิจร้านค้ามีความหลากหลาย ปริมาณยานพาหนะในชุมชนมีมากขึ้น และมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากที่อยู่อาศัยหรือจากการเกษตรมาเป็นที่อยู่อาศัย ร้านค้าและธุรกิจด้านอื่นๆ มากขึ้น และราคาที่ดินริมถนนโดยรวมเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 1.73 เท่า)

สำหรับปัญหาด้านสังคมที่เกิดขึ้นหลังจากการมีโครงการนั้น เนื่องจากมีถนนเดิมที่หมดอายุการใช้งานอยู่แล้ว และโครงการเป็นเพียงการปรับปรุงให้ถนนเดิมมีคุณภาพและปลอดภัยดีขึ้น ดังนั้นปัญหาด้านสังคมในหลายๆ ด้านจึงยากที่จะระบุได้ว่าเป็นผลมาจากการปรับปรุงถนนของโครงการหรือไม่ ซึ่งจากการสอบถามครัวเรือนริมถนน รวมถึงผู้ประกอบการรถโดยสาร ที่พัก และร้านอาหาร พอสรุปได้ว่า ส่วนใหญ่เห็นว่ามีเพียงปัญหาด้านอุบัติเหตุเท่านั้นที่เพิ่มขึ้น ส่วนปัญหาด้านอื่นๆ นั้นไม่สามารถระบุได้อย่างมีนัยสำคัญ



## 5.8 ด้านสิ่งแวดล้อม

สภาพก่อนมีการปรับปรุงถนนของโครงการ ถนนส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานมาเกินกว่า 10 ปี สภาพพื้นผิวหลายจุดเสียหาย สีเส้นและสัญญาณจราจรเลอะเลือน และถึงเวลาต้องทำก่อนซ่อมบำรุงเพื่อให้มีอายุการใช้งานยาวนานขึ้น สภาพการใช้ที่ดินตามแนวสายทางเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการ ร้านค้า อาคารพาณิชย์ ปะปนด้วยที่อยู่อาศัยและอยู่ห่างจากขอบถนน มีต้นไม้ปลูกตลอดแนวสองฝั่งถนน ซึ่งจากการวิเคราะห์พอสรุปได้ว่าคุณภาพสิ่งแวดล้อมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ตามแนวถนนโครงการและใกล้เคียงอยู่ในเกณฑ์ปกติ



งานทาสีเส้นจราจร



งานซ่อมผิวจราจร



งานลาดผิวจราจร

ในระหว่างการปรับปรุง งานที่ดำเนินการปรับปรุงประกอบด้วย การทาสีเส้นจราจร พร้อมการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และทาสีสัญญาณจราจรบริเวณทางเท้า ซึ่งก่อนการดำเนินการทาสีจะมีการเตรียมผิวถนน และผิวทางเท้าซึ่งจะก่อให้เกิดฝุ่นละออง และกลิ่นของสี อย่างไรก็ตามการดำเนินการจะจำกัดอยู่ในพื้นที่เฉพาะขนาดเล็ก และในพื้นที่โล่ง ดังนั้นผลกระทบต่อคุณภาพอากาศจึงไม่มีนัยสำคัญ

ในระหว่างการซ่อมแซมพื้นที่เสียหายบนผิวทาง จะทำการขุดดมกองวัสดุ และบดอัด ซึ่งทำให้มีระดับเสียงและความสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้น รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของฝุ่นละอองในอากาศ ผลกระทบดังกล่าวจะมีต่อผู้ใช้ถนน และผู้ใช้อาคารใกล้เคียง รวมทั้งปัญหาการจราจร อย่างไรก็ตามได้มีการปฏิบัติตามมาตรการระหว่างการซ่อมแซม ซึ่งประกอบด้วย การวางแผนการทำงาน การประชาสัมพันธ์ การทำความสะอาดพื้นผิวจราจร โดยดำเนินการในฤดูแล้งและในเวลากลางวัน รวมทั้งการจัดการจราจรที่เหมาะสม เมื่อพิจารณาการปฏิบัติตามมาตรการควบคุมไปกับการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวสายทาง ทำให้สรุปได้ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ และไม่ปรากฏว่าได้รับการร้องเรียนจากการดำเนินการ

สำหรับงานลาดผิวจราจรซ้ำ จะทำการทำความสะอาดผิวถนนโดยใช้วิธีปิดกวาด ซึ่งทำให้ฝุ่นฟุ้งกระจายเป็นการเพิ่มขึ้นของฝุ่นละอองในอากาศ ส่วนการลาดผิวจราจรซ้ำจะมีลักษณะด้านกลิ่น ผลกระทบดังกล่าวจะมีต่อผู้ใช้ถนน และผู้ใช้อาคารใกล้เคียงในระยะเวลากำหนด อย่างไรก็ตามได้มีการปฏิบัติตามมาตรการเช่นเดียวกับการซ่อมแซมผิวจราจรอย่างเคร่งครัด เมื่อพิจารณาการปฏิบัติตามมาตรการควบคุมไปกับการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวสายทาง ทำให้สรุปได้ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

ภายหลังการปรับปรุงถนนของโครงการ มีผลทำให้สภาพการจราจรมีความเป็นระเบียบคล่องตัว อาจมีการติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนเท่านั้น ประกอบกับในระหว่างปี 2555-2560 สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการขยายตัวของอาคารปลูกสร้างอาคารตามแนวสายทางไม่เปลี่ยนแปลงมากขึ้น แต่ยังคงมีการปลูกต้นไม้ไว้เช่นเดิม ดังนั้นผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ตามแนวถนนโครงการและบริเวณใกล้เคียงจึงอยู่ในเกณฑ์ปกติ นอกจากนี้การปรับปรุงถนนดังกล่าวจะเป็นการส่งเสริมการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของเมืองโดยรวม

## 5.9 ด้านความสัมพันธ์ของประชาชนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

จากการสำรวจทัศนคติและข้อคิดเห็นเกี่ยวกับระดับความสัมพันธ์ระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศไทย จากผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับต่างๆ ในบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งพอสรุปได้

(1) ระดับประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการ : พบว่าประชาชนในพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์ในระดับดี ถึงดีมาก รวมถึงหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เห็นว่ามีบรรยากาศที่ดี ไปมาหาสู่กัน เป็นญาติพี่น้องกัน รักกัน และสามัคคีกัน นอกจากนี้ประชาชนในพื้นที่ยังมีความรู้สึก ว่า นักธุรกิจไทยจะมีอัตราค่าเสียเปรียบ มีความยืดหยุ่น ความไว้วางใจ และนำร่วมลงทุนด้วยมากกว่า ลาว จีน และเวียดนาม ตามลำดับ

(2) ระดับหน่วยงานในภูมิภาค : มีความสัมพันธ์อันดี ช่วยเหลือกัน จัดการแข่งขันกีฬาแลกเปลี่ยนความสัมพันธ์กันตลอด รวมถึงมีการจัดคณะทำงานระหว่างจังหวัด/แขวงไปมาหาสู่ ฟื้นฟูความสัมพันธ์ และเยี่ยมเยียนกันอยู่เป็นประจำ

(3) ระดับประเทศ : โดยภาพรวม ระดับความสัมพันธ์ของ ไทยกับ สปป.ลาว ถึงแม้จะอยู่ในระดับดี แต่ยังมีความรู้สึกว่าเป็นรองจีนกับเวียดนามที่มีต่อ สปป.ลาว โดยเฉพาะในประเด็นความไว้วางใจซึ่งกันและกัน ซึ่งแตกต่างจากความสัมพันธ์ในระดับประชาชนในพื้นที่ ที่ให้ความไว้วางใจกับคนไทยค่อนข้างมาก และมากกว่าจีนและเวียดนาม นอกจากนี้ นครหลวงเวียงจันทน์ และกระทรวงการคลัง ของ สปป.ลาว ยังมีข้อคิดเห็น ว่า ความช่วยเหลือทางการเงินของไทยในช่วงที่ผ่านมา มีผลให้ไทย และ สปป.ลาว มีความสัมพันธ์อันดีมากยิ่งขึ้น รวมถึงการประสานงานกับ สพพ. และเจ้าหน้าที่ของ สพพ. มีความเป็นไปด้วยดี

## 5.10 ข้อคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ

(1) หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ : ประกอบด้วย นครหลวงเวียงจันทน์ และกระทรวงการคลัง สปป.ลาว มีข้อคิดเห็นพอสรุปได้ดังนี้

- โครงการสามารถรองรับการเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9 ได้ตามวัตถุประสงค์ โดยช่วยให้ถนนมีผังภูมิทัศน์สวยงาม การสัญจรสะดวกสบาย ทำให้เกิดการขยายตัวด้านการค้า การลงทุน และก่อให้เกิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ตามแนวถนน
- การบำรุงรักษาในช่วงที่ผ่านมา มีแผนงานอยู่แต่ยังไม่เคยดำเนินการบำรุงรักษาประจำปี เนื่องจากมีงบประมาณไม่เพียงพอ ต้องรอการจัดสรรงบประมาณ มาจากส่วนกลาง
- การประสานงานกับ สพพ. และเจ้าหน้าที่ สพพ. เป็นไปด้วยดี ไม่มีอุปสรรคปัญหาใดๆ รวมถึงเงื่อนไขของ สพพ. ทำให้ได้รับผู้รับเหมาจากไทยที่มีคุณภาพ และมีราคาต่ำกว่าที่เหมาะสม
- เชื่อว่าความช่วยเหลือทางการเงินของรัฐบาลไทยในครั้งนี้ ได้ส่งเสริมให้ สปป.ลาว มีความสัมพันธ์อันดี ต่อประเทศไทยมากยิ่งขึ้น
- สปป.ลาว ยังมีความต้องการความช่วยเหลือทางการเงินจากรัฐบาลไทยอีกมาก โดยเฉพาะการพัฒนาถนนในชอยของตัวเมืองเวียงจันทน์ อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังอยากให้ สพพ. ช่วยจัดการฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ของสำนักงานโยธาธิการและขนส่ง ของนครหลวงเวียงจันทน์ และกระทรวงการคลัง เป็นการเฉพาะ โดยไม่นำไปรวมกับเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานอื่นๆ เนื่องจากจะได้ประโยชน์มากกว่าและมีจำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้มากขึ้น

(2) กลุ่มประชาชนในพื้นที่ : จากการสำรวจด้านการรับรู้ ที่ศนคต และข้อคิดเห็นที่มีต่อโครงการ จากกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนริมถนนและผู้ประกอบการ รวม 190 ราย พบว่า

- ร้อยละ 72 ยอมรับว่าการเปลี่ยนแปลงทั้งหมดที่กล่าวมานั้น (ด้านการประกอบอาชีพ การจ้างงาน การขยายตัวของชุมชน) เป็นผลมาจากการปรับปรุงถนนของโครงการ ค่อนข้างมาก ในขณะที่อีกร้อยละ 20 เห็นว่ามีผลปานกลาง อย่างไรก็ตามเมื่อถามว่ามีความพึงพอใจต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมากน้อยเพียงใด พบว่าร้อยละ 85 พึงพอใจมาก และที่เหลือร้อยละ 14 มีความพึงพอใจปานกลาง
- มีข้อคิดเห็นที่ควรปรับปรุงส่วนต่างๆของถนน เช่น เพิ่มป้ายจราจร (ร้อยละ 64) เพิ่มสัญญาณไฟจราจร (ร้อยละ 60) เพิ่มการบำรุงรักษาถนน และขุดลอกท่อระบายน้ำ (ร้อยละ 59) เพิ่มไฟส่องทางในบริเวณชุมชน (ร้อยละ 57) เพิ่มการรักษาความสะอาดบนท้องถนน เก็บขยะมูลฝอย ล้างฝุ่น ดินโคลน (ร้อยละ 47) เพิ่มช่องจราจร (ร้อยละ 42) เพิ่มการบังคับใช้กฎหมายจราจร (ร้อยละ 25) เพิ่มมาตรการจำกัดน้ำหนักรถบรรทุก (ร้อยละ 24) เป็นต้น
- ความต้องการความช่วยเหลือเพิ่มเติมเพื่อการพัฒนาจากประเทศไทย นั้น พบว่ามีความหลากหลาย แต่ที่เป็นประเด็นสำคัญ และมีผู้ต้องการมาก ประกอบด้วย เพิ่มความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกัน เพิ่มความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่ง ช่วยพัฒนาด้านการค้าร่วมกัน และด้านเศรษฐกิจสังคม เป็นต้น

(3) ผู้รับเหมาก่อสร้างจากประเทศไทย : ได้แก่ บริษัทไทยวัฒนวิศการทาง จำกัด ซึ่งมีข้อคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และแนวทางแก้ไขที่เกิดขึ้นในระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงการ พอสรุปได้ดังนี้

- การประสานงานกับ สปป.ลาว มีความรวดเร็ว และมีความเชื่อใจว่า ผู้รับเหมาไทยได้ทำงานก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ และถูกต้องตามมาตรฐาน มากกว่าผู้รับเหมาจากจีนและเวียดนาม ส่วนการประสานงานด้านเอกสารการเบิกจ่ายเงินยังคงมีความล่าช้าอยู่ เนื่องจากจะต้องผ่านหน่วยงานของ สปป.ลาว หลายหน่วยงาน
- ด้านกฎระเบียบข้อบังคับของ สปป.ลาว :
  - ด้าน Work Permit : แรงงานไทยจะต้องมี Work Permit ให้เรียบร้อยก่อน จึงจะสามารถทำงานได้ ซึ่งต้องใช้เวลาในการจัดทำประมาณ 60 วัน ทำให้โครงการไม่สามารถเริ่มงานได้ทันที ภายหลังลงนามในสัญญาแล้ว
  - การนำเข้าเครื่องมือ วัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักร : ต้องจัดทำ Master List เพื่อขออนุญาตจากทาง สปป.ลาว ก่อน ซึ่งต้องใช้เวลาในการจัดทำประมาณ 60 วัน ทำให้โครงการไม่สามารถเริ่มงานได้ทันที ภายหลังลงนามในสัญญาแล้ว
  - ด้านภาษี : ต้องถูกเรียกเก็บค่าทรัพยากรตามปริมาณงาน (Bill of Quantity) เมื่อไปลงทะเบียนสัญญาโครงการ จึงมีผลให้ต้นทุนการก่อสร้างของโครงการสูงขึ้น

ดังนั้นจึงมีข้อคิดเห็นว่า ควรเริ่มนับระยะเวลาของสัญญาเมื่อสามารถนำเครื่องมือ เครื่องจักร และแรงงานเข้ามาทำงานได้ก่อน เพื่อจะได้ไม่เสียระยะเวลาตามสัญญา และทำให้งานก่อสร้างสามารถแล้วเสร็จได้ตามสัญญา หรือก่อนระยะเวลาสิ้นสุดของสัญญา



## 6 สรุปผลการศึกษาประเมินผล

### 6.1 การประเมินโครงการที่แล้วเสร็จของการศึกษาในครั้งนี้

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นการประเมินผลการดำเนินงานภายหลังจากโครงการแล้วเสร็จมาแล้ว 5 ปี (2556 - 2561) โดยที่โครงการนี้ไม่มีผลการศึกษาความเหมาะสมหรือการศึกษาความเป็นไปได้ก่อนตัดสินใจดำเนินโครงการ มีเพียงแบบรายละเอียดที่ใช้ในการก่อสร้าง จึงทำให้ขาดฐานข้อมูลโดยเฉพาะการวิเคราะห์สภาพก่อนมีโครงการ และการคาดการณ์ศักยภาพในอนาคตเมื่อมีโครงการ หรือไม่มีการตั้งตัวชี้วัด และตัวเลขเป้าหมาย ผลกระทบ ผลผลิต และผลประโยชน์ที่ต้องการ อย่างไรก็ตาม การศึกษาค้นคว้านี้ได้ทำการเก็บรวบรวมทั้งข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ ตั้งแต่ก่อนมีโครงการจนถึงปัจจุบันเมื่อมีโครงการ รวมถึงการคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต เพื่อใช้ประกอบการประเมินผล ซึ่งผลการศึกษาประเมินผลในครั้งนี้พอสรุปได้ว่า ภาพรวมผลการดำเนินงานของโครงการยังอยู่ในระดับดี กล่าวคือ

(1) ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการกับนโยบายต่างๆ (Relevance) : มีภาพรวมจัดอยู่ในระดับดี โดยมีตัวชี้วัดแต่ละด้านดังนี้

- ถนนทุกสายของโครงการ เป็นเส้นทางสำคัญเพื่อรองรับการสัญจรของผู้มาร่วมประชุมได้เป็นอย่างดี และสามารถรองรับการเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9 ได้ตามวัตถุประสงค์ โดยช่วยให้ถนนมีผังภูมิทัศน์สวยงาม การสัญจรสะดวกสบาย และปลอดภัยมากขึ้น ดังนั้นจึงมีความสอดคล้องกับความต้องการของ สปป.ลาว (ระดับดี)
- ภายหลังจากการปรับปรุง ทำให้ถนนมีคุณภาพดีขึ้น มีความปลอดภัย และสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยให้ถนนที่มีอายุการใช้งานมาแล้วมากกว่า 10 ปี สามารถใช้งานต่อไปได้อย่างยั่งยืน ดังนั้นจึงมีความสอดคล้องกับความต้องการของ สปป.ลาว (ระดับดี)
- โครงการนี้นับได้ว่า เป็นการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยไปทำงานในประเทศเพื่อนบ้านและสนับสนุนการส่งออกสินค้าและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างจากประเทศไทย กล่าวคือ มีมูลค่าการใช้สินค้าและบริการจากไทย (ยางมะตอย สีตีเส้นจราจร วัสดุก่อสร้างชั้นผิวทาง) และบุคลากรไทย (ผู้รับเหมาและผู้ควบคุมงาน) คิดเป็นเงินจำนวน 122,525,000 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 65.52 ของมูลค่าบริการทั้งหมด และจะมีการนำเข้าวัสดุก่อสร้างจากไทยเพื่อการบำรุงรักษาถนนอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังมีการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคจากไทยเพื่อรองรับผู้มาประชุมและนักท่องเที่ยวที่มาแวะเยือน สปป.ลาว อย่างต่อเนื่องเช่นกัน ดังนั้นจึงมีความสอดคล้องกับความต้องการของไทย (ระดับดี)
- สนับสนุนการดำเนินงานภายใต้กรอบทวิภาคีไทย - สปป.ลาว รวมถึงเป็นโครงการตามนโยบายต่างประเทศของไทยที่ให้ความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจกับ สปป.ลาว ซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้าน และสามารถสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในระดับชาวบ้าน ระดับหน่วยงานท้องถิ่น และระดับประเทศ (ระดับดี)

(2) ประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Efficiency) : ขอบเขตงานของโครงการที่ต้องดำเนินการในช่วงการก่อสร้าง ซึ่งพบว่าโครงการมีภาพรวมด้านประสิทธิภาพการดำเนินงาน อยู่ในระดับดี ซึ่งประกอบด้วยการพิจารณาจาก

ปัจจัย 3 ด้าน คือ ผลผลิต ระยะเวลา และงบประมาณ กล่าวคือ ในช่วงการปรับปรุงก่อสร้างถนนของโครงการ ได้มีผลการดำเนินงานดังนี้

- มีผลการดำเนินงานได้ตามขอบเขตงานที่กำหนดไว้ (ปรับปรุงถนน 7 สายทาง มีความยาวรวม 18.35 กิโลเมตร)
- ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด (31 พฤษภาคม 2556)
- ใช้งบประมาณ 190.06 ล้านบาท ซึ่งน้อยกว่าที่กำหนดไว้ (190.70 ล้านบาท)

### (3) ประสิทธิภาพการดำเนินงานโครงการ (Effectiveness) และผลกระทบของโครงการ (Impact) :

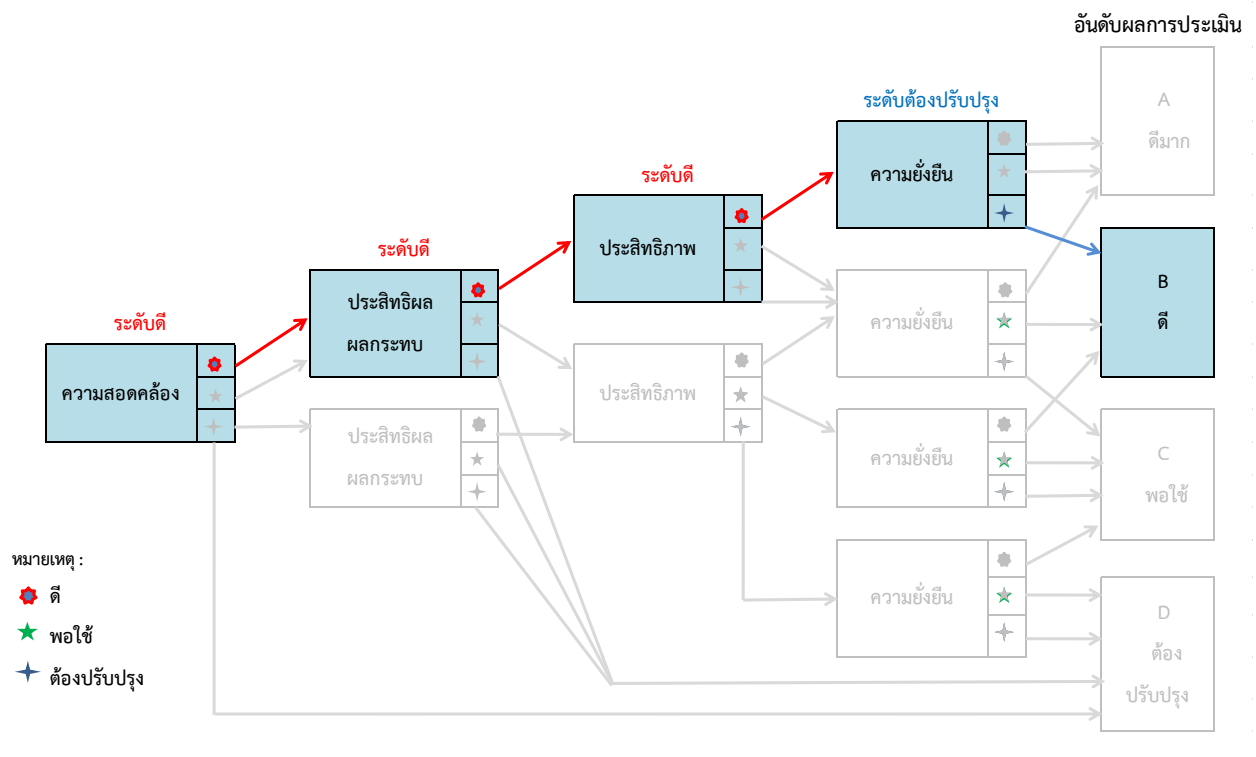
โครงการมีภาพรวมด้านประสิทธิภาพการดำเนินงาน และได้ก่อให้เกิดผลกระทบด้านต่างๆ **อยู่ในระดับดี** กล่าวคือ

- **ด้านวิศวกรรม** : ภาพรวมประสิทธิภาพการดำเนินงานอยู่ในระดับดี โดยองค์ประกอบด้านต่างๆ ของถนนทุกสายยังอยู่ในสภาพดี (มีโครงสร้างผิวทางอยู่ในระดับดี สภาพแวดล้อมทางเท้าและเครื่องหมายจราจรครบถ้วนสมบูรณ์ระดับหนึ่ง มีบ้างเป็นส่วนน้อยที่เริ่มมีความเสียหายและควรได้รับการซ่อมบำรุง) **จัดอยู่ในระดับดี**
- **ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ** : มีภาพรวมด้านประสิทธิภาพในการดำเนินงานอยู่ในระดับดี โดยโครงการได้ก่อให้เกิดการใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยเพื่อการก่อสร้างประมาณ 65.52% ของค่าก่อสร้าง และภายหลังการปรับปรุงแล้วเสร็จ ได้ก่อให้เกิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ตามแนวนถนน ซึ่งทำให้มีความต้องการในสินค้าอุปโภคบริโภค วัสดุก่อสร้าง น้ำมัน และอุปกรณ์ชิ้นส่วนยานพาหนะ จากประเทศไทยมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง (**จัดอยู่ในระดับดี**) ทำให้เกิดการขยายตัวด้านการค้า การลงทุนในสาขาต่างๆ อย่างมาก ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมได้ในระดับดี (**จัดอยู่ในระดับดี**) นอกจากนี้ การปรับปรุงถนน ยังเป็นการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวของนครหลวงเวียงจันทน์ได้อย่างต่อเนื่อง (**จัดอยู่ในระดับดี**)
- **ผลกระทบทางด้านสังคม** : การปรับปรุงถนนของโครงการ ทำให้ประชาชนในพื้นที่มีวิถีชีวิตและความเป็นอยู่เปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น กล่าวคือ มีความสะดวกสบายในการเดินทางมากขึ้น มีการประกอบอาชีพดีขึ้น มีการจ้างงานมากขึ้น มีรายได้ของครัวเรือนมากขึ้น มีการขยายตัวของชุมชนเมืองมากขึ้น ปริมาณยานพาหนะในชุมชนมีมากขึ้น และมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากที่อยู่อาศัยหรือจากการเกษตรมาเป็นที่อยู่อาศัย ร้านค้าและธุรกิจด้านอื่นๆ มากขึ้น และราคาที่ดินริมถนนโดยรวมเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 1.73 เท่า ส่วนปัญหาด้านสังคมที่เกิดขึ้นหลังจากการมีโครงการนั้น ส่วนใหญ่เห็นว่าไม่มีเพียงปัญหาด้านอุบัติเหตุเท่านั้นที่เพิ่มขึ้น ส่วนปัญหาด้านอื่นๆ นั้นไม่สามารถระบุได้อย่างมีนัยสำคัญ
- **ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม** : โครงการไม่ก่อให้เกิดปัญหาในการโยกย้ายประชากรในระหว่างการก่อสร้าง รวมถึงปัญหาฝุ่นฟุ้งกระจาย มลภาวะด้านกลิ่น จะมีผลกระทบต่อผู้ใช้ถนน และผู้ใช้อาคารใกล้เคียงในระยะเวลาจำกัด เพราะงานก่อสร้างได้มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดอย่างเคร่งครัด และเมื่อพิจารณาการปฏิบัติตามมาตรการควบคุมไปกับการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวสายทาง ทำให้สรุปได้ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ สภาพการเปลี่ยนแปลงของชุมชน

เป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น แต่ครัวเรือนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 39-68) เห็นว่า เสียงรบกวนและฝุ่นละออง จากยานพาหนะบนท้องถนน และความสิ้นสະเทือนต่อโบราณสถานในบริเวณใกล้เคียงมีมากขึ้น แต่ ยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ดังนั้นโดยภาพรวมผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และ ความ สิ้นสະเทือน ตามแนวถนนโครงการและบริเวณใกล้เคียงจึงอยู่ในเกณฑ์ปกติ หรือยังจัดอยู่ในเกณฑ์ดี

(4) **ความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability)** : พิจารณาจากสภาพองค์ประกอบต่างๆของโครงการใน ปัจจุบัน การบำรุงรักษา การบริหารจัดการโครงการ และมาตรการรองรับเพื่อการแก้ไขปัญหา ซึ่งในภาพรวมพบว่า ความ ยั่งยืนของโครงการจัดอยู่ในระดับต้องปรับปรุง กล่าวคือ ถึงแม้สภาพองค์ประกอบต่างๆ ที่ปรากฏเห็นโดยรวมในปัจจุบัน ยังอยู่ในระดับดี (สภาพผิวคันทาง ทางเท้า ทางระบายน้ำ สีเส้นเครื่องหมายและช่องจราจร) แต่ในช่วงที่ผ่านมาไม่เคยมี การซ่อมบำรุงรักษาประจำปี หรือมีบ้างเฉพาะการทาสีเส้นจราจร แต่เป็นเพียงบางจุดและไม่สม่ำเสมอตามระยะเวลา การ บริหารจัดการโครงการ ยังขาดแคลนงบประมาณ และขาดการประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่วนมาตรการ รองรับเพื่อการแก้ไขปัญหา มักดำเนินการในลักษณะเฉพาะหน้าหรือชั่วคราว

รูปที่ 9 แสดงภาพรวมผลการดำเนินงานของโครงการซึ่งพบว่ายังอยู่ในระดับดี



รูปที่ 9 แผนภูมิการจัดอันดับผลการประเมินโครงการ

## 6.2 ความคุ้มค่าของโครงการ

การศึกษาและประเมินความคุ้มค่าของโครงการทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน และสังคม จากการใช้ประโยชน์ ของโครงการ ทั้งทางตรงและทางอ้อม พอสรุปได้ดังนี้



### (1) ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการลงทุน (ค่าก่อสร้าง และค่าบำรุงรักษา) กับผลประโยชน์จากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ที่สามารถลดหรือหลีกเลี่ยงความสูญเสียได้ อันเนื่องมาจากการปรับปรุงถนน รวมถึงการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว ตลอดช่วงอายุโครงการ 20 ปี ณ ราคาคงที่ปี 2561 พบว่า ณ อัตราค่าเสียโอกาส 12% มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ (224.79 ล้านบาท) จะมากกว่ามูลค่าปัจจุบันของค่าลงทุน (221.30 ล้านบาท) หรือมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ 3.49 ล้านบาท (ซึ่งมีค่าเป็นบวก) มีค่า B/C ratio เท่ากับ 1.02 (ซึ่งมากกว่า 1) โดยมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 12.29% (ซึ่งมากกว่า 12%) ทั้งนี้ยังไม่รวมผลประโยชน์จากการเพิ่มขึ้น 1.72 เท่าของราคาที่ดินตลอดแนวสองข้างถนนระยะทางยาว 18.35 กิโลเมตร รวมถึงการเกิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ตลอดแนวถนนดังกล่าว ซึ่งหากรวมผลประโยชน์ดังกล่าว ย่อมมีผลให้มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจมากขึ้น ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า โครงการปรับปรุงถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ มีความเหมาะสมและคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

### (2) ความคุ้มค่าทางการเงิน

รัฐบาลไทย โดย สพพ. ให้ความช่วยเหลือทางการเงิน สำหรับโครงการปรับปรุงถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ แก่ สปป.ลาว รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 190.06 ล้านบาท ซึ่งความช่วยเหลือดังกล่าวนี้เป็นเงินให้กู้ยืมทั้งหมด โดยมีเงื่อนไขผ่อนปรนด้วย อัตราดอกเบี้ย 1.50% ต่อปี ระยะเวลาชำระหนี้ 20 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 5 ปี) ซึ่งจะมีความคุ้มค่าทางการเงินที่ต่ำกว่าเกณฑ์โดยทั่วไป

อย่างไรก็ตาม หากมีการวิเคราะห์เปรียบเทียบวงเงินที่ให้ความช่วยเหลือ กับรายได้ที่ได้รับกลับคืนมา (1) รายรับจากเงินต้น และดอกเบี้ย และ (2) รายได้ที่กลับคืนมาสู่ประเทศไทยในรูปของการใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยในช่วงการก่อสร้างประมาณ 125.25 ล้านบาท จะมีผลทำให้โครงการมีความคุ้มค่าทางการเงิน

### (3) ความคุ้มค่าทางสังคม

ผู้ที่ให้คำตอบเกี่ยวกับความคุ้มค่าทางสังคมได้ดี ย่อมได้แก่ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ เพราะเป็นผู้ได้รับรู้ถึงผลกระทบทั้งทางตรง และทางอ้อมอันเกิดมาจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งจากการสอบถามข้อคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่างดังกล่าว พบว่า ทุกภาคส่วนได้ให้ข้อคิดเห็นว่า การพัฒนาของโครงการ มีความคุ้มค่าทางสังคม กล่าวคือ ทุกภาคส่วนพึงพอใจต่อผลกระทบหรือการเปลี่ยนแปลงของสังคม อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วยความสะดวกสบายในการเดินทาง มีการประกอบอาชีพดีขึ้น มีการจ้างงานมากขึ้น มีรายได้ของครัวเรือนมากขึ้น และมีการขยายตัวของชุมชนเมืองมากขึ้น สำหรับปัญหาด้านสังคมที่เกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่โครงการนั้น มักเกิดจากปัจจัยภายนอกหลายด้านด้วยกัน และเป็นการยากที่จะระบุแน่ชัดว่าเป็นผลกระทบที่เกิดจากโครงการหรือไม่ ประกอบกับโครงการไม่ได้ก่อสร้างถนนขึ้นใหม่ แต่เป็นเพียงมาดำเนินการปรับปรุงถนนเดิมที่มีอยู่แล้วให้มีคุณภาพและปลอดภัยดีขึ้นเท่านั้น

## 7 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาประเมินผลโครงการปรับปรุงถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ พบว่า ยังมีปัญหาอุปสรรคด้านเทคนิค วิศวกรรม การบริหารจัดการ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านกฎระเบียบ ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ได้จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ดังแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 1

**ตารางที่ 1**  
**ปัญหาและข้อเสนอแนะ**

ปัญหา อุปสรรค		ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงแก้ไข
ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	
<b>1 ด้านเทคนิคและวิศวกรรม</b>  1.1 การศึกษาความเหมาะสม (FS)          1.2 การออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้างและการควบคุม	+ ไม่มีการจัดทำการศึกษาความเหมาะสมก่อนเริ่มดำเนินการ	+ ควรมีการจัดทำก่อนเริ่มดำเนินการโครงการหรืออย่างน้อยจัดทำในระดับ PFS + ในการศึกษา ควรจัดเตรียมระบบไว้เพื่อใช้ในการติดตามประเมินผลด้วย (โดยเฉพาะโครงการของ สพพ.) + ควรจัดทำฐานข้อมูล ด้านเศรษฐกิจสังคม การค้า การลงทุน สภาพการใช้ที่ดิน สิ่งแวดล้อม ทัศนคติและการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ และข้อมูลด้านวิศวกรรม (ปริมาณจราจร ยานพาหนะ อัตราความเร็ว สถิติอุบัติเหตุ และการบำรุงรักษา) เป็นต้น
	+ โครงสร้างถนนหลายสายที่อยู่นอกเหนือขอบเขตงานปรับปรุง ยังไม่ได้มาตรฐานงานทาง และไม่สอดคล้องกับสภาพการใช้ที่ดินและปริมาณการจราจรในปัจจุบัน	+ ควรจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรของถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาทั้งระบบในระยะยาว
	+ ไม่มีระบบการจัดเก็บเอกสารแบบก่อสร้างและแบบแก้ไข ภายหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ	+ หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบรายละเอียด และการก่อสร้าง ควรมีการจัดเก็บเอกสารต่างๆไว้อย่างเป็นระบบทั้งในรูปเอกสารและ Digital File ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการใช้อ้างอิงข้อมูลเดิม และการปรับปรุงแก้ไขในอนาคต
	+ ทางลาดตามยาวถนนยังไม่ได้มาตรฐาน ทำให้ขาดประสิทธิภาพในการระบายน้ำ และเกิดตะกอนทรายค้างอยู่ในรางน้ำข้างถนน	+ งานออกแบบปรับปรุงทาง ควรกำหนดให้มีทางลาดตามยาวถนน (Longitudinal Gradient) อย่างน้อย 0.5% หรือ 1:200 เพื่อให้รางน้ำข้างถนนและในรางน้ำด้านข้างทางที่ติดคันหินสามารถไหลไปทางใดทางหนึ่งได้เสมอ ซึ่งจะทำให้น้ำไหลได้เร็วพอให้เกิดการชะล้าง และสามารถลดปริมาณตะกอนทรายที่ค้างในรางน้ำข้างถนนได้ ทำให้ลดงานทำความสะอาดรางน้ำได้เป็นอย่างดี

ตารางที่ 1 (ต่อ)  
ปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหา อุปสรรค		ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงแก้ไข
ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	
	+ งานขุดซ่อมโครงสร้างผิวทางบางจุดที่เสียหาย ก่อนปูชั้นผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ยังไม่ได้มาตรฐาน (ขาดการกำกับอย่างเข้มข้น) ทำให้ผิวทางส่วนที่ซ่อมใหม่เฉพาะจุด เกิดการยุบตัวและรอยแตกร้าว เช่นที่พบเห็นบนถนนฟ้าจุ่ม	+ การขุดซ่อมบริเวณเสียหายก่อนปูผิวทางเสริมทับ ต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นตามขั้นตอนมาตรฐานที่ดี เช่น ใช้วัสดุพิเศษที่มีการยุบตัวน้อย (กรวดทราย และหินคลุก) โดยถมเป็นชั้นบางตามมาตรฐาน แล้วใช้เครื่องมืออัดขนาดเล็กที่มีประสิทธิภาพ พร้อมการทดสอบความแน่นของงานที่บดอัดแล้ว ตามวิธีการมาตรฐาน
	+ งานทาสีบนผิวทาง และงานป้ายเครื่องหมายจราจร ยังไม่ได้มาตรฐาน (ขาดการกำกับอย่างเข้มข้น) ทำให้แผ่นฟิล์มสะท้อนแสงหลุดลอกออก และสีทาบนผิวถนนขาดความคงทนและหลุดลอกเร็วกว่าที่ควร (4-5 ปี) เช่น ที่พบเห็นบนถนนขุนบูลม และถนนสายอื่นๆ	+ งานทาสีบนผิวทาง และงานป้ายเครื่องหมายจราจรต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นตามขั้นตอนมาตรฐานที่ดี ควรมีการทบทวนมาตรฐานงานให้รัดกุมขึ้น เพิ่มขั้นตอนการทดสอบคัดเลือกผลิตภัณฑ์ ขั้นตอนการจัดทำรายชื่อผู้ค้าที่ได้มาตรฐาน (Vender Lists) และขั้นตอนการตรวจรับงานที่จะต้องมีการสุ่มตัวอย่างผลิตภัณฑ์ที่ส่งมอบ ทั้งหมดนี้จำเป็นต้องระบุไว้ในสัญญาจัดซื้อจัดจ้าง เช่นอ้างอิงมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับ เพื่อสามารถใช้งบค้ำได้ตามสัญญา
	+ การทาสีข้างบนขอบคันหินที่ชิดทางเท้า ยังไม่ได้มาตรฐานงานทาง	+ ควรกำหนดเป็นมาตรฐานเพิ่มเติมให้มีการขัดสีเดิมด้วยแปลงจนถึงชั้นวัสดุพื้นฐานเดิม แล้วจัดให้มีการทาสีใหม่ที่มีขั้นตอนครบถ้วน เช่น มีการลงชั้นรองพื้นบนผิววัสดุที่ขัดและปิดสะอาดดีแล้ว และตามด้วยสีขั้นสุดท้าย ตามข้อกำหนด
	+ หน่วยงานอื่นที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้าง ท่อน้ำหรือทางระบายน้ำยังขาดมาตรฐานรองรับการดำเนินงาน	+ หน่วยงานอื่นที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้างท่อน้ำหรือทางระบายน้ำควรพิจารณาจัดหาที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างให้เข้ามารับผิดชอบกำกับดูแลงานก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ครบถ้วนตามข้อกำหนดเฉพาะของงาน
		+ ส่วนงานพิเศษเฉพาะด้านอื่นๆ ที่หน่วยงานนั้นๆ ไม่ชำนาญด้านเทคนิค อาจโอนงบประมาณไปให้หน่วยงานหลักเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างแทน เช่นการซ่อมแซมป้ายจราจร หรือ เครื่องหมายจราจรที่ชำรุดเสียหาย



ตารางที่ 1 (ต่อ)  
ปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหา อุปสรรค		ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงแก้ไข
ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	
2 ด้านการบริหารจัดการ 2.1 การบำรุงรักษา	+ สภาพเครื่องหมายจราจร ขาดการดูแลรักษา สีคั่นทาง เส้นจราจร และป้ายจราจรเลอะ จาง ไม่ชัดเจน	+ การบำรุงรักษาต้องดำเนินการอย่างสม่ำเสมอตามระยะเวลาที่กำหนด เช่นการบำรุงรักษา รายปี การฉาบผิวถนนทุก 3 ปี และการเสริมผิวถนนทุก 7 ปี
	+ กรณีรอยแตก (เล็กน้อย) สองแห่งที่ผิวถนนพำจุ่ม หากมีน้ำซึมลงสู่โครงสร้างทางชั้นล่างจะเกิดความเสียหายลูกกลมขยายตัว	+ ควรมีการฉาบผิวด้วยวัสดุแอสฟัลท์ที่เหมาะสมตามแนวรอยแตกทั้งหมด
2.2 การบังคับใช้กฎระเบียบ	+ พบการยุบตัวของผิวทางเป็นแถบยาว ขวางถนนที่ผิวถนนขุ่นบวม ซึ่งเกิดจากการวางท่อข้ามถนน แล้วเกิดการทรุดตัวของวัสดุถมหลังท่อ	+ การซ่อมบำรุงบริเวณจุดนี้ จำเป็นต้องขุดหรือวัสดุถมหลังท่อออกและถมกลับด้วยวัสดุที่มีคุณสมบัติตามมาตรฐาน โดยการบดอัดเป็นชั้นๆ อย่างถูกวิธี แล้วปูผิวทางทับให้เสมอรระดับผิวถนนในบริเวณนั้น
	+ การปล่อยให้มีการนำยานพาหนะขึ้นไปจอดบนทางเท้า ทำให้สีคั่นขอบทาง สกปรก เลอะจาง และมีอายุการใช้งานน้อยลง รวมถึงการถอยจอดขึ้นลงจากทางเท้าจะกีดขวางกระแสการจราจร	+ ควรหามาตรการบังคับใช้ หรือรณรงค์ขอความร่วมมือไม่ใช้ทางเท้าเป็นที่จอดรถ เพื่อให้ทัศนียภาพของถนนสวยงามขึ้น และยืดอายุการใช้งานของทางเท้า เช่น กำหนดระยะเวลาให้จอดยานพาหนะริมถนนได้ เพื่อผ่อนคลายปัญหาในบริเวณพื้นที่ย่านธุรกิจ การค้า เป็นต้น
		+ หากไม่สามารถดำเนินการบังคับใช้กฎระเบียบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องเพิ่มการบำรุงรักษาให้ถี่ขึ้นกว่าระยะเวลาตามมาตรฐานที่กำหนด

ตารางที่ 1 (ต่อ)  
ปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหา อุปสรรค		ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงแก้ไข
ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	
	+ กระบวนการจัดทำ Work permit และ Master List เพื่อนำเข้าแรงงานและเครื่องจักรอุปกรณ์จากประเทศไทย ใช้ระยะเวลาดำเนินการค่อนข้างมาก (ประมาณ 60 วัน)	+ สปป.ลาวควรปรับปรุงกระบวนการดังกล่าวให้มีระยะเวลาสั้นลง + ควรปรับปรุงเงื่อนไขของสัญญาก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริง โดยเพิ่มระยะเวลาเตรียมการให้กับผู้รับเหมาอีกอย่างน้อย 60 วัน
2.3 การติดตามประเมินผล	+ หน่วยงานเจ้าของโครงการของ สปป.ลาว ไม่มีการจัดทำรายงานการติดตามประเมินผลความสำเร็จของโครงการ	+ สพพ. ควรกำหนดไว้เป็นเงื่อนไขในการให้ความช่วยเหลือ เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของโครงการของ สปป.ลาว ได้ให้ความสำคัญกับโครงการมากขึ้น เพื่อสร้างระบบฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องและอำนวยความสะดวกต่อการติดตามประเมินผลของ สพพ. ในโอกาสต่อไป
2.4 การถ่ายทอดเทคโนโลยี	+ การเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจในงานที่จำเป็น	+ หัวข้อที่แนะนำให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี มี 1) เทคนิคมาตรฐานการออกแบบทางและแนวคิดการออกแบบในสภาพแวดล้อมต่างๆ กัน (ถนนในชุมชนหนาแน่นและย่านการค้า ถนนในพื้นที่โล่งชนบท) 2) ขบวนการจัดทำรายชื่อผู้ค้าผลิตภัณฑ์ 3) การจัดทำมาตรฐานงานซ่อมบำรุงทาง 4) การจัดเตรียมข้อมูลและทำแผนงาน
3 ด้านสิ่งแวดล้อม	+ ปัญหาฝุ่น ดิน โคลน บนท้องถนน	+ ถนนที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ควรราดผิวด้วยแอสฟัลท์เป็นระยะทางประมาณ 30 เมตร เพื่อลดปริมาณดินที่ติดล้อเข้ามาในถนนสายหลัก