

1/16

ที่ นร ๐๒๐๒/๒๖๔๔

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

มีนาคม ๒๕๒๔

เรื่อง โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ ในกรุงเทพมหานคร

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

อ้างถึง หนังสือที่ นร ๐๒๐๒/๒๔๖๐ ลงวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๒๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย ภาพถ่ายหนังสือที่ กก ๐๓๐๔/๓๔๙๔๐ ลงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๒๓
ภาพถ่ายหนังสือที่ นร ๐๓๐๔/๒๖๖๔๓ ลงวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๒๓ และ
สำเนามินทิกที่ นร ๐๔๐๑/๑๔๔๔ ลงวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๔

ตามที่ได้นำมาว่า ใ้ขอใ้กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ พิจารณา เสนอความเห็น
เกี่ยวกับโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ ในกรุงเทพมหานคร เพื่อประกอบการพิจารณา
ของคณะรัฐมนตรีต่อไปแล้ว นั้น

บัดนี้ ส่วนราชการดังกล่าวได้เสนอความเห็นมาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา
แล้ว ความละเอียดปรากฏตามภาพถ่ายหนังสือและสำเนามินทิกที่ได้นำมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๒๔ ลงมติเห็นชอบ
ด้วยกับโครงการ ฯ และอนุมัติให้ดำเนินการตามความเห็นและขอเสนอแนะของ
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้ง ๓ ข้อ สำหรับการสำรวจ
ออกแบบทางวิศวกรรมให้ดำเนินการไ้ทั้งโครงการ โดยใช้เงินรายได้ของการทางพิเศษ ฯ
จึงเรียนยืนยันมา ใ้แจ้งใ้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายปลั่ง มีจุล)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๒๔๑๒๒๐

๓๕ /ร่าง

อัครดิ/พิมพ์

๓๕ /ร่าง

ที่ นร ๐๒๐๒/๗๖๔๕

๒/๑๖
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

มีนาคม ๒๕๒๔

เรื่อง โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ ในกรุงเทพมหานคร

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

อ้างถึง หนังสือที่ กค ๐๓๐๔/๓๔๓๕๐ ลงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๒๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย ภาพถ่ายหนังสือที่ นร ๐๓๐๔/๒๖๖๔๒ ลงวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๒๓ และ
สำเนาบันทึกที่ นร ๐๔๐๑/๓๔๔๕ ลงวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๔

ตามที่ไ้เสนอความเห็นเกี่ยวกับโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ ใน
กรุงเทพมหานคร ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา นั้น

เกี่ยวกับเรื่องนี้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ และสำนักงานงบประมาณ ไ้เสนอความเห็นมาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาคือ
ความละเอียดปราฏความภาพถ่ายหนังสือ และสำเนาบันทึกที่ไ้ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีไ้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๒๔ ลงมติเห็นชอบ
ด้วยกับโครงการ ฯ และอนุมัติให้ดำเนินการตามความเห็นและข้อเสนอแนะของ
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้ง ๓ ข้อ สำหรับการสำรวจ
ออกแบบทางวิศวกรรมให้ดำเนินการไ้ทั้งโครงการ โดยใช้เงินรายได้ของการทาง
พิเศษ ฯ

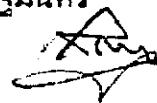
จึงเรียนยืนยันมา

ขอแสดงความนับถือ



(นายปลั่ง มีจุล)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี



กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๒๔๑๒๒๒๐

๗๕/ร่าง
อัญชลี/พิมพ์
Imm ay /ตรวจ
๕๕

ที่ นร ๐๒๐๒/๗๖๕๖

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

3/16

มีนาคม ๒๕๒๔

เรื่อง โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ ในกรุงเทพมหานคร

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง บันทึกที่ นร ๐๔๐๑/๔๐๓ ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ภาพถ่ายหนังสือที่ กก ๐๓๐๔/๓๕๓๕๐ ลงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๒๓ และ
ภาพถ่ายหนังสือที่ นร ๐๓๐๔/๒๖๖๕๒ ลงวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๒๓

ตามที่ได้นำเสนอความเห็นเกี่ยวกับโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒
ในกรุงเทพมหานคร ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา นั้น
เกี่ยวกับเรื่องนี้ กระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณ ได้นำเสนอ
ความเห็นมาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาคือ ความละเอียดปรากฏตามภาพถ่ายหนังสือ
ที่จัดส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๒๔ ลงมติเห็นชอบ
ด้วยกับโครงการ ฯ และอนุมัติให้ดำเนินการตามความเห็นและข้อเสนอแนะของ
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้ง ๓ ข้อ สำหรับการสำรวจ
ออกแบบทางวิศวกรรมให้ดำเนินการได้ทั้งโครงการ โดยใช้เงินรายได้ของการทาง
พิเศษ ฯ

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายปลั่ง มีจุล)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ที่ 3646/24	ถึง ผู้อำนวยการ
เรื่อง	
วันที่ 10 มี.ค. 25	เวลา
ผู้รับ	

นายอรรถ
อัญชลี/พิมพ์
Amnoly/ตรวจ

ที่ นร ๐๒๐๒/๒๖๔๓

4/16
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

มีนาคม ๒๕๒๔

เรื่อง โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ ในกรุงเทพมหานคร

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

อ้างถึง หนังสือที่ นร ๐๓๐๔/๒๖๖๔๒ ลงวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๒๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย ภาพถ่ายหนังสือที่ กค ๐๓๐๔/๓๕๓๕๐ ลงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๒๓ และ
สำเนาบันทึกที่ นร ๐๔๐๑/๓๔๕ ลงวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๔

ตามที่ได้เสนอความเห็นเกี่ยวกับโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒
ในกรุงเทพมหานคร ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา นั้น

เกี่ยวกับเรื่องนี้ กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เสนอความเห็นมาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณากว
ความละเอียดปรากฏตามภาพถ่ายหนังสือและสำเนาบันทึกที่ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๒๔ ลงมติเห็นชอบ
ด้วยกับโครงการ ฯ และอนุมัติให้ดำเนินการตามความเห็นและขอเสนอแนะของ
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้ง ๓ ข้อ สำหรับการสำรวจ
ออกแบบทางวิศวกรรมให้ดำเนินการได้ทั้งโครงการ โดยใช้เงินรายได้ของการทาง
พิเศษ ฯ

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายปลั่ง มีจุล)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๒๔๑๒๒๒๐

๔๙๕ /ร่าง

อัญชลี/พิมพ์

๔๙๕ /ตรวจ

mm



กปร. กส. ๒
ส.ท. ๗๕๕๖๖

บันทึกข้อความ

รับ 3285 กก. 9

วันที่ 8 มี.ค. ๖8 1430

5/16

23

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โทร. ๒๔๑๖๓๒๖

ที่ นร ๐๔๑๑/พ.๑๗๗ วันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๘

เรื่อง ความยาก

รับ ๑๓๕๕	ส่ง ๖
วันที่ ๑๕ มี.ค. ๖๘	๑๕-๔

ก.ก.ค.
๒๕๒๘

๕ มี.ค. ๖๘

เรื่อง โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ ในกรุงเทพมหานคร

กราบเรียน ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี

๑. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้เสนอเรื่องการขออนุมัติการดำเนินงานและ
ขออนุมัติในหลักการ เกี่ยวกับเงินอุดหนุนสำหรับการดำเนินงานโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ ใน
กรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้พิจารณาเห็นชอบแล้ว
มาให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณา

๒. ความเป็นมาและสาระสำคัญของโครงการ

๒.๑ ความเป็นมา

กปร. (๗๕๕๖/๖๖๕๖)

๑๗ มี.ค. ๖๘

๕ มี.ค. ๖๘

ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ทำการก่อสร้างระบบทางด่วน

ชั้นที่ ๑ ในกรุงเทพมหานคร โดยได้เปิดดำเนินการแล้ว ๒ สาย คือ สายดินแดง - ท่าเรือ และ
สายบางนา - ท่าเรือ (และขณะนี้กำลังทำการก่อสร้างสายดาวคะนอง - ท่าเรือ) จากผลของ
การดำเนินงานปรากฏว่า ระบบทางด่วนดังกล่าว สามารถอำนวยความสะดวกต่อการเดินทางและ
การขนส่งเป็นอย่างมาก คือ ก่อให้เกิดความรวดเร็วในการเดินทางและช่วยแก้ปัญหาการจราจร
ติดขัด ซึ่งเป็นการลดการสูญเสียเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงได้มาก

เพื่อที่จะเพิ่มประสิทธิภาพของระบบทางด่วนให้มีขอบข่ายในการให้บริการ
ได้กว้างขวาง และสามารถรับปริมาณการจราจรที่คาดว่าจะขยายตัวอย่างมากในอนาคต การทาง-
พิเศษแห่งประเทศไทย จึงได้วางแผนที่จะดำเนินการโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ โดยมีแนวทาง
เชื่อมต่อและสัมพันธ์กับระบบทางด่วน ชั้นที่ ๑ โดยได้รับความช่วยเหลือจากโครงการร่วมมือทาง
วิชาการระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลญี่ปุ่น เพื่อทำการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม
โดยมีระยะเวลาการศึกษา รวม ๑๘ เดือน หลังจากนั้นการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จึงได้จัดทำ
โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ ในกรุงเทพมหานครดังกล่าวขึ้น

/๒.๒ สาระสำคัญ

๒.๒ สาระสำคัญของโครงการ

๒.๒.๑ วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๑ ในการแก้ไขปัญหการจราจร โดยคาดว่าจะสามารถลดปริมาณการจราจรที่อยู่นระดับถนนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างน้อยร้อยละ ๑๔

๒.๒.๒ เป้าหมาย

จะทำการก่อสร้างทางด่วน ๒ เส้นทาง คือ เส้นทางสายเหนือ-ใต้ และสายตะวันออก-ตะวันตก รวม ๒๑.๔ กม. ดังนี้

เส้นทางที่ ๑

- เส้นทางสายเหนือ-ใต้ ทางยกระดับยาว ๑๔.๒ กม. เริ่มจากจุดกึ่งกลางถนนสาธุประดิษฐ์ ดับถนนรัชดาภิเษก ช่วงเลียบแม่น้ำบนทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ที่บริเวณบางโคล่คึกขึ้นเหนือ โดยข้ามถนนจันทน์ ถนนสาทร คัดตรงขึ้นมายังบริเวณสี่พระยา ย่านหัวลำโพง ขึ้นไปยังถนนพระรามที่หกจนถึงย่านสินค้ำพลไฮอิน แล้วเชื่อมกับถนนวิภาวดีรังสิต ที่บริเวณลาดยาวก่อนถึงสะพานลอยที่สี่แยกบางเขน

เส้นทางที่ ๒

- เส้นทางสายตะวันออก ทางยกระดับประมาณ ๔.๑ กม. เริ่มจากถนนพระรามที่หก บริเวณโรงกรองน้ำประปาสามเสน ขนานคลองสามเสน ลอดใต้ถนนพหลโยธินที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไปเชื่อมกับทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ที่บริเวณมักกะสันแล้วไปเชื่อมกับถนนเลียบคลองสามเสนของ กทม. จนถึงถนนรามคำแหง ตรงจุดที่ห่างจากสี่แยกคลองตันประมาณ ๑ กม.

อนึ่ง แนวเส้นทางทั้ง ๒ เส้นทางนี้ผ่านที่ดินของเอกชน ที่สาธารณะและที่หน่วยงานของรัฐในสัดส่วนร้อยละ ๖๒, ๒๓ และ ๑๕ ตามลำดับ

๒.๒.๓ ระยะเวลาดำเนินการ ๑๑ ปี (พ.ศ. ๒๕๒๔-๒๕๓๔)

/๒.๒.๔ แผนงาน

๒.๒.๔ แผนงาน

7/16

จะเริ่มออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมในปี ๒๕๒๔ และ
ดำเนินการก่อสร้างเป็นช่วง ๆ ตามความเหมาะสมของการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและความต้องการด้าน
การจราจร โดยแบ่งการก่อสร้างเป็น ๒ ส่วน คือ

(๑) ส่วนที่เชื่อมกับทางด่วน ชั้นที่ ๑ เป็นรูปวงแหวน จะแล้วเสร็จ
และเปิดบริการในปี พ.ศ. ๒๕๓๔

(๒) ส่วนที่เป็นรัศมีไปทางทิศเหนือและตะวันออก จะแล้วเสร็จใน
ปี พ.ศ. ๒๕๓๔

๒.๒.๕ ค่าใช้จ่ายลงทุนของโครงการ

โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ มีค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นประมาณ ๑๖,๔๔๐.๐
ล้านบาท แยกได้ดังนี้

(๑) ค่าออกแบบรายละเอียด	๑๖๐.๐	ล้านบาท
(๒) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๓,๔๔๐.๐	"
(๓) ค่าก่อสร้าง	๑๑,๑๓๐.๐	"
(๔) ค่าควบคุมการก่อสร้าง	๓๓๔.๐	"
(๕) สำรองกรณีเผื่อเหลือเผื่อขาด (Contingencies)	๑,๔๔๖.๐	"
รวม	<u>๑๖,๔๔๐.๐</u>	ล้านบาท

๒.๒.๖ แหล่งที่มาของเงินลงทุน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เสนอแหล่งที่มาของเงินลงทุน
ดังนี้

- (๑) ขอเงินอุดหนุนจากรัฐบาลสำหรับค่าออกแบบรายละเอียด ค่า
จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าควบคุมการก่อสร้าง รวมทั้งสิ้น
๓,๔๖๔ ล้านบาท
- (๒) ขอให้รัฐบาลให้เงินยืมโดยไม่มีคอกอกเบี้ยร้อยละ ๒๐ ของค่า
ก่อสร้างหรือประมาณ ๒,๖๒๖ ล้านบาท

/(๑) ขอให้

- ๔ -

8/16

- (๓) ขอให้กระทรวงการคลัง เป็นผู้จัดหาและกำกับเงินกู้ที่มี
คอกเบี้ยร้อยละ ๔๐ ของตัวก่อสร้าง

ตามข้อเสนอนี้ไม่มีการใช้รายได้ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในชั้น
ลงทุน แต่จะใช้ในการชำระหนี้เงินกู้

๒.๒.๑ ผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

- (๑) ช่วยบรรเทาความแออัดของปริมาณการจราจรใน กทม.
โดยจะมีปริมาณการจราจรบนระบบทางด่วน ชั้นที่ ๑ และ ๒
ประมาณ ๔๔๔,๐๐๐ เที่ยว/วัน ในปี ๒๕๔๓ ซึ่งมากกว่า
๑.๔ เท่า ของปริมาณการจราจรในปัจจุบันของระบบทางด่วน
ชั้นที่ ๑
- (๒) ลดเวลาที่ใช้ในการเดินทางของชาวยานยนต์ถนนลง ๒๐%
และจะเพิ่มความเร็วในการเดินทางได้ ๒๔% ทำให้สามารถ
ลดค่าใช้จ่ายในการจราจรลงประมาณวันละ ๑๔ ล้านบาท

๓. ข้อวิเคราะห์ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้วิเคราะห์
ความเหมาะสมเบื้องต้น ๆ ของโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ สรุปได้ดังนี้

๓.๑ การก่อสร้างระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ นี้ มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ เพราะจะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาความแออัดของการจราจร
เพื่อลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเปล่าประโยชน์ และผู้ใช้บริการ
เป็นผู้รับภาระการลงทุนโดยการเสียค่าผ่านทาง

๓.๒ โครงการนี้จะให้ผลตอบแทนสูงคุ้มค่ากับการลงทุน ถือว่าคุ้มค่าในการเค็ม
โครงการจะมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (BIRR) ร้อยละ ๑๖.๓ และมีผลตอบแทนต่อค่าลงทุน
(B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๔๖ และ ๑.๒๖ ณ อัตราส่วนลคร้อยละ ๑๒ และร้อยละ ๑๔ ตามลำดับ

หากค่าเงินการเดหาส่วนที่ ๑ (วงแหวน) ก่อน จะมีอัตราผลตอบแทนทาง
เศรษฐกิจร้อยละ ๑๖.๖ และมีผลตอบแทนต่อค่าลงทุนเท่ากับ ๑.๖๔ ณ อัตราส่วนลคร้อยละ ๑๒

/๓.๓ โครงการนี้

9/16

๓.๓ โครงการนี้มีความเหมาะสมทางด้านเทคนิค กล่าวคือ ในการกำหนดแนวทางใดก็นำถึงความสอดคล้องกับปริมาณและสภาพของการจราจรและโครงการต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การก่อสร้างระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ ให้เชื่อมต่อกับระบบทางด่วนชั้นที่ ๑ จะช่วยให้ระบบทางด่วนดังกล่าวสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้มากขึ้น และได้มีการกำหนดทางขึ้น-ลง ให้ประสานกับกรุงเทพมหานครด้วย ซึ่งจะทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดมีน้อยลง ประกอบกับโครงการก่อสร้างระบบทางด่วนดังกล่าวมีผลกระทบกระเทือนโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนน้อยมาก เพราะผู้ใช้บริการเป็นบุคคลคนละกลุ่มกัน

๓.๔ เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีประสบการณ์จากการดำเนินโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๑ อยู่แล้ว ดังนั้น จึงเชื่อว่าการทางพิเศษ มีความสามารถที่จะดำเนินงานตามโครงการนี้ทั้งในด้านการก่อสร้างและการบริหารงานได้เป็นอย่างดี

๓.๕ อย่างไรก็ตาม โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ จะต้องมีการใช้จ่ายลงทุนสูง ประกอบกับรัฐบาลกำลังประสบปัญหาค่าเงินการคลังเป็นอย่างมาก ไม่สามารถที่จะให้เงินอุดหนุนโครงการตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอขอได้ ขณะเดียวกันการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็สามารถรับการระดมการลงทุนได้เพียงบางส่วน ดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงได้ทำการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการและความเป็นไปได้เกี่ยวกับแหล่งเงินลงทุนภายใต้ข้อสมมุติฐานต่าง ๆ สรุปได้ว่า เห็นควรสนับสนุนให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างเฉพาะงานส่วนที่ ๑ ซึ่งเป็นส่วนเชื่อมกับระบบทางด่วน ชั้นที่ ๑ ในลักษณะเป็นรูปวงแหวนก่อน ซึ่งจะให้ผลตอบแทนในการลงทุนสูง ส่วนค่าใช้จ่ายเฉพาะส่วนวงแหวนจำนวน ๑๒,๔๓๑ ล้านบาท นั้น เห็นควรกำหนดแหล่งที่มาดังนี้

- ใช้เงินรายได้ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสำหรับค่าออกแบบรายละเอียด ค่าควบคุมการก่อสร้างและค่าลงทุนอื่นไม่น้อยกว่า ๓๐๐ ล้านบาท
- ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยออกพันธบัตรโดยรัฐบาลค้ำประกัน สำหรับค่าจักรกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวนประมาณ ๓,๔๕๐.๐ ล้านบาท โดยให้การทางพิเศษฯ เป็นผู้ไถ่ถอนคืน

/- เห็นการ

- ๖ -

10/16

- เห็นควรให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินทุนผ่อนปรนให้
ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕๐ ของค่าก่อสร้าง หรือประมาณ ๓,๖๖๖.๔
ล้านบาท โดยให้การทางพิเศษฯ เป็นผู้ชำระเงินทุนและดอกเบี้ย
- เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินจากเอกชนสำหรับ
ค่าก่อสร้างส่วนที่เหลือและสำรองเพื่อเหลือเผื่อขาดประมาณ
๔,๘๖๖.๔ ล้านบาท

ทั้งนี้ รัฐบาลจะต้องให้เงินอุดหนุนเป็นค่าจรักรรมสิทธิ์ที่ดิน และจัดสรรเงินอื่น
โดยไม่คิดดอกเบี้ย เพื่อใช้สมทบเป็นค่าก่อสร้างโครงการระบบทางด่วน สายดาวคะนอง - ท่าเรือ
ให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบไว้แล้ว

อนึ่ง เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะมีเงินสตกงเหลือปลายงวด
ติดลบเป็นช่วงในระหว่างการค้าเงินโครงการฯ นี้ จึงเห็นควรให้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพหนี้ตามความ
เหมาะสม

(รายละเอียดของโครงการและข้อวิเคราะห์ปรากฏตามเอกสารแนบ)

๔. ความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณารายละเอียดและ
ความเหมาะสมกันต่าง ๆ ของโครงการทางด่วน ชั้นที่ ๒ แล้ว มีความเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๔.๑ ในหลักการเห็นควรสนับสนุนให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินงาน
ตามโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ เฉพาะงานส่วนที่ ๑ (วงแหวน) โดยมีค่าใช้จ่ายลงทุนตาม
โครงการ จำนวนประมาณ ๑๒,๔๖๖.๐ ล้านบาท

๔.๒ เห็นสมควรกำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นผู้รับภาระการลงทุน
ตามโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ ๒ เฉพาะงานส่วนที่ ๑ (วงแหวน) นี้ ทั้งหมด โดยรัฐบาลไม่ต้อง
ให้เงินอุดหนุนใด ๆ ทั้งสิ้น และเห็นควรให้กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการคลัง และการทางพิเศษ-
แห่งประเทศไทยพิจารณาปรับปรุงอัตราค่าผ่านทางเป็นระยะ ๆ ตามความเหมาะสม เพื่อให้การทาง-
พิเศษแห่งประเทศไทย มีรายได้เลี้ยงตัวเองและสามารถขยายงานได้ในอนาคต รวมทั้งพิจารณา
ความเหมาะสมในการเปลี่ยนสภาพหนี้ เพื่อบรรเทาปัญหากระแสเงินสดติดลบที่เกิดขึ้นในบางช่วงจาก
การค้าเงินโครงการทางด่วน ชั้นที่ ๒ นี้

/๔.๓ สำหรับ.....

- ๑ -

11/16

๔.๓ สำหรับแหล่งที่มาของเงินลงทุนโครงการทางด่วน ชั้นที่ ๒ ส่วนที่ ๑
(วงแหวน) จำนวน ๑๒,๔๓๑.๐ ล้านบาท นั้น เห็นสมควรมอบหมายให้กระทรวงการคลัง และ
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ร่วมกันพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับแหล่งเงินทุน ตามนัย ข้อ ๓.๔
ข้างต้น

จึงกราบเรียนมาเพื่อขอได้โปรดพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาความเห็น
และข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในข้อ ๔ ต่อไปด้วย
จักเป็นพระคุณยิ่ง พร้อมนี้ ได้แนบสำเนามติข้อความดังกล่าว จำนวน ๑๐ ชุด มาด้วยแล้ว.

พล.อ. ชูศักดิ์

(นายเสนาะ อุณาภูล)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผู้อำนวยการคณะกรรมการบริหาร

โทร. ๒๔๑๖๓๒๖

ด่วนมาก

ที่ นร 0305/ ๔664๗

ถึ นั เลขธิการคณะรัฐมนตรี
วันที่ ๒๒/๒/๒๕๒๗ ๑๖-๖
วันที่ ๒๒/๒/๒๕๒๗ เวลา ๑๖.๔๕

21

สำนักงบประมาณ

กม. ๒๒/๒๕๒๗ ๑๒/๑๖

ทำเนียบรัฐบาล กทม. 10300

๓ สิงหาคม 2527

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินงานและขออนุมัติในหลักการ เกี่ยวกับเงินอุดหนุนสำหรับดำเนินงานของ
โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ในกรุงเทพมหานคร

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง
1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ นร 0202/2463 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2527
 2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีด่วนมากที่ นร 0202/9001 ลงวันที่ 11

กรกฎาคม 2527

ตามหนังสือที่อ้างถึงที่ 1 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงบประมาณ

พิจารณาเสนอความเห็นกรณีที่กระทรวงมหาดไทยขออนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ดำเนินการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โดยขอให้รัฐบาลให้การสนับสนุนรวม 3 ประการ คือ

1. ขอเงินอุดหนุนจากรัฐบาลเป็นค่าบริการทางด่วนวิศวกรรมอันได้แก่ ค่าจ้าง
ในการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบต่องานก่อสร้าง ตรวจสอบความเหมาะสมแนวทาง และสำรวจ
ออกแบบรายละเอียด ตลอดจนค่าควบคุมงานก่อสร้าง
2. ขอเงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อเป็นค่าจังกกรรมสิทธิ์ที่ดินในเขตทางด่วน
3. ขอให้รัฐบาลจัดสรรเงินยืมโดยไม่คิดดอกเบี้ยจำนวนร้อยละ 20 ของงบ-
ค่าก่อสร้าง ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 80 จะจัดสรรจากเงินรายได้ของการดำเนินงานระบบทางด่วน
และเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้จัดหาเงินกู้และทำประกัน
และตามหนังสืออ้างถึงที่ 2 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอทราบผลการพิจารณาเรื่องดังกล่าว
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงบประมาณพิจารณาแล้วขอเรียนดังนี้

1. โครงการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 จะเป็นวิธีการหนึ่งที่จะช่วยบรรเทาปัญหา
การจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร แต่โดยที่โครงการดังกล่าวจะต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก

/ประมาณ.....

ประมาณ 16,790 ล้านบาท และวงเงินในส่วนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะขอให้รัฐบาล^{13/16} จัดสรรเงินสมทบมีจำนวนสูงประมาณ 6,537.2 ล้านบาท แยกเป็นค่าศึกษาและออกแบบรายละเอียด ค่าควบคุมงานก่อสร้าง ประมาณ 494 ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินประมาณ 3,480 ล้านบาท และเงินยืมโดยไม่เกิดดอกเบี้ยอีกร้อยละ 20 ของค่าก่อสร้าง ประมาณ 2,563.2 ล้านบาท ซึ่งเป็นวงเงินสูงเกินกว่าจะจัดสรรจากเงินงบประมาณแผ่นดินประจำปีได้ ทั้งนี้ เพราะรัฐบาลยังมีการระดมเงินในการจัดสรรเงินสมทบโครงการก่อสร้างทางด่วนสายดาวคะนอง - ท่าเรือ ในแต่ละปีอีกเป็นจำนวนไม่น้อย และสำนักงานประมาณเห็นว่าในสถานะการณ์และฐานะทางการเงินของรัฐบาลในปัจจุบันยังไม่เอื้ออำนวยที่จะให้เงินอุดหนุนสมทบโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 ตามที่การทางพิเศษฯ ขอรับการสนับสนุนได้

2. ปัจจุบันข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่จะอำนวยให้โครงการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ได้เปลี่ยนแปลงไปจากข้อเท็จจริง ในขณะที่ยุติเยวชาญไคศึกษาไว้ กล่าวคือ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศในปัจจุบันมีอัตราประมาณร้อยละ 15 ในขณะที่ยุติเยวชาญไคประมาณการไว้เพียงอัตราร้อยละ 12 นอกจากนี้ยังมีการจัดการเดินรถยนต์ทางเดียว (one way) ซึ่งมีผลให้ปริมาณผู้ใช้รถยนต์ในทางด่วนขั้นที่ 2 มีได้เป็นไปตามที่ยุติเยวชาญไคประมาณไว้ ฉะนั้น หากจะดำเนินการโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 ภายใต้ข้อเท็จจริงในปัจจุบันแล้ว โครงการดังกล่าวจะมีผลตอบแทนทางการเงินของโครงการอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างต่ำจนไม่คุ้มค่ากับการลงทุน สำนักงานประมาณจึงเห็นควรให้การทางพิเศษฯ ชะลอการลงทุนในโครงการดังกล่าวไว้ก่อน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป.

ขอแสดงความนับถือ

มท/

(นายบดี จุณณานนท์)

กองงบประมาณฝ่ายบริหารทั่วไป

ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ

โทร. 2811044 ต่อ 244

ด่วนมาก

ที่ กค 0304/39790



ม.ร.ว. ๒๖๓๗
๑๕๖๓.๑๐-๖๕๖๓

16

ที่ น. เลขา. วิชาการคณะรัฐมนตรี
วันที่ ๘๓๑๕ ๓๐-๖
วันที่ ๘๓๑๕ ๓๐-๖

กระทรวงการคลัง 14/16
ในพระบรมมหาราชวัง

13 สิงหาคม 2527

เรื่อง ขออนุมัติในหลักการเกี่ยวกับเงินอุดหนุนสำหรับการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วน
ขั้นที่ 2

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๓๒๑.๒๒๖๖
๒๒ ๑๐๑๑.๖๖๖๖
๘๓๑๕
๓๐-๖
๓๐-๖
๓๐-๖

หนังสือด่วนมาก ที่ นร 0202/2461 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2527

๑๑๑๑
๑๑๑๑
๑๑๑๑
๑๑๑๑

ตามที่ได้ออกให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในหลักการเพื่อประกอบการพิจารณา
ของคณะรัฐมนตรีในเรื่องที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอเงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อเป็นค่าบริการ
ทางด่วนวิศวกรรม ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่าก่อสร้างสำหรับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2
ซึ่งคิดเป็นค่าลงทุนของโครงการทั้งสิ้น 16,790 ล้านบาท ความแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

1. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 นี้จัดว่าเป็นโครงการใหญ่ ซึ่งมีค่าลงทุน
สูงถึงประมาณ 16,790 ล้านบาท โดยใช้เวลาในการดำเนินงานทั้งสิ้นถึง 11 ปี เริ่มจากปีงบประมาณ
2528 เป็นต้นไป และต้องการรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลทั้งในรูปเงินให้เปล่าและเงินยืมเป็นเงิน
ถึงประมาณ 8,000 ล้านบาท ส่วนที่เหลือเป็นเงินกู้ประมาณ 4,450 ล้านบาท และรายได้ของ
การทางพิเศษแห่งประเทศไทยอีกประมาณ 4,290 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 25 ของค่าใช้จ่าย
ตามโครงการ ซึ่งเมื่อพิจารณาแผนการเงินของโครงการแล้วกระทรวงการคลังมีความเห็นดังนี้

1.1 การให้รัฐบาลออกเงินสมทบค่าใช้จ่ายตามโครงการถึง 8,000 ล้านบาทเศษ
สำหรับค่าออกแบบ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าก่อสร้างบางส่วน และค่าบริการด้านวิศวกรรม นั้น
เมื่อพิจารณาทางด้านการเงินของรัฐบาลในปัจจุบันและในอนาคตเห็นว่ารัฐบาลคงไม่สามารถ
ที่จะจัดสรรงบประมาณจำนวนมากให้แก่โครงการที่อยู่นอกแผนพัฒนาการเศรษฐกิจ ฉบับที่ 5

/เช่น ...

เช่น โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 นี้ แม้แต่ในการดำเนินงานตามโครงการทางด่วนชั้นที่ 1 ทางรัฐบาลก็ไม่สามารถที่จะจัดสรรงบประมาณให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามที่ผูกพันไว้ได้ ดังนั้น การที่จะให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวคงจะทำให้เพียงค่าใช้จ่ายบางส่วนตามกำลังเงินงบประมาณเท่านั้น ซึ่งจะกระทบกระเทือนถึงการดำเนินงานตามโครงการ

1.2 สำหรับค่าใช้จ่ายส่วนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะรับภาระเอง อีกประมาณ 8,744 ล้านบาท โดยคาดว่าจะได้เงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน เช่น จากรัฐบาลญี่ปุ่นเป็นเงินประมาณร้อยละ 40 ของค่าก่อสร้างเป็นเงินประมาณ 4,450 ล้านบาท ส่วนที่เหลืออีกประมาณ 4,294 ล้านบาท จะจ่ายจากรายได้ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในส่วนที่เกี่ยวกับเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนอาจมีทางเป็นไปได้ที่จะได้รับจากรัฐบาลญี่ปุ่นมาใช้จ่าย แต่ส่วนที่คิดว่าจ่ายจากรายได้เป็นเงิน 4,000 ล้านบาทเช่นนั้นเมื่อพิจารณาตามประมาณฐานการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่กระทรวงการคลังได้รับเพิ่มเติมแล้วเห็นว่าไม่น่าจะเป็นไปได้ ส่วนใหญ่จำเป็นต้องกู้มาจ่ายลงทุนจากแหล่งเงินกู้ภายในประเทศตามนโยบายของรัฐบาลเนื่องจากเป็นค่าใช้จ่ายเงินบาทซึ่งอาจจะทำให้เกิดปัญหาทางการเงินแก่โครงการ เนื่องจากเงินกู้ภายในประเทศเท่าที่จะหาได้มีกำหนดชำระคืนสั้นกว่าและดอกเบี้ยสูงกว่าที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะรับภาระได้ตามที่บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาไว้คือดอกเบี้ยไม่เกินร้อยละ 12 ต่อปี และกำหนดชำระคืนนานถึง 15 ปี

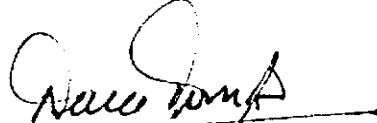
2. อย่างไรก็ตาม โดยที่การลงทุนตามโครงการดังกล่าวเป็นเรื่องที่จะมีผลผูกพันงบประมาณแผ่นดิน และเงินกู้ต่างประเทศซึ่งมีข้อตกลง การจะลงทุนในโครงการใดจึงต้องเป็นไปตามลำดับความสำคัญก่อนหลังตามที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 5 ซึ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานหลายฝ่ายโดยเฉพาะคณะกรรมการนโยบายหนี้เงินกู้ต่างประเทศที่จะต้องพิจารณาความเป็นไปได้ในการที่จะบรรจุโครงการไว้ในแผนเงินกู้ต่างประเทศโดยไม่กระทบกระเทือนโครงการเร่งด่วนอื่น ๆ ตามแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 5

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น กระทรวงการคลังจึงเห็นว่าในภาวะที่รัฐบาลกำลังดำเนินมาตรการจำกัดการขาดดุลงบประมาณและภาระหนี้ต่างประเทศ ในการดำเนินงานตามโครงการใหญ่ เช่น โครงการทางด่วนชั้นที่ 2 นี้ ควรที่จะได้มีการพิจารณาโดยรอบคอบ โดยเฉพาะความสำคัญก่อนหลังในการจัดสรรงบประมาณและการใช้ทรัพยากรต่างประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องพิจารณา

ภาพรวมของภาครัฐบาลทั้งหมด จึงเห็นควรที่จะได้ให้คณะกรรมการนโยบายหนี้เงินกู้ต่างประเทศ
ได้พิจารณาดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุภาภรณ์ ชุนตระกุล)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

กองนโยบายเงินกู้

โทร. 22281 86-90