

ด่วนที่สุด  
ที่ นร ๑๑๐๖ / ๑๕๗๐



กค. ๑๖.๖  
๑๖ ส.ค.๖๖  
๑๖.๐๐๖

สคค. (eMail)  
ส่ง : กคค.  
รับที่ : ๓3299/66  
13 มี.ค. 2566 เวลา 15.30 น.



สำนักงานสภาพัฒนาการ  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๗ มีนาคม ๒๕๖๖

จัดเข้าวาระ: 14 ส.ค. 2566

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ของการทางพิเศษ  
แห่งประเทศไทย

**ความเห็นประกอบเรื่องเพื่อ พิจารณา  
เรื่องที่ ๒**

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๖๑๓๕ ลงวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๖

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม  
แห่งชาติเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรีเรื่อง ขออนุมัติดำเนิน  
โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
(กทพ.) ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ในการนี้ สำนักงานฯ ขอเรียนว่า สำนักงานฯ ได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอต่อสภาพัฒนาการ  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรีเมื่อวันที่  
๑๑ มกราคม ๒๕๖๖ โดยสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้วมีมติ ดังนี้

๑. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินโครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ -  
ถนนลำลูกกา) (โครงการฯ) กรอบวงเงินลงทุนรวม ๒๔,๐๖๐.๐๔ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อช่วย  
บรรเทาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนรังสิต - นครนายก และโครงข่ายถนนโดยรอบ เนื่องจากเป็นการเพิ่ม  
ทางเลือกการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดปทุมธานีและจังหวัดใกล้เคียงเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน รองรับ  
การขยายตัวของแหล่งชุมชนและที่อยู่อาศัย รวมทั้งสถานศึกษาและนันทนาการของภาครัฐทั้งที่เปิดให้บริการและ  
อยู่ระหว่างการพัฒนา ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจุบัน กทพ. มีฐานะการเงินและผลประกอบการอยู่ในเกณฑ์ดี ประกอบกับ  
การดำเนินโครงการฯ จะช่วยให้เพิ่มปริมาณจราจรในระบบทางพิเศษและเกิดการใช้จ่ายประโยชน์จากโครงข่าย  
ระบบทางพิเศษที่มีอยู่ในปัจจุบันโดยเฉพาะทางพิเศษฉลองรัชแล้ว ยังก่อให้เกิดรายได้ส่วนเพิ่ม (windfall)  
ให้แก่ กทพ. ในภาพรวม ดังนั้น จึงเห็นควรให้ กทพ. ดำเนินโครงการฯ โดยใช้แหล่งเงินจากรายได้/เงินกู้  
โดย กทพ. รับผิดชอบเองทั้งหมดเพื่อลดภาระงบประมาณของภาครัฐในภาพรวม

นอกจากนี้ การพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ไม่ได้ตั้งอยู่บนเงื่อนไขของการดำเนิน  
โครงการถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ ๓ (MR๑๐) ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ  
ระหว่างเมืองระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ของกรมทางหลวง รวมถึงการลงทุนเพื่อเพิ่มความสามารถ  
ในการรองรับปริมาณความต้องการเดินทางบนโครงข่ายทางพิเศษภายใต้แผนงานโครงการแก้ไขปัญหาจราจร  
ติดขัดบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เมื่อวันที่  
๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๒. อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างรอบคอบและเกิดประโยชน์สูงสุด  
เห็นควรมอบหมายให้ กทพ. ดำเนินการ ดังนี้

๒.๑ เร่งเสนอร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อก่อสร้างโครงการฯ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนโดยเร็ว เพื่อให้ กทพ. สามารถก่อสร้างโครงการฯ ได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ เห็นควรให้ กทพ. เร่งประเมินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ ให้เป็นปัจจุบัน และในกรณีที่พบว่าค่ากรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มสูงขึ้นจากที่ประมาณการไว้ ให้ กทพ. เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนลงนามผูกพันสัญญาตามขั้นตอนต่อไป

๒.๒ ประสานกับกรมทางหลวงเพื่อศึกษาประเมินความเหมาะสมของระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง/ค่าผ่านทางในเส้นทางนำร่องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณากำหนดรูปแบบของระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางของการลงทุนพัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในระยะต่อไป ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง รวมถึงแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่พบว่าจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรูปแบบระบบจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการฯ ตามที่เสนอ เห็นควรให้ กทพ. เร่งเสนอขอปรับปรุงสาระสำคัญของโครงการฯ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนลงนามในสัญญาตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒.๓ ประสานกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อพิจารณาแนวทางการเข้มงวดวินัยจราจรควบคู่กับเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดติดกระแสรถจราจรบริเวณทางร่วมและทางแยก/การจราจรติดขัดบริเวณทางหลวงพิเศษ/การไหลเวียนจราจรบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง/และปัญหาจุดคอขวดทางกายภาพบนทางพิเศษโครงข่ายทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนชั้นที่ ๑) และทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนชั้นที่ ๒))

๒.๔ กำกับการดำเนินโครงการฯ ในช่วงการก่อสร้างโดยให้ความสำคัญกับมาตรฐานความปลอดภัยและการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

๓. ในช่วงที่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ส่งผลให้มีแนวโน้มปริมาณการเดินทางส่วนบุคคลเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ที่ผ่านมาภาครัฐได้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ อาทิ รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางและการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมือง ดังนั้น เพื่อให้การลงทุนในระยะต่อไปเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาประเทศตามที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๓ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งพิจารณาจัดทำแผนระดับที่ ๓ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนของกฎหมายให้แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ ทั้งนี้ แผนดังกล่าวต้องมีความครอบคลุมถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในปัจจุบัน และอยู่ระหว่างการพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุดรวมทั้งการออกแบบมาตรการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายตฤษา พิทยานันท์)

เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ