

แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

กระทรวงคมนาคม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เอกสารประกอบการชี้แจง

เสนอ

ต่อคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา

ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี

งบประมาณ พ.ศ. 2565

วุฒิสภา



สารบัญ

หน้า

3. ผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ
พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติ 1
4. งบประมาณที่ได้รับจัดสรรในภาพรวมปีงบประมาณ พ.ศ. 2565
โดยเปรียบเทียบวงเงินกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 6
5. แผนการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ที่สำคัญและผลสัมฤทธิ์
ที่คาดว่าจะได้รับ รวมทั้งปัญหา อุปสรรคและข้อขัดข้องที่ได้รับจากการ
ถูกปรับลดงบประมาณลงจากปี 2564 7
6. สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564
ปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงานและแนวทางแก้ไข 20
7. แผนงานที่อยู่ภายใต้การให้บริการของหน่วยงานที่ได้รับจัดสรร
งบประมาณสามารถเชื่อมโยงกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติหรือ
แผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติฯ 29
8. แผนงานที่อยู่ภายใต้การให้บริการของหน่วยงานที่ได้รับจัดสรร
งบประมาณสามารถเชื่อมโยงกับแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) 30
9. ระบุแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทย่อย แผนแม่บทเฉพาะกิจ
ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติฯ ประเด็นการพัฒนา แผนปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)
ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของหน่วยรับงบประมาณ แต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ 31
10. ผลสัมฤทธิ์ที่ได้จากการใช้งบประมาณตามยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2562 – 2564)
ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน 32
12. ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ในช่วงสองปี
ที่ผ่านมาและแนวทางการปรับวิธีการปฏิบัติงานรูปแบบใหม่ (New Normal)
ในสถานะที่ส่วนราชการ ต้องมีการควบคุมการใช้จ่ายงบประมาณไม่ให้เกิดเพิ่มขึ้น 33
13. ระบุปัญหาข้อขัดแย้งจากการถูกปรับลดงบประมาณลงจากปี 2564 และเป็นไปตาม
ข้อมูลที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายในวาระที่ 1 หรือไม่เพียงใด 34

3. ผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ พิจารณาศึกษา ร่างพระราชบัญญัติ

แบบรายงานผลการดำเนินงานตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564
วุฒิสภา

.....

กระทรวง	คมนาคม	หน่วยรับงบประมาณ	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
โทรศัพท์	0 2558 9800 ต่อ 28700	E-mail	ebiz.exat@gmail.com

ประเด็นข้อสังเกต

9.2.9 กระทรวงคมนาคม

(9) ควรพิจารณาถึงแนวทางการใช้บัตรผ่านทางเพื่อให้สามารถใช้บัตรผ่านทางใบเดียว
ต่อเนื่องในทุกสายทาง เพื่อความสะดวกรวดเร็วของผู้ใช้บริการและลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณ
หน้าด่านเก็บเงิน (ทล. และ กทพ.)

ผลการดำเนินงานของหน่วยรับงบประมาณ ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญฯ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และกรมทางหลวง (ทล.) ได้มีการร่วมมือ
เพื่อเชื่อมต่อระบบบัตร Easy Pass และบัตร M-Pass ให้สามารถใช้ร่วมกันได้ ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2559
จนถึงปัจจุบัน โดยปริมาณจราจรที่ใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติของทางพิเศษ ในเดือน
กุมภาพันธ์ 2564 มีการผ่านทางด้วยบัตร Easy Pass จำนวน 19,091,657 เที่ยว และผ่านทางด้วยบัตร
M-Pass จำนวน 671,201 เที่ยว ทั้งนี้ปัจจุบันบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
(บริษัทเอกชนผู้รับสัมปทานจากกรมทางหลวง) อยู่ระหว่างพัฒนาการให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทาง
ให้สามารถรองรับการใช้งานทั้งบัตร Easy Pass และบัตร M-Pass

นอกจากนี้ กทพ. อยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาและจัดทำระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ในรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน (Single Platform System) กับกรมทางหลวง
(ทล.) ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถขับขี่ผ่านบริเวณต่างๆ โดยไม่ต้องหยุดหรือชะลอรถเพื่อความสะดวก
รวดเร็วของผู้ใช้บริการและลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านฯ

แบบรายงานผลการดำเนินงานตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564
วุฒิสภา

.....

กระทรวง	คมนาคม	หน่วยรับงบประมาณ	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
โทรศัพท์	0 2940 1232	E-mail	soy7887@hotmail.com

ประเด็นข้อสังเกต

9.2.9 กระทรวงคมนาคม

(17) ควรเร่งรัดการดำเนินการตามแผนงานหรือโครงการ โดยการประสานกับกรมบัญชีกลาง เพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจัดจ้างเกี่ยวกับกรณีที่มีผู้เสนอน้อยราย ราคามาตรฐาน หรือการ ออกแบบตามพื้นที่ภูมิประเทศ ทั้งนี้ เพื่อลดปัญหาการร้องเรียนที่อาจทำให้เกิดความล่าช้าหรือกระทบ ต่อการดำเนินการ (ทุกหน่วยงาน)

ผลการดำเนินงานของหน่วยรับงบประมาณ ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญฯ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้รับงบประมาณรายการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเท่านั้น ซึ่งสามารถเบิกจ่ายได้หมดทั้งจำนวนแล้ว จึงไม่มีปัญหาการจัดจ้างเกี่ยวกับกรณีที่มีผู้เสนอน้อยราย ราคามาตรฐาน หรือการออกแบบตามพื้นที่ภูมิประเทศ และปัญหาการร้องเรียนที่อาจทำให้เกิดความ ล่าช้าหรือกระทบต่อการดำเนินการแต่อย่างใด

แบบรายงานผลการดำเนินงานตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564
วุฒิสภา

.....

กระทรวง	คมนาคม	หน่วยรับงบประมาณ	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
โทรศัพท์	02-558-9800 ต่อ 23191	E-mail	usa_poo@exat.co.th

ประเด็นข้อสังเกต

9.2.9 กระทรวงคมนาคม

(20) กทพ. ควรดำเนินการเบิกจ่ายเงินที่ได้รับจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวม
โครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (Thailand Future Fund) ให้ได้ตามเป้าหมาย รวมทั้ง
ติดตามและประเมินผลการบริหารงบประมาณให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการดำเนินงานของหน่วยรับงบประมาณ ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จัดทำแผนการใช้เงินที่ได้รับจากการระดมทุน
ผ่านกองทุนรวมฯ สำหรับการจ่ายค่าก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ และโครงการระบบทางด่วน
ชั้นที่ 3ฯ (ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2564) และเสริมสภาพคล่องที่ขาดจากการชำระหนี้ที่ครบกำหนด
ชำระ เพื่อวางแผนนำเงินในส่วนที่ยังไม่ได้ใช้สำหรับการจ่ายค่าก่อสร้างของ 2 โครงการดังกล่าว ไปบริหาร
ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แผนการใช้เงินที่ได้รับจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ						รวม
	2563	2564	2565	2566	2567	2568	
เงินที่ได้รับจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ คงเหลือต้นงวด	44,811.00	41,036.58	32,421.10	17,727.42	1,829.31	8.20	
หัก แผนการใช้เงินจ่ายค่าก่อสร้าง	1,974.42	4,415.48	10,393.68	15,398.11	12,221.11	896.08	45,298.88
- โครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ	1,974.42	4,415.48	7,183.48	7,153.49	7,167.86	444.14	28,338.87
- โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3ฯ	-	-	3,210.20	8,244.62	5,053.25	451.94	16,960.01
แผนการนำเงินไปเสริมสภาพคล่อง	1,800.00	4,200.00	4,300.00	500.00	-	-	10,800.00
บวก การคืนเงินที่นำไปเสริมสภาพคล่อง	-	-	-	-	10,400.00	400.00	10,800.00
- รายได้ กทพ.	-	-	-	-	-	-	
- กู้เงิน	-	-	-	-	10,400.00	400.00	10,800.00
เงินที่ได้รับจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ คงเหลือปลายงวด	41,036.58	32,421.10	17,727.42	1,829.31	8.20	-	

หมายเหตุ เงินที่ได้รับจากการระดมทุนไม่เพียงพอจ่ายค่าก่อสร้างของโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๓ จำนวน ๔๘๗.๘๘ ล้านบาท (๔๕,๒๙๘.๘๘-๔๔,๘๑๑.๐๐) กทพ. จะดำเนินการจัดหาเงินกู้เพิ่มเติม

ตั้งแต่วันที่วันที่ 26 ธันวาคม 2562 - 28 กุมภาพันธ์ 2564 กทพ. ใช้เงินที่ได้รับจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ จ่ายค่าก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ จำนวน 3,309.28 ล้านบาท ซึ่งเบิกจ่ายได้ตามแผน และนำเงินคงเหลือในส่วนที่รอชำระค่าก่อสร้างบางส่วนไปเสริมสภาพคล่อง ที่ขาดจากการชำระหนี้ที่ครบกำหนดชำระจำนวน 1,800 ล้านบาท คงเหลือเงินที่ได้รับจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ จำนวน 39,701.72 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การใช้เงินที่ได้รับจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ สำหรับการจ่ายค่าก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3ฯ และเสริมสภาพคล่องที่ขาดจากการชำระหนี้ที่ครบกำหนดชำระ

หน่วย : บาท

วัน เดือน ปี ที่เบิกจ่าย	จ่ายค่าก่อสร้าง	เสริมสภาพคล่อง	เงินที่ได้รับจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ คงเหลือ
ปีงบประมาณ 2563			44,811,000,000.00
26 ธ.ค. 62-30 ก.ย. 63	1,974,419,943.66	1,800,000,000.00	41,036,580,056.34
ปีงบประมาณ 2564			
ต.ค. 63- ก.พ. 64	1,334,862,957.69	-	39,701,717,098.65
รวม	3,309,282,901.35	1,800,000,000.00	39,701,717,098.65

สำหรับเงินคงเหลือที่ได้รับจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ ในส่วนที่รอชำระค่าก่อสร้าง กทพ. นำไปบริหารให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยลงทุนภายใต้ขอบเขตที่กำหนดไว้ของระเบียบและนโยบายของ กระทรวงการคลัง ตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม 2561-28 กุมภาพันธ์ 2564 ได้รับผลตอบแทนที่มากกว่าอัตรา ดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 3 เดือน ของ 7 ธนาคารรัฐวิสาหกิจ (Benchmark) ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ผลตอบแทนของการบริหารเงินที่ได้รับจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ

ปีงบประมาณ	ดอกเบี้ยรับ (บาท)	อัตราดอกเบี้ย (ต่อปี)	อัตราดอกเบี้ย Benchmark (ต่อปี)
ปีงบประมาณ 2562 (29 ต.ค. 61-30 ก.ย. 62)	707,807,381.63	1.580	0.875
ปีงบประมาณ 2563 (1 ต.ค. 62-30 ก.ย. 63)	814,314,296.49	1.844	0.607
ปีงบประมาณ 2564 (1 ต.ค. 63-28 ก.พ. 64)	311,910,619.82	1.818	0.387
รวม	1,834,032,297.94		

4. งบประมาณที่ได้รับจัดสรรในภาพรวมปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 โดยเปรียบเทียบวงเงินกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

หมายเหตุ : ข้อมูลผลเบิกจ่าย ณ วันที่ 14 มิ.ย. 2564 และใช้ผลเบิกจ่ายไม่รวมใบ PO

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

หน่วยงาน	งบประมาณปี 2564 - 2565			เพิ่ม/ลด จากปี 2564	
	ปี 2564		ปี 2565	จำนวน	ร้อยละ
	งบประมาณที่ได้รับ	การเบิกจ่าย	งบประมาณตามร่าง พ.ร.บ.		
รวมวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น	87.2669	87.2669	11.2910	(75.9759)	(87.06)
กระทรวงคมนาคม	87.2669	87.2669	11.2910	(75.9759)	(87.06)
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	87.2669	87.2669	11.2910	(75.9759)	(87.06)

5. แผนการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ที่สำคัญและผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ รวมทั้งปัญหา อุปสรรคและข้อขัดข้องที่ได้รับจากการถูกปรับลดงบประมาณลงจากปี 2564

5.1 แผนการดำเนินงาน

การทางพิเศษฯ มีแผนการดำเนินงาน จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

1. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
2. โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ด้านตะวันตก

เพื่อเป็นการชดเชยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้แก่ผู้ถูกเวนคืนในโครงการดังกล่าว

5.2 ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ของ การทางพิเศษฯ อยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายที่ 1 : โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

แนวทางที่ 1.1 : พัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก รวดเร็วปลอดภัย และประหยัดเวลา เชื่อมการเดินทางได้อย่างไร้รอยต่อ

การทางพิเศษฯ ได้รับจัดสรรงบประมาณตามร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 รายการค่าชดเชยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน 2 โครงการ วงเงินรวมทั้งสิ้นจำนวน 11.2910 ล้านบาท คือ

1. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร วงเงิน 4.2410 ล้านบาท

2. โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก วงเงิน 7.0500 ล้านบาท

โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

1. เหตุผลความจำเป็น

เส้นทางหลักในการเดินทางเชื่อมโยงไปด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครจะใช้ถนนบรมราชชนนีเป็นหลัก ปัจจุบันเส้นทางดังกล่าวมีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัดมาก การทางพิเศษฯ จึงมีแนวคิดในการพัฒนาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษในเขตเมือง ไปยังโครงข่ายหลักในการเดินทางพื้นที่ด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครโดยตรง เพื่อระบายการจราจรทางด้านทิศตะวันตกระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559 งบประมาณที่ขอรับจัดสรร สำหรับค่าฟ้องร้องคดีปกครองเรียกเงินเพิ่มจากค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

2. วัตถุประสงค์โครงการ

เพื่อเบิกจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ค่าทดแทนที่ดินตามผลการรังวัดแบ่งแยกกรณีผลการรังวัดแล้วที่ดินเพิ่มขึ้น และค่าทดแทนที่ดินตามคำพิพากษาของศาล)

3. กลุ่มเป้าหมายโครงการ

ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

4. ผลผลิต/เป้าหมายโครงการ (ระบุตัวเลขค่าเป้าหมายวัดได้)

จ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้แก่ประชาชนได้ร้อยละ 100

5. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการและค่าเป้าหมายที่วัดได้

เชิงปริมาณ

ร้อยละของผลการเบิกจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

6. ผลสัมฤทธิ์ ผลลัพธ์ และผลกระทบ (Impact ต่อ ประชาชนได้อะไร สังคม เศรษฐกิจ)

เพื่อลดความเดือดร้อนให้แก่ผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

7. สอดคล้องเชื่อมโยงกับแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์อย่างไร

เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษในเขตเมืองไปยังโครงข่ายหลักในการเดินทางพื้นที่ด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครโดยตรง เพื่อระบายการจราจรทางด้านทิศตะวันตกระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

8. ระยะเวลาดำเนินการโครงการ พ.ศ. 2554 - พ.ศ. 2567 รวม 13 ปี งบประมาณที่ผ่านมา และ
 กรอบงบประมาณรายจ่ายล่วงหน้า

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	เป้าหมายตัวชี้วัด*	งบประมาณ	เงินนอกงบประมาณ				รวมทั้งสิ้น
			รายได้	เงินกู้	PPP	อื่น (ระบุ)	
ก่อน - ปี 2561	ร้อยละของผลการเบิกจ่าย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	5,230.2340	-	-	-	-	5,230.2340
ปี 2562	-	-	-	-	-	-	-
ปี 2563	ร้อยละของผลการเบิกจ่าย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	4.2325	-	-	-	-	4.2325
ปี 2564	ร้อยละของผลการเบิกจ่าย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	4.3405	-	-	-	-	4.3405
ปี 2565	ร้อยละของผลการเบิกจ่าย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	4.2410	-	-	-	-	4.2410
ปี 2566	ร้อยละของผลการเบิกจ่าย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	28.0000	-	-	-	-	28.0000
ปี 2567 ถึงสิ้นสุด โครงการ	ร้อยละของผลการเบิกจ่าย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	28.9520	-	-	-	-	28.9520
รวมทั้งสิ้น		5,300.0000	-	-	-	-	5,300.0000

*ตัวชี้วัด ให้ระบุตัวชี้วัดความสำเร็จโครงการและค่าเป้าหมายจากการดำเนินงานในแต่ละปีที่สอดคล้องกับวงเงิน
 งบประมาณ เช่น อบรมกี่คน ระยะทางกี่กิโลเมตร สถานที่กี่แห่ง

9. วิธีการวัดผล/คำนวณค่าเป้าหมายตัวชี้วัด

-

10. สถานที่/พื้นที่ดำเนินการ (ใส่พิกัดระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ Geographic Information System (GIS)

10.1 สถานที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

10.2 พิกัด GIS

รายละเอียดพิกัด	
lat	long
13.81922112	100.54969926
13.82080892	100.54214468
13.82183459	100.52591786
13.80150067	100.50246147
13.78622248	100.45540277
13.78472049	100.44893236
13.78613540	100.44405583
13.79855076	100.42805718
13.79965269	100.42396630

11. หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการหรือสนับสนุน (ภาครัฐ เอกชน และภาคประชาชนที่ร่วมดำเนินการ) และวิธีร่วมดำเนินการ

หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ

(1) ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นผู้รับผิดชอบโครงการในเรื่องเกี่ยวกับการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน

(2) ฝ่ายกฎหมายของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นผู้รับผิดชอบโครงการในเรื่องเกี่ยวกับค่าฟ้องคดี

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการหรือสนับสนุน ประกอบด้วย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมที่ดิน ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เจ้าของทรัพย์สิน ศาล

วิธีดำเนินการ

(1) ตรวจสอบจอสั่งหาริมทรัพย์ (ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ไม้ยืนต้น ฯลฯ) กำหนดและประกาศราคา ค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืน โดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น (ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งประกอบด้วย ผู้แทนของการทางพิเศษฯ 1 คน ผู้แทนกรมที่ดิน 1 คน ผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐ 1 คน ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ ที่จะต้องเวนคืน และจำนวนเงินค่าทดแทน)

(2) แจ้งให้เจ้าของทรัพย์สินมาทำสัญญาซื้อขายและมารับเงินค่าทดแทน

(3) เจ้าของทรัพย์สินหากไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการฯ กำหนด มีสิทธิฟ้องคดีได้

12. ผลการดำเนินงานของโครงการ ส่งผลหรือเกิดประโยชน์กับหน่วยงานอื่นอย่างไร

เพื่อแบ่งเบาปริมาณจราจรระดับดิน และระบายการจราจรทางด้านทิศตะวันตก ระหว่าง กรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

13. ผลการดำเนินงาน ปี 2563 และ/หรือ ผลการดำเนินงาน ปี 2564 เป็นไปตามเป้าหมาย แผนงานบูรณาการ (หน่วยนับ) ที่กำหนดไว้หรือไม่

ผลการดำเนินงาน ปี 2563 และ ผลการดำเนินงาน ปี 2564

เป้าหมาย 1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

แนวทาง 1.1 พัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดเวลา เชื่อมการเดินทางได้อย่างไร้รอยต่อ

ร้อยละของผลการเบิกจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดร้อยละ 100

14. แนวทางการดำเนินงาน

(1) ตรวจสอบจอสั่งหาทรัพย์สิน (ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ไม้ยืนต้น ฯลฯ) กำหนดและประกาศราคา ค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืน โดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น (ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งประกอบด้วย ผู้แทนของการทางพิเศษฯ 1 คน ผู้แทนกรมที่ดิน 1 คน ผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐ 1 คน ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ ที่จะต้องเวนคืน และจำนวนเงินค่าทดแทน)

(2) แจ้งให้เจ้าของทรัพย์สินมาทำสัญญาซื้อขายและมารับเงินค่าทดแทน

(3) เจ้าของทรัพย์สินหากไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการฯ กำหนด มีสิทธิฟ้องคดีได้

15. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ลดผลกระทบและหรือบรรเทาผลกระทบ แก่ประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

16. หากไม่ดำเนินการโครงการดังกล่าว จะมีผลกระทบ/ผลเสียหายอย่างไร

ผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการจะได้รับความเดือดร้อนจากการไม่ได้รับเงินค่าเวนคืนที่ดิน

17. การติดตามประเมินผล :

วิธีการ -

เครื่องมือ -

ระยะเวลา -

18. ความเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิดขึ้น :

ขั้นตอน/วิธีดำเนินการ (จากข้อ 15)	ความเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	วิธีจัดการความเสี่ยง
1. เจ้าของทรัพย์สินหากไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการฯ กำหนด มีสิทธิฟ้องคดีได้	ไม่สามารถเบิกจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้	ไม่มีวิธีการจัดการความเสี่ยงเนื่องจากเป็นกระบวนการของศาล

19. ความพร้อมของรายจ่ายลงทุน (แบบรูปรายการ ประมาณราคา spec สถานที่ก่อสร้าง/ติดตั้ง ครุภัณฑ์/ผลการศึกษา EIA)

- พร้อมประกาศ TOR / จัดซื้อประมาณวันที่.....
- พร้อมประกาศ TOR ก่อนเริ่มปีงบประมาณ 2565
- กรณีสองเงินเกิน 1,000 ล้านบาท ครม.เห็นชอบเมื่อ.....
- ไม่แน่ใจ

2. โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก

1. เหตุผลความจำเป็น

จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน ทำให้การเดินทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานครและภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ มีปริมาณการเดินทางที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังภาคใต้เป็นอีกเส้นทางหนึ่ง ซึ่งมีปริมาณการเดินทางสูงและเริ่มเกิดความแออัดของปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนสายหลักโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเทศกาลต่าง ๆ ปัจจุบันเส้นทางหลักในการเดินทางจากกรุงเทพมหานครลงสู่ภาคใต้จะใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยสะพานพระราม 9 ไปบรรจบกับถนนพระรามที่ 2 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35) บริเวณดาวคะนอง และใช้ถนนพระรามที่ 2 เดินทางสู่ภาคใต้ ซึ่งปัจจุบันเส้นทางดังกล่าวมีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัดมาก กทพ. จึงมีแนวคิดในการพัฒนาโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษในเขตเมืองไปยังโครงข่ายหลักในการเดินทางสู่ภาคใต้โดยตรง เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนส่งสินค้า และสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

2. วัตถุประสงค์โครงการ

เพื่อขยายโครงข่ายทางพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นใน กรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ในกรณีเกิดเหตุการณ์ภัยธรรมชาติและเหตุฉุกเฉิน อีกทั้งยังช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ ๒ ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษเฉลิมมหานครช่วงบางโคล่-ดาวคะนอง โดยเฉพาะบริเวณสะพานพระราม 9 ที่ใช้เป็นเส้นทางทดแทนในกรณีที่สะพานพระราม 9 ต้องปิดซ่อมบำรุงใหญ่

3. กลุ่มเป้าหมายโครงการ

ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4. ผลผลิต/เป้าหมายโครงการ (ระบุตัวเลขค่าเป้าหมายวัดได้)

ทางพิเศษระยะทาง 18.7 กิโลเมตร

5. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการและค่าเป้าหมายที่วัดได้

เชิงปริมาณ

ก่อสร้างทางพิเศษระยะทาง 18.7 กม. ในระยะเวลาที่กำหนด

6. ผลสัมฤทธิ์ ผลลัพธ์ และผลกระทบ (Impact ต่อ ประชาชนได้อะไร สังคม เศรษฐกิจ)

ประชาชนได้รับประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศที่มีศักยภาพและมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่ครอบคลุมและสอดรับกันทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง ตามแผนที่กำหนด ตลอดจน ต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ลดลงและแข่งขันได้กับประเทศที่พัฒนาแล้วด้านโลจิสติกส์ ลดความเหลื่อมล้ำ ทั้งทางด้านรายได้และค่าใช้จ่าย ส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่มีความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

7. สอดคล้องเชื่อมโยงกับแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์อย่างไร

ทำให้มีการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานครไปยังภาคใต้อีกเส้นทางหนึ่ง เนื่องจากปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนสายหลักโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเทศกาลต่าง ๆ มีปริมาณการเดินทางสูงและเริ่มเกิดความแออัดของการจราจร ซึ่งปัจจุบันเส้นทางหลักในการเดินทางจากกรุงเทพมหานครลงสู่ภาคใต้จะใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยสะพานพระราม 9 ไปบรรจบกับถนนพระรามที่ 2 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35) บริเวณดาวคะนอง และใช้ถนนพระรามที่ 2 เดินทางสู่ภาคใต้ โดยเส้นทางดังกล่าวมีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัดมาก กทพ. จึงมีแนวคิดในการพัฒนาโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษในเขตเมืองไปยังโครงข่ายหลัก ในการเดินทางสู่ภาคใต้โดยตรง เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนส่งสินค้า และสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

8. ระยะเวลาดำเนินการโครงการ พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2566 รวม 6 ปี งบประมาณที่ผ่านมา และ
กรอบงบประมาณรายจ่ายล่วงหน้า

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	เป้าหมายตัวชี้วัด*	งบประมาณ	เงินนอกงบประมาณ				รวมทั้งสิ้น
			รายได้	เงินกู้	PPP	อื่น ๆ (ระบุ)	
ก่อน - ปี 2561	-	-	-	-	-	-	-
ปี 2562	-	-	-	-	-	30,437.0000	30,437.0000
ปี 2563	พัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานทางถนน เพิ่มขึ้น 18.70 กม.	305.3232	-	-	-	-	305.3232
ปี 2564	พัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานทางถนน เพิ่มขึ้น 18.70 กม.	82.9264	-	-	-	-	82.9264
ปี 2565	พัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานทางถนน เพิ่มขึ้น 18.70 กม.	7.0500	-	-	-	-	7.0500
ปี 2566	ร้อยละของผล การเบิกจ่าย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	411.7004	-	-	-	-	411.7004
ปี 2567 ถึงสิ้นสุด โครงการ	-	-	-	-	-	-	-
รวมทั้งสิ้น		807.0000	-	-	-	30,437.0000	31,244.0000

*ตัวชี้วัด ให้ระบุตัวชี้วัดความสำเร็จโครงการและค่าเป้าหมายจากการดำเนินงานในแต่ละปีที่สอดคล้องกับวงเงิน
งบประมาณ เช่น อบรมกี่คน ระยะทางกี่กิโลเมตร สถานที่กี่แห่ง กรณีโครงการขนาดใหญ่ไม่สามารถดำเนินการ
เสร็จในปีให้ระบุร้อยละความสำเร็จของแผนงานในปีงบประมาณ

9. วิธีการวัดผล/คำนวณค่าเป้าหมายตัวชี้วัด

-

10. สถานที่/พื้นที่ดำเนินการ (ใส่พิกัดระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ Geographic Information System (GIS)

10.1 สถานที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

10.2 พิกัด GIS

รายละเอียดพิกัด	
lat	long
663,633.588	1,511,780.413
663,930.159	1,512,144.807
663,936.804	1,512,151.936
663,678.557	1,511,718.719
663,698.983	1,511,734.128
663,734.296	1,511,783.731
663,996.132	1,512,138.592
664,073.397	1,512,241.785
664,078.793	1,512,247.165
664,191.852	1,512,351.632
664,243.689	1,512,408.700
663,996.132	1,512,138.592
663,977.003	1,512,113.039
663,921.822	1,512,016.867
663,781.891	1,511,850.588
663,734.296	1,511,783.731

11. หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการหรือสนับสนุน (ภาครัฐ เอกชนและภาคประชาชนที่ร่วมดำเนินการ) และวิธีร่วมดำเนินการ

หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ

(1) ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นผู้รับผิดชอบโครงการในเรื่องเกี่ยวกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

(2) ฝ่ายกฎหมายของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นผู้รับผิดชอบโครงการในเรื่องเกี่ยวกับค่าฟ้องคดี

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการหรือสนับสนุน ประกอบด้วย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมที่ดิน ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เจ้าของทรัพย์สิน ศาล

วิธีร่วมดำเนินการ

(1) ตรวจสอบจอสงหาริมทรัพย์ (ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ไม้ยืนต้น ฯลฯ) กำหนดและประกาศราคา ค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืน โดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น (ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งประกอบด้วย ผู้แทนของการทางพิเศษฯ 1 คน ผู้แทนกรมที่ดิน 1 คน ผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐ 1 คน ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของ อสังหาริมทรัพย์ ที่จะต้องเวนคืน และจำนวนเงินค่าทดแทน)

(2) แจ้งให้เจ้าของทรัพย์สินมาทำสัญญาซื้อขายและมารับเงินค่าทดแทน

(3) เจ้าของทรัพย์สินหากไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการฯ กำหนด มีสิทธิฟ้องคดีได้

12. ผลการดำเนินงานของโครงการ ส่งผลหรือเกิดประโยชน์กับหน่วยงานอื่นอย่างไร

ประชาชนได้รับประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ ของประเทศที่มีศักยภาพและมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่ครอบคลุมและสอดรับกันทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง ตามแผนที่กำหนด ตลอดจน ต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ของ ประเทศไทยลดลงและแข่งขันได้กับประเทศที่พัฒนาแล้วด้านโลจิสติกส์ ลดความเหลื่อมล้ำ ทั้งทางด้านรายได้และค่าใช้จ่าย ส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่มีความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

13. ผลการดำเนินงาน ปี 2563 และ/หรือ ผลการดำเนินงาน ปี 2564 เป็นไปตามเป้าหมาย แผนงานบูรณาการ (หน่วยนับ) ที่กำหนดไว้หรือไม่

ผลการดำเนินงาน ปี 2563 และ ผลการดำเนินงาน ปี 2564

เป้าหมาย 1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถ เชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

แนวทาง 1.1 พัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และ ประหยัดเวลา เชื่อมการเดินทางได้อย่างไร้รอยต่อ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน 18.70 กิโลเมตร ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดมีสาเหตุ จากการดำเนินการ ก่อสร้างสายทางพิเศษยังไม่แล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการ

14. แนวทางการดำเนินงาน

- (1) ตรวจสอบจอสงหาริมทรัพย์ (ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ไม้ยืนต้น ฯลฯ) กำหนดและประกาศราคา ค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืน โดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น
- (2) แจ้งให้เจ้าของทรัพย์สินมาทำสัญญาซื้อขายและมารับเงินค่าทดแทน

15. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประชาชนได้รับประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศที่มีศักยภาพและมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่ครอบคลุมและสอดรับกันทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง ตามแผนที่กำหนด ตลอดจน ต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยลดลงและแข่งขันได้กับประเทศที่พัฒนาแล้วด้าน โลจิสติกส์ ลดความเหลื่อมล้ำ ทั้งทางด้านรายได้และค่าใช้จ่าย ส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่มีความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

16. หากไม่ดำเนินการโครงการดังกล่าว จะมีผลกระทบ/ผลเสียหายอย่างไร

ผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการจะได้รับความเดือดร้อนจากการไม่ได้รับเงินค่าเวนคืนที่ดิน

17. การติดตามประเมินผล :

วิธีการ -

เครื่องมือ -

ระยะเวลา -

18. ความเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิดขึ้น :

ขั้นตอน/วิธีดำเนินการ (จากข้อ 15)	ความเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	วิธีจัดการความเสี่ยง
1. เจ้าของทรัพย์สินหากไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการฯ กำหนด มีสิทธิฟ้องคดีได้	ไม่สามารถเบิกจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้	ไม่มีวิธีจัดการความเสี่ยงเนื่องจากเป็นกระบวนการของศาล

19. ความพร้อมของรายจ่ายลงทุน (แบบรูปรายการ ประมาณราคา spec สถานที่ก่อสร้าง/ติดตั้ง
ครุภัณฑ์/ผลการศึกษา EIA)

- พร้อมประกาศ TOR / จัดซื้อประมาณวันที่.....
- พร้อมประกาศ TOR ก่อนเริ่มปีงบประมาณ 2565
- กรณียังเงินเกิน 1,000 ล้านบาท ครม.เห็นชอบเมื่อ.....
- ไม่แน่ใจ

5.3 ปัญหา อุปสรรค และข้อขัดข้องจากการถูกปรับลดงบประมาณ

ไม่มีปัญหา อุปสรรค และข้อขัดข้องจากการถูกปรับลดงบประมาณ

6.สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงาน และแนวทางแก้ไข

6.1 ผลการดำเนินงาน

เนื่องจากการขยายตัวของเมือง ประชากร เศรษฐกิจ และโครงข่ายทางด้านการคมนาคมขนส่งเป็นไปอย่างรวดเร็ว รวมทั้งในปัจจุบันกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประสบปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งก่อให้เกิดความเดือดร้อนต่อประชาชนและส่งผลเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเป็นอย่างมาก การทางพิเศษฯ ในฐานะหน่วยงานรัฐวิสาหกิจซึ่งมีหน้าที่ในการพัฒนาระบบทางพิเศษเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร และอำนวยความสะดวก รวดเร็ว ในการเดินทาง และขนส่งสินค้าให้กับประชาชน จึงได้มีการก่อสร้างและให้บริการทางพิเศษมาโดยลำดับ

ซึ่งปัจจุบันการทางพิเศษฯ ได้ก่อสร้างทางพิเศษและเปิดให้บริการแล้ว 8 สาย รวมระยะทาง 224.6 กิโลเมตร โดยมีลำดับการเปิดให้บริการ มูลค่าลงทุน และมีปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษแต่ละสายทาง สรุปได้ดังนี้

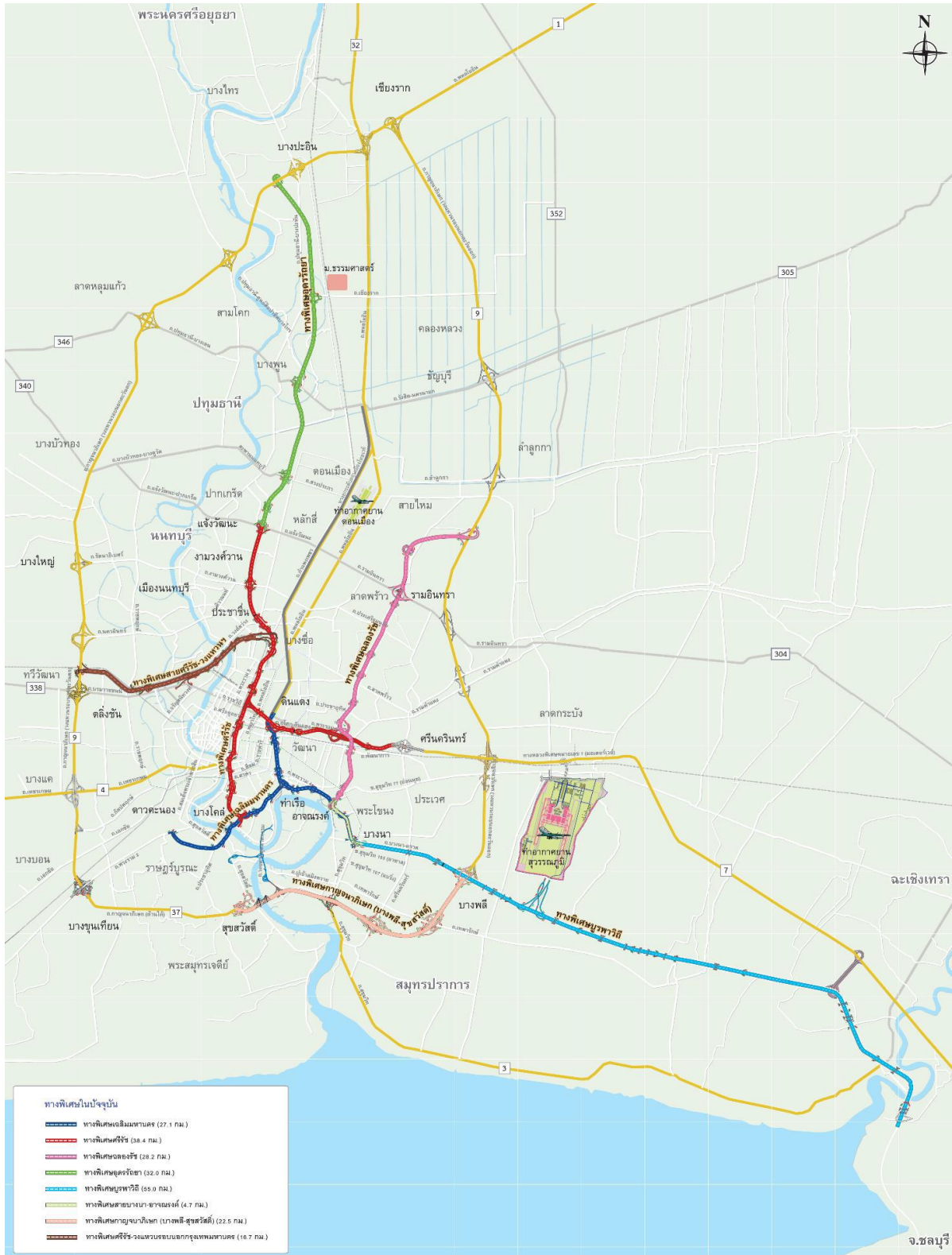
ตารางสรุปวันเปิดให้บริการทางพิเศษ

ทางพิเศษ	วันที่เปิดให้บริการ	ระยะทาง (กม.)
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) ประกอบด้วย		27.1
1) สายดินแดง - ท่าเรือ	29 ต.ค. 2524	8.9
2) สายบางนา - ท่าเรือ	17 ม.ค. 2526	7.9
3) สายดาวคะนอง - ท่าเรือ	5 ธ.ค. 2530	10.3
4) การปรับปรุงแก้ไขทางขึ้น - ลง เพิ่มเติม 3 บริเวณ		
- ทางแยกต่างระดับคลองเตย	19 เม.ย. 2539	-
- ทางลงถนนสุขุมวิท	7 พ.ย. 2539	-
- ทางลงถนนเพชรบุรี	15 ก.พ. 2540	-
2. ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ประกอบด้วย		38.4
1) ส่วน A ถนนรัชดาภิเษก - ทางแยกต่างระดับพญาไท - ถนนพระราม 9	2 ก.ย. 2536	12.4
2) ส่วน B เชื่อมส่วน A ทางแยกต่างระดับพญาไท - บางโคล่	6 ต.ค. 2539	9.4
	2 ก.ย. 2536	8.0
3) ส่วน C เชื่อมส่วน A ถนนรัชดาภิเษก - ถนนแจ้งวัฒนะ	2 ธ.ค. 2541	8.6
4) ส่วน D ส่วนที่ 1 ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษไฮเวย์ 1 - คลองแสนแสบ	1 มี.ค. 2543	
5) ส่วน D ส่วนที่ 2 คลองแสนแสบ - ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์	1 เม.ย. 2543	
6) ส่วน D เปิดตลอดสายทาง	2 พ.ค. 2557	
- ทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช (ด้านเก็บค่าผ่านทาง		

ทางพิเศษ	วันที่เปิดให้บริการ	ระยะทาง (กม.)
พิเศษอโศก)		

ทางพิเศษ	วันที่เปิดให้บริการ	ระยะทาง (กม.)
3. ทางพิเศษฉลองรัช (ช่วงรามอินทรา - อจณรงค์ และช่วงรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) 1) ช่วงรามอินทรา - ถนนลาดพร้าว 2) ช่วงถนนลาดพร้าว - ถนนพระราม 9 3) ช่วงพระราม 9 - อจณรงค์ 4) สัญญา 10 (ทางแยกต่างระดับพระราม 9 - 1) จุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2) ส่วน D 5) ช่วงรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	16 มิ.ย. 2539 22 ส.ค. 2539 6 ต.ค. 2539 (เปิดให้บริการครบทั้งระบบ) 1 เม.ย. 2543 23 มี.ค. 2552	28.2 18.7 9.5
4. ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา - ชลบุรี) - ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี - ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถี	7 ก.พ. 2543 23 มี.ค. 2552 30 ธ.ค. 2552	55.0
5. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด) 1) ระยะที่ 1 ช่วงแจ้งวัฒนะ - เชียงราก 2) ระยะที่ 2 ช่วงเชียงราก - บางไทร	2 ธ.ค. 2541 1 พ.ย. 2542	32.0 22.0 10.0
6. ทางพิเศษสายบางนา - อจณรงค์ (S1)	15 มิ.ย. 2548	4.7
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) - เปิดให้บริการโดยยกเว้นการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษชั่วคราว - เริ่มจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ (ช่วงบางพลี - สุขสวัสดิ์) - ทางเชื่อมต่อเฉลิมราชดำริ 84 พรรษา (ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม)	15 พ.ย. 2550 23 มี.ค. 2552 23 ธ.ค. 2554	22.5
8. ทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร - ทดลองให้บริการโดยยกเว้นการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษชั่วคราว - เปิดให้บริการโดยจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ - ทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าไปทางแจ้งวัฒนะ)	15-17 ส.ค. 2559 22 ส.ค. 2559 30 ก.ย. 2561	16.7
รวมทางพิเศษที่เปิดให้บริการมีระยะทางทั้งสิ้น		224.6

รูปโครงข่ายทางพิเศษในปัจจุบัน



โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าออกแบบและก่อสร้าง (ล้านบาท)	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ล้านบาท)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
1. ทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว				
- ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	27.1	7,316.00	1,202.00	8,518.00
- ทางพิเศษศรีรัช (1)	38.4	เอกชนร่วมลงทุนรับผิดชอบ	31,300.00	31,300.00
- ทางพิเศษฉลองรัช	18.7	9,214.00	24,000.00	33,214.00
			(รวมค่าอุทธรณ์ 2,000.00)	
- ทางพิเศษอุดรรัถยา (2)	32.0	เอกชนร่วมลงทุนรับผิดชอบ	10,000.00	10,000.00
- ทางพิเศษบูรพาวิถี	55.0	26,179.00	1,087.00	27,266.00
- ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์	4.7	2,481.00	230.00	2,711.00
- ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (3)	22.5	16,036.00	9,409.00	25,445.00
- ทางพิเศษรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	9.5	6,697.00	7,011.00	13,708.00
- ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี	-	2,246.99	-	2,246.99
ทางยกระดับหลักขนาด 8 ช่องจราจร Ramp ขนาด 2 ช่องจราจร จำนวน 4 ขา ประกอบด้วย				
1. จากกรุงเทพฯ-ท่าอากาศยานฯ (Ramp A) ความยาว 1,063 เมตร				
2. จากท่าอากาศยานฯ-กรุงเทพฯ (Ramp B) ความยาว 1,125 เมตร				
3. จากชลบุรี-ท่าอากาศยานฯ (Ramp E) ความยาว 1,852 เมตร				
4. จากท่าอากาศยานฯ-ชลบุรี (Ramp F) ความยาว 1,683 เมตร				
รวมความยาว Ramp ทั้งสิ้น 5,723 เมตร				
- ทางพิเศษบางพลี-สุขสวัสดิ์ฯ เชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี ความยาว 4,726 เมตร	-	1,314.00	-	1,314.00
- ทางพิเศษบางพลี-สุขสวัสดิ์ฯ เชื่อมต่อกับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม	-	3,429.61	1,218.42	4,648.03
- ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	16.7	24,417.00	9,564.00	33,981.00
รวม	224.6	99,330.60	95,021.42	194,352.02
2. ทางพิเศษที่ก่อสร้างแล้วเสร็จเฉพาะโครงสร้างส่วนล่าง				
-โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (4) (ก่อสร้างฐานรากของตอน N2 จากแยกเกษตรศาสตร์-ถนนนวมินทร์)	9.2	850.00	-	850.00
รวม	9.2	850.00	-	850.00

หมายเหตุ (1) มูลค่าโครงการเฉพาะค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยรวมโครงการถนนรวมและกระจายการจราจรบางส่วน

(2) มูลค่าโครงการเฉพาะค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

(3) ค่าก่อสร้างยังไม่รวมอัตราดอกเบี้ย MLR-2 ค่าธรรมเนียมการเงิน 2.5% ของค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานของกรมทางหลวง จำนวน 49,686.00 ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรวมส่วนที่กรมทางหลวงได้จัดกรรมสิทธิ์ไว้ก่อนปี 2557 จำนวน 725.09 ล้านบาท

(4) ค่าใช้จ่ายเฉพาะค่าก่อสร้างฐานรากเท่านั้น

1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

การทางพิเศษฯ ได้เปิดให้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานคร เพื่อเชื่อมการคมนาคมขนส่งระหว่างภาคต่างๆ ของประเทศเข้าด้วยกัน โดยไม่ต้องเดินทางผ่านการจราจรหนาแน่นในใจกลางกรุงเทพมหานคร ช่วยลดปริมาณการจราจรที่คับคั่งบนถนนระดับดิน รวมทั้งช่วยให้การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือคลองเตยกับภาคต่าง ๆ ให้เป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว มีระยะทางทั้งสิ้น 27.1 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- 1) สายดินแดง-ท่าเรือ ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการในวันที่ 29 ต.ค. 2524
- 2) สายบางนา-ท่าเรือ ระยะทาง 7.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการในวันที่ 17 ม.ค. 2526
- 3) สายดาวคะนอง-ท่าเรือ ระยะทาง 10.3 กิโลเมตร เปิดให้บริการในวันที่ 5 ธ.ค. 2530
- 4) การปรับปรุงแก้ไขทางขึ้น-ลง เพิ่มเติม 5 แห่ง
 - ทางแยกต่างระดับคลองเตย เปิดให้บริการในวันที่ 19 เม.ย. 2539
 - ทางลงถนนสุขุมวิท เปิดให้บริการในวันที่ 7 พ.ย. 2539
 - ทางลงถนนเพชรบุรี เปิดให้บริการในวันที่ 15 ก.พ. 2540
 - บางจาก เปิดให้บริการในวันที่ 15 มิ.ย. 2548
 - อัจฉรวงศ์ 3 (ทางขึ้น-ลงทางพิเศษเฉลิมมหานคร เปิดให้บริการในวันที่ 8 ต.ค. 2557 กับทางรถไฟสายเก่า บริเวณทางแยกต่างระดับอัจฉรวงศ์)

2. ทางพิเศษศรีรัช

การทางพิเศษฯ ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2531 ให้เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัชตลอดระยะเวลา 30 ปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของทางพิเศษในกรุงเทพมหานครให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ ทำให้สามารถแบ่งเบาการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร และช่วยให้การเดินทางเข้าสู่ย่านธุรกิจใจกลางเมือง เช่น ถนนจันทน์ ถนนสาทร ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสีพระยา ถนนพระรามที่ 4 และถนนพระรามที่ 1 สะดวกมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะช่วยลดปัญหาจราจรบริเวณดินแดง บริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน และทางแยกต่างระดับคลองเตย มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 38.4 กิโลเมตร การก่อสร้างแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วน A เริ่มต้นที่ถนนรัชดาภิเษก ผ่านบริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) สิ้นสุดแนวสายทางที่ถนนพระราม 9 ระยะทาง 12.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2536

ส่วน B เชื่อมต่อกับส่วน A เริ่มจากจุดเชื่อมต่อบริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) ผ่านถนนศรีอยุธยา สิ้นสุดแนวสายทางที่บริเวณบางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร และยังประกอบด้วยถนนรวม และกระจายการจราจร (Collector/Distributor Road: C/D Road) ที่จะดำเนินการก่อสร้างจากอูรุพงษ์ ไปถึงถนนราชดำริ โดยมีแนวสายทางช่วงต้นคร่อมคลองมหานาค ระยะทาง 2 กิโลเมตร รวมระยะทาง 11.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการ ส่วน B สายหลักแล้วเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2539

ส่วน C เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณถนนรัชดาภิเษก ผ่านถนนประชาชื่น มุ่งไปทางทิศเหนือ สิ้นสุดที่ถนนแจ้งวัฒนะ เป็นทางพิเศษเขตนอกเมือง ระยะทาง 8 กิโลเมตร เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2536

ส่วน D เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณถนนพระราม 9 ไปทางทิศตะวันออก สิ้นสุดที่บริเวณ ถนนศรีนครินทร์ เป็นทางพิเศษเขตนอกเมือง ระยะทาง 8.6 กิโลเมตร เปิดให้บริการส่วนที่ 1 (ด่าน อโศก- คลองแสนแสบ ใกล้ถนนรามคำแหง) เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541 และส่วนที่ 2 (คลองแสนแสบ-ทาง ต่างระดับ ถนนศรีนครินทร์) เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2543 และได้เปิดบริการทางขึ้นเพิ่มเติมเชื่อมต่อ ทางพิเศษศรีรัช (อโศก-ศรีนครินทร์) กับถนนจตุรทิศช่วง ค เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2557

3. ทางพิเศษฉลองรัช

ทางพิเศษฉลองรัช เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีระยะทาง 28.2 กม. เริ่มจาก ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครของกรมทางหลวงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้จนถึง ถนนรามอินทรา บริเวณกิโลเมตรที่ 5.5 ลงทางทิศใต้ ข้ามถนนลาดพร้าว ถนนประชาอุทิศ ถนนพระราม 9 แล้วไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ข้ามถนนรามคำแหง ถนนพัฒนาการ เลียบแนว คลองตันข้ามถนนสุขุมวิททางด้านตะวันออกของสะพานพระโขนง ไปบรรจบกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร สายบางนา-ท่าเรือ ที่บริเวณอาจณรังค์ (ปลายซอยสุขุมวิท 50) มีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างโครงการ เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทาง และแบ่งเบาการจราจรบนถนนรามอินทราและย่านใจกลางเมือง โดยไม่ต้องผ่านถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนพระราม 9 ถนนเพชรบุรี และช่วยระบายการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร สำหรับผู้ที่จะเดินทางเข้าหรือออกจากเมือง รวมทั้งขยายขอบข่ายของทางพิเศษให้สามารถอำนวยความสะดวกและรวดเร็วแก่การจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทางพิเศษฉลองรัชแบ่งช่วงการเปิดให้บริการดังนี้

- 1) ช่วงที่ 1 รามอินทรา-อาจณรังค์ ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร
ระยะที่ 1 (ช่วงรามอินทรา-ลาดพร้าว) เปิดให้บริการในวันที่ 16 มิ.ย. 2539
ระยะที่ 2 (ช่วงถนนลาดพร้าว-ถนนพระราม 9) เปิดให้บริการในวันที่ 22 ส.ค. 2539
ระยะที่ 3 (ช่วงถนนพระราม 9-อาจณรังค์) เปิดให้บริการในวันที่ 6 ต.ค. 2539
ระยะที่ 4 ทางแยกต่างระดับพระราม 9 เปิดให้บริการในวันที่ 1 เม.ย. 2543
(เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช ส่วน D)
- 2) ช่วงที่ 2 รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก เปิดให้ บริการในวันที่ 23 มี.ค. 2552
กรุงเทพมหานคร ระยะทาง 9.5 กิโลเมตร

4. ทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา เป็นส่วนต่อขยายของทางพิเศษศรีรัช ส่วน C โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ ครั้งที่ 13 อีกทั้งทำให้ระบบโครงข่ายของถนน และทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนบนสมบูรณ์ขึ้น เพราะทางพิเศษอุดรรัถยาจะทำหน้าที่เป็นทางพิเศษแนวรัศมีรับปริมาณการจราจรจากใจกลางเมืองมาเชื่อมกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครของกรมทางหลวง และยังสามารถช่วยระบายการจราจรบนถนนสายหลัก เช่น ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนวิภาวดีรังสิต และถนนสายต่าง ๆ ของกรมทางหลวง มีระยะทาง 32 กิโลเมตร แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร เริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช บริเวณถนนแจ้งวัฒนะไปจนถึงบางพูน ก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร และจากบางพูน-เชียงราก เป็นทางระดับดินขนาด 4 ช่องจราจร (ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร) และก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร จากเชียงรากไปในมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต) (ระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร) ก่อสร้างแล้วเสร็จเดือนตุลาคม 2541 เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541

ระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร ระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับระยะที่ 1 ที่เชียงราก และมีแนวสายทางมุ่งไปทางทิศเหนือ ไปสิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตกของกรมทางหลวงในเขตอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ก่อสร้างเป็นทางระดับดินขนาด 4 ช่องจราจร เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542 (เปิดให้บริการทางออกถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542)

5. ทางพิเศษบูรพาวิถี

ทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีแนวสายทางเริ่มที่ปลายทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา โดยใช้พื้นที่เกาะกลางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ตอนบางนา-บางปะกง ไปทางทิศตะวันออกข้ามแม่น้ำบางปะกง สิ้นสุดที่จังหวัดชลบุรี ระยะทาง 55 กิโลเมตร มีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ตอนบางนา-บางปะกง รวมทั้งเป็นการช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศและบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่หนองงูเห่าด้วยการก่อสร้างตลอดสายแล้วเสร็จตามสัญญาตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2543 โดยเปิดให้บริการในช่วงต่าง ๆ ดังนี้

ช่วงที่ 1 บางนา-บางแก้ว	เปิดให้บริการในวันที่ 9 เม.ย. 2541
ช่วงที่ 2 บางแก้ว-กิ่งแก้ว	เปิดให้บริการในวันที่ 29 ก.ค. 2541
ช่วงที่ 3 กิ่งแก้ว-เมืองใหม่บางพลี	เปิดให้บริการในวันที่ 10 ก.พ. 2542
ช่วงที่ 4 เมืองใหม่บางพลี-บางเสาธง	เปิดให้บริการในวันที่ 25 พ.ค. 2542
ช่วงที่ 5 บางเสาธง-บางสมัคร	เปิดให้บริการในวันที่ 1 ต.ค. 2542
ช่วงที่ 6 บางสมัคร-บางปะกง	เปิดให้บริการในวันที่ 28 พ.ย. 2542

5.1 ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี

โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นโครงการทางเชื่อมต่อทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี กับบริเวณทางเข้า-ออกด้านทิศใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่จะเปิดใช้งานในอนาคต โดยทางเข้า-ออกดังกล่าวจะทำหน้าที่เชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับปากทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยตรง และเป็นการเกื้อหนุนส่งเสริมการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยโครงการฯ แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ระยะ ระยะแรกจะเป็นการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมกับทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นระยะทางประมาณ 1-2 กิโลเมตรก่อน พร้อมทั้งก่อสร้างทางขึ้น-ลงเชื่อมถนนเข้าสู่สนามบินของกรมทางหลวง และระยะต่อไปจะเป็นการก่อสร้างทางยกระดับสายหลักต่อจากระยะแรกเข้าสู่อาคารผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิด้านใต้เมื่อมีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านใต้ เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2552

5.2 ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถี เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2552

6. ทางพิเศษสายบางนา-อโศกฯ (ระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1)

ทางพิเศษสายบางนา-อโศกฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับทางพิเศษฉลองรัชและทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทำให้เป็นโครงข่ายทางพิเศษที่สมบูรณ์ เป็นทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากปลายทางพิเศษฉลองรัชและซ้อนทับไปตามแนวทางพิเศษเฉลิมมหานครจากทางแยกต่างระดับอโศกฯเชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2548

7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เดิมมีชื่อว่า “ทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์” และเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2553 ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ใช้ชื่อทางพิเศษว่า “ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)” เป็นส่วนหนึ่งของการก่อสร้างทางหลวงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) มีแนวสายทางต่อเชื่อมกับทางหลวงวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงถนนพระรามที่ 2-ถนนสุขสวัสดิ์ เริ่มต้นจากถนนสุขสวัสดิ์บริเวณพระประแดงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปทางตะวันออกผ่านถนนสุขุมวิท ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-บางปะกง) บริเวณบางพลี ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีทางแยกต่างระดับ 5 แห่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เปิดให้บริการโดยยกเว้นการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษชั่วคราวในวันที่

15 พฤศจิกายน 2550 และเปิดให้บริการโดยจัดเก็บค่าผ่านทาง (ช่วงบางพลี-สุขสวัสดิ์) ในวันที่ 23 มีนาคม 2552

-28-

7.1 ทางเชื่อมต่อเฉลิมราชดารี 84 พรรษา (ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม)

มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมโครงข่ายการจราจรทางด้านทิศใต้ของกรุงเทพมหานคร ให้สมบูรณ์ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาความคับคั่งของการจราจร อีกทั้งเป็นการส่งเสริมการให้บริการทางพิเศษให้มีประสิทธิภาพครอบคลุมการเดินทางมากขึ้น เปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2554

8. ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อขยายโครงข่ายของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในทางทิศตะวันตกเพื่อแบ่งเบาปริมาณจราจรระดับดิน และระบายการจราจรทางด้านทิศตะวันตก ระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร แนวสายทางเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก ไปตามแนวเขตทางของทางรถไฟสายใต้ ขนานไปกับถนนบรมราชชนนี ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 ผ่านบริเวณแยกบางซื่อ และไปสิ้นสุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือ ของสถานีขนส่งหมอชิต 2 ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร เปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559

การทางพิเศษฯ ได้รับจัดสรรงบประมาณตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 จำนวน 87.2669 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษ สายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร จำนวน 4.3405 ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการ ทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก จำนวน 82.9264 ล้านบาท ปัจจุบันสามารถเบิกจ่ายงบประมาณแล้วเสร็จทั้งจำนวน

6.2 ปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงาน

ไม่มีปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงาน

6.3 แนวทางแก้ไข

-

7. แผนงานที่อยู่ภายใต้การให้บริการของหน่วยงานที่ได้รับจัดสรรงบประมาณสามารถเชื่อมโยงกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติหรือแผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติฯ

ผลผลิต/โครงการ	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท : ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)	ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ/ แผนแม่บทเฉพาะกิจ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนแม่บทย่อย	สถานะ หน่วยงาน (หลัก/สนับสนุน)
เป้าหมายแผนงานบูรณาการ (เป้าหมายที่ 1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ)					
รวมวงเงิน	11.2910				
1. โครงการทางพิเศษ สายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	4.2410	ด้านที่ 2 : การสร้าง ความสามารถในการ แข่งขัน	ประเด็นที่ 7 : โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล	แผนแม่บทย่อย : -	หลัก
			ตัวชี้วัด : สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่ำกว่า ร้อยละ 7 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ ในปี 2565	ตัวชี้วัด : -	
2. โครงการทางพิเศษ สายพระราม 3-ดาวคะนอง วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	7.0500	ด้านที่ 2 : การสร้าง ความสามารถในการ แข่งขัน	ประเด็นที่ 7 : โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล	แผนแม่บทย่อย : -	หลัก
			ตัวชี้วัด : สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่ำกว่า ร้อยละ 7 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ ในปี 2565	ตัวชี้วัด : -	

8. แผนงานที่อยู่ภายใต้การให้บริการของหน่วยงานที่ได้รับจัดสรรงบประมาณสามารถเชื่อมโยงกับแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)

ผลผลิต/โครงการ	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท : ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)	แผนการปฏิรูปประเทศ	กิจกรรมที่ควรเร่งรัด (Big Rock)	สถานะ หน่วยงาน (หลัก/สนับสนุน)
เป้าหมายแผนงานบูรณาการ (เป้าหมายที่ 1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ)				
รวมวงเงิน	11.2910			
1. โครงการทางพิเศษ สายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	4.2410	ด้านที่ 5 : ด้านเศรษฐกิจ ข้อย่อย : การสร้าง ความสามารถในการ แข่งขัน	กิจกรรมปฏิรูปประเทศที่ 4 : การเป็นศูนย์กลางด้านการค้า และการลงทุนของไทยใน ภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center)	สนับสนุน
2. โครงการทางพิเศษ สายพระราม 3-ดาวคะนอง วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	7.0500	ด้านที่ 5 : ด้านเศรษฐกิจ ข้อย่อย : การสร้าง ความสามารถในการ แข่งขัน	กิจกรรมปฏิรูปประเทศที่ 4 : การเป็นศูนย์กลางด้านการค้า และการลงทุนของไทยใน ภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center)	สนับสนุน

9. ระบุแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทย่อย แผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติฯ ประเด็นการพัฒนา แผนปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของหน่วยรับงบประมาณ แต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ

โครงการ/Big Rock	ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ/ แผนแม่บทเฉพาะกิจ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนการปฏิรูปประเทศ	สาเหตุที่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ
เป้าหมายแผนงานบูรณาการ (เป้าหมายที่ 1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ)				
1. โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	ด้านที่ 2 : การสร้าง ความสามารถในการ แข่งขัน	ประเด็นที่ 7 : โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล	ข้อ 5 : ด้านเศรษฐกิจ	เนื่องจากโครงการดังกล่าวยังไม่ได้รับการ อนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี และยังไม่ มีความพร้อมที่จะดำเนินโครงการได้ ทันที ในปีงบประมาณ 2565

10. ผลสัมฤทธิ์ที่ได้จากการใช้งบประมาณตามยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2562 – 2564) ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

ลำดับ	โครงการ	วงเงินงบประมาณ				ผลสัมฤทธิ์ที่ได้จากการใช้งบประมาณ
		2562	2563	2564	รวม	
1	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	-	4.2325	4.3405	8.5730	เพื่อลดความเดือดร้อนให้แก่ผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
2	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	-	305.3232	82.9264	388.2496	เพื่อขยายโครงข่ายทางพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ ๒ ช่วงดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่ - ดาวคะนอง โดยเฉพาะบริเวณสะพานพระราม 9 ที่ใช้เป็นเส้นทางทดแทนในกรณีที่สะพานพระราม 9 ต้องปิดซ่อมบำรุงใหญ่

12. ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ในช่วงสองปีที่ผ่านมาและแนวทางการปรับวิธีการปฏิบัติงานรูปแบบใหม่ (New Normal) ในสถานะที่ส่วนราชการ ต้องมีการควบคุมการใช้จ่ายงบประมาณไม่ให้เกิดเพิ่มสูงขึ้น

ลำดับ	โครงการ	ผลกระทบ	แนวทางการปรับวิธีการปฏิบัติงาน
-ไม่มี-			

13. ระบุปัญหาข้อขัดแย้งจากการถูกปรับลดงบประมาณลงจากปี 2564 และเป็นไปตามข้อมูลที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายในวาระที่ 1 หรือไม่เพียงใด

ลำดับ	โครงการ	ปัญหา/ข้อขัดข้องจากการถูกปรับลดงบประมาณ	เป็นไปตามที่อภิปรายหรือไม่ (ใส่ ✓ หรือ ✕)
1	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	ไม่มีปัญหา	✕
2	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	ไม่มีปัญหา	✕