

แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

กระทรวงคมนาคม

หน่วยงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เอกสารประกอบการชี้แจง

เสนอ

ต่อคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี

งบประมาณ พ.ศ. 2566

สภาผู้แทนราษฎร



สารบัญ

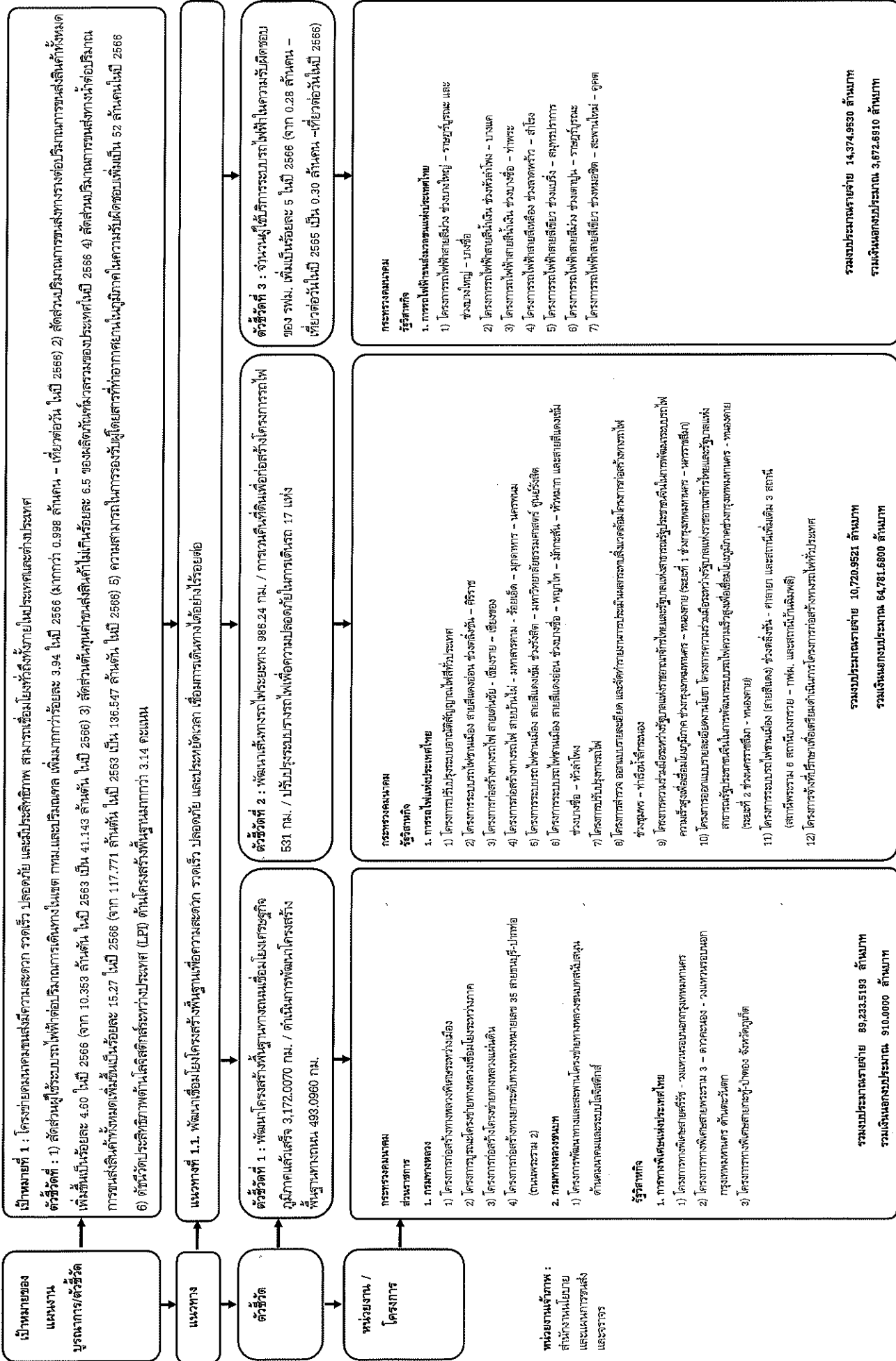
| | หน้า |
|---|------|
| 1. รายนามผู้ชี้แจง | 1 |
| 2. วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน หน่วยรับงบประมาณที่รับผิดชอบ และแผนภาพความเชื่อมโยง | 2 |
| 3. ผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงาน และแนวทางแก้ไข | 5 |
| 4. แผนการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ที่สำคัญ และผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ | 8 |
| 5. งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 จำแนกตามหน่วยรับงบประมาณ | 11 |
| 6. การดำเนินงานตามข้อสั่งเกิดของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 | 12 |

1. รายนามผู้ชี้แจง
แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

| ลำดับ | ชื่อ - สกุล | ตำแหน่ง | |
|-------|---|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. | นายสุรเชษฐ์ (สุ-ระ-เชด เหล่า-พูน-สุก) | เหล่าพูนสุข เหล่า-พูน-สุก | ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย |
| 2. | นายดำเกิง (ดำ-เกิง | ปานข้า ปาน-ข้า) | รองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ |
| 3. | นางทศานุช (ทะ-สา-นุด | ธรรมโชติ ท่า-มะ-โชด) | รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร |
| 4. | นายชาตรี (ชา-ตรี | ตันศิริ ตัน-สี-ริ) | รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา |
| 5. | นายกาจผจญ (กาต-ผะ-จน | อุดมธรรมภักดี อุ-ดม-ท่า-มะ-พัก-ดี) | รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน |

2. วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน หน่วยรับงบประมาณ
ที่รับผิดชอบและแผนภาพความเชื่อมโยง

แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์



3. ผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงาน และแนวทางแก้ไข

การทางพิเศษฯ ได้รับจัดสรรงบประมาณตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 จำนวน 11.2910 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร จำนวน 4.2410 ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก จำนวน 7.0500 ล้านบาท ปัจจุบันสามารถเบิกจ่ายงบประมาณแล้วเสร็จทั้งจำนวน จึงไม่มีปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงาน

3.1 ผลการดำเนินงาน/ปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข

เป้าหมายที่ 1 : โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึง ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

ตัวชี้วัดบูรณาการที่ 1.3 : สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่ำกว่าร้อยละ 7 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ ในปี 2565

แนวทางที่ 1.1 : พัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดเวลา เชื่อมการเดินทางได้อย่างไร้รอยต่อ

ตัวชี้วัดที่ 1 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน 18.7000 กิโลเมตร

โครงการที่ 1 : โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

กิจกรรม : ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ผลการดำเนินงาน : เบิกจ่ายงบประมาณแล้วเสร็จทั้งจำนวน 4.2410 ล้านบาท

ปัญหาและอุปสรรค : -

แนวทางแก้ไข : -

เป้าหมายที่ 1 : โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึง ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

ตัวชี้วัดบูรณาการที่ 1.3 : สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่ำกว่าร้อยละ 7 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ ในปี 2565

แนวทางที่ 1.1 : พัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดเวลา เชื่อมการเดินทางได้อย่างไร้รอยต่อ

ตัวชี้วัดที่ 1 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน 18.7000 กิโลเมตร

โครงการที่ 2 : โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ด้านตะวันตกกิจกรรม : ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ผลการดำเนินงาน : เบิกจ่ายงบประมาณแล้วเสร็จทั้งจำนวน 7.0500 ล้านบาท

ปัญหาและอุปสรรค : -

แนวทางแก้ไข : -

3.2 ผลการเบิกจ่ายงบประมาณสะสม (รายงานผล ณ วันที่ 13 พ.ค. 2565)

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

| หน่วยงาน | งบประมาณปี 2565 | วงเงินหลังโอนเปลี่ยนแปลง | ผลการเบิกจ่ายงบประมาณสะสม (รายงานผล ณ วันที่ 13 พ.ค. 2564) (2) | | | | | วงเงินคงเหลือที่ยังไม่เบิกจ่ายและผู้พันสัญญา |
|---|-----------------|--------------------------|--|---|--|-------------------|------------------------------------|--|
| | | | ไตรมาสที่ 1 (ต.ค. - ธ.ค. 64) (1) | ไตรมาสที่ 2 (ม.ค. - มี.ค. 65) (2) | ไตรมาสที่ 3 (เม.ย. - 13 พ.ค. 65) (3) | รวม (4) = (1+2+3) | ใบสั่งซื้อ (Purchase Order) (5) | |
| รวมวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น | 11.2910 | 11.2910 | 11.2910 | - | - | - | - | - |
| กระทรวงคมนาคม | 11.2910 | 11.2910 | 11.2910 | - | - | - | - | - |
| การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) | 11.2910 | 11.2910 | 11.2910 | - | - | - | - | - |
| 1. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร | 4.2410 | 4.2410 | 4.2410 | - | - | - | - | - |
| 2. โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก | 7.0500 | 7.0500 | 7.0500 | - | - | - | - | - |

4. แผนการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ที่สำคัญ และผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ

เป้าหมายที่ 1 : โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยง
ทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

ตัวชี้วัดบูรณาการที่ 3 : สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าไม่เกินร้อยละ 6.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ
ในปี 2566

แนวทางที่ 1.1 : พัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดเวลา
เชื่อมการเดินทางได้อย่างไร้รอยต่อ

ตัวชี้วัดที่ 1.2 : ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน 39,380 กิโลเมตร

โครงการที่ 1 : โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

กิจกรรม : ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

แผนการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 : เบิกจ่ายงบประมาณทั้งหมด จำนวน 17,447.2 ล้านบาท
ในเดือนตุลาคม 2565

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ : โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เพื่อลดความ
เดือนร้อนให้แก่ผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

เป้าหมายที่ 1 : โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยง
ทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

ตัวชี้วัดบูรณาการที่ 3 : สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าไม่เกินร้อยละ 6.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ
ในปี 2566

แนวทางที่ 1.1 : พัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดเวลา
เชื่อมการเดินทางได้อย่างไร้รอยต่อ

ตัวชี้วัดที่ 1.2 : ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน 39.380 กิโลเมตร

โครงการที่ 2 : โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก

กิจกรรม : ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

แผนการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 : เบิกจ่ายงบประมาณทั้งหมด จำนวน 1.4619 ล้านบาท
ในเดือนตุลาคม 2565

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ : โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
ด้านตะวันตก เพื่อขยายโครงข่ายทางพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่าง
พื้นที่ชั้นนอกและชั้นในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าหมายที่ 1 : โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยง
ทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

ตัวชี้วัดบูรณาการที่ 3 : สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าไม่เกินร้อยละ 6.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ
ในปี 2566

แนวทางที่ 1.1 : พัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดเวลา
เชื่อมการเดินทางได้อย่างไร้รอยต่อ

ตัวชี้วัดที่ 1.2 : ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน 39.380 กิโลเมตร

โครงการที่ 3 : โครงการทางพิเศษสายกะทู้ – ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

กิจกรรม : ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

แผนการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 : โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ได้รับ
งบประมาณตามร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่าย
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 จำนวน 70 ล้านบาท
โดยมีแผนการเบิกจ่ายงบประมาณในไตรมาสที่ 3 จำนวน
10 ล้านบาท และไตรมาสที่ 4 จำนวน 60 ล้านบาท ปัจจุบัน
อยู่ระหว่างขอเสนอตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขต
ที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน คาดว่าพระราชกฤษฎีกา
กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนโดยมีผลบังคับ
ในเดือนพฤศจิกายน 2565

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ : โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางจาก
ตำบลกะทู้ไปยังหาดป่าตอง ส่งเสริมการท่องเที่ยว ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรและ
อุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 รวมทั้งใช้เป็นเส้นทางอพยพกรณี
เกิดภัยพิบัติ เช่น กรณีเกิดสึนามิ

5. งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566
 จำแนกตามหน่วยรับงบประมาณ

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

| 7 กระทรวง 21 หน่วยงาน | ปี 2565 | รวม | งบประมาณรายจ่ายปี 2566 | | | งบประมาณปี 2566 | | | |
|---|---------|---------|------------------------|---------|---------------|-----------------|------------|---------|------------|
| | | | งบดำเนินงาน | งบลงทุน | งบเงินอุดหนุน | งบรายจ่ายอื่น | ผูกพันเดิม | ปีเดียว | ผูกพันใหม่ |
| รวมทั้งสิ้น | 11.2910 | 88.9091 | | 88.9091 | | | | 88.9091 | |
| กระทรวงคมนาคม | 11.2910 | 88.9091 | | 88.9091 | | | | 88.9091 | |
| การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | 11.2910 | 88.9091 | | 88.9091 | | | | 88.9091 | |
| 1. โครงการ : โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร | 4.2410 | 17.4472 | | 17.4472 | | | | 17.4472 | |
| 2. โครงการ : โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก | 7.0500 | 1.4619 | | 1.4619 | | | | 1.4619 | |
| 3. โครงการ : โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต | - | 70.0000 | | 70.0000 | | | | 70.0000 | |

6. การดำเนินงานตามข้อสั่งเกิดของคณะกรรมการการวิสามัญ
พิจารณาพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. 2565

แบบรายงานผลการดำเนินงานตามข้อสั่งเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565
สภาผู้แทนราษฎร

กระทรวงคมนาคม

หน่วยรับงบประมาณ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โทรศัพท์ 0 2558 9800 ต่อ 27410

E-mail peerapong_suw@exat.co.th

ประเด็นข้อสั่งเกต ควรแก้ปัญหาค่าล่าช้าในระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษในแต่ละด่านซึ่งทำให้การจราจรติดขัด

ผลการดำเนินงานของหน่วยรับงบประมาณ ตามข้อสั่งเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษในแต่ละด่าน แบ่งได้เป็น

1. ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบเงินสด Manual Toll Collection System (MTCS) สามารถระบายรถได้ 350-420 คัน/ชั่วโมง/ช่อง
2. ระบบเครื่องจ่ายบัตรอัตโนมัติ Automatic Ticket Dispenser (ATD) ใช้ในทางพิเศษระบบปิดระบบเงินสด สามารถระบายรถได้ 450 คัน/ชั่วโมง/ช่อง
3. ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอัตโนมัติ Electronic Toll Collection System (ETCS) สามารถระบายรถได้ 800-1,200 คัน/ชั่วโมง/ช่อง
4. ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น M-FLOW สามารถระบายรถได้ 2,000-2,500 คัน/ชั่วโมง/ช่อง

การทางพิเศษฯ ได้มีแนวทางการแก้ปัญหาค่าล่าช้าในระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษในแต่ละด่านซึ่งทำให้การจราจรติดขัด ประกอบด้วย

1. การไม่ได้รับความสะดวกในการชำระค่าผ่านทางด้วยระบบเงินสด
เกิดแถวคอยเพื่อรอชำระค่าผ่านทาง

ผลการดำเนินงาน

- 1) ปรับปรุงช่องทางให้สามารถจ่ายเงินได้หลายรูปแบบเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ในงานซ่อมบำรุงระบบเก็บค่าผ่านทางทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน 1 ระบบ
- 2) ปรับปรุงช่องทางให้สามารถอ่านป้ายทะเบียนรถ ในงานซ่อมบำรุงระบบเก็บค่าผ่านทางทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน 1 ระบบ
- 3) ปรับปรุงระบบให้สามารถเชื่อมต่อได้ 2 สายทาง ลดการเกิดแถวคอยเพื่อรอชำระค่าผ่านทางของทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ในงานซ่อมบำรุงระบบเก็บค่าผ่านทางทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน 1 ระบบ
- 4) ปรับปรุงช่องทางให้สามารถอ่านป้ายทะเบียนรถ ในงานซ่อมบำรุงระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด ของทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ให้เชื่อมต่อใช้งานระบบอ่านป้ายทะเบียนรถยนต์ร่วมกับทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน 38 ช่องทาง

2. การไม่ได้รับความสะดวกในการชำระค่าผ่านทางด้วยระบบ Easy Pass

- 1) การผ่านช่องทาง Easy Pass โดยไม่มีอุปกรณ์ OBU
- 2) การติดตั้งใช้งานอุปกรณ์ OBU ไม่ถูกต้องตามตำแหน่งการใช้งาน
- 3) ปัญหาข้อมูลการเติมเงินไม่ Update
- 4) อายุการใช้งานของระบบ Easy Pass มีการใช้งานมากกว่า 10 ปี โดยยังไม่มีปรับปรุง

ผลการดำเนินงาน

1) การผ่านช่องทาง Easy Pass โดยไม่มีอุปกรณ์ OBU มีการตัดกระแสจราจรของผู้ใช้บริการแบบเงินสด ทำให้ผู้ใช้บริการ Easy Pass ไม่สามารถเข้าช่อง Easy Pass ได้

- ดำเนินการให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้บริการ และให้ข้อมูลถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น หากผ่านช่องทาง Easy Pass โดยไม่ติดตั้งอุปกรณ์ OBU

2) การติดตั้งใช้งานอุปกรณ์ OBU ไม่ถูกต้องตามตำแหน่งการใช้งาน

- ดำเนินการให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้บริการติดตั้งใช้งานอุปกรณ์ OBU ในตำแหน่งที่ถูกต้อง

3) ปัญหาข้อมูลการเติมเงินไม่ Update

- มีการปรับเปลี่ยนการรับ-ส่งข้อมูลเป็นแบบ High Speed Message Queue เพื่อให้มีการรับ-ส่งข้อมูลที่เร็วขึ้นกว่าเดิม

- มีการจัดเตรียมช่างตรวจสอบการ Update ข้อมูลทุกช่วงเวลาที่มีการจัดส่งข้อมูล Easy Pass และดำเนินการตรวจสอบค่าความผิดพลาดของช่องทางตลอดทุกเดือน โดยกำหนดค่าความผิดพลาดไม่เกิน 3%

4) ระบบ Easy Pass มีการใช้งานมากกว่า 10 ปี โดยยังไม่มีปรับปรุง

- ดำเนินการจัดจ้างปรับปรุงระบบ Easy Pass ด้วยเทคโนโลยีการรับ-ส่งข้อมูลความเร็วสูง ซึ่งปัจจุบันได้ผู้รับจ้างแล้ว อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาในระยะยาวต่อไป

แบบรายงานผลการดำเนินงานตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ
พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565
วุฒิสภา

กระทรวง คมนาคม

หน่วยรับงบประมาณ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โทรศัพท์ 0 2558 9800 ต่อ 25701-25702

E-mail l.u.planning1@gmail.com

ประเด็นข้อสังเกต การทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนโดยออกแบบให้มีพื้นที่สีเขียวมากขึ้นเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี โดยทั้งนี้การออกแบบโครงการจะต้องออกแบบให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้พื้นที่ด้วย

ผลการดำเนินงานของหน่วยรับงบประมาณ ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะมีโครงการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษที่จะดำเนินการตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษจำนวนหลายโครงการ โดยแต่ละโครงการมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์หรือใช้ประโยชน์ไม่เต็มประสิทธิภาพเพื่อร่วมพัฒนาและยกระดับความสำคัญของการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง โดยให้มีการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์และเชิงสาธารณประโยชน์ควบคู่ไปด้วยกัน

ทั้งนี้พื้นที่สีเขียวในเมืองมีไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชน การเข้าถึงเป็นไปโดยยากในบางพื้นที่ จึงต้องมีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับเมืองเพื่อช่วยให้ประชาชนคนเมืองมีทางเลือกในการพักผ่อนหย่อนใจมากขึ้นเพื่อเสริมสร้างภูมิทัศน์ให้เอื้ออำนวยต่อการพักผ่อนหย่อนใจและเพื่อเสริมสร้างสภาพแวดล้อมของเมือง อันจะทำให้ชุมชนเมืองเป็นเมืองสีเขียวที่ร่มรื่นสวยงามและน่าอยู่ตลอดไปตามแนวคิดพัฒนาพื้นที่สีเขียว ดังนี้

1. พื้นที่สีเขียวเพื่อบริการ เป็นพื้นที่สีเขียวที่ประชาชนสามารถเข้าไปใช้บริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจออกกำลังกายและเสริมสร้างทัศนียภาพที่สวยงามให้กับเมืองในรูปแบบสวนสาธารณะ สวนหย่อม สนามกีฬาากลางแจ้ง สนามเด็กเล่น ลานเมือง
2. พื้นที่สีเขียวเพื่อสิ่งแวดล้อม เป็นพื้นที่สีเขียวที่เสริมสร้างคุณค่าด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การเพิ่มก๊าซออกซิเจนและลดอุณหภูมิความร้อนในเมืองซึ่งเป็นเสมือนปอดของชุมชนเมือง
3. พื้นที่สีเขียวริมเส้นทางสัญจร เป็นพื้นที่สีเขียวที่อยู่ในแนวเส้นทางสัญจรสาธารณะ ซึ่งมีบทบาททั้งการเสริมสร้างคุณค่าด้านสิ่งแวดล้อมและการบริการ ได้แก่ พื้นที่ตามแนวถนน ถนนริมทางเดิน
4. พื้นที่สีเขียวเพื่อเศรษฐกิจชุมชน เป็นการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้แก่ผู้เป็นเจ้าของ ได้แก่ สวนไม้ผลยืนต้น สวนป่าเศรษฐกิจ พื้นที่ว่างในบริเวณสถานประกอบการ

โดยขณะนี้การทางพิเศษฯ ได้มีการให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) และหน่วยงานหรือองค์กรอื่นใช้พื้นที่เป็นพื้นที่สีเขียวจำนวน 98 แห่ง เนื้อที่จำนวน 202,543.08 ตารางวา (ข้อมูล ณ วันที่ 30 เมษายน 2565)

แบบรายงานผลการดำเนินงานตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565
วุฒิสภา

กระทรวง คมนาคม

หน่วยรับงบประมาณ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โทรศัพท์ 0 2558 9800 ต่อ 24150

E-mail n_goalclub@hotmail.com

ประเด็นข้อสังเกต การทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรบูรณาการความเชื่อมโยงการขนส่งในแต่ละเส้นทาง เพื่อให้ประชาชนได้เลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะมากกว่าการใช้รถยนต์ของตนเองเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด โดยควรกำหนดค่าบริการอย่างเหมาะสมและไม่เป็นภาระกับประชาชนมากเกินไป

ผลการดำเนินงานของหน่วยรับงบประมาณ ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญฯ

ในการพัฒนาโครงการทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยนั้น ได้มีการบูรณาการความเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ โดยในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการนั้น ได้มีการวิเคราะห์ถึงความสอดคล้องของโครงการต่อกรอบนโยบายของรัฐบาลและแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เป็นต้น รวมทั้งได้มีการทบทวนแผนแม่บทและแผนการดำเนินงานของโครงการระบบขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบขนส่งมวลชนทางราง และระบบรถโดยสารประจำทาง ซึ่งได้กำหนดเป็นโครงข่ายคมนาคมพื้นฐานของการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการทางพิเศษ สำหรับการกำหนดอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษ จะมีการศึกษาอัตราค่าผ่านทางที่เหมาะสมโดยพิจารณาทั้งความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน และความสอดคล้องกับอัตราค่าผ่านทางที่เก็บอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้อัตราค่าผ่านทางมีความเหมาะสมและไม่เป็นภาระกับประชาชนมากเกินไป นอกจากนี้ในการพัฒนาโครงการทางพิเศษ ได้มีการจัดประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาของการศึกษาความเหมาะสม เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและนำไปพัฒนาโครงการให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนต่อไป

แบบรายงานผลการดำเนินงานตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ
พิจารณาคีษาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565
วุฒิสภา

กระทรวงคมนาคม

หน่วยรับงบประมาณ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โทรศัพท์ 02-558-9800 ต่อ 23610

E-mail nongyao_kit@exat.co.th

ประเด็นข้อสังเกต การทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรกำหนดแนวทางการบริหารจัดการการจ่ายเงินคืน
กองทุนโดยเร่งด่วนเพื่อให้การใช้เงินกองทุนดังกล่าวเกิดประสิทธิภาพมากที่สุด เนื่องจากโครงการที่ 2 ยังไม่ได้
รับอนุมัติให้ก่อสร้างแต่กลับต้องมีภาระดอกเบี้ยจ่ายเงินคืนกองทุนทุกวัน

ผลการดำเนินงานของหน่วยรับงบประมาณ ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญฯ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดในระยะเวลา 10 ปี
(2565-2574) ซึ่งใช้เป็นแนวทางในการบริหารเงินที่ได้รับจากการระดมทุน TFF ให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด
โดยได้นำเงิน TFF ในส่วนที่รอชำระค่าก่อสร้างของโครงการที่ 2 (ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2) ไปเสริม
สภาพคล่องที่ขาดจากการชำระหนี้ที่ครบกำหนด และมีแผนการจัดหาเงินเพื่อนำมาคืนเงิน TFF ให้ทันกับแผน
การเบิกจ่ายค่าก่อสร้างของโครงการดังกล่าวแล้ว

สถานะปัจจุบันของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม
แห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ให้ความเห็นรายงานการขอ
เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เมื่อวันที่
17 ธันวาคม 2564 และการทางพิเศษฯ อยู่ระหว่างดำเนินการขออนุมัติดำเนินโครงการ โดยกระทรวงคมนาคมได้มี
หนังสือนำเสนอความเห็นของหน่วยงานต่าง ๆ ให้การทางพิเศษฯ ดำเนินการจัดส่งข้อมูลให้หน่วยงานต่าง ๆ
ประกอบการพิจารณา ปัจจุบันการทางพิเศษฯ อยู่ระหว่างจัดเตรียมข้อมูลเพิ่มเติม