

แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

กระทรวงคมนาคม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เอกสารประกอบการชี้แจง

เสนอ

ต่อคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา

ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี

งบประมาณ พ.ศ. 2566

วุฒิสภา



สารบัญ

	หน้า
1. รายนามผู้ชี้แจง	1
2. วิสัยทัศน์ พันธกิจ และโครงสร้างหน่วยงาน	2
3. ผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามข้อสั่งเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 วุฒิสภา	5
4. งบประมาณที่ได้รับจัดสรรในภาพรวมปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 โดยเปรียบเทียบวงเงินกับ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565	9
5. สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 – 2565 พร้อมปัญหา อุปสรรค ในการดำเนินงาน และแนวทางการแก้ไข	10
6. แผนการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ที่สำคัญ และผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ	11
7. ผลสัมฤทธิ์ที่ได้จากการใช้งบประมาณตามยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2563 – 2565) ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน	14
8. งบประมาณที่หน่วยงานได้รับจัดสรรในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 (เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 ขาวคาดแดง) ภายใต้เป้าหมายการให้บริการของหน่วยงานมีแผนงาน/โครงการ ตรงกับแผนงาน/โครงการภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นใด แผนแม่บท ย่อยใด (ตามที่ปรากฏในเอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 4 ขาวคาดเหลือง ที่ระบุวงเงินของ หน่วยรับงบประมาณในแต่ละแผนแม่บทย่อย)	15
9. แผนงานที่อยู่ภายใต้การให้บริการของหน่วยงานที่ได้รับจัดสรรงบประมาณตรงกับแผนการ ปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)	18
10. งบประมาณที่เป็นค่าใช้จ่ายประจำของหน่วยงานย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2563 –2565) ในแผนงานพื้นฐานหรือแผนงานอื่น ๆ (ถ้ามี) แยกเป็นประเภทงบรายจ่าย และระบุ ข้อเสนอแนะในการปรับลดงบประมาณในส่วนนี้ลงตามความจำเป็นในการปฏิบัติงาน	19
11. แนวความคิดในการจัดทำงบประมาณกระจายอำนาจเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่าง งบประมาณเชิงพื้นที่ (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) กับงบประมาณส่วนราชการ (ส่วนกลาง)	20
12. ประเด็นที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายเกี่ยวกับงบประมาณของหน่วยงานในการ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ในวาระที่ 1 ชั้นรับหลักการ พร้อมทั้งคำชี้แจงที่หน่วยงานมีต่อประเด็นดังกล่าว (โดยสรุป)	21
13. โครงการ/รายการที่ได้รับอนุมัติให้ใช้จ่ายจากเงินกู้ ตามพระราชกำหนดให้อำนาจ กระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อแก้ไขปัญหา เยียวยา และฟื้นฟูเศรษฐกิจและสังคม ที่ได้รับ ผลกระทบจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พ.ศ. 2563 วงเงิน 1,000,000 ล้านบาท และเพิ่มเติม พ.ศ. 2564 วงเงิน 500,000 ล้านบาท พร้อมแสดงผลการเบิกจ่าย	22

สารบัญ

	หน้า
14. โครงการ/รายการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 จากงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น และรายการค่าใช้จ่ายในการบรรเทา แก้ไขปัญหา และเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พร้อมแสดงผลเบิกจ่าย	23
15. โครงการ/รายการที่มีการกันเงินไว้เบิกเหลือในปี งบประมาณ พ.ศ. 2564 พร้อมแสดงผลเบิกจ่าย	25

(1)

1. รายนามผู้ชี้แจง

แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง
1.	นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข	ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
2.	นายวิชาญ เอกรินทรากุล	ที่ปรึกษาผู้ว่าการ (ด้านการบริหาร)
3.	นายดำเกิง ปานขำ	รองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ
4.	นางทศานุช ธรรมโชติ	รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร
5.	นายชาติรี ต้นศิริ	รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา

2. วิสัยทัศน์ พันธกิจ และโครงสร้างหน่วยงาน

วิสัยทัศน์

“องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น”

ภารกิจตามกฎหมายจัดตั้งหน่วยงาน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจ จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2515 ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2515 สังกัดกระทรวงมหาดไทย ภายหลังจากปฏิรูประบบราชการตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม 2545 ได้มีการโอนการทางพิเศษฯ มาสังกัดกระทรวงคมนาคม ต่อมาได้มีการปรับปรุงกฎหมายโดยการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 (พ.ร.บ. การทางพิเศษฯ พ.ศ. 2550) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม 2551 ปัจจุบันการทางพิเศษฯ มีอำนาจหน้าที่กระทำการภายใต้ขอบแห่งวัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ. การทางพิเศษฯ พ.ศ. 2550 ดังนี้

1. สร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ
2. ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่ การทางพิเศษฯ

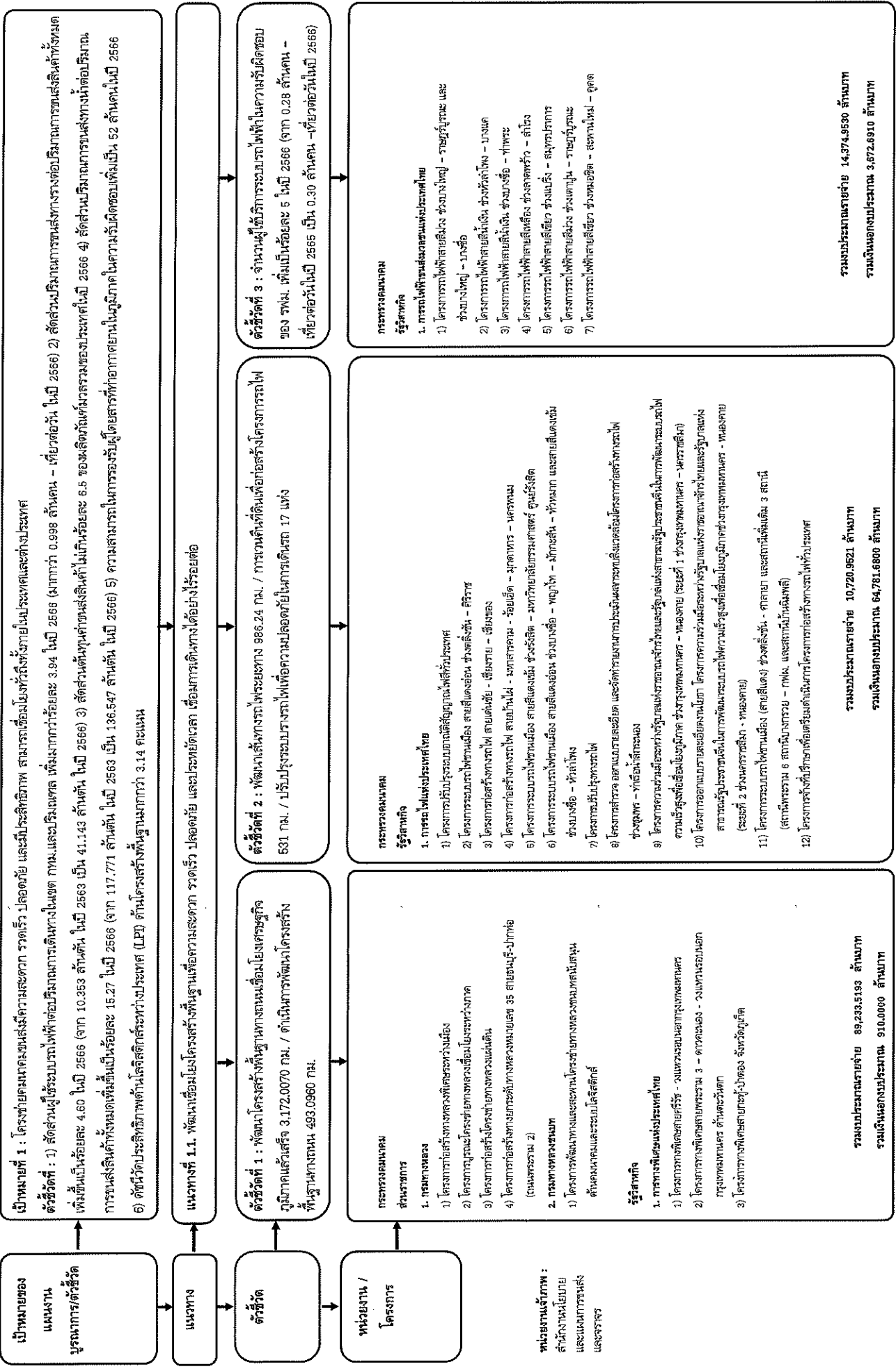
ทั้งนี้ ตาม พ.ร.บ. การทางพิเศษฯ พ.ศ. 2550 “ทางพิเศษ” หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้นหรือได้รับโอนหรือได้รับมอบไม่ว่าจะจัดสร้างในระดับพื้นดิน เหนือ หรือใต้พื้นดิน หรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และให้หมายความรวมถึงสะพาน อุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถ ทางเท้า ที่จอดรถ เขตทาง ไหล่ทาง เชื้อนก้นน้ำ ท่อ หรือทางระบายน้ำ กำแพงกันดิน รั้วเขต หลังกระยะสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร อาคาร หรือสิ่งอื่นใดที่จัดไว้ในเขตทาง เพื่ออำนวยความสะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับงานทางพิเศษ

การดำเนินงานทางพิเศษของการทางพิเศษฯ เป็นการพัฒนากาการขนส่งที่สำคัญ เนื่องจากช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด เป็นตัวกลางในการเคลื่อนย้ายสินค้า ผู้โดยสารและการบริการ ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง ตลอดจนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น มีอิทธิพลในการชั้นนำและผลักดันด้านการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

เพื่อการมุ่งมั่นในการดำเนินงานให้บรรลุวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ การทางพิเศษฯ ได้กำหนดภารกิจไว้ 4 ประการ ได้แก่

- 1) จัดให้มี พัฒนา/ปรับปรุง ทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐาน และปลอดภัย
- 2) บริการอย่างมีนวัตกรรมและคุณค่าเพิ่ม
- 3) บริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษ และประโยชน์ต่อสังคม
- 4) พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์กร

แผนงานบูรณาการพัฒนาต้นตมลงนามและระบบโลจิสติกส์



(5)

3. ผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามข้อสั่งเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา
ศึกษาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 วุฒิสภา

**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 สนามกีฬากลางแจ้ง 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 31 พฤษภาคม 2565)

แบบรายงานผลการดำเนินงานตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ
พิจารณาศึกษา ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 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 ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญฯ

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

แบบรายงานผลการดำเนินงานตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565
วุฒิสภา

กระทรวง คมนาคม

หน่วยรับงบประมาณ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โทรศัพท์ 02-558-9800 ต่อ 23610

E-mail nongyao_kit@exat.co.th

ประเด็นข้อสังเกต การทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรกำหนดแนวทางการบริหารจัดการการจ่ายเงินคืน
กองทุนโดยเร่งด่วนเพื่อให้การใช้เงินกองทุนดังกล่าวเกิดประสิทธิภาพมากที่สุด เนื่องจากโครงการที่ 2
ยังไม่ได้รับอนุมัติให้ก่อสร้างแต่กลับต้องมีภาระดอกเบี้ยจ่ายคืนกองทุนทุกวัน

ผลการดำเนินงานของหน่วยรับงบประมาณ ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญฯ

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 คณะกรรมการ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ให้ความเห็นรายงาน
การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ
เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2564 และการทางพิเศษฯ อยู่ระหว่างดำเนินการขออนุมัติดำเนินโครงการ โดยกระทรวง
คมนาคมได้มีหนังสือนำส่งความเห็นของหน่วยงานต่าง ๆ ให้การทางพิเศษฯ ดำเนินการจัดส่งข้อมูล
ให้หน่วยงานต่าง ๆ ประกอบการพิจารณา ปัจจุบันการทางพิเศษฯ ได้ดำเนินการจัดส่งข้อมูลเพิ่มเติม
และประสานไปยังหน่วยงานต่าง ๆ แล้ว โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
อยู่ระหว่างการพิจารณาข้อมูลโครงการฯ เพื่อประกอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้
การทางพิเศษฯ ดำเนินโครงการต่อไป

(9)

4. งบประมาณที่ได้รับจัดสรรในภาพรวมปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

โดยเปรียบเทียบวงเงินกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

หน่วยงาน	งบประมาณปี						เพิ่ม/ลด จากปี 2565	
	ปี 2565			ปี 2566			จำนวน	ร้อยละ
	งบประมาณที่ได้รับจัดสรร	การเบิกจ่าย (1)	ใบสั่งซื้อ (PO) (2)	รวมผลการเบิกจ่ายและใบสั่งซื้อ (1+2)	งบประมาณตามร่าง พ.ร.บ.			
รวมงบประมาณทั้งสิ้น	11.2910	11.2910	-	11.2910	88.9091	77.6181	687.43	
กระทรวงคมนาคม	11.2910	11.2910	-	11.2910	88.9091	77.6181	687.43	
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	11.2910	11.2910	-	11.2910	88.9091	77.6181	687.43	

หมายเหตุ * ผลเบิกจ่ายข้อมูล ณ วันที่ 17 มิถุนายน 2565

5. สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2565 พร้อมปัญหาอุปสรรค ในการดำเนินงาน และแนวทางการแก้ไข

ผลผลิต/โครงการ	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท : ทัศนियม 4 ตำแหน่ง)	ผลการดำเนินงาน	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
เป้าหมายแผนงานบูรณาการ : โครงการขยายความเข้มแข็งมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ				
รวมวงเงิน	98.5579	98.5579	-	-
ปี 2564	87.2669	87.2669	-	-
1. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	4.3405	4.3405	-	-
- รายการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	4.3405	4.3405	-	-
2. โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	82.9264	82.9264	-	-
- รายการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	82.9264	82.9264	-	-
ปี 2565	11.2910	11.2910	-	-
1. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	4.2410	4.2410	-	-
- รายการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	4.2410	4.2410	-	-
2. โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	7.0500	7.0500	-	-
- รายการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	7.0500	7.0500	-	-

6. แผนการดำเนินงานในปีงบประมาณ 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 17.4472 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

7. ผลสัมฤทธิ์ที่ได้จากการใช้จ่ายงบประมาณตามยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2563 – 2565)

ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ปี 2563 – 2565 งบประมาณที่ได้รับ 131,372.7777 ล้านบาท ผลสัมฤทธิ์ที่ได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ เพื่อลดความเดือดร้อนให้แก่ผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

หมายเหตุ : 1) ผลสัมฤทธิ์ที่ให้ระบุ คือ การใช้งบประมาณที่ผ่านมา (ตั้งแต่ 2563 – 2565) บรรลุผลตามยุทธศาสตร์ชาติ ด้านที่หน่วยรับผิดชอบอย่างไร (ปี 2565 ระบุถึงสิ้นไตรมาส 2)
2) ผลสัมฤทธิ์จากการใช้งบประมาณที่ให้ระบุ คือ การใช้งบประมาณที่ผ่านมาสำเร็จตามเป้าหมายที่ยุทธศาสตร์ชาติกำหนดไว้หรือไม่ เพียงใด ไม่ใช่ ผลการเบิกจ่ายงบประมาณ

8. งบประมาณที่หน่วยงานได้รับจัดสรรในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 (เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 ขาวคาดแดง) ภายใต้เป้าหมายการให้บริการของหน่วยงานมีแผนงาน/โครงการตรงกับแผนงาน/โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นใน แผนแม่บทย่อยใด (ตามที่ปรากฏในเอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 4 ขาวคาดเหลือง ที่ระบุวงเงินของหน่วยงานในแต่ละแผนแม่บทย่อย)

หน่วยงาน/กรม	เอกสารงบประมาณ						แผนแม่บทย่อย			สรุป
	ฉบับที่ 4 (ขาวคาดเหลือง)		ฉบับที่ 3 (ขาวคาดแดง)		ตัวชี้วัด	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด		
	ผลิต/โครงการ (วงเงิน.....ลบ.)	แผนงาน (วงเงิน.....ลบ.)	ผลิต/โครงการ (วงเงิน.....ลบ.)	ระยะเวลา						
เป้าหมายแผนงานบูรณาการ : โครงการพัฒนาคนชนสังคมมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ										
รวมวงเงิน	88.9091 ลบ.			88.9091 ลบ.						
กระทรวง : คมนาคม	1.โครงการ ทางพิเศษ สายศรีรัช - วงแหวน รอบนอก กรุงเทพมหานคร (17.4472 ลบ.)	แผนงาน บูรณาการ พัฒนาด้าน คมนาคม และระบบ โลจิสติกส์ (17.4472 ลบ.)	โครงสร้าง พื้นฐานด้าน คมนาคมและ ระบบ โลจิสติกส์	1.โครงการ ทางพิเศษ สายศรีรัช - วงแหวน รอบนอก กรุงเทพมหานคร (17.4472 ลบ.)	ปี 2556 ถึง ปี 2571	ดำเนินการ พัฒนา โครงสร้าง พื้นฐาน ทางถนน (16.700 กิโลเมตร)	สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ของ ประเทศไทย ต่อผลิตภัณฑ์ มวลรวม ในประเทศ ลดลงเหลือ ร้อยละ 12	ต้นทุน โลจิสติกส์ ของประเทศ ไทยต่อ ผลิตภัณฑ์ มวลรวม ในประเทศ ลดลง	1. โครงการใน เอกสารงบประมาณ เล่มขาว คาดเหลืองมีอยู่ใน เอกสารงบประมาณ เล่มขาวคาดแดง 2. ตัวชี้วัดโครงการ มีความสอดคล้องกับ ตัวชี้วัดแผนแม่บท ย่อย (แต่ยังไม่ ตรงกัน)	

หน่วยงาน/กรม	เอกสารงบประมาณ						แผนแม่บทย่อย		สรุป
	ฉบับที่ 4 (ข่าวคาดเหลือง)			ฉบับที่ 3 (ข่าวคาดแดง)			ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	
	ผลิต/โครงการ (วงเงิน..... ลบ.)	แผนงาน (วงเงิน..... ลบ.)	แผนแม่บทย่อย	ผลิต/โครงการ (วงเงิน..... ลบ.)	ระยะเวลา	ตัวชี้วัด			
กระทรวง : คมนาคม กรม : การทางพิเศษ แห่งประเทศไทย	2.โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก (1.4619 ลบ.)	แผนงานบูรณาการพัฒนาคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (1.4619 ลบ.)	โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	2.โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก (1.4619 ลบ.)	ปี 2560 ถึง ปี 2571	ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (18.700 กิโลเมตร)	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลงเหลือร้อยละ 12	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	1. โครงการในเอกสารงบประมาณเล่มขาว คาดเหลืองมีอยู่ในเอกสารงบประมาณเล่มขาวคาดแดง 2. ตัวชี้วัดโครงการมีความสอดคล้องกับตัวชี้วัดแผนแม่บทย่อย (แต่ยังไม่ตรงกัน)

หน่วยงาน/กรม	เอกสารงบประมาณ						แผนแม่บทย่อย			สรุป
	ฉบับที่ 4 (ขาคาดเหลือ)		ฉบับที่ 3 (ขาคาดแดง)		ตัวชี้วัด	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด		
	ผลผลิต/โครงการ (วงเงิน..... ลบ.)	แผนงาน (วงเงิน..... ลบ.)	แผนแม่บทย่อย	ผลผลิต/โครงการ (วงเงิน..... ลบ.)					ระยะเวลา	
กระทรวง : คมนาคม กรม : การทางพิเศษ แห่งประเทศไทย	3.โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต (70.0000 ลบ.)	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (70.0000 ลบ.)	โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	3.โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต (70.0000 ลบ.)	ปี 2563 ถึง ปี 2570	ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (3.980 กิโลเมตร)	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ลดลงเหลือร้อยละ 12	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ลดลง	1. โครงการในเอกสารงบประมาณ เล่มขาาคาดเหลือมีอยู่ในเอกสารงบประมาณเล่มขาาคาดเหลือมีอยู่ในเอกสารงบประมาณเล่มขาาคาดแดง 2. ตัวชี้วัดโครงการมีความสอดคล้องกับตัวชี้วัดแผนแม่บทย่อย (แต่ยังไม่ตรงกัน)	

หมายเหตุ : 1) ให้นำบัญชีงบประมาณหรือเทียบเท่า กรอกข้อมูลงบประมาณที่อยู่ภายใต้เป้าหมายของหน่วยงานทุกเป้าหมายที่สามารถ

เชื่อมโยงกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติหรือแผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติฯ ได้

2) กรณีมีมากกว่า 1 ผลผลิต/โครงการ (ให้ระบุทุกผลผลิต/โครงการ)

3) กรณีเป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนงาน/โครงการที่หน่วยงานได้รับจัดสรร**ไม่ตรงกับ**เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติหรือแผนแม่บทย่อยซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ เพราะเป้าหมายหรือตัวชี้วัดของหน่วยงานกำหนดไว้เป็นรายปี (ให้ระบุด้วย)

9. แผนงานที่อยู่ภายใต้การให้บริการของหน่วยงานที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณตรงกับแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)

ผลผลิต/โครงการ	เป้าหมาย	งบประมาณ (ล้านบาท)	แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)
เป้าหมายแผนงานบูรณาการ : โครงการพัฒนาคนชนสังคมมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ			
รวมวงเงิน 88.9091 ล้านบาท			
โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	โครงการพัฒนาคนชนสังคมมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ	17.4472	- ไม่มี - (ไม่ได้อยู่ในแผนการปฏิรูปด้านเศรษฐกิจ)
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	โครงการพัฒนาคนชนสังคมมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ	1.4619	- ไม่มี - (ไม่ได้อยู่ในแผนการปฏิรูปด้านเศรษฐกิจ)
โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ปาดอง จังหวัดภูเก็ต	โครงการพัฒนาคนชนสังคมมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ	70.0000	- ไม่มี - (ไม่ได้อยู่ในแผนการปฏิรูปด้านเศรษฐกิจ)

หมายเหตุ : กรณีที่ผลิตผล/โครงการ ตามแผนงานไม่ได้อยู่ในแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ด้านใด (ให้ระบุ โดยช่องสุดท้ายระบุว่าไม่มี)

(19)

10. งบประมาณที่เป็นค่าใช้จ่ายประจำของหน่วยงานย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) ในแผนงานพื้นฐานหรือแผนงานอื่น ๆ (ถ้ามี) แยกเป็นประเภทงบรายจ่าย และระบุข้อเสนอแนะในการปรับลดงบประมาณในส่วนนี้ลงตามความจำเป็นในการปฏิบัติงาน

แผนงาน/งบรายจ่าย	ปีงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)		ข้อเสนอแนะในการปรับลด
	2563	2564	
รวมทั้งสิ้น	309.5557	87.2669	11.2910
10.1 งบลงทุน	309.5557	87.2669	11.2910
1. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช – วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	4.2325	4.3405	4.2410
2. โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 – ดวาคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	305.3232	82.9264	7.0500

หมายเหตุ : ใส่ข้อมูลงบประมาณตาม พ.ร.บ.

หน่วย : ล้านบาท

11. แนวความคิดในการจัดทำงบประมาณกระจายอำนาจเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่าง
งบประมาณเชิงพื้นที่ (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) กับงบประมาณส่วนราชการ
(ส่วนกลาง)

-ไม่มี-

12. ประเด็นที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายเกี่ยวกับงบประมาณของหน่วยงาน
ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ
พ.ศ. 2566 ในวาระที่ 1 ชั้นรับหลักการ พร้อมทั้งคำชี้แจงที่หน่วยงานมีต่อประเด็น
ดังกล่าว (โดยสรุป)

-ไม่มี-

(22)

13. โครงการ/รายการที่ได้รับอนุมัติให้ใช้จ่ายจากเงินกู้ ตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อแก้ไขปัญหา เยียวยา และฟื้นฟูเศรษฐกิจและสังคมที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พ.ศ. 2563 วงเงิน 1,000,000 ล้านบาท และเพิ่มเติม พ.ศ. 2564 วงเงิน 500,000 ล้านบาท พร้อมแสดงผลการเบิกจ่าย

ลำดับที่	โครงการ/รายการ	งบประมาณ	ผลการเบิกจ่าย	คงเหลือ	หมายเหตุ
			-ไม่มี-		

หน่วย : ล้านบาท

ผลการเบิกจ่าย ณ วันที่ 17 มิ.ย. 2565

หมายเหตุ : ช่องหมายเหตุให้ใส่รายละเอียดโครงการสั้น ๆ

(23)

14. โครงการ/รายการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 จากงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น และรายการค่าใช้จ่ายในการบรรเทา แก้ไขปัญหา และเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากภาวะระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พร้อมแสดงผลเบิกจ่าย

14.1 งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

ลำดับที่	โครงการ/รายการ	งบประมาณ	ผลการเบิกจ่าย	คงเหลือ	หมายเหตุ
			-ไม่มี-		

หน่วย : ล้านบาท

ผลการเบิกจ่าย ณ วันที่ 17 มิ.ย. 2565

หมายเหตุ : ช่องหมายเหตุให้ใส่รายละเอียดโครงการสั้น ๆ

