

รายงานผลการดำเนินงาน/โครงการสำคัญด้านทางหลวงของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗  
ณ เดือนธันวาคม ๒๕๕๖

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
<p>๑. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานคร</p>	<p>๒๗,๐๒๒ (เงินอุดหนุน ค่าจัด กรรมสิทธิ์ ที่ดินจำนวน ๙,๕๖๔ ล้านบาท เอกชน รับภาระ ค่าก่อสร้าง จำนวน ๑๗,๑๓๗ ล้านบาท และ ค่าควบคุมงาน ๓๒๑ ล้านบาท)</p>	<p>๑,๕๕๐ (ค่าจัด กรรมสิทธิ์ ที่ดิน)</p>	<p><b>การก่อสร้าง</b> ในการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๕๕ ได้มีมติให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือก เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีรัช- วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ที่เสนอให้บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นเอกชนร่วมลงทุนโครงการ และเห็นชอบใน หลักการร่างสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษา โครงการทางพิเศษ สายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ที่สำนักงาน อัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณา การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ลงนามในสัญญา กับ BECL เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๕๕ และมีหนังสือแจ้ง ให้เริ่มงานตั้งแต่วันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๕ (ระยะเวลา ดำเนินงานก่อสร้าง ๔๘ เดือน) คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ประมาณ ปี ๒๕๕๙ รวมทั้ง กทพ. ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๕๕ รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการลงนามในสัญญาสัมปทาน การลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและ</p>	<p><b>การก่อสร้าง</b> บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BECL) ได้ดำเนินการก่อสร้าง โครงการทางพิเศษสายศรีรัช- วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ได้แก่ งานก่อสร้างสำนักงานสนามและ สิ่งอำนวยความสะดวกแล้วเสร็จ และ อยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจและรื้อ ย้ายสาธารณูปโภค งานเสาเข็มเจาะ งานทดสอบเสาเข็ม และงานโยธาอื่น ๆ รวมทั้งได้มีการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง และงานด้านอาชีวอนามัยและความ ปลอดภัย โดยความก้าวหน้างาน ก่อสร้าง ณ เดือนธันวาคม ๒๕๕๖ มีผลงานร้อยละ ๑๒.๓๐ เปรียบเทียบกับ แผนงานร้อยละ ๑๓.๒๐ ช้ากว่า</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>บำรุงรักษา โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร เรียนปลัดกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบ และพิจารณานำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอ ครม. เพื่อทราบต่อไป ซึ่ง ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๖ รับทราบเรื่องดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว</p> <p>BECL ได้เริ่มดำเนินงานก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๕ โดย กทพ. ได้ส่งมอบพื้นที่ในเขตทางรถไฟให้ BECL เพื่อดำเนินการก่อสร้างตามสัญญาฯ ดังนี้</p> <p>๑) พื้นที่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) บริเวณตอนที่ ๒ (จากถนนราชพฤกษ์-สถานีรถไฟบางบำหรุ) และตอนที่ ๓ (จากสถานีรถไฟบางบำหรุ-สะพานพระราม ๖) เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๖</p> <p>๒) พื้นที่ของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ที่อยู่ในพื้นที่บริเวณตอนที่ ๒ และตอนที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๕๖</p> <p>๓) พื้นที่ในเขตทางรถไฟตอนที่ ๑ (จากถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ถนนราชพฤกษ์) และตอนที่ ๔ (จากสะพานพระราม ๖-ชุมทางรถไฟบางซื่อ) เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๖</p> <p>คณะกรรมการประสานงานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-</p>	<p>แผนงานร้อยละ ๐.๙๐ เนื่องจากผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างฐานรากของโครงการฯ ไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด</p> <p>การก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับบางซื่อ ซึ่งซ้อนทับกับการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดให้มีการประชุมเพื่อแก้ไขปัญหาการเข้าพื้นที่ทับซ้อนบริเวณบางซื่อ ร่วมกันระหว่าง กทพ. BECL กิจการร่วมค้า เอสยู (ผู้รับจ้างของ รฟท.) และวิศวกรที่ปรึกษาของ กทพ. เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ โดยมีผู้ว่าการ รฟท. เป็นประธานการประชุม ซึ่งที่ประชุมได้มีมติให้ กทพ. BECL ท้าหรือกับผู้รับจ้างของ รฟท. เพื่อให้เข้าพื้นที่ก่อสร้างบริเวณทับซ้อน โดยทั้ง ๒ หน่วยงานสามารถดำเนินงานก่อสร้างของแต่ละโครงการได้</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ได้มีการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ซึ่งที่ประชุมได้มีมติรับทราบผลการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และให้ปรับแก้รายงานผลการดำเนินงานโครงการฯ ตามความเห็นของคณะกรรมการประสานงานฯ และเวียนให้คณะกรรมการประสานงานฯ พิจารณาก่อนรายงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบและสำเนาเอกสารที่เกี่ยวข้องส่งให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๔ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ต่อไป ซึ่งประธานคณะกรรมการประสานงานฯ (ผู้ว่าการ กทพ.) ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๖ เรียนปลัดกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบและรายงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบรายงานผลการดำเนินงานดังกล่าวต่อไปแล้ว</p> <p>กทพ. ได้เข้าประชุมเพื่อพิจารณาเรื่องแนวทางการเข้าใช้พื้นที่บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารจตุจักร (หมอชิต ๒) เพื่อก่อสร้างโครงการฯ ร่วมกับบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และ BECL เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ซึ่งในที่ประชุม บขส. ไม่ขัดข้องให้ BECL เข้าใช้พื้นที่บริเวณดังกล่าวเพื่อ</p>	<p>และต่อมา รฟท. ได้จัดประชุมเพื่อพิจารณาเรื่องดังกล่าวร่วมกับ กทพ. บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (ที่ปรึกษาของ รฟท.) ผู้รับจ้างของ รฟท. และ BECL เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ผลการประชุมสรุปว่า BECL สามารถเข้าพื้นที่ก่อสร้างบริเวณถนนกำแพงเพชร ๒ ได้ก่อนโดยไม่ติดขัดกับงานก่อสร้างของ รฟท. แต่ขอให้ชะลอการก่อสร้างบริเวณบีมแก๊ส (ใกล้ทางออกสถานีขนส่ง) ไว้ก่อน เนื่องจากในอนาคต รฟท. จะก่อสร้างถนนมาเชื่อมกับถนนกำแพงเพชร ๒ บริเวณบีมแก๊สดังกล่าว และอาจจะมีการทำ Underpass ลอดใต้ถนนกำแพงเพชร ๒ เพื่อส่งรถขึ้นทางพิเศษบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางซื่อ ส่วนเรื่องรูปแบบการก่อสร้างที่ได้ข้อยุติในระดับกระทรวงแล้วนั้น เป็นรูปแบบที่</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ และให้ BECL จัดทำแผนการจัดจรรยาบรรณถนนกำแพงเพชร ๒ โดยในระหว่างการก่อสร้าง หากตรงกับช่วงเทศกาลปีใหม่ ขอให้ BECL ย้ายเครื่องจักรออกจากบริเวณดังกล่าวเพื่อลดผลกระทบต่อปัญหาการจราจร ต่อมา กทพ. ได้เข้าประชุมเพื่อติดตามความก้าวหน้าเรื่องดังกล่าวร่วมกับ บขส. และ BECL เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๕๖ โดยในที่ประชุม BECL ได้เสนอแผนการเข้าพื้นที่ บริเวณรั้วด้านหน้าของสถานีขนส่งผู้โดยสารจตุจักร (หมอชิต ๒) บริเวณลานจอดรถจักรยานยนต์ และบริเวณทางเข้า-ออก สถานีขนส่งฯ เพื่อก่อสร้างฐานรากและเสาตอม่อ จำนวน ๙ ต้น งบประมาณเดือนมีนาคม ๒๕๕๗ โดยจะใช้ระยะเวลาก่อสร้าง ประมาณ ๔ เดือน ซึ่ง บขส. ขอให้ BECL จัดส่งแผนการก่อสร้างให้ บขส. พิจารณาก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้างด้วย</p> <p>กทพ. ได้ตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างบริเวณจุดจอดรถ โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) บริเวณถนนกำแพงเพชร ๒ (หมอชิต ) ร่วมกับ ขสมก. BECL และวิศวกรที่ปรึกษาของ กทพ. เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ซึ่งสรุปว่า ขสมก. ไม่ขัดข้องที่ กทพ. จะเข้าพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณดังกล่าว โดยขอให้ กทพ. จัดส่งหนังสือที่ รพท. ได้อนุญาต ให้ กทพ. เข้าพื้นที่ของ รพท. เพื่อก่อสร้างโครงการฯ ผังแสดง</p>	<p>สอดคล้องกับรูปแบบที่โครงการระบบ รถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ได้แก้ไขแบบ ตามสัญญาแล้ว แต่เนื่องจากขณะนี้ รพท. อยู่ระหว่างขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงงาน ซึ่งหาก กทพ. ดำเนินการก่อสร้างทาง พิเศษก่อนอาจต้องรับความเสี่ยงกรณี หาก รพท. ไม่ปรับแบบ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแบบของ กทพ. ทำให้ทางพิเศษ จะไม่สามารถอยู่ระดับ ๒ ได้แต่จะต้อง ไปอยู่ที่ระดับ ๔ แทน ซึ่งปัจจุบัน BECL ยังไม่สามารถเข้าดำเนินการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ทับซ้อนกับโครงการระบบ รถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ได้</p> <p><b>การจัดการมลพิษที่ที่ดิน</b></p> <p>ณ เดือนธันวาคม ๒๕๕๖ มีผลการดำเนินงานจัดการมลพิษที่ที่ดินร้อยละ ๙๔.๐๐ เปรียบเทียบกับแผนงาน ร้อยละ ๙๒.๕๐ เร็วกว่าแผนงาน ร้อย ละ ๑.๕๐</p> <p>สำหรับการเข้าใช้พื้นที่ตอนที่ ๔</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างและแผนการดำเนินการก่อสร้างให้ ขสมก. พิจารณา โดยขอให้ กทพ. เข้าพื้นที่ก่อสร้างหลังช่วงเทศกาลปีใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเทศกาลดังกล่าว ซึ่งปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างจัดทำหนังสือถึง ขสมก. เพื่อจัดส่งแผนงานและผังพื้นที่เพื่อขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ในเขตพื้นที่ของ ขสมก. โดยจะเริ่มเข้าดำเนินการก่อสร้างในวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๗ และจะคืนพื้นที่ก่อสร้างตามสภาพเดิมเมื่องานก่อสร้างในส่วนดังกล่าวแล้วเสร็จ</p> <p>คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมช่วงดำเนินการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ได้มีการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๖ ซึ่งที่ประชุมได้มีมติรับทราบผลการดำเนินงานตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ตุลาคม ๒๕๕๖ และให้รับข้อสังเกตของคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบฯ ไปพิจารณาปรับปรุงการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ พร้อมทั้งจัดทำร่างบันทึกรายงานผลการกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมโครงการฯ เวียนให้คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบฯ พิจารณาก่อนรายงานคณะกรรมการ กทพ.</p>	<p>ตามรูปแบบที่ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้อนุมัติเมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๕๖ ปรากฏว่ามีพื้นที่บางส่วนซ้อนทับกับแนวเขตทางของทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ ๒) ที่ กทพ. ได้นำพื้นที่ออกให้เช่า <b>ขณะนี้ กทพ. ได้รับมอบพื้นที่เช่าคืนจากผู้เช่าเรียบร้อยแล้ว และจะดำเนินการส่งมอบพื้นที่ให้ BECL ต่อไป</b> ส่วนพื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟท. <b>ขณะนี้</b> เจ้าหน้าที่ของ กทพ. ได้เข้าดำเนินการวางแนวเขตทางพิเศษ เพื่อทำการสำรวจสอบสวนสิทธิ์ตามขั้นตอนการเวนคืน พร้อมทั้งได้ประสาน BECL บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) และเจ้าหน้าที่ของ รฟท. เข้าร่วมตรวจสอบพื้นที่เพื่อใช้ในการก่อสร้าง และหากพบปัญหาอุปสรรคก็ได้ร่วมกันแก้ไขปัญหาลุ่ล่งไปในระดับหนึ่งแล้ว</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ต่อไป</p> <p>การก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับบางซื่อ ซึ่งซ้อนทับกับการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต รฟท. ได้จัดให้มีการประชุมเพื่อแก้ไขปัญหาการเข้าพื้นที่ทับซ้อนบริเวณบางซื่อร่วมกันระหว่าง กทพ. BECL กิจการร่วมค้า เอส ยู (ผู้รับจ้างของ รฟท.) และวิศวกรที่ปรึกษาของ กทพ. เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ โดยมีผู้ว่าการ รฟท. เป็นประธานการประชุม ซึ่งที่ประชุมได้มีมติให้ กทพ. BECL ทหารือกับผู้รับจ้างของ รฟท. เพื่อให้เข้าพื้นที่ก่อสร้างบริเวณทับซ้อน โดยทั้ง ๒ หน่วยงานสามารถดำเนินงานก่อสร้างของแต่ละโครงการได้ และต่อมา รฟท. ได้จัดประชุมเพื่อพิจารณาเรื่องดังกล่าวร่วมกับ กทพ. บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (ที่ปรึกษาของ รฟท.) ผู้รับจ้างของ รฟท. และ BECL เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ผลการประชุมสรุปว่า BECL สามารถเข้าพื้นที่ก่อสร้างบริเวณถนนกำแพงเพชร ๒ ได้ก่อนโดยไม่ติดขัดกับงานก่อสร้างของ รฟท. แต่ขอให้ชะลอการก่อสร้างบริเวณป้อมแก๊ส (ใกล้ทางออกสถานีขนส่ง) ไว้ก่อนเนื่องจากในอนาคต รฟท. จะก่อสร้างถนนมาเชื่อมกับถนนกำแพงเพชร ๒ บริเวณป้อมแก๊สดังกล่าว และอาจจะมีการทำ Underpass ลอดใต้ถนนกำแพงเพชร ๒ เพื่อส่งรถ</p>	

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ขึ้นทางพิเศษบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางซื่อ ส่วนเรื่องรูปแบบการก่อสร้างที่ได้ข้อยุติในระดับกระทรวงแล้วนั้น เป็นรูปแบบที่สอดคล้องกับรูปแบบที่โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ได้แก้ไขแบบตามสัญญาแล้ว แต่เนื่องจากขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงงาน ซึ่งหาก กทพ. ดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษก่อนอาจต้องรับความเสี่ยงกรณี หาก รฟท. ไม่ปรับแบบ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแบบของ กทพ. ทำให้ทางพิเศษจะไม่สามารถอยู่ที่ระดับ ๒ ได้แต่จะต้องไปอยู่ที่ระดับ ๔ แทน ซึ่งปัจจุบัน BECL ยังไม่สามารถเข้าดำเนินการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ทับซ้อนกับโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ได้</p> <p>BECL ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ได้แก่ งานก่อสร้างสำนักงานสนามและสิ่งอำนวยความสะดวกแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจและรื้อย้ายสาธารณูปโภค งานเสาเข็มเจาะ งานทดสอบเสาเข็ม และงานโยธาอื่น ๆ รวมทั้งได้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างและงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย โดยความก้าวหน้างานก่อสร้าง ณ เดือนธันวาคม ๒๕๕๖ มีผลงานร้อยละ ๑๒.๓๐ เปรียบเทียบกับแผนงานร้อยละ ๑๓.๒๐ ช้ากว่าแผนงานร้อยละ ๐.๘๐ เนื่องจากผู้รับจ้างดำเนินการ</p>	

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ก่อสร้างฐานรากของโครงการฯ ไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด</p> <p><b>การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน</b></p> <p>มีการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนเพื่อทำการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๙ ตอนที่ ๑๖ ก เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ โดยกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนในท้องที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางกอกน้อย เขตบางซื่อ และเขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๕ ณ เดือนธันวาคม ๒๕๕๖ มีผลการดำเนินงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินร้อยละ ๙๔.๐๐ เปรียบเทียบกับแผนงานร้อยละ ๙๒.๕๐ เร็วกว่าแผนงานร้อยละ ๑.๕๐</p> <p>สำหรับการเข้าใช้พื้นที่ตอนที่ ๔ ตามรูปแบบที่ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้อนุมัติเมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๕๖ ปรากฏว่ามีพื้นที่บางส่วนซ้อนทับกับแนวเขตทางของทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ ๒) ที่ กทพ. ได้นำพื้นที่ออกให้เช่า ขณะนี้ กทพ. ได้แจ้งบอกเลิกสัญญาเช่า และให้ผู้เช่าส่งมอบพื้นที่คืนให้ กทพ. ส่วนพื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟท. ขณะนี้เจ้าหน้าที่ของ กทพ. ได้เข้าดำเนินการวางแนวเขตทาง</p>	



งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			พิเศษ เพื่อทำการสำรวจสอบสวนสิทธิ์ตามขั้นตอนการเวนคืน พร้อมทั้งได้ประสาน BECL บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และเจ้าหน้าที่ของ รพท. เข้าร่วมตรวจสอบพื้นที่เพื่อใช้ในการก่อสร้าง และหากพบปัญหาอุปสรรคก็ได้ร่วมกันแก้ไขปัญหาให้ลุล่วงไปในระดับหนึ่งแล้ว	
๒. โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	๖,๐๘๒ (กทพ. ประมาณการ)	๒๓.๔๐ (ค่าศึกษา ความ เหมาะสมและ ออกแบบ รายละเอียด)	ในการประชุม ครม. เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๕ ได้เห็นชอบในหลักการโครงการอุโมงค์ลอดเข้าหาดป่าตอง เพื่อแก้ปัญหาจราจร วงเงิน ๕,๕๕๖.๐๔ ล้านบาท ที่เทศบาลเมืองป่าตองเป็นผู้เสนอ โดยมอบให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาความเหมาะสมเพิ่มเติม และให้เทศบาลเมืองป่าตองหารือกับท้องถิ่นใกล้เคียงในการพิจารณากำหนดสัดส่วนเงินสมทบของท้องถิ่นในการลงทุนก่อสร้างอุโมงค์ รวมทั้งการกำหนดแนวทางการลงทุนภาครัฐและภาคเอกชน และการกำหนดอัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เหมาะสม ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ กทพ. พิจารณาศึกษาโครงการก่อสร้างอุโมงค์เชื่อมเส้นทางระหว่างอำเภอกะทู้-หาดป่าตอง ดังกล่าว โดยปัจจุบัน กทพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๖ และแจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มงานวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ โดยมีระยะเวลาการศึกษา ๑๕ เดือน โดยจะแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๗ กทพ. ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษา	กทพ. ได้จัดให้มีการประชุม คณะอนุกรรมการกำกับการศึกษา ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖ เพื่อพิจารณา <b>รายงานเบื้องต้น</b> (Inception Report) ของที่ปรึกษา และครั้งที่ ๒/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๕๖ เพื่อพิจารณาร่างรายงานการศึกษา ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ที่ปรึกษาได้จัดให้มีการประชุม

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียด โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖ เพื่อพิจารณารายงานเบื้องต้น (Inception Report) ของที่ปรึกษา และครั้งที่ ๒/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๕๖ เพื่อพิจารณาร่างรายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ</p> <p>ที่ปรึกษาได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๖ ที่จังหวัดภูเก็ต เพื่อนำเสนอความเป็นมา รายละเอียดของโครงการ และแนวสายทางที่จะทำการศึกษาและออกแบบรายละเอียด และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ ที่จังหวัดภูเก็ต เพื่อนำเสนอผลการศึกษาความเหมาะสมฯ และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ</p>	<p>รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๖ ที่จังหวัดภูเก็ต เพื่อนำเสนอความเป็นมา รายละเอียดของโครงการ และแนวสายทางที่จะทำการศึกษาและออกแบบรายละเอียด และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ ที่จังหวัดภูเก็ต เพื่อนำเสนอผลการศึกษาความเหมาะสมฯ และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ</p>
๓. โครงการทางพิเศษสายบูรพาวิถี-พัทยา	๓๕,๗๔๓	๑๘.๔๕ (ค่าศึกษา ความ เหมาะสม)	<p>ปัจจุบันการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพมหานครและพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก เนื่องจากในบริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หลายแห่ง รวมทั้งมีท่าเรือแหลมฉบังที่เป็นประตูการนำเข้าและส่งออกสินค้าหลักของประเทศ นอกจากนี้พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกยังเป็นแหล่ง</p>	<p>กทพ. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม และได้ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๖ แจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มงานเมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๖ ระยะเวลาปฏิบัติงาน ๑๕ เดือน จะแล้วเสร็จในเดือนกันยายน ๒๕๕๗</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ท่องเที่ยวสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งชายหาดบางแสน และเมืองพัทยา กทพ. ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษเพื่อรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าดังกล่าว จึงได้วางแผนการต่อขยายโครงข่ายทางพิเศษบูรพาวิถี ไปยังนิคมอุตสาหกรรมท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งชายหาดบางแสนและเมืองพัทยา โดยปัจจุบัน กทพ. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม และได้ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๖ แจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มงานเมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๖ ระยะเวลาปฏิบัติงาน ๑๕ เดือน จะแล้วเสร็จในเดือนกันยายน ๒๕๕๗ ซึ่งที่ปรึกษาได้ส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) แล้ว เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๕๖</p> <p>ที่ปรึกษาได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๖ ที่จังหวัดชลบุรี เพื่อนำเสนอความเป็นมา รายละเอียดของโครงการ ขอบเขตของการศึกษา และแนวทางเลือกของโครงการ</p>	<p>ซึ่งที่ปรึกษาได้ส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) แล้ว เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๕๖</p> <p>ที่ปรึกษาได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๖ ที่จังหวัดชลบุรี เพื่อนำเสนอความเป็นมา รายละเอียดของโครงการ ขอบเขตของการศึกษา และแนวทางเลือกของโครงการ</p>
๔. โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-พระนครศรีอยุธยา	๒๑,๒๗๑	๑๓.๕๐ (ค่าศึกษา ความ เหมาะสม)	<p>พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้านทิศเหนือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยาประสบปัญหาอุทกภัยบ่อยครั้ง โดยมีความรุนแรงที่สุดในปี ๒๕๕๔ ซึ่งเส้นทางเกือบทั้งหมดถูกตัดขาดไม่สามารถเดินทางได้อีกทั้งในปัจจุบันการเดินทางและขนส่งสินค้านี้ระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก เนื่องจากมีนิคมอุตสาหกรรม</p>	<p>กทพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา บริษัท โซติจินดา มูเชลคอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไวสโปรเจ็ค คอนซัลตติ้ง จำกัด และบริษัท เทสโก้ จำกัด เพื่อดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ขนาดใหญ่ตั้งอยู่โดยรอบ โดยส่วนใหญ่การเดินทางจะใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒ ซึ่งในปัจจุบันเริ่มเกิดปัญหาการจราจรติดขัด กทม. ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษเพื่อรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าดังกล่าว จึงได้วางแผนการต่อขยายโครงข่ายทางพิเศษอุดรรัถยา ไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒ บริเวณอำเภอบางปะหัน เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วเชื่อมโยงกับพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางในกรณีที่เกิดเหตุอุทกภัยอีกด้วย ซึ่งผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา บริษัท โซติจินดา มูเชล คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไวส โปรเจ็ค คอนซัลตติ้ง จำกัด และบริษัท เทสโก้ จำกัด เพื่อดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ แล้วเมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๖ แจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มงานเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ระยะเวลาปฏิบัติงาน ๑๕ เดือน จะแล้วเสร็จในเดือนมกราคม ๒๕๕๘ ซึ่งที่ปรึกษาได้ส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) แล้วเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๖</p>	<p>เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ แล้วเมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๖ แจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มงานเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ระยะเวลาปฏิบัติงาน ๑๕ เดือน จะแล้วเสร็จในเดือนมกราคม ๒๕๕๘ ซึ่งที่ปรึกษาได้ส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) แล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๖</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
๕. การพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ	-	-	<p>เมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๔ กทพ. ได้นำเรื่องการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษเชิงพาณิชย์ของ กทพ. เสนอกระทรวงคมนาคม (คค.) เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. เพื่อทราบเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ โดยการนำพื้นที่ในเขตทางพิเศษไปพัฒนาเพื่อสาธารณประโยชน์และการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษในเชิงพาณิชย์ตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษของ กทพ. ควบคู่กันไปตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐</p> <p>ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ รับทราบและเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ โดยการนำพื้นที่ในเขตทางพิเศษไปพัฒนาเพื่อสาธารณประโยชน์และการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษในเชิงพาณิชย์ตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษของ กทพ. ควบคู่กันไปตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ รวมทั้งให้ยกเว้นการปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๔๗ (เรื่อง การดำเนินการตามแผนงานพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ข้อ ๒.๓ และเพื่อให้เกิดความรอบคอบ ถูกต้อง ตามกฎหมายและระเบียบหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง จึงให้ คค. (กทพ.) นำรายละเอียดโครงการต่าง ๆ ที่จะดำเนินการพร้อมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ ต่อเนื่องปีงบประมาณ ๒๕๕๗ กทพ. ได้รับนโยบายจากกระทรวงคมนาคม ในการสนับสนุนพื้นที่ใต้โครงสร้างทางพิเศษบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษพหลโยธิน ๑ และด่านฯ พหลโยธิน ๒ เพื่อจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะบริเวณโดยรอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยให้บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) เป็นผู้ดำเนินการ และได้มีการสำรวจพื้นที่ร่วมกันระหว่าง กทพ. และ บขส. เรียบร้อยแล้ว</p> <p>ซึ่ง บขส. ได้จัดส่งแบบแปลนการก่อสร้างเบื้องต้นให้ กทพ. แล้ว และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของ กทพ. ตรวจสอบแล้วมีข้อสังเกตให้ บขส. ไปแก้ไขแบบ ขณะนี้อยู่ระหว่าง บขส. ปรับแก้ไขแบบแปลนเพื่อส่งให้ กทพ. ต่อไป</p> <p>สำหรับการพัฒนาพื้นที่ในเชิง</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ไปพิจารณาในรายละเอียดร่วมกับกระทรวงการคลัง (กค.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) แล้วนำเสนอ ครม. อีกครั้งหนึ่งต่อไป</p> <p>เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๔ ได้มีการประชุมหารือระหว่าง กทพ. กค. สศช. และ สคก. เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษเชิงพาณิชย์ของ กทพ. ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ โดยมีมติร่วมกันว่า กทพ. สามารถนำพื้นที่เขตทางพิเศษที่ได้เวนคืนและก่อสร้างทางพิเศษ เสร็จเรียบร้อยแล้วมาพัฒนาเชิงพาณิชย์ควบคู่กับการให้บริการสาธารณะได้ เนื่องจาก กทพ. ได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการเวนคืนที่ดินเรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นไปตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐</p> <p>เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๕ ครม. มีมติรับทราบผลการประชุมร่วมระหว่าง กทพ. กค. สศช. และ สคก. เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๔ และให้ คค. (กทพ.) รับเรื่องการดำเนินโครงการเชิงพาณิชย์ควบคู่ไปกับการให้บริการสาธารณะระหว่าง คค. (กทพ.) และกระทรวงสาธารณสุข (สธ.) ไปพิจารณา ทบทวนรายละเอียดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน รวมทั้ง</p>	พาณิชย์ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>เกณฑ์การพิจารณาให้สอดคล้องและเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยให้นำความเห็นของ กค. สศช. และ สคก. ไปประกอบการพิจารณาและนำเสนอ กรม. อีกครั้งหนึ่ง</p> <p>รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) ได้มีบัญชาตามท้ายหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ให้ กทพ. เร่งรัดดำเนินการตามความเห็นของ สนข. ในแต่ละกรณี ดังนี้</p> <p>๑. กรณีโครงการเสริมสร้างสุขภาพและแหล่งเรียนรู้สำหรับเด็กเพื่อประโยชน์สาธารณะ ให้ กทพ. ดำเนินการตามมติ กรม. เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๕</p> <p>๒. กรณีโครงการนำร่อง ๔ โครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ให้ กทพ. ดำเนินโครงการนำร่อง ๔ โครงการ ตามแผนแม่บท โดยให้พิจารณาในแต่ละพื้นที่ ตามมาตรา ๘ (๑) (๒) มาตรา ๑๐ (๑๒) (๑๔) และมาตรา ๕๗ (๕) ของพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ แล้วแต่กรณีดังนี้</p> <p>๒.๑ กรณีต้องนำเสนอ กรม. เห็นชอบ ต้องเป็นกรณีที่เป็นการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ</p>	

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าเกินหนึ่งร้อยล้านบาท หรือที่มีกำหนดเวลาการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ เกินห้าปี เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธินั้นเป็นการให้แก่หน่วยงานของรัฐ ตามมาตรา ๕๗ (๕) ซึ่ง กทพ. ต้องดำเนินการเสนอ ครม. ตามขั้นตอน โดยผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการ กทพ. มาด้วยก่อนเสนอ คค. เพื่อเสนอ ครม. พิจารณาต่อไปตามลำดับ</p> <p>๒.๒ กรณีไม่ต้องนำเสนอ ครม. เห็นชอบ</p> <p>เป็นกรณีที่ไม่เข้าเงื่อนไขของมาตรา ๕๗ (๕) กทพ. สามารถดำเนินการได้ภายใต้กฎหมายและระเบียบข้อบังคับภายในของ กทพ. เอง</p> <p>๓. กรณีพื้นที่ในเขตทางพิเศษนอกเหนือจากพื้นที่ที่กำหนดในแผนแม่บทฯ กทพ. สามารถดำเนินการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษในเชิงพาณิชย์ได้ทุกพื้นที่ตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๘ (๑) (๒) และมาตรา ๑๐ (๑๒) (๑๔) และมาตรา ๕๗ (๕) ประกอบกับมติ ครม. เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ ที่ยกเว้นให้ กทพ. ไม่ต้องปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๔๗ แล้ว กทพ. สามารถดำเนินการได้ในทุกพื้นที่แล้วแต่กรณีที่ปรากฏในข้อ ๒.๑-๒.๒</p>	



งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ ต่อเนื่องปีงบประมาณ ๒๕๕๗ กทพ. ได้รับนโยบายจากกระทรวงคมนาคม ในการสนับสนุนพื้นที่ใต้โครงสร้างทางพิเศษบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ พหลโยธิน ๑ และด่านฯ พหลโยธิน ๒ เพื่อจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะบริเวณโดยรอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยให้บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) เป็นผู้ดำเนินการ และได้มีการสำรวจพื้นที่ร่วมกันระหว่าง กทพ. และ บขส. เรียบร้อยแล้ว ซึ่ง บขส. ได้จัดส่งแบบแปลนการก่อสร้างเบื้องต้นให้ กทพ. แล้ว และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของ กทพ. ตรวจสอบแล้วมีข้อสังเกตให้ บขส. ไปแก้ไขแบบ ขณะนี้อยู่ระหว่าง บขส. ปรับแก้ไขแบบแปลนเพื่อส่งให้ กทพ. ต่อไป</p> <p>สำหรับการพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ</p>	
<p>๖. แนวทางการบริหารจัดการการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ การบำรุงรักษา และการจัดการจราจรทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ (ช่วงบางขุนเทียน-สุขสวัสดิ์)</p>	<p>๓,๐๔๙.๒๖ (เฉพาะระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ)</p>	<p>อยู่ระหว่างการปรับปรุงงบประมาณ</p>	<p>ในการประชุม ครม. เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ มีมติ ๑) เห็นชอบให้ยกเลิกมติ ครม. เมื่อวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๕๖ (เรื่อง โครงการทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงสุขสวัสดิ์-บางพลี) ที่อนุมัติให้ ทล. โอนโครงการทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงถนนพระรามที่ ๒ ถึงถนนสุขสวัสดิ์ ให้ กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการและบริหารโครงการต่อไป เพื่อจะได้นำเงินรายได้</p>	<p>กทพ. และ ทล. ได้มีการประชุมร่วมกัน เรื่อง การบริหารจัดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับ</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>จากการเก็บค่าผ่านทางของโครงการเป็นส่วนหนึ่งให้ผู้เข้าร่วมลงทุน งบประมาณการเป็นผลตอบแทนโครงการตลอดอายุโครงการฯ ต่อไป ตามที่ คค. เสนอ</p> <p>๒) เห็นชอบในหลักการให้ กทพ. เป็นหน่วยงานบริหารจัดการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง บำรุงรักษาทาง และงาน กู้ภัยบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ ถนนสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ที่ กม. ๓๑+๒๘๔.๔๖ – กม. ๔๕+๙๘๖.๓๑ (ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ เดิม) ให้ ทล. เพื่อนำเข้าเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยให้ คค. (ทล.) รับผิดชอบพิจารณาในรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดทำข้อตกลง ระเบียบ หลักเกณฑ์ เงื่อนไข วิธีการเบิกจ่ายเงินที่จัดเก็บได้ ร่วมกับ กค. (กรมบัญชีกลาง) สำนักงบประมาณ และ สศช. ให้เป็นไปตามข้อกำหนด ระเบียบ หลักเกณฑ์ และมติ ครม. ที่เกี่ยวข้องแล้วนำเสนอ ครม. อีกครั้งหนึ่ง</p> <p>๓) ให้ คค. ได้รับความเห็นเพิ่มเติมของ สศช. เกี่ยวกับการพิจารณาข้อตกลง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข วิธีการในการเบิกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม และการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ควรพิจารณาให้เหมาะสมและสอดคล้องกับผลการดำเนินงาน เพื่อป้องกันปัญหาข้อพิพาทในอนาคตที่อาจเกิดขึ้น และพิจารณาให้ครอบคลุมถึงการจ่ายคืนเงินลงทุนของ</p>	<p>บางขุนเทียน ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๖ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๖ และครั้งที่ ๓/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๖ ซึ่งผลการประชุมสรุปได้ดังนี้</p> <p>๑) สัดส่วนการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับกองบริการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (กธอ.) (สำหรับส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Central System) ที่ประชุมเห็นชอบในหลักการสำหรับสัดส่วนการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับ กธอ. (สำหรับส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Central System) โดย ทล. รับผิดชอบช่องทาง Easy Pass จำนวน ๑๑ ช่องทาง จากช่องทาง Easy Pass ตั้งแต่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางขุนเทียน ไปจนถึงด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางแก้ว รวมทั้งสิ้น ๔๗ ช่องทาง คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับ</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ระบบเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยเพื่อบรรเทาภาระหนี้สินของ กทพ. โดยให้ คค. สำนักงบประมาณและกรมบัญชีกลาง เข้าร่วมพิจารณาข้อตกลงระหว่าง ทล. และ กทพ. เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างรอบคอบและเป็นธรรมต่อไป นอกจากนี้ให้ ทล. พิจารณา เตรียมพื้นที่สำหรับเป็นจุดจอดพักรถบรรทุกบริเวณหน้าด่านเก็บเงินพระรามที่ ๒ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด โดยประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการจัดระเบียบจุดจอดรถบรรทุกบริเวณดังกล่าว ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไปด้วย</p> <p>เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕ คณะทำงานกลุ่มย่อยของ กทพ. และ ทล. ได้มีการหารือร่วมกันเพื่อพิจารณาค่าใช้จ่ายที่ กทพ. จะเรียกเก็บจาก ทล. และขอเอกสารจาก กทพ. เพื่อประกอบการพิจารณา ซึ่ง กทพ. ได้จัดส่งเอกสารให้ ทล. แล้ว</p> <p>เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๕ และเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๕ คณะทำงานกลุ่มย่อยของ ทล. ได้ประสานงานแจ้งให้ คณะทำงานกลุ่มย่อยของ กทพ. ทราบว่าได้มีการประชุมภายใน ทล. เรื่องการนำส่งเงินรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางที่จัดเก็บโดย กทพ. ซึ่งที่ประชุมพิจารณาแล้ว เห็นว่าแนวทางการนำส่งเงินรายได้ให้ ทล. ภายในวันที่ ๑๕ ของเดือนถัดไป ไม่เป็นไปตามระเบียบกรมทางหลวงว่าด้วยเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พ.ศ. ๒๕๔๙</p>	<p>ร้อยละ ๒๓.๔๐๔ ทั้งนี้ สัดส่วนความรับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายดังกล่าวสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามการเปลี่ยนแปลงจำนวนช่องทาง Easy Pass ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต</p> <p>๒) แผนผังแสดงขั้นตอนการดำเนินการ (Flow Chart) ของ กทพ. ที่ประชุมเห็นชอบในหลักการการนำส่งเงินรายได้และการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจาก ทล. ตามที่ กทพ. เสนอ แต่สำหรับแนวทางปฏิบัติในขั้นตอนก่อนการนำส่งเงินรายได้ที่ กทพ. จะหักภาษีมูลค่าเพิ่มก่อนการนำส่งเงินรายได้ให้แก่ ทล. นั้น ให้ ทล. ประสานกับกรมสรรพากรและกรมบัญชีกลางในประเด็นดังกล่าวต่อไป</p> <p>๓) การแบ่งประเภทยานพาหนะเพื่อจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง</p> <p>ที่ประชุมรับทราบผลการทดสอบระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>จึงมีมติเห็นชอบให้นำประเด็นเรื่องการนำส่งเงินรายได้ ค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เสนอโดย กทพ. ไปหารือกับ กรมบัญชีกลางก่อน เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป</p> <p>เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๕๖ คณะทำงานกลุ่มย่อย ของ ทล. ได้แจ้งผลการหารือกับกรมบัญชีกลาง โดย กรมบัญชีกลางขอให้ กทพ. และ ทล. ทำความตกลงกัน ในรายละเอียดให้สิ้นสุดก่อนที่จะดำเนินการหารือร่วมกับ กรมบัญชีกลางต่อไป ทล. และ กทพ. ได้มีการประชุมร่วมกัน เรื่อง การบริหารจัดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวง พิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน เพื่อให้สามารถดำเนินการบริหารจัดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมได้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ และตามประกาศกฎกระทรวงกำหนด ค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน พ.ศ. ๒๕๕๕ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๖ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๖ และ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๖ ซึ่งผลการประชุม</p>	<p>ของ กทพ. ที่รายงานต่อที่ประชุม และเห็นชอบให้ กทพ. นำเสนอ มาตรการการตรวจสอบปริมาณ การจราจรและรายได้ เพื่อยืนยัน ความถูกต้องของปริมาณการจราจร และรายได้ต่อ ทล. ในการประชุมครั้ง ต่อไป</p> <p>๔) การขอเพิ่มรายการค่าใช้จ่าย สำนักงาน ในสรุปรายการค่าใช้จ่าย ที่จะเรียกเก็บจาก ทล.</p> <p>ที่ประชุมเห็นชอบในหลักการ ค่าเบี้ยประกันน้ำท่วม การขนส่งเงิน รายได้ เงินทอน และค่าจัดซื้อยานพาหนะ ที่ปฏิบัติงานบนทางหลวงพิเศษ และ รับทราบการชี้แจงของ กทพ. เกี่ยวกับ ค่าจ้างที่ปรึกษาที่เกี่ยวข้องกับการ ดำเนินการทางหลวงพิเศษ</p> <p>๕) การสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ ของตำรวจโดย กทพ. ที่ประชุมรับทราบ และให้</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>สรุปได้ดังนี้</p> <p>๑) สัดส่วนการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับกองบริการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (กธอ.) (สำหรับส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Central System)</p> <p>ที่ประชุมเห็นชอบในหลักการสำหรับสัดส่วนการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับ กธอ. (สำหรับส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Central System) โดย ทล. รับผิดชอบช่องทาง Easy Pass จำนวน ๑๑ ช่องทาง จากช่องทาง Easy Pass ตั้งแต่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางขุนเทียน ไปจนถึงด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางแก้ว รวมทั้งสิ้น ๔๗ ช่องทาง คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ ๒๓.๔๐๔ ทั้งนี้ สัดส่วนความรับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายดังกล่าวสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามการเปลี่ยนแปลงจำนวนช่องทาง Easy Pass ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต</p> <p>๒) แผนผังแสดงขั้นตอนการดำเนินการ (Flow Chart) ของ กทพ.</p> <p>ที่ประชุมเห็นชอบในหลักการการนำส่งเงินรายได้ และการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจาก ทล. ตามที่ กทพ. เสนอ แต่สำหรับแนวทางปฏิบัติในขั้นตอนก่อนการนำส่งเงินรายได้ที่ กทพ. จะหักภาษีมูลค่าเพิ่มก่อนการนำส่งเงินรายได้ให้แก่ ทล. นั้น ให้ ทล. ประสานกับกรมสรรพากรและกรมบัญชีกลาง</p>	<p>กทพ. ประมาณการค่าใช้จ่ายวัสดุสำนักงาน ตลอดจนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่คาดว่าจะมีในการสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ บนช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน โดยให้รวมถึงค่าเช่ายานพาหนะเพื่อใช้ในการปฏิบัติงานด้วย เพื่อไม่ให้มีปัญหาการขาดยานพาหนะ หากทางพิเศษเฉลิมมหานครเรียกยานพาหนะที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันกลับคืน แล้วนำเสนอให้ที่ประชุมร่วมพิจารณาต่อไป</p> <p>๖) สรุปประมาณการค่าใช้จ่ายที่ กทพ. จะเรียกเก็บจาก ทล. ที่ประชุมรับทราบ และให้ กทพ. สรุปประมาณการค่าใช้จ่ายที่จะเรียกเก็บจาก ทล. สำหรับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับ</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ในประเด็นดังกล่าวต่อไป</p> <p>๓) การแบ่งประเภทยานพาหนะเพื่อจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ที่ประชุมรับทราบผลการทดสอบระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษของ กทพ. ที่รายงานต่อที่ประชุม และเห็นชอบให้ กทพ. นำเสนอมาตรการการตรวจสอบปริมาณการจราจรและรายได้ เพื่อยืนยันความถูกต้องของปริมาณการจราจรและรายได้ต่อ ทล. ในการประชุมครั้งต่อไป</p> <p>๔) การขอเพิ่มรายการค่าใช้จ่ายสำนักงาน ในสรุปรายการค่าใช้จ่ายที่จะเรียกเก็บจาก ทล. ที่ประชุมเห็นชอบในหลักการค่าเบี้ยประกันน้ำท่วม การขนส่งเงินรายได้ เงินทอน และค่าจัดซื้อยานพาหนะที่ปฏิบัติงานบนทางหลวงพิเศษ และรับทราบการชี้แจงของ กทพ. เกี่ยวกับค่าจ้างที่ปรึกษาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการทางหลวงพิเศษ</p> <p>๕) การสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจโดย กทพ. ที่ประชุมรับทราบ และให้ กทพ. ประมาณการค่าใช้จ่ายวัสดุสำนักงาน ตลอดจนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่คาดว่าจะมีในการสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ บนช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน โดยให้รวมถึงค่าเช่ายานพาหนะ</p>	<p>บางขุนเทียน ในส่วนของค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับ กธอ. (สำหรับส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Central System) ตลอดจนค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปา และค่าโทรศัพท์ที่ด่านชั่งน้ำหนัก ๑ ๒ และ ๓ (บางขุนเทียน) และศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ให้มีความเหมาะสม เป็นธรรม และนำเสนอต่อที่ประชุมต่อไป</p> <p>๗) อำนาจหน้าที่ของพนักงานกู้ภัยและพนักงานจัดการจราจร ที่ประชุมรับทราบตามที่ กทพ. เสนอให้ ทล. มีหนังสือแต่งตั้งหรือมอบอำนาจให้พนักงานกู้ภัยและพนักงานจัดการจราจรของ กทพ. ให้สามารถดำเนินการบนทางหลวงพิเศษ</p> <p>๘) การเหมาจ่ายค่าบริหารจัดการ ที่ประชุมเห็นชอบร่วมกันให้ร่วมพิจารณาแนวทางการดำเนินการเรื่องค่าใช้จ่ายด้วยวิธีการเหมาจ่ายสำหรับการบริหารจัดการจัดเก็บ</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานด้วย เพื่อไม่ให้มีปัญหาการขาดยานพาหนะ หากทางพิเศษเฉลิมมหานครเรียกยานพาหนะที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันกลับคืน แล้วนำเสนอให้ที่ประชุมร่วมพิจารณาต่อไป</p> <p>๖) สรุปประมาณการค่าใช้จ่ายที่ กทพ. จะเรียกเก็บจาก ทล.</p> <p>ที่ประชุมรับทราบ และให้ กทพ. สรุปประมาณการค่าใช้จ่ายที่จะเรียกเก็บจาก ทล. สำหรับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน ในส่วนของค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับ กธอ. (สำหรับส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Central System) ตลอดจนค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปา และค่าโทรศัพท์ที่ด้านข้างน้ำหนั ๑ ๒ และ ๓ (บางขุนเทียน) และศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ให้มีความเหมาะสม เป็นธรรม และนำเสนอต่อที่ประชุมต่อไป</p> <p>๗) อำนาจหน้าที่ของพนักงานกู้ภัยและพนักงานจัดการจราจร</p> <p>ที่ประชุมรับทราบตามที่ กทพ. เสนอให้ ทล. มีหนังสือแต่งตั้งหรือมอบอำนาจให้พนักงานกู้ภัยและพนักงานจัดการจราจรของ กทพ. ให้สามารถดำเนินการบนทางหลวงพิเศษ</p>	<p>ค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน โดยขอให้คณะทำงานของแต่ละฝ่ายหารือร่วมกันเพื่อพิจารณาในรายละเอียดตามผลการหารือที่ได้ข้อสรุปร่วมกันแล้ว และนำเสนอต่อที่ประชุมต่อไป</p> <p>๘) การจัดทำร่างบันทึกข้อตกลงที่ประชุมเห็นชอบร่วมกันในการจัดทำร่างบันทึกข้อตกลงเรื่องการบริหารจัดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน โดย ทล. ขอให้ กทพ. จัดทำร่างบันทึกข้อตกลงฯ ดังกล่าวในเบื้องต้น ตามผลการหารือที่ได้</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>๘) การเหมาจ่ายค่าบริหารจัดการ ที่ประชุมเห็นชอบร่วมกันให้ร่วมพิจารณาแนวทางการดำเนินการเรื่องค่าใช้จ่ายด้วยวิธีการเหมาจ่าย สำหรับการบริหารจัดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน โดยขอให้คณะทำงานของแต่ละฝ่ายหารือร่วมกันเพื่อพิจารณาในรายละเอียดตามผลการหารือที่ได้ข้อสรุปพร้อมกันแล้ว และนำเสนอต่อที่ประชุมต่อไป</p> <p>๙) การจัดทำร่างบันทึกข้อตกลง ที่ประชุมเห็นชอบร่วมกันในการจัดทำร่างบันทึกข้อตกลงเรื่องการบริหารจัดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน โดย ทล. ขอให้ กทพ. จัดทำร่างบันทึกข้อตกลงฯ ดังกล่าวในเบื้องต้นตามผลการหารือที่ได้ข้อสรุปพร้อมกันแล้ว และนำเสนอต่อที่ประชุมเพื่อร่วมกันพิจารณาในรายละเอียดต่อไป</p> <p>เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ กทพ. ได้รับการ</p>	<p>ข้อสรุปพร้อมกันแล้ว และนำเสนอต่อที่ประชุมเพื่อร่วมกันพิจารณาในรายละเอียดต่อไป</p> <p>เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ กทพ. ได้รับการประสานงานจาก ทล. ว่าได้หารือกับกรมสรรพากรเป็นการภายในได้รับแจ้งว่าค่าธรรมเนียมผ่านทางของ ทล. มีแนวโน้มที่จะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม และสำหรับค่าลงทุนติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ กทพ. ได้จ่ายไปแล้วนั้น ขอให้ กทพ. พิจารณาหาแนวทางเพื่อเรียกเก็บเป็นค่าเช่าตามสัดส่วนที่ ทล. รับผิดชอบต่อไป</p> <p>ปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการตามมติที่ประชุม</p>



งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ประสานงานจาก ทล. ว่าได้หารือกับกรมสรรพากรเป็นการภายในได้รับแจ้งว่าค่าธรรมเนียมผ่านทางของ ทล. มีแนวโน้มที่จะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม และสำหรับค่าลงทุนติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ กทพ. ได้จ่ายไปแล้วนั้น ขอให้ กทพ. พิจารณาหาแนวทางเพื่อเรียกเก็บเป็นค่าเช่าตามสัดส่วนที่ ทล. รับผิดชอบต่อไป</p> <p>ปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินการตามมติที่ประชุม</p>	
<p>๗. ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติโดยใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass)</p> <p>๗.๑ ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช (รวมทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)</p>	๔๕๐	-	<p>กทพ. ได้เริ่มจำหน่ายบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัช (รวมทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ตั้งแต่วันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๒ ติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติแล้วเสร็จและเริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๓ โดยมียอดจำหน่ายบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) สะสมจนถึงเดือนธันวาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๓๑๗,๐๐๗ บัตร</p>	<p>ยอดจำหน่ายบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๒ สะสมจนถึงเดือนธันวาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๓๑๗,๐๐๗ บัตร</p> <p>หมายเหตุ : เป็นข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์ที่ส่วนกลาง (Central System : CS) ณ วันที่ ๒๕ ธันวาคม</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
๗.๒ ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน)	๓,๐๔๙.๒๖	- (ดำเนินการ แล้วเสร็จ)	กทพ. ได้เริ่มจำหน่ายบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ของทางพิเศษกาญจนาภิเษก ตั้งแต่วันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๓ และติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติแล้วเสร็จ และเริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๓ โดยมียอดจำหน่ายบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) สะสมจนถึงเดือนธันวาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๘๒,๗๖๙ บัตร	๒๕๕๖ โดยยังไม่ผ่านการตรวจสอบจากกองตรวจสอบรายได้ของ กทพ.  ยอดจำหน่ายบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ตั้งแต่วันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๓ สะสมจนถึงเดือนธันวาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๘๒,๗๖๙ บัตร หมายเหตุ : เป็นข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์ที่ส่วนกลาง (Central System : CS) ณ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๖ โดยยังไม่ผ่านการตรวจสอบจากกองตรวจสอบรายได้ของ กทพ.
๗.๓ ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติของทางพิเศษศรีรัช	-	-	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้เริ่มจำหน่ายบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ของทางพิเศษศรีรัช เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๓ และติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๓ โดยมียอดจำหน่ายบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) สะสมจนถึงเดือนธันวาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๒๘๐,๖๔๖ บัตร	ยอดจำหน่ายบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ของทางพิเศษศรีรัช ตั้งแต่วันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๓ สะสมจนถึงเดือนธันวาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๒๘๐,๖๔๖ บัตร หมายเหตุ : เป็นข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์ที่ส่วนกลาง (Central

งาน/โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน โครงการ (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ คาดว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
๗.๔ ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติของ ทางพิเศษบูรพาวิถี	๔๐๐	- (ดำเนินการ แล้วเสร็จ)	กทพ. ได้เริ่มจำหน่ายบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ของ ทางพิเศษบูรพาวิถี ตั้งแต่วันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ติดตั้ง ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติแล้วเสร็จและเริ่มเปิด ให้บริการเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๕ โดยมียอดจำหน่าย บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) สะสมจนถึงเดือนธันวาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๓๕,๗๕๖ บัตร	System : CS) ณ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๖ โดยยังไม่ผ่านการตรวจสอบ จากกองตรวจสอบรายได้ของ กทพ. ยอดจำหน่ายบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ของทางพิเศษบูรพาวิถี ตั้งแต่วันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๕ สะสม จนถึงเดือนธันวาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๓๕,๗๕๖ บัตร หมายเหตุ : เป็นข้อมูลจากระบบ คอมพิวเตอร์ที่ส่วนกลาง (Central System : CS) ณ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๖ โดยยังไม่ผ่านการตรวจสอบ จากกองตรวจสอบรายได้ของ กทพ.

งาน/โครงการ/กิจกรรม	ข้อจำกัดของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติโดยใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass)	การแก้ไขปัญหา
<p>๗.๕ ผลการดำเนินงานประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้ใช้บริการระบบบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) เรื่องข้อจำกัดของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติโดยใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass)</p>	<p>๑) เนื่องจากฟิล์มติดรถยนต์ที่มีส่วนผสมของโลหะมีความสามารถในการสะท้อนคลื่นความร้อนหรือรังสีได้ดีมาก ซึ่งจะทำให้สะท้อนคลื่นสื่อสารของระบบบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้บัตรไม่อ่านค่า นอกจากนี้ฟิล์มที่มีระดับความเข้มมาก ก็เป็นอุปสรรคต่อคลื่นสื่อสารของบัตรเช่นกัน</p> <p>๒) รถยนต์นำเข้าที่มีการเคลือบกระจกด้วยโลหะมาจากโรงงาน โดยมากจะเว้นพื้นที่เฉพาะในการติดตั้งบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ไว้แล้ว ซึ่งก็คือพื้นที่บริเวณรังผึ้ง หลังกระจกมองหลัง ซึ่งหากติดตั้งตำแหน่งจะเป็นอุปสรรคในการส่งคลื่นสื่อสารของระบบบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) อาจเป็นเหตุให้ไม่สามารถผ่านช่องทางอัตโนมัติได้</p> <p>๓) รถยนต์ที่มีการดัดแปลงยกสูง หรือติดตั้งอุปกรณ์กันชนขนาดใหญ่และยื่นออกมาจากตัวรถมาก จะเป็นปัญหาในการตรวจจับของอุปกรณ์ในช่องทาง โดยระบบจะอ่านว่ามีรถยนต์ ๒ คัน ในช่องทาง แต่ไม่มีบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ทำให้ไม่กั้นไม่ยก ซึ่งจะทำให้มี</p>	<p>ได้ประสานงานกับบริษัทผู้ผลิตฟิล์มติดรถยนต์ ในการทดสอบระดับความเข้มของฟิล์มที่สามารถผ่านช่องทางอัตโนมัติได้ และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทราบผ่านศูนย์บริการลูกค้าบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass Customer Service)</p> <p>จัดตั้งศูนย์แนะนำการติดตั้ง Easy Pass อย่างถูกวิธี เรียกว่า “Easy Pass Fast Service” ซึ่งเริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ ณ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช ซึ่งจะให้บริการแนะนำการใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) บริการติดตั้งบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ให้แก่ผู้ใช้บริการ บริการกรีดฟิล์มติดกระจก เป็นต้น โดยผลการดำเนินงาน ณ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๖ มียอดผู้ใช้บริการสะสม ๑๘,๔๓๘ ราย</p> <p>กทพ. จะแนะนำให้เจ้าของรถนำรถเข้ามาทดสอบการผ่านช่องทาง และชี้แจงให้ผู้ใช้บริการทราบว่ารถดัดแปลงประเภทนี้จะไม่สามารถผ่านทางได้</p>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	ข้อจำกัดของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติโดยใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass)	การแก้ไขปัญหา
	<p>ปัญหาในการผ่านทาง</p> <p>๔) มีการใช้งานบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ไม่ถูกต้อง อาทิ การนำบัตรออกมาโบกนอกตัวรถ การไม่ติดตั้งบัตรที่กระจกรถ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อคลื่นสื่อสารของระบบ และการนำบัตร ๒ ใบไว้ในรถบริเวณเดียวกัน ซึ่งอาจทำให้ระบบตัดเงินสำรองในบัตรผิดพลาด เป็นต้น</p> <p>๕) รถที่ไม่มีบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) เข้าใช้ช่องทาง Easy Pass ซึ่งจะไม่สามารถผ่านทางได้ ทำให้ต้องถอยรถออกหรือต้องยกไม้กั้นขึ้น ทำให้เกิดการจราจรติดขัดบริเวณช่องทางอัตโนมัติ และทำให้ผู้ใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ไม่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการ</p> <p>๖) ข้อผิดพลาดของระบบบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) บางกรณี</p>	<p>จัดตั้งศูนย์แนะนำการติดตั้ง Easy Pass อย่างถูกวิธี เรียกว่า “Easy Pass Fast Service” ซึ่งนอกจากจะให้บริการในการติดตั้งบัตรแล้ว ยังมีเจ้าหน้าที่บริการให้คำแนะนำเรื่องการใช้บัตรด้วย</p> <p>กำหนดมาตรการร่วมกับตำรวจ ในการแก้ไขปัญหารถไม่มีบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) เข้าใช้ช่องทาง Easy Pass</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- เพิ่มความถี่ในการตรวจสอบและดูแลระบบ</li><li>- ประสานงานกับผู้รับจ้างในการแก้ไขข้อผิดพลาดต่าง ๆ อย่างใกล้ชิด</li></ul>

งาน/โครงการ/กิจกรรม	ทางพิเศษ	ปริมาณรถ ๔ ล้อทั้งหมด ที่ใช้ทางพิเศษ (เที่ยว)	ปริมาณรถ ๔ ล้อที่ใช้ บัตร Easy Pass (เที่ยว)	ปริมาณรถ ๔ ล้อที่ใช้บัตร Easy Pass เปรียบเทียบกับปริมาณรถ ๔ ล้อทั้งหมด (ร้อยละ)
๘. ปริมาณจราจรที่ใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) เปรียบเทียบกับปริมาณจราจรทั้งหมด (ต่อ)				
๘.๑ ปริมาณจราจรที่ใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) เปรียบเทียบกับปริมาณจราจร ทั้งหมด (เดือนธันวาคม ๒๕๕๖)	๑) เฉลิมมหานคร	๑๐,๕๗๙,๖๓๐	๓,๔๒๘,๗๖๖	๓๒.๔๑
	๒) ฉลองรัช	๕,๒๗๑,๙๘๔	๑,๗๐๓,๐๓๐	๓๒.๓๐
	๓) ศรีรัช	๑๘,๘๑๔,๗๑๓	๖,๐๔๙,๒๔๒	๓๒.๑๕
	๔) กาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และ ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ (ช่วงสุขสวัสดิ์- บางขุนเทียน)	๕,๘๒๒,๗๔๕	๑,๕๑๕,๔๐๐	๒๖.๐๓
	๕) บูรพาวิถี	๓,๙๔๒,๓๙๘	๑,๐๕๗,๕๓๒	๒๖.๘๒
	<b>รวม</b>	<b>๔๔,๔๓๑,๔๗๐</b>	<b>๑๓,๗๕๓,๙๗๐</b>	<b>๓๐.๙๖</b>
๘.๒ ปริมาณจราจรที่ใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) เปรียบเทียบกับปริมาณจราจร ทั้งหมด (สะสมตั้งแต่วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๓ จนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๖)	๑) เฉลิมมหานคร	๔๘๑,๗๘๘,๖๕๗	๑๑๕,๖๕๖,๒๗๑	๒๔.๐๑
	๒) ฉลองรัช	๒๒๐,๐๐๙,๕๑๒	๕๓,๐๘๖,๙๐๓	๒๔.๑๓
	๓) ศรีรัช	๗๗๓,๘๔๕,๙๑๑	๒๐๔,๙๙๕,๗๓๑	๒๖.๔๙
	๔) กาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และ ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ (ช่วงสุขสวัสดิ์- บางขุนเทียน)	๒๑๕,๒๔๔,๒๕๘	๔๑,๓๗๓,๐๑๗	๑๙.๒๒
	๕) บูรพาวิถี	๗๑,๖๐๒,๓๖๒	๒๑,๑๕๒,๐๖๕	๒๙.๕๔
	<b>รวม</b>	<b>๑,๗๖๒,๔๙๐,๗๐๐</b>	<b>๔๓๖,๒๖๓,๙๘๗</b>	<b>๒๔.๗๕</b>

หมายเหตุ : ข้อมูลยังไม่ผ่านการตรวจสอบจากกองตรวจสอบรายได้ของ กทพ.