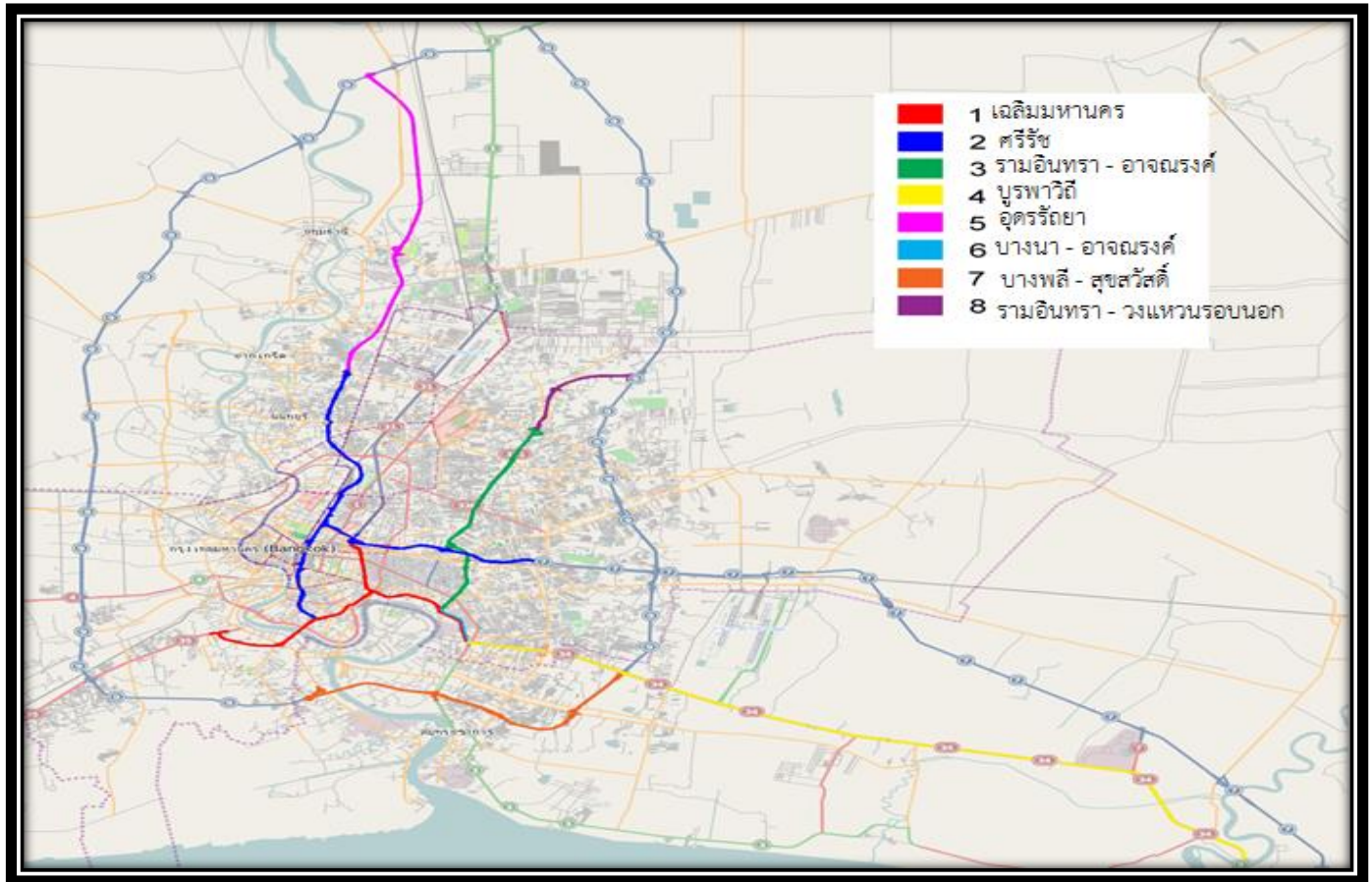


โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



รูปภาพที่ 1 : ภาพตำแหน่งที่ตั้งโครงการและแนวเส้นทาง

1. หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

2. ความเป็นมาของโครงการ

2.1 กทพ. ได้ก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช (รามอินทรา - อ่างมรงค์) ซึ่งเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2539 โดยมีเส้นทางเริ่มจากถนนรามอินทรามุ่งไปทางทิศใต้ และไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตัดกับทางพิเศษศรีรัช และไปบรรจบกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนรามอินทราและย่านใจกลางเมือง โดยไม่ต้องผ่านถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนพระราม ๙ ถนนเพชรบุรี และช่วยระบายการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร สำหรับผู้ที่จะเดินทางเข้าหรือออกจากเมือง

2.2 ต่อมา กทพ. ได้ก่อสร้างโครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เพื่อต่อขยายจากทางพิเศษสายฉลองรัช (รามอินทรา - อ่างมรงค์) ไปทางทิศเหนือเชื่อมกับถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2552 เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณถนนรามอินทรา ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ทางแยกต่างระดับรามอินทรา และช่วยเสริมโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร ย่านรามอินทรา สายไหม ถนนรามอินทรา ถนนวัชรพล ถนนนพวิทยราษฎร์ ถนนออเงิน (สุขาภิบาล 5) ต่อเนื่องไปถึงบริเวณถนนลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ช่วงคลอง 1 - คลอง 15 และเพิ่มทางเลือกในการเข้าเมืองจากเดิมที่ต้องใช้ถนนวิภาวดีรังสิต และถนนพหลโยธิน ให้สามารถเข้าวงแหวนแล้วต่อเข้าสู่ระบบทางด่วนได้สะดวกขึ้น

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



3. มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง/วงเงินลงทุนโครงการ/แหล่งเงินทุน

3.1 มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

มติคณะรัฐมนตรี	รายละเอียด
20 กรกฎาคม 2547	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอให้ กทพ. ดำเนินโครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร วงเงินลงทุน 13,708.00 ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 7,011.00 ล้านบาท ค่าก่อสร้างและค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง 6,697.00 ล้านบาท โดยรัฐบาลให้เงินอุดหนุนแก่ กทพ. ในลักษณะการเพิ่มทุนของภาครัฐ รวมทั้งสิ้น 10,895.00 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดเท่าที่จ่ายจริง ซึ่งประมาณการเบื้องต้นเป็นเงินประมาณ 7,011.00 ล้านบาท และค่าก่อสร้างและค่าที่ปรึกษา 3,884.00 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 58.00 ของวงเงินทั้งหมด 6,670 ล้านบาท
21 ธันวาคม 2547	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้รัฐบาลอุดหนุนเงินค่าก่อสร้างและค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง บางส่วนของโครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 48.70 จากวงเงินที่จ่ายจริง (ประมาณ 3,262.00 ล้านบาท) และเห็นชอบให้ กทพ. กู้เงินจากแหล่งเงินกู้ในประเทศ สำหรับค่าก่อสร้างและค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างในส่วนที่เหลือ โดยให้กระทรวงการคลัง (กค.) ร่วมกับ กทพ. เป็นผู้พิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินที่เหมาะสม ตลอดจนให้ กค. เป็นผู้ค้ำประกันการกู้เงิน รวมทั้งเห็นชอบในหลักการกรณีที่สำนักงานงบประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณให้ กทพ. เพื่อเป็นเงินอุดหนุนสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าก่อสร้างและค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างของโครงการ ในส่วนที่รัฐบาลรับภาระได้ให้ กค. ร่วมกับ กทพ. เป็นผู้พิจารณาหาแหล่งเงินกู้ วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินที่เหมาะสม ตลอดจนให้ กค. เป็นผู้ค้ำประกันการกู้เงินและให้สำนักงานงบประมาณตั้งงบประมาณเพื่อชำระค่าธรรมเนียม การกู้เงิน ดอกเบี้ย และเงินต้นสำหรับเงินกู้ดังกล่าว โดยข้อเสนอดังกล่าวต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในคราวประชุม ครั้งที่ 11/2547 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2547 แล้ว ทั้งนี้ ในการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษสายรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ให้ คค. และ กทพ. ออกแบบทางขึ้นลงบริเวณปลายทางที่เชื่อมต่อกับวงแหวนรอบนอกให้สามารถรองรับการจราจร การขยาย และเชื่อมต่อกับสายทางอื่นในอนาคตด้วย

3.2 กรอบวงเงินลงทุน/แหล่งเงินทุน

ใช้เงินกู้เพื่อลงทุนทั้งโครงการ จำนวน 13,708.00 ล้านบาท โดย กทพ. กู้เงิน และกระทรวงการคลังค้ำประกัน ทั้งนี้ สำนักงานงบประมาณได้จัดสรรเงินอุดหนุนภายใต้กรอบวงเงิน 10,272.43 ล้านบาท ประกอบด้วยค่าจัดกรรมสิทธิ์ทั้งวงเงินและอีกร้อยละ 48.70 ของวงเงิน ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ส่วนที่เหลือ กทพ. รับภาระการลงทุนวงเงิน 3,435.57 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 51.30 โดยมีรายละเอียดค่างานและแหล่งเงิน ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินตามกรอบ มติ ครม.	แหล่งเงิน	
		รัฐบาลอุดหนุน	เงินกู้ (กทพ. รับภาระ)
1) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	7,011.00	7,011.00	-
2) ค่าก่อสร้าง	6,582.00	3,205.43	3,376.57
3) ค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	115.00	56.00	59.00
รวมทั้งหมด	13,708.00	10,272.43	3,435.57

ที่มา : กทพ.

4. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 4.1 เพื่อเสริมสร้างโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานครให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น
- 4.2 เพิ่มเส้นทางไปสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รองรับปริมาณการจราจรบริเวณวัชรพล สายไหม และพื้นที่ข้างเคียง
- 4.3 บรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณถนนรามอินทรา ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ทางแยกต่างระดับรามอินทรา และโครงข่ายถนนใกล้เคียง
- 4.4 ขยายโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณการจราจรของถนนรังสิต – นครนายก โดยไม่ผ่านถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนพระราม 9 ถนนเพชรบุรี และช่วยระบายการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร สำหรับผู้ที่จะเดินทางเข้าหรือออกจากเมือง

5. ลักษณะโครงการ

โครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการทางพิเศษเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายระบบทางด่วนในเมืองของ กทพ. กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออกของกรมทางหลวง (ถนนกาญจนาภิเษก) เป็นโครงการทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร รวมระยะทางประมาณ 9.5 กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทาง 4 แห่ง ได้แก่ ด่านจตุโชติ ด่านสุขาภิบาล 5 - 1 ด่านสุขาภิบาล 5 - 2 ด่านรามอินทรา 1 และมีส่วนต่อขยายในอนาคตเพื่อเชื่อมโยงไปยังถนนรังสิต – นครนายก และพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ โครงข่ายระบบทางด่วนในเมืองที่เชื่อมต่อคือ ทางพิเศษฉลองรัช ซึ่งเชื่อมต่อกับระบบทางด่วนอื่นๆ เช่น ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษศรีรัช เป็นต้น โดยรายละเอียดโครงการประกอบด้วยงานก่อสร้าง และงานระบบ ดังนี้

- งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับ
- งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อจากจุดสิ้นสุดของทางพิเศษฉลองรัช และเชื่อมต่อจากทางพิเศษของทางแยกต่างระดับรามอินทรา และทางแยกต่างระดับ กม. 11
- งานก่อสร้างถนนระดับดิน และระดับดินเข้า – ออกทางแยกต่างระดับ
- งานไฟฟ้าแสงสว่าง งานภูมิสถาปัตยกรรม และงานสาธารณูปโภคต่างๆ
- งานก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนสุขาภิบาล 5 (กม. 11)
- งานภูมิสถาปัตยกรรมและงานสาธารณูปโภคต่างๆ
- งานก่อสร้างอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางรามอินทรา สุขาภิบาล 5-1 จำนวน 6 ช่องทาง สุขาภิบาล 5-2 จำนวน 3 ช่องทาง และจตุโชติ จำนวน 6 ช่องทาง
- งานระบบเก็บค่าผ่านทาง ด่านเก็บเงินค่าผ่านทางจตุโชติ สุขาภิบาล 5 – 1 สุขาภิบาล 5 – 2 และรามอินทรา 1
- งานระบบควบคุมการจราจรและระบบสื่อสาร

โดยมีรายละเอียดแนวเส้นทางของโครงการทางพิเศษรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตามรูปภาพที่ 2



รูปภาพที่ 2 : แนวเส้นทางโครงการ

6. วันเริ่มต้น/สิ้นสุดโครงการ

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ได้ลงนามในสัญญางานโยธาและไฟฟ้าแสงสว่าง งานระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจรและระบบสื่อสาร และงานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยลงนามในสัญญางานโยธาและไฟฟ้าแสงสว่าง 3 ฉบับ เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 และสิ้นสุดเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 งานระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจรและระบบสื่อสาร ลงนามเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2550 และสิ้นสุดเมื่อวันที่ 3 มกราคม 2552 ส่วนงานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างลงนามเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2548 และสิ้นสุดเมื่อวันที่ 2 มกราคม 2554 (รวมระยะเวลาการประกันผลงาน 2 ปี) โดยมีรายละเอียดแบ่งตามสัญญา ดังนี้

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



กิจกรรม	วันที่เริ่มลงนาม – สิ้นสุดสัญญา
งานโยธาและไฟฟ้าแสงสว่าง	6 ก.พ. 2550 – 5 ธ.ค. 2551
งานระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจรและระบบสื่อสาร	14 มี.ค. 2550 – 3 ม.ค. 2552
งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	15 ส.ค. 2548 – 2 ม.ค. 2554 (รวมระยะเวลาการประกันผลงาน 2 ปี)
เปิดให้บริการ	23 มี.ค. 2552

7. วิธีการจัดซื้อจัดจ้าง: ประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction)

8. ผู้รับจ้าง: กทพ. ได้แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ งานโยธาและไฟฟ้าแสงสว่าง จำนวน 3 สัญญา และงานระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจรและระบบสื่อสาร จำนวน 1 สัญญา และงานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

สัญญาที่	ผู้รับจ้าง	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่เริ่มดำเนินโครงการ เริ่มต้น – สิ้นสุดโครงการ
1. งานก่อสร้าง และงานระบบ			
1.1 งานโยธาและไฟฟ้าแสงสว่าง			
สัญญาที่ 1 งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับถนนรามอินทรา และทางยกระดับ กม. 0+169.762 ถึง กม. 2+829.762	บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)	1,768.00	15 ก.พ. 2550 – 5 ธ.ค. 2551
สัญญาที่ 2 งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับถนนสุขาภิบาล 5 (กม.11) และทางยกระดับ กม. 2+829.762 ถึง กม. 5+419.762	บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)	1,839.00	15 ก.พ. 2550 – 5 ธ.ค. 2551
สัญญาที่ 3 งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับ กม. 5+419.762 ถึงทางแยกต่างระดับวงแหวนรอบนอก	บริษัท กรุงธนเอ็นยีเนียร์ จำกัด	1,998.45	15 ก.พ. 2550 - 5 ธ.ค. 2551
รวมวงเงินสัญญาที่ 1 - 3		5,605.45	
1.2 งานระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจรและระบบสื่อสาร			
สัญญาที่ 4 งานระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจรและระบบสื่อสาร	บริษัท กลุ่มร่วมค้าซีเมนส์ จำกัด	274.00	16 มี.ค. 2550 - 3 ม.ค. 2552
รวมวงเงินสัญญาที่ 1 - 4		5,879.45	
2. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง			
	บริษัท เอฟซิลอน จำกัด	114.72	15 ส.ค. 2548 – 2 ม.ค. 2554 (รวมระยะเวลาการประกันผลงาน 2 ปี)
รวมวงเงินทั้งสิ้น		5,994.17	

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



9. การให้คะแนนผลการประเมินโครงการหลังดำเนินโครงการแล้วเสร็จ (Ex-post Evaluation Results)

เกณฑ์การพิจารณา	ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
ความสอดคล้อง		
a : สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลอย่างมาก b : สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลบางส่วน c : ไม่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล	- สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 พ.ศ. 2545 - 2549 - สอดคล้องกับแผนแม่บทระยะสั้นของ กทพ.	a
ประสิทธิภาพ		
a : ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100 โดยใช้งบประมาณและระยะเวลาเท่ากับหรือน้อยกว่าแผนที่วางไว้ b : ดำเนินการมากกว่าร้อยละ 100 - 150 ของแผนที่วางไว้ c : ดำเนินการมากกว่าร้อยละ 150 ของแผนงานที่วางไว้	- ผลผลิตของโครงการ (เป็นไปตามแผนร้อยละ 100) - ระยะเวลาดำเนินโครงการ (มากกว่าแผนร้อยละ 48.04) - ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ (ต่ำกว่าแผนร้อยละ 4.84)	b
ประสิทธิผล		
a : บรรลุวัตถุประสงค์มากกว่าร้อยละ 80 ของแผนที่วางไว้ b : บรรลุวัตถุประสงค์ร้อยละ 50 - 80 ของแผนที่วางไว้ c : บรรลุวัตถุประสงค์น้อยกว่าร้อยละ 50 ของแผนที่วางไว้	- ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน) (มากกว่าแผนร้อยละ 52) - รายได้จากการดำเนินโครงการ (มากกว่าแผนร้อยละ 56)	a
ผลกระทบ		
a : ไม่ส่งผลกระทบในเชิงลบ b : ผลกระทบทางอ้อมในเชิงลบ c : ผลกระทบทางอ้อมในเชิงลบอย่างร้ายแรง	- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม (บรรเทาปัญหาการจราจร/การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์) - การย้ายถิ่นฐาน - ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (คุณภาพอากาศ/ระดับเสียง/ความสั่นสะเทือน)	a
ความยั่งยืน		
a : มั่นใจว่าโครงการมีความยั่งยืน b : มีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหาแต่มีโอกาสพัฒนาและแก้ไข c : ไม่อาจดำเนินการอย่างยั่งยืนหากไม่ได้รับความช่วยเหลือ	- มีความพร้อมด้านบุคลากรดูแลและบำรุงรักษาโครงการ - มีงบประมาณเพื่อบำรุงรักษา - แผนการบำรุงรักษาและความต่อเนื่องของโครงการ	a
ผลการประเมินรวม		A

โครงการมีผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ A หมายถึงพึงพอใจมากที่สุด โดยมีคะแนนการประเมินผล 4 ด้าน คือ ความสอดคล้อง ประสิทธิผล ผลกระทบ และความยั่งยืน อยู่ในระดับ a สำหรับด้านประสิทธิภาพ อยู่ในระดับ b ซึ่งมีรายละเอียดผลการประเมินแต่ละด้าน ดังนี้

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ผลการประเมินด้านความสอดคล้อง

ได้คะแนน a : การดำเนินโครงการมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ดังนี้

1) สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 - 2549) ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างการพัฒนาชนบทและเมืองอย่างยั่งยืน เพื่อให้การปรับโครงสร้างการพัฒนาชนบทและเมืองเข้าสู่สมดุลและยั่งยืน กระจายโอกาสการพัฒนา สร้างความมั่นคงให้คนในพื้นที่ สร้างความแข็งแกร่งของเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วอย่างคุ้มค่า ทั้งโครงข่ายถนน และสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

2) สอดคล้องกับแผนแม่บทระยะสั้นของ กทพ. โดยโครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอก เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4 ที่ กทพ. ได้ทำการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวางแผนแม่บท (Master Plan) ของโครงข่ายระบบทางด่วนในเมือง และระบบทางด่วนระหว่างเมือง เพื่อเชื่อมต่อกันจังหวัดต่างๆ โดยรอบกรุงเทพมหานคร และ กทพ. ได้นำผลการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวมาจัดทำแผนแม่บทระยะสั้นและแผนแม่บทระยะยาวเสนอ ครม. เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2539 ซึ่ง ครม. ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระยะสั้นของ กทพ. ตามที่เสนอ

ผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ

ได้คะแนน b : ประเมินความเหมาะสมของปัจจัยที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามแผนการดำเนินงานทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยพิจารณาจากผลผลิตของโครงการ ระยะเวลาการดำเนินโครงการ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ดังนี้

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานจริง
1. ผลผลิตของโครงการ (งานก่อสร้างระยะทางของโครงการ และงานระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร และระบบสื่อสาร)	- ระยะทาง 9.5 กิโลเมตร - งานระบบเก็บค่าผ่านทาง 4 แห่ง - ระบบควบคุมการจราจร และระบบสื่อสาร	เป็นไปตามแผน
2. ระยะเวลาการดำเนินโครงการ (วัน)	689 วัน	1,020 วัน ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 48.04
3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ (ล้านบาท)	6,697 ล้านบาท ไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	6,372.72 ล้านบาท ต่ำกว่าแผนร้อยละ 4.84

1) ผลผลิตของโครงการ

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานจริง
1. งานก่อสร้างระยะทางของโครงการ (บริเวณจุดสิ้นสุดของทางพิเศษฉลองรัช ช่วงรามอินทรา – อ่างนครงค์ บริเวณถนนรามอินทรา ถึงโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 9)	ระยะทาง 9.5 กิโลเมตร	เป็นไปตามแผน
2. งานระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร และระบบสื่อสาร	- งานระบบเก็บค่าผ่านทาง 4 แห่ง (ด่านจตุโชติ ด่านสุขาภิบาล 5 – 1 ด่านสุขาภิบาล 5 – 2 และด่านรามอินทรา 1) - ระบบควบคุมการจราจร และระบบสื่อสาร	เป็นไปตามแผน

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



2) ระยะเวลาดำเนินโครงการ

ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ โดยการดำเนินโครงการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ 331 วัน คิดเป็นร้อยละ 48.04 ทั้งนี้ เนื่องจากปัญหาการรื้อย้ายสายไฟฟ้าที่กีดขวางงานก่อสร้างของสัญญาที่ 1 และ 2 เกิดข้อพิพาทระหว่างผู้รับจ้างและ กทพ. ทำให้เกิดความล่าช้าในการเจรจาเพื่อให้ได้ข้อยุติ ประกอบกับ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 ให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการงานก่อสร้างโดยให้ขยายระยะเวลาการดำเนินงานก่อสร้างออกไปอีก 180 วัน รวมทั้งเกิดความล่าช้าในการได้รับข้อมูลเพื่อเชื่อมต่อระบบจากผู้ดูแลระบบของ กทพ. ประกอบกับจะต้องรอให้งานก่อสร้างดำเนินการให้แล้วเสร็จหรือแล้วเสร็จบางส่วนก่อน จึงจะสามารถเริ่มดำเนินงานระบบได้ จึงส่งผลให้ระยะเวลาในการดำเนินโครงการล่าช้ากว่าแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

แผนการดำเนินโครงการ		ผลการดำเนินโครงการ		ล่าช้ากว่าแผน (จำนวนวัน)
เริ่ม – เสร็จ	จำนวนวัน	เริ่ม – เสร็จ	จำนวนวัน	
15 ก.พ. 50 - 3 ม.ค. 52	689 วัน	15 ก.พ. 50 - 30 พ.ย. 52	1,020 วัน	331

ที่มา : กทพ.

สัญญาที่ 1 2 และ 3 งานก่อสร้างงานโยธาและไฟฟ้าแสงสว่าง กทพ. มีระยะเวลาดำเนินงานตามแผน 660 วัน โดยเริ่มดำเนินการวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550 และมีกำหนดแล้วเสร็จวันที่ 5 ธันวาคม 2551 แต่เนื่องจากปัญหาการรื้อย้ายสายไฟฟ้าที่กีดขวางงานก่อสร้างของสัญญาที่ 1 และ 2 เกิดข้อพิพาทระหว่างผู้รับจ้างและ กทพ. ในส่วนค่าใช้จ่ายการรื้อย้ายสายไฟฟ้าชั่วคราวและถาวร ซึ่ง กทพ. เห็นว่า เป็นการรื้อย้ายสายไฟฟ้าชั่วคราว ซึ่งผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ทำให้เกิดความล่าช้าในการเจรจาเพื่อให้ได้ข้อยุติ ประกอบกับเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 ครม. ได้มีมติให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการงานก่อสร้าง ส่งผลให้ กทพ. ขยายระยะเวลาก่อสร้างของทั้ง 3 สัญญา ออกไปอีก 180 วัน เป็นสิ้นสุดวันที่ 3 มิถุนายน 2552 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 840 วัน โดยผู้รับจ้างสัญญาที่ 1 2 และ 3 ได้ส่งมอบงานก่อนวันครบกำหนดระยะเวลาที่ขยายตามมติ ครม. โดยมีรายละเอียด ดังนี้

สัญญา	แผนการดำเนินโครงการ		ผลการดำเนินโครงการ		ล่าช้ากว่าแผน (จำนวนวัน)
	เริ่ม – เสร็จ	จำนวนวัน	เริ่ม – เสร็จ	จำนวนวัน	
1) งานก่อสร้างงานโยธาและไฟฟ้าแสงสว่าง (ขยายระยะเวลา 1 ครั้ง)					
สัญญาที่ 1	15 ก.พ. 50 - 5 ธ.ค. 51	660	15 ก.พ. 50 - 13 พ.ค. 52	819	159
สัญญาที่ 2	15 ก.พ. 50 - 5 ธ.ค. 51	660	15 ก.พ. 50 - 13 พ.ค. 52	819	159
สัญญาที่ 3	15 ก.พ. 50 - 5 ธ.ค. 51	660	15 ก.พ. 50 - 3 มิ.ย. 52	840	180

ที่มา : กทพ.

สำหรับสัญญาที่ 4 งานระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร และระบบสื่อสาร มีระยะเวลาดำเนินงานตามแผนงาน 660 วัน โดยเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2550 และมีกำหนดแล้วเสร็จในวันที่ 3 มกราคม 2552 อย่างไรก็ตามก็ตีช่วงระหว่างดำเนินโครงการได้มีการขยายอายุสัญญา 2 ครั้ง ประกอบด้วย (1) การขยายอายุสัญญา ครั้งที่ 1 เนื่องจาก ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 ให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการงานก่อสร้าง ทำให้ กทพ. ขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีก 180 วัน เป็นสิ้นสุดในวันที่ 2 กรกฎาคม 2552 รวมเป็นระยะเวลาทั้งสิ้น 840 วัน และ (2) การขยายอายุสัญญา ครั้งที่ 2 เนื่องจาก ผู้รับจ้างงานระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร และระบบสื่อสาร ของสัญญาที่ 4 ได้รับข้อมูลเพื่อใช้ในการเชื่อมต่อระบบเก็บค่าผ่านทาง (Toll Collection System) เข้ากับระบบการจัดการเอกสาร

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



(Document Management System: DMS) และระบบคอมพิวเตอร์ส่วนงานการบำรุงรักษา (Maintenance Time Standard: MTS) จากผู้ดูแลระบบของ กทพ. ล่าช้า ทำให้ กทพ. ขยายระยะเวลางานระบบออกไปอีก 151 วัน ซึ่งมีกำหนดแล้วเสร็จภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2552 รวมระยะเวลาดำเนินงานทั้งสิ้น 991 วัน ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ 331 วัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

สัญญา	แผนการดำเนินโครงการ		ผลการดำเนินโครงการ		ล่าช้ากว่า แผน (จำนวนวัน)
	เริ่ม – เสร็จ	จำนวนวัน	เริ่ม – เสร็จ	จำนวนวัน	
2) งานระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร และระบบสื่อสาร (ขยายระยะเวลา 2 ครั้ง)					
สัญญาที่ 4	16 มี.ค. 50 - 3 ม.ค. 52	660	16 มี.ค. 50 - 3 ม.ค. 52	660	331
ขยายอายุสภาพครั้งที่ 1			4 ม.ค. 52 - 2 ก.ค. 52	180	
ขยายอายุสภาพครั้งที่ 2			3 ก.ค. 52 - 30 พ.ย. 52	151	
รวมระยะเวลา				991	

ที่มา : กทพ.

3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร มีวงเงินในการดำเนินโครงการรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 13,708.00 ล้านบาท โดยได้มีการเบิกจ่ายเงินเพื่อดำเนินโครงการโดยไม่รวมค่ากรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งสิ้น 6,372.72 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าแผน 6,697.00 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.85 ประกอบด้วย รัฐบาลอุดหนุนเพื่อเป็นค่าก่อสร้าง ค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง และค่าชดเชยค่างานก่อสร้าง 3,103.51 ล้านบาท และ กทพ. รับภาระ 3,269.21 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ประเภท	แผนการดำเนินงาน (ล้านบาท)			ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท)			ส่วนต่างจากแผน	
	รัฐบาล อุดหนุน	กทพ. รับภาระ	รวม	รัฐบาล อุดหนุน	กทพ. รับภาระ	รวม	(ล้านบาท)	ร้อยละ
1. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	7,011.00	-	7,011.00	4,320.46	-	4,320.46	(2,690.54)	38.38
2. ค่าก่อสร้าง	3,205.43	3,376.57	6,582.00	2,805.45	2,955.23	5,760.68	(821.32)	12.48
3. ค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	56.00	59.00	115.00	55.87	58.85	114.72	(0.28)	0.24
4. ค่าชดเชยค่างานก่อสร้าง (ค่า K)	-	-	-	242.19	255.13	497.32	497.32	-
รวมรายการที่ 1 - 4	10,272.43	3,435.57	13,708.00	7,423.97	3,269.21	10,693.18	(3,014.82)	22.00
รวมรายการที่ 2 - 4	3,261.43	3,435.57	6,697.00	3,103.51	3,269.21	6,372.72	(324.28)	4.85

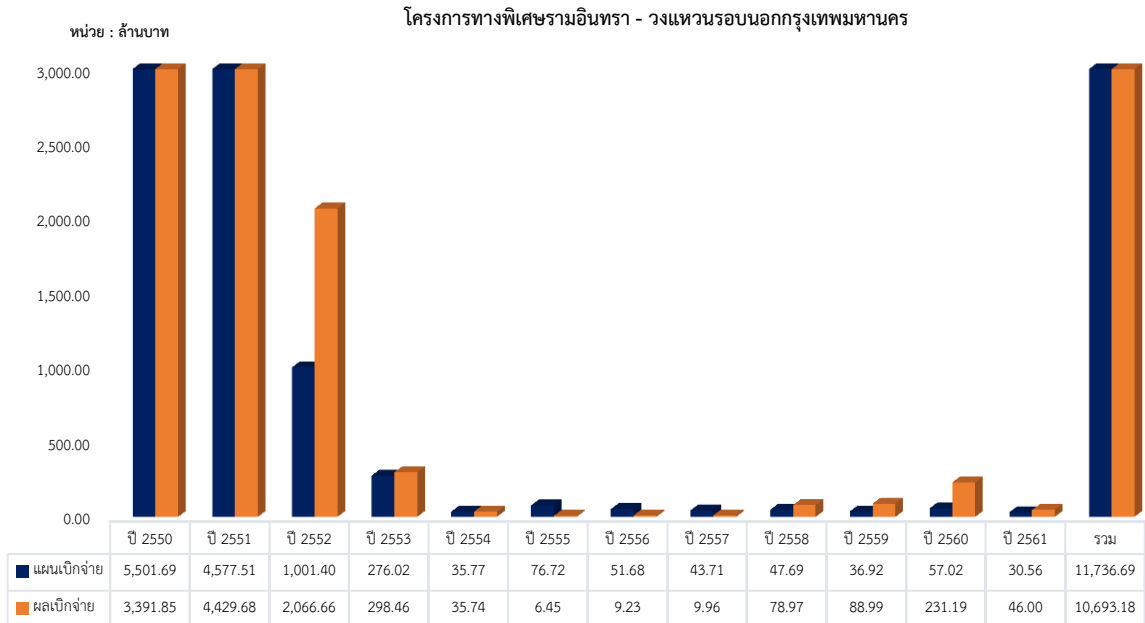
ที่มา : กทพ.

สำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กทพ. ยังเบิกจ่ายไม่แล้วเสร็จ โดยรัฐบาลรับภาระอุดหนุนถึงปี 2561 จำนวน 4,320.46 ล้านบาท และในปีถัดไปค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น กทพ. จะรับภาระเองทั้งหมดโดยใช้จากเงินรายได้

4) แผนและผลการเบิกจ่าย

กทพ. ได้ดำเนินโครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยได้เบิกจ่ายเงินเพื่อดำเนินโครงการ จำนวนทั้งสิ้น 10,693.18 ล้านบาท รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยมีแผนและผลการเบิกจ่ายในแต่ละปี ดังนี้

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ที่มา : กทพ.

ผลการประเมินด้านประสิทธิผล

ได้คะแนน a : พิจารณาเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของโครงการ ซึ่งตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน ได้แก่ ปริมาณจราจรเฉลี่ย และรายได้จากการดำเนินโครงการ ดังนี้

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานเฉลี่ย	ผลต่างจากแผน	
			จำนวน	ร้อยละ
1. ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน)	27,157 คัน/วัน	42,478 คัน/วัน	15,351 คัน/วัน	52
2. รายได้จากการดำเนินโครงการ (ล้านบาท)	331 ล้านบาท	515 ล้านบาท	184 ล้านบาท	56

1) ปริมาณจราจรเฉลี่ย

ปริมาณจราจรจากการดำเนินโครงการตั้งแต่ปี 2552 – 2561 มีปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงเฉลี่ย 42,478 คัน/วัน จากผลการคาดการณ์ 27,157 คัน/วัน ซึ่งมากกว่าแผนเฉลี่ย 15,351 คัน/วัน หรือคิดเป็นร้อยละ 52 โดยในช่วงเริ่มต้นการเปิดให้บริการโครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร มีปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงเฉลี่ยในปี 2552 น้อยกว่าปริมาณจราจรที่คาดการณ์ไว้ 4,727 คัน/วัน หรือคิดเป็นร้อยละ 21 เนื่องจากปริมาณจราจรบนถนนระดับดินในพื้นที่ใกล้เคียงกับทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกมีน้อย ประกอบกับประชาชนเลือกใช้เส้นทางคู่ขนานของทางพิเศษรามอินทรา - อารณรังค์ ช่วงระหว่างถนนพระราม 9 ถึงถนนรามอินทรา ซึ่งเป็นทางเลือกที่ไม่ต้องเสียค่าผ่านทาง จนกระทั่งในปี 2553 เริ่มมีปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่าปริมาณจราจรที่คาดการณ์ไว้ และปริมาณจราจรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยตั้งแต่ปี 2553 - 2561 มีปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงเฉลี่ย 45,209 คัน/วัน สูงกว่าปริมาณจราจรที่คาดการณ์ไว้ 17,548 คัน/วัน หรือคิดเป็นร้อยละ 61 เนื่องจากการเดินทางโดยใช้เส้นทางเชื่อมต่อไปยังวงแหวนรอบนอกจะทำให้การจราจรเชื่อมโยงทั้งโครงข่าย รวมถึงช่วยอำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทางของประชาชนผู้ใช้บริการได้ ดังนี้

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

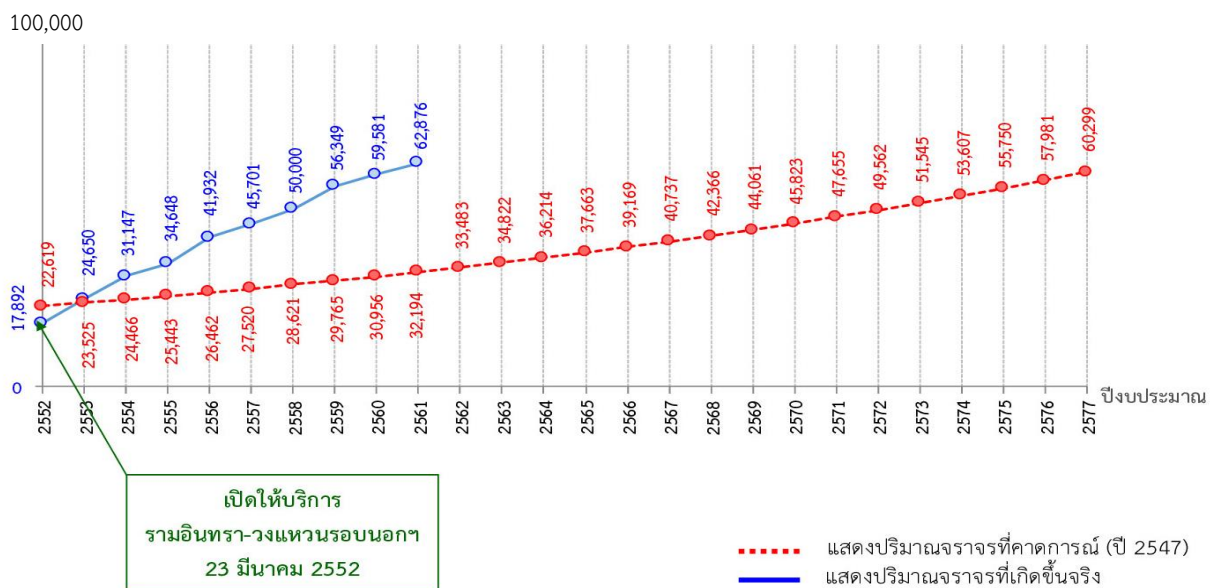


หน่วย : คัน/วัน

ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน		ผลต่าง	
	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานจริง	จำนวน (คัน)	ร้อยละ
2552	22,619	17,892	(4,727)	(21)
2553	23,525	24,650	1,125	5
2554	24,466	31,147	6,681	27
2555	25,443	34,648	9,205	36
2556	26,462	41,932	15,470	58
2557	27,520	45,701	18,181	66
2558	28,621	50,000	21,379	75
2559	29,765	56,349	26,584	89
2560	30,956	59,581	28,625	92
2561	32,194	62,876	30,682	95
ปริมาณจราจรรวมทั้งสิ้น	271,571	424,776	153,205	56
เฉลี่ย ปี 2552 - 2561	27,157	42,478	15,321	52
เฉลี่ย ปี 2553 - 2561	27,661	45,209	17,548	61

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันบนทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่เปิดให้บริการปีงบประมาณ 2552 - 2561

ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน)



หมายเหตุ : ปี 2547 - 2561 ใช้ข้อมูลจากรายงานการทบทวนปริมาณจราจรทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอก (ปี 2547)
ที่มา : กทพ.

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



1) รายได้จากการดำเนินโครงการ

รายได้จากการดำเนินโครงการตั้งแต่ปี 2552 – 2561 มีรายได้ที่เกิดขึ้นจริงเฉลี่ย 515 ล้านบาทต่อปี จากผลการคาดการณ์ 331 ล้านบาทต่อปี ซึ่งเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 184 ล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 56 โดยในช่วงเริ่มต้นการเปิดให้บริการโครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร มีรายได้ที่เกิดขึ้นจริงเฉลี่ยในปี 2552 น้อยกว่ารายได้ที่คาดการณ์ไว้ 139 ล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 54 จนกระทั่งในปี 2553 เริ่มมีรายได้ที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่ารายได้ที่คาดการณ์ไว้ และรายได้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยตั้งแต่ปี 2553 - 2561 มีรายได้ที่เกิดขึ้นจริงเฉลี่ย 559 ล้านบาทต่อปี สูงกว่ารายได้ที่คาดการณ์ไว้ 220 ล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 65 ดังนี้

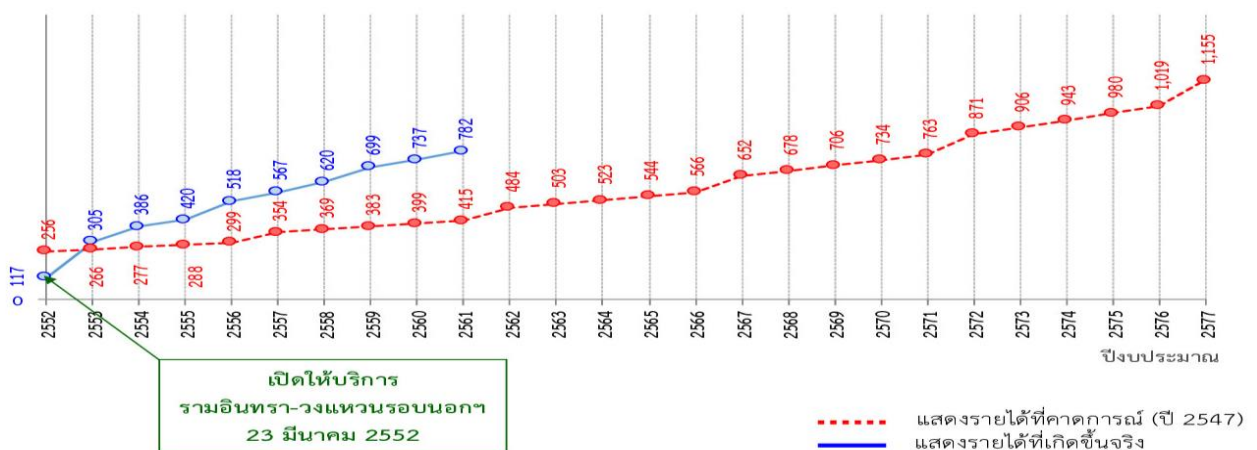
หน่วย : ล้านบาท

ปี	รายได้เฉลี่ย		ผลต่าง	
	ประมาณการ	ผลที่เกิดขึ้นจริง	จำนวน	ร้อยละ
2552	256	117	(139)	(54)
2553	266	305	39	15
2554	277	386	109	39
2555	288	420	132	46
2556	299	518	219	73
2557	354	567	213	60
2558	369	620	251	68
2559	383	699	316	82
2560	399	737	338	85
2561	415	782	367	89
รายได้รวมทั้งสิ้น	3,306	5,151	1,845	56
เฉลี่ย ปี 2552 - 2561	331	515	184	56
เฉลี่ย ปี 2553 - 2561	339	559	220	65

ที่มา : กทพ.

รายได้เฉลี่ยต่อปีบนทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกฯ ตั้งแต่เปิดให้บริการปีงบประมาณ 2552 – 2561

รายได้ (ล้านบาท/ปี)



หมายเหตุ : ปี 2547 - 2561 ใช้ข้อมูลจากรายงานการทบทวนปริมาณจราจรทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอก (ปี 2547)

ที่มา : กทพ.

ผลการประเมินด้านผลกระทบ

ได้คะแนน a : ประเมินการบรรลุเป้าหมายโครงการในภาพรวมหรือในระดับที่กำหนดไว้ ทั้งในส่วนของผลลัพธ์ทางตรงและผลลัพธ์ทางอ้อมจากโครงการ รวมทั้งผลกระทบที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคม การย้ายถิ่นฐาน และสิ่งแวดล้อมจากการที่มีโครงการดังกล่าว ดังนี้

1) เศรษฐกิจและสังคม

เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ สามารถรองรับปริมาณจราจรในบริเวณวัชรพล สายไหม และพื้นที่ข้างเคียงบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณถนนรามอินทรา ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ทางแยกต่างระดับรามอินทรา และโครงข่ายถนนใกล้เคียง สามารถขยายโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณการจราจรของถนนรังสิต – นครนายก ช่วยระบายการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชนผู้ใช้เส้นทางให้สามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น รวมทั้งส่งผลต่อเศรษฐกิจระดับท้องถิ่นและระดับชาติ และการเพิ่มราคาที่ดินทรัพย์สิน และการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคต การคมนาคมสะดวกขึ้น ก่อให้เกิดการจ้างงานและสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการหรือผู้ประกอบการธุรกิจในบริเวณโครงการ อย่างไรก็ตาม เมื่อดำเนินโครงการแล้วเสร็จ การจัดการจราจรจะส่งผลต่อสิ่งอำนวยความสะดวกของประชาชนและผู้ประกอบการในพื้นที่ เช่น พื้นที่จอดรถ เป็นต้น

2) การย้ายถิ่นฐาน

เมื่อโครงการแล้วเสร็จ ทำให้มีการย้ายถิ่นฐานเข้ามาอยู่ในอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มีการพัฒนาตามแนวเส้นทางโครงการเพิ่มมากขึ้น เช่น หมู่บ้านจัดสรร อพาร์ทเมนท์ เป็นต้น จึงส่งผลให้การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ดังกล่าวดีขึ้น

3) สิ่งแวดล้อม

สำหรับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม กทพ. ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โดยได้ดำเนินการเป็นไปตามที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด ดังนี้

(1) ระยะก่อนก่อสร้าง ได้แก่ มาตรการป้องกันและแก้ไข ซึ่งประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน ค่าทดแทน และการประชาสัมพันธ์โครงการ โดยมีผลการประเมินคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ดังนี้

	เกณฑ์มาตรฐาน	ผลการประเมิน
คุณภาพอากาศ	ไม่เกิน 0.330 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร	0.197 – 0.274 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร
ระดับเสียง	ไม่เกิน 70 เดซิเบล	70.4 – 71.2 เดซิเบล
ความสั่นสะเทือน	ไม่เกิน 0.1 มิลลิเมตรต่อวินาที	0.0628 มิลลิเมตรต่อวินาที

หมายเหตุ : ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนที่วัดศิริพงษ์ธรรมนิมิตเพียงจุดเดียว

ที่มา : กทพ.

(2) ระยะก่อสร้าง ได้แก่ มาตรการป้องกันแก้ไข ซึ่งประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน อุทกวิทยาน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำ การคมนาคม เศรษฐกิจ และสังคม ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย ทัศนียภาพ นอกจากนี้เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการขนาดใหญ่ผ่านพื้นที่ชุมชนและถนนสาธารณะที่มีการจราจรหนาแน่น ระหว่างการก่อสร้างจะเกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการจราจรต่อประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง และผู้ใช้เส้นทางผ่านบริเวณก่อสร้าง ดังนั้น เพื่อลดผลกระทบและแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียน กทพ. จึงได้จัดตั้งศูนย์ประสานงานโครงการ เพื่อประสานงานด้านการประชาสัมพันธ์ และรับเรื่องร้องเรียนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบระหว่างการก่อสร้าง

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



(3) ระยะก่อสร้างแล้วเสร็จ กทพ. ได้ประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรการประเมิน EIA ของ สผ. ด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน โดยจะประเมินทุกปีของ 3 ปีแรกหลังเปิดดำเนินโครงการ และหลังจากนั้นจะประเมินตามความเหมาะสม ซึ่ง กทพ. ได้ประเมินแบบปีเว้นปี โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- คุณภาพอากาศ โดยประเมินจากฝุ่นละอองรวม (TSP) ซึ่งผลการประเมินที่ได้อยู่ระหว่าง 0.057 – 0.298 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินเกณฑ์ค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ที่ 0.330 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ดังนี้

ปีที่ตรวจวัด	จุดตรวจวัด/ผลการตรวจวัด (มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร)			
	ถนนมิตรภาพ-คองคองโดมเนียม	รร. วัดศิริพงษ์ธรรมนิมิต	รร. รัตนโกสินทร์สมโภช	ทิวเขาที่ฝั่งซ้ายใกล้หมู่บ้านตะวันนาภูน้ำ
2554	0.149 – 0.184	0.125 – 0.171	0.146 – 0.162	0.134 – 0.152
2555	0.140 – 0.200	0.060 – 0.090	0.080 – 0.110	0.100 – 0.160
2556	0.112 – 0.169	0.113 – 0.183	0.099 – 0.136	0.099 – 0.298
2558	0.088 – 0.107	0.101 – 0.109	0.057 – 0.069	0.077 – 0.088
2560	0.081 – 0.132	0.113 – 0.129	0.142 – 0.153	0.089 – 0.136
ค่ามาตรฐาน	0.330			

ที่มา : กทพ.

- ระดับเสียง โดยผลการประเมินที่ได้อยู่ระหว่าง 46.1 – 64.9 เดซิเบล ซึ่งไม่เกินเกณฑ์ค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ที่ 70 เดซิเบล ดังนี้

ปีที่ตรวจวัด	จุดตรวจวัด/ผลการตรวจวัด (เดซิเบล)		
	ถนนมิตรภาพ-คองคองโดมเนียม	รร. วัดศิริพงษ์ธรรมนิมิต	ทิวเขาที่ฝั่งซ้ายใกล้หมู่บ้านตะวันนาภูน้ำ
2554	57.5 – 57.8	62.2 – 62.6	57.1 – 60.2
2555	56.4 – 57.6	46.1 – 49.6	58.9 – 59.5
2556	55.9 – 57.1	63.4 – 63.9	58.3 – 59.7
2558	57.8 – 58.8	62.7 – 63.4	58.9 – 59.1
2560	55.7 – 60.2	64.9 – 66.0	59.2 – 59.8
ค่ามาตรฐาน	70		

ที่มา : กทพ.

- ความสั่นสะเทือน โดยผลการประเมินระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดที่ได้อยู่ระหว่าง 0.504 - 5.11 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งไม่เกินเกณฑ์ค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้สูงสุดที่ 20 มิลลิเมตร/วินาที ดังนี้

ปีที่ตรวจวัด	จุดตรวจวัด/ผลการตรวจวัด (มิลลิเมตร/วินาที)								
	ถนนมิตรภาพ-คองคองโดมเนียม			รร. วัดศิริพงษ์ธรรมนิมิต			ทิวเขาที่ฝั่งซ้ายใกล้หมู่บ้านตะวันนาภูน้ำ		
	ค่ามาตรฐาน	ความถี่	ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด	ค่ามาตรฐาน	ความถี่	ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด	ค่ามาตรฐาน	ความถี่	ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด
2554	5	-	<1.0	5	-	<1.0	5	-	1.7
	5	-	<1.0	5	-	1.02	5	-	1.08
	5	-	<1.0	5	-	1.27	5	-	<1.0
	5	-	<1.0	5	-	<1.0	5	-	<1.0
2555	20	>100	1.3	5	5.0	0.8	5	3.7	1.6
	5	3.9	0.9	5	5.8	0.5	5	3.5	1.1
	5	3.7	0.8	5	5.6	0.5	11.75	37	0.9
2556	6.25	15	5.11	20	>100	8.01	5	4.5	0.977
	5	4.4	0.730	18.5	85	6.08	5	3.0	1.15
	20	>100	0.762	20	>100	4.79	9.25	2.7	1.41

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ปีที่ ตรวจวัด	จุดตรวจวัด/ผลการตรวจวัด (มิลลิเมตร/วินาที)								
	ถนนมิตรภาพ-คองคอง-โคมี่เนียม			ร.ร. วัดศิริพงษ์ธรรมนิมิต			ทาวเฮ้าท์ฝั่งซ้ายใกล้หมู่บ้านตะวันนาภูเขา		
	ค่า มาตรฐาน	ความถี่	ระดับความ สั้นสะท้อนสูงสุด	ค่า มาตรฐาน	ความถี่	ระดับความ สั้นสะท้อนสูงสุด	ค่า มาตรฐาน	ความถี่	ระดับความ สั้นสะท้อนสูงสุด
2558	6.75	17	2.06	5	3.6	0.709	6.5	16	0.757
	5	4.1	0.757	5	4.4	0.883	5	2.7	0.725
	7.25	19	0.859	5	3.3	1.19	5	3.0	0.969
2560	4.4	4.4	0.607	5	3.1	0.938	5	4.1	1.32
	3.9	3.9	0.504	5	2.7	0.780	5	3.3	1.06
	4.0	4.0	0.544	5	3.6	1.09	5	3.5	0.746

ที่มา : กทพ.

ผลการประเมินด้านความยั่งยืน

ได้คะแนน a : ประเมินความพร้อมของหน่วยงานเจ้าของโครงการในการจัดทำแผนการบำรุงรักษา และความต่อเนื่องของการดำเนินงานภายหลังโครงการเสร็จสิ้น

1) ด้านบุคลากรดูแลและบำรุงรักษาโครงการ

กทพ. ได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ จำนวน 15 คน ภายใต้แผนตรวจสอบโครงสร้างและซ่อมบำรุงรักษาสายทาง ให้ดำเนินการดูแลและบำรุงรักษาโครงการ โดยแผนการซ่อมบำรุงแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย 1) กลุ่มงานตรวจสอบโครงสร้าง จำนวน 11 คน และ 2) กลุ่มงานซ่อมบำรุงรักษาสายทาง จำนวน 4 คน ซึ่งเพียงพอสำหรับดูแลทั้งโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รายการ	จำนวน (คน)	หมายเหตุ
กลุ่มงานตรวจสอบโครงสร้าง		
1. วิศวกร	1	ดูแลโครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โครงการพิเศษ S1
2. ช่าง	2	ดูแลโครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โครงการพิเศษ S2 กาญจนภิเษก เฉลิมมหานคร บูรพาวิถิ
3. ลูกจ้างช่าง	2	ดูแลโครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โครงการพิเศษ S2 กาญจนภิเษก เฉลิมมหานคร บูรพาวิถิ
4. คนงาน	4	ดูแลโครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โครงการพิเศษ S2 กาญจนภิเษก เฉลิมมหานคร บูรพาวิถิ
5. รถตรวจการ	2	-
กลุ่มงานซ่อมบำรุงรักษาสายทาง		
1. วิศวกร	1	ดูแลโครงการทางพิเศษฉลองรัช (กม.7+000 ถึง กม.18+700) โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
2. ช่าง	1	ดูแลโครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
3. คนงาน	1	ดูแลโครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
4. รถตรวจการ	1	-

หมายเหตุ : - เครื่องจักร และพนักงานขับเครื่องจักร ใช้ร่วมกันทั้งกอง
- รถตรวจการของงานตรวจสอบโครงสร้างใช้ร่วมกันทั้งโครงการทางพิเศษฉลองรัช โครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โครงการทางพิเศษ S1 กาญจนภิเษก เฉลิมมหานคร บูรพาวิถิ
- รถตรวจการของงานซ่อมบำรุงรักษาสายทางใช้กับโครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ที่มา : กทพ.

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



2) ด้านการเงินและแผนการบำรุงรักษา

กทพ. มีการวางแผนการบำรุงรักษาตั้งแต่โครงการแล้วเสร็จ โดยมีรายการบำรุงรักษา 7 รายการ และมีการจัดสรรงบประมาณสำหรับการบำรุงรักษา ทำให้โครงการมีความยั่งยืนในระยะยาว

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562
1. โครงการติดตั้งอุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะหัวเกาะ									2.40		
2. โครงการปรับปรุงผิวจราจรถนนจุดตัดก่อสร้างทดแทนเพื่อส่งคืนพื้นที่								5.90			
3. โครงการเปลี่ยนแผ่นยางรองคาน										10.30	2.40
4. โครงการติดตั้งเส้นจราจรบริเวณถนนจุดตัด										0.40	
5. งานซ่อมผิวจราจร						0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20
6. ค่าใช้จ่ายบุคคล (เฉพาะงานทางและโครงสร้าง)	2.16	2.25	2.40	2.38	2.68	3.10	3.13	2.99	3.08	3.18	3.30
7. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (เฉพาะรถตรวจการ)	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
รวม	2.41	2.50	2.65	2.63	2.93	3.55	3.58	9.34	5.93	14.33	9.15

หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายบุคคลคิดจากค่าใช้จ่ายบุคคลของกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการส่วนท้องถิ่น (กบพ.) ทั้งหมดทอนส่วนด้วยนำพนักงานป็นส่วนของทางพิเศษฉลองรัช ร้อยละ 17.40 และทอนส่วนเฉพาะโครงการทางพิเศษสายรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกตามระยะทาง 9.5 กิโลเมตร

ที่มา : กทพ.

สรุปผลการประเมินโครงการ: A - พึงพอใจมากที่สุด

10. สรุปผลการประเมินโครงการ: A – พึงพอใจมากที่สุด

หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ
1. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อประเมินว่ากิจกรรมและวิธีการดำเนินโครงการสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ นโยบาย และการจัดลำดับความสำคัญ	a – พึงพอใจมากที่สุด	โครงการสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 - 2549) ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างการพัฒนาชนบทและเมืองอย่างยั่งยืน เพื่อให้การปรับโครงสร้างการพัฒนาชนบทและเมืองเข้าสู่สมดุลและยั่งยืน กระจายโอกาสการพัฒนา สร้างความมั่นคงให้คนในพื้นที่ สร้างความแข็งแกร่งของเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วอย่างคุ้มค่า ทั้งโครงข่ายถนน และสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสอดคล้องกับแผนแม่บทระยะสั้นของ กทพ. โดยโครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอก เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวางแผนแม่บท (Master Plan) ของโครงข่ายระบบทางด่วนในเมือง และระบบทางด่วนระหว่างเมือง เพื่อเชื่อมต่อจังหวัดต่างๆ โดยรอบกรุงเทพมหานคร
2. ประสิทธิภาพ	เพื่อประเมินความเหมาะสมของ	b – พึงพอใจมาก	โครงการมีระยะทางดำเนินโครงการ 9.5 กิโลเมตร เริ่มต้นที่บริเวณสิ้นสุดของทางพิเศษฉลองรัช ช่วงรามอินทรา – อารณรังค์ บริเวณถนน

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ
	ปัจจัยที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามแผนการดำเนินงานทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ		รามอินทรา ถึงโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 และมีระบบเก็บค่าผ่านทาง 4 แห่ง ระบบควบคุมการจราจร และระบบสื่อสาร โดยมี การเบิกจ่ายเงินเพื่อดำเนินโครงการโดยไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 6,372.72 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าแผนที่กำหนดไว้ 6,697.00 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.85 และโครงการมีระยะเวลาดำเนินโครงการจริง 1,020 วัน ซึ่งล่าช้ากว่าแผน 331 วัน คิดเป็นร้อยละ 48.04 เนื่องจาก ปัญหาการรื้อย้ายสายไฟฟ้าที่เกิดขวางงานก่อสร้างของสัญญาที่ 1 และ 2 เกิดข้อพิพาทระหว่างผู้รับจ้างและ กทพ. ในส่วนค่าใช้จ่ายการรื้อย้าย ไฟฟ้าชั่วคราว และไฟฟ้าถาวร ซึ่ง กทพ. เห็นว่า เป็นการรื้อย้ายชั่วคราว และผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ทำให้เกิดความล่าช้า ในการเจรจาเพื่อให้ได้ข้อยุติ ประกอบกับเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 ครม. ได้มีมติให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการงานก่อสร้างออกไปอีก 180 วัน รวมถึงความล่าช้าของการได้รับข้อมูลเพื่อใช้ในการเชื่อมต่อระบบ เก็บค่าผ่านทางเข้ากับระบบคอมพิวเตอร์ฐานข้อมูล (DMS) และระบบ คอมพิวเตอร์ส่วนงานการบำรุงรักษา (MTS) จากผู้ดูแลระบบของ กทพ.
3. ประสิทธิภาพ	เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของโครงการ	a – พึงพอใจมากที่สุด	ในปีงบประมาณปี 2552 – 2561 มีปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงเฉลี่ย 42,478 คัน/วัน จากผลการคาดการณ์ 27,157 คัน/วัน ซึ่งมากกว่าแผนเฉลี่ย 15,351 คัน/วัน หรือคิดเป็นร้อยละ 52 โดยในช่วงเริ่มต้นการเปิดให้บริการ มีปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงเฉลี่ยในปี 2552 น้อยกว่า ปริมาณจราจรที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากปริมาณจราจรบนถนนระดับดิน ในพื้นที่ใกล้เคียงกับทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกมีน้อย ประกอบกับประชาชนเลือกใช้เส้นทางคูขนานของทางพิเศษรามอินทรา - อาจนรงค์ ช่วงระหว่างถนนพระราม 9 ถึงถนนรามอินทรา ซึ่งเป็น ทางเลือกที่ไม่ต้องเสียค่าผ่านทาง จนกระทั่งในปี 2553 เริ่มมีปริมาณ จราจรที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่าปริมาณจราจรที่คาดการณ์ไว้ และปริมาณ จราจรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยตั้งแต่ปี 2553 - 2561 มี ปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงเฉลี่ยสูงกว่าปริมาณที่คาดการณ์ไว้ร้อยละ 61 เนื่องจากการเดินทางโดยใช้เส้นทางเชื่อมต่อไปยังวงแหวนรอบนอกจะ ทำให้การจราจรเชื่อมโยงทั้งโครงข่าย รวมถึงช่วยอำนวยความสะดวก และความรวดเร็วในการเดินทางของประชาชนผู้ใช้บริการได้ สำหรับ รายได้จากการดำเนินโครงการตั้งแต่ปี 2552 – 2561 มีรายได้ที่เกิดขึ้นจริง เฉลี่ย 515 ล้านบาทต่อปี จากผลการคาดการณ์ 331 ล้านบาทต่อปี ซึ่งเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 184 ล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 56 โดย ในช่วงเริ่มต้นการเปิดให้บริการโครงการทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานคร มีรายได้ที่เกิดขึ้นจริงเฉลี่ยในปี 2552 น้อยกว่า รายได้ที่คาดการณ์ไว้ จนกระทั่งในปี 2553 เริ่มมีรายได้ที่เกิดขึ้นจริง สูงกว่ารายได้ที่คาดการณ์ไว้ และรายได้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยตั้งแต่ปี 2553 - 2561 มีรายได้ที่เกิดขึ้นจริงเฉลี่ยสูงกว่ารายได้ ที่คาดการณ์ไว้ร้อยละ 65

โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ
4. ผลกระทบ	เพื่อประเมินการบรรลุเป้าหมายโครงการในภาพรวมหรือในระดับที่กำหนดไว้หรือไม่ ทั้งในส่วนของผลลัพธ์ทางตรงและผลลัพธ์ทางอ้อมจากโครงการ	a – พึงพอใจมากที่สุด	โครงการสามารถรองรับปริมาณการจราจรในบริเวณถนนรามอินทรา ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ทางแยกต่างระดับรามอินทรา และช่วยเสริมโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร ช่วยระบายการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชนผู้ใช้เส้นทางให้สามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น รวมทั้งส่งผลต่อเศรษฐกิจระดับท้องถิ่นและระดับชาติ และการเพิ่มราคาที่ดิน ทรัพย์สิน และการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคต การคมนาคมสะดวกขึ้นก่อให้เกิดการจ้างงานและสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการหรือผู้ประกอบการธุรกิจในบริเวณที่มีโครงการ นอกจากนี้เมื่อโครงการแล้วเสร็จทำให้มีการย้ายถิ่นฐานเข้ามาอยู่ในอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มีการพัฒนาตามแนวเส้นทางโครงการเพิ่มมากขึ้น เช่น หมู่บ้านจัดสรร อพาร์ทเมนท์ เป็นต้น สำหรับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม กทพ. ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คุณภาพอากาศ/ระดับเสียง/ความสั่นสะเทือน) ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งผลการประเมินที่ได้อยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้
5. ความยั่งยืนของโครงการ	เพื่อประเมินความพร้อมของหน่วยงานเจ้าของโครงการในการจัดทำแผนบำรุงรักษาและความต่อเนื่องของการดำเนินงานภายหลังโครงการเสร็จสิ้น	a – พึงพอใจมากที่สุด	โครงการมีการตั้งงบประมาณซ่อมบำรุงรักษาตั้งแต่ปี 2552 – 2562 โดยแบ่งแผนการซ่อมบำรุงออก 2 ส่วน ได้แก่ งานตรวจสอบโครงสร้างและงานซ่อมบำรุงรักษาสายทาง รวมทั้งมีการกำหนดแผนบุคลากรเพื่อรับผิดชอบและดูแลโครงการในการซ่อมบำรุงแต่ละตำแหน่งอย่างเพียงพอและชัดเจน

11. บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

เพื่อลดปัญหาความล่าช้าในการดำเนินโครงการในขั้นตอนเตรียมโครงการเห็นควรให้ กทพ. กำหนดขอบเขตของงานปริมาณงาน และค่าใช้จ่ายให้ชัดเจนก่อนดำเนินกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง และประสานงานกับผู้รับจ้างงานระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง และผู้ดูแลระบบของ กทพ. อย่างใกล้ชิดและสม่ำเสมอเพื่อลดปัญหา interface ข้อมูลที่ใช้สำหรับเชื่อมต่อกับระบบงานเป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน

12. รูปภาพโครงการ

12.1 รับฟังบรรยายภาพรวมการดำเนินโครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบ



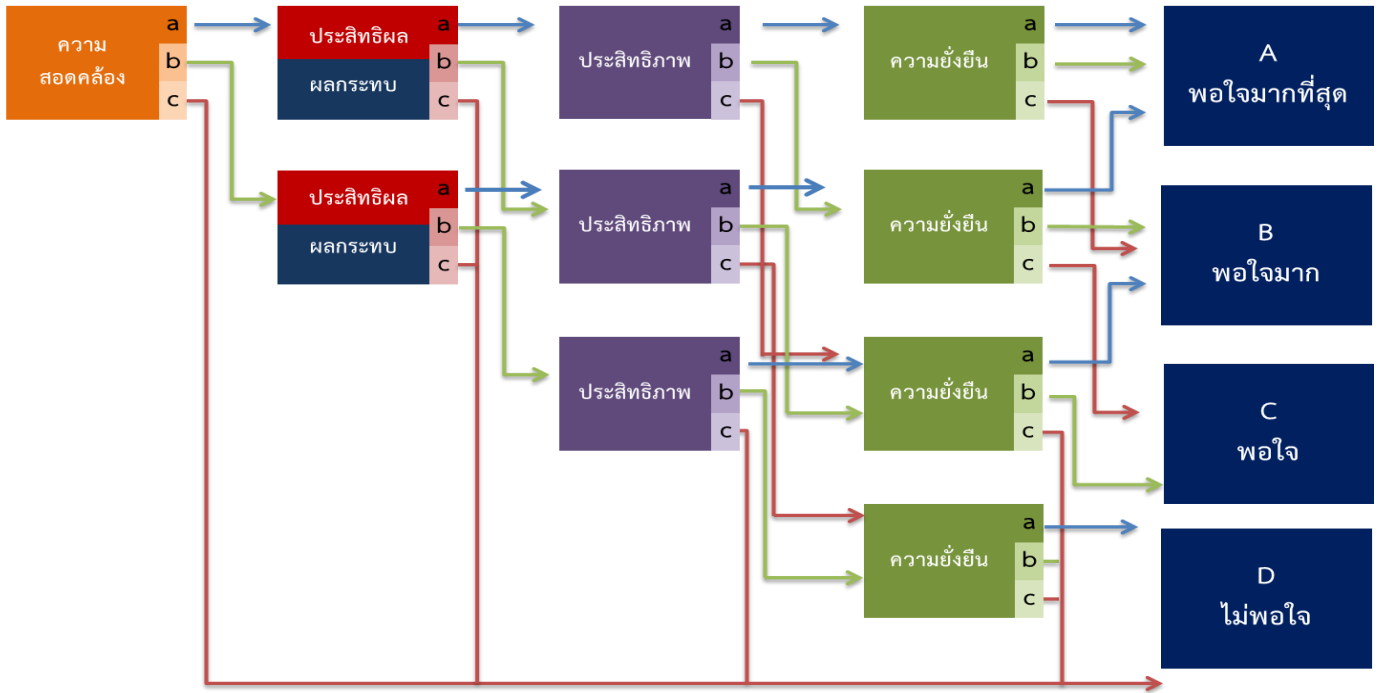
12.2 ลงพื้นที่ดูงานหมู่บ้านตะวันนา บริเวณถนนจตุโชติ (จุดสิ้นสุดโครงการ)



12.3 ลงพื้นที่ดูงานร้านค้าบริเวณถนนวัชรพล (จุดเริ่มต้นโครงการ)

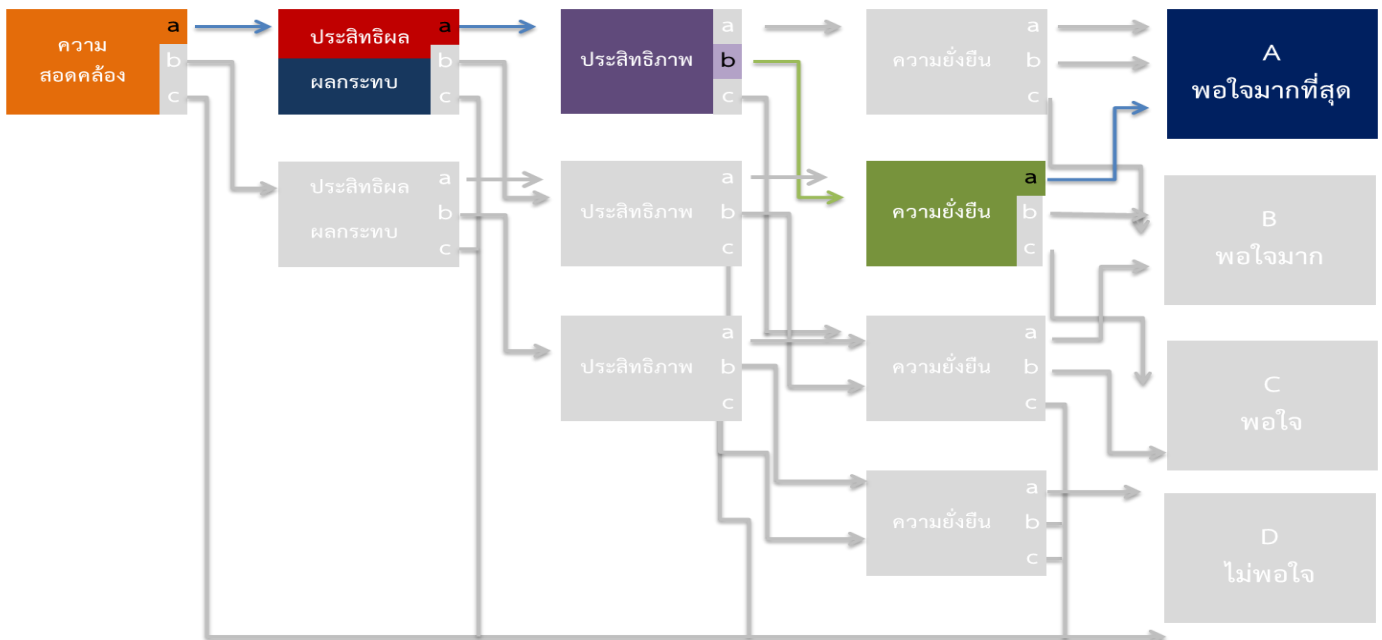


13. เกณฑ์การประเมินผลโครงการ



การให้คะแนนภาพรวมด้านประสิทธิผลและผลกระทบจะใช้วิธีการให้คะแนนย่อย ดังนี้

- aa (6 คะแนน) = คะแนนรวม a
- ab, ba, ac, bb (4 - 5 คะแนน) = คะแนนรวม b
- Ba, cb, cc (2 - 3 คะแนน) = คะแนนรวม c



การให้คะแนนภาพรวมด้านประสิทธิผลและผลกระทบจะใช้วิธีการให้คะแนนย่อย ดังนี้

- aa (6 คะแนน) = คะแนนรวม a
- ab, ba, ac, bb (4 - 5 คะแนน) = คะแนนรวม b
- Ba, cb, cc (2 - 3 คะแนน) = คะแนนรวม c

ที่มา สำนักบริหารและประเมินผลโครงการลงทุนภาครัฐ