

# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



## โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



รูปภาพที่ 1 : ภาพตำแหน่งที่ตั้งโครงการและแนวเส้นทาง

1. หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

### 2. ความเป็นมาของโครงการ

2.1 โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี (โครงการทางยกระดับฯ) เป็นส่วนหนึ่งตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3 พ.ศ. 2546 และแผนแม่บททางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากรัฐบาลมีโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) เพื่อทดแทนสนามบินดอนเมืองซึ่งประสบปัญหาคับแคบไม่สามารถรองรับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าในอนาคตได้อย่างเพียงพอ และเพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รัฐบาลจึงได้กำหนดให้หน่วยงานต่างๆ เข้าไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น กทพ. จึงมีโครงการทางยกระดับฯ เพื่อรองรับโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยทำหน้าที่เชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยตรง

2.2 คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 เห็นชอบในหลักการให้แบ่งการก่อสร้างของโครงการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมกับทางพิเศษบูรพาวิถีเป็นระยะทาง 1 – 2 กิโลเมตร พร้อมทางขึ้น – ลงเชื่อมกับถนนทางเข้าสนามบินของกรมทางหลวง (ทล.) โดยให้ กทพ. ดำเนินโครงการก่อสร้าง ซึ่งโครงการระยะที่ 1 ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2552 และระยะที่ 2 ก่อสร้างทางยกระดับสายหลักต่อจากทางยกระดับที่ก่อสร้างไว้ในระยะแรกเพื่อเป็นทางยกระดับเข้าสู่อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแห่งที่ 2 ทางด้านใต้ เมื่อมีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารในอนาคต

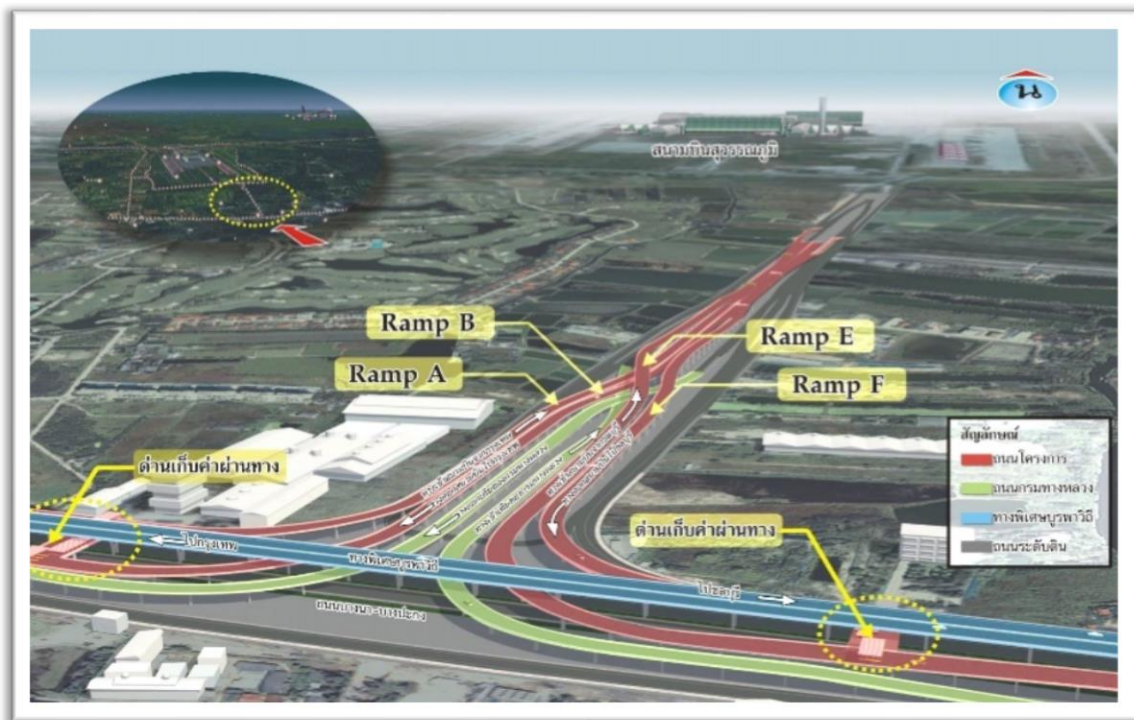
# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของทางพิเศษแห่งประเทศไทย



2.3 การประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทพ.) ครั้งที่ 2/2548 ครั้งที่ 3/2548 ครั้งที่ 4/2548 และครั้งที่ 5/2548 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบโครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี (ระยะที่ 1) ของ กทพ. และเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2549 ครม. มีมติอนุมัติหลักการให้ กทพ. ดำเนินการก่อสร้างโครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี (ระยะที่ 1) งบประมาณลงทุน 2,277.00 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง 2,238.00 ล้านบาท และค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง 39.00 ล้านบาท

2.4 โครงการทางยกระดับฯ เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2550 และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2552 โดยเป็นการเปิดให้บริการก่อนรับรองผลงานแล้วเสร็จ เนื่องจากโครงการดำเนินการเสร็จในส่วนงานโครงสร้างหลักและส่วนที่เกี่ยวข้องในด้านการจราจร เหลือเพียงงานปรับภูมิทัศน์เท่านั้น ทั้งนี้ โครงการมีงบประมาณลงทุน 2,277.00 ล้านบาท เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ แบ่งเป็น ค่าก่อสร้าง 2,238.00 ล้านบาท และค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง 39.00 ล้านบาท ซึ่งเบิกจ่ายทั้งสิ้น 2,245.17 ล้านบาท

2.5 โครงการทางยกระดับฯ ตั้งอยู่บริเวณทิศใต้ของสนามบินสุวรรณภูมิ โดยเป็นทางยกระดับขนาด 8 ช่องจราจร จากทางพิเศษบูรพาวิถีที่ กม. 14 + 554 เชื่อมเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิด้านทิศใต้ของสนามบิน และมีด่านเก็บค่าผ่านทางทั้งหมด 2 แห่ง ประกอบด้วย ด่านสุวรรณภูมิ 1 และด่านสุวรรณภูมิ 2 รายละเอียดดังภาพ



ที่มา : กทพ.

ทั้งนี้ เมื่อก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ ทำให้การคมนาคมขนส่งทางรถยนต์รอบสนามบินสุวรรณภูมิมีการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ โดยมีเส้นทางคมนาคมโดยรอบ 5 เส้นทาง ได้แก่

- ทิศเหนือ ทางหมายเลข 1 เป็นถนนยกระดับขนาด 8 ช่องจราจร จากทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กรุงเทพฯ - ชลบุรีสายใหม่ (มอเตอร์เวย์) เข้าสู่อาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ
- ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ทางหมายเลข 2 เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร เชื่อมกับทางยกระดับจากถนนร่มเกล้าและถนนกิ่งแก้ว

# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของทางพิเศษแห่งประเทศไทย



- ทิศใต้ ทางหมายเลข 3 เป็นถนนยกระดับขนาด 8 ช่องจราจรเชื่อมกับทางพิเศษบูรพาวิถี และถนนบางนา - ตราด
- ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ทางหมายเลข 4 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนอ่อนนุช
- ทิศตะวันตก ทางหมายเลข 5 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรเชื่อมกับถนนกิ่งแก้ว

รายละเอียดดังภาพ



ที่มา : กทพ.

### 3. มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

มติคณะรัฐมนตรี	รายละเอียด
28 กันยายน 2547	คณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กรมทางหลวง (ทล.) และบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (ทอท.) ร่วมกันพิจารณาแบบก่อสร้างทางเข้า - ออกอาคารผู้โดยสารด้านใต้ที่ได้มาตรฐาน เพื่อให้ตัดเชื่อมกับทางเข้าสนามบินสุวรรณภูมิด้านเหนือ โดยให้ก่อสร้างเป็นทางยกระดับ 8 ช่องจราจร จากทางพิเศษบูรพาวิถีเข้าสู่อาคารผู้โดยสารด้านทิศใต้ และมีทางขึ้น - ลงที่เชื่อมกับถนนเข้าสู่สนามบินของ ทล. และให้ กทพ. แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ระยะ โดยระยะแรกจะเป็นการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมกับทางพิเศษบูรพาวิถีเป็นระยะทางประมาณ 1 - 2 กิโลเมตรก่อน พร้อมทั้งก่อสร้างทางขึ้น - ลงเชื่อมกับถนนเข้าสู่สนามบินของ ทล. ซึ่งจะก่อสร้างทันทีเมื่อได้ข้อยุติในรายละเอียดแบบก่อสร้างและค่าใช้จ่ายแล้ว ส่วนระยะต่อไปจะเป็นการก่อสร้างทางยกระดับสายหลัก

# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



มติคณะรัฐมนตรี	รายละเอียด
21 กุมภาพันธ์ 2549	<p>กรม. มีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) เรื่อง โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของ กทพ. ดังนี้</p> <p>(1) ให้ความเห็นชอบโครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของ กทพ. โดยรัฐบาลจะให้การอุดหนุนเงินลงทุนโครงการก่อสร้างและค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง เป็นเงินรวม 2,277 ล้านบาท</p> <p>(2) เห็นชอบให้สำนักงบประมาณจัดสรรเงินอุดหนุนโครงการให้แก่ กทพ. ตามกำหนดเวลาที่จัดทำแผนไว้แล้ว และในกรณีที่สำนักงบประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณได้ตามกำหนดเวลาดังกล่าว ให้กระทรวงการคลังร่วมกับ กทพ. พิจารณาใช้เงินกู้มาดำเนินโครงการไปก่อนแล้วให้สำนักงบประมาณตั้งงบประมาณชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของโครงการในภายหลังต่อไป</p>

## 4. วัตถุประสงค์ของโครงการ

4.1 เชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับปากทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยตรง และส่งเสริมการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เนื่องจากจุดเข้า - ออกดังกล่าวจะเป็นทางเข้าออกหลักสำหรับผู้เดินทางจากทางชลบุรี

4.2 ลดปัญหาการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ตอนบางนา - บางปะกง

4.3 ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศ และบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่หนองจุกเห่า

## 5. ลักษณะโครงการ

โครงการดำเนินงานก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี มีส่วนประกอบโครงการ 3 ส่วน ได้แก่

5.1 ทางเชื่อมทางพิเศษ (Ramp) จำนวน 4 ขา พร้อมด่านเก็บเงิน 2 ด่าน มีรายละเอียด ดังนี้

ทางเชื่อมทางพิเศษ (Ramp) / ด่านเก็บเงิน	รายละเอียด	ระยะทาง / ความยาว (เมตร)
A	- ทางยกระดับเลี้ยวซ้ายจากทางพิเศษบูรพาวิถีขาออกเมืองเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1,062.871
B	- ทางยกระดับเลี้ยวขวาจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้าสู่ทางพิเศษบูรพาวิถีขาเข้าเมือง	1,125.453
E	- ทางยกระดับเลี้ยวขวาจากทางพิเศษบูรพาวิถีขาเข้าเมืองเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1,851.838
F	- ทางยกระดับเลี้ยวซ้ายจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้าสู่ทางพิเศษบูรพาวิถีขาออกเมือง	1,683.462
ด่านสุวรรณภูมิ 1	- ด่านเก็บค่าผ่านทางขาออกเมืองจากทางด่วนบูรพาวิถีเพื่อเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ และเป็นด่านรับบัตรค่าผ่านทางที่ออกจากสนามบินสุวรรณภูมิเข้าทางด่วนบูรพาวิถีเพื่อเข้าเมือง	

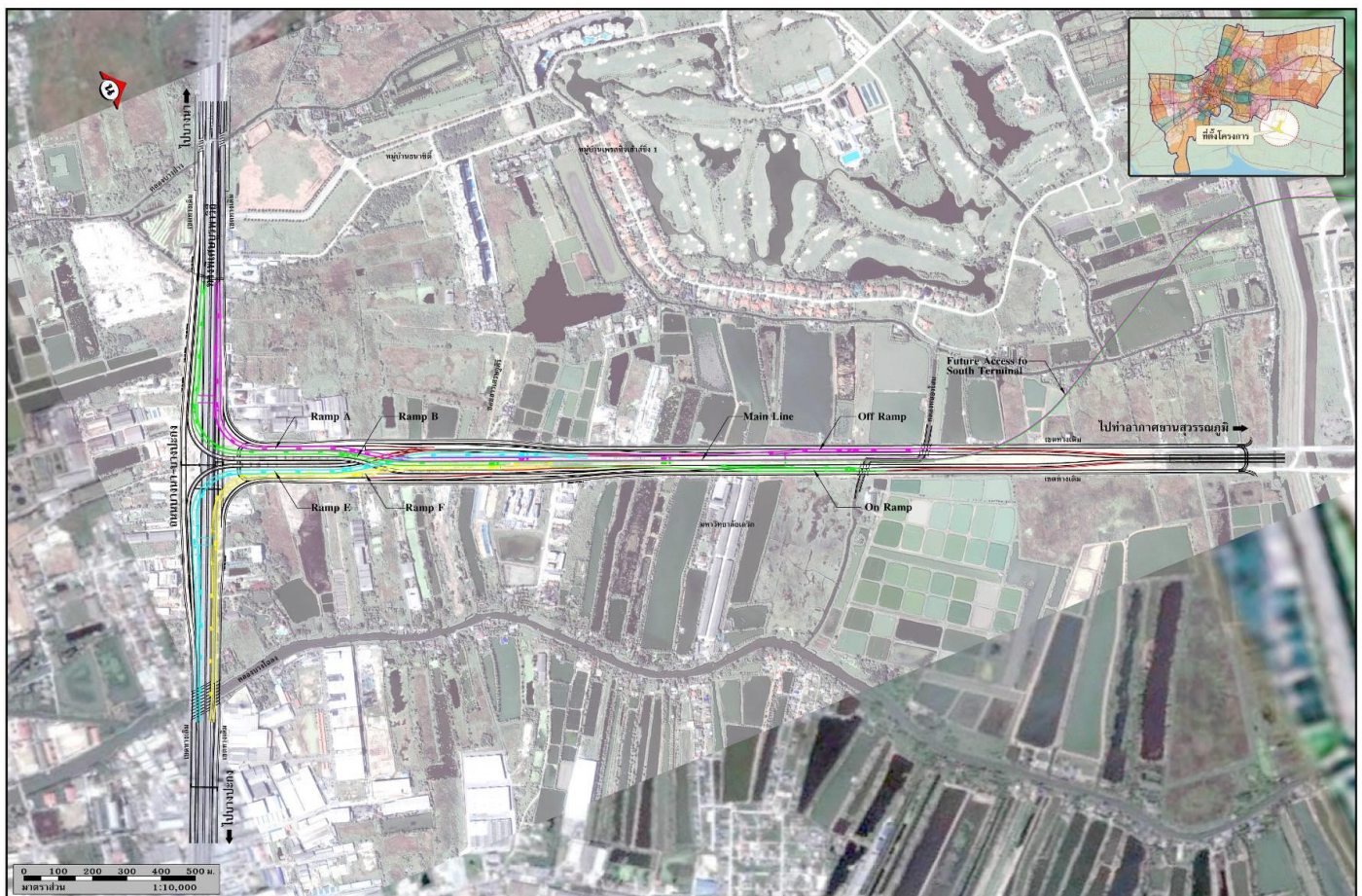
# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ทางเชื่อมทางพิเศษ (Ramp) / ด้านเก็บเงิน	รายละเอียด	ระยะทาง / ความยาว (เมตร)
	- มีตู้เก็บค่าผ่านทาง จำนวน 8 ตู้ (ขาเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ 5 ตู้ และขาออกจากสนามบินสุวรรณภูมิ 3 ตู้)	
ด่านสุวรรณภูมิ 2	- ด่านเก็บค่าผ่านทางขาเข้าเมืองจากทางด่วนบูรพาวิถี เพื่อเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ และเป็นด่านรับบัตรค่าผ่านทาง ที่ออกจากสนามบินสุวรรณภูมิเข้าทางด่วนบูรพาวิถีเพื่อออกเมือง - มีตู้เก็บค่าผ่านทาง จำนวน 7 ตู้ (ขาเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ 4 ตู้ และขาออกจากสนามบินสุวรรณภูมิ 3 ตู้)	

5.2 ทางยกระดับสายหลักเข้าสนามบิน 8 ช่องจราจร (Main Line) เป็นทางสายหลักที่ต่อจาก Ramp A B E และ F ที่เชื่อมกับทางพิเศษบูรพาวิถีเพื่อเข้าสู่อาคารผู้โดยสารด้านทิศใต้ของสนามบินสุวรรณภูมิ (ที่จะก่อสร้างในอนาคต) มีความยาว 991.691 เมตร ในช่วงปลายมีช่องจราจรเพิ่มขึ้นเพื่อรับกับทางขึ้น-ลง โดยทำเป็น Dead – end Structure

5.3 ทางขึ้น – ลง 2 จุด จุดละ 2 ช่องจราจร ประกอบด้วย ทางขึ้นจากถนนระดับดินของ ทล. ที่ออกจากสนามบินสุวรรณภูมิเป็นทางขึ้นเชื่อมกับทางยกระดับสายหลัก รวมความยาวของทางขึ้น 462.870 เมตร และทางลงจากทางยกระดับสายหลักเข้าสนามบินสุวรรณภูมิเป็นทางลงไปเชื่อมกับถนนระดับดินของ ทล. รวมความยาวของทางลง 461.613 เมตร



รูปภาพที่ 2 : แนวเส้นทางโครงการ

# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



## 6. วันเริ่มต้น/สิ้นสุดโครงการ

กทพ. เริ่มดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2548 มีแผนที่จะเปิดให้บริการโครงการทางยกระดับฯ วันที่ 9 พฤศจิกายน 2551 ซึ่งโครงการดำเนินการล่าช้ากว่าแผนจึงเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2552 แต่รับรองผลงานแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2552

7. วิธีการจัดซื้อจัดจ้าง : ประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

8. ผู้รับจ้าง : กทพ. ได้แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ งานก่อสร้าง จำนวน 1 สัญญา และงานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน 1 สัญญา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

สัญญาที่	ผู้รับจ้าง	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่เริ่มดำเนินโครงการ เริ่มต้น – สิ้นสุดโครงการ
<b>1. งานก่อสร้าง</b>			
งานก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ประกอบด้วยทางแยกต่างระดับและทางยกระดับขนาด 8 ช่องจราจรจากทางพิเศษบูรพาวิถี ระยะทางประมาณ 1,680 เมตร เพื่อเข้าสู่อาคารผู้โดยสารทางด้านทิศใต้ในอนาคต และมีทางขึ้นลงกับถนนเข้าสู่สนามบินของ ทล. ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	บริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)	2,122.00	21 มี.ค. 2550 – 6 พ.ค. 2552
<b>2. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง</b>			
ควบคุมงานก่อสร้างโครงการทางขึ้น - ลงทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า - ออกด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	บริษัท เอฟซีลอน จำกัด	38.86	21 มี.ค. 2550 – 6 พ.ค. 2554 (รวมระยะเวลาการประกันผลงาน 2 ปี)
<b>รวมวงเงินทั้งสิ้น</b>		<b>2,160.86</b>	

## 9. การให้คะแนนผลการประเมินโครงการหลังดำเนินโครงการแล้วเสร็จ (Ex-post Evaluation Results)

เกณฑ์การพิจารณา	ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
<b>ความสอดคล้อง</b>		
a : สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลอย่างมาก b : สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลบางส่วน c : ไม่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล	- แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2546 ระยะที่ 3 - แผนแม่บททางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	<b>a</b>

# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของทางพิเศษแห่งประเทศไทย



เกณฑ์การพิจารณา	ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
<b>ประสิทธิภาพ</b>		
a : ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100 โดยใช้งบประมาณและระยะเวลาเท่ากับหรือน้อยกว่าแผนที่วางไว้ b : ดำเนินการมากกว่าร้อยละ 100 – 150 ของแผนที่วางไว้ c : ดำเนินการมากกว่าร้อยละ 150 ของแผนงานที่วางไว้	- ผลผลิตของโครงการ (เป็นไปตามแผนร้อยละ 100.00) - ระยะเวลาดำเนินโครงการ (ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 29.93) - ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ (น้อยกว่าแผนร้อยละ 1.40)	b
<b>ประสิทธิผล</b>		
a : บรรลุวัตถุประสงค์มากกว่าร้อยละ 80 ของแผนที่วางไว้ b : บรรลุวัตถุประสงค์ร้อยละ 50 - 80 ของแผนที่วางไว้ c : บรรลุวัตถุประสงค์น้อยกว่าร้อยละ 50 ของแผนที่วางไว้	- ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน) (น้อยกว่าแผนร้อยละ 26.43) - รายได้จากการดำเนินโครงการ (มากกว่าแผนร้อยละ 7.96)	b
<b>ผลกระทบ</b>		
a : ไม่ส่งผลกระทบต่อในเชิงลบ b : ผลกระทบทางอ้อมในเชิงลบ c : ผลกระทบทางอ้อมในเชิงลบอย่างร้ายแรง	- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม (บรรเทาปัญหาการจราจร) - ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (คุณภาพอากาศ/ ระดับเสียง)	a
<b>ความยั่งยืน</b>		
a : มั่นใจว่าโครงการมีความยั่งยืน b : มีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหาแต่มีโอกาสพัฒนาและแก้ไข c : ไม่อาจดำเนินการอย่างยั่งยืนหากไม่ได้รับความช่วยเหลือ	- มีความพร้อมด้านบุคลากรดูแลและบำรุงรักษาโครงการ - มีงบประมาณเพื่อบำรุงรักษา - แผนการบำรุงรักษาและความต่อเนื่องของโครงการ	a
<b>ผลการประเมินรวม</b>		<b>B</b>

โครงการมีผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ B หมายถึง พึงพอใจมาก โดยมีคะแนนการประเมินผล 3 ด้าน คือ ความสอดคล้อง ผลกระทบ และความยั่งยืน อยู่ในระดับ a ด้านประสิทธิภาพ และด้านประสิทธิผล อยู่ในระดับ b ซึ่งมีรายละเอียดผลการประเมินแต่ละด้าน ดังนี้

## ผลการประเมินด้านความสอดคล้อง

**ได้คะแนน a** : การดำเนินโครงการมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ดังนี้

1) แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2546 ระยะที่ 3 โดยมีแผนสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศทางด้านทิศใต้ พร้อมทางเข้า - ออกสู่ระบบการจราจรภายนอกเขตท่าอากาศยาน และก่อสร้างอุโมงค์เพื่อเชื่อมต่ออาคารเทียบเครื่องบินรองและอาคารผู้โดยสารเดิมที่จะปรับปรุงเป็นอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ

# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



2) แผนแม่บททางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากรัฐบาลมีโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) เพื่อทดแทนสนามบินดอนเมือง ซึ่งประสบปัญหาคับแคบไม่สามารถรองรับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าในขนาดได้อย่างเพียงพอ และเพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโครงการทางยกระดับฯ ทำหน้าที่เชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยตรง

## ผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ

**ได้คะแนน b :** ประเมินความเหมาะสมของปัจจัยที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามแผนการดำเนินงานทั้งในเชิงปริมาณ และคุณภาพ โดยพิจารณาจากผลผลิตของโครงการ ระยะเวลาการดำเนินโครงการ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ดังนี้

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานจริง
1. ผลผลิตของโครงการ ประกอบด้วย 1.1 งานก่อสร้างทางเชื่อมทางพิเศษ (Ramp) จำนวน 4 ขา 1.2 ด่านเก็บค่าผ่านทาง จำนวน 2 แห่ง 1.3 ทางยกระดับสายหลักเข้าสนามบิน 8 ช่องจราจร 1.4 ทางขึ้น - ลง 2 จุด จุดละ 2 ช่องจราจร	- ทางเชื่อมทางพิเศษ (Ramp) จำนวน 4 ขา (ขาเข้า 2 ทิศทาง และขาออก 2 ทิศทาง) ทิศทางละ 2 ช่องจราจร - ด่านเก็บค่าผ่านทาง จำนวน 2 แห่ง - ทางยกระดับสายหลักเข้าสนามบิน 8 ช่องจราจร จากทางพิเศษบูรพาวิถี ระยะทาง 991.691 เมตร - ทางขึ้น - ลง 2 จุด จุดละ 2 ช่องจราจร	เป็นไปตามแผน ร้อยละ 100
2. ระยะเวลาการดำเนินโครงการ (วัน)	939 วัน	1,220 วัน ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 29.93
3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ (ล้านบาท)	2,277.00 ล้านบาท	2,245.17 ล้านบาท ต่ำกว่าแผนร้อยละ 1.40

### 1) ผลผลิตของโครงการ

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานจริง
1. ทางเชื่อมทางพิเศษ (Ramp) จำนวน 4 ขา (เข้า 2 ทิศทาง และขาออก 2 ทิศทาง)	- ทางเชื่อมทางพิเศษ (Ramp) จำนวน 4 ขา (Ramp A ความยาว 1,062.871 เมตร Ramp B ความยาว 1,125.453 เมตร Ramp E ความยาว 1,851.838 เมตร Ramp F ความยาว 1,683.462 เมตร	เป็นไปตามแผน
2. ด่านเก็บค่าผ่านทาง จำนวน 2 แห่ง	- ด่านเก็บค่าผ่านทาง จำนวน 2 แห่ง (ด่านสุวรรณภูมิ 1 และด่านสุวรรณภูมิ 2)	เป็นไปตามแผน
3. ทางยกระดับสายหลักเข้าสนามบิน 8 ช่องจราจร	- ทางยกระดับสายหลักเข้าสนามบิน 8 ช่องจราจร ความยาว 991.691 เมตร	เป็นไปตามแผน
4. ทางขึ้น - ลง 2 จุด จุดละ 2 ช่องจราจร	- ทางขึ้น 2 จุด แต่ละจุดมีความยาว 462.870 เมตร - ทางลง 2 จุด แต่ละจุดมีความยาว 461.613 เมตร	เป็นไปตามแผน



# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของทางพิเศษแห่งประเทศไทย



## 2) ระยะเวลาดำเนินโครงการ

ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ โดยล่าช้ากว่าแผนจำนวน 281 วัน คิดเป็นร้อยละ 29.93 ทั้งนี้ เนื่องจากปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ทำให้ไม่สามารถขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างได้ ประกอบกับ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 ให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการงานก่อสร้าง โดยให้ขยายระยะเวลาการดำเนินงานก่อสร้างออกไปอีก 180 วัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ขอบเขตการดำเนินงาน	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานจริง
1) การจัดเตรียมโครงการ และนำเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ	ครม. อนุมัติโครงการเมื่อวันที่ 21 ก.พ. 2549	ครม. อนุมัติโครงการเมื่อวันที่ 21 ก.พ. 2549
2) การคัดเลือกและลงนามสัญญาจ้าง ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	27 ต.ค. 2548 – 27 ก.พ. 2549 (124 วัน)	27 ต.ค. 2548 – 27 ก.พ. 2549 (124 วัน) เป็นไปตามแผน (ร้อยละ 100)
3) การประกวดราคาและลงนามในสัญญา จ้างก่อสร้าง	1 พ.ค. 2549 – 1 ธ.ค. 2549 (215 วัน)	1 พ.ค. 2549 – 14 มี.ค. 2550 (318 วัน) ล่าช้ากว่าแผน 103 วัน (ร้อยละ 47.91)
4) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	21 มี.ค. 2550 – 20 พ.ย. 2551 (611 วัน)	21 มี.ค. 2550 – 6 พ.ค. 2552 (778 วัน) ล่าช้ากว่าแผน 167 วัน (ร้อยละ 27.33)
5) ก่อสร้าง	21 มี.ค. 2550 – 9 พ.ย. 2551 (600 วัน)	21 มี.ค. 2550 – 6 พ.ค. 2552 (778 วัน) ล่าช้ากว่าแผน 178 วัน (ร้อยละ 29.67)
6) วันเปิดให้บริการ	9 พ.ย. 2551	23 มี.ค. 2552 ล่าช้ากว่าแผน 237 วัน
<b>รวมระยะเวลาทั้งหมด</b>	<b>939 วัน</b> (27 ต.ค. 2548 – 9 พ.ย. 2551)	<b>1,220 วัน</b> (27 ต.ค. 2548 – 6 พ.ค. 2552)

ที่มา : กทพ.

## 3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ

3.1 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการเบิกจ่ายจากเงินกู้ในประเทศทั้งหมด โดย กทพ. กู้เงิน และกระทรวงการคลัง  
ค้ำประกันเงินกู้ และสำนักงานงบประมาณได้จัดสรรเงินงบประมาณเพื่อชำระคืนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าธรรมเนียม  
โดยมีกรอบวงเงินกู้ 2,245.20 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน่วย : ล้านบาท

แหล่งเงินทุน	รูปแบบการกู้	วงเงินกู้ (ล้านบาท)	วัน/เดือน/ปี			อัตราดอกเบี้ย
			วันที่เริ่มสัญญา	วันสิ้นสุดสัญญา	อายุ/ปี	
ธนาคารกรุงเทพ	Term Loan	500.00	24/5/2550	24/5/2554	4	FDR+0.88
พันธบัตร กทพ. 551/2	Bond	500.00	24/1/2551	24/1/2554	3	3.74
พันธบัตร กทพ. 551/23	Bond	500.00	30/4/2551	30/4/2553	2	3.48
ธนาคารนครหลวงไทย	Term Loan	500.00	21/8/2551	21/8/2554	3	FDR+1.40
ธนาคารออมสิน	Term Loan	245.20	10/6/2552	10/6/2554	2	FDR+0.99
<b>รวมทั้งหมด</b>		<b>2,245.20</b>				

หมายเหตุ : รัฐบาลรับประกัน ต้นเงินทุน ดอกเบี้ย และค่าธรรมเนียม  
เบิกจ่ายจริง 2,245.17 ล้านบาท

ที่มา : กทพ.

3.2 โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถีมีวงเงินในการดำเนินโครงการรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 2,277.00 ล้านบาท โดยมีการเบิกจ่ายเงินเพื่อดำเนินโครงการทั้งสิ้น 2,245.17 ล้านบาท ตามผลการประกวดราคา ซึ่งต่ำกว่าแผน 31.83 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.40 ซึ่งรัฐบาลรับประกันชำระคืนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าธรรมเนียมในการกู้เงินเพื่อเป็นค่าก่อสร้าง และค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	แผนการดำเนินงาน	เบิกจ่ายจริง	ส่วนต่างจากแผน	
			วงเงิน	ร้อยละ
1. ค่าก่อสร้าง	2,238.00	2,215.55	(22.45)	(1.00)
2. ค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	39.00	29.62	(9.38)	(24.05)
<b>รวม</b>	<b>2,277.00</b>	<b>2,245.17</b>	<b>(31.83)</b>	<b>(1.40)</b>

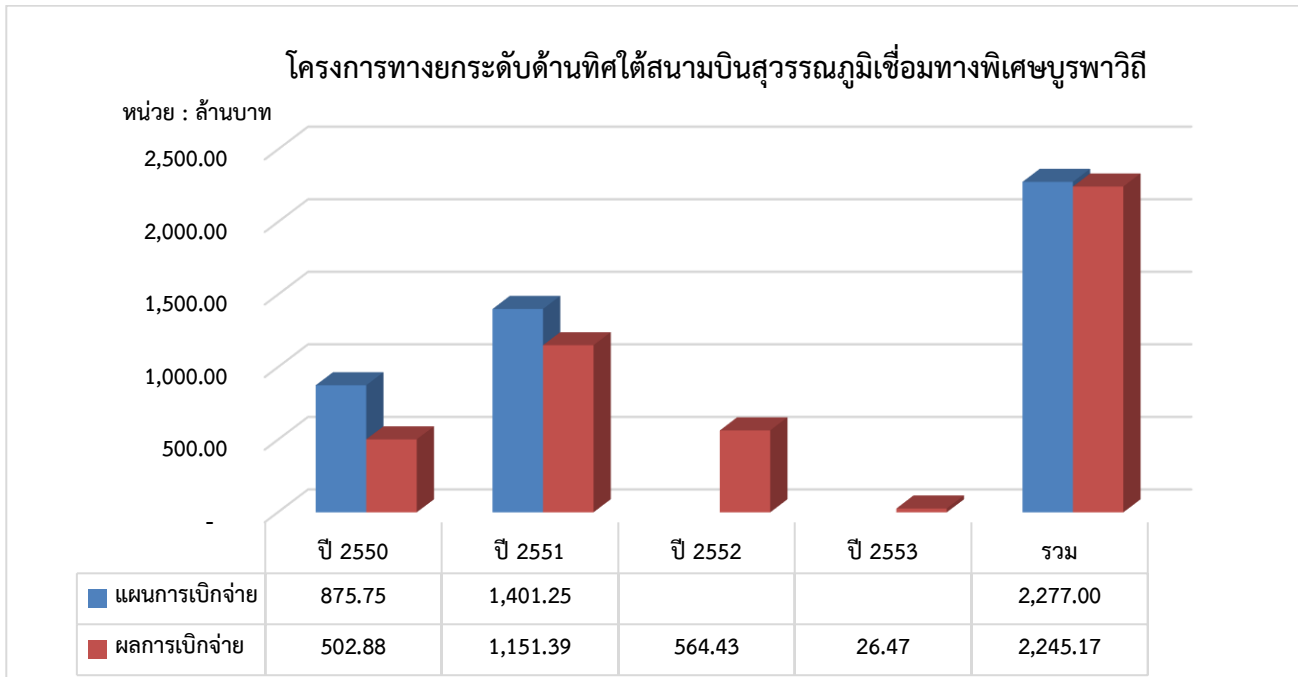
หมายเหตุ : ค่าก่อสร้างรวมค่า k

ที่มา : กทพ.

#### 4) แผนและผลการเบิกจ่าย

กทพ. ได้ดำเนินโครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถีเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยเบิกจ่ายเงินเพื่อดำเนินโครงการ จำนวนทั้งสิ้น 2,245.17 ล้านบาท ซึ่งเบิกจ่ายต่ำกว่าวงเงินสัญญา 31.83 ล้านบาท เนื่องจาก กทพ. เบิกจ่ายเงินกู้ตามผลงาน ซึ่งจะลดค่าดอกเบี้ยจ่ายลง โดยมีแผนและผลการเบิกจ่ายในแต่ละปีโดยมีแผนและผลการเบิกจ่ายในแต่ละปี ดังนี้

# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หมายเหตุ : : แผนนี้เป็นแผนที่จัดทำในปีแรกที่มีการเริ่มการดำเนินการเบิกจ่าย  
ที่มา : กทพ.

## ผลการประเมินด้านประสิทธิผล

**ได้คะแนน b :** พิจารณาเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของโครงการ ซึ่งตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน ได้แก่ ปริมาณจราจรเฉลี่ย และรายได้จากการดำเนินโครงการ ดังนี้

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงานเฉลี่ย	ผลการดำเนินงานจริงเฉลี่ย	ส่วนต่างจากแผน	
			จำนวน	ร้อยละ
1. ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน)	6,467 คัน/วัน	4,758 คัน/วัน (ร้อยละ 73.57 ของแผน)	(1,709) คัน/วัน	(26.43)
2. รายได้จากการดำเนินโครงการ (ล้านบาท)	42.82 ล้านบาท	46.23 ล้านบาท (ร้อยละ 107.96 ของแผน)	3.41 ล้านบาท	7.96

### 1) ปริมาณจราจรเฉลี่ย

ในช่วงเริ่มต้นการเปิดให้บริการมีปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริง ในปี 2552 – 2559 ต่ำกว่าปริมาณจราจรที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณการปริมาณจราจร มีการจัดเก็บค่าผ่านทางแบบคงที่ 15 บาท ตลอดเส้นทาง แต่ในทางปฏิบัติมีการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราที่ กทพ. ประกาศในปี 2551 คือ ระยะทาง 20 กิโลเมตร (กม.) แรก รถยนต์ 4 ล้อ 20 บาท รถยนต์ 6 ล้อ – 10 ล้อ 45 บาท และรถยนต์มากกว่า 10 ล้อ 70 บาท และ กม. ถัดไปคิด 1.2 บาท/กม. โดยจะคิดตามประเภทรถ คือรถยนต์ 4 ล้อ รถยนต์ 6 ล้อ – 10 ล้อ และรถยนต์มากกว่า 10 ล้อ ซึ่งคิดสัดส่วน 1 : 2 : 3 จึงส่งผลให้ปริมาณจราจรที่ประมาณการสูงกว่าปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริง อย่างไรก็ตาม ปริมาณจราจรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เปิดให้บริการในปี 2552 โดยในปี 2560 – 2561 มีปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่าปริมาณจราจรที่คาดการณ์ไว้ ดังนี้

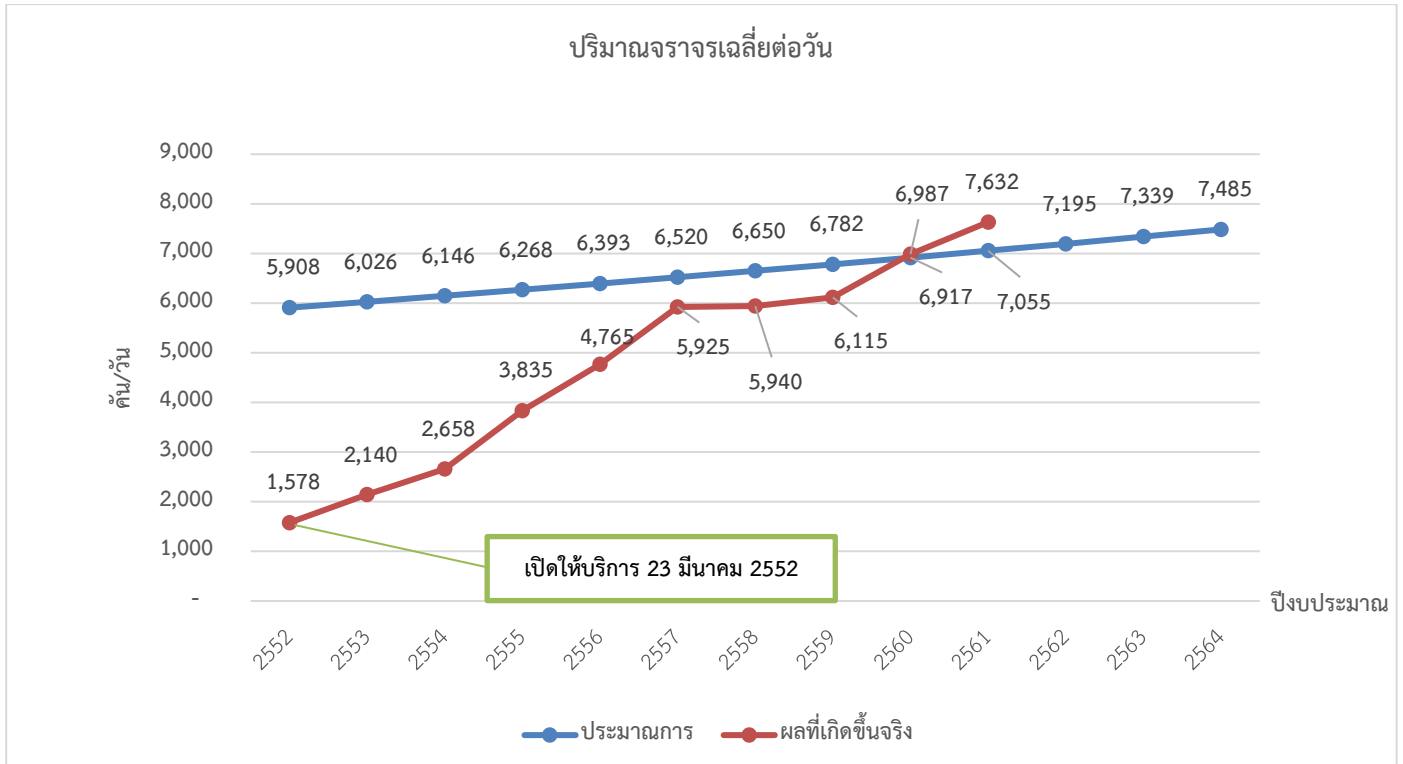
# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน่วย : คัน/วัน

ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน		ผลต่าง		เมื่อเทียบกับประมาณการ
	ประมาณการ	ที่เกิดขึ้นจริง	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	ร้อยละ
2552	5,908	1,578	(4,330)	(73.29)	26.71
2553	6,026	2,140	(3,886)	(64.49)	35.51
2554	6,146	2,658	(3,488)	(56.75)	43.25
2555	6,268	3,835	(2,734)	(38.82)	61.18
2556	6,393	4,765	(1,628)	(25.47)	74.53
2557	6,520	5,925	(595)	(9.13)	90.87
2558	6,650	5,940	(710)	(10.68)	89.32
2559	6,782	6,115	(667)	(9.83)	90.17
2560	6,917	6,987	70	1.01	101.01
2561	7,055	7,632	577	8.18	108.18
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>64,665</b>	<b>47,575</b>	<b>(17,090)</b>	<b>(26.43)</b>	<b>73.57</b>
<b>เฉลี่ย ปี 2552 - 2561</b>	<b>6,467</b>	<b>4,758</b>	<b>(1,709)</b>	<b>(26.43)</b>	<b>73.57</b>

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันบนทางพิเศษบูรพาวิถี ด้านสุวรรณภูมิ 1 และ 2  
ตั้งแต่เปิดให้บริการปีงบประมาณ 2552 - 2564



ที่มา : กทพ.

# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



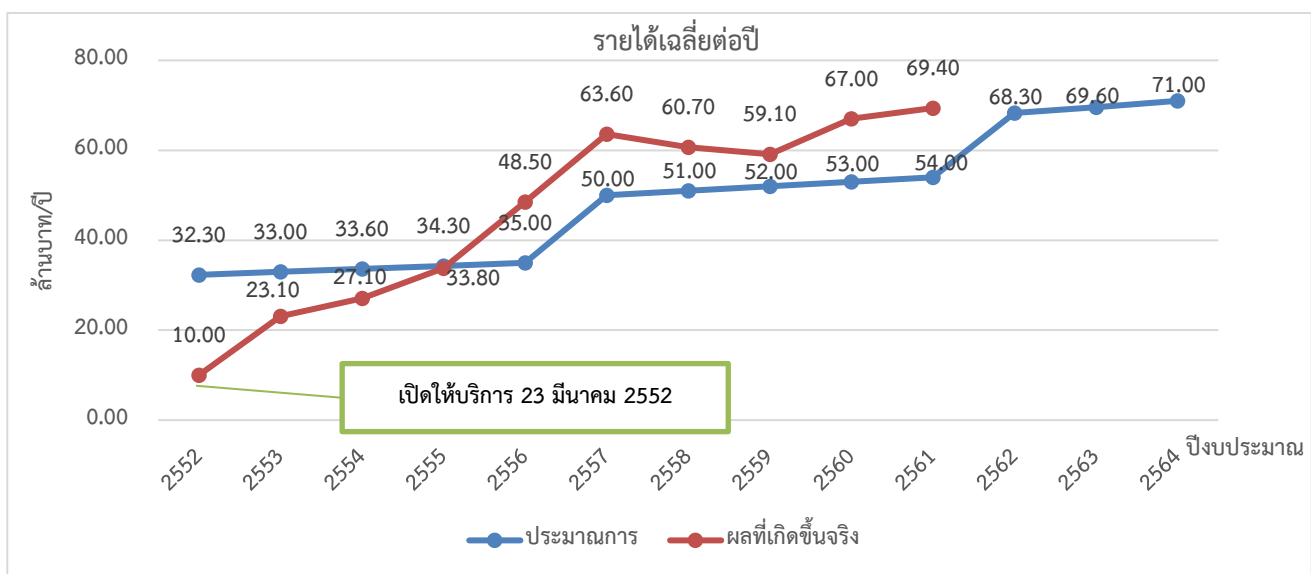
## 2) รายได้จากการดำเนินโครงการ

กทพ. มีรายได้เฉลี่ยจากการจัดเก็บค่าผ่านทางโครงการทางยกระดับฯ ที่เกิดขึ้นจริง ตั้งแต่ปี 2552 – 2561 จำนวน 462.30 ล้านบาท ซึ่งสูงกว่าที่ประมาณการ จำนวน 34.10 ล้านบาท โดยในปี 2552 – 2555 ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากปริมาณผู้ใช้บริการน้อยกว่าที่ประมาณการจากสมมติฐานที่แตกต่างจากการปฏิบัติจริง อย่างไรก็ตามการจัดเก็บค่าผ่านทางที่สูงกว่าสมมติฐานที่ประมาณการไว้ จึงทำให้รายได้ที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่ารายได้ที่ประมาณการไว้ ตั้งแต่ปี 2556 – 2561 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ปี	รายได้เฉลี่ย		ผลต่าง		เมื่อเทียบกับประมาณการ
	ประมาณการ	ผลที่เกิดขึ้นจริง	จำนวน	ร้อยละ	ร้อยละ
2552	32.30	10.00	(22.30)	(69.04)	30.96
2553	33.00	23.10	(9.90)	(30.00)	70.00
2554	33.60	27.10	(6.50)	(19.35)	80.65
2555	34.30	33.80	(0.50)	(1.46)	98.54
2556	35.00	48.50	13.50	38.57	138.57
2557	50.00	63.60	13.60	27.20	127.20
2558	51.00	60.70	9.70	19.02	119.02
2559	52.00	59.10	7.10	13.65	113.65
2560	53.00	67.00	14.00	26.42	126.42
2561	54.00	69.40	15.40	28.52	128.52
รวมทั้งสิ้น	428.20	462.30	34.10	7.96	107.96
เฉลี่ย ปี 2552-2561	42.82	46.23	3.41	7.96	107.96

รายได้เฉลี่ยต่อวันบนทางพิเศษบูรพาวิถี ด้านสุวรรณภูมิ 1 และ 2  
ตั้งแต่เปิดให้บริการปีงบประมาณ 2552 - 2564



ที่มา : กทพ.

## ผลการประเมินด้านผลกระทบ

ได้คะแนน a : ประเมินการบรรลุเป้าหมายโครงการในภาพรวมหรือในระดับที่กำหนดไว้ ทั้งในส่วนของผลลัพธ์ทางตรงและผลลัพธ์ทางอ้อมจากโครงการ รวมทั้งผลกระทบที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคม และสิ่งแวดล้อม จากการที่มีโครงการดังกล่าว ดังนี้

### 1) เศรษฐกิจและสังคม

เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ สามารถช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางให้แก่ประชาชนเพื่อเลี่ยงเส้นทางบางนา – ตราด (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34) ที่มีการจราจรหนาแน่นทำให้สามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น

### 2) สิ่งแวดล้อม

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษบูรพาวิถีได้มีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างก่อสร้าง ได้แก่ ด้านคุณภาพอากาศ กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำบริเวณการก่อสร้าง อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ด้านระดับเสียง และความสั่นสะเทือน กำหนดให้กิจกรรมทุกชนิดที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น การตอกเสาเข็ม จะต้องเริ่มหลังเวลา 8.00 น. และหยุดเวลา 18.00 น. ซึ่งให้ตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 1 วัน บริเวณโรงพยาบาลไทยนครินทร์ โรงพยาบาลปิยมินทร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ โรงพยาบาลบางนา 1 และ 2 และตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 1 วัน บริเวณโรงพยาบาลบางนา 1 และ 2 ด้านคุณภาพน้ำ กำหนดให้จำกัดบริเวณก่อสร้างเพื่อลดปริมาณตะกอนและการกัดเซาะลงสู่แหล่งน้ำ รวมถึงได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบ โดยกำหนดให้ตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณคลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต คลองสนามพลี คลองจระเข้ใหญ่ คลองบางน้ำจืด คลองลาดกระบัง คลองบ้านระภาค คลองบางพลีน้อย คลองสำโรง และคลองบางโหลง ในช่วงการเจาะเสาเข็ม จำนวน 2 ครั้งใน 1 เดือน

สำหรับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการทางยกระดับฯ กทพ. ได้จ้างมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ เพื่อติดตาม และตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างแล้วเสร็จจนถึงปัจจุบัน ซึ่งผลการประเมินที่ได้อยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ดังนี้

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ผลการตรวจวัด
ด้านคุณภาพอากาศ	ค่าเฉลี่ยต่อวันของ TSP (mg/m <sup>3</sup> ) PM10 (mg/m <sup>3</sup> ) PM2.5 (mg/m <sup>3</sup> ) มีค่าเท่ากับ 0.0617 0.0387 และ 0.0173 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน และค่าสูงสุดใน 1 ชั่วโมงของ CO (ppm) NO <sub>2</sub> (ppm) และ O <sub>3</sub> (ppm) มีค่าเท่ากับ 0.7000 0.0314 และ 0.0522 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน
ด้านเสียง	ค่าเฉลี่ยต่อวัน ของระดับเสียง มีค่าเท่ากับ 66.7 เดซิเบล เอ (ค่ามาตรฐาน 70 เดซิเบล เอ) และค่าสูงสุดใน 1 วัน ของระดับเสียง มีค่าเท่ากับ 90.7 เดซิเบล เอ (ค่ามาตรฐาน 115 เดซิเบล เอ) ซึ่งมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน

หมายเหตุ : 1. ใช้ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

2. ใช้ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป

3. ppm หมายถึง ค่าความเข้มข้นส่วนในล้านส่วนของอากาศโดยปริมาตร

4. ใช้ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ที่มา : กทพ.

## ผลการประเมินด้านความยั่งยืน

**ได้คะแนน a :** ประเมินความพร้อมของหน่วยงานเจ้าของโครงการในการจัดทำแผนการบำรุงรักษา และความต่อเนื่องของการดำเนินงานภายหลังโครงการเสร็จสิ้น

### 1) ด้านบุคลากรดูแลและบำรุงรักษาโครงการ

กทพ. ได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่กลุ่มงานซ่อมบำรุงรักษาสายทาง ทางเชื่อมต่อสุวรรณภูมิ (บท. 1) จำนวน 6 คน (วิศวกร 1 คน ช่าง 1 คน และคนงาน 4 คน) และรถตรวจการ 1 คัน ซึ่งเพียงพอสำหรับดูแลทั้งโครงการ โดยแบ่งเป็น 2 ส่วนงาน คือ

#### (1) งานตรวจสอบ ดำเนินการ ดังนี้

กทพ. มีแผนงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษบูรพาวิถี และทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิ เชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถี โดยการใช้ทีมสำรวจ (Inspection Teams) ซึ่งเป็นพนักงานในสังกัดกองบำรุงรักษาทางของ กทพ. และการใช้วิธีตรวจสอบด้วยสายตา (Visual Exception) โดยใช้กล้องส่องทางไกลเดินดูบริเวณโครงสร้างจากทางด้านล่าง โดยทั้งปีจะตรวจสอบเพียง 1 เดือนให้แล้วเสร็จ แบ่งเป็นสัปดาห์ละ 1 ครั้ง และหากเป็นโครงสร้างที่มีความซับซ้อนและยากในการตรวจสอบด้วยกำลังคน เช่น แผ่นรองคาน Cross Head ทีมสำรวจจะใช้รถเครนเพื่อตรวจสอบหาความเสียหายของโครงสร้างแทนคน นอกจากนี้ ทีมสำรวจจะใช้รถยนต์ในการตรวจสอบผิวจราจรด้านบนทางพิเศษฯ สัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อตรวจสอบค่าสัมประสิทธิ์ความต้านทานลื่นไถลของผิวถนน จะต้องไม่ต่ำกว่า 0.35 ค่าดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index : IRI) ไม่เกิน 2.68 เมตร/กม. และค่าความลึกของร่องล้อไม่เกิน 2.5 มิลลิเมตร เป็นต้น ซึ่งหากกลุ่มงานตรวจสอบพบจุดที่เกิดการชำรุด จะรายงานให้กับเจ้าหน้าที่ของกลุ่มงานซ่อมบำรุงรักษาสายทางเพื่อซ่อมแซมต่อไป

#### (2) งานซ่อมบำรุง ดำเนินการ ดังนี้

ส่วนงานซ่อมบำรุงรักษาสายทางเมื่อได้รับรายงานจากกลุ่มงานตรวจสอบแล้วจะลงพื้นที่เพื่อซ่อมแซมหรือแก้ไขปรับปรุงสภาพสายทางให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการใช้ทางของผู้ใช้บริการทางพิเศษ เช่น การซ่อมแซมโครงสร้างคอนกรีต และแผ่นรองคาน เป็นต้น

### 2) ด้านการเงินและแผนการบำรุงรักษา

กทพ. วางแผนการบำรุงรักษาตั้งแต่โครงการแล้วเสร็จจนถึงปัจจุบัน โดยจัดสรรงบประมาณสำหรับการบำรุงรักษา ทำให้โครงการมีความยั่งยืนในระยะยาว ดังนี้

# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน่วย : บาท

รายการ	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562
1. ค่าใช้จ่าย บุคคล	153,000	165,000	177,000	190,000	204,000	219,000	235,000	253,000	272,000	292,000	314,000
2. ค่าใช้จ่าย ที่ใช้ในการ ตรวจสอบ โครงสร้าง				4,752	4,850	4,947	6,339	6,579	6,339	7,398	7,626
3. ค่าใช้จ่าย ในการ ตรวจสอบ และซ่อม บำรุงผิว จราจรและ ป้ายแนะนำ จราจร				190,000	204,000	219,000	235,000	253,000	272,000	292,000	314,000
<b>รวม</b>	<b>153,000</b>	<b>165,000</b>	<b>177,000</b>	<b>384,752</b>	<b>412,850</b>	<b>442,947</b>	<b>476,339</b>	<b>512,579</b>	<b>550,339</b>	<b>591,398</b>	<b>635,626</b>

หมายเหตุ : เนื่องจากวันที่ 3 มิถุนายน 2562 เกิดเหตุเพลิงไหม้บริเวณเสาตอม่อที่ P12 ใกล้กับด่านสุวรรณภูมิ 2 ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษ

1,661,715 บาท

ที่มา : กทพ.



# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของทางพิเศษแห่งประเทศไทย



## สรุปผลการประเมินโครงการ: B - ฟังพอใจมาก

### 10. สรุปผลการประเมินโครงการ: B - ฟังพอใจมาก

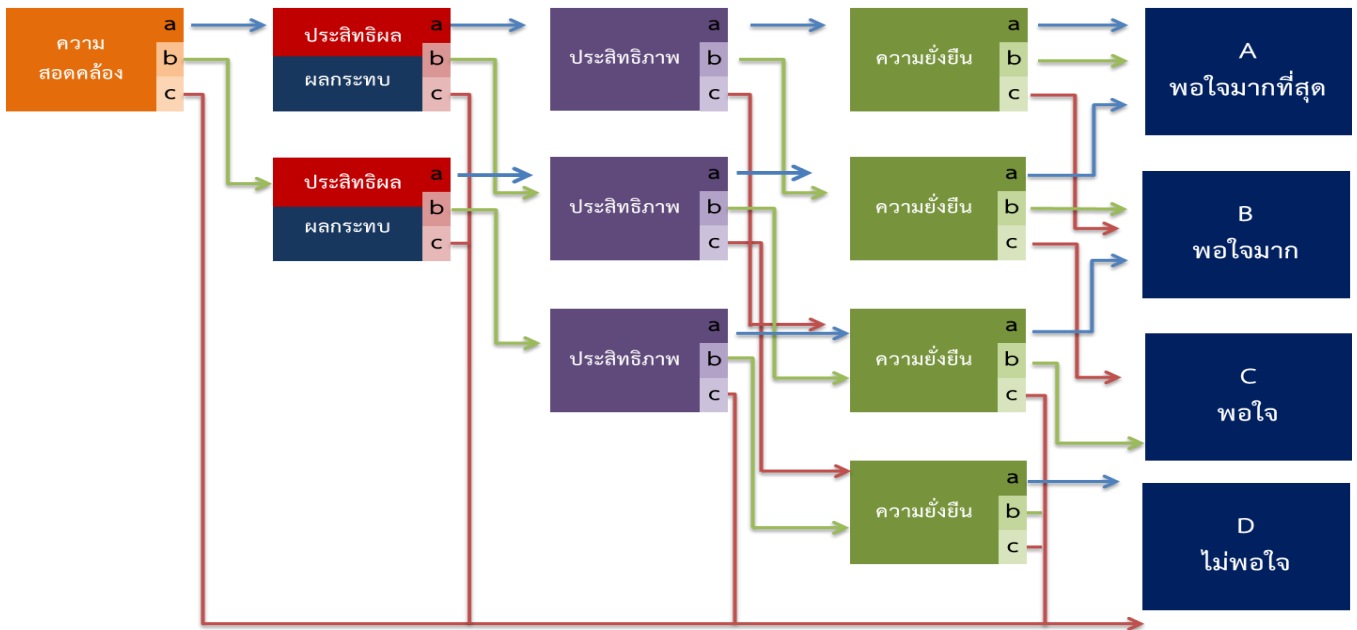
หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ
1. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อประเมินว่ากิจกรรมและวิธีการดำเนินโครงการสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ นโยบาย และการจัดลำดับความสำคัญ	a - ฟังพอใจมากที่สุด	โครงการสอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2546 ระยะที่ 3 โดยมีแผนสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศทางด้านทิศใต้ พร้อมทางเข้า - ออกสู่ระบบการจราจรภายนอกเขตท่าอากาศยาน และก่อสร้างอุโมงค์เพื่อเชื่อมต่ออาคารเทียบเครื่องบินรองและอาคารผู้โดยสารเดิมที่จะปรับปรุงเป็นอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ และแผนแม่บททางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากรัฐบาลมีโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) เพื่อทดแทนสนามบินดอนเมือง ซึ่งประสบปัญหาคับแคบไม่สามารถรองรับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าในอนาคตได้อย่างเพียงพอ และเพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโครงการทางยกระดับฯ ทำหน้าที่เชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยตรง
2. ประสิทธิภาพ	เพื่อประเมินความเหมาะสมของปัจจัยที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามแผนการดำเนินงาน ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ	b - ฟังพอใจมาก	โครงการมีการก่อสร้างทางเชื่อมทางพิเศษ (Ramp) จำนวน 4 ขา ประกอบด้วย Ramp A ความยาว 1,062.871 เมตร Ramp B ความยาว 1,125.453 เมตร Ramp E ความยาว 1,851.838 เมตร และ Ramp F ความยาว 1,683.462 เมตร พร้อมด่านเก็บค่าผ่านทาง (สุวรรณภูมิ 1 และสุวรรณภูมิ 2) ทางยกระดับสายหลักเข้าสนามบิน 8 ช่องจราจร มีความยาว 991.691 เมตร และทางขึ้น - ลง 2 จุด จุดละ 2 ช่องจราจร (ทางขึ้นมีความยาว 462.870 เมตร และทางลงมีความยาว 461.613 เมตร) โดยมีการเบิกจ่ายเงินเพื่อดำเนินโครงการต่ำกว่าแผนที่กำหนดไว้ 31.83 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.40 และโครงการมีระยะเวลาดำเนินโครงการจริง 1,220 วัน ซึ่งล่าช้ากว่าแผน 281 วัน คิดเป็นร้อยละ 29.93 เนื่องจากปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ทำให้ไม่สามารถขนส่งวัสดุ และอุปกรณ์ก่อสร้างได้ ประกอบกับ กรม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 ให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการงานก่อสร้าง โดยให้ขยายระยะเวลาการดำเนินงานก่อสร้างออกไปอีก 180 วัน

# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ
3. ประสิทธิภาพ	เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของโครงการ	b – พึงพอใจมาก	ในช่วงเริ่มต้นการเปิดให้บริการมีปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงในปี 2552 - 2559 ต่ำกว่าปริมาณจราจรที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณการปริมาณจราจร มีการจัดเก็บค่าผ่านทางแบบคงที่ 15 บาท ตลอดเส้นทาง แต่ในทางปฏิบัติมีการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราที่ กทพ. ประกาศปี 2551 คือ ระยะทาง 20 กิโลเมตร (กม.) แรก รถยนต์ 4 ล้อ 20 บาท รถยนต์ 6 ล้อ - 10 ล้อ 45 บาท และรถยนต์มากกว่า 10 ล้อ 70 บาท และ กม. ถัดไปคิด 1.2 บาท/กม. โดยจะคิดตามประเภทรถ คือรถยนต์ 4 ล้อ รถยนต์ 6 ล้อ - 10 ล้อ และรถยนต์มากกว่า 10 ล้อ ซึ่งคิดสัดส่วน 1 : 2 : 3 จึงส่งผลให้ปริมาณจราจรที่ประมาณการสูงกว่าปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริง อย่างไรก็ตาม ปริมาณจราจรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่เปิดให้บริการในปี 2552 โดยในปี 2560 - 2561 มีปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่าปริมาณจราจรที่คาดการณ์ไว้ สำหรับรายได้ กทพ. มีรายได้เฉลี่ยจากการจัดเก็บค่าผ่านทางโครงการทางยกระดับฯ ที่เกิดขึ้นจริงในปี 2552 - 2555 ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากปริมาณผู้ใช้บริการน้อยกว่าที่ประมาณการจากสมมติฐานที่แตกต่างจากการปฏิบัติจริง อย่างไรก็ตามการจัดเก็บค่าผ่านทางที่สูงกว่าสมมติฐานที่ประมาณการไว้ จึงทำให้รายได้ที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่ารายได้ที่ประมาณการไว้ ตั้งแต่ปี 2556 - 2561
4. ผลกระทบ	เพื่อประเมินการบรรลุเป้าหมายโครงการในภาพรวมหรือในระดับที่กำหนดไว้หรือไม่ ทั้งในส่วนของผลลัพธ์ทางตรงและผลลัพธ์ทางอ้อมจากโครงการ	a – พึงพอใจมากที่สุด	โครงการสามารถช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางให้แก่ประชาชนเพื่อเลี่ยงเส้นทางบางนา - ตราด (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34) ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น สำหรับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โครงการทางยกระดับฯ ได้ติดตาม และตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างแล้วเสร็จจนถึงปัจจุบัน โดยมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ซึ่งผลการประเมินที่ได้ อยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้
5. ความยั่งยืนของโครงการ	เพื่อประเมินความพร้อมของหน่วยงานเจ้าของโครงการในการจัดทำแผนบำรุงรักษาและความต่อเนื่องของการดำเนินงานภายหลังโครงการเสร็จสิ้น	a – พึงพอใจมากที่สุด	โครงการมีการตั้งงบประมาณซ่อมบำรุงรักษาตั้งแต่ปี 2552 - 2562 โดยแบ่งแผนการซ่อมบำรุงออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ งานตรวจสอบโครงสร้างและงานซ่อมบำรุงรักษาสายทาง รวมทั้งมีการกำหนดแผนบุคลากรเพื่อรับผิดชอบและดูแลโครงการในการซ่อมบำรุงแต่ละตำแหน่งอย่างเพียงพอและชัดเจน

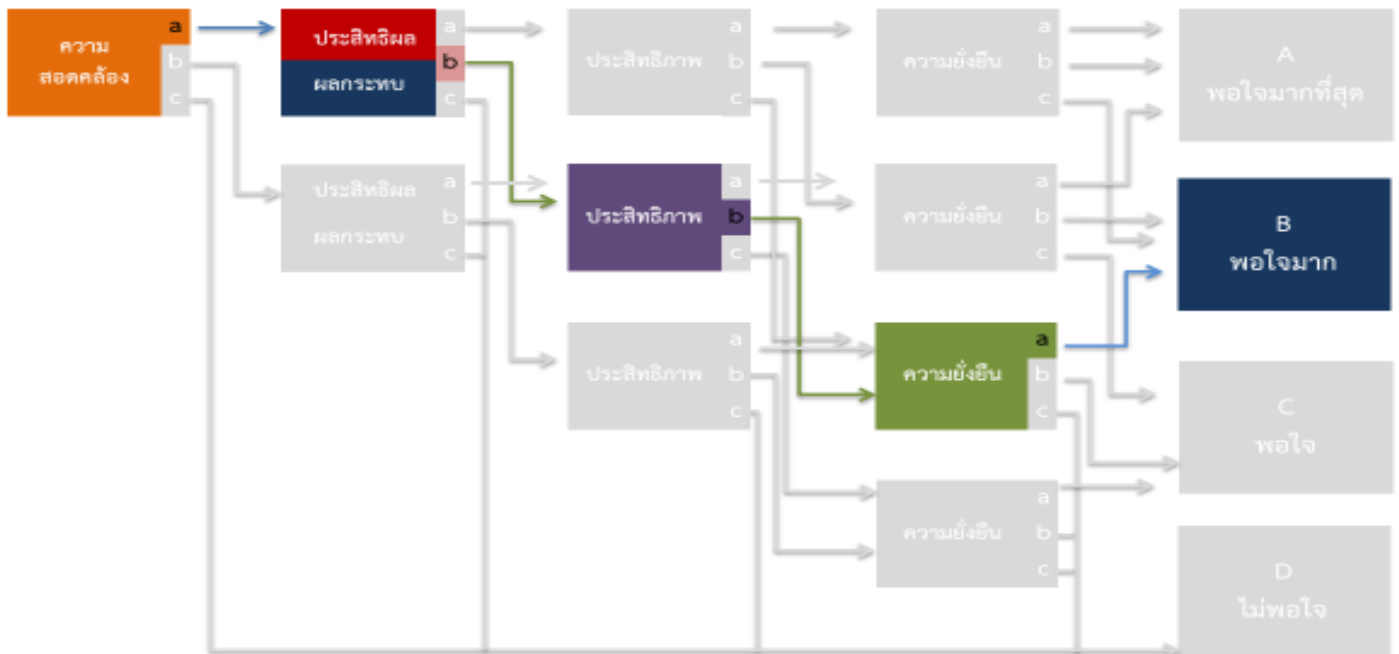
## 10. เกณฑ์การประเมินผลโครงการ



การให้คะแนนภาพรวมด้านประสิทธิผลและผลกระทบจะใช้วิธีการให้คะแนนย่อย ดังนี้

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

## 11. ผลการประเมิน



การให้คะแนนภาพรวมด้านประสิทธิผลและผลกระทบจะใช้วิธีการให้คะแนนย่อย ดังนี้

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

ที่มา สำนักบริหารและประเมินผลโครงการลงทุนภาครัฐ

# โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



## รับฟังบรรยายภาพรวมการดำเนินโครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิ เชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



## ลงพื้นที่ดูงานโรงเรียนเกริกวิทยาลัย บริเวณด่านสุวรรณภูมิ 1



## ลงพื้นที่ดูงานร้านขายของชำป่าจุ่ม บริเวณด่านสุวรรณภูมิ 1



## ลงพื้นที่ดูงานบริเวณด่านสุวรรณภูมิ 1

