



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

เอกสารประกอบการพิจารณา



ร่างพระราชบัญญัติ

โอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับبودราภิมุข บางช่วงไปเป็น
ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติ

โอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ บางช่วงไปเป็น
ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.

อ.พ. ๖/๒๕๕๘ สมัยประชุมสามัญนิติบัญญัติ

จัดทำโดย

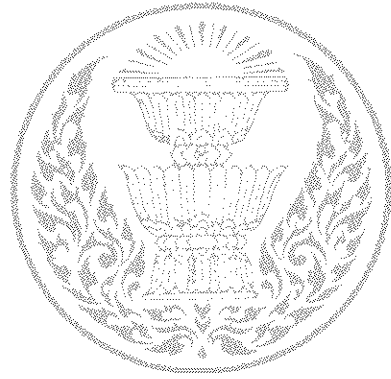
กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ



โทร ๐ ๒๒๕๔ ๒๐๗๐-๒

โทรสาร ๐ ๒๒๕๔ ๒๐๗๓, ๐ ๒๒๕๔ ๒๐๕๘-๒๑



สำนักวิชาการ

สำนักคณะกรรมการส่งเสริมคุณภาพสูง

ร่างพระราชบัญญัติ

โอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
ในส่วนของเกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วงไปเป็น
ของกรมทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.

โอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
ในส่วนของเกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ บางช่วงไปเป็น
ของกรมทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

รับต้นฉบับเวลา..... 13.30
วันที่ 4 / ๓๓ / ๒548
ที่..... ๖5๗๓๖



๑. หลักการและเหตุผลแห่งร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วงไปเป็นของ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	๑
๒. สรุปสาระสำคัญ	๒
๓. หลักการและเหตุผลแห่งร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๓๑ บางช่วงไปเป็นของ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	๕
๔. สรุปสาระสำคัญ	๖
๕. ประวัติการจัดเก็บค่าธรรมเนียม	๘
๖. แผนที่ทางหลวงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๑๓
๗. แผนที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่รับผิดชอบในปัจจุบัน	๑๔
๘. ข้อมูลเกี่ยวกับทางยกระดับอุตราภิมุข	๑๕
๙. รูปแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	๑๖
๑๐. ตารางแสดงแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	๑๗
๑๑. คำสั่งกรมทางหลวง	
- เรื่องตั้งสำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	๑๙
๑๒. คำสั่งสำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	
- เรื่องกำหนดโครงสร้างภายในและหน้าที่ความรับผิดชอบ สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	๒๐
๑๓. โครงสร้างสำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	๒๑
- หน้าที่ความรับผิดชอบ	๒๒
- อัตรากำลังปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙	๒๓
๑๔. กรอบแสดงสถานะทางการเงินของกองทุนหมุนเวียน	๒๔
- รายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง ปีงบประมาณ ๒๕๕๑-๒๕๕๘	๒๕
- ประมาณการรายจ่ายเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลังในแต่ละปี	๒๖
๑๕. สถิติรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางทุกด้าน ระหว่างปีปฏิทิน ๒๕๕๑ - ๒๕๕๘	๒๗
๑๖. กราฟสถิติรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง ระหว่างปีปฏิทิน ๒๕๕๑ - ๒๕๕๘	๒๘
๑๗. สถิติปริมาณจราจรทุกด้าน ระหว่างปีปฏิทิน ๒๕๕๑ - ๒๕๕๘	๒๙
๑๘. กราฟสถิติปริมาณจราจร ระหว่างปีปฏิทิน ๒๕๕๑ - ๒๕๕๘	๓๐
๑๙. คำสั่งสำนักงานทางหลวง เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง	๓๑
๒๐. ร่างพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๕๘	๓๔



- ๒๑. สำเนา ระเบียบเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พ.ศ. ๒๕๐๔ ๓๖
- ๒๒. สำเนา ระเบียบเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๑ ๓๘
- ๒๓. มติคณะรัฐมนตรี
 - เรื่องร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วงไปเป็น
ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๓๙
 - เรื่องร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ บางช่วงไปเป็น
ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๔๒
- ๒๔. บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ประกอบร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และ
กิจการบริหาร ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและ
ทางยกระดับอุตราภิมุขบางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๔๔
- ๒๕. ประวัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ๕๑
- ๒๖. ข้อสังเกตประกอบร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วงไปเป็น
ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และ
กิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗
บางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๕๕

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์ ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ
 นางสาวเยาวนิจ สุนนานนท์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

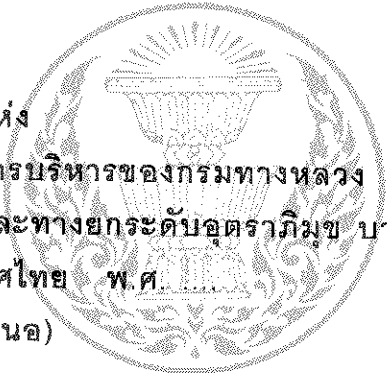
นางจงเดือน สุทธิรัตน์ วิทยากร ๖
 นายนพดล นัยจ้อย นิติกร ๖
 นางสาวอารียา สุขโต วิทยากร ๔
 นางสาววันวิภา สุขสวัสดิ์ นิติกร ๔
 นางสาวอัจฉรา ชุมเหล็ก เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕
 นางสาวดาวรัตน์ สมจิตร เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕
 นางสาวอุไร นัยพรม เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๒
 นางสาวนาภาพร ญาณศิริ เจ้าหน้าที่ธุรการ ๕
 นางสาวอุไร ธรรมเพชร เจ้าพนักงานธุรการ ๕

๔ ตุลาคม ๒๕๕๘



LIRT

หลักการและเหตุผลแห่ง
ร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วง
ไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



สำนักวิชาการ

หลักการ

สำนักกฎหมายและสิทธิการสงวนผู้แทนราษฎร

โอนอำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ ข้าราชการ ลูกจ้าง และกิจการบริหารของ
กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุขบางช่วง
ไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เหตุผล

โดยที่ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง ตอนกรุงเทพมหานคร-
ทางแยกต่างระดับบางพระ ระหว่าง กม.๐+๐๐๐ - กม. ๗๘ + ๘๗๒ รวมทางแยกไปบรรจบทางหลวงแผ่นดิน
หมายเลข ๓๔ ระหว่าง กม. ๐+๐๐๐ - กม. ๒+๘๘๐ ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวน
รอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนบางปะอิน – บางพลี ระหว่าง กม. ๐+๐๐๐ - กม. ๖๕ + ๓๒๕ และทาง
ยกระดับอุตราภิมุข ซึ่งกรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างและบริหารกิจการในลักษณะที่เป็นทางหลวงที่ต้อง
เสียค่าธรรมเนียมการใช้ทาง มีลักษณะซ้ำซ้อนกับทางพิเศษซึ่งทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับผิดชอบ
หากโอนทรัพย์สินและกิจการดังกล่าวให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการ ย่อมจะก่อให้เกิด
ประสิทธิภาพและเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนยิ่งขึ้น สมควรโอนอำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน สิทธิ
หนี้ ข้าราชการ ลูกจ้าง และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทาง
หลวงพิเศษและทางยกระดับดังกล่าวไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อบริหารจัดการต่อไป จึง
จำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



สรุปลงสาระสำคัญ



๑. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วงไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.”

สำนักวิชาการ

๒. วันบังคับใช้

สำนักกฎหมายและสิทธิการสงวนผู้แทนราษฎร

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

๓. การโอนความรับผิดชอบของกรมทางหลวงในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ให้โอนอำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับดังต่อไปนี้ไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย

(๑) ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง ตอนกรุงเทพมหานคร-ทางแยกต่างระดับบางพระ ระหว่าง กม. ๐ + ๐๐๐ - กม. ๗๘ + ๘๗๒ รวมทางแยกไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ ระหว่าง กม. ๐ + ๐๐๐ - กม. ๒ + ๘๘๐ รวมตลอดทั้งทางแยกต่างระดับบนทางหลวงพิเศษช่วงดังกล่าวทั้งที่กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างเสร็จแล้วและกำลังดำเนินการก่อสร้างด้วย

(๒) ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครตอนบางปะอิน - บางพลี ระหว่าง กม. ๐ + ๐๐๐ - กม. ๖๕ + ๓๒๕ รวมตลอดทั้งทางแยกต่างระดับบนทางหลวงพิเศษช่วงดังกล่าวทั้งที่กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างเสร็จแล้วและกำลังดำเนินการก่อสร้างด้วย

(๓) ทางยกระดับอุตราภิมุขเฉพาะส่วนที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง

๔. ข้อยกเว้นการโอนความรับผิดชอบ

การโอนตามข้อ ๓ ไม่รวมถึงกรณีดังต่อไปนี้

(๑) บรรดาหนี้และภาระผูกพันที่กรมทางหลวงมีหน้าที่ต้องชำระ ดำเนินการหรือปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับตามข้อ ๓ หรือตามที่กำหนดในสัญญาที่กรมทางหลวงเป็นคู่สัญญาก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของกรมทางหลวงต่อไป เว้นแต่เป็นกรณีค่าเช่าและค่าบำรุงรักษาที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบ

(๒) ในกรณีที่กรมทางหลวงเป็นคู่ความในคดีอันเกี่ยวกับกิจการบริหารตามข้อ ๓ ให้กรมทางหลวงยังคงมีหน้าที่ดำเนินคดีต่อไปจนกว่าคดีจะถึงที่สุด

(๓) การตั้งงบประมาณและดำเนินการก่อสร้างเพื่อขยายทางบนทางหลวงพิเศษตามข้อ ๓ (๑) และ (๒) และทางแยกต่างระดับบนทางหลวงพิเศษดังกล่าว บรรดาที่กำลังดำเนินการก่อสร้างหรือจะก่อสร้างต่อไป ถ้าได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรีแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้กรมทางหลวงยังคงมีหน้าที่ดำเนินการต่อไปจนกว่าจะแล้วเสร็จ

(๔) บรรดาที่ดินที่กรมทางหลวงได้มาเพื่อสร้างทางหลวงพิเศษตามข้อ ๓ ให้ยังคงเป็นของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ต่อไป แต่ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีสิทธิใช้ที่ดินดังกล่าวเพื่อกิจการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

(๕) ที่ดินอันเป็นที่ตั้งอาคารศูนย์ควบคุมทางยกระดับอุตราภิมุข และอาคารดังกล่าว ให้ยังคงเป็นที่ราชพัสดุต่อไป

๕. การสิ้นสุดสภาพความเป็นทางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดิน

ภายใต้บังคับของข้อ ๔ ให้ทางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดินที่โอนตามข้อ ๓ สิ้นสภาพความเป็นทางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดิน ตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงและให้เป็นทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๖. การโอนสิทธิการใช้ประโยชน์ในอาคารและที่ดินของศูนย์ควบคุมทางยกระดับอุตราภิมุขให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ให้กรมทางหลวงโอนสิทธิการใช้ประโยชน์ในอาคารศูนย์ควบคุมทางยกระดับอุตราภิมุขและที่ดินเฉพาะส่วนอันเป็นที่ตั้งของอาคารดังกล่าวให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจนกว่าจะหมดความจำเป็น ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

๗. สถานะ ค่าจ้าง สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของข้าราชการหรือลูกจ้างประจำ ของกรมทางหลวง ที่จะโอนไปเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ข้าราชการหรือลูกจ้างประจำซึ่งได้รับเงินค่าจ้างจากเงินงบประมาณรายจ่าย ของสำนักก่อสร้างทางที่ ๒ เฉพาะกลุ่มงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม และข้าราชการหรือลูกจ้างประจำซึ่งถูกยืมตัวมาช่วยปฏิบัติงานในกลุ่มงานทางหลวงพิเศษดังกล่าวก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ถ้าประสงค์จะไปเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ให้แจ้งความจำเป็นเป็นหนังสือต่ออธิบดีกรมทางหลวงภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับข้าราชการหรือลูกจ้างประจำผู้นั้นเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ให้ข้าราชการหรือลูกจ้างประจำ ซึ่งได้รับเงินค่าจ้างจากเงินงบประมาณรายจ่ายข้างต้น ได้รับเงินเดือนหรือค่าจ้างรวมทั้งสิทธิและประโยชน์ต่างๆ เท่ากับที่เคยได้รับอยู่เดิมไปพลางก่อน จนกว่าผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะได้บรรจุและแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง แต่จะแต่งตั้งให้ได้รับเงินเดือนหรือค่าจ้างต่ำกว่าเงินเดือนหรือค่าจ้างที่ได้รับอยู่เดิมไม่ได้

ให้ทางราชการดำเนินการสั่งให้ข้าราชการตามข้อ ๗ พ้นจากตำแหน่งตั้งแต่วันที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับเข้าเป็นพนักงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากราชการ เพราะทางราชการเลิกหรือยุบตำแหน่งตามกฎหมายว่าด้วยบำเหน็จบำนาญข้าราชการ หรือตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการแล้วแต่กรณี

ให้กรมทางหลวงสั่งให้ลูกจ้างประจำซึ่งได้รับเงินค่าจ้างจากเงินงบประมาณรายจ่ายและประสงค์ไปปฏิบัติงานในการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามข้อ ๗ พ้นจากงานตั้งแต่วันที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับเข้าเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยโดยให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากงานเพราะทางราชการยุบตำแหน่งหรือทางราชการเลิกจ้างโดยไม่มีควมผิด และให้ได้รับบำเหน็จตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยบำเหน็จลูกจ้าง

๘. สถานะ ค่าจ้าง สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของลูกจ้างประจำหรือลูกจ้างชั่วคราวของกรมทางหลวง ที่จะโอนไปเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

บรรดาลูกจ้างประจำหรือลูกจ้างชั่วคราวของกรมทางหลวง ซึ่งได้รับเงินค่าจ้างจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางตามระเบียบเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พ.ศ. ๒๕๐๔ ผู้ใดประสงค์จะเข้าทำงานในการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ให้แจ้งความจำเป็นเป็นหนังสือต่อผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับลูกจ้างผู้นั้นไว้เป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ให้กรมทางหลวงจ่ายเงินบำเหน็จให้แก่ลูกจ้างประจำซึ่งได้รับเงินค่าจ้างจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางข้างต้น โดยอนุโลมตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยบำเหน็จลูกจ้าง

ลูกจ้างผู้ใดไม่ยื่นหนังสือแสดงความจำเป็นเข้าทำงานในการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในกรณีเป็นลูกจ้างประจำให้กรมทางหลวงสั่งเลิกจ้างและจ่ายเงินบำเหน็จให้โดยอนุโลมตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยบำเหน็จลูกจ้าง และให้จ่ายเงินชดเชยให้อีกเป็นจำนวนเท่ากับสิบเท่าของค่าจ้างเดือนสุดท้ายในกรณีเป็นลูกจ้างชั่วคราว ให้จ่ายเงินชดเชยให้เป็นจำนวนเท่ากับสิบเท่าของค่าจ้างเดือนสุดท้าย

การจ่ายเงินบำเหน็จและเงินชดเชย ให้จ่ายจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางตามระเบียบเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พ.ศ. ๒๕๐๔

๖. ผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หลักการและเหตุผลแห่ง
ร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ บางช่วง
ไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

สำนักวิชาการ

สำนักเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

หลักการ

โอนอำนาจหน้าที่กิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ บางช่วง ไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เหตุผล

เนื่องจากคณะรัฐมนตรีมีมติให้โอนการดำเนินงานเกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนพระประแดง - บางปะอิน - บางพลี ตอนบางพลี - บางขุนเทียน ไปให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับผิดชอบแทนกรมทางหลวง เพื่อดำเนินการเป็นทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และปรากฏว่ากรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และก่อสร้างทางหลวงพิเศษไปแล้วบางส่วน สมควรโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการบนสายทางในช่วงดังกล่าวให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการต่อไป และโดยที่ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการจัดให้ได้มาซึ่งที่ดินเพื่อจัดสร้างทางหลวงพิเศษในช่วงสุขสวัสดิ์ - บางขุนเทียน โดยใช้งบประมาณแผ่นดินไว้เรียบร้อยแล้ว สมควรกำหนดให้ที่ดินดังกล่าวยังคงเป็นของกรมทางหลวงต่อไปแต่ให้อยู่ในอำนาจการบริหารจัดการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามมติของคณะรัฐมนตรีจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



สรุปสาระสำคัญ



๑. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ บางช่วง ไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ."

สำนักวิชาการ

สำนักเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

๒. วันบังคับใช้

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

๓. การโอนอำนาจหน้าที่ต่าง ๆ ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ ไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ให้โอนอำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน สิทธิ และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนพระประแดง – บางปะอิน – บางพลี ตอนบางพลี - บางขุนเทียน ช่วงสุขสวัสดิ์ – บางขุนเทียน ไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ เฉพาะบนที่ดินที่ได้มาโดยอาศัยพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนพระประแดง – บางปะอิน – บางพลี ตอนบางพลี – บางขุนเทียน พ.ศ. ๒๕๔๓ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนพระประแดง – บางปะอิน – บางพลี ตอนบางพลี – บางขุนเทียน (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๗

ให้ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนพระประแดง – บางปะอิน – บางพลี เฉพาะตอนบางพลี - บางขุนเทียน สิ้นสภาพความเป็นทางหลวงพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง และให้เป็นทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

บรรดาที่ดินที่กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ได้มาโดยอาศัยพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนพระประแดง – บางปะอิน – บางพลี ตอนบางพลี – บางขุนเทียน พ.ศ. ๒๕๔๓ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ตอนพระประแดง – บางปะอิน – บางพลี ตอนบางพลี – บางขุนเทียน (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๗
ให้ยังคงเป็นของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ต่อไป และเพื่อประโยชน์แห่งการนี้ ให้ถือว่า
ที่ดินดังกล่าวเป็นทางหลวงตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง

บรรดาอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีหรืออธิบดีตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่
เกี่ยวกับการดำเนินการใด ๆ บนทางหลวงตามวรรคสอง ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีหรือ
ผู้ว่าการตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แล้วแต่กรณี

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

๔. สิทธิและหน้าที่ที่มีต่อบุคคลภายนอก

พระราชบัญญัตินี้ไม่กระทบกระเทือนบรรดาสิทธิและหน้าที่ที่กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม มีต่อบุคคลภายนอกอันเกี่ยวเนื่องกับที่ดินตามมาตรา ๓

๕. ผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติ

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้



ประวัติการจัดเก็บค่าธรรมเนียม



สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นส่วนราชการในสังกัดของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ซึ่งมีฐานะเทียบเท่ากอง รับผิดชอบบริหารจัดการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง ซึ่งมีที่มาดังนี้

ทางหลวงเป็นสาธารณูปโภคที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อความเจริญของประเทศ ส่งผลให้กิจการอื่น ๆ ทุกสาขา มีความเจริญก้าวหน้าสัมพันธ์กับการพัฒนาในทุกด้าน เช่น เศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคง แต่การก่อสร้างและบูรณะทางหลวงยังต้องอาศัยงบประมาณดำเนินการเป็นจำนวนมาก ซึ่งรัฐไม่สามารถจัดสรรงบประมาณมาดำเนินการได้อย่างครอบคลุม จำเป็นต้องกู้เงินมาเพื่อใช้ก่อสร้างและบูรณะทางหลวง เพื่อให้การก่อสร้างทางหลวงเพิ่มมากขึ้นและมีสภาพที่ดีรองรับการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นเหตุหนึ่งที่ต้องมีการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางขึ้น เพื่อเก็บเงินจากผู้ใช้ทางมาชดเชยดอกเบี้ยเงินกู้และบูรณะทางหลวง ดังกล่าว

การตั้งด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง ได้จัดตั้งมาแล้วครั้งแรกในระหว่างปี พ.ศ. 2501 ถึง พ.ศ. 2504 โดยอาศัยพระราชบัญญัติ "กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้รถยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497" โดยตั้งด่านขึ้นในทางหลวงหมายเลข 3 สายสุขุมวิท ตอนบางปะอิน-คลองด่าน และทางหลวงหมายเลข 1 สายพหลโยธิน ตอนรังสิต-ประตูน้ำพระอินทร์ ได้ยกเลิกเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2511

กรมทางหลวงได้กู้เงินจากธนาคารโลกมาทำการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 32 สายบางปะอิน-อยุธยา-สิงห์บุรี-ชัยนาท-นครสวรรค์ เพื่อให้การคมนาคมขนส่งจากภาคเหนือมายัง นครหลวง สะดวกรวดเร็ว และอำนวยความสะดวกยิ่งขึ้น เมื่อได้ทำการก่อสร้างสายนี้แล้วเสร็จ โดยคำสั่งของผู้บัญชาการฝ่ายพัฒนาการเกษตรและคมนาคม จึงได้ตั้งด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางขึ้น 2 แห่ง คือที่ กม. 55+850 ระหว่างทางแยกเข้าบางปะอิน กับทางแยกเข้า จ.พระนครศรีอยุธยา เรียกว่า "ด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบางปะอิน และที่ กม. 96+800 ในสายเดียวกันระหว่างทางแยกเข้า อ.บางปะอิน และทางแยกเข้า จ.อ่างทอง เรียกว่า ด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง "อ่างทอง" เพื่อจัดเก็บเงินค่าผ่านทางนำมาเป็นเงินทุนสำรองค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับนำไปชดเชยดอกเบี้ยเงินกู้และบูรณะทางหลวง ซึ่งในการจัดเก็บเงินเป็นไปตามคำสั่งของผู้บัญชาการฝ่ายพัฒนาการเกษตรและคมนาคมอาศัยความตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497

ต่อมาได้ย้ายด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมอ่างทอง ไปดำเนินการที่ด่านอินทร์บุรี พร้อมกับตั้งด่านบางปะกงบนทางหลวงหมายเลข 34 สาย บางปะอิน-บางปะกงเพิ่มขึ้นอีก 1 ด่าน

การยกเลิกการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2536 และวันที่ 19 เมษายน 2537 ให้ยกเลิกการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางทั้ง 3 แห่ง (บางปะอิน, อินทร์บุรี, บางปะกง) ตั้งแต่วันที่ 21 เมษายน 2537 เป็นต้นมา โดยกำหนดหลักเกณฑ์ลักษณะทางหลวงที่สมควรจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางไว้ ดังนี้

1. เป็นเส้นทางที่ลงทุนก่อสร้างโดยเอกชน หรือเป็นเส้นทางสายสัมปทาน ซึ่งเอกชนจำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง เพื่อคืนทุนในการก่อสร้างและมีผลกำไรต่อเงินลงทุนพอสมควร ตามลักษณะประกอบการของภาคเอกชน
2. เป็นเส้นทางที่สร้างขึ้นเพื่อแข่งขันให้บริการ ซึ่งอาจเป็นเส้นทางที่สร้างขึ้นในระดับพื้นดินใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือในระดับต่าง ๆ รวมกัน
3. เป็นเส้นทางที่ก่อสร้างใหม่ ซึ่งได้ออกแบบก่อสร้างไว้เพื่อให้รถสามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็ว ประหยัดเวลา และปลอดภัย โดยการควบคุมทางเข้าออก (Control Access Highway)

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในปัจจุบัน

จากมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว ทำให้ประเภททางหลวงที่สมควรกำหนดให้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเปลี่ยนแปลงไปจากหลักการเดิม คือจากเดิมทางหลวงแผ่นดินเป็นทางหลวงพิเศษ ซึ่งเป็นทางหลวงที่มีการควบคุมทางเข้าออก และเป็นทางเลือกใหม่ของประชาชน หากไม่ประสงค์จะเสียค่าธรรมเนียมก็มีสิทธิเลือกใช้เส้นทางเดิม ซึ่งอาจจะทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากกว่า มีความสะดวกสบายน้อยกว่า และเพื่อความเป็นธรรมกับประชาชนที่เสียค่าธรรมเนียมในการใช้ทางหลวง รัฐย่อมมีหน้าที่ต้องให้บริการที่มีมาตรฐานสูงกว่าทางหลวงทั่วไปทั้งในด้านมาตรฐานของทาง การอำนวยความสะดวกสบายต่าง ๆ ซึ่งกรมทางหลวงได้ถือปฏิบัติตามหลักการนี้สำหรับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่) และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนกาญจนาภิเษก วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก (บางปะอิน-บางพลี) ซึ่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2532 อนุมัติและให้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เห็นชอบกำหนดให้ทางหลวงพิเศษสายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก (บางปะอิน-บางพลี) และทางหลวงพิเศษสายกรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่เป็นทางหลวงพิเศษ ที่มีการควบคุมทางเข้า-ออก แบบสมบูรณ์ (Full Control of Access) โดยกั้นรั้วถาวรตลอดแนวเขตทางและให้เป็นทางหลวงที่เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในระบบปิด (Closed System)



LIRT

ปัจจุบันสำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีสายทางในความรับผิดชอบ เพื่อ
จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง 3 สาย ระยะทางทั้งสิ้น 174 กิโลเมตร คือ

- ◆ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สาย กรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่ ระยะทาง 82 กม.
- ◆ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สาย วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก
(ตอนบางปะอิน-บางพลี) ระยะทาง 64 กม.
- ◆ ทางยกระดับอุตสาหกรรม (ดินแดง-รังสิต) ระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตรโดย
แบ่งเป็นทางสัมปทานให้บริษัทเอกชน ดำเนินการ 20.7 กม. และกรมทางหลวง
ดำเนินการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเอง 7.3 กม.

การดำเนินงานของสำนักงานฯ จัดทำแผนงานโดยคำนึงถึงวัตถุประสงค์และให้
สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อม และสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป รวมทั้งสอดคล้องกับแผนพัฒนา
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 และแนวนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งมติของคณะรัฐมนตรีที่
เกี่ยวข้อง ส่งผลให้การดำเนินงานของสำนักงานฯ บรรลุวัตถุประสงค์ในภารกิจหลัก คือการก่อสร้าง"
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง" เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร และการขนส่งไปยังต่างจังหวัดทำให้โครงข่าย
ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) มีลักษณะเป็นวงแหวนที่มีความสมบูรณ์ สามารถให้
บริการแก่ประชาชนทั่วไปได้รับความสะดวกเร็วมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าว สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้คำนึงถึง
ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยได้มีการศึกษาพัฒนาไว้ปรับปรุงควบคู่ไปกับการดำเนินการ
ก่อสร้างอยู่ตลอดเวลา ในขณะเดียวกันสำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้เล็งเห็นความสำคัญ
ในการให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง โดยได้มีการริเริ่มและจัดทำโครงการเพื่อพัฒนาและปรับปรุง
การให้บริการต่าง ๆ อยู่ตลอดเวลา อันจะเป็นประโยชน์ต่อกระบวนการพัฒนาและปรับปรุง
การดำเนินงานต่าง ๆ เพื่อเข้าสู่มาตรฐานสากลต่อไป

ด้านการให้บริการ

สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้เปิดให้บริการเส้นทางพิเศษ 3 เส้นทางคือ

1. เส้นทางกรุงเทพฯ - ชลบุรี

เริ่มต้นจากถนนศรีนครินทร์-ชลบุรี ระยะทางประมาณ 81.752 กม. มีจุดจัดเก็บ
ค่าธรรมเนียม 2 ด่าน คือ ด่านลาดกระบัง (กม. ที่ 25+900) และด่านพานทอง (กม. ที่ 67+200)
ในเส้นทาง มีจุดพักรถ (Service Area) ไว้ให้บริการแก่ผู้ใช้ทางที่ กม. 49+250 เส้นทางดังกล่าว
เริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541 จนถึงปัจจุบัน



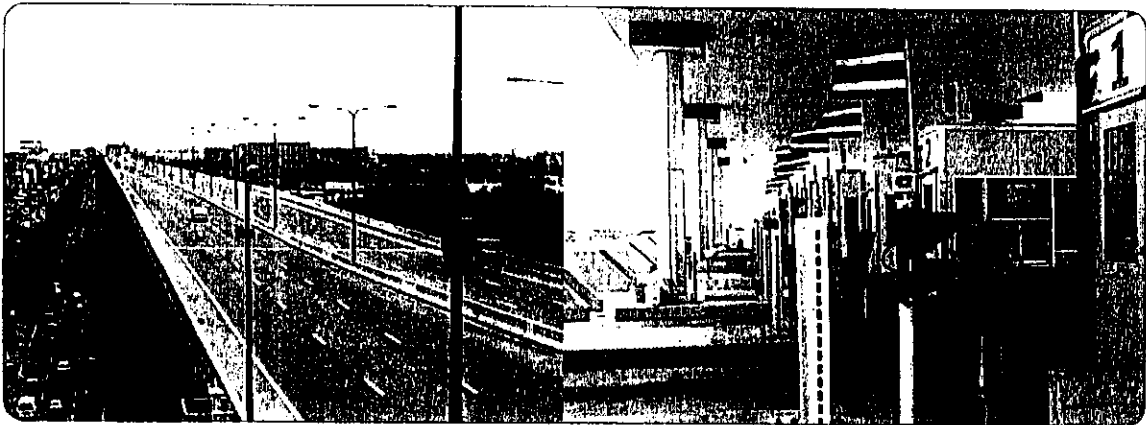
LIART

2. เส้นทางสายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก บางปะอิน - บางพลี

ระยะทางประมาณ 64 กม. มีจุดจัดเก็บค่าธรรมเนียม 2 ด้าน คือ ด้านทับช้าง (กม. ที่ 51+325) และด่านธัญบุรี (กม. ที่ 25+000) เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2542 จนถึงปัจจุบัน

3. ทางยกระดับอุดรภิมุข

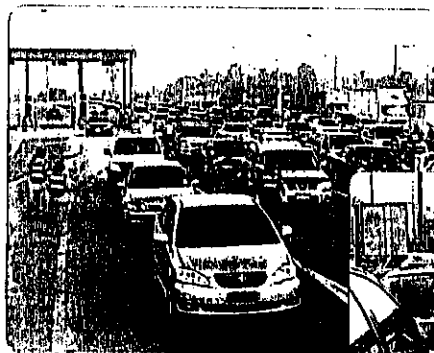
ระยะทางประมาณ 7.342 กม. เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ โดยเริ่มตั้งแต่ดินแดง-รังสิต ช่วงดินแดง-อนุสรณ์สถาน เป็นทางหลวงสัมปทานบริษัททางยกระดับดอนเมืองจำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับสัมปทาน และช่วงอนุสรณ์-รังสิต เริ่มจาก กม. ที่ 26+385 ถึง กม. ที่ 33+700 สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารการจัดเก็บค่าธรรมเนียม มีด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมทางผ่าน 2 ด้าน คือ ด่านอนุสรณ์สถาน และด่านรังสิต เริ่มดำเนินการตั้งแต่ 1 สิงหาคม 2542 จนถึง 21 ธันวาคม 2547 (ตามมติคณะรัฐมนตรีให้การปรับลดการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เพื่อแก้ปัญหาการจราจรตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2547)



4. การแก้ปัญหาการจราจรติดขัดกับบริเวณด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง

สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ทำการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด โดยการเพิ่มพนักงานเก็บเงิน พนักงานอำนวยความสะดวกโดยการแลกเงินหน้าด่านฯ และช่วยใบกรดให้ผ่านด่านได้รวดเร็วขึ้น และทำการก่อสร้างเพิ่มช่องเก็บเงินที่ด่านทับช้างจาก 7 ช่อง เป็น 10 ช่อง ต่อหนึ่งทิศทาง

ผลการดำเนินการดังกล่าว สามารถแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด่านฯทับช้างได้ในระดับหนึ่ง สำหรับด่านอื่น ๆ อีก 3 ด่าน จะทำการก่อสร้างเพิ่มช่องเก็บเงินในลักษณะเดียวกัน ในปีงบประมาณต่อไป เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการแก่ผู้ใช้ทาง

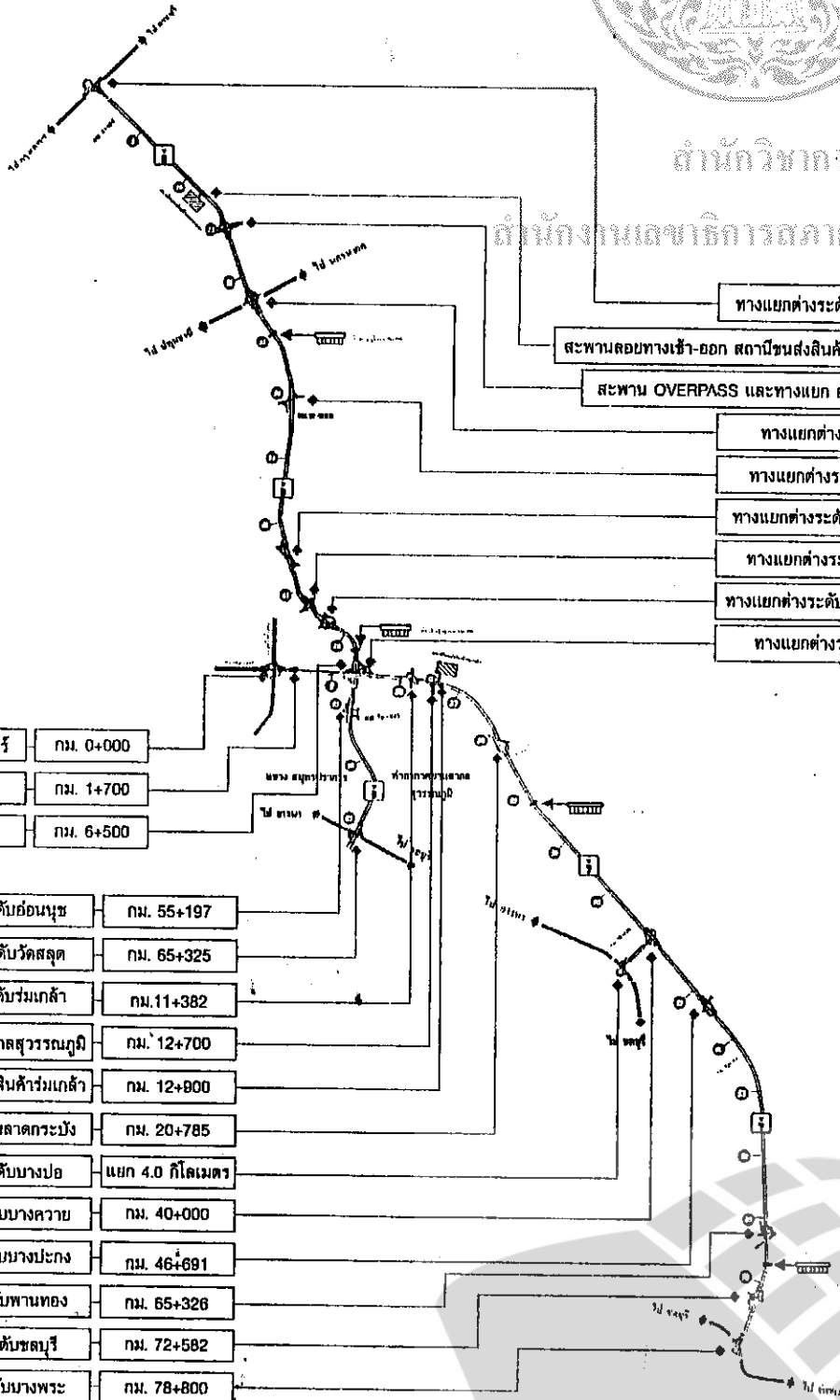


แผนผังทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่รับพิดชอบในปัจจุบัน



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร



ทางแยกต่างระดับบางปะอิน	กม. 0+000
สะพานลอมทางเข้า-ออก สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง	กม. 13+500
สะพาน OVERPASS และทางแยก อ.คลองหลวง	กม. 15+176
ทางแยกต่างระดับธัญบุรี	กม. 21+875
ทางแยกต่างระดับลำลูกกา	กม. 30+310
ทางแยกต่างระดับรามอินทรา	กม. 42+858
ทางแยกต่างระดับคลองกุ่ม	กม. 46+922
ทางแยกต่างระดับสุขาภิบาล 3	กม. 47+804
ทางแยกต่างระดับทับช้าง	กม. 53+700

ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์	กม. 0+000
สะพานลอมยกกลับรถ	กม. 1+700
ทางแยกต่างระดับทับช้าง	กม. 6+500

ทางแยกต่างระดับอ่อนนุช	กม. 55+197
ทางแยกต่างระดับวัดสลุด	กม. 65+325
ทางแยกต่างระดับร่มเกล้า	กม. 11+382

สะพานลอมทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ	กม. 12+700
สะพานลอมทางเข้า-ออก สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า	กม. 12+800

ทางแยกต่างระดับลาดกระบัง	กม. 20+785
ทางแยกต่างระดับบางปะอิน	แยก 4.0 กิโลเมตร
ทางแยกต่างระดับบางเขน	กม. 40+000
ทางแยกต่างระดับบางปะกง	กม. 46+691
ทางแยกต่างระดับพานทอง	กม. 65+326
ทางแยกต่างระดับชลบุรี	กม. 72+582
ทางแยกต่างระดับบางพระ	กม. 78+800



สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
INTER-CITY MOTORWAY OF THAILAND
http://www.motwpltd.com

ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี (สายใหม่)
ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอก ด้านตะวันออก

ที่มา : สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

ข้อมูลเกี่ยวกับทางยกระดับอุตราภิมุข

ทางยกระดับอุตราภิมุข (อนุสรณ์สถาน - รังสิต) ระยะทางรวม 7.2 กม.

1. ด้านอนุสรณ์สถาน ที่ กม. 29+350
2. ด้านรังสิต ที่ กม. 33+000



สำนักวิชาการ

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ระยะทางรวม 63 กม.

1. ด้านัญบุรี ที่ กม. 24+565 - กม. 25+436
2. ด้านทับช้าง ที่ กม. 50+880 - กม. 51+750

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

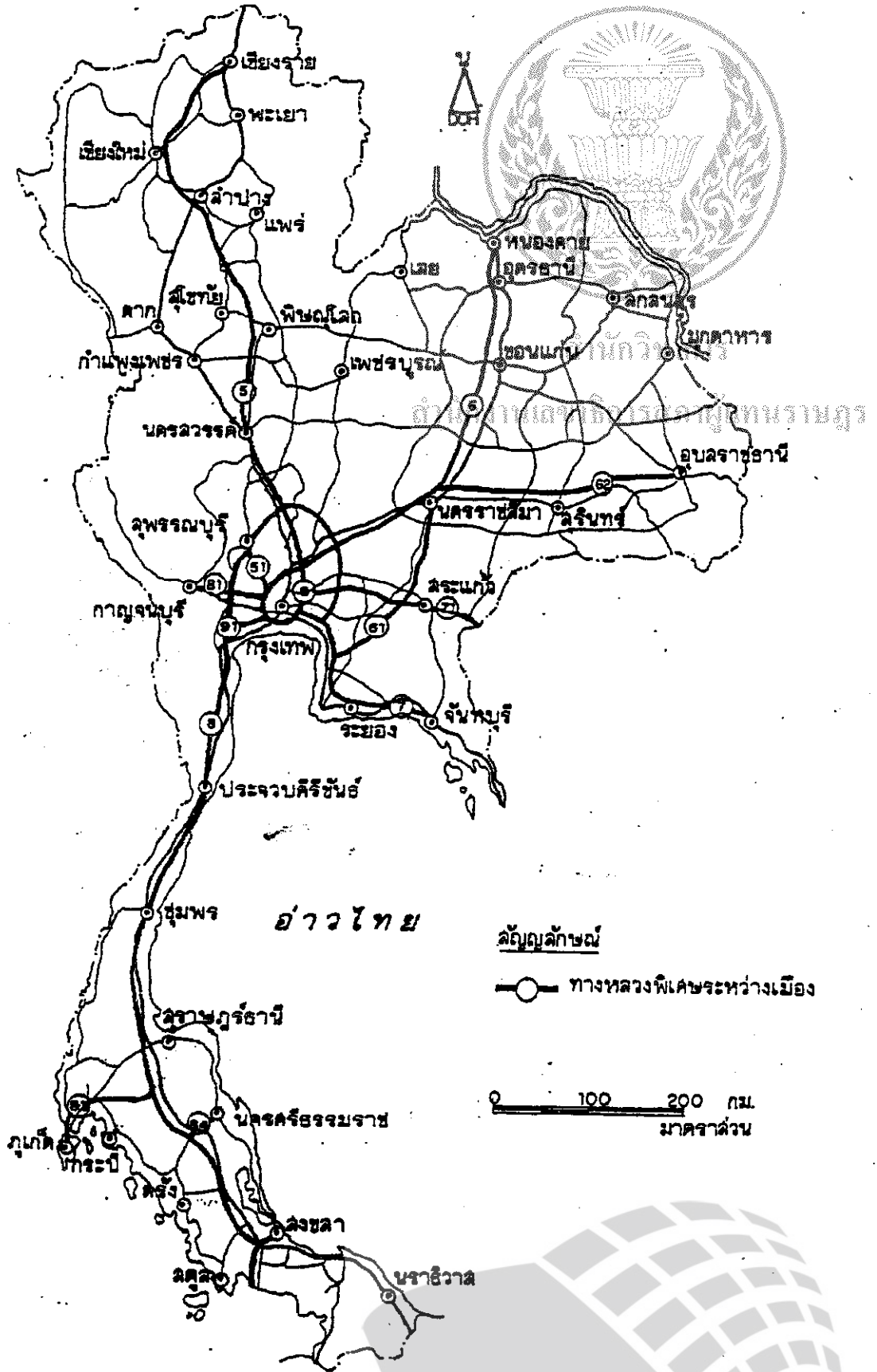
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ระยะทางรวม 83 กม.

1. ด้านลาดกระบัง ที่ กม. 25+700 - กม. 26+500
2. ด้านพานทอง ที่ กม. 66+975 - กม. 67+800

รายการ	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง		
	สาย 7	สาย 9	อุตราภิมุข
ค่าก่อสร้าง	12,880	11,890	3,940
ค่าเวนคืน	15,495		-
เริ่มจัดเก็บ	4 ก.พ. 41	16 ม.ค. 42	1 ส.ค. 42
ระยะทาง	82	64	7.3
กม.	0+000 - 78+872 ,	0+000 - 65+325	26+385 - 33+700
	0+000 - 2+880		



LIART



รูป แผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ตาราง

แผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ลำดับพิเศษ	ชื่อสายทาง	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ลป.)	แผนฯ 7 (2535-2539)	แผนฯ 8 (2540-2544)	แผนฯ 9 (2545-2549)	แผนฯ 10 (2550-2554)	แผนฯ 11 (2555-2559)
	บางปะอิน - นครสวรรค์	175	18,590					
	นครสวรรค์ - พิษณุโลก	142	11,490					
	พิษณุโลก - ลำปาง	182	15,420					
	ลำปาง - ลำพูน	60	21,330					
	ลำพูน - เชียงใหม่	39	5,650					
	เชียงใหม่ - เชียงราย	151	10,730					
*	บางปะอิน - นครราชสีมา	206	19,790					
	นครราชสีมา - ขอนแก่น	169	14,190					
	ขอนแก่น - หนองคาย	160	13,170					
	กรุงเทพ - ชลบุรี	*82	12,760					
	ชลบุรี - พัทยา	49	3,800					
	พัทยา - มาบตาพุด	38	3,600					
	มาบตาพุด - ระยอง	26	2,450					
	ระยอง - จันทบุรี	95	7,530					
	กรุงเทพ - ปากท่อ	67	36,800					
	ปากท่อ - ชะอำ	72	10,080					
	ชะอำ - ชุมพร	266	19,550					
	ชุมพร - บ้านนาสาร	200	15,940					
	บ้านนาสาร - พัทลุง	168	14,050					
	พัทลุง - หาดใหญ่	80	6,340					
	หาดใหญ่ - ชายแดนมาเลเซีย	54	4,370					
	หาดใหญ่ - สงขลา	28	2,590					

*โครงการที่กำลังก่อสร้าง



LIART

ตาราง

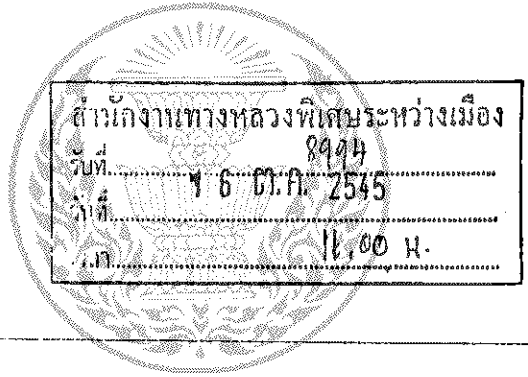
แผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

จังหวัด เลข	ชื่อสายทาง	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ลบ.)	แผนฯ 7 (2535-2539)	แผนฯ 8 (2540-2544)	แผนฯ 9 (2545-2549)	แผนฯ 10 (2550-2554)	แผนฯ 11 (2555-2559)
	วงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันออก	*63	11,890					
	วงแหวนรอบนอก กทม. ด้านใต้	34	22,000					
	วงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก	71	22,550					
51	กรุงเทพ - สุพรรณบุรี	62	5,590					
61	ชลบุรี - นครราชสีมา	239	25,500					
82	นครราชสีมา - อุบลราชธานี	301	24,850					
71	กรุงเทพ - อัญประเทศ	212	21,960					
61	บางใหญ่ - บ้านโป่ง	53	9,140					
	บ้านโป่ง - กาญจนบุรี	47	4,010					
83	พระแสง - ภูเก็ต	136	11,080					
84	ทุ่งสง - นครศรีธรรมราช	37	3,250					
91	ปากท่อ - บ้านโป่ง	62	11,780					
	บ้านโป่ง - สิงห์บุรี	134	12,390					
	สิงห์บุรี - สระบุรี	70	6,050					
	สระบุรี - บางปะกง	120	10,100					
	รวม	4,150	472,360					
	รวมระยะทาง			145	824	1,147	1,293	741
	รวมค่าก่อสร้างทาง			24,650	106,670	161,380	112,390	67,270

*โครงการที่กำลังก่อสร้าง



LIRT



คำสั่งกรมทางหลวง

ที่ จ.1.9/ 4 /2545

เรื่อง ตั้งสำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

เพื่อให้งานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงให้แยกงานกลุ่มทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ออกจากสำนักก่อสร้างทางที่ 2 โดยมีฐานะเทียบเท่ากอง และมีสายการบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อรองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบ "การให้สัมปทาน ข้างเขมา หรือดำเนินการเอง เพื่อบริหารจัดการ วางแผน ดำรงและออกแบบ กฎหมายและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อสร้าง บำรุงรักษา และบริหารการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง"

ให้ยกเลิกคำสั่งกรมทางหลวงที่ จ.1.9 / 5 / 2543 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2543 เรื่อง ตั้งสำนักงานโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง คำสั่งกรมทางหลวงที่ จ.1.9 / 5 / 2544 ลงวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2544 เรื่อง เปลี่ยนชื่อสำนักงาน และบรรดาคำสั่งใดที่ขัดหรือแย้งกับคำสั่งนี้ให้ใช้คำสั่งนี้แทน

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ตั้ง ณ วันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2545

(นายจารึก อนุพงษ์)

อธิบดีกรมทางหลวง

ทุกฝ่าย

เพื่อทราบ และปฏิบัติหน้าที่ตามทวค.บ.

(ลายเซ็น)

(นายนพดล วิษณุภักดิ์) นายก
ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ทวค.บ.
ทวอ 19/10/45.

ทสรพ
18/10/45

ททอ
18/10/45

ททอ
19/10/45

Official stamp and signatures of the Legislative Institutional Repository of Thailand, including dates like 18/10/2545 and 18/10/45.



คำสั่งสำนักงานทวงผลพิเศษระหว่างเมือง

ที่ ศค 0637/1/ 2580 /2546

สำนักวิชาการ

เรื่อง กำหนดโครงสร้างภายใน และหน้าที่ความรับผิดชอบ

สำนักงานทวงผลพิเศษระหว่างเมือง

ตามคำสั่งกรมทวงผล ที่ จ.1.9/4/2545 ลงวันที่ 14 ตุลาคม 2545 เรื่องตั้งสำนักงาน
ทวงผลพิเศษระหว่างเมือง และคำสั่งกรมทวงผลที่ 1.9/12/2546 ลงวันที่ 9 กันยายน 2546 เรื่อง
จัดตั้งสำนักงานบำรุงทวงผลพิเศษระหว่างเมือง สังกัดสำนักงานทวงผลพิเศษระหว่างเมืองนั้น

เพื่อให้การบริหารงานของสำนักงานทวงผลพิเศษระหว่างเมืองมีประสิทธิภาพและ
ประสิทธิผลยิ่งขึ้น และเพื่อให้การบริหารงานสอดคล้องกับคำสั่งดังกล่าว จึงกำหนดโครงสร้างภายในของ
สำนักงานฯ และหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน ตามแผนภูมิแนบท้ายคำสั่งนี้

อนึ่ง คำสั่งใดที่ขัดหรือแย้งกับคำสั่งนี้ให้ใช้คำสั่งนี้แทน

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ตั้ง ณ วันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2546

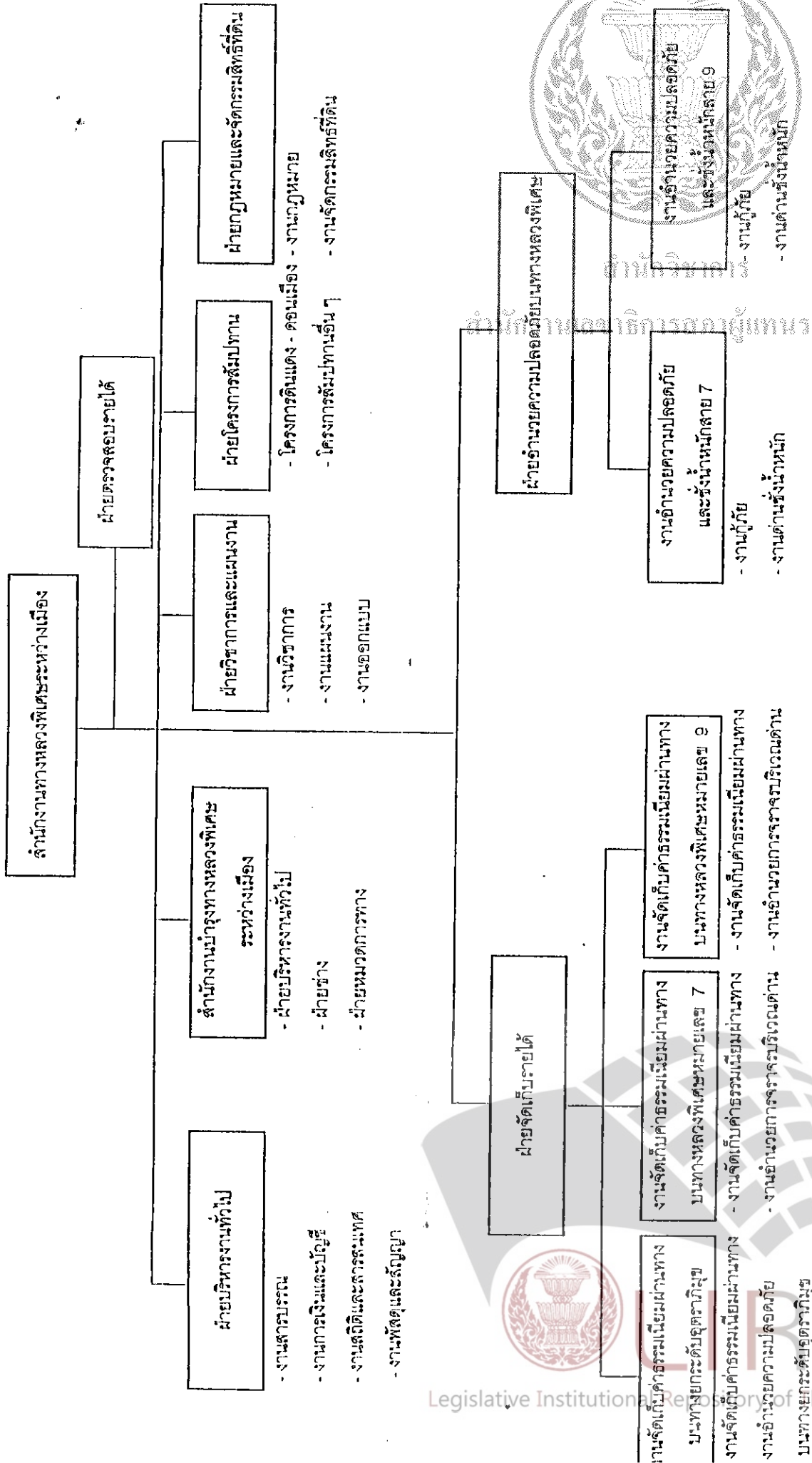
(นายสุชาติ สิริคุ้มสัน) ,จ๑

ผู้อำนวยการสำนักงานทวงผลพิเศษระหว่างเมือง



LIRT

๒๑
โครงสร้างสำนักงานหลวงพิเศษระหว่างเมือง



ที่มา : สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

หน้าที่ความรับผิดชอบ

สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



- การให้สัมปทาน จ้างเหมา หรือดำเนินการเอง เพื่อบริหารจัดการ วางแผน สำรวจและออกแบบกฎหมายและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อสร้าง บำรุงรักษา และบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ฝ่ายตรวจสอบรายได้

- ตรวจสอบและติดตามรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

สำนักงานบำรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- บำรุงรักษาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางยกระดับอุตสาหกรรม (อนุสรณ์สถาน - รังสิต)

ฝ่ายวิชาการและแผนงาน

- ออกแบบ ปรับปรุง บูรณะทางหลวงพิเศษ
- วางแผนบำรุงปกติ บำรุงพิเศษและบูรณะทางหลวงพิเศษ
- จัดทำแผนประมาณการรายรับ - รายจ่าย
- ตรวจสอบและจัดทำแผนดำเนินงานประจำปี

ฝ่ายกฎหมายและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

- สอบหาข้อเท็จจริงกรณีมีการละเมิด
- ติดตามค่าเสียหาย และหาผู้รับผิดชอบในทางแพ่ง
- พิจารณาคำขอทำนิติกรรมต่าง ๆ

ฝ่ายจัดเก็บรายได้

- กำหนดมาตรการ การปฏิบัติงานเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง
- กำกับ ดูแลการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง
- กำกับ ดูแลการอำนวยความสะดวกบริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง
- กำกับ ดูแลการบำรุงรักษาระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางและระบบคำนวณการจราจร

สำนักงานเลขานุการกรม

- รับผิดชอบเกี่ยวกับการบริหารงานทั่วไป งานสารบรรณ, งานสถิติและสารสนเทศ งานการเงินและบัญชี, งานพัสดุและสัญญา และงานอื่นๆ ที่มีได้กำหนดให้เป็นหน้าที่หรือความรับผิดชอบของหน่วยงานใด
- ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลงานของสำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ฝ่ายโครงการสัมปทาน

- ศึกษาและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- สรรหาผู้สนใจร่วมลงทุนโครงการและผู้รับสัมปทาน
- กำกับดูแลโครงการสัมปทานให้เป็นไปตามพันธสัญญา
- ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภาคีรัฐ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชนทั้งภายในและต่างประเทศ

ฝ่ายอำนวยความสะดวกปลอดภัยบนทางหลวงพิเศษ

- อำนวยความสะดวกปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางและจัดการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุ
- ให้ความช่วยเหลือผู้ใช้ทางที่เกิดอุบัติเหตุหรือรถขัดข้อง
- ดำเนินการขังน้ำหนักรถบรรทุกที่ใช้ทางหลวงพิเศษ
- ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการตรวจขังน้ำหนักรถบรรทุก



อัตรากำลังปีงบประมาณ พ.ศ. 2549
สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง



ข้าราชการ

- ตามกรอบอัตรากำลัง
- ยืมตัวจากหน่วยงานอื่นมาปฏิบัติงาน

■ ที่สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

23 ราย

■ ที่สำนักงานบำรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

11 ราย

16 ราย

รวมข้าราชการ

51 ราย

สำนักวิชาการ

ลูกจ้างประจำ

- เงินทุนค่าธรรมเนียมนำทาง
- ยืมตัวจากเงินงบประมาณ

153 ราย

4 ราย

รวมลูกจ้างประจำ

157 ราย

ลูกจ้างชั่วคราวเงินทุนค่าธรรมเนียมนำทาง

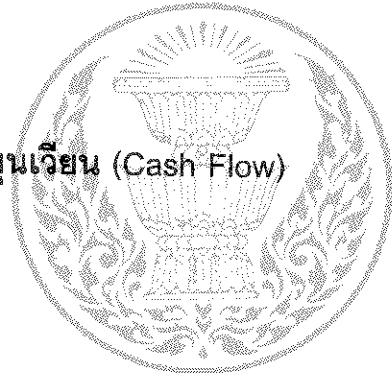
1,102 ราย

รวมทั้งสิ้น

1,310 ราย



กรอบแสดงสถานะทางการเงินของทุนหมุนเวียน (Cash Flow)



เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง

หน่วย : บาท

สำนักวิชาการ

ยอดเงินคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 47	6,112,270,671.62	บาท
บวก รายรับจริงระหว่างเดือน ต.ค. 47-พ.ค. 48	1,697,224,495.00	บาท
รวมเป็น	<u>7,809,495,166.62</u>	บาท
หัก รายจ่ายจริงระหว่างเดือน ต.ค. 47- พ.ค. 48	148,150,010.56	บาท
ยอดเงินคงเหลือ ณ วันที่ 1 มิ.ย. 48	7,661,345,156.06	บาท
บวก ประมาณการรายรับระหว่างเดือน มิ.ย. – ก.ย. 48	2,556,473,000.00	บาท
รวมเป็น	<u>10,217,818,156.06</u>	บาท
หัก ประมาณการรายจ่ายระหว่างเดือน มิ.ย. – ก.ย. 48	979,764,870.79	บาท
ประมาณการเงินสดคงเหลือ ณ วันที่ 30 ก.ย. 48	<u>9,238,053,285.27</u>	บาท

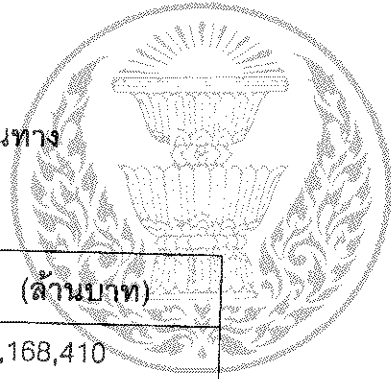
ที่มา: สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง



LIART

รายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ปีงบประมาณ	จำนวน (ล้านบาท)
2541	155,168,410
2542	1,018,035,220
2543	1,304,913,583
2544	1,332,724,192
2545	1,571,355,220
2546	1,939,272,772
2547	2,391,036,110
2548	2,291,661,690
รวม	12,004,167,197



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร



ประมาณการรายจ่ายเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง
ที่ได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลังในแต่ละปี



ปีงบประมาณ	จำนวน (ล้านบาท)
2540	37,060,839
2541	62,887,110
2542	168,211,148
2543	1,016,261,439
2544	716,259,366
2545	731,880,304
2546	428,325,491
2547	489,344,592
2548	1,301,243,784
2549	1,328,449,949
รวม	6,279,924,022

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร



สรุปลิขิตภายใต้คำขอร้องเริ่มผ่านทางทุกด้าน
ระหว่างปีปฏิทิน 2541 - 2548 (4 กุมภาพันธ์ 2541 - 31 สิงหาคม 2548)

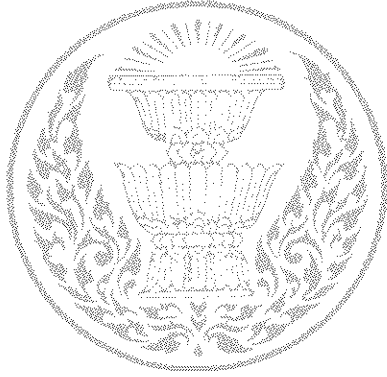
ปี พ.ศ.	ทางตรงหมายเลข 7		ทางพลสงครามเลข 9		รวม	เฉลี่ย/เดือน	เฉลี่ย/วัน	หมายเหตุ
	ด้านฯ ลาดกระบัง	ด้านฯ พานทอง	ด้านฯ รัษฎรี (เริ่ม 16 มค.42)	ด้านฯ ห้วยช้าง (เริ่ม 16 มค.42)				
ปี 2541	124,151,900	130,282,110	318,525,840	382,567,140	254,444,010	31,805,501	96,089	4 ก.พ - 30 ก.ย. 41
ปี 2542	300,468,430	224,812,640	518,525,840	457,907,670	1,226,494,050	111,498,459	3,350,258	
ปี 2543	268,424,900	168,678,020	328,442,050	457,907,670	1,244,452,840	103,704,403	3,409,450	
ปี 2544	271,720,550	188,088,460	341,678,360	512,680,460	1,315,168,860	109,597,405	3,503,202	
ปี 2545	344,957,090	230,074,370	415,315,560	605,584,540	1,601,935,660	133,494,639	4,358,865	
ปี 2546	416,282,460	281,640,970	491,219,210	682,626,230	1,841,668,870	153,472,409	5,045,668	
ปี 2547	508,876,630	403,275,050	581,884,860	842,555,080	2,384,614,340	198,717,552	6,515,340	
ปี 2548	381,753,240	268,452,980	388,821,530	593,698,870	1,663,461,620	207,982,665	6,945,520	ม.พ. 48- ส.ค. 48
รวม	2,550,490,000	1,808,953,490	2,857,612,550	4,050,739,690	11,532,239,950	1,050,224,340		

หมายเหตุ : หน่วยงาน : บาท (ข้อมูลปีปฏิทิน มกราคม ๒๕๔๘ - สิงหาคม ๒๕๔๘)

- จำนวนข้อมูลตามปีงบประมาณ
- ด้านฯ ลาดกระบัง ด้าน พานทอง เริ่มเปิดเก็บค่าธรรมเนียม วันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๑
- ด้านฯ รัษฎรี ห้วยช้าง เริ่มเปิดเก็บค่าธรรมเนียม วันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๔๒
- นับจากเวลา ๐๐.๐๐ น. - ๒๔.๐๐ น.
- รถยนต์ ๔ ล้อ ราคา ๓๐ บาท
- รถยนต์เกิน ๔ ล้อ แต่ไม่เกิน ๖ ล้อ ราคา ๕๐ บาท
- รถยนต์ตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป ราคา ๗๐ บาท

ข้อมูลทางสถิติ

ที่มา : สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

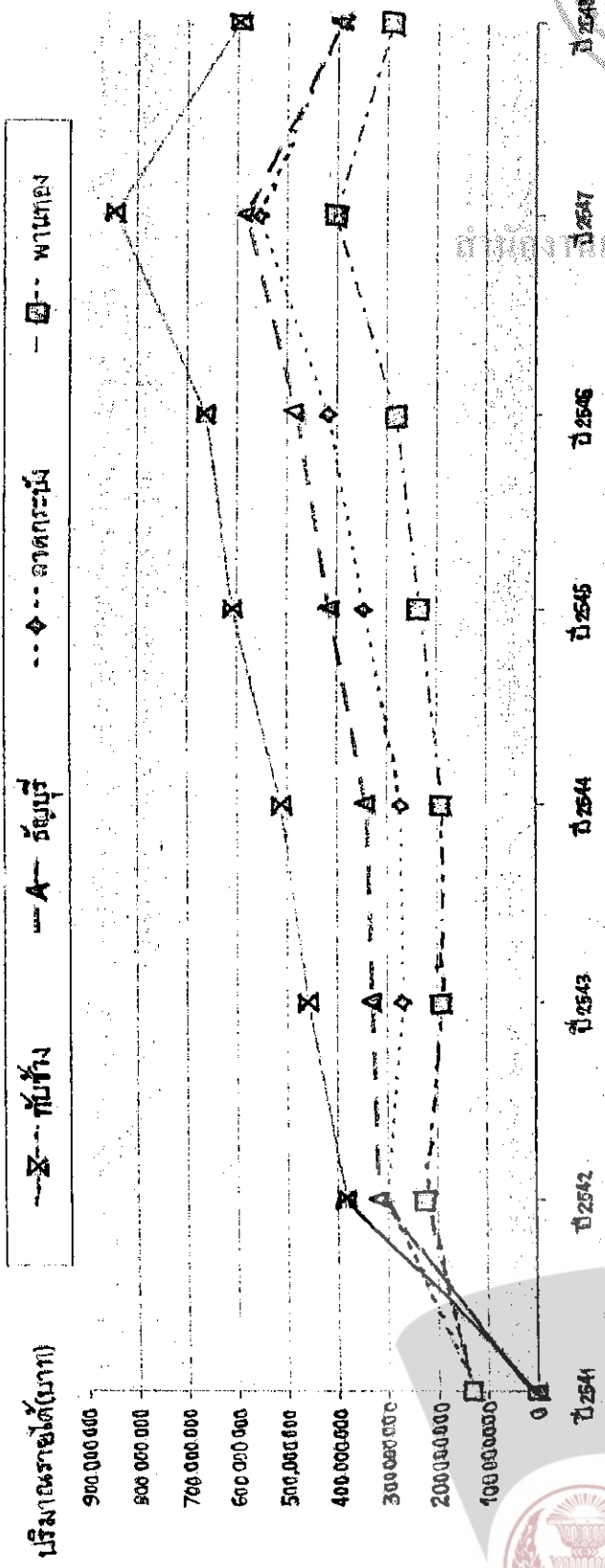


กรมการขนส่งทางบก



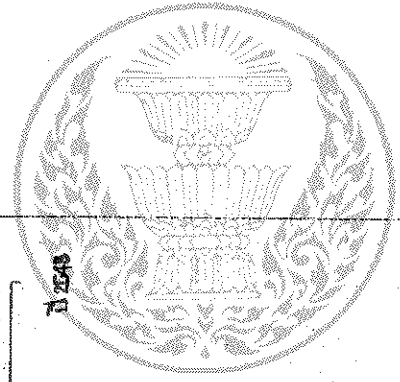
LIPI

กราฟสถิติรายได้ค่าธรรมเนียมรถยนต์ทาง
ระหว่างปีปฏิทิน 2541-2548 (กุมภาพันธ์ 2541 - สิงหาคม 2548)



หมายเหตุ - จำนวนข้อมูลตามปีปฏิทิน

- หน่วยนับ : บาท ข้อมูล ปีปฏิทิน ๒๕๔๔ (ตั้งแต่ มกราคม ๒๕๔๔ - สิงหาคม ๒๕๔๔)
- ด้านฯ อนุญาตกระบี่ และด้านฯ พาหนทอง (เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๐)
- ด้านฯ ัญบุรี และด้านฯ ทับช้าง (เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๒)
- รถยนต์ ๔ ล้อ ราคา ๓๐ บาท
- รถยนต์ ๖ ล้อ ราคา ๕๐ บาท
- รถยนต์ มากกว่า ๖ ล้อขึ้นไป ราคา ๗๐ บาท



สำนักงานคณะกรรมการ

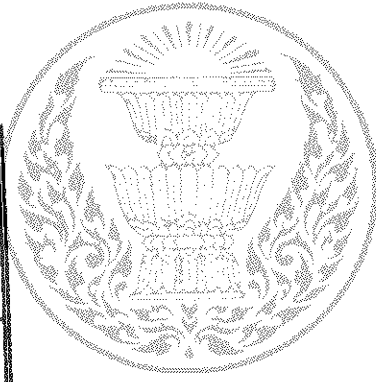
ที่มา : สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

**สถิติปริมาณจากรัฐทุกด้าน
ระหว่างปีปฏิทิน 2541 - 2548 (4 กุมภาพันธ์ 2541 - 31 สิงหาคม 2548)**

ปีงบประมาณ	ทางหลวงหมายเลข 7		ทางหลวงหมายเลข 9		รวม (ล้านบาท)	เฉลี่ย/เดือน (ล้านบาท)	เฉลี่ย/วัน (ล้านบาท)	หมายเหตุ
	ลาดกระบัง	พานทอง	ธัญบุรี (เริ่ม 16 มค.42)	ทับช้าง (เริ่ม 16 มค.42)				
ปี 2541	3,276,993	4,139,521	9,398,331	11,289,125	7,416,514	927,064	2,809	4 กพ - 31 ธค 41
ปี 2542	9,821,676	6,985,200	9,788,107	13,323,263	37,494,332	3,124,528	102,724	
ปี 2543	8,149,762	5,866,414	9,411,680	13,886,155	37,127,546	3,093,982	101,719	
ปี 2544	7,684,906	5,502,197	11,401,749	16,560,517	36,484,938	3,040,412	99,959	
ปี 2545	9,747,797	6,729,361	14,116,663	19,420,893	44,439,424	3,703,286	121,752	
ปี 2546	12,685,268	8,724,269	16,989,694	24,600,190	62,743,051	5,228,588	171,899	
ปี 2547	16,864,983	12,323,011	11,366,262	17,368,975	70,777,878	5,898,157	193,982	
ปี 2548	11,878,346	8,785,112	82,472,486	116,449,118	49,398,695	6,174,837	203,287	สค.48
รวม	80,109,731	59,055,085	82,472,486	116,449,118	345,882,378	31,190,832		

- หมายเหตุ :**
- หน่วยงาน : (ล้านบาท) ข้อมูล ปีปฏิทิน 2548 จากมกราคม 2548 - สิงหาคม 2548
 - จำนวนข้อมูลตามปีปฏิทิน
 - ด้านฯ ลาดกระบัง, ด้านฯ พานทอง เริ่มเปิดเก็บค่าธรรมเนียม วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541
 - ด้านฯ ธัญบุรี, ด้านฯ ทับช้าง เริ่มเปิดเก็บค่าธรรมเนียม วันที่ 16 มกราคม 2542
 - รถยนต์ 4 ล้อ ราคา 30 บาท
 - รถยนต์เกิน 4 ล้อ แต่ไม่เกิน 6 ล้อ ราคา 50 บาท
 - รถยนต์ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป ราคา 70 บาท
 - นับจากเวลา 00.00 น. - 24.00 น.

ข้อมูลทางสถิติ
ที่มา : สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

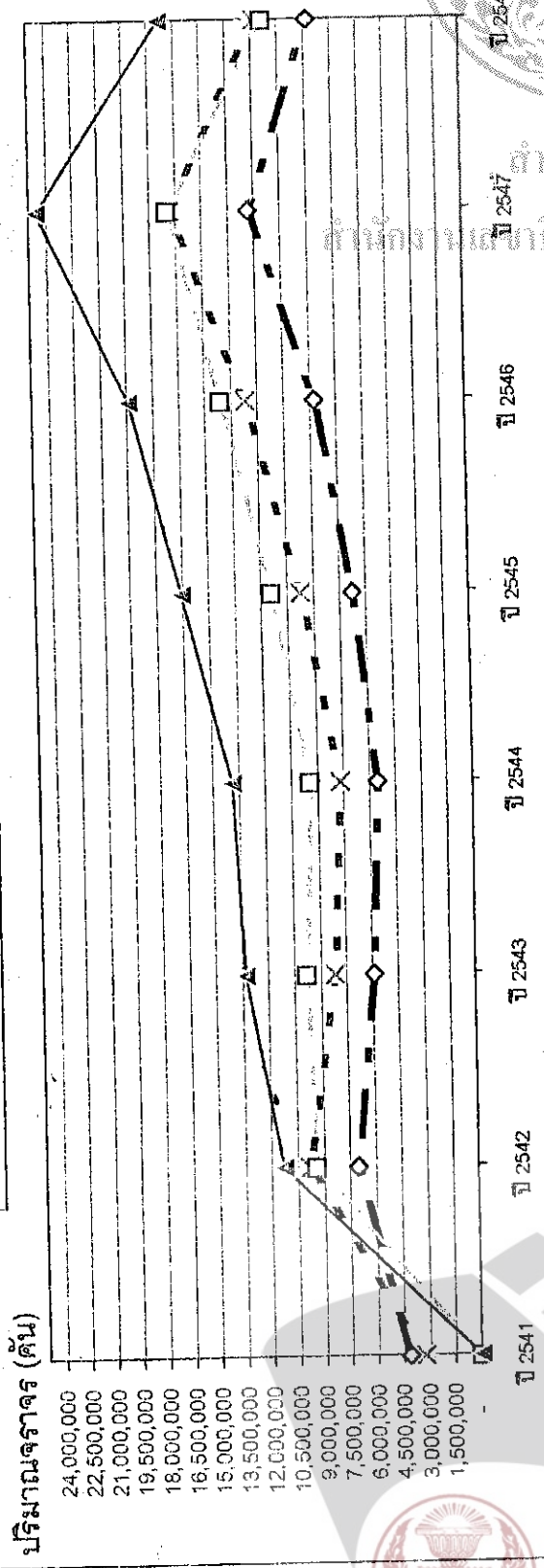


กรมทางหลวง

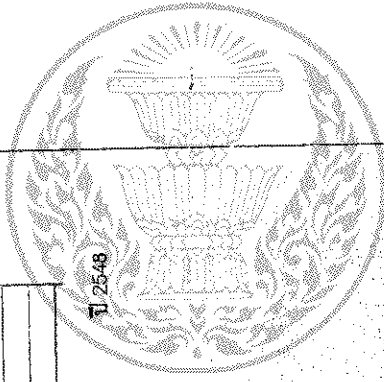
ถนนพหลโยธิน แขวงสามยุคใต้ เขตปทุมธานี กรุงเทพมหานคร 10130

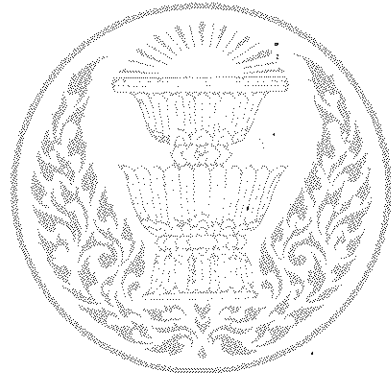
กราฟสถิติปริมาณจราจร
ระหว่างปีปฏิทิน 2541-2548 (4 กุมภาพันธ์ 2541 - 31 สิงหาคม 2548)

× ภาคตะวัน
 ◊ พานทอง
 □ รัษฎะ
 —▲— ทับช้าง



หน่วยนับ : บาท
 - ภาคตะวัน เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541
 - ตำบล รัษฎะ เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2542
 - ตำบล ทับช้าง เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541
 - ตำบล พานทอง เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541
 - ตำบล รัษฎะ เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2542
 - ตำบล ทับช้าง เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541
 - ตำบล พานทอง เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541





คำสั่งกรมทางหลวง

สำนักวิชาการ

ที่ บ.1/ 112 / 2547

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ด้วยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2546 แจ้งตามหนังสือ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ค่วนมาก ที่ นร 0506/17808 ลงวันที่ 25 พฤศจิกายน 2546 อนุมัติตามมติคณะกรรมการกั่นกรองเห็นชอบภาพรวมกองทุนหมุนเวียนและข้อเสนอเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพในการดำเนินงาน การติดตามประเมินผล ฯลฯ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ .

เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว และเพื่อให้การบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียม ผ่านทางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อธิบดีกรมทางหลวง จึงแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเงินทุน ค่าธรรมเนียมผ่านทาง ดังนี้

1. องค์ประกอบ

1.1 อธิบดีกรมทางหลวง

ประธาน

1.2 รองอธิบดีฝ่ายบริหาร กรมทางหลวง

รองประธาน

1.3 ผู้อำนวยการสำนักวางแผน กรมทางหลวง

กรรมการ

1.4 ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี กรมทางหลวง

กรรมการ

1.5 ผู้แทนกระทรวงการคลัง

กรรมการ

1.6 ผู้แทนสำนักงบประมาณ

กรรมการ

1.7 ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

กรรมการและเลขานุการ

2. อำนาจหน้าที่

2.1 พิจารณากำหนดนโยบาย เป้าหมาย และวางแผนยุทธศาสตร์ในการบริหารจัดการ เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง เพื่อนำไปใช้ในการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงและสะพาน และการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ บนทางหลวงและสะพาน รวมทั้งงานส่วนที่เกี่ยวกับการจัดเก็บ ค่าธรรมเนียม การชดใช้เงินกู้ในการก่อสร้างและขยายทางหลวงและสะพาน ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของ กฎหมาย และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนเพื่อสรุปรายงานอธิบดีกรมทางหลวงวินิจฉัยสั่งการ



LIART



2.2 พิจารณากำหนดแนวทางในการติดตาม ตรวจสอบการจัดเก็บเงินทุน
ค่าธรรมเนียมผ่านทาง และการนำเงินไปใช้ให้บรรลุผลตามนโยบายและเป้าหมายเพื่อสรุปรายงานอธิบดี
กรมทางหลวงวินิจัยสั่งการ

2.3 พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนประมาณการรายรับ รายจ่ายประจำปี
สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจัดทำ ก่อนนำเสนออธิบดีกรมทางหลวงพิจารณาอนุมัติ

2.4 กำกับ ควบคุม ดูแลและให้คำปรึกษาแก่สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ในการปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับงานจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง


2.5 รายงานการบริหารจัดการเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง เสนออธิบดีกรมทางหลวง
เพื่อทราบเป็นครั้งคราวตามความเหมาะสมอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

2.6 ให้จัดส่งรายงานการประชุมให้กรมบัญชีกลางทราบทุกครั้ง

2.7 ปฏิบัติงานอื่นตามที่อธิบดีกรมทางหลวงมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2547


(นายเทิดศักดิ์ เสรฐฐมานพ)

อธิบดีกรมทางหลวง

ส.ค.

๓๓

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๓/๑๐๓๐๕

ถึง กระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวง ๓๓๗

รับ ๓ ๕702

๙ ส.ค. 2548

๐๐1.47.

กระทรวงคมนาคม

16387

3 ส.ค. 48

10.244

235 กน 3

3 ส.ค. 48

14.50 น.

ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ นร ๐๕๐๓/๗๔๒๒ ลงวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๔๘ แจ้งว่า จะได้นำร่างพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายขนตรับนทางหลวงและสะพาน (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๘ ขึ้นทูลเกล้าฯ ถวาย เพื่อประกาศใช้บังคับเป็นกฎหมายต่อไป นั้น

บัดนี้ ได้ทรงลงพระปรมาภิไธยในร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม ๑๒๒ กรกฎาคม ๒๕๔๘ แล้ว

ตอนที่ ๑๑ ก วันที่ ๒๗

สารกรมทางหลวงระหว่างเมือง

รับที่ 12378

วันที่ 16 ส.ค. 2548

เวลา 14.18 น.

๑) รองผอ.ทอ., ผบ.ทอ., นส.ทอ., คุณอรนุช

เพื่อทาบ

(นายสุชาติ สิริคอมฐิต)

ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

16 ส.ค. 2548



๑) ใน คอ.ทอ. ค.ทอ.

เมืองทองธานี นครปฐม

(นายชัยวุฒิ กิตติทรไพฑูลย์)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

17 ส.ค. 2548

สำนักนิติธรรม

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๘-๙

๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๗

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

(SO80/C/1)

เรียน ท่าน รปค.(คท.)

เพื่อโปรดทราบก่อนแจ้ง ทล. เพื่อทราบต่อไปด้วย

๓.๐๖ ๕ ส.ค. ๒๕๔๘

(นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ)

ผู้อำนวยการสำนักนิติการ

๑) เรียน อทค.

เพื่อทราบด้วย

(นายสมารถ ชลภักย์)

รปค. (คท.)

๕ ส.ค. ๒๕๔๘

๑) ใน คอ.ทอ. ผอ.ทอ. ๘๐๓.

เพื่อทาบ และ จัดเป็น คอ.๑๒



(นายเท็ดศักดิ์ เศรษฐมานพ)

อธิบดีกรมทางหลวง

10 ส.ค. 2548



"มาตรา ๖ เงินค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์รับทางหลวงและสะพานที่เก็บได้ และเงินค่าปรับเนื่องจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ จะนำไปใช้ได้เฉพาะกับทางหลวง และสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในกรณีดังต่อไปนี้

- (๑) ในการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงและสะพาน
- (๒) การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้ทางหลวงและสะพาน
- (๓) งานส่วนที่เกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- (๔) การชดใช้เงินกู้ในการก่อสร้างและขยายทางหลวงและสะพาน"

.....

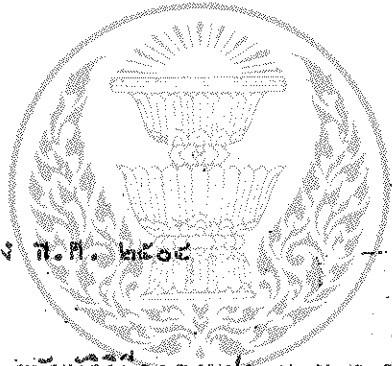
 ถูกต้องตามมติของรัฐสภา

(ลายเซ็น)

(นายสิทธิชัย ทิมเสน)

ผู้อำนวยการสำนักการประชุม

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร



สำเนา

ระเบียบเงินกู้ค่าธรรมเนียมเงินยืมผ่านทาง พ.ศ. ๒๕๐๔

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๔ แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ และแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๐๓ กระทรวงการคลังเห็นสมควรวางระเบียบเงินกู้ค่าธรรมเนียมเงินยืมผ่านทางไว้ดังต่อไปนี้

- ข้อ ๑. ระเบียบนี้เรียกว่า "ระเบียบเงินกู้ค่าธรรมเนียมเงินยืมผ่านทาง พ.ศ. ๒๕๐๔"
- ข้อ ๒. ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๐๔
- ข้อ ๓. ให้กรมบัญชีกลางเป็นศูนย์กลางเปิดบัญชีประเภท "เงินกู้ค่าธรรมเนียมเงินยืมผ่านทาง" เพื่อการรับและจ่ายเงินตามระเบียบนี้

ข้อ ๔. เงินค่าธรรมเนียมเงินยืมผ่านทางที่ได้รับทั้งสิ้นให้กรมทางหลวงแผ่นดินเก็บนำส่งเข้าบัญชีเงินกู้ค่าธรรมเนียมเงินยืมผ่านทาง ที่กระทรวงการคลัง ก่อนที่กรมทางหลวงใด ๆ อย่างไม่ชอบสัปดาห์ละครั้ง แต่หาเงินรายวันเกินกว่า ๑,๐๐๐.- บาท ก็ให้นำส่งอย่างช้าภายในวันทำการรุ่งขึ้น โดยไม่ต้องรอจนครบสัปดาห์.

ข้อ ๕. เงินงบประมาณรายจ่ายที่กรมทางหลวงแผ่นดินได้รับการพระราชทานบัญชีงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อสมทบทุนค่าธรรมเนียมเงินยืมผ่านทางให้กรมทางหลวงแผ่นดินและปลัดส่งเข้าบัญชีเงินกู้ค่าธรรมเนียมเงินยืมผ่านทาง

ข้อ ๖. ให้กรมทางหลวงแผ่นดิน จัดทำประกาศการรายรับและรายจ่ายในหมวดต่าง ๆ ตามวิธีการงบประมาณ เพื่อขอคำความตกลงกับกระทรวงการคลัง ภายใน ๔๕ วัน ก่อนวันเริ่มปีงบประมาณ ทุก ๆ ปี

ข้อ ๗. ในกรณีที่กรมทางหลวงแผ่นดินจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงประกาศการหมายกรณรายจ่ายต่าง ๆ จะต้องขอคำความตกลงกับกระทรวงการคลังก่อน

ข้อ ๘. การเบิกเงินจากบัญชีเงินกู้ค่าธรรมเนียมเงินยืมผ่านทาง ให้ปฏิบัติตามระเบียบและวิธีการของกระทรวงการคลัง โดยอนุโลมและให้เบิกได้ไม่เกินวงเงินของแต่ละหมวดรายจ่ายที่กระทรวงการคลังโดยอนุมัติแล้ว และไม่เกินวงเงินของข้อบังคับที่ปรากฏอยู่ในบัญชีเงินกู้ค่าธรรมเนียมเงินยืมผ่านทาง

ข้อ ๙. การจ่ายเงินจากเงินกู้ค่าธรรมเนียมเงินยืมผ่านทาง รวมทั้งการกดหนี้ผูกพันให้เป็นไปตามระเบียบที่เกี่ยวกับส่วนราชการและการปฏิบัติเกี่ยวกับใบสำคัญจ่าย และหลักฐานการจ่ายให้เป็นไปตามระเบียบเกี่ยวกับวิธีการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่าย



ข้อ ๑๐. เมื่อสิ้นเดือนหนึ่ง ๆ ในกรมทางหลวงแผ่นดินจังหวัดหนึ่งเดือนแล้วส่งรายรับและรายจ่ายตามแบบที่กรมบัญชีกลางกำหนด และให้ส่งถึงกรมบัญชีกลางและสำนักงานคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันซึ่งต่อสำนักงานคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินนั้น ให้มีใบสำคัญคู่จ่ายและเอกสารอื่นตามที่กรมบัญชีกลางกำหนด

ข้อ ๑๑. การเบิกเงินทางส่วนภูมิภาค ในกรมทางหลวงแผ่นดินขอโอนเงินโดยวิธีโอนรายมีจากจำนวนเงินในบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางในส่วนกลางไปตั้งจ่ายไว้ในบัญชีเกี่ยวกับทางคั้งจังหวัดหรือคั้งอำเภอ

ให้สำนักงานส่วนภูมิภาคของกรมทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งเป็นผู้เบิกเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ส่งใบสำคัญคู่จ่ายและหลักฐานการจ่ายที่คั้งจังหวัดหรือคั้งอำเภอ เช่นเดียวกับกรณีเบิกเงินงบประมาณรายจ่าย

ข้อ ๑๒. บรรดาเอกสารที่เกี่ยวกับ "เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง" นี้ทั้งอันให้กรมทางหลวงแผ่นดินจังหวัดเก็บผูกไว้ค้างหาก เพื่อการตรวจสอบ.

ให้ไว้ ๓ วันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๐๔

(ลงนาม) ถนนม กิตติขจร

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

ชำนาญอินตูกทอง

(ลงนาม)

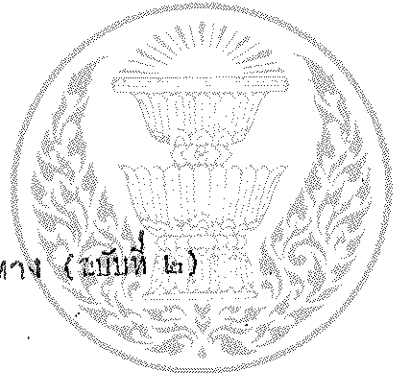
(นายประสาธ ห้ามอ้อม)

ผู้อำนวยการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ปฏิบัติราชการในหน้าที่

นายชำนาญเก็บค่าธรรมเนียม





(สำเนา)

ระเบียบเงินอุดหนุนระเบียบธนาคาร (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๑๑

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขระเบียบเงินอุดหนุนระเบียบธนาคาร เพื่อให้สอดคล้อง
กับวิธีการเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายจ่าย กระทรวงการคลังอำนาจตามความในมาตรา ๒๕
แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๖ แห่งพระราช
บัญญัติวิธีการงบประมาณ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๐๑ จึงวางระเบียบไว้ ดังนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า "ระเบียบเงินอุดหนุนระเบียบธนาคาร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๑"

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๑ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้แก้คำว่า "กรมทางหลวงแผ่นดิน" ในระเบียบเงินอุดหนุนระเบียบธนาคาร
พ.ศ. ๒๕๐๔ เป็นคำว่า "กรมทางหลวง" ทุกแห่ง

ข้อ ๔ ให้ยกเลิกความในข้อ ๑๑ แห่งระเบียบเงินอุดหนุนระเบียบธนาคาร พ.ศ. ๒๕๐๔
และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

ข้อ ๑๑ การเบิกเงินหลวงส่วนภูมิภาคให้กรมทางหลวงขอโอนเงินโดยวิธีโอนรายปี
จากจำนวนเงินในบัญชีเงินอุดหนุนระเบียบธนาคารในส่วนกลางไปหักจ่ายไว้ในบัญชีเดียวกัน
ทางคลังจังหวัดหรือคลังอำเภอ

ให้สำนักงานส่วนภูมิภาคของกรมทางหลวงซึ่งเป็นผู้เบิกเงินอุดหนุนระเบียบธนาคาร
ส่งเอกสารประกอบการเบิกเงินคลังจังหวัดหรือคลังอำเภอเช่นเดียวกับกรณีเบิกเงินงบประมาณ
รายจ่าย

ให้ไว้ ๓ วันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๑

(ลงนาม) ส. วิจิตรบุค

(นายเสวรินทร์ วิจิตรบุค)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง



LIRT

มติคณะรัฐมนตรีประจำวันอังคารที่ ๑๙ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

ร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข
บางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.

สำนักวิชาการ

สรุปลสาระสำคัญ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเสนอร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วง ไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ที่ตรวจพิจารณาเสร็จแล้ว โดยมีสาระสำคัญคือ โอนสาธารณสมบัติของแผ่นดินในท้องที่อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอคลองหลวง อำเภอธัญบุรี อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เขตคลองสามวา เขตสายไหม เขตบางเขน เขตคันนายาว เขตสะพานสูง เขตประเวศ เขตลาดกระบัง เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร อำเภอบางพลี อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา อำเภอพานทอง และอำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และให้ส่งคณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว และให้ส่งคณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา รายงานว่า คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ 1) ได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติโอนสาธารณสมบัติของแผ่นดินในท้องที่อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอคลองหลวง อำเภอธัญบุรี อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เขตคลองสามวา เขตสายไหม เขตบางเขน เขตคันนายาว เขตสะพานสูง เขตประเวศ เขตลาดกระบัง เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร อำเภอบางพลี อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา อำเภอพานทอง และอำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. และร่างพระราชกฤษฎีกาโอนทรัพย์สินซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน ที่เป็นทางยกระดับอุตราภิมุข บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 สายดินแดง - รังสิต และบน

ที่มา : สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 สายกรุงเทพมหานคร - แม่สาย (เขตแดน) ในท้องที่เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร และอำเภอลำลูกกา อำเภอรัญษี อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี ให้แก่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ที่กระทรวงคมนาคมเสนอตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2548 แล้วเห็นว่า เรื่องนี้ควรดำเนินการโดยโอนอำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ ข้าราชการ ลูกจ้าง และกิจการบริหารเกี่ยวกับทางหลวงที่จะโอน จึงได้ยกร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. แทนร่างพระราชบัญญัติและร่างพระราชกฤษฎีกา ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้พิจารณาเห็นชอบกับร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว และยืนยันให้ดำเนินการต่อไป โดยร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวงฯ มีสาระสำคัญดังนี้

1. กำหนดให้โอนอำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วง ดังต่อไปนี้ ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

(1) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ตอนกรุงเทพมหานคร - ทางแยกต่างระดับบางพระ ระหว่าง กม. 0 + 000 - กม. 78 + 872 รวมทางแยกไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ระหว่าง กม. 0 + 000 - กม. 2 + 880 โดยรวมถึงทางแยกต่างระดับบนทางหลวงพิเศษช่วงดังกล่าวทั้งที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและกำลังดำเนินการก่อสร้าง

(2) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนบางปะอิน - บางพลี ระหว่าง กม. 0 + 000 - กม. 65 + 325 โดยรวมถึงทางแยกต่างระดับบนทางหลวงพิเศษช่วงดังกล่าวที่ดำเนินการแล้วเสร็จและกำลังดำเนินการก่อสร้าง

(3) ทางยกระดับอุตราภิมุขเฉพาะส่วนที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง

2. กำหนดชื่อยกเว้นการโอน รวม 5 กรณี

3. กำหนดให้กรมทางหลวงโอนสิทธิการใช้ประโยชน์ในอาคารศูนย์ควบคุมทางยกระดับอุตราภิมุขและที่ดินเฉพาะส่วนอันเป็นที่ตั้งของอาคารดังกล่าวให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จนกว่าจะหมดความจำเป็น ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

4. ให้ข้าราชการหรือลูกจ้างประจำซึ่งได้รับค่าจ้างจากเงินงบประมาณรายจ่ายของสำนักก่อสร้างทางที่ 2 เฉพาะกลุ่มงานทางหลวงพิเศษ และข้าราชการหรือลูกจ้างประจำที่ถูกยืมตัวมาช่วยปฏิบัติงานในกลุ่มงานดังกล่าวก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เลิกไปทำงานกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ โดยแจ้งความจำนงต่ออธิบดีกรมทางหลวงภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องรับข้าราชการหรือลูกจ้าง ผู้นั้นเป็นพนักงานหรือลูกจ้าง โดยต้องแต่งตั้งให้ได้รับเงินเดือนหรือ

ค่าจ้างไม่ต่ำกว่าเงินเดือนหรือค่าจ้างที่ได้รับอยู่เดิมด้วย และรองรับให้บุคคลดังกล่าวมีสิทธิได้รับเงินเดือนหรือค่าจ้าง รวมทั้งสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เท่ากับที่เคยได้รับอยู่ในระหว่าง รอคการบรรจุและแต่งตั้งด้วย

5. กำหนดสิทธิเกี่ยวกับบำเหน็จบำนาญของข้าราชการและลูกจ้างประจำที่ไปเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยกรณีของข้าราชการ ให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากราชการเพราะทางราชการเลิกหรือยุบตำแหน่ง และมีสิทธิได้รับบำเหน็จบำนาญตามกฎหมายว่าด้วยบำเหน็จบำนาญข้าราชการหรือตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ แล้วแต่กรณี ส่วนกรณีของลูกจ้างประจำ ให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากงานเพราะทางราชการ ยุบตำแหน่งหรือเลิกจ้างโดยไม่มี ความผิด และให้ได้รับบำเหน็จตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยบำเหน็จลูกจ้าง

มติคณะรัฐมนตรีวันอังคารที่ ๑๔ เดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๔๗

ร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวงกระทรวงคมนาคม
ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 37 บางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
พ.ศ.



สำนักวิชาการ

สรุปสาระสำคัญ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเสนอร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ บางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. โดยมีสาระสำคัญคือให้โอนอำนาจหน้าที่ทรัพย์สิน สิทธิ และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนพระประแดง-บางปะอิน-บางพลี ตอนบางพลี-บางขุนเทียน เฉพาะช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป และให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑) เกี่ยวกับความรับผิดชอบของหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องสำหรับการดำเนินการล่าช้าจนทำให้รัฐต้องจ่ายเงินทดแทนมากกว่าที่ควรจะเป็น ไปดำเนินการด้วย

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวงกระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 37 บางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 37 บางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ... ตามที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเสนอแล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไปและให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ 1) ไปดำเนินการด้วย

ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กล่าว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้กร่างตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2547 เพื่อโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 37 บางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้



LIRT

1. ให้โอนอำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน สิทธิ และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 37 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครตอน พระประแดง-บางปะอิน-บางพลี ตอนบางพลี-บางขุนเทียน เฉพาะช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยยังคงสงวนกรรมสิทธิ์ในที่ดินที่กรมทางหลวงได้มาโดยอาศัยพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงพิเศษสายดังกล่าว ให้ยังคงเป็นของกรมทางหลวง และให้ถือที่ดินดังกล่าวเป็นทางหลวงตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง

สำนักวิชาการ

2. ให้ทางหลวงพิเศษหมายเลข 37 ช่วงบางพลี – บางขุนเทียน สันสภาพการเป็นทางหลวงพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง และให้ถือเป็นทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแทน

3. ให้อำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีหรืออธิบดีตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเกี่ยวกับการดำเนินการต่างๆ บนทางหลวงให้เป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้วแต่กรณี

4. พระราชบัญญัตินี้ไม่กระทบต่อบรรดาสิทธิและหน้าที่ที่กรมทางหลวงมีต่อบุคคลภายนอกอันเกี่ยวเนื่องกับที่ดินตามมาตรา 3



บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ประกอบร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข
บางช่วง ไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.
สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๓๐๐๔
ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๘ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า คณะรัฐมนตรีได้มี
มติเมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๘ อนุมัติหลักการ

(๑) ร่างพระราชบัญญัติโอนสาธารณสมบัติของแผ่นดิน ในท้องที่อำเภอวังน้อย
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอคลองหลวง อำเภอธัญบุรี อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี
เขตคลองสามวา เขตสายไหม เขตบางเขน เขตคันนายาว เขตสะพานสูง เขตประเวศ เขตลาดกระบัง
เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร อำเภอบางพลี อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ
อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา อำเภอพานทอง และอำเภอเมืองชลบุรี ให้แก่
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. และ

(๒) ร่างพระราชกฤษฎีกาโอนทรัพย์สินซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่เป็น
ทางยกระดับอุตราภิมุข บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ สายดินแดง - รังสิต และบนทางหลวง
แผ่นดินหมายเลข ๑ สายกรุงเทพมหานคร - แม่สาย (เขตแดน) ในท้องที่เขตดอนเมือง
กรุงเทพมหานคร และอำเภอลำลูกกา อำเภอธัญบุรี อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี ให้แก่
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.

ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รวม ๒ ฉบับ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณา
โดยให้รับข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีและประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการ
กลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๗ (ฝ่ายกฎหมายฯ) ไปประกอบการพิจารณา
แล้วดำเนินการต่อไปได้

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติและร่างพระราชกฤษฎีกาทั้งสองฉบับนี้
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑) ตรวจสอบพิจารณา
โดยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงและกรมทางหลวง) ผู้แทน
กระทรวงการคลัง (กรมธนารักษ์) และผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นผู้ชี้แจง
รายละเอียด ซึ่งคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑) เห็นว่า เรื่องนี้ควรดำเนินการโดยโอนอำนาจ
หน้าที่ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ ข้าราชการ ลูกจ้าง และกิจการบริหารเกี่ยวกับทางหลวงที่จะโอน จึงได้
ยกร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ใน
ส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วง ไปเป็นของทางพิเศษแห่ง
ประเทศไทย พ.ศ. แทนร่างพระราชบัญญัติและร่างพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวข้างต้น
และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นสมควรจัดทำบันทึกประกอบร่างฯ ดังต่อไปนี้

๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติและร่างพระราชกฤษฎีกาที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๑.๑ ร่างพระราชบัญญัติโอนสาธารณสมบัติของแผ่นดิน^{*} มีหลักการเป็นการโอนที่ดินอันเป็นทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ตอนกรุงเทพมหานคร - ทางแยกต่างระดับบางพระ ระหว่าง กม. ๐ + ๐๐๐ - กม. ๗๘ + ๘๗๒ รวมทางแยกไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ ระหว่าง กม. ๐ + ๐๐๐ - กม. ๒ + ๘๘๐ และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนบางปะอิน - บางพลี ระหว่าง กม. ๐ + ๐๐๐ - กม. ๖๕ + ๓๒๕ ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อนำไปบริหารจัดการในลักษณะทางพิเศษ โดยให้ยังคงความเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน

๑.๒ ร่างพระราชกฤษฎีกาโอนทรัพย์สินซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน^{*} มีหลักการเป็นการโอนทางยกระดับอุดรภิมุข ซึ่งอยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ สายดินแดง - รังสิต ระหว่าง กม. ๒๖ + ๓๕๘ - กม. ๒๗ + ๗๐๐ และบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ สายกรุงเทพมหานคร - แม่สาย (เขตแดน) ระหว่าง กม. ๒๘ + ๓๐๐ - กม. ๓๓ + ๗๐๐ ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อนำไปบริหารจัดการในลักษณะทางพิเศษโดยให้ยังคงความเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน

๒. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ ข้อสังเกตในขั้นต้น^{*}

๒.๑.๑ ข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

(๑) โดยที่ทางหลวงพิเศษและทางยกระดับดังกล่าวต่างก็เป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน เมื่อโอนให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย แล้วก็ยังคงมีสภาพเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกันเช่นเดิม จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องโอนทางหลวงพิเศษและทางยกระดับดังกล่าวให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยแต่อย่างใด หากต้องการที่จะโอนระบบทางหลวงพิเศษดังกล่าวให้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อให้เป็นระบบเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายของทางหลวงพิเศษให้สมบูรณ์นั้น สามารถดำเนินการได้โดยการโอนอำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน สิทธิ บุคลากร และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ และทางยกระดับอุดรภิมุขให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

(๒) โดยที่กฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้กำหนดให้มีทางพิเศษซึ่งเป็นทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้นใหม่ในระดับพื้นดิน ใต้พื้นดิน เหนือพื้นดินหรือพื้นน้ำ ดังนั้น เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เห็นควรกำหนดให้ทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุดรภิมุข เป็นทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

^{*} หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๓๐๐๙ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๓) เมื่อได้โอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวงในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุขให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้ว ควรกำหนดให้บรรดาอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีหรืออธิบดีตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่เกี่ยวกับการดำเนินการใด ๆ บนทางหลวงพิเศษดังกล่าวให้เป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีหรือผู้ว่าการตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แล้วแต่กรณี

๒.๑.๒ ประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี
คณะที่ ๗ (ฝ่ายกฎหมาย)

(๑) การดำเนินการโอนทางหลวงที่มีการเก็บค่าผ่านทางรวม ๓ สายทาง ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงไปอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยการตราเป็นพระราชบัญญัติโอนสาธารณสมบัติของแผ่นดินฯ ในส่วนของทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ และพระราชกฤษฎีกาโอนทรัพย์สินซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินฯ ในส่วนของทางยกระดับอุตราภิมุข ทางหลวงทั้ง ๓ สายทาง ยังคงสภาพเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกันเช่นเดิม เพียงแต่เปลี่ยนผู้รับผิดชอบในการกำกับดูแลจากกรมทางหลวงไปเป็นการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

(๒) การโอนบรรดากิจการ อำนาจหน้าที่ และกิจการบริหารในลักษณะเช่นนี้ คณะรัฐมนตรีได้เคยมีมติมอบให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการโอนกิจการ อำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน และสิทธิในเส้นทางสายวงแหวนรอบนอกตอนพระประแดง - บางปะอิน - บางพลี ตอนบางพลี - บางขุนเทียน ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งในกรณีนี้ น่าจะดำเนินการในลักษณะเดียวกันได้

(๓) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งในอนาคตอาจจะมีการแปรรูปไปสู่ภาคเอกชน การให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีอำนาจดูแลจัดการทรัพย์สิน ซึ่งเป็นที่สาธารณสมบัติของแผ่นดิน อาจเกิดปัญหาข้อกฎหมายต่อไปในอนาคต กรณีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีการแปรรูปแล้ว การจัดการเกี่ยวกับที่สาธารณสมบัติของแผ่นดินดังกล่าวจะดำเนินการต่อไปอย่างไร ขอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาข้อกฎหมายในประเด็นนี้ด้วย

๒.๒ ความเห็นในขั้นที่สุด

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑) ได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติและร่างพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว และได้พิจารณาประเด็นข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี และประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๗ (ฝ่ายกฎหมาย) โดยรับฟังคำชี้แจงเพิ่มเติมของผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงและกรมทางหลวง) ผู้แทนกระทรวงการคลัง (กรมธนารักษ์) และผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้ว เห็นว่าการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ และทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วง นั้น สามารถดำเนินการได้ โดยให้โอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารทั้งสามสายให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และให้ทางหลวงที่โอนมีสถานะเป็นทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแทน

ทางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งการกำหนดเช่นนี้ก็ทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถบริหารจัดการทางทั้งสามสายได้ตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยไม่ต้องกำหนดให้อำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีหรืออธิบดีตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่เกี่ยวกับการดำเนินการใด ๆ บนทางหลวงดังกล่าวให้เป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีหรือผู้ว่าการตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยดังเช่นข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ส่วนประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีคณะที่ ๗ (ฝ่ายกฎหมาย) กรณีที่หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีการแปรรูปแล้ว การจัดการเกี่ยวกับที่สาธารณสมบัติของแผ่นดินดังกล่าวจะดำเนินการต่อไปอย่างไร นั้น เห็นว่า เมื่อเป็นการโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารเท่านั้น โดยมิได้โอนที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรณีจึงไม่มีประเด็นตามข้ออภิปรายอีก

๓. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่คณะกรรมการกฤษฎีกาฯ

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑) ดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วง ไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. โดยมีหลักการและสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

๓.๑ กำหนดชื่อพระราชบัญญัติว่า “พระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วง ไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.”

๓.๒ กำหนดหลักการของร่างพระราชบัญญัติเป็นการโอนอำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ ข้าราชการ ลูกจ้าง และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ และทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วง ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ในการบริหารกิจการเกี่ยวกับทางทั้งสามสายทาง กรมทางหลวงมีทั้งทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ ข้าราชการ และลูกจ้างอันเกี่ยวเนื่องกับทางทั้งสามสายทาง เมื่อมีการโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารแล้ว จึงควรกำหนดให้โอนทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ ข้าราชการ และลูกจ้างไปพร้อมด้วย

๓.๓ กำหนดให้โอนอำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ และทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วง ดังต่อไปนี้ ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ร่างมาตรา ๓)

(๑) ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ตอนกรุงเทพมหานคร - ทางแยกต่างระดับบางพระ ระหว่าง กม. ๐ + ๐๐๐ - กม. ๗๘ + ๘๗๒ รวมทางแยกไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ ระหว่าง กม. ๐ + ๐๐๐ - กม. ๒ + ๘๘๐ โดยรวมถึงทางแยกต่างระดับบนทางหลวงพิเศษช่วงดังกล่าวทั้งที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและกำลังดำเนินการก่อสร้าง



LIRT

(๒) ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนบางปะอิน - บางพลี ระหว่าง กม. ๐ + ๐๐๐ - กม. ๖๕ + ๓๒๕ โดยรวมถึงทางแยกต่างระดับบนทางหลวงพิเศษช่วงดังกล่าวทั้งที่ดำเนินการแล้วเสร็จและกำลังดำเนินการก่อสร้าง

(๓) ทางยกระดับอุตราภิมุข บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ สายดินแดง - รังสิต ระหว่าง กม. ๒๖ + ๓๕๘ - กม. ๒๗ + ๗๐๐ และบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ สายกรุงเทพมหานคร - แม่สาย (เขตแดน) ระหว่าง กม. ๒๘ + ๓๐๐ - กม. ๓๓ + ๗๐๐ ซึ่งเป็นช่วงที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง

๓.๔ กำหนดชื่อยกเว้นการโอนไว้ ๕ กรณีในร่างมาตรา ๕ ดังนี้

(๑) การชำระหนี้และการดำเนินการตามภาระผูกพันต่างๆ อันเกิดจากการดำเนินการหรือการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ หรือการปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาที่กรมทางหลวงเป็นคู่สัญญาก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของกรมทางหลวง เว้นแต่หนี้และภาระผูกพันที่เกี่ยวกับค่าเช่าและค่าบำรุงรักษาเกิดขึ้นหลังจากพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับแล้ว ซึ่งควรให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

(๒) ในคดีอันเกี่ยวกับกิจการบริหารที่โอนไปที่กรมทางหลวงเป็นคู่ความอยู่ ให้กรมทางหลวงมีหน้าที่ดำเนินคดีต่อไปจนกว่าคดีจะสิ้นสุด เพื่อประโยชน์ในการดำเนินคดีอย่างต่อเนื่อง

(๓) โครงการก่อสร้างเพื่อขยายทางหลวงพิเศษที่โอนและเพื่อสร้างทางแยกต่างระดับบนทางหลวงพิเศษดังกล่าว เนื่องจากกรมทางหลวงมีความประสงค์จะดำเนินการต่อไปจนกว่าจะแล้วเสร็จ จึงให้กรมทางหลวงมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการต่อไปได้

(๔) ที่ดินที่กรมทางหลวงได้มาเพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ ช่วงที่มีการโอน ยังคงเป็นของกรมทางหลวง ทั้งนี้ เพื่อมิให้มีการโอนที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ส่วนทางยกระดับอุตราภิมุขที่โอนนั้น มีลักษณะเป็นทางยกระดับอยู่เหนือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ จึงไม่มีประเด็นเกี่ยวกับการโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินที่นำมาใช้สร้างทางดังกล่าว

(๕) ที่ดินอันเป็นที่ตั้งของอาคารศูนย์ควบคุมทางยกระดับอุตราภิมุข และอาคารดังกล่าว ซึ่งอยู่นอกเขตทาง แต่เป็นทรัพย์สินอันเกี่ยวเนื่องกับทางยกระดับอุตราภิมุข ยังคงให้เป็นที่ยึดถือต่อไป

๓.๕ ให้ทางหลวงทั้งสามสาย ช่วงที่มีการโอน สิ้นสภาพความเป็นทางหลวงพิเศษ และทางหลวงแผ่นดิน และให้เป็นทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีอำนาจบริหารจัดการทางทั้งสามสาย (ร่างมาตรา ๕)



LIART

๓.๖ ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีสิทธิใช้ประโยชน์ในอาคารศูนย์ควบคุมทางยกระดับอุทราภิมุขและที่ดินเฉพาะส่วนอันเป็นที่ตั้งของอาคาร ภายใต้เงื่อนไขการใช้ประโยชน์ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด เพื่อประโยชน์ในการจัดการจราจรอย่างต่อเนื่องหลังจากที่มีการโอนทางหลวงให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้ว (ร่างมาตรา ๖)

๓.๗ ให้ข้าราชการหรือลูกจ้างประจำซึ่งได้รับค่าจ้างจากเงินงบประมาณรายจ่ายของสำนักก่อสร้างทางที่ ๒ เฉพาะกลุ่มงานทางหลวงพิเศษ และข้าราชการหรือลูกจ้างประจำที่ถูกยืมตัวมาช่วยปฏิบัติงานในกลุ่มงานดังกล่าวก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เลือกไปทำงานกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ โดยแจ้งความจำนงต่ออธิบดีกรมทางหลวงภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องรับข้าราชการหรือลูกจ้างผู้นั้นเป็นพนักงานหรือลูกจ้าง โดยต้องแต่งตั้งให้ได้รับเงินเดือนหรือค่าจ้างไม่ต่ำกว่าเงินเดือนหรือค่าจ้างที่ได้รับอยู่เดิมด้วย และรองรับให้บุคคลดังกล่าวมีสิทธิได้รับเงินเดือนหรือค่าจ้างรวมทั้งสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เท่ากับที่เคยได้รับอยู่ในระหว่างรอการบรรจุและแต่งตั้งด้วย (ร่างมาตรา ๗)

๓.๘ กำหนดสิทธิเกี่ยวกับบำเหน็จบำนาญของข้าราชการและลูกจ้างประจำที่ไปเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยกรณีของข้าราชการ ให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากราชการเพราะทางราชการเลิกหรือยุบตำแหน่งและมีสิทธิได้รับบำเหน็จบำนาญตามกฎหมายว่าด้วยบำเหน็จบำนาญข้าราชการหรือตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ แล้วแต่กรณี ส่วนกรณีของลูกจ้างประจำ ให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากงานเพราะทางราชการยุบตำแหน่งหรือเลิกจ้างโดยไม่มีความผิด และให้ได้รับบำเหน็จตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยบำเหน็จลูกจ้าง (ร่างมาตรา ๘)

๓.๙ โดยที่กรมทางหลวงได้จ้างลูกจ้างประจำและลูกจ้างชั่วคราวเป็นจำนวนมากเพื่อปฏิบัติงานเกี่ยวกับทางทั้งสามสาย โดยจ่ายค่าจ้างจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางตามระเบียบเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พ.ศ. ๒๕๐๕ เมื่อโอนทางหลวงทั้งสามสายให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้ว กรมทางหลวงต้องเลิกจ้างลูกจ้างเหล่านี้ทั้งหมด ดังนั้นเพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการทางทั้งสามสายของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและเพื่อช่วยเหลือลูกจ้างดังกล่าว จึงกำหนดให้ลูกจ้างที่ประสงค์จะทำงานกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแสดงความจำนงเป็นหนังสือต่อผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องรับลูกจ้างที่แจ้งความจำนงดังกล่าวเป็นพนักงานหรือลูกจ้าง โดยกรณีของลูกจ้างประจำนั้น เนื่องจากผู้แทนกรมทางหลวงชี้แจงว่าเฉพาะลูกจ้างประเภทนี้ที่มีสิทธิได้รับบำเหน็จโดยอนุโลมตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยบำเหน็จลูกจ้าง จึงกำหนดให้กรมทางหลวงจ่ายบำเหน็จให้แก่ลูกจ้างประจำโดยอนุโลมตามระเบียบกระทรวงการคลังดังกล่าว



ในกรณีที่ลูกจ้างที่ได้รับค่าจ้างจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางไม่ประสงค์ไปทำงานกับกํารทางพิเศษแห่งประเทศไทย กำหนดให้บุคคลดังกล่าวมีสิทธิได้รับเงินชดเชยเป็นจำนวนสิบเท่าของเงินค่าจ้างเดือนสุดท้าย โดยกรณีของลูกจ้างประจำจะได้รับบำเหน็จโดยอนุโลมตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยบำเหน็จลูกจ้างอีกด้วย ซึ่งการจ่ายเงินบำเหน็จและเงินชดเชยให้แก่ลูกจ้างประเภทนี้ ให้จ่ายจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางตามระเบียบเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พ.ศ. ๒๕๐๔ (ร่างมาตรา ๙)

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
กรกฎาคม ๒๕๔๘



ประวัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ประวัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจที่ก่อตั้งขึ้นตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 ให้ดำเนินงานในรูปรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงมหาดไทย โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะดำเนินการก่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษ บำรุงรักษาทางพิเศษ จัดดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจเกี่ยวกับระบบการขนส่งมวลชน ตลอดจนดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษ เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการจราจรและการขนส่ง ช่วยขจัดปัญหาและอุปสรรคในส่วนที่เกี่ยวกับเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งทั้งในกรุงเทพมหานครและจังหวัดสำคัญ ๆ ทุกภูมิภาค ซึ่งปัจจุบันอยู่ในสภาพที่ไม่อาจให้บริการความสะดวกรวดเร็วในการจราจรและการขนส่งได้เท่าที่ควร

"ทางพิเศษ" หมายถึง ทางหรือถนน ซึ่งจัดสร้างขึ้นใหม่ ไม่ว่าจะในระดับพื้นดิน เหนือพื้นดิน หรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และหมายความรวมถึงทางซึ่งใช้สำหรับรถรางเดี่ยว หรือรถใต้ดิน สะพานอุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถ ทางเท้า ที่จอดรถ เขตทาง ไหล่ทาง เขื่อนกันน้ำ ท่อทางระบายน้ำ และอาคาร หรือสิ่งอันเป็นอุปกรณ์เกี่ยวกับงานทางพิเศษ

ประวัติความเป็นมา : History

โดยเหตุที่ปรากฏว่ากรุงเทพมหานครได้เจริญเติบโตขึ้นมาอย่างรวดเร็ว โดยมีได้มีการควบคุมให้เป็นไปตามข้อกำหนดของการวางผังเมืองที่ดี จึงเกิดปัญหาสำคัญ ๆ ขึ้นมาหลายประการ อาทิ การใช้ที่ดินไม่เหมาะสม บริการทางด้านสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ การขาดแคลนที่อยู่อาศัย และปัญหาที่ร้ายแรงก็คือ ปัญหการจราจรและการขนส่งติดขัด ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ซึ่งหากจะคำนวณเป็นตัวเงิน ก็ตกปีละนับพันล้านบาท ดังนั้น ในปี พ.ศ.2509 รัฐบาลจึงได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่งเรียกว่า "คณะกรรมการพิจารณาสำรวจแก้ไขเหตุขัดข้องและวางแผนการจราจรทางบก" เพื่อแก้ไขปัญหานี้ และต่อมาในปี พ.ศ.2512 คณะกรรมการชุดนี้ก็ได้เสนอความเห็นต่อรัฐบาล ขอให้สภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติติดต่อขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ให้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาทำการสำรวจ ศึกษาและวางแผนแม่บทสำหรับการจราจรในกรุงเทพมหานคร

ต่อมาในปี พ.ศ.2513 กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ ได้เสนอความเห็นว่าการแก้ไขปัญหการจราจรในพระนครและธนบุรีนั้น ควรจะดำเนินการก่อสร้างระบบถนนขึ้นใหม่อีกระบบหนึ่งโดยใช้เงินกู้ และได้เสนอขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง เรียกว่า "คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์การเก็บ

ค่าผ่านทาง" ให้คณะกรรมการนี้ดำเนินการร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทาง โดยให้อำนาจหน้าที่อย่างเพียงพอแก่การดำเนินงาน และเห็นควรให้องค์การนี้ขึ้นตรงต่อกระทรวงมหาดไทย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2513 เห็นชอบให้ตั้งคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทางขึ้น โดยให้กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าของเรื่อง และเมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2514 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทางประกอบด้วยกรรมการรวม 16 นาย โดยมีนายถวิล สุนทรสารทูล เป็นประธานกรรมการตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ

คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทางได้ประชุมปรึกษาในหลักการ และวางแผนการดำเนินงานจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทาง และได้แต่งตั้งอนุกรรมการขึ้น 2 คณะ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม พ.ศ.2514 คือคณะอนุกรรมการพิจารณาร่างกฎหมายขององค์การเก็บค่าผ่านทาง และคณะกรรมการพิจารณาจัดรูปองค์การเก็บค่าผ่านทาง

กระทรวงมหาดไทยได้จัดส่งคณะเจ้าหน้าที่รวม 4 นาย ไปศึกษาดูงานด้านกฎหมาย และทางด้านกรดำเนินการขององค์การเก็บค่าผ่านทางที่ประเทศญี่ปุ่นและเกาหลี เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาร่างกฎหมาย และการพิจารณาจัดรูปองค์การ คณะเจ้าหน้าที่ได้ศึกษาดูงานในประเทศดังกล่าว ตั้งแต่วันที่ 17 มกราคม ถึงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2515

คณะอนุกรรมการพิจารณาร่างกฎหมายขององค์การเก็บค่าผ่านทาง ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติ "การทางพิเศษแห่งประเทศไทย" ต่อคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทาง เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และได้ส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาต่อไป แต่เนื่องด้วยในขณะนั้นเป็นสมัยรัฐบาลคณะปฏิวัติ คณะกรรมการกฤษฎีกาจึงได้ยกร่างแก้ไขจากรูปพระราชบัญญัติเดิม เป็นประกาศของคณะปฏิวัติ และได้ประกาศใช้เป็นกฎหมายตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 จัดตั้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขึ้น ให้ดำเนินงานในรูปรัฐวิสาหกิจ

หลังจากออกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 แล้ว เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2516 กระทรวงมหาดไทยนำเสนอ และได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้แต่งตั้งคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยรวม 11 นาย โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานกรรมการ ต่อมาได้มีประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี ลงวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2516 แต่งตั้งคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขึ้น ทำหน้าที่วางนโยบาย และควบคุมกิจการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย คณะกรรมการฯ ชุดแรกมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานกรรมการ ชุดปัจจุบันมีปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานกรรมการ



หน้าที่และความรับผิดชอบ : Authorities and Responsibilities

1. สร้างหรือจัดให้มีด้วยวิธีการใด ๆ ตลอดจนบำรุงและ รักษาทางพิเศษ
2. จัดดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่ง โดยรรางเดียวและรถใต้ดิน
3. ดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษ



สำนักวิชาการ

การจัดหน่วยงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักถนนและขีปนาวุธของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีการแบ่งหน่วยงาน ออกเป็น 2 สำนัก 12 ฝ่ายดังนี้

1. สำนักผู้ว่าการ
2. ฝ่ายวางแผนโครงการและระบบงาน
3. ฝ่ายบริหารทั่วไป
4. ฝ่ายการเงินและรายได้
5. ฝ่ายโครงการทางด่วน
6. ฝ่ายโครงการขนส่งมวลชน
7. ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน
8. ฝ่ายกฎหมาย
9. ฝ่ายบำรุงรักษา
10. ฝ่ายควบคุมการจราจร
11. ฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง
12. ฝ่ายสารสนเทศ
13. สำนักวิเคราะห์และวางแผน
14. สำนักตรวจสอบภายใน

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ข้อสังเกตประกอบร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๗ บางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วงไปเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.

สำนักวิชาการ

กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒
สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษา

ก่อนอื่นคงจะต้องเริ่มต้นจากที่มาของปัญหาที่เกิดขึ้นเสียก่อน เมื่อประมาณต้นปี ๒๕๔๗ เราคงจะจำกันได้ กรณีมีข่าวจากสื่อต่าง ๆ มากมายได้ประโคมข่าวถึงกลไกการทุจริตคอร์รัปชัน การเรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางสายมอเตอร์เวย์ ซึ่งสร้างความเสียหายอย่างมากในวงราชการ อย่างเรา ๆ เนื่องจากเป็นการทุจริตคอร์รัปชันที่มาจากองค์กรของรัฐเสียเอง จะเห็นได้ว่าสร้างความเสียหายให้แก่ประเทศชาติและประชาชนอย่างมาก เนื่องจากเป็นเงินที่เรียกเก็บจากประชาชนผู้ใช้เส้นทาง สิ่งหนึ่งที่คุณเขียนตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้น คงจะต้องกลับไปทบทวนในเรื่องของการนำหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดี (Good Governance) ว่าองค์กรหรือหน่วยงานราชการได้ดำเนินการสร้างระบบดังกล่าวอย่างจริงจังมากน้อยเพียงใด สำหรับวิธีการสร้างหลักธรรมาภิบาลเพื่อแก้ปัญหาการทุจริตคอร์รัปชัน นั้น องค์กรนำในการดำเนินงานจะต้องยึดแนวความคิดหลักหลัก ๘ ประการด้วยกัน ดังที่องค์การสหประชาชาติ (United Nation Development Program : UNDP) ได้เข้าไปศึกษาประเด็นปัญหาเพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการบริหารของประเทศกำลังพัฒนา โดยหลักธรรมาภิบาลหรือธรรมรัฐ ดังกล่าว ประกอบด้วย

๑. มีกลยุทธ์ในการบริหาร (Strategic) : การบริหารที่ดีจำเป็นต้องมียุทธวิธีอันเป็นยุทธศาสตร์ในการดำเนินการ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย แผนงาน และโครงการที่กำหนดไว้ ในอันที่จะนำไปสู่ประโยชน์สุขของประชาชนโดยส่วนรวมได้
๒. มีความโปร่งใส (Transparency) : การบริหาร/การปกครองที่ดีจำเป็นต้องมีความโปร่งใส สร้างความไว้วางใจซึ่งกันและกันของคนในชาติ โดยปรับปรุงกลไกการทำงานขององค์กร ให้มีความโปร่งใส มีความซื่อสัตย์ จริงใจ ขยัน อดทน ในการปฏิบัติงาน
๓. สามารถตรวจสอบได้ (Accountability) : หมายถึงว่าในการบริหารงานนั้นประชาชนต้องสามารถเข้าไปตรวจสอบได้ กล่าวคือ รัฐบาลจะต้องรับผิดชอบในนโยบาย แผนงาน และโครงการของรัฐที่กำหนดออกมา โดยสามารถให้ประชาชนเข้ามาตรวจสอบได้ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสาร



LIRT

๔. มีความรับผิดชอบ (Responsibility) : ผู้บริหารจักต้องเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบในการบริหาร กล่าวคือ เมื่อตัดสินใจในนโยบาย แผนงาน หรือโครงการใด ๆ ไปแล้ว ก็จักต้องมีความรับผิดชอบต่อสิ่งเหล่านั้น มิใช่รับชอบแต่ไม่ยอมรับผิดชอบ

๕. มีความเห็นพ้องต้องกัน / ฉันทามติ (Consensus) : ในการบริหารปกครองต้องได้รับความยินยอมพร้อมใจจากประชาชน ในอันที่ให้พรรคการเมืองหรือคณะเมืองใดกลุ่มการเมืองหนึ่งเข้าไปบริหารหรือปกครองประเทศ ดังนั้น การที่รัฐบาลจะเข้าไปบริหารประเทศได้จักต้องเกิดความยินยอมพร้อมใจที่จะให้บริหารจากประชาชนด้วย

๖. คำนึงถึงความเท่าเทียมกัน (Equity) : ในการบริหารผู้บริหารจักต้องบริหารโดยคำนึงถึงความเสมอภาคเท่าเทียมกันไม่ว่าจะอยู่ในจังหวัดหรือภูมิภาคใด หรือว่าจะประกอบสัมมาอาชีพใดก็ตาม

๗. ยึดหลักกฎหมาย (Rule of Law) : ในการบริหารปกครองประเทศผู้บริหารจักต้องถือหลักของกฎหมายเป็นสำคัญ โดยมีการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดความเสมอภาคเท่าเทียมกันไม่ว่าจะเป็นผู้ใดก็ตาม

๘. มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Effective and Efficiency) : กล่าวคือ ผู้บริหารจักต้องบริหารหรือปกครองประเทศให้สามารถสนองตอบต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากหลักธรรมาภิบาลทั้ง ๘ ประการที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นว่าสอดคล้องกับหลักบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดี ตามที่สำนักงาน ก.พ. เสนอและออกเป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าการสร้างระบบบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๒ โดยกำหนดให้หน่วยงานของรัฐทุกแห่งทำแผนและโครงการในการปรับปรุงงานที่รับผิดชอบให้สอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาล ๖ ประการ ได้แก่ หลักธรรมาภิบาล หลักคุณธรรม หลักความโปร่งใส หลักความมีส่วนร่วม หลักความรับผิดชอบ หลักความคุ้มค่า

สำหรับการโอนอำนาจหน้าที่ของกรมทางหลวง เป็นการโอนกิจการในส่วนที่เกี่ยวกับทางพิเศษ (มอเตอร์เวย์) และทางยกระดับอุตราภิมุข ที่กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลบำรุงรักษาให้การทางพิเศษดูแลรับผิดชอบแทน โดยในทางพิเศษดังกล่าวกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและเก็บค่าผ่านทางเพื่อเป็นการบำรุงรักษาทางไม่ได้มุ่งหมายเพื่อหากำไร การเก็บค่าผ่านทางได้ใช้บุคลากรของกรมทางหลวงซึ่งมีข้าราชการ และลูกจ้างดำเนินการ ในการดำเนินการของกรมทางหลวงที่ผ่านมานั้น ได้เกิดปัญหาและอุปสรรคในการบริหารงานและการทุจริตคอร์รัปชันจากเจ้าหน้าที่ อีกทั้งการดำเนินการภายใต้ระเบียบของทางราชการในการบริหารจัดการขาดความคล่องตัว ดังนั้น เพื่อปรับปรุงระบบการบริหารงานให้มีประสิทธิภาพจึงได้มอบหมายให้การทาง

พิเศษซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบทางพิเศษอยู่แล้ว และได้บริหารกิจการอย่างเป็นระบบ เป็นผู้รับผิดชอบแทน ดังนี้

๑.ร่าง ฯ ทางหลวงสาย ๓๗ ได้โอนเฉพาะการบริหารกิจการบริหาร ไมโอนกรรมสิทธิ์ของทางหลวงให้ โดยทางหลวงยังคงเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินอยู่

๒.ร่าง ฯ ยกกระดับอุตสาหกรรม ได้โอนทรัพย์สิน หนี้ ข้าราชการ ลูกจ้าง ฯ ทั้งหมดให้ เนื่องจากเป็นทางยกระดับซึ่งเป็นทางพิเศษเช่นเดียวกับทางพิเศษยกระดับสายอื่น ไม่ใช่ทางพิเศษที่เป็นทางบนพื้นดินจึงได้โอนกิจการทั้งหมดให้การทางพิเศษเพื่อมารับผิดชอบต่อไป

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นว่าเราควรจะต้องตระหนักและนำหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดี (Good Governance) มาใช้อย่างจริงจังและเข้มแข็ง อีกทั้ง ควรจะต้องปลูกจิตสำนึกให้ข้าราชการมีทัศนคติและค่านิยมที่ยึดมั่นในความซื่อสัตย์สุจริต และมีอุดมการณ์ที่ดีในการปฏิบัติหน้าที่ จึงจะทำให้เกิดสังคมแห่งธรรมาภิบาลได้