



## รายงานการติดตามผลการปฏิบัติงาน



โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรี

ภาพปก : แนวคลองช่องนนทรี ช่วงแยกถนนสีลม

กองประเมินแผนงานและโครงการ  
สำนักงบประมาณ



โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนท์  
ภาพปก : แนวคลองช่องนนท์ ช่วงแยกถนนสีลม

กองประเมินแผนงานและโครงการ 2  
สำนักงบประมาณ  
ธันวาคม 2535

สำนักงานพิมพ์รัฐบาล

อำนาจ  
ใบเสนองาน



กองประ เบนแผนงานและ โครงการ 2

ฝ่าย 3 สาย 3

เรื่อง รายงานการติดตามผลการปฏิบัติงานปี 2535 "โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและ  
ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี"

เรียน

- |  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="radio"/> ท่านผู้อำนวยการฯ (ผ่านท่านรองฯ) | <input checked="" type="radio"/> เพื่อโปรดทราบ           |
| <input type="radio"/> ท่านรองผู้อำนวยการฯ (ผ่านท่านผู้ช่วยฯ)     | <input checked="" type="radio"/> เพื่อโปรดพิจารณาสั่งการ |
| <input type="radio"/> ท่านผู้ช่วยผู้อำนวยการฯ                    | <input type="radio"/> เพื่อโปรดอนุมัติ                   |
|  | <input type="radio"/> เพื่อโปรดลงนาม                     |

สรุปเรื่องที่เสนอ

เรียน ท่านผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ (ผ่านท่านผู้รักษาการรองผู้อำนวยการฯ)

โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรี เป็นโครงการตามมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อ 18 พฤศจิกายน 2529 เพื่อให้กรุงเทพมหานครก่อสร้างโรงงานบำบัดน้ำโสโครก ปากคลองช่องนนทรี ถนนคอนกรีตยาวประมาณ 4.59 กม. เป็นถนนขนาด 6 ช่องทางจราจร ตรงกลาง เป็นคลองระบายน้ำกว้าง 15 ม. เริ่มต้นจากถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงถนนสุรวงศ์ โดยเชื่อมโยง ระหว่างถนน 5 สาย ได้แก่ ถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนจันทร์ ถนนสาทร ถนนสีลม และถนนสุรวงศ์ ราคาโครงการทั้งสิ้นไม่รวมค่าก่อสร้างโรงงานบำบัดน้ำโสโครกดังกล่าว ประมาณ 1,423.95 ล้านบาท จำแนกเป็นค่าเวนคืนที่ดินอาคาร และสิ่งปลูกสร้าง 856.15 ล้านบาท และค่างานก่อสร้าง 567.8 ล้านบาท จะจ่ายจากงบประมาณของ กทม. 40% และงบประมาณแผ่นดินอีก 60% ระยะเวลาดำเนินการ

คำสั่ง

รับเรื่องคืนวันที่.....

6 ปี ตั้งแต่ปี 2531 - 2536 ข้อมูลที่สนับสนุนให้มีการดำเนินการในโครงการนี้ก็คือ ผลการศึกษาของคณะผู้เชี่ยวชาญชาวญี่ปุ่น ซึ่ง เสนอไว้ว่าถนนเลียบบลอสซ่องนหรือจะช่วยบรรเทาความแออัดของการจราจร บริเวณถนน 5 สาย คือ สาทร พระราม 4 สีลม สุรวงศ์ และเจริญกรุง และยังลดความสูญเสียด้านพลังงานและค่าเสียเวลาในความหนาแน่นของจราจรได้เฉลี่ยประมาณ 206 ล้านบาท/ปี และช่วยป้องกันความเสียหายของภาคเอกชนเป็นส่วนใหญ่ในย่านดังกล่าวจากน้ำท่วม ประมาณปีละ 58 - 102 ล้านบาท อีกด้วย

### ผลการดำเนินงาน

การดำเนินงานแบ่ง เป็น 2 ขั้นตอน

#### ขั้นตอนที่ 1 งานเบื้องต้น

(1) ค่าเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้างเป็นเงินทั้งสิ้น 856.15 ล้านบาท หาง กทม. ได้จ่ายจากงบประมาณและงบของ กทม. ตามสัดส่วน 60:40 ไปแล้วรวม 850.1 ล้านบาท เท่ากับ 99.3% โดยจ่ายเป็นค่าเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดินครบ 100% แล้ว ส่วนการจ่ายเป็นค่าอาคารและสิ่งปลูกสร้างได้มีการจ่ายไปแล้ว เป็นส่วนใหญ่คือประมาณ 798 หลัง และที่เหลืออีก 37 หลัง หรือ 4.4% นั้น จะจ่ายได้แล้วเสร็จประมาณ มกราคม 2536

(2) เมื่อเปรียบเทียบแผนกับผลการดำเนินงานในเรื่องนี้แล้วจะพบว่า กทม. ดำเนินการล่าช้ากว่าแผน 1 ปี

- แผนจัดการกรรมสิทธิ์เวนคืนที่ดิน ปี 2531 - 2535

- ผลดำเนินงาน ปี 2531 - 2536

สาเหตุที่ทำให้เกิดการล่าช้าในขั้นตอนนี้ เพราะ กทม. มีระเบียบการจ่ายค่าชดเชยกำหนดไว้ว่ามี 2 ขั้น คือจ่ายขั้นแรก 75% ของจำนวนเงินที่จะจ่ายทั้งสิ้น ส่วนที่เหลือ 25% จะจ่ายได้หลังจากมีการตรวจสอบหลักฐานการรังวัดแบ่งแยก และการโอนกรรมสิทธิ์ อย่างไรก็ตามจะมีปัญหาในเรื่องการตรวจสอบหลักฐาน เจ้าของที่ดินไม่พอใจในราคาประเมิน เพิกเฉยไม่ร่วมมือทำให้ต้องมีการฟ้องร้องในชั้นศาล ค่าสังศาลจึงถือเป็นภาระยุดิ จากนั้น กทม. จึงจะเข้าทำการรื้อย้ายได้ ซึ่งในขั้นตอนนี้ใช้เวลาในการดำเนินการมาก

ขั้นตอนที่ 2 งานก่อสร้าง

กทท. ได้ดำเนินการประกวดราคาแล้วในราคาค่างาน 523,005,514 บาท ต่ำกว่า  
ประมาณราคา 0.08% กำหนดแล้วเสร็จในระยะเวลา 750 วัน ตามแผนเดิมกำหนดเวลาก่อสร้างไว้  
ระหว่างปี 2533 - 2536 ขณะนี้ กทท. ได้รับจัดสรรงบประมาณปี 2535 และมีเงินกันเหลื่อมปีอยู่รวม  
ทั้งสิ้น 173.62 ล้านบาท ดังนั้นหาก กทท. พร้อมเงินสัญญาได้ภายใน ธันวาคม 2536 การก่อสร้าง  
จะไปแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2538 ซึ่งช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ 2 ปี

สาเหตุของความล่าช้าในขั้นตอนนี้คือ การสำรวจ - ออกแบบล่าช้า อันเนื่องมาจากจุด  
ก่อสร้างเป็นบริเวณชุมชนและการจราจรหนาแน่น นอกจากนี้ผลกระทบจากความล่าช้าในเรื่องของการจัด  
กรรมสิทธิ์เวนคืนที่ดินดังกล่าวแล้วข้างต้น ก็เป็นสาเหตุสะสมทำให้การออกแบบต้องพลอยช้ากว่าแผนไปด้วย

ปัญหา - อุปสรรค - ข้อเสนอแนะ

เนื่องจากเป็นโครงการใหญ่ซึ่งต้องดำเนินการในพื้นที่ชุมชน ซึ่งเป็นทั้งที่อยู่อาศัยและทำการ  
พาณิชย์ ประกอบกับอยู่ในบริเวณช่วงถนนสำคัญถึง 5 สาย ในใจกลาง กทท. ดังนั้นแม้ว่า กทท. จะมีแผน  
เตรียมการพร้อมแล้วในทุก ๆ เรื่อง เช่น การอพยพชาวสลัมออกจากพื้นที่ช่วงถนนเลียบแม่น้ำ - ถนนจันทร์  
เป็นต้น แต่ กทท. ไม่มีหน้าที่โดยตรงจึงต้องประสานงานกับการเคหะแห่งชาติ และเนื่องจากจำนวนผู้อพยพ  
มีมาก ดังนั้นการเคหะแห่งชาติจึงยังไม่สามารถหาที่อยู่อาศัยใหม่ให้ได้ ในประเด็นนี้ขอเสนอแนะว่านอก  
จากการประสานในหลักการเบื้องต้นแล้ว กทท. ควรจะได้ส่งแผนปฏิบัติในชั้นรายละเอียด เช่น กำหนดระยะเวลา  
เวลาที่แจ้งชัดที่ กทท. ประสงค์จะให้อพยพประชาชน จำนวนผู้อพยพ (ครอบครัว) เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อการ  
เคหะแห่งชาติจะสามารถจัดผู้อพยพให้ได้ภายในเวลาที่กำหนด เพราะการเคหะชาติมีหน้าที่รับผิดชอบ  
ในการอพยพประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากถูกไล่ที่ เวนคืนที่ดิน อคลิภัยอยู่แล้ว

จึงเรียนมาเพื่อทราบและเพื่อเป็นแนวทางประกอบการพิจารณา และหากชอบด้วยคำวินิจฉัยได้  
โปรดมีบัญชาสั่งการเพื่อแจ้งกองและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทราบ และเพื่อดำเนินการต่อไป

วิรัตน์ ฤกษ์รัมย์  
25 พ.ค. 35

ผู้อำนวยการกองประเมินแผนงานและโครงการ 2

รายงานการติดตามผลการปฏิบัติงาน  
โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำ และถนนเลียบบคลองช่องนนทรี  
กรุงเทพมหานคร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2535

## บทสรุป

1. โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรี เป็นโครงการที่กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการภายใต้วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยสร้างเป็นถนนสายหลักต่อเชื่อมกับทางด่วน และสร้างคลองระบายน้ำให้เป็นคลองระบายน้ำหลักให้สัมพันธ์กับแผนด้านการบำบัดน้ำเสียโครงการนี้เพื่อประโยชน์เกี่ยวกับการช่วยป้องกันความเสียหายของภาคเอกชนที่เกิดจากน้ำท่วมประมาณปีละ 58 - 102 ล้านบาท และช่วยลดความแออัดของการจราจร ซึ่งจะสามารถช่วยลดความสูญเสียด้านพลังงานและค่าเสียเวลาได้ ประมาณเฉลี่ยปีละ 206 ล้านบาท เป็นประเด็นสำคัญ

2. โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรี ได้เริ่มดำเนินการเป็นครั้งแรกเมื่อปี 2529 โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ 18 พฤศจิกายน 2529 ให้กรุงเทพมหานครดำเนินการก่อสร้างเป็นถนนขนาด 6 ช่องทางจราจร ตรงกลางเป็นคลองระบายน้ำกว้าง 15 เมตร เริ่มจากถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาถึงถนนสุรวงศ์ ความยาวประมาณ 4.59 กิโลเมตร และเชื่อมถนน 4 สาย ได้แก่ ถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนจันทร์ ถนนสาทร และถนนสุรวงศ์

การดำเนินการก่อสร้างได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินงาน 6 ปี (พ.ศ. 2531 - 2536) ในวงเงินทั้งสิ้น 1,294.5 ล้านบาท โดยใช้เงินงบประมาณของกรุงเทพมหานครร้อยละ 40 และของรัฐบาล ร้อยละ 60 ซึ่งต่อมาในปี พ.ศ. 2535 กรุงเทพมหานครได้ปรับปรุงวงเงินค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างใหม่เป็นวงเงินทั้งสิ้น 1,423.95 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากที่กำหนดไว้เดิมร้อยละ 10 ตั้งเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการติดตั้ง ดังนี้

2.1 ค่าจัดกรรมสิทธิ์เวนคืนที่ดินเป็นเงิน 856.15 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าทดแทนที่ดิน 702.22 ล้านบาท และค่าทดแทนอาคารและสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ 153.93 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันนี้ (ผลงานถึงเดือนสิงหาคม) กรุงเทพมหานครได้จ่ายไปแล้วรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 850.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 99.3 ของค่าทดแทนที่ดินและอาคารที่ต้องจ่าย

2.2 ค่าก่อสร้างเป็นเงิน 567.8 ล้านบาท ประกอบด้วยงานระบายน้ำ 225 ล้านบาท งานถนน 246.3 ล้านบาท และงานสาธารณูปโภค 96.5 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการขออนุมัติเพื่อที่จะดำเนินการเงินสัญญา ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มสัญญาได้ภายในเดือน ธันวาคม 2535

3. สาเหตุที่การก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้มาก มักจะเป็นผลมาจากข้อจำกัดในด้านต่าง ๆ ดังนี้

3.1 การดำเนินการจัดการกรรมสิทธิ์เวนคืนที่ดินล่าช้า เพราะมีปัญหาเรื่องการอ้างเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินและอาคาร และเจ้าของที่ดินบางรายยังขาดหลักฐานแสดงการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินอย่างครบถ้วน นอกจากนี้ยังมีปัญหาในด้านการอพยพชาวสลัมในช่วงถนนจันทร์ - ถนนเลียบบแม่น้ำ เนื่องจากยังหาที่อยู่ใหม่ทดแทนให้ไม่ได้

3.2 การสำรวจออกแบบล่าช้า เนื่องจากบริเวณที่จะก่อสร้างเป็นเส้นทางจราจรที่แออัดจึงต้องดำเนินการศึกษาอย่างละเอียด เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ในบริเวณดังกล่าวสูงสุด

3.3 การอนุมัติประกวดราคาล่าช้า เพราะกระทรวงมหาดไทยจะต้องใช้เวลานานในการวิเคราะห์รูปแบบรายการและประมาณการราคาล่าช้าก่อสร้างอย่างละเอียด ซึ่งกรุงเทพมหานครสามารถขายของประกวดราคาได้ในเดือนพฤษภาคม 2535 และจะขึ้นของประกวดราคาในเดือนมิถุนายน 2535 คาดว่าจะสามารถเซ็นสัญญาได้ภายในปี พ.ศ. 2535 นี้ ซึ่งจะทำงานเสร็จล่าช้าไปจากที่กำหนดไว้ประมาณ 2 ปี

ดังนั้น เพื่อให้การก่อสร้างบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จึงเห็นควรให้กรุงเทพมหานครมีการประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด เช่น กรมที่ดิน กรมโยธา โดยร่วมมือกันในการวิเคราะห์ราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่จะต้องเวนคืน ในการวิเคราะห์ราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่จะต้องเวนคืน ให้สามารถกำหนดราคาในการเวนคืนได้อย่างถูกต้องและเป็นธรรม สามารถติดต่อเจรจาออมชอมกับเจ้าของที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างได้ หากมีปัญหาเกิดขึ้นในเรื่องการป้องกัน การเพิ่มวงเงิน การก่อสร้างอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงราคาวัสดุก่อสร้างที่สูงขึ้นนั้น เห็นควรให้กรุงเทพมหานครเร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพราะการดำเนินงานล่าช้านอกจากจะเป็นผลให้วงเงินก่อสร้างจะเพิ่มสูงขึ้นแล้ว ยังจะเป็นผลให้ประชาชนและรัฐบาลได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากน้ำท่วมและความแออัดของการจราจรถึงปีละ 102 ล้านบาท และ 206 ล้านบาท (สถิติปี 2534) อีกด้วย

## สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของ โครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของการติดตามผลการปฏิบัติงาน	2
3. ข้อเท็จจริงที่ได้จากการศึกษา	3
4. ปัญหาและอุปสรรค	8
5. สรุป	9
6. ข้อเสนอแนะ	10
7. ข้อเสนอแนะ	10

**รายงานการติดตามผลการปฏิบัติงาน**  
**โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรี**  
**กรุงเทพมหานคร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2535**

---

**1. ความเป็นมาของโครงการ**

โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรี เป็นโครงการระบายน้ำป้องกันน้ำท่วม และบำบัดน้ำโสโครกในบริเวณคลองช่องนนทรี โดยรับน้ำฝนและน้ำใช้จากเขตบางรัก และยานนาวาลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา และเป็นโครงการที่ช่วยลดความแออัดของการจราจรในบริเวณถนนสาทร พระรามที่ 4 สีลม สุรวงศ์ และถนนเจริญกรุง การดำเนินการได้เริ่มเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2511 โดยบริษัท C.D.M (Camp dresser and Mackey Limited) แห่งสหรัฐอเมริกา ได้ทำการศึกษาและสำรวจออกแบบระบบระบายน้ำในบริเวณคลองช่องนนทรีซึ่งเป็นคลองระบายน้ำหลักของกรุงเทพมหานครโดยผ่านท่อระบายน้ำข้างถนนและคลองสายย่อยที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง

ต่อมาในปี พ.ศ. 2526 กรุงเทพมหานครได้ว่าจ้างให้กลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาจากประเทศเนเธอร์แลนด์และไทย ศึกษาเกี่ยวกับการระบายน้ำในเขตรื่นในของกรุงเทพมหานคร ซึ่งผลจากการศึกษาพบว่า ความถี่การติดตั้งสถานีสูบน้ำขนาด 30 ลูกบาศก์ต่อวินาที ที่บริเวณปากคลองช่องนนทรี ซึ่งคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาหน้าท่วมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พทฯ รองนายกรัฐมนตรี พลเอกประจวบ สุนทรางกูร เป็นประธาน) ได้เห็นชอบในหลักการ และอนุมัติให้ดำเนินการในวงเงินไม่เกิน 1,500 ล้านบาท ทั้งนี้เนื่องจากได้เล็งเห็นว่า ผลตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการนั้นเป็นจำนวนค่อนข้างสูง กล่าวคือ

สามารถป้องกันความเสียหายในภาคเอกชนที่เกิดจากน้ำท่วมประมาณปีละ 58 ล้านบาท (ปี 2528) ถึงปีละ 102 ล้านบาท (ปี 2534) และสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในภาครัฐบาลเกี่ยวกับการบรรเทาทุกข์ การซ่อมบำรุงรถดวาร์วัตตุ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ เป็นจำนวนหลายล้านบาทต่อปี

ส่วนในด้านการแก้ปัญหาความแออัดของการจราจรในบริเวณถนนสาทร พระรามที่ 4 สีลม สุรวงศ์ และเจริญกรุง นั้น จากการศึกษาของคณะผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่นในโครงการทางด้านขั้นที่ 2

พบว่า นอกจากถนนเลียบบคลองช่องนนทรีจะช่วยบรรเทาความแออัดของการจราจรในบริเวณถนน 5 สาย ตามรายละเอียดข้างต้นแล้ว ยังจะช่วยลดความสูญเสียอันเนื่องมาจากความหนาแน่นของการจราจรได้ในอัตราเฉลี่ยถึงปีละ 206 ล้านบาท (สถิติปี 2534) อีกด้วย

อย่างไรก็ดี เพื่อให้การดำเนินโครงการ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ว่า "เพื่อให้มีระบบระบายน้ำและการคมนาคมที่สะดวกปลอดภัยอันเป็นการแก้ไขปัญหาน้ำท่วม และระบบจราจรตามแนวคลองช่องนนทรี" คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2528 ให้กระทรวงมหาดไทยศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินและการก่อสร้าง ซึ่งพบว่า จะมีค่าใช้จ่ายรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,294.5 ล้านบาท ในชวงเวลาดำเนินการ 6 ปี (พ.ศ. 2530 - 2535) จำแนกเป็นค่าทดแทนที่ดินและอาคาร 726.7 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง 567.8 ล้านบาท ส่วนการศึกษาเกี่ยวกับความเป็นไปได้และวงเงินค่าใช้จ่ายของโครงการนั้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 8 เมษายน 2519 ให้กระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ศึกษาอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งจากผลการศึกษาของคณะทำงานที่กระทรวงมหาดไทยได้แต่งตั้งขึ้นอันประกอบไปด้วย สำนักผังเมือง กรมโยธาธิการ กรมที่ดิน กรุงเทพมหานคร สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า เป็นโครงการที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ส่วนค่าใช้จ่ายในวงเงิน 1,294.5 ล้านบาทนั้น ได้เสนอให้ใช้จากเงินของ กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 40 และเงินงบประมาณร้อยละ 60 ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติในหลักการ เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2529 โดยกำหนดระยะเวลาการดำเนินโครงการเป็นชวงปี พ.ศ. 2531 - 2536 รวมทั้งสิ้น 6 ปี

## 2. วัตถุประสงค์ของการติดตามผลการปฏิบัติงาน

เพื่อศึกษาและติดตามผลความก้าวหน้าตลอดจนปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงานด้านการก่อสร้างระบบระบายน้ำ การป้องกันน้ำท่วม การบำบัดน้ำโสโครกในบริเวณคลองช่องนนทรี และการลดความแออัดของการจราจรในบริเวณถนนสาทร พระรามที่ 4 สีลม สุรวงศ์ และถนนเจริญกรุง กองประเมินแผนงานและโครงการ 2 สำนักงบประมาณ จึงได้ดำเนินการติดตามผลโครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรี ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร โดยได้ศึกษาวิเคราะห์จากเอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2530 - 2535 เอกสารจากกองสำรวจและออกแบบ และกองประมาณราคาในสังกัดกรุงเทพมหานคร ตลอดจนการศึกษาดูงานจากสถานที่จริงของโครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรี

### 3. ข้อเท็จจริงที่ได้จากการศึกษา

จากการศึกษาการดำเนินโครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรีของกรุงเทพมหานครในช่วงปี 2531 - 2535 พบว่า มีผลการดำเนินงานโดยสรุปดังนี้

#### 3.1 แผนการดำเนินงาน

(1) กรุงเทพมหานครได้กำหนดช่วงระยะเวลาการดำเนินงานของโครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรีไว้ 6 ปี ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2531 - 2536 ใวงเงินทั้งสิ้น 1,294.5 ล้านบาท จำแนกเป็นค่าจัดการมลพิษที่ดินและอาคาร 776.7 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง 517.8 ล้านบาท โดยใช้เงินของกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 40 และเงินงบประมาณ ร้อยละ 60

ต่อมาในปีงบประมาณ พ.ศ. 2535 กรุงเทพมหานครได้รับปรุงค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างใหม่เป็นวงเงินทั้งสิ้น 1,423.95 ล้านบาท หรือเพิ่มจากที่ได้กำหนดไว้เดิมร้อยละ 10.0 โดยจ่ายจากเงินของกรุงเทพมหานครร้อยละ 40 เป็นเงิน 569.58 ล้านบาท และจากงบประมาณเงินอุดหนุนของรัฐบาล ร้อยละ 60 เป็นเงิน 854.37 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายดังกล่าว จำแนกเป็นค่าจัดการมลพิษที่ดินและอาคาร 856.15 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง 567.8 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 10.3 และร้อยละ 9.7 ตามลำดับ

(2) ค่าใช้จ่ายในการจัดการมลพิษที่ดินและอาคารจำนวน 856.15 ล้านบาท จำแนกเป็นค่าทดแทนที่ดิน 702.22 ล้านบาท และค่าทดแทนอาคารสิ่งปลูกสร้าง 153.93 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างจำนวน 567.8 ล้านบาท จำแนกเป็นค่าก่อสร้างระบบระบายน้ำ 225.0 ล้านบาท ถนน 246.3 ล้านบาท และสาธารณูปโภคต่าง ๆ 96.5 ล้านบาท

(3) การจัดการมลพิษที่ดินและอาคาร และการก่อสร้างได้กำหนดเป็นแผนการดำเนินงานออกเป็น 3 ช่วง คือ ช่วงถนนเลียบบแม่น้ำ - ถนนจันทร์ ระยะทาง 1.950 กิโลเมตร ช่วงถนนจันทร์ - คลองสาทร ระยะทาง 1.820 กิโลเมตร และช่วงคลองสาทร - ถนนสุรวงศ์ ระยะทาง 0.820 กิโลเมตร โดยกำหนดเป็นช่วงเวลาของการดำเนินงานไว้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2531	2532	2533	2534	2535	2536	รวม
1. จัดการทรัพย์สิน เว้นคืนที่ดิน							856.15
1.1 ช่วงถนนเลียบบแม่น้ำ- ถนนจันทร์	100.0	84.7					184.7
1.2 ช่วงถนนจันทร์ - คลองสาธร	-	21.0	200.0	53.9			274.9
1.3 ช่วงคลองสาธร - ถนนสุรวงศ์	-	21.0	52.13	161.71	161.71		396.55
2. ก่อสร้าง							567.8
2.1 ช่วงถนนเลียบบแม่น้ำ- ถนนจันทร์	-	-	20	112.7	45.25	30.95	208.9
1.2 ช่วงถนนจันทร์ - คลองสาธร	-	-	-	-	46.0	162.9	208.9
1.3 ช่วงคลองสาธร - ถนนสุรวงศ์	-	-	-	-	58.15	91.85	150.0
รวม	100.0	126.7	272.13	328.31	311.11	285.7	1,423.95
- ค่าใช้จ่ายจากงบประมาณของ กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 40	40.0	50.68	108.852	131.324	124.444	114.3	569.58
- ค่าใช้จ่ายจากงบประมาณ เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ร้อยละ 60	60.0	76.02	163.278	196.986	186.666	171.4	854.37
ที่มา เอกสารคำขอตีงงบประมาณประจำปีงบประมาณ 2535 ของกรุงเทพมหานคร จากแบบ ง.131 ส่วนัดงบประมาณ							

(4) การก่อสร้างถนนและระบบระบายน้ำ กรุงเทพมหานครได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา เอส ที เอส เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด \* (STS Engineering Consultant Co. Ltd) ดำเนินการศึกษาเกี่ยวกับวิธีการก่อสร้าง และประเมินผลทางด้านเศรษฐกิจของโครงการ ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

กรณีที่ 1 ให้ดำเนินการก่อสร้างทีละช่วง ช่วงแรกให้ก่อสร้างในช่วงปี พ.ศ. 2535 - 2537 ที่ถนนสุรวงศ์ สีสลม และสาทร ช่วงที่ 2 ระหว่างปี พ.ศ. 2538 - 2540 ที่ถนนสาทร และถนนจันทร์ และช่วงที่ 3 ระหว่างปี พ.ศ. 2541 - 2543 ที่ถนนจันทร์ และถนนเลียบแม่น้ำ ซึ่งการก่อสร้างด้วยวิธีนี้คาดว่าจะให้ผลให้มูลค่า IRR เท่ากับร้อยละ 12.4 ในกรณีที่ก่อสร้างในลักษณะ 4 ช่องทางจราจร ตามตารางที่ 7 และเท่ากับร้อยละ 12.2 ในกรณีที่ก่อสร้างในลักษณะ 6 ช่องทางจราจร ตามตารางที่ 8

กรณีที่ 2 ให้ดำเนินการก่อสร้างถนน 2 ช่วงแรก ตามรายละเอียดในกรณีที่ 1 ไปพร้อมกับในช่วงปี 2535 - 2537 จากนั้นจึงเริ่มดำเนินการในช่วงที่ 3 ระหว่างปี 2538 - 2540 ซึ่งการก่อสร้างด้วยวิธีนี้คาดว่าจะให้ผลให้มูลค่า IRR เท่ากับร้อยละ 14.1 ในกรณีที่ก่อสร้างในลักษณะ 4 ช่องทางจราจร ตามตารางที่ 9 และเท่ากับร้อยละ 13.8 ในกรณีที่ก่อสร้างในลักษณะ 6 ช่องทางจราจร ตามตารางที่ 10

จากผลการศึกษาข้างต้น กรุงเทพมหานครได้เลือกกรณีที่ 2 ในลักษณะ 6 ช่องทางจราจรเป็นแผนดำเนินการ เพราะคาดว่าจะได้รับประโยชน์มากกว่ากรณีแรก โดยเฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาหน้าท่วม น้ำเสีย และการจราจรแออัดได้ดีกว่ากรณีอื่น ซึ่งจะก่อสร้างในลักษณะถนนคอนกรีตขนาด 6 ช่องทางจราจร สร้างขนาบคลองช่องนนทรี โดยจะแบ่งเป็นถนนช่องนนทรีเหนือและถนนช่องนนทรีใต้ ถนนละ 3 ช่องทางจราจร มีช่องทางเดินเท้าทั้ง 2 ข้าง มีเขตทาง 60 เมตร เริ่มตั้งแต่กิโลเมตรที่ 0 + 000 โดยจะตัดกับถนนสุรวงศ์ไปจนถึงกิโลเมตรที่ 4 + 291.631 โดยจะตัดกับถนนพระราม 3 รวมความยาวถนนทั้งสิ้นประมาณ 4.3 กิโลเมตร และรวมเป็นพื้นที่ทั้งหมดของโครงการประมาณ 270,000 ตาราง เมตร ซึ่งจะต้องทำการจัดกรรมสิทธิ์เวนคืนที่ดินและอาคารจำนวน 835 หลัง

### 3.2 ผลการดำเนินงาน

จากการดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. 2531 จนถึงเดือนสิงหาคม 2535 ปรากฏว่ามีผลงานโดยสรุปดังนี้

---

\* ลงนามในสัญญาเมื่อ 22 กันยายน 2532 และสิ้นสุดเมื่อ 19 พฤษภาคม 2533

### ด้านการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินและอาคาร

(1) กรุงเทพมหานครได้จ่ายค่าเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดินและอาคารในบริเวณที่ดำเนินการรวมทั้งสิ้น 798 หลัง เป็นเงิน 850.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 99.3 ของวงเงินทั้งสิ้น จำนวนเป็น

- ช่วงถนนสุรวงศ์ - สีลม - สาทร ที่ดินและอาคาร 127 หลัง เป็นเงิน 396.55 ล้านบาท หรือร้อยละ 100.0 ของวงเงินทั้งสิ้น

- ช่วงถนนสาทร - ถนนจันทร์ ที่ดินและอาคาร 298 หลัง เป็นเงิน 274.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 99.7 ของวงเงินทั้งสิ้น

- และช่วงถนนจันทร์ - ถนนเลียบบแม่น้ำ ที่ดินและอาคาร 373 หลัง เป็นเงิน 179.45 ล้านบาท หรือร้อยละ 97.2 (ตามตารางที่ 1)

(2) เมื่อเปรียบเทียบผลการจ่ายค่าเวนคืนที่ดินและอาคาร ต้องดำเนินการทั้งสิ้น 835 หลัง พบว่า กรุงเทพมหานครสามารถดำเนินการจัดสรรได้เพียงร้อยละ 95.6 ของเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนเท่านั้น และในจำนวนดังกล่าวจำนวนเป็นการดำเนินงานในช่วงถนนสุรวงศ์ - สีลม - สาทร ร้อยละ 100.0 ช่วงถนนสาทร - ถนนจันทร์ ร้อยละ 98.3 และช่วงถนนจันทร์ - ถนนเลียบบแม่น้ำ ร้อยละ 92.1

(3) ในจำนวนค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายแล้ว 850.1 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายการใช้จ่ายเงินที่กำหนดไว้ 856.15 ล้านบาท ปรากฏว่าผลการใช้จ่ายเพื่อการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินและอาคารของกรุงเทพมหานครยังอยู่ในระดับที่ใกล้เคียง เป้าหมายที่กำหนดไว้มาก ตามรายละเอียดดังนี้

ช่วงถนน	ค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น	ผลการใช้จ่าย เมื่อสิงหาคม	ร้อยละ
	(1)	(2)	(2)/(1)
	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	
สุรวงศ์ - สีลม - สาทร	396.55	396.55	100.0
สาทร - จันทร์	274.9	274.1	99.7
จันทร์ - เลียบแม่น้ำ	184.7	179.45	97.2
รวม	856.15	850.1	99.3
ร้อยละ	100	99.3	

### ด้านการก่อสร้าง

(1) ผลการศึกษาวิจัยของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ปทุมมา เอส ที เอส เอ็นจีเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด ที่ได้ทำการสำรวจปริมาณการจราจรในบริเวณทางแยกต่าง ๆ ของถนนสี่พระยา สุรวงศ์ สีลม สาทรใต้ สาทรเหนือ นางลิ้นจี่ จันทน์ สาธุประดิษฐ์ และถนนพระราม 3 ตามรูปที่ 1 พบว่าการจราจรส่วนใหญ่ในช่วงโมงเร่งด่วน\* จะเคลื่อนตัวช้าที่สุดในช่วงระยะเวลา 16.00 - 20.00 นาฬิกา ในขณะที่ความเร็วที่วิ่ง (running speed) ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวควรจะอยู่ในระหว่าง 21 - 67 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ความเร็วที่วิ่งสามารถวิ่งได้ในเวลาอดีต (Travel Speed) วิ่งได้เพียง 18 - 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อเทียบกับอัตราการเสียเวลาของรถติดจะเสียเวลา 17 - 341 วินาที ตามตารางที่ 3 และ 4

ทางแยกถนนสีลม - พระรามที่ 4 เป็นทางแยกที่มีการจราจรสูงสุด เนื่องจากมีปริมาณการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนในช่วง 16.00 - 20.00 นาฬิกา เท่ากับ 11,535 pcu/hr หรือเท่ากับ 151,939 pcu/15 hrs ส่วนทางแยกที่มีการจราจรต่ำสุด ได้แก่ ทางแยกถนนพระรามที่ 3 - ถนนสาธุประดิษฐ์ ซึ่งมีปริมาณการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนเช้าเท่ากับ 1,069 pcu/hr หรือเท่ากับ 28,288 pcu/15 hrs (PCU = Passenger car unit) \*\* ตามตารางที่ 5

(2) เพื่อเป็นการระบายปริมาณการจราจรบริเวณทางแยกและถนนตามข้อ (1) ไปสู่ถนนรอบนอก กรุงเทพมหานครจึงได้ดำเนินการก่อสร้างถนน และ ระบบระบายน้ำ เลียบคลองช่องนนทรีชั้นโดยออกแบบเป็นขนาด 6 ช่องทางจราจร โดยประมาณราคากลางไว้ในวงเงินทั้งสิ้น 567.8 ล้านบาท ใช้จ่ายเงินของกรุงเทพมหานครร้อยละ 40 และเงินงบประมาณของรัฐบาลร้อยละ 60 จำแนกเป็นงบประมาณปี 2533 20 ล้านบาท ปี 2534 112.7 ล้านบาท ปี 2535 16.45 ล้านบาท ปี 2536 418.65 ล้านบาท\*\*\* ตามตารางที่ 6 แต่กรุงเทพมหานครประกวราคาได้ในวงเงินค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 523,005,514 บาท ขณะนี้อยู่ในระหว่างการขออนุมัติเพื่อที่จะดำเนินการเงินสัญญา ซึ่งคาดว่าจะสามารถเงินสัญญาได้ภายในเดือนธันวาคม 2535

---

\* ชั่วโมงเร่งด่วนอยู่ในช่วงเวลา 6.00 - 9.00, 9.00 - 16.00 และ 16.00 - 20.00 นาฬิกา

\*\* กรุงเทพมหานคร รายงานความก้าวหน้าของโครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบคลองช่องนนทรี, หน้า 3 - 1

\*\*\* งบประมาณปี 2533 - 2534 ได้กันเงินไว้เบิกเหลือมปีแล้ว

เมื่อวิเคราะห์การดำเนินงานด้านการก่อสร้างปรากฏว่าช้ากว่าแผนที่ได้กำหนดไว้ถึง 2 ปี หากเปรียบเทียบกับผลเสียหายจากความหนาแน่นของการจราจรในอัตราเฉลี่ยปีละ 206 ล้านบาท (สถิติปี 2534) แล้วพบว่าจะเป็นผลทำให้ยังเกิดความสูญเสียเป็นเงินถึง 412 ล้านบาท ซึ่งนับว่าเป็นวงเงินค่อนข้างสูง แต่อย่างไรก็ดีเมื่อประเมินผลความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจที่จะได้รับจากการก่อสร้างในลักษณะ 6 ช่องทางจราจร ที่มีมูลค่างาน B/C Ratio เท่ากับ 1.23 และมี IRR (Internal Rate of Return) เท่ากับร้อยละ 13.8 (ตามตาราง ที่ 10) แล้ว ก็ยังนับได้ว่าการก่อสร้างถนนในระบบระบายน้ำในบริเวณคลองช่องนนทรี มีความคุ้มค่าในทางเศรษฐกิจอย่างมาก แต่เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลเสียหายเพิ่มขึ้นอีก จึง เห็นควรให้มีการเร่งรัดการก่อสร้างตามโครงการฯ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

#### 4. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

สาเหตุที่การดำเนินโครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบนช่องนนทรีของกรุงเทพมหานครล่าช้า โดยทั่วไปจะเป็นผลสืบเนื่องมาจากปัญหาและอุปสรรค ดังนี้

4.1 การจ่ายค่าเวนคืนที่ดินและอาคารล่าช้า เนื่องจากลักษณะการจ่ายเงิน กทม. ได้จ่ายให้แก่เจ้าของที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พุทธศักราช 2530 โดยจ่ายในขั้นแรกในอัตราร้อยละ 75 ของจำนวนเงินที่จะจ่ายทั้งสิ้น ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 25 จะจ่ายให้แก่เจ้าของที่ดินหลังจากที่มีการรังวัดและทำการโอนแล้วเสร็จ แต่เนื่องจากเจ้าของที่ดินและอาคารบางราย มีกรณีพิพาทในเรื่องการอ้าง เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินและอาคาร หรือเจ้าของที่ดินและอาคารบางรายขาดหลักฐานที่แสดงความเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้น เช่น โฉนดที่ดิน ทะเบียนสมรส จึงทำให้เจ้าหน้าที่ต้องเสียเวลาในการตรวจสอบหลักฐาน และทำให้การจ่ายเงินล่าช้ากว่าที่กำหนดถึง 1 ปี นอกจากนี้ยังมีปัญหาในการอพยพชาวสลัมออกจากบริเวณที่จะเวนคืนในช่วงถนนจันทร์ - ถนนเลียบบนน้ำ กรุงเทพมหานครได้ประสานงานกับการเคหะแห่งชาติ แต่เนื่องจากการเคหะแห่งชาติยังไม่สามารถหาที่อยู่อาศัยใหม่ให้กับชาวสลัมได้ ซึ่งมีอยู่ประมาณ 500 หลังคาเรือน

4.2 การสำรวจออกแบบล่าช้า เพราะบริเวณที่จะทำการก่อสร้างเป็นบริเวณที่มีชุมชนและการจราจรหนาแน่น สภาพของเส้นทางจราจรจึงต้องทำการศึกษาอย่างละเอียดถี่ถ้วนเพื่อให้เกิดผลประโยชน์ในบริเวณดังกล่าวสูงสุด และสร้างความเดือดร้อนให้แก่ชุมชนในบริเวณที่มีการก่อสร้างน้อยที่สุด

4.3 การอนุมัติประกวดราคาลำช้า เพราะกระทรวงมหาดไทยจะต้องทำการวิเคราะห์แบบรูปรายการและประมาณการราคาก่อสร้างอย่างละเอียดถี่ถ้วน เนื่องจากราคาก่อสร้างได้ปรับเพิ่มใหม่มีจำนวนสูงถึง 1,423.95 ล้านบาท และมีการผูกพันงบประมาณถึง 6 ปี ทั้งนี้เพื่อให้ผลการก่อสร้างคุ้มค่ากับการลงทุนทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมมากที่สุด

4.4 เจ้าหน้าที่ของกรุงเทพมหานครที่ทำงานทางด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมีการโยกย้ายบ่อย ทำให้ขาดแคลนอัตรากำลังที่จะดำเนินการได้รวดเร็ว ขณะเดียวกันก็ขาดเครื่องมือในการดำเนินงาน เช่น ยานพาหนะ เป็นต้น

## 5. สรุป

โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรี เริ่มดำเนินการเป็นครั้งแรกในปี 2511 ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในด้านการป้องกันความเสียหายของภาคเอกชนที่เกิดจากน้ำท่วมประมาณปีละ 58 ล้านบาท ถึงปีละ 102 ล้านบาท ประหยัดค่าใช้จ่ายของรัฐเกี่ยวกับการบรรเทาทุกข์การซ่อมบำรุงดาววัตถุ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ และลดความแออัดของการจราจรในบริเวณถนนสาทร ทหารวมที่ 4 สี่ลม สุรวงศ์ และถนนเจริญกรุงซึ่งคาดว่าจะสามารถลดความสูญเสีย ได้ประมาณปีละ 206 ล้านบาท การดำเนินโครงการได้กำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานไว้ 6 ปี ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2531 - 2536 ในวงเงินทั้งสิ้น 1,423.95 ล้านบาท ซึ่งใช้จากเงินของ กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 40 และเงินงบประมาณของรัฐบาลร้อยละ 60

ผลการปฏิบัติงานของโครงการที่ผ่านมาจนถึงเดือนสิงหาคม 2535 ปรากฏว่าได้จ่ายค่าเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดินและอาคารแล้วทั้งสิ้น 798 หลัง เป็นเงิน 850.1 ล้านบาท หรือเท่ากับร้อยละ 95.6 ของจำนวนที่ดินและอาคารที่จะต้องดำเนินการทั้งสิ้น และร้อยละ 99.3 ของวงเงินที่จะต้องดำเนินการทั้งสิ้น โดยการจัดสรรฯ จำแนกเป็นการดำเนินงานในช่วงถนนสุรวงศ์ - สี่ลม - สาทร 127 หลัง เป็นเงิน 396.55 ล้านบาท ช่วงถนนสาทร - จันทน์ 298 หลัง เป็นเงิน 274.1 ล้านบาท และช่วงถนนจันทน์ - เลียบแม่น้ำ 373 หลัง เป็นเงิน 179.45 ล้านบาท ในด้านการก่อสร้าง กรุงเทพมหานครจะได้กระทำการก่อสร้างโรงงานบำบัดน้ำโสโครกที่บริเวณปากคลองช่องนนทรี โรงงานดังกล่าว เป็นส่วนหนึ่งของ โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรีมีขนาด 130,000 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการออกแบบ ซึ่งคาดว่าจะออกแบบแล้วเสร็จในเดือน พฤศจิกายน ส่วนการก่อสร้างอื่น ๆ ได้แก่ ระบบระบายน้ำ และถนนเลียบบคลองช่องนนทรีทั้ง 3 ช่วง ค่าก่อสร้างในวงเงินทั้งสิ้น 567.8 ล้านบาท ปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้ประกวดราคาแล้วในวงเงินทั้งสิ้น 523,005,514 บาท ซึ่งคาดว่าจะสามารถเซ็นสัญญาได้ภายในเดือนธันวาคม 2535

เมื่อเปรียบเทียบผลการจัดการมลพิษที่ดินและการก่อสร้างระบบระบายน้ำ และถนนกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการแล้ว ปรากฏว่ากรุงเทพมหานครยังคงดำเนินการได้ช้ากว่าแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ถึง 2 ปี ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากมีข้อจำกัดในด้านเจ้าของที่ดินและอาคารไม่ยอมรับโอนออกจากบริเวณที่จะต้องเวนคืน การสำรวจออกแบบล่าช้า และการอนุมัติประกวดราคาล่าช้า เป็นประเด็นสำคัญ

#### 6. ข้อเสนอแนะ

จากผลการดำเนินโครงการ และปัญหาอุปสรรค ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น จึงเห็นควรให้กรุงเทพมหานครดำเนินการดังนี้

ควรเร่งรัดการจัดการมลพิษที่ดินที่ยังค้าง เบิกให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อจะได้ไม่เกิดเป็นปัญหาอุปสรรคในการก่อสร้างถนนและระบบระบายน้ำที่จะมีขึ้นในระยะต่อไป ทั้งนี้เนื่องจากจะได้ระบายน้ำ ป้องกันน้ำท่วม และบำบัดน้ำเสียโครกในบริเวณปากคลองช่องนนทรีได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งเท่ากับจะเป็นการลดความเสียหายที่เกิดจากน้ำท่วมเป็นจำนวนมากในแต่ละปี นอกจากนี้ยังสามารถใช้เป็นถนนลดความแออัดของการจราจรในบริเวณถนนสาทร พระรามที่ 4 สีลม สุรวงศ์ และถนนเจริญกรุง ได้อีกทางหนึ่งด้วย เพราะถนนดังกล่าว เป็นถนนที่เชื่อมกันทุกสาย และสามารถออกสู่นอกเมืองได้อย่างรวดเร็ว

ดังนั้นเพื่อให้บังเกิดผลสัมฤทธิ์ตามนัยดังกล่าวข้างต้น จึงเห็นควรให้กรุงเทพมหานครเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วด้วย

#### 7. ข้อสังเกต

ในการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ มักจะมีปัญหาด้านการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์อยู่เสมอ เช่น เจ้าของทรัพย์สินไม่ยอมรับราคาที่คณะกรรมการกำหนด จึงไม่ยอมมาทำความตกลงทำให้เจ้าหน้าที่ทำงานได้ล่าช้า นอกจากนี้ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 ไม่มีข้อกำหนดให้อำนาจเจ้าหน้าที่ขัมไล่มุกรุกที่อยู่ในแนวเขตเวนคืน ทำให้ต้องดำเนินการตามกฎหมายอื่น ซึ่งจะทำให้การรื้อถอนอาคารในแนวเขตเวนคืนล่าช้า และเป็นอุปสรรคในการสร้างทาง

คณะผู้จัดทำรายงาน

นายอำพล ทิมसार เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 7

นางบุรพร อนุเคราะห์กุล เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 6

นางสาวนุญรักษ์ มอญสวัสดิ์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 3

ผู้พิมพ์ นางฉวีวรรณ อ่ำพันธุ์

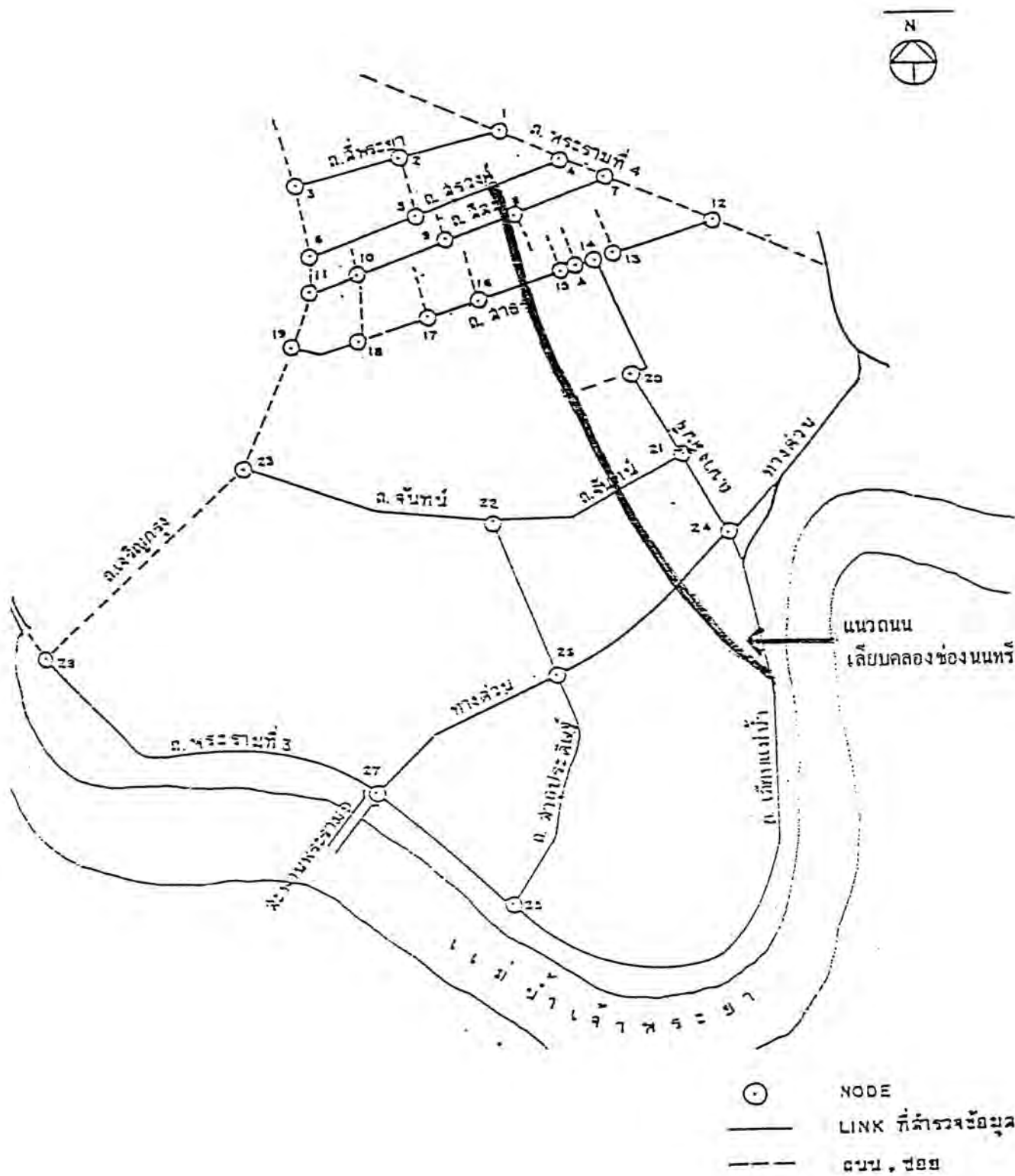
file ค.ระบายน้ำและถนน

ภาคผนวก

## สารบัญภาคผนวก

		หน้า
รูปที่ 1	แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ	ก.1
ตารางที่ 1	เปรียบเทียบแผนและผลงานของการจัดการมลพิษที่ดินโครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรี	ก.2
ตารางที่ 2	แสดงผลการสำรวจความเร็ว ในการเดินทางและความล่าช้า	ก.3
ตารางที่ 3	แสดงผลการวิเคราะห์ความเร็วของขบวนบนเส้นทางสายต่าง ๆ	ก.4
ตารางที่ 4	ปริมาณจราจรที่เข้าสู่ทางแยก	ก.5
ตารางที่ 5	เปรียบเทียบแผนและผลการใช้จ่ายเงินของการก่อสร้างถนนเลียบบคลองช่องนนทรี	ก.6
ตารางที่ 6	การประเมินผลทาง เศรษฐกิจ กรณีที่ 1 - 4 ช่องทาง	ก.7
ตารางที่ 7	การประเมินผลทาง เศรษฐกิจ กรณีที่ 1 - 6 ช่องทาง	ก.8
ตารางที่ 8	การประเมินผลทาง เศรษฐกิจ กรณีที่ 2 - 4 ช่องทาง	ก.9
ตารางที่ 9	การประเมินผลทาง เศรษฐกิจ กรณีที่ 2 - 6 ช่องทาง	ก.10

รูปที่ 1 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ



แนวดถนน  
เลียบคลองช่องนนทรี

ตารางที่ 1

เปรียบเทียบแผนและผลงานของการจัดการรวมสัตว์ทดแทนโครงการก่อสร้าง  
ระบบระบายน้ำและถนนเลียบริมคลองช่องนนทรี

ช่วงถนน	จำนวนอาคารที่รองรับรถก่อน (หลัง)			ค่าเช่าเขตที่ดินและอาคาร (ล้านบาท)			ค่าก่อสร้างถนนรวม 3 ช่วง		
	แผน	ผล	ร้อยละ	แผน	ผล	ร้อยละ	แผน	ผล	ร้อยละ
สว่างศรี - สกล - สาทร	127	127	100.0	396.55	396.55	100.0			
สาทร - จันทน์	303	298	98.3	274.9	274.1	99.7	567.8	-	-
จันทน์ - เลียบแม่น้ำ	405	373	92.1	184.7	179.45	97.2			
รวมทั้งสิ้น	835	798	95.6	856.15	850.1	99.3			

หมายเหตุ : ผ่านจัดการรวมสัตว์ทดแทน กองรังวัด สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 2 | แสดงผลการสำรวจความเร็วในการเดินทางและความล่าช้า

ชื่อถนน	ช่วงถนนจุดถึงจุด	ระยะทาง (m)	TRAVEL TIME (เวลาที่ใช้ในการวิ่งรวมเวลาการติด) (sec.)		DELAY TIME (เวลาที่เสียไปในช่วงเวลาการติด) (sec.)		RUNNING TIME (เวลาที่วิ่งไม่รวมเวลาการติด) (sec.)				
			0:00-9:00	9:00-16:00	16:00-20:00	0:00-9:00	9:00-16:00	16:00-20:00	0:00-9:00	9:00-16:00	16:00-20:00
สีเบระชา	1 2	650	71	132	127	5	29	40	66	103	87
	3 1	1450	187	362	264	36	164	82	151	190	102
	4 6	2200	245	345	301	39	74	100	206	272	201
สุววงค์	5 1	1100	183	307	180	47	252	24	136	135	156
	7 11	2400	313	630	488	69	317	177	244	313	309
สามารใต้	11 7	2400	359	1502	744	135	1186	341	218	216	403
	12 19	3550	385	501	666	76	139	149	308	369	416
สามารเทื่อ	19 12	3550	431	480	611	115	162	252	316	326	359
	14 24	2550	331	315	425	17	30	71	314	205	354
เวงคั้ง	24 14	2550	433	451	506	70	119	124	363	332	302
	21 23	3650	658	608	719	144	80	224	514	520	495
จักรทร์	23 21	3650	639	604	721	68	116	275	471	468	446
	22 25	3350	501	468	532	91	55	82	410	413	450
สาฎประดิมัง	25 22	3350	400	501	581	100	166	132	380	337	419
	24 27	6050	478	536	508	21	114	76	457	422	431
พระราม 3	27 24	6850	500	522	490	36	36	25	465	406	479
	27 20	2950	212	328	289	0	80	65	212	248	223
	28 27	2950	236	262	246	9	40	17	227	222	230

หมายเหตุ DELAY TIME + RUNNING TIME = TRAVEL TIME

ตารางที่ 3 แสดงผลการวิเคราะห์ความเร็วของขบวนบนเส้นทางสายต่าง ๆ

ชื่อกัน	ช่วงกั้น จุดถึงจุด	ระยะทาง (m)	TRAVEL SPEED (ความเร็วที่วิ่งโดยรวมเวลารถติด) (kph.) 6:00-9:00 9:00-16:00 16:00-20:00	RUNNING SPEED (ความเร็วรถวิ่งที่วิ่งโดยไม่รวมเวลารถติด) (kph.) 6:00-9:00 9:00-16:00 16:00-20:00
สี่พระยา	1 2	650	33 18 10	36 23 27
	3 1	1450	28 14 20	35 26 29
สุวงศ์	4 6	2200	32 23 21	38 29 20
	5 4	1100	22 10 22	29 29 25
สีลม	7 11	2400	28 14 10	35 28 28
	11 7	2400	24 6 12	40 27 21
สาทรใต้	12 19	3550	33 25 23	41 35 31
	19 12	3550	30 26 21	40 39 36
นางลิ้นจี่	14 24	2550	28 29 22	29 32 26
	24 14	2550	21 20 10	25 28 24
จันทร์	21 23	3650	20 22 18	26 25 27
	23 21	3650	24 23 18	28 20 29
สาธุประดิษฐ์	22 25	3350	24 26 23	29 29 27
	25 22	3350	25 24 21	32 36 27
พระราม 3	24 27	6850	52 46 49	54 58 67
	27 24	6850	49 47 50	53 51 62
	27 28	2950	50 32 37	50 43 48
	28 27	2950	45 41 43	47 48 46

ตารางที่ 4 ปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยก (PCU)

ทางแยก	ชื่อทางแยก	ชม.เร่งด่วนเช้า	ชม.เร่งด่วนเย็น	:15 ชม. (06.00 - 21.00 น.)
1	ด.อังกู๋ - ด.พรขาม 4	5385	9185	118,357
2.	ด.เจริญกรุง - ด.สว่างค์	2462	3698	51,242
3.	ด.เจริญกรุง - ด.สกล	2608	2596	42,542
4	ด.สกล - ด.พรขาม 4	5466	11535	151,939
5	ด.สาทร - ด.พรขาม 4	5557	9668	138,467
	สะพานลอย ไทย - เบตเซม	2377	5208	66,480
6	ด.สาทร - ข.สวนพลู	7237	7452	123,858
7	ด.สาทร - ข.เขมรทนต์	5786	7420	106,956
8	ด.เจริญกรุง - ด.สาทร	3143	2942	45,580
9	ด.จันทน์ - ข.เขมรทนต์ 3	1715	2587	35,815
10	ด.จันทน์ - ด.สาทรประดิษฐ์	2066	2940	38,864
11	ด.นางคณ - ด.จันทน์ใหม่	3226	2604	38,563
12	ด.นางคณ - ด.เลียบแม่น้ำ	1935	3741	45,514
13	ด.เลียบแม่น้ำ - ด.สาทรประดิษฐ์	1069	1965	28,288

หมายเหตุ : 1. ทางแยกที่มีการจราจรสูงสุด ได้แก่ ทางแยกถนนสกล - ถนนพรขาม 4 มีปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเย็น 11, 535 Pcu/hr

และรวม 15 ชั่วโมง 151,939 Pcu.

2. ทางแยกที่มีการจราจรต่ำสุด ได้แก่ ถนนเลียบแม่น้ำ - ถนนสาทรประดิษฐ์ มีปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้า

1,069 Pcu/hr และรวม 15 ชั่วโมง 28,288 Pcu.

ตารางที่ 5

เปรียบเทียบแผนและผลการใช้จ่ายเงินของโครงการสร้างถนนเลียบริมคลองช่องนนทรี

ปีงบประมาณ	แผนการใช้จ่าย			ผลการใช้จ่าย		
	เงินงบประมาณ กรุงเทพมหานคร (บาท)	เงินงบประมาณ แผ่นดิน (บาท)	รวม	เงินงบประมาณ กรุงเทพมหานคร (บาท)	เงินงบประมาณ แผ่นดิน (บาท)	รวม
2531	-	-	-			
2532	-	-	-			
2533	8,000,000	12,000,000	20,000,000			
2534	45,080,000	67,620,000	112,700,000			
2535	6,580,000	9,870,000	16,450,000			
2536	151,444,000	267,206,000	418,650,000			
รวม	211,104,000	356,696,000	567,800,000			

หมายเหตุ : ฝ่าออกแบบและโครงสร้าง กองออกแบบสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 6 การประเมินผลทางเศรษฐกิจ กรณีที่ 1 - 4 ช่องทางจราจร

CASE1-4lanes

Increase Cost (%) = 12

BENEFIT COST RATIO

YEAR	COST			TOTAL	BENEFIT			TOTAL
	COST 1	COST 2	COST 3	COST	BENEFIT 1	BENEFIT 2	BENEFIT 3	BENEFIT
2533				0.0				0.0
2534				0.0				0.0
2535	521.2		29.8	550.9				0.0
2536	521.2		29.8	550.9				0.0
2537			29.8	29.8				0.0
2538	504.4	1.3	104.6	610.3	8.0	119.3		127.3
2539	504.4	1.3	104.6	610.3	8.0	126.0		134.0
2540		1.3	104.6	105.9	8.0	132.9		140.8
2541	426.4	6.0	124.9	557.3	161.0	248.1		409.1
2542	426.4	6.0	124.9	557.3	186.5	266.4		452.9
2543		6.0	124.9	130.9	213.1	285.5		498.6
2544		35.8		35.8	240.9	485.2		726.0
2545		11.7		11.7	204.3	512.1		717.4
2546		11.7		11.7	211.0	513.2		724.2
2547		11.7		11.7	217.6	513.4		731.0
2548		11.7		11.7	224.3	513.5		737.8
2549		11.7		11.7	231.0	513.6		744.6
2550		11.7		11.7	237.6	513.7		751.3
2551		58.3		58.3	244.3	513.9		758.1
2552		11.7		11.7	250.9	514.0		764.9
2553		11.7		11.7	257.6	514.1		771.7
2554		11.7		11.7	264.3	514.2		778.5
2555		11.7		11.7	270.9	514.3		785.3
INTEREST =	12			NPV = 1837.705				NPV= 1938.716
						B/C =	1.054966	
						IRR =	0.124305	

ตารางที่ 7 การประเมินผลทางเศรษฐกิจ กรณีที่ 1 - 6 ช่องทางจราจร

CASE1-6lanes

Increase Cost (%) = 12

BENEFIT COST RATIO

YEAR	COST			TOTAL	BENEFIT			TOTAL
	COST 1	COST 2	COST 3	COST	BENEFIT 1	BENEFIT 2	BENEFIT 3	BENEFIT
2533				0.0				0.0
2534				0.0				0.0
2535	521.2		34.1	555.3				0.0
2536	521.2		34.1	555.3				0.0
2537			34.1	34.1				0.0
2538	504.4	1.5	119.8	625.8	8.0	119.3		127.3
2539	504.4	1.5	119.8	625.8	8.0	126.0		134.0
2540		1.5	119.8	121.4	8.0	132.9		140.8
2541	426.4	6.9	143.1	576.5	161.0	248.1		409.1
2542	426.4	6.9	143.1	576.5	126.5	266.4		452.9
2543		6.9	143.1	150.0	213.1	285.5		498.6
2544		41.1		41.1	240.9	485.2		726.0
2545		13.4		13.4	204.3	513.1		717.4
2546		13.4		13.4	211.0	513.2		724.2
2547		13.4		13.4	217.6	513.4		731.0
2548		13.4		13.4	224.3	513.5		737.8
2549		13.4		13.4	231.0	513.6		744.6
2550		13.4		13.4	237.6	513.7		751.3
2551		66.8		66.8	244.3	513.9		758.1
2552		13.4		13.4	250.9	514.0		764.9
2553		13.4		13.4	257.6	514.1		771.7
2554		13.4		13.4	264.3	514.2		778.5
2555		13.4		13.4	270.9	514.3		785.3
INTEREST =	12			NPV = 1890.395				NPV= 1938.716
						B/C =	1.025561	
						IRR =	0.122026	

ตารางที่ 8 การประเมินผลทางเศรษฐกิจ กรณีที่ 2 - 4 ช่องทางจราจร

CASE2-4lanes

Increase Cost (%) = 12

BENEFIT COST RATIO

YEAR	COST			TOTAL	BENEFIT			TOTAL
	COST 1	COST 2	COST 3	COST	BENEFIT 1	BENEFIT 2	BENEFIT 3	BENEFIT
2533				0.0				0.0
2534				0.0				0.0
2535	820.2		104.2	924.4				0.0
2536	820.2		104.2	924.4				0.0
2537			104.2	104.2				0.0
2538	303.5	4.7	88.9	397.1	91.1	197.9		289.0
2539	303.5	4.7	88.9	397.1	91.1	213.9		305.0
2540		4.7	88.9	93.6	91.1	230.7		321.8
2541		8.7		8.7	161.0	406.9		567.9
2542		8.7		8.7	186.5	432.1		618.6
2543		8.7		8.7	213.1	458.1		671.3
2544		43.4		43.4	240.9	485.2		726.0
2545		8.7		8.7	204.3	513.1		717.4
2546		8.7		8.7	211.0	513.2		724.2
2547		8.7		8.7	217.6	513.4		731.9
2548		8.7		8.7	224.3	513.5		737.3
2549		8.7		8.7	231.0	513.6		744.6
2550		8.7		8.7	237.6	513.7		751.3
2551		43.4		43.4	244.3	513.9		758.1
2552		8.7		8.7	250.9	514.0		764.9
2553		8.7		8.7	257.6	514.1		771.7
2554		8.7		8.7	264.3	514.2		778.5
2555		8.7		8.7	270.9	514.3		785.3
INTEREST =	12			NPV = 1940.866				NPV= 2331.314
						B/C =	1.266422	
						IRR =	0.140337	

ตารางที่ 9 การประเมินผลทางเศรษฐกิจ กรณีที่ 2 - 6 ช่องทางจราจร

CASE2-6lanes

Increase Cost (%) = 12

BENEFIT COST RATIO

YEAR	COST			TOTAL	BENEFIT			TOTAL
	COST 1	COST 2	COST 3	COST	BENEFIT 1	BENEFIT 2	BENEFIT 3	BENEFIT
2533				0.0				0.0
2534				0.0				0.0
2535	330.2		119.4	999.6				0.0
2536	220.2		119.4	999.6				0.0
2537			119.4	119.4				0.0
2538	303.5	5.4	101.9	410.8	91.1	197.9		239.0
2539	303.5	5.4	101.9	410.8	91.1	213.9		305.0
2540		5.4	101.9	107.2	91.1	230.7		321.3
2541		10.0		10.0	161.0	406.9		567.9
2542		10.0		10.0	186.5	432.1		618.6
2543		10.0		10.0	213.1	458.1		671.3
2544		49.8		49.8	240.9	485.2		726.0
2545		10.0		10.0	204.3	513.1		717.4
2546		10.0		10.0	211.0	513.2		724.2
2547		10.0		10.0	217.6	513.4		731.0
2548		10.0		10.0	224.3	513.5		737.8
2549		10.0		10.0	231.0	513.6		744.6
2550		10.0		10.0	237.6	513.7		751.3
2551		49.8		49.8	244.3	513.9		758.1
2552		10.0		10.0	250.9	514.0		764.9
2553		10.0		10.0	257.6	514.1		771.7
2554		10.0		10.0	264.3	514.2		778.5
2555		10.0		10.0	270.9	514.3		785.3
INTEREST =	12			NPV = 1894.019				NPV= 2331.314
						B/C =	1.230282	
						IRR =	0.133272	

