



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ประวัติความเป็นมา

ด้วยปรากฏว่าการคมนาคมขนส่งไม่เอื้ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่การจราจรอันเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศเป็นอย่างมาก รัฐบาลจึงเห็นสมควรให้จัดตั้งองค์กรขึ้นมารับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาโดยตรง โดยให้มีหน้าที่ในการสร้างทางพิเศษ เพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคดังกล่าว ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2509 รัฐบาลได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่ง เรียกว่า "คณะกรรมการพิจารณาสำรวจแก้ไขเหตุขัดข้องและวางแผนการจราจรทางบก" ต่อมาในปี พ.ศ. 2512 คณะกรรมการชุดนี้ได้เสนอความเห็นต่อรัฐบาลขอให้สภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในปัจจุบัน) ติดต่อขอความช่วยเหลือไปยังรัฐบาลสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันให้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาทำการสำรวจ ศึกษา และวางแผนแม่บทสำหรับการจราจรในกรุงเทพมหานคร

ต่อมา ในปี พ.ศ. 2513 กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ (สมัยนั้น) ได้มีหนังสือถึงคณะรัฐมนตรีว่า ในปัจจุบันถนนต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครมีการจราจรหนาแน่นถึงขีดที่เรียกว่ามีความอิ่มตัว (Saturation Capacity) และจะเพิ่มทวีคูณขึ้นไปอีกในอนาคตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีการใช้รถยนต์เป็นพาหนะและขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นทุกวัน ทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างใหญ่หลวง จึงเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องดำเนินการแก้ไข โดยรีบด่วน กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติจึงได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวว่าจะจัดให้มีการก่อสร้างทางระบบใหม่ขึ้นแล้วเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง แต่เนื่องจากการก่อสร้างทางดังกล่าวต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ซึ่งต้องจัดหาโดยการกู้เงินจากในและต่างประเทศมาดำเนินการ จึงควรจัดตั้งองค์กรขึ้นมารับผิดชอบ

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการดังกล่าว และมอบให้กระทรวงมหาดไทย ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงอยู่แล้วรับไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ต่อมาในวันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2514 คณะกรรมการพิจารณาสำรวจแก้ไขเหตุขัดข้องและวางแผนการจราจรทางบกได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง เรียกว่า "คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทาง"

เป็นการชั่วคราว เพื่อให้พิจารณาศึกษาเตรียมการและทำข้อเสนอเกี่ยวกับการจัดตั้งองค์กรเพื่อสร้างทางระบบใหม่โดยเก็บค่าผ่านทาง

หลังจากที่คณะกรรมการชุดนี้ได้ดำเนินการมาระยะหนึ่งก็มีความเห็นว่า การดำเนินงานนี้เป็นงานเกี่ยวกับการพิจารณาตั้งองค์กรขึ้นและพิจารณาวางโครงการตลอดถึงดำเนินการหาแหล่งเงินทุนต่างประเทศหรือในประเทศ และเงินงบประมาณเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้แล้วลักษณะงานที่องค์กรนี้จะจัดทำเป็นงานทางวิชาการ ซึ่งจะต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญทั้งในและนอกประเทศ และจะต้องดำเนินการเกี่ยวกับทรัพย์สินของราษฎรเป็นส่วนใหญ่ด้วย ดังนั้นควรที่จะได้ดำเนินการเรื่องนี้ในลักษณะถาวร โดยให้มีคณะกรรมการพิจารณาดำเนินงานโดยเฉพาะ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบและให้จัดตั้งคณะกรรมการโดยถาวรขึ้นได้ เรียกว่า "คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์กรเก็บค่าผ่านทาง" โดยคัดเลือกจากอนุกรรมการชุดเก่า เมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2514 ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอและมีนายถวิล สุนทรศารทูล รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทยในสมัยนั้นเป็นประธาน และกรรมการซึ่งเป็นตัวแทนจากหน่วยราชการอีก 14 ท่าน

คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์กรเก็บค่าผ่านทาง พิจารณาเห็นว่าการดำเนินงานจัดตั้งองค์กรดังกล่าวจำเป็นจะต้องกระทำโดยรีบเร่ง จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้น 2 คณะ เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2514 คือ "คณะกรรมการพิจารณาจัดรูปองค์กรเก็บค่าผ่านทาง" เพื่อทำหน้าที่ศึกษาและพิจารณาจัดวางรูปงาน การแบ่งส่วนขององค์กร ขอบเขตการดำเนินงาน และสายการบังคับบัญชา ตลอดจนกำหนดอำนาจและหน้าที่ขององค์กรเก็บค่าผ่านทาง และ "คณะกรรมการพิจารณาร่างกฎหมายองค์กรเก็บค่าผ่านทาง" ทำหน้าที่ร่างพระราชบัญญัติเพื่อจัดตั้งองค์กร ทั้งนี้จนกว่าการจัดตั้งองค์กรจะเสร็จเรียบร้อย ในการนี้กระทรวงมหาดไทยได้จัดส่งคณะเจ้าหน้าที่ไปศึกษาดูงานด้านกฎหมายและด้านการดำเนินการขององค์กรเก็บค่าผ่านทางที่ประเทศญี่ปุ่นและเกาหลี เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาร่างกฎหมายและการจัดรูปองค์กรด้วย

คณะกรรมการพิจารณาได้เสนอร่างพระราชบัญญัติ "การทางพิเศษแห่งประเทศไทย" ต่อคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์กรเก็บค่าผ่านทาง เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและได้ส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาต่อไป แต่เนื่องจากขณะนั้นเป็นสมัยคณะปฏิวัติ คณะกรรมการกฤษฎีกาจึงได้ยกร่างแก้ไขจากรูปพระราชบัญญัติเดิมแปลงรูปเป็นประกาศของคณะปฏิวัติ และได้ประกาศใช้เป็นกฎหมายตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 โดยกำหนดวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ไว้ดังนี้

1. สร้างหรือจัดให้มีด้วยวิธีการใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ
2. จัดดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่ง โดยรถรางเดียว และรถใต้ดิน
3. ดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษ

อำนาจหน้าที่

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ จึงให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. สร้าง ซ่อม จัดทำ รับโอน จำหน่าย เช่า ให้เช่า แลกเปลี่ยน ยืม ให้ยืม และ ดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
2. ซื้อ จัดทำ จำหน่าย เช่า ให้เช่าซื้อ แลกเปลี่ยน ถือกรรมสิทธิ์ครอบครอง หรือ ดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ
3. วางแผน สำรอง ออกแบบเกี่ยวกับการสร้างหรือขยายทางพิเศษ
4. เรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางพิเศษ และค่าบริการขนส่งบนทางพิเศษ
5. กู้ยืมเงินหรือลงทุน
6. ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน

การจัดองค์การและการบริหาร

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีฐานะเป็นนิติบุคคล ดำเนินงานในรูปรัฐวิสาหกิจอยู่ ภายใต้การควบคุมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย การบริหารงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นไปในรูปของคณะกรรมการ เรียกว่า "คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย" ประกอบด้วย ประธานกรรมการ 1 คน และกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่า 7 คน แต่ไม่เกิน 9 คน ทั้งนี้ไม่รวมผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง คณะกรรมการนี้ได้รับการพิจารณาแต่งตั้ง โดยคณะรัฐมนตรี มีอำนาจหน้าที่ในการวางนโยบาย และควบคุมดูแลกิจการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยทั่วไป รวมถึงการออกระเบียบและ ข้อบังคับต่าง ๆ

คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ. 2534) ประกอบด้วย

- | | | |
|----------------|------------------|---------------|
| 1. นายอนันต์ | อนันตกุล | ประธานกรรมการ |
| 2. นายยัวร์ตัน | กมลเวช | กรรมการ |
| 3. นายปรัชญา | สุตะบุตร | กรรมการ |
| 4. พล.ต.อ.แสวง | ธีระสวัสดิ์ | กรรมการ |
| 5. นายสมหมาย | ภาษี | กรรมการ |
| 6. นายต่อพงศ์ | วัจนะสวัสดิ์ | กรรมการ |
| 7. นายชัยวัฒน์ | เกตปุรีชาสวัสดิ์ | กรรมการ |

8.	พ.อ. ประจักษ์	สว่างจิตร์	กรรมการ
9.	นายสมเจตน์	ทิดพงษ์	กรรมการ
10.	พลอากาศโทสมบุญ	ระหงษ์	กรรมการ
11.	นายจรัญ	บุรพรัตน์	กรรมการ (ผู้ว่าการการทางพิเศษ แห่งประเทศไทย)

นอกจากนี้แล้วในการบริหารงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยังจัดให้มีคณะกรรมการบริหารการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วย ประธานกรรมการ 1 คน และ กรรมการอื่นอีก 3 คน

คณะกรรมการบริหารการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ. 2534) ประกอบด้วย

1.	นายยุวรัตน์	กมลเวช	ประธานกรรมการ
2.	นายชัยวัฒน์	เกตุปรีชาสวัสดิ์	กรรมการ
3.	นายสมหมาย	ภาณี	กรรมการ
4.	นายจรัญ	บุรพรัตน์	กรรมการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้จัดแบ่งสายงานบังคับบัญชาออกเป็นส่วนใหญ่ ๆ 3 ส่วน ตามความรับผิดชอบของรองผู้ว่าการ 3 ฝ่าย คือ รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร รองผู้ว่าการฝ่ายวางแผนและพัฒนา และรองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ และอีก 1 สำนัก คือ สำนักผู้ว่าการซึ่งอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของผู้ว่าการโดยตรง ตามแผนภูมิการแบ่งส่วนงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (รูปที่ 2.1)

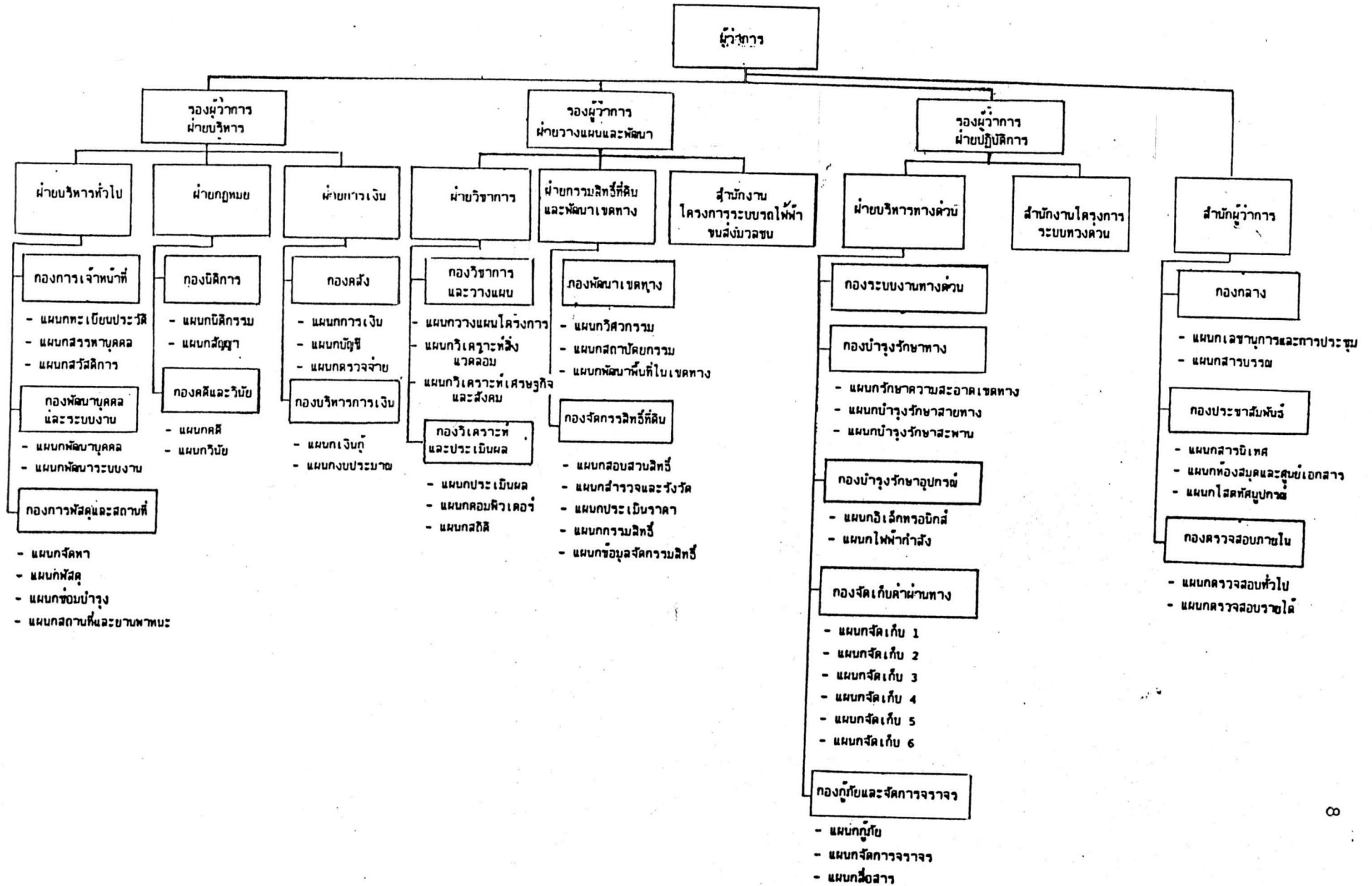
1. รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร รับผิดชอบการดำเนินงานของฝ่ายต่าง ๆ ดังนี้

1.1 ฝ่ายบริหารทั่วไป (Administration Department) แบ่งการดำเนินงานได้เป็น 3 กอง ดังนี้

ก. กองการเจ้าหน้าที่ (Personnel Division) ดำเนินงานและรับผิดชอบเกี่ยวกับงานข้อมูลและทะเบียนประวัติ งานสรรหาบุคคลและแต่งตั้ง งานสวัสดิการและแรงงานสัมพันธ์ตลอดจนการปฏิบัติงานอื่นที่เกี่ยวกับการบริหารงานบุคคล

ข. กองพัฒนาบุคคลและระบบงาน (Training & System Development Division) ดำเนินงานรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดองค์การ และพัฒนาองค์การ งานปรับปรุงระบบงาน ตลอดจนการพัฒนาการบริหารและการพัฒนาพนักงาน งานฝึกอบรม สัมมนา ประชุม ดูงาน ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศของพนักงาน

รูปที่ 2.1: แผนภูมิการแบ่งส่วนงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ค. กองการพัสดุและสถานที่ (Supply & Household Division) ดำเนินการบริหารงานพัสดุ สถานที่ และยานพาหนะ

1.2 ฝ่ายกฎหมาย (Legal Department) แบ่งการดำเนินงานได้เป็น 2 กอง ดังนี้

ก. กองนิติการ (Legal Counsel Division) ดำเนินการด้านนิติการ ทั้งด้านวิชาการและปฏิบัติการ

ข. กองคดีและวินัย (Legal Action Disciplinary Division) ดำเนินการด้านคดีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นคู่ความ การวางทรัพย์ และดำเนินการเกี่ยวกับด้านวินัยของพนักงาน

1.3 ฝ่ายการเงิน (Finance Department) แบ่งการดำเนินงานได้เป็น 2 กอง ดังนี้

ก. กองคลัง (Treasury Division) ดำเนินการบริหารด้านการคลัง

ข. กองบริหารการเงิน (Financial Management Division) ดำเนินการจัดทำงบประมาณประจำปี ดำเนินการเกี่ยวกับเงินกู้ และดำเนินการวางแผนการเงิน

2. รองผู้ว่าการฝ่ายวางแผนและพัฒนา รับผิดชอบการดำเนินงานของฝ่ายต่าง ๆ ดังนี้

2.1 ฝ่ายวิชาการ (Technical Department) แบ่งการดำเนินงานได้เป็น 2 กอง ดังนี้

ก. กองวิชาการและวางแผน (Technical & Planning Division) ดำเนินงานด้านวิชาการและวางแผนโครงการทางพิเศษทั้งระบบทางด่วนและระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รวมทั้งโครงการหรืองานอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยศึกษาวิจัยและวิเคราะห์ความเหมาะสมทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และวิศวกรรม เพื่อให้ได้ระบบทางพิเศษที่มีประสิทธิภาพ

ข. กองวิเคราะห์และประเมินผล (Evaluation & Analysis Division) ดำเนินงานรวบรวมสถิติ วิเคราะห์และประเมินผลงานบริหารงานระบบทางด่วน งานโครงการระบบขนส่งมวลชนและงานโครงการอื่น ๆ โดยใช้คอมพิวเตอร์ ซึ่งใช้สำหรับให้บริการช่วยงานด้านบริหารและวิศวกรรมด้วย

2.2 ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและพัฒนาเขตทาง (Land Acquisition and Right of Way Development Department) แบ่งการดำเนินงานได้เป็น 3 กอง ดังนี้

ก. กองพัฒนาเขตทาง (Right of Way Development Division) ดำเนินการเกี่ยวกับงานพัฒนาเขตทาง การจัดทำโครงการเก็บผลประโยชน์ในเขตทาง งานออกแบบ และควบคุมการก่อสร้างทั้งทางด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม ยกเว้นโครงการก่อสร้างทางพิเศษ

ข. กองจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (Land Acquisition Division) ดำเนินการเกี่ยวกับงานซื้อหรือเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางพิเศษ

2.3 สำนักงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit System Project Office) ดำเนินงานและควบคุมให้เอกชนดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้เป็นไปตามเงื่อนไข

3. รองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ รับผิดชอบการดำเนินงานของฝ่ายต่าง ๆ ดังนี้

3.1 ฝ่ายบริหารทางด่วน (Expressway Management Department) แบ่งการดำเนินงานได้เป็น 5 กอง ดังนี้

ก. กองระบบงานทางด่วน (Expressway Network Division) วิเคราะห์และเสนอแนะเพื่อปรับปรุงระบบการเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ระบบความปลอดภัยและการจราจร ระบบการซ่อมบำรุงทางด่วนและอุปกรณ์ วิเคราะห์ พัฒนาและศึกษา เสนอแนะ เพื่อการแก้ไขปัญหาในการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารทางด่วน

ข. กองบำรุงรักษาทาง (Expressway Maintenance Division) ดูแลรักษาความสะอาด บำรุงรักษา และซ่อมแซมเครื่องหมายจราจร สะพาน และทางด่วนในด้านงานโยธา ตลอดจนบำรุงรักษาและซ่อมแซมอาคารด่าน และทางด่วน ตรวจสอบการบุกรุกเขตทาง วิเคราะห์และพัฒนาระบบการรักษาความสะอาดและการบำรุงรักษา

ค. กองบำรุงรักษาอุปกรณ์ (Equipment Maintenance Division) ตรวจสอบบำรุงรักษาและซ่อมแซมอุปกรณ์ไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องจักรสมรรถนะที่ใช้ในการปฏิบัติงานทางด่วน รวมทั้ง ไฟฟ้าแสงสว่างบนทางด่วน วิเคราะห์และพัฒนาอุปกรณ์ต่าง ๆ ในความรับผิดชอบ

ง. กองจัดเก็บค่าผ่านทาง (Toll Collection Division) ดำเนินการจัดเก็บค่าผ่านทาง จัดทำใบเสร็จรับเงินและจัดเก็บหลักฐานต้นข้าวใบเสร็จ จัดเก็บค่าผ่านทาง และนำส่งธนาคาร ตรวจสอบการนับเงินร่วมกับธนาคาร ตรวจสอบการเก็บเงินของพนักงาน และเรียกเก็บเงินค่าผ่านทางส่วนที่ขาดหายจากพนักงาน จัดเวลาทำงานของพนักงาน ประสานงานกับตำรวจทางด่วน งานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมาย

จ. กองกู้ภัยและจัดการจราจร (Rescue & Traffic Control Division) จัดบริการด้านการกู้ภัยบนทางด่วน การอำนวยความสะดวกจราจร และความปลอดภัยบน

ทางด่วน การควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกที่ใช้ทางด่วน การดำเนินงานสื่อสารของศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน การวิเคราะห์ระบบและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในกอง และติดต่อประสานงานกับตำรวจจราจรที่ปฏิบัติงานบนทางด่วน

3.2 สำนักงานโครงการระบบทางด่วน (Expressway System Project Office) ควบคุมดำเนินงานโครงการออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างทางด่วน ประกอบด้วย การควบคุมดำเนินการว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาและบริษัทรับเหมาก่อสร้าง การควบคุมการดำเนินการของบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาและบริษัทรับเหมาก่อสร้าง การตรวจสอบแบบข้อกำหนดเงื่อนไขของสัญญาและเอกสารสำคัญต่าง ๆ การประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ ของทางราชการที่เกี่ยวข้อง การตรวจรับงาน การควบคุมการเงินโครงการในรายละเอียดที่โครงการรับผิดชอบ การพิจารณาข้อเรียกร้อง การขอต่อสัญญาและปัญหาร้องเรียนต่าง ๆ การจัดเก็บเอกสารโครงการ การตรวจสอบการบูรุกเขตทางระหว่างการก่อสร้าง และการดำเนินงานเลขานุการโครงการรวมทั้งงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมาย

4. สำนักผู้ว่าการ (Office of The Governor) ดำเนินงานเกี่ยวกับงานเลขานุการ งานประชุม งานสารบรรณ งานประชาสัมพันธ์ ห้องสมุดและศูนย์เอกสาร โสตทัศนอุปกรณ์ ดำเนินการตรวจสอบภายใน ติดตามผลการปฏิบัติงาน ให้คำแนะนำแก่ฝ่ายต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายและแผนงานที่วางไว้ และทำงานอื่น ๆ ซึ่งมีได้กำหนดชัดเจนให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งรับผิดชอบ

สำนักผู้ว่าการแบ่งการดำเนินงานเป็น 3 กอง ดังนี้

4.1 กองกลาง (General Affairs Division) จะดำเนินงานเลขานุการงานประชุม และงานอื่น ๆ ซึ่งไม่ได้กำหนดไว้ชัดเจนให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดรับผิดชอบ

4.2 กองประชาสัมพันธ์ (Public Relations Division) จะดำเนินงานประชาสัมพันธ์ งานโสตทัศนอุปกรณ์ และงานห้องสมุด และศูนย์เอกสาร

4.3 กองตรวจสอบภายใน (Internal Inspection Division) จะดำเนินการตรวจสอบ เปรียบเทียบติดตามผลการปฏิบัติงาน ให้คำแนะนำแก่ฝ่ายต่าง ๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและแผนงาน

โครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้กำหนดโครงการที่จะต้องดำเนินงาน ดังนี้

1. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 (ทางด่วนเฉลิมมหานคร) ซึ่งประกอบด้วยทางด่วน 3 สาย คือ สายดินแดง-ท่าเรือ สายบางนา-ท่าเรือ และสายดาวคะนอง-ท่าเรือ

2. โครงการระบบรถไฟฟ้านขนส่งมวลชน ซึ่งได้แก่ สายพระโขนง-หัวลำโพง-บางซื่อ สายดาวคะนอง-สะพานพุทธ-มักกะสัน และสายวงเวียนใหญ่-สาทร-ลาดพร้าว
3. โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ประกอบด้วย ทางด่วน 2 สาย คือ สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ และสายพญาไท-ศรีนครินทร์
4. โครงการทางด่วนสายเอกมัย-รามอินทรา
5. โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 และ 4

โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 1

ความเป็นมาของโครงการ

ภายหลังจากที่รัฐบาลได้ประกาศจัดตั้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขึ้นเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 แล้ว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็ได้นำแผนแม่บทเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งคณะผู้เชี่ยวชาญชาวเยอรมันได้เสนอต่อรัฐบาลไทยมาเป็นแนวทางปฏิบัติงานต่อ แผนแม่บทนี้ได้เสนอแนะการแก้ปัญหาไว้เป็น 3 ระยะ คือ

1. แผนระยะสั้น (Short-Term Program) เป็นแผนงานที่จะต้องทำโดยรีบด่วนเพื่อแก้ไขสภาพถนนที่มีการจราจรติดขัดมากที่สุด เช่น เสนอแนะให้มีการจัดสร้างสะพานลอยตามทางแยกต่าง ๆ ปรับปรุงทางแยก วงเวียน สร้างถนนชั้นใหม่ สร้างชอยต่อเชื่อมกับถนนเดิม จัดระบบรถเดินทางเดี่ยวรวมทั้ง เสนอให้จัดสายสัมปทานรถยนต์โดยสารเสียใหม่ เป็นต้น
2. แผนระยะกลาง (Medium-Term Program) เป็นแผนงานที่จะต้องดำเนินการให้เสร็จในปี พ.ศ. 2523 และแผนนี้เป็นส่วนหนึ่งของแผนระยะยาว สำคัญที่สุดของแผนนี้ คือ
 - 2.1 การก่อสร้างระบบทางด่วน 3 สาย คือ สายดินแดง-ท่าเรือ สายบางนา-ท่าเรือ และสายดาวคะนอง-ท่าเรือ เพื่อให้ทางด่วนทั้ง 3 สายนี้ช่วยเชื่อมโยงทางหลวงแผ่นดินสายประธานทางภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออกเข้าด้วยกัน
 - 2.2 การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้านขนส่งมวลชน เพื่อบริการประชาชนที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว และผ่อนเบาภาระรถเมล์ประจำทาง ซึ่งตามแผนชั้นนี้กำหนดไว้ 3 สายเช่นกัน คือ สายพระโขนง-หัวลำโพง-บางซื่อ สายดาวคะนอง-สะพานพุทธ-มักกะสัน และสายวงเวียนใหญ่-สาทร-ลาดพร้าว
3. แผนระยะยาว (Long-Term Program) แผนนี้พัฒนามาจากแผนระยะกลางเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในปี พ.ศ. 2533 ได้แก่ การกำหนดนโยบายการใช้ที่ดิน นโยบายการจัดโครง

ข่ายถนน (Transport Network) นโยบายเกี่ยวกับการขนส่ง (Transport Policy) งานในแผนนี้จะมีการสร้างระบบรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนเพิ่มอีกสายหนึ่ง คือ สายพหลโยธินจากจังหวัดนนทบุรีข้ามมายังสถานีขนส่งสายเหนือไปตามถนนพหลโยธิน ถนนพญาไท ข้ามถนนสาทรไปจรดถนนรัชดาภิเษก และจะต้องขยายเส้นทางระบบรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนในแผนระยะกลางออกไปอีก เช่น ต่อจากพระโขนงไปสำโรง หรือจากมักกะสันไปคลองตัน และหนองจุกท่า

จากแผนแม่บทดังกล่าว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้พิจารณาแล้วเห็นว่าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอำนาจและหน้าที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยนั้น คือ แผนระยะกลางและแผนระยะยาว ฉะนั้นการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จึงได้จัดทำโครงการก่อสร้างทางพิเศษ ระบบทางด่วนและระบบรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชน เสนอขออนุมัติในหลักการต่อคณะรัฐมนตรี ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดำเนินการได้เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2517

เป็นที่ทราบกันดีว่าสภาพถนนในกรุงเทพมหานครในปัจจุบันประสบกับปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมาก แม้จะไม่ใช่ในช่วงระยะเวลาเร่งด่วน และคาดว่าในอนาคตปัญหานี้ในวันจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ หากไม่คิดหาทางแก้ไข ทั้งนี้เนื่องจากจำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้นประกอบกับถนนเดิมก็ไม่อาจจะขยายให้สอดคล้องกับจำนวนรถและจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้แล้วกรุงเทพมหานครยังเป็นศูนย์กลางการเดินทางหรือขนส่งสินค้าจากภาคหนึ่ง ไปยังอีกภาคหนึ่ง หรือมายังท่าเรือกรุงเทพ ทำให้เกิดการจราจรแออัดกัน ในกรุงเทพฯ อย่างไม่มีทางหลีกเลี่ยง ด้วยเหตุนี้เอง โครงการก่อสร้างทางด่วน จึงได้เริ่มขึ้น ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบายรถยนต์ให้วิ่งผ่านกรุงเทพฯ ได้โดยไม่ต้องเข้ามาใช้ถนนในเมือง และระบายรถยนต์บนถนนบางสายในกรุงเทพฯ โดยใช้ทางด่วนแทน

วัตถุประสงค์ของ โครงการ

1. เพื่อแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อเชื่อมโยงทางหลวงแผ่นดินสายประธานทางภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเข้าด้วยกัน

การบริหาร โครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แบ่งการบริหาร โครงการออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. สำนักงานโครงการระบบทางด่วน (Expressway System Project Office) รับผิดชอบในการควบคุมดำเนินการออกแบบรายละเอียดของทางด่วนที่จะก่อสร้าง ควบคุม

ดูแลการก่อสร้าง ตรวจสอบงาน ควบคุมการเงินที่โครงการรับผิดชอบ ดำเนินงานเลขานุการโครงการ

2. ฝ่ายบริหารทางด่วน (Expressway Management Department) รับผิดชอบในการบริหารทางด่วนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพโดยแบ่งสายงานเป็น 5 กอง ดังนี้

ก. กองระบบงานทางด่วน (Expressway Network Division)

ข. กองบำรุงรักษาทาง (Expressway Maintenance Division) แบ่งส่วนงานออกเป็น 3 แผนก คือ

1) แผนกบำรุงรักษาสายทาง (Roadway Maintenance Section)

2) แผนกรักษาความสะอาดเขตทาง (General Property Maintenance Section)

3) แผนกบำรุงรักษาสะพาน (Bridge Maintenance Section)

ค. กองบำรุงรักษาอุปกรณ์ (Equipment Maintenance Division) แบ่งส่วนงานออกเป็น 2 แผนก คือ

1) แผนกอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Maintenance Section)

2) แผนกไฟฟ้ากำลัง (Power Supply Maintenance Section)

ง. กองจัดเก็บค่าผ่านทาง (Toll Collection Division) แบ่งออกเป็น 6 แผนก คือ แผนกจัดเก็บ 1 ถึงแผนกจัดเก็บ 6

จ. กองกู้ภัยและจัดการจราจร (Rescue & Traffic Control Division) แบ่งออกเป็น 3 แผนก คือ

1) แผนกกู้ภัย (Rescue Section)

2) แผนกจัดการจราจร (Traffic Control Section)

3) แผนกสื่อสาร (Communication Section)

กิจกรรมของโครงการ

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 จะดำเนินการก่อสร้างระบบถนนที่ประกอบด้วยทางด่วน 3 สาย รวมระยะทาง 27.1 กิโลเมตร ได้แก่

1. ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร

2. ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ระยะทาง 7.9 กิโลเมตร

3. ทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ระยะทาง 10.3 กิโลเมตร

ในปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ทำการก่อสร้างระบบทางด่วนชั้นที่ 1 หรือทางด่วนเฉลิมมหานครและเปิดให้บริการแล้วตั้งแต่ปี พ.ศ. 2524 โดยเริ่มก่อสร้างทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ระยะทางประมาณ 8.9 กิโลเมตร เป็นสายแรกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2524 ในปี พ.ศ. 2522 ได้ก่อสร้างทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ระยะทางประมาณ 7.9 กิโลเมตร และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 17 มกราคม พ.ศ. 2526 และในปี พ.ศ. 2527 ได้ก่อสร้างทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือซึ่งเป็นสายสุดท้ายของโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ระยะทางประมาณ 10.3 กิโลเมตร และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2530