



รายงาน ประจำปี 2562

กรมทางหลวง
Department of Highways





บรรยายปก : ทัศนียภาพยามค่ำคืน โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6
สาย บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา
บริเวณช่วงอ่างเก็บน้ำลำตะคอง จังหวัดนครราชสีมา





พระราโชวาทของ
สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร
พระราชทานแก่ข้าราชการพลเรือน
เนื่องในวันข้าราชการพลเรือน วันที่ 1 เมษายน 2562

ข้าราชการมีสิ่งสำคัญที่ควรยึดมั่นอยู่ 2 อย่าง. อย่างหนึ่ง
คือผลประโยชน์ของแผ่นดิน อีกอย่างหนึ่งคือความถูกต้องเป็น
ธรรม. ผลประโยชน์ของแผ่นดิน เป็นเป้าหมายสูงสุดของการ
ปฏิบัติราชการ ส่วนความถูกต้องเป็นธรรม เป็นทั้งรากฐานและ
แนวทางปฏิบัติเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายนั้น.

คำนำ



ตลอดระยะเวลาอันยาวนานกว่า 107 ปีที่ผ่านมา กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่พัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง สนับสนุนการขับเคลื่อนประเทศ ในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี รวมถึงด้านความมั่นคง ผ่านการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ประมาณ 1,532 สายทาง ระยะทางรวม 51,841 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วประเทศแล้ว ซึ่งกรมทางหลวงตระหนักถึงภารกิจอันสำคัญยิ่งเพื่อประโยชน์สูงสุดของประชาชนตามนโยบายของรัฐบาล ตามวิสัยทัศน์กรมทางหลวงว่า “ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ”

โดยในปีงบประมาณ พ.ศ.2562 ที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้ดำเนินโครงการต่างๆ ที่สำคัญคืบหน้าไปอย่างมาก เช่นโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้งสามสายได้แก่ทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา ระยะทางกว่า 196 กิโลเมตรที่กำหนดแล้วเสร็จในงานโยธาในปี 2563 ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 ตอนพัทธยา - มาบตาพุด ซึ่งมีกำหนดเปิดใช้ เดือนกรกฎาคม 2562 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-นครปฐม ที่กรมทางหลวงสามารถแก้ไขปัญหาจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินหรือการเวนคืนให้

กับประชาชน ซึ่งกรมทางหลวงได้ปรับแผนงานเร่งรัดก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2566 ซึ่งจะทำให้คู่ขนานไปกับงานระบบ O&M (Operate & Maintenance) และจะสามารถเปิดให้บริการเต็มรูปแบบได้ภายในปลายปี 2566 รวมถึงโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินบนสายต่างๆ โครงการขยายทางหลวงสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร โครงการแก้ไขปัญหาคาราคาเรงในพื้นที่กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงกับต่างประเทศ โครงการสนับสนุนเศรษฐกิจพิเศษ โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ฯลฯ

นอกจากภารกิจในการก่อสร้างแล้ว ยังมีภารกิจในการบำรุงรักษาทางหลวง ให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภารกิจในการสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง ไม่รวมภารกิจอื่นที่รัฐบาลมอบหมายให้ดำเนินการ เพราะเชื่อมั่นในศักยภาพ ของชาวกรมทางหลวงทุกท่านเห็นได้จากเหตุการณ์อุทกภัยจากพายุไต้ฝุ่น กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่เข้าถึงพื้นที่ ออกช่วยเหลือประชาชนในการเดินทาง การสร้างสะพานทอดสะพานเบลีย์ เพื่อให้สามารถสัญจรได้ ทั้งนี้มาจากความมุ่งมั่นของชาวกรมทางหลวงทุกคนที่จะนำกรมทางหลวงไปสู่เป้าหมายที่ว่า ประชาชนต้องได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

คณะผู้จัดทำ



สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2
อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

สารบัญ

3 คำนำ

5 สารบัญ



8

คณะผู้บริหาร
กระทรวงคมนาคม

12

คณะผู้บริหาร
กรมทางหลวง



14

หน้าที่
ความรับผิดชอบ



15

แผน
ยุทธศาสตร์



19

แผนผัง
การแบ่งส่วนราชการ



20

ประวัติ
กรมทางหลวง



22

การขึ้น
การคลัง



42

ผลการดำเนินงาน
ประจำปี 2562



64

งานก่อสร้างที่แล้วเสร็จ
ปีงบประมาณ 2562



126

ประมวล
ภาพกิจกรรม



128

คณะผู้จัดทำ





สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2
อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก



พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



1

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

2

นายถาวร เสนเนียม

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

3

นายอริรัฐ รัตนเศรษฐ์

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

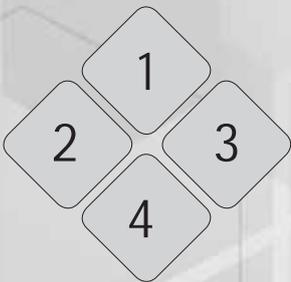
1

2

3

ปลัดกระทรวงคมนาคม

รองปลัดกระทรวงคมนาคม



1 นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ปลัดกระทรวงคมนาคม

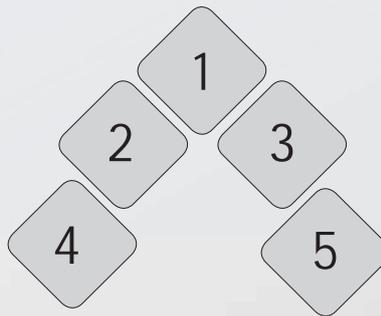
2 นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

3 นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

4 นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง

ชุดปีงบประมาณ 2562



1

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
อธิบดีกรมทางหลวง

2

นายทวี เกศิสำอาง
รองอธิบดีฝ่ายบริหาร

3

นายอภิชาติ จันทรทรัพย์
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ

4

นายอภิสิทธิ์ พรหมเสนา
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

5

นายกมล หมั่นทำ
รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง

ชุดปีงบประมาณ 2562



6

7

8

9

10

6

นายชาติชาย ชวงซิง
วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา

7

นายประมณฑ์ สถาพรนันท์
วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ

8

นายปริญญา แสงสุวรรณ
วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง

9

นายวันจักร ฉายากุล
วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความสะดวก

10

นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่ด้านวางแผน
และวางโครงการก่อสร้าง

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง

ชุดปัจจุบัน



1

2

3

4

1

นายสรยุทธ ทรงศิริไค
อธิบดีกรมทางหลวง

2

นายอภิสิทธิ์ พรหมแสน
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

3

นายอภิชาติ จันทรทรัพย์
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ

4

นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
รองอธิบดีดำเนินงาน

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง

ชุดปัจจุบัน



5

นายชาติชาย ชว่งซิง
วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา

6

นายประมณฑ์ สถาพรนานนท์
วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ

7

นายปริญญา แสงสุวรรณ
วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง

5

6

7

8

9

10

8

นายวันจักร ฉายากุล
วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความปลอดภัย

9

นายสฤติย์พงษ์ อภิเมธีรัง
วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา

10

นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่ด้านวางแผน
และวางโครงการก่อสร้าง

หน้าที่ความรับผิดชอบ กรมทางหลวง



กรมทางหลวงมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน
3. ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

แผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564

วิสัยทัศน์ "Vision"

//
ระบบทางหลวงที่สะดวก
ปลอดภัย เชื่อมโยงการ
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ของประเทศ

พันธกิจ "Mission"

พัฒนาระบบทางหลวง (Highway System) ให้เกิดความเชื่อมต่อ (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) ที่สมบูรณ เพื่อการขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมควบคู่และระดับการให้บริการ (Serviceability) และความปลอดภัย (Safety) บนทางหลวงให้ได้มาตรฐาน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่ดี ยกระดับการบริหารด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งของประเทศพัฒนาระบบบริหารองค์กร (Organization Management) ตามหลักธรรมาภิบาล

ค่านิยมร่วม

"H I G H W A Y S"

“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสมซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ
รับผิดชอบต่อพันธกิจ เกษะติดการให้บริการ ประสานพลังเป็นหนึ่งเดียว”

- (1) High performance
- (2) Intelligent technology
- (3) Good knowledge
- (4) Honesty
- (5) Work smart
- (6) Accountability
- (7) Year-round commitment
- (8) Synergy



วัฒนธรรม

"D O H"

- (1) Deliver Good Service to People : มุ่งให้เกิดการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน
- (2) Obligate Governance and Sustainability : ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและความยั่งยืน
- (3) Hold Accountability for Interests of Nation and People : คงไว้ซึ่งความรับผิดชอบต่อผลประโยชน์
ของชาติและประชาชน

ประเด็นยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 :

การพัฒนาระบบทางหลวง

การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

- 1) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงเพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
- 2) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
- 3) เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม
- 5) พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนดด้านงานทาง ทั้งในด้านออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ
- 6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง



ยุทธศาสตร์ที่ 2 :

ระดับการให้บริการ

การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

- 1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง
- 2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง
- 3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง
- 4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ
- 5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน
- 6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบ ทางหลวง



สะพานติณสูลานนท์ จ.สงขลา

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

- 1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- 2) พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- 3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใด ๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่น ๆ
- 4) พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่าธรรมเนียม วินัยด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง
- 5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง
- 6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนาการสร้งนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการอำนวยความสะดวกบนระบบทางหลวง



อุโมงค์ทางลอดห้าแยกฉลอง จ.ภูเก็ต



ภาพจำลองด่านเก็บค่าผ่านทางทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 บางปะอิน-นครราชสีมา

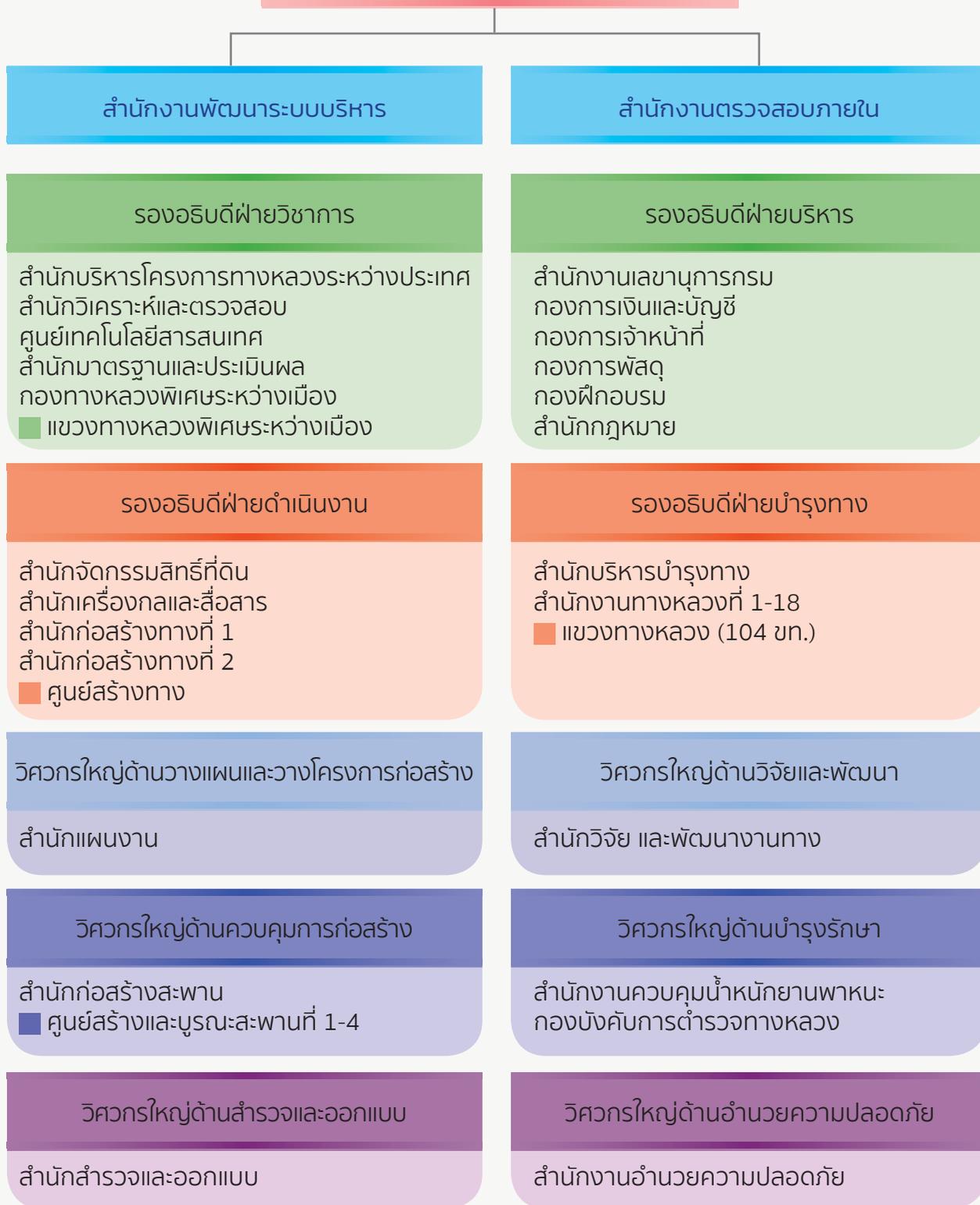
ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

- 1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงานโครงการ และกิจกรรม
- 2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัสดุ การบริหารเครื่องจักร การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินงานขององค์กร
- 3) พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร
- 4) พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน
- 5) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนาการสร้งนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก
- 6) พัฒนาและส่งเสริมการจัดการข้อร้องเรียน การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น และระบบบริหารจัดการ บนพื้นฐานของระบบธรรมาภิบาล

แผนผังการแบ่งส่วนราชการ กรมทางหลวง

อธิบดีกรมทางหลวง



ประวัติ กรมทางหลวง



กรมทางหลวงได้รับการสถาปนาขึ้นเป็นกรม เมื่อวันที่ 1 เมษายน ร.ศ. 131 ตรงกับ พ.ศ. 2455 แต่เดิมนั้นจะมีแต่กรมคลอง ซึ่งอยู่ในกระทรวงเกษตรราธิการ ล่วงมาจนถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ยุบกรมคลองมาขึ้นอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ และให้ชื่อว่า “กรมทาง” ให้เปลี่ยนชื่อกระทรวงโยธาธิการเป็นกระทรวงคมนาคมตามประกาศจัดราชการ รัตนโกสินทร์ศก 131

วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2457 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้โอนแผนกทางน้ำของกรมทางไปให้กรมทตน้ำ คือ กรมชลประทาน ขึ้นในกระทรวงเกษตรราธิการ กรมทางจึงเหลืออยู่แต่กองทางบกเพียงอย่างเดียวโดยมีเจ้ากรม เป็นหัวหน้า

วันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 ภายหลังที่ประเทศไทยได้ประกาศสงครามกับประเทศ

เยอรมัน ออสเตรเลีย - อังกฤษ ก็ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้กรมทางไปอยู่กับกรมรถไฟหลวง สังกัดกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ขึ้นอยู่กับผู้บัญชาการรถไฟหลวง เพื่อสะดวกแก่กรมรถไฟหลวงและกรมทางที่จะได้ใช้วิศวกรที่มีเป็นชนชาติศัตรูที่ต้องถูกควบคุมเป็นเชลยศึกและปลดออกจากประจำการหลายคน ในสมัยนั้นมีนายช่างทางเอกเป็นหัวหน้ากรมทาง

วันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2475 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ด้วยความเห็นชอบของ คณะราษฎรได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมกับกระทรวงเกษตรราธิการ เข้าเป็นกระทรวงเดียวกัน เรียกว่า **“กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ”** กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วยเดิมสังกัดอยู่กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม จึงต้องเปลี่ยนเป็นสังกัดกระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ

วันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2476 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติจัดตั้งกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช 2476 โดยคำแนะนำและยินยอมของคณะรัฐมนตรี ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้ กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การได้ถูกยุบเลิกไป กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วยจึงไปสังกัดกระทรวงเศรษฐกิจแทน

วันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2477 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าฯ ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงพุทธศักราช 2477 โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ได้เปลี่ยนอำนาจหน้าที่ของกรมทางให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมโยธาเทศบาล สังกัดกระทรวงมหาดไทย

วันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2484 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอนันตมหิตลกองทัพ ได้ยกฐานะขึ้นเป็นกรมทาง โอนสังกัดจากกรมโยธาเทศบาลกระทรวงมหาดไทยมาสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช 2484 แม้จะได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นกรม สังกัดกระทรวงคมนาคมแล้วก็ตาม ก็ยังไม่มีที่ทำการเป็นของตนเอง ยังคงอาศัยอยู่ในกรมโยธาเทศบาลที่เชิงสะพานผ่านฟ้าลีลาศจนถึงวันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2491 พอถึงวันที่ 13 พฤศจิกายน ปีเดียวกันจึงได้ย้ายไปอยู่ที่ ถนนพระราม 6 ซึ่งเป็นที่ตั้งของกองการพัสดุในปัจจุบัน

วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2495 กรมทางหลวงได้เปลี่ยนชื่อเป็น “กรมทางหลวงแผ่นดิน” ตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2495 สังกัดกระทรวงคมนาคม

วันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2498 กรมทางหลวงแผ่นดินได้ทำพิธีเปิดอาคารที่ทำการด้านถนนศรีอยุธยา

วันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2506 กรมทางหลวงแผ่นดินได้เปลี่ยนชื่อกลับมาเป็น “กรมทางหลวง” สังกัดกระทรวงพัฒนาการแห่งชาติตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2506



วันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2515 จนถึงปัจจุบัน กรมทางหลวงได้โอนไปสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีการปรับปรุงโครงสร้างส่วนราชการโดยลำดับดังนี้

- ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 216
- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2516
- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2532
- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2533
- พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2534
- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2537
- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2539
- พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545
- กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2545
- กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2552
- กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558

การเงิน การคลัง



ปีงบประมาณ พ.ศ.2562 รัฐบาลให้ความสำคัญกับการดำเนินภารกิจที่มีความสอดคล้องและต่อเนื่องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติการปฏิรูปประเทศ และนโยบายของรัฐบาลให้เกิดผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม โดยมุ่งเน้นการเร่งเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ การลดความเหลื่อมล้ำ การยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ควบคู่กับการสร้างความสามารถในการแข่งขันและการเสริมสร้างศักยภาพคน ก่อให้เกิดการพัฒนาอย่างสมดุลทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม ความมั่นคง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งได้น้อมนำ หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นแนวทางในการจัดสรรงบประมาณ ของประเทศ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนอย่างเป็นรูปธรรม

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่าย ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ และรายการค่าดำเนินการภาครัฐ ภายใต้ยุทธศาสตร์และ

รายการ ค่าดำเนินการภาครัฐ ประกอบด้วยแผนงานรวม 62 แผนงาน กรมทางหลวง ได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายภายใต้ ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แผนงานที่ 2.8 แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ แผนงานที่ 2.9 แผนงานบูรณาการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก แผนงานที่ 2.10 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แผนงานที่ 2.16 แผนงานบูรณาการพัฒนาระดับภาค แผนงานที่ 2.17 แผนงานบุคลากรภาครัฐ (ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ) แผนงานที่ 2.18 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน แผนงาน 3.5 แผนงานยุทธศาสตร์สร้างเสริมให้คนมีสุขภาวะที่ดี ในปีงบประมาณ พ.ศ.2562 งบประมาณรายจ่าย

ของกรมทางหลวง ประกอบด้วย 7 แผนงาน 3 ผลผลิต 28 โครงการ 1 รายการ ในวงเงินงบประมาณรายจ่ายทั้งสิ้น 117,138.8497 ล้านบาท โดยเงินงบประมาณรายจ่าย ที่กรมทางหลวงได้รับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 จำนวน 11,392.6485 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.72 และได้รับคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 65.22 ของเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีของกระทรวงคมนาคม ซึ่งได้รับจำนวน 179,598.6 ล้านบาท และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6 ของเงินงบประมาณของประเทศที่ตั้งไว้ จำนวน 3,000,000 ล้านบาท จำแนกตามงบรายจ่ายดังนี้

งบบุคลากร เป็นรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายเพื่อการบริหารงานบุคคลภาครัฐ ได้แก่รายจ่ายที่จ่ายในลักษณะเงินเดือน ค่าจ้างประจำ ค่าจ้างชั่วคราว และค่าตอบแทนพนักงานราชการ รวมถึงรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายจากงบรายจ่ายอื่นใดในลักษณะรายจ่ายดังกล่าว จำนวนเงิน 4,933.2890 ล้านบาท

งบดำเนินงาน เป็นรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายเพื่อการบริหารงานประจำได้แก่รายจ่ายที่จ่ายในลักษณะค่าตอบแทน ค่าใช้สอย ค่าวัสดุ และค่าสาธารณูปโภค รวมถึงรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายจากงบรายจ่ายอื่นใดในลักษณะรายจ่ายดังกล่าว จำนวนเงิน 705.8637 ล้านบาท

งบลงทุน เป็นรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายเพื่อการลงทุน ได้แก่รายจ่ายที่จ่ายในลักษณะค่าครุภัณฑ์ ค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้าง รวมถึงรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายจากงบรายจ่ายอื่นใดในลักษณะรายจ่ายดังกล่าว จำนวนเงิน 110,898.9397 ล้านบาท

งบเงินอุดหนุน เป็นรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายเป็น ค่าบำรุงหรือเพื่อช่วยเหลือ สนับสนุน การดำเนินงานของหน่วยงานอิสระ หรือหน่วยงานของรัฐซึ่งมิใช่ราชการส่วนกลาง หน่วยงานในกำกับของรัฐ ฯลฯ รวมถึงเงินอุดหนุนงบประมาณมหากษัตริย์เงินอุดหนุนการศาสนา และรายจ่ายที่สำนักงานงบประมาณกำหนดให้ใช้จ่ายในงบรายจ่ายนี้ จำนวนเงิน 6.7973 ล้านบาท

ทางหลวงหมายเลข 12
ตอนพิษณุโลก-หล่มสัก



งบรายจ่ายอื่น เป็นรายจ่ายที่ไม่เข้าลักษณะประเภทงบรายจ่ายใดงบรายจ่ายหนึ่ง หรือรายจ่ายที่สำนักงานงบประมาณกำหนดให้ใช้จ่ายในงบรายจ่ายนี้ จำนวนเงิน 493.960 ล้านบาท

การเบิกจ่ายเงิน

ในปีงบประมาณ พ.ศ.2562 รัฐบาลได้กำหนดมาตรการและแนวทาง การเร่งรัดติดตามการใช้จ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี โดยกำหนดเป้าหมาย การเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายลงทุนไม่น้อยกว่าร้อยละ 74.58 ของวงเงินงบประมาณรายจ่ายลงทุน และการเบิกจ่ายงบประมาณในภาพรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 75.87 ของวงเงินงบประมาณรายจ่าย ผลการเบิกจ่ายเงินของกรมทางหลวงเบิกจ่ายรายจ่ายลงทุนได้เพียงร้อยละ 73.87 และเบิกจ่ายงบประมาณในภาพรวมได้ร้อยละ 75.09 สาเหตุที่ทำให้การเบิกจ่ายเงินล่าช้า เนื่องจากมีงานบางสายทางติดปัญหาไม่สามารถเข้าพื้นที่เพื่อทำการสร้างได้ เช่น ติดปัญหาจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ติดขัดปัญหาการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ติดขัดปัญหาเรื่องต้นไม้หวงห้ามในเขตทางหลวงกับกรมป่าไม้ เป็นต้น ไม่สามารถเข้าดำเนินการก่อสร้างได้ จากสภาวะภูมิอากาศ ผู้รับจ้างขาดสภาพคล่อง มีการปรับปรุงรูปแบบของสายทางให้เหมาะสม ทำให้การก่อสร้างล่าช้า สำหรับงานก่อสร้างปีเดียวผู้รับจ้างเมื่อลงนามในสัญญาแล้ว ส่วนใหญ่จะไม่ขอเบิกเงินค่างานล่วงหน้า จะเบิกเงินค่างานเมื่องานแล้วเสร็จ

รายงานการใช้งบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

จำแนกตามแผนงาน/ผลผลิต/โครงการ (รายจ่ายประจำและรายจ่ายลงทุน)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

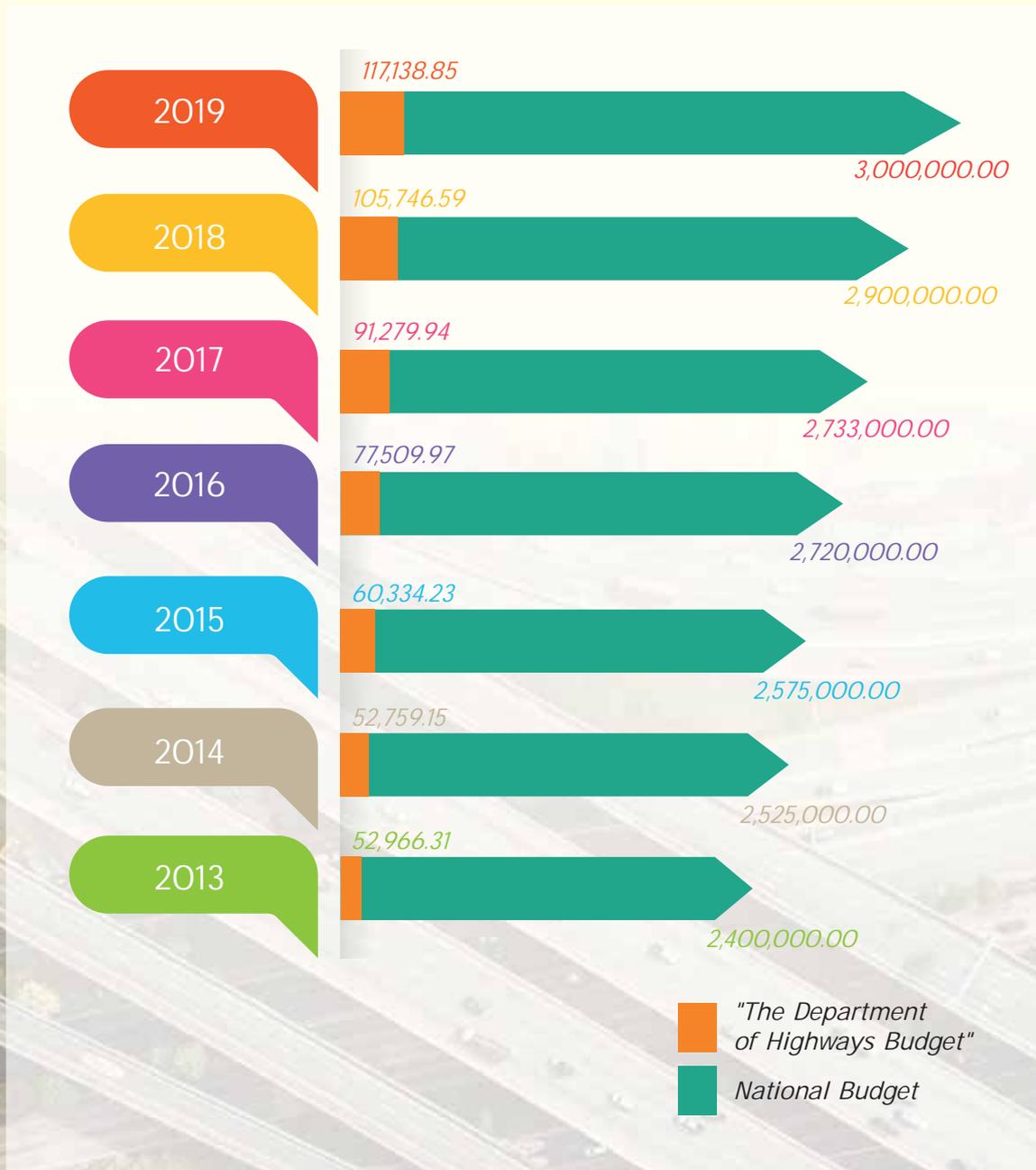
กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

หน่วย : บาท

แผนงาน / ผลผลิต / โครงการ	เงินงบประมาณ ภายหลังโอน เปลี่ยนแปลง	เบิกจ่ายสะสม	%
รวมทั้งสิ้น	117,167,699,055.22	87,981,638,288.07	75.09
1. แผนงาน : แผนงานบุคลากรภาครัฐ	5,009,574,655.22	5,007,795,814.52	99.96
ผลผลิตที่ 1 รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ	5,009,574,655.22	5,007,795,814.52	99.96
2. แผนงาน : แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	24,793,097,300.00	23,309,880,591.73	94.02
ผลผลิตที่ 1 โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา	1,944,232,193.21	1,480,872,134.48	76.17
ผลผลิตที่ 2 โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	19,099,224,797.43	18,349,108,448.71	96.07
ผลผลิตที่ 3 โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	3,749,640,309.36	3,479,900,008.54	92.81
3. แผนงาน : แผนงานยุทธศาสตร์สร้างเสริมให้คนมีสุขภาวะที่ดี	1,100,000,000.00	986,915,105.54	89.72
โครงการที่ 1 โครงการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน	600,000,000.00	538,110,285.48	89.69
โครงการที่ 2 โครงการส่งเสริมการใช้ยางพาราในภารกิจของกรมทางหลวง	500,000,000.00	448,804,820.06	89.76
4. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาศูนย์เขตเศรษฐกิจพิเศษ	4,647,117,600.00	3,094,704,296.86	66.59
โครงการที่ 1 โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	4,647,117,600.00	3,094,704,296.86	66.59
5. แผนงาน : แผนงานบูรณาการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	9,802,307,800.00	7,085,305,086.95	72.28
โครงการที่ 1 โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	9,802,307,800.00	7,085,305,086.95	72.28
6. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาศูนย์คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	69,815,601,700.00	47,045,299,551.96	67.39
โครงการที่ 1 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	24,253,177,409.43	12,768,811,981.43	52.65
โครงการที่ 2 โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	4,143,134,598.02	3,193,906,704.73	77.09
โครงการที่ 3 โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	1,278,256,553.42	1,167,075,476.37	91.30
โครงการที่ 4 โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	3,152,075,443.50	2,693,845,920.98	85.46
โครงการที่ 5 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	921,004,653.52	549,438,656.98	59.66
โครงการที่ 6 โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	29,021,460,434.53	21,024,314,147.38	72.44
โครงการที่ 7 โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง	3,629,468,907.37	3,083,207,073.56	84.95
โครงการที่ 8 โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	70,977,400.00	24,649,678.60	34.73
โครงการที่ 9 โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางจราจรเพื่อความปลอดภัย	296,337,200.21	295,945,641.50	99.87
โครงการที่ 10 โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี	103,039,200.00	25,711,573.41	24.95
โครงการที่ 11 โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสบน้ำหนัก	844,765,800.00	646,662,786.17	76.55
โครงการที่ 12 โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)	2,101,904,100.00	1,571,729,910.85	74.78
7. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาศูนย์ระดับภาค	2,000,000,000.00	1,451,737,840.51	72.59
โครงการที่ 1 โครงการพัฒนากลุ่มท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติภาคเหนือ	87,802,764.00	85,670,036.10	97.57
โครงการที่ 2 โครงการพัฒนากลุ่มท่องเที่ยวมรดกโลกภาคเหนือ	169,699,800.00	108,778,816.53	64.10
โครงการที่ 3 โครงการพัฒนากลุ่มท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและกลุ่มชาติพันธุ์ภาคเหนือ	215,949,622.00	167,308,954.72	77.48
โครงการที่ 4 โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้มีความเชื่อมโยงและมีมาตรฐานทั้งทางบก และทางอากาศ	162,630,039.00	16,161,264.15	9.94
โครงการที่ 5 โครงการพัฒนารุงเทพมหานคร และเมืองปริมณฑล	36,000,000.00	5,237,934.81	14.55
โครงการที่ 6 โครงการพัฒนาเมือง	24,166,506.00	23,410,945.70	96.87
โครงการที่ 7 โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ศาสนา และวัฒนธรรม	84,948,999.00	84,894,985.27	99.94
โครงการที่ 8 โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ และนิเวศน์	111,668,401.00	111,210,282.34	99.59
โครงการที่ 9 โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนาดใหญ่ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	323,147,189.00	249,511,407.72	77.21
โครงการที่ 10 โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ชั้นนำแห่งใหม่กับแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง	604,791,010.00	420,745,339.45	69.57
โครงการที่ 11 โครงการยกระดับการท่องเที่ยวยุคก่อนประวัติศาสตร์	37,854,450.00	37,852,645.20	100.00
โครงการที่ 12 โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนภาคตะวันออกเฉียง	141,341,220.00	140,955,228.52	99.73

เปรียบเทียบเงินงบประมาณ กรมทางหลวงกับประเทศ

ระหว่างปี พ.ศ. 2556 - พ.ศ. 2562



กรมทางหลวง

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2562	2561
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	3,155,924,620.86	2,985,867,753.64
ลูกหนี้อื่นระยะสั้น	6	112,660,735.69	167,220,009.28
เงินฝากประจำ		-	110,615.79
วัสดุคงเหลือ		69,637,234.20	60,811,302.82
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		1,516,891.79	10,386.50
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		3,339,739,482.54	3,214,020,068.03
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดินที่มีกรรมสิทธิ์		1,272,192,705.58	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	7	5,773,926,593.31	5,438,103,930.97
สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน	8	332,381,724,975.84	288,000,233,771.34
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	9	46,032,106.08	62,980,377.34
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		1,726,104.50	3,646,556.42
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		339,475,602,485.31	293,504,964,636.07
รวมสินทรัพย์		342,815,341,967.85	296,718,984,704.10

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

กรมทางหลวง

งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

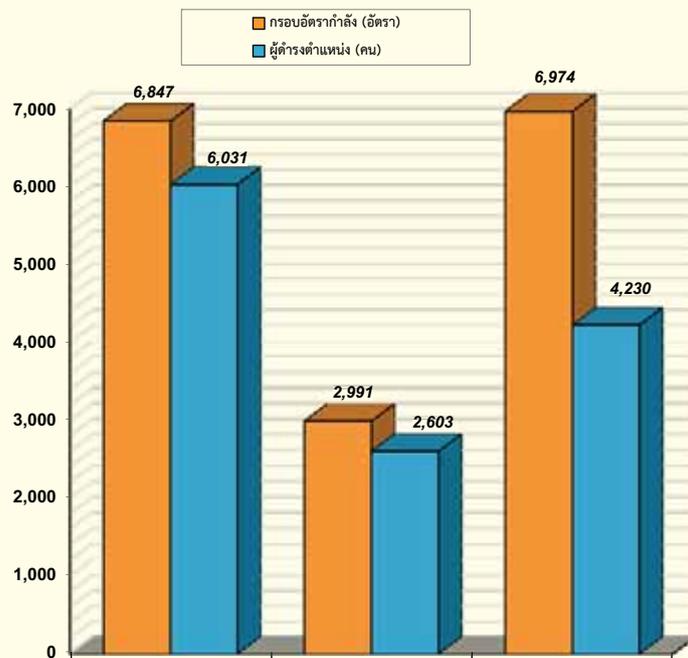
หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2562	2561
รายได้			
รายได้จากงบประมาณ	15	105,074,535,645.47	94,219,507,887.86
รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล	16	830,858,155.67	770,737,280.23
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ		148,404,259.25	1,331,566,764.88
รายได้จากการอุดหนุนอื่นและบริจาค	17	36,853,023.79	27,049,277.90
รายได้อื่น	18	269,812,467.29	170,576,186.08
รวมรายได้		106,360,463,551.47	96,519,437,396.95
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	19	8,212,690,697.40	8,396,774,842.15
ค่าบำรุงเห็จบ้านานาย	20	2,193,384,009.63	2,062,149,567.79
ค่าตอบแทน		5,258,251.25	6,604,078.85
ค่าใช้จ่ายสอย	21	25,447,383,220.44	25,740,705,461.05
ค่าวัสดุ	22	809,269,281.54	1,542,454,915.48
ค่าสาธารณูปโภค	23	276,511,503.32	272,771,537.46
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	24	24,226,739,879.83	26,923,966,094.72
ค่าใช้จ่ายอื่น	25	40,870,172.17	113,412,813.33
รวมค่าใช้จ่าย		61,212,107,015.58	65,058,839,310.83
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		45,148,356,535.89	31,460,598,086.12

หมายเหตุ ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

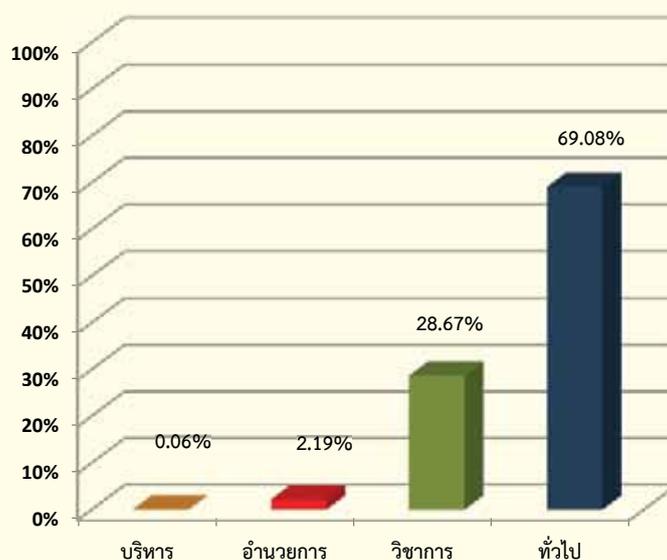
อัตรากำลัง กรมทางหลวง

อัตรากำลังของกรมทางหลวง
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

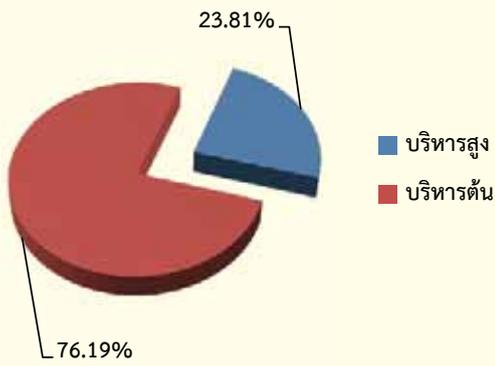


	ข้าราชการ	ลูกจ้างประจำ	พนักงานราชการ
รวมอัตรากำลัง (อัตรา)	6,847	2,991	6,974
ผู้ดำรงตำแหน่ง (คน)	6,031	2,603	4,230

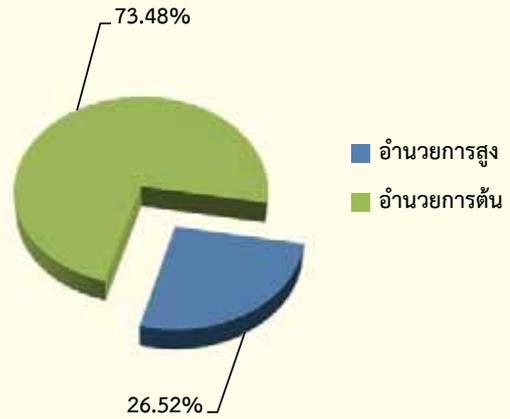
อัตรากำลังข้าราชการกรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562
จำแนกตามประเภทตำแหน่งและระดับตำแหน่ง



ประเภทบริหาร



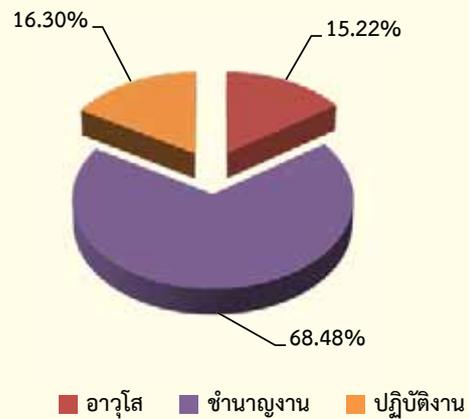
ประเภทอำนวยความสะดวก



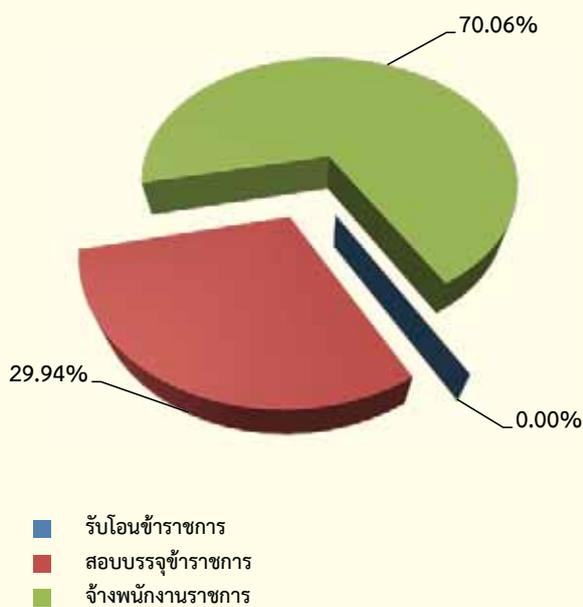
ประเภทวิชาการ



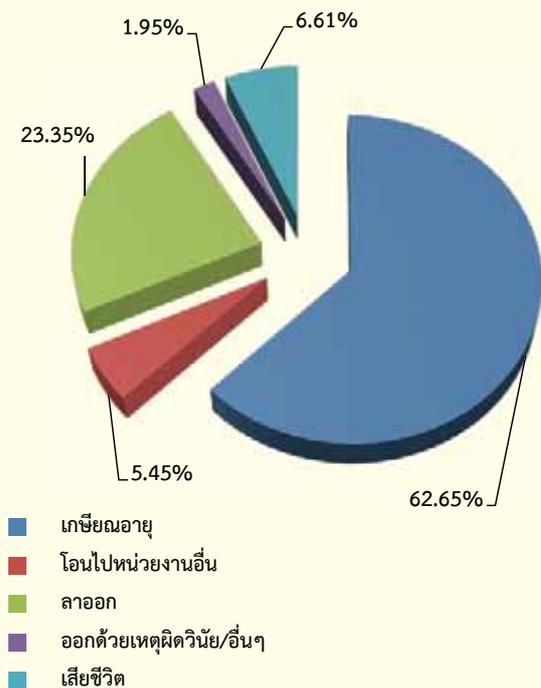
ประเภททั่วไป



อัตราการสรรหาและบรรจุข้าราชการและพนักงานราชการของกรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562



อัตราการสรรหาและบรรจุข้าราชการและพนักงานราชการของกรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562



งานพัฒนา ระบบบริหาร



ผลการดำเนินการตามตัวชี้วัด

1. การประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ของกรมทางหลวง

คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559 มีมติเห็นชอบกับการประเมินส่วนราชการและข้าราชการพลเรือนในความรับผิดชอบของฝ่ายบริหารตามคำสั่งของคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (คสช.) ที่ 5/2559 เรื่อง มาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ โดยมอบหมายให้สำนักงาน ก.พ.ร. เป็นผู้ประเมินส่วนราชการ ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2559 และในการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2561 ได้ให้ความเห็นชอบกรอบกลไกและแนวทางในการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 และให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2561 เห็นชอบดังนี้

1. การประเมินยังคงมี 5 องค์ประกอบ โดยเพิ่มเติมประเด็นการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันหลายหน่วยงาน ไว้ในองค์ประกอบที่ 1 Function Base

2. ปรับปรุงเกณฑ์การประเมิน โดยพิจารณาจากคะแนนเฉลี่ยในภาพรวมของทั้ง 5 องค์ประกอบ ซึ่งมีการแบ่งเกณฑ์การประเมินเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับคุณภาพ ระดับมาตรฐาน (มาตรฐานขั้นสูงและมาตรฐานขั้นต้น) และระดับต้องปรับปรุง

3. ปรับรอบระยะเวลาในการประเมินเป็นปีละ 1 ครั้ง (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ถึง 30 กันยายน ของทุกปี) โดยวัตถุประสงค์ของการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ มี 2 ประการ ดังนี้

1) เพื่อพัฒนาระบบการดำเนินงานของส่วนราชการในการขับเคลื่อนภารกิจสำคัญของรัฐบาลการแก้ไขปัญหาและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน

2) เพื่อเพิ่มศักยภาพของส่วนราชการในการสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

ผลการดำเนินงาน

กรมทางหลวงได้ดำเนินการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2562 (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2562) ซึ่งได้คะแนนเฉลี่ยร้อยละ 76.82 โดยสรุปผลเป็นประเด็นได้ดังนี้

องค์ประกอบ การประเมิน	ประเด็นการประเมิน	เป้าหมาย			ผลการ ดำเนินงาน	คะแนน	คะแนนองค์ ประกอบ
		ขั้นต่ำ (50)	มาตรฐาน (75)	ขั้นสูง (100)			
1. Function Base	1. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ต่อประชากรแสนคน (Joint KPIs)	25.43 (ต่อประชากร แสนคน)	23.18 (ต่อประชากร แสนคน)	20.92 (ต่อประชากร แสนคน)	24.12 (ต่อประชากร แสนคน)	64.56	57.28
	2. ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มี ค่าดัชนีความขรุขระของผิวทาง ดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5)	87.00 (ร้อยละ)	90.00 (ร้อยละ)	92.67 (ร้อยละ)	87.00 (ร้อยละ)		
2. Agenda Base	1. การใช้ยางพาราเป็นส่วนผสมในงาน บำรุงรักษาทางหลวง	33.33 (ร้อยละ)	66.66 (ร้อยละ)	100.00 (ร้อยละ)	100.00 (ร้อยละ)	100.00	100.00
	2. การชี้แจงประเด็นสำคัญที่ทันต่อ สถานการณ์ (ถ้ามี)	-	100 (คะแนน)	-	-		
3. Area Base	ไม่ประเมินองค์ประกอบนี้	-	-	-	-	-	-
4. Innovation Base	1. ร้อยละของคู่มือสำหรับประชาชนตาม พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวก ที่ส่วน ราชการสามารถลดระยะเวลาได้ไม่น้อย กว่าร้อยละ 30	-	100 (คะแนน)	-	50.00 (คะแนน)	50.00	50.00
5. Potential Base	1. การดำเนินการตามแผนปฏิรูป องค์การของส่วนราชการ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ.2562	-	100 (คะแนน)	-	100 (คะแนน)	100	100.00
เฉลี่ยร้อยละ 76.82							

ที่มา : <https://esar.opdc.go.th/e-SAR/#/login>

2. การประเมินผู้บริหารองค์การ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ.2562

ตามข้อสั่งการนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2560 ให้สำนักงาน ก.พ.ร. ติดตามกรณีตัวชี้วัดเพื่อการปฏิรูปหัวหน้าหน่วยราชการ โดยให้เป็นคะแนนพิเศษ เพื่อนำมาพิจารณาในการแต่งตั้งจ่ายค่าตอบแทน และข้อสั่งการนายกรัฐมนตรี วันที่ 26 กันยายน 2560 ให้สำนักงาน ก.พ.ร. กำหนดแนวทางการประเมินผลผู้บริหารองค์การ เพิ่มจากการประเมินปกติประจำปี โดยเริ่มให้มีการประเมินผู้บริหารองค์การในปี 2561 เป็นปีแรก ประเด็นการประเมินมี 10 ประเด็น คือ

- ประเด็นที่ 1 การลดพลังงาน
- ประเด็นที่ 2 มาตรการลด และคัดแยกขยะมูลฝอย
ในหน่วยงานภาครัฐ
- ประเด็นที่ 3 การประหยัดงบประมาณ
- ประเด็นที่ 4 การกำกับดูแลการทุจริต
- ประเด็นที่ 5 ภาวะผู้นำ

- ประเด็นที่ 6 ระบบติดตามการปฏิบัติงานเพื่อ
บริหารงานขององค์การ
- ประเด็นที่ 7 การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล
ในองค์การ
- ประเด็นที่ 8 การสร้างคุณธรรมจริยธรรมในองค์การ
- ประเด็นที่ 9 การเสริมสร้างขวัญกำลังใจ/การดูแล
เอาใจใส่ผู้ใต้บังคับบัญชา
- ประเด็นที่ 10 การบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน
(Integration)

ซึ่งมีวิธีการประเมินเป็น 3 รูปแบบดังนี้

1. ใช้ผลการประเมินจากหน่วยงานภายนอก มี 3 ประเด็น ได้แก่ ประเด็นที่ 1 การลดพลังงาน (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงานเป็นผู้ประเมิน) ประเด็นที่ 2 มาตรการลดและคัดแยกขยะมูลฝอยในหน่วยงานภาครัฐ (กรมควบคุมมลพิษเป็นผู้ประเมิน) และประเด็นที่ 4 การกำกับดูแลการทุจริต (รอบที่ 1 ใช้ผลสำรวจความคิดเห็นผู้ใต้บังคับบัญชา ส่วนรอบที่ 2 สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ เป็นผู้ประเมิน)

2. ผู้บริหารองค์การประเมินตนเอง (self assessment) โดยเมื่อผู้บริหารองค์การ (อธิบดี) ทำการประเมินตนเองผ่านระบบออนไลน์ของสำนักงาน ก.พ.ร. แล้วนั้น สำนักงาน ก.พ.ร. จะส่งให้ปลัดกระทรวงเป็นผู้ประเมินให้คะแนน มี 5 ประเด็น ได้แก่ ประเด็นที่ 3 การประหยัดงบประมาณ ประเด็นที่ 5 ภาวะผู้นำ ประเด็นที่ 6 ระบบติดตามการปฏิบัติงานเพื่อบริหารงานขององค์การ ประเด็นที่ 7 การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในองค์การ และประเด็นที่ 10 การบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน (Integration)

3. ใช้ผลสำรวจความคิดเห็นผู้ได้บังคับบัญชา (survey online) ใน 2 ประเด็น ได้แก่ ประเด็นที่ 8 การสร้างคุณธรรมจริยธรรมในองค์การ และ ประเด็นที่ 9 การเสริมสร้างขวัญกำลังใจ/การดูแลเอาใจใส่ผู้ได้บังคับบัญชา โดยกลุ่มผู้ตอบแบบสำรวจได้แก่ รองอธิบดี วิศวกรใหญ่ ผู้อำนวยการสำนัก/กอง ที่ปรากฏอยู่ในกฎกระทรวง และผู้ดำรงตำแหน่งทางวิชาการตั้งแต่ระดับเชี่ยวชาญขึ้นไปเป็นผู้ประเมินผู้บังคับบัญชา

รอบการประเมิน ดำเนินการประเมิน ปีละ 2 รอบ ดังนี้

- รอบที่ 1 ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ถึง 31 มีนาคม ของทุกปี
- รอบที่ 2 ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ถึง 30 กันยายน ของทุกปี

ผลการดำเนินการ

กรมทางหลวงได้ดำเนินการตามประเด็นตัวชี้วัด ของการประเมินผู้บริหารองค์การ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2562) รายละเอียดดังนี้

ประเด็นที่ 1 การลดพลังงาน พิจารณาจากพลังงาน 2 ชนิด คือ พลังงานด้านไฟฟ้า และพลังงานด้านน้ำมันเชื้อเพลิง (เป้าหมายประเทศลดได้ร้อยละ 10)

รอบการรายงานผล	ร้อยละของผลประหยัดเทียบกับค่ามาตรฐาน		คะแนน		รวม
	ไฟฟ้า	น้ำมัน	ไฟฟ้า	น้ำมัน	
ผลรอบที่ 1	3.29 %	16.97 %	1.5	5.0	6.5
ผลรอบที่ 2	5.91 %	15.70 %	2.5	5.0	7.5

ที่มา : <http://www.e-report.energy.go.th/>

จากตารางคะแนนแสดงให้เห็นว่า กรมทางหลวงมีการลดการใช้พลังงานด้านน้ำมันเชื้อเพลิงได้สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ ที่ 10% โดยรอบที่ 1 ลดได้ 16.97 % และรอบที่ 2 ลดได้ 15.70 % ตาม

ลำดับ ส่วนพลังงานด้านไฟฟ้านั้นต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ แต่จากผลการรายงานจะเห็นว่า ในรอบการรายงานผลรอบที่ 2 เท่ากับ 5.91 % สามารถประหยัดได้มากกว่ารอบที่ 1 คือ 3.29 % ซึ่งมีแนวโน้มการประหยัดที่สูงขึ้น ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จะมีการกำหนดแนวทางและนโยบายต่างๆ เพื่อสนับสนุน ให้เกิดการลดการใช้พลังงานของกรมทางหลวง ได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ประเด็นที่ 2 มาตรการลด และคัดแยกขยะมูลฝอยในหน่วยงานภาครัฐ สำนักงาน ก.พ.ร. จะใช้ผลการประเมินจากกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้ง 2 รอบการประเมิน (รอบประเมินที่ 1 และ 2) โดยที่ส่วนราชการต้องรายงานผลกับกรมควบคุมมลพิษ

- รอบการประเมินที่ 1 ได้คะแนน 10 คะแนน
- รอบการประเมินที่ 2 ได้คะแนน 9.75 คะแนน

ประเด็นที่ 3 การประหยัดงบประมาณ

ประเด็นที่ 5 ภาวะผู้นำ

ประเด็นที่ 6 ระบบติดตามการปฏิบัติงานเพื่อบริหารงานขององค์การ

ประเด็นที่ 7 การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในองค์การ

ประเด็นที่ 10 การบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน (Integration)

ทั้ง 5 ประเด็นเป็นการประเมินตนเองของผู้บริหารองค์การของกรมทางหลวง (อธิบดี) ซึ่งทางคณะทำงานของสำนักงานพัฒนาระบบบริหาร จะทำการจัดเตรียมข้อมูลให้กับ อธิบดี เพื่อประกอบการประเมินตนเอง (self assessment) ผ่านระบบออนไลน์ ของสำนักงาน ก.พ.ร. ภายในระยะเวลาที่สำนักงาน ก.พ.ร. กำหนด

ประเด็นที่ 4 การกำกับดูแลการทุจริต

• รอบการประเมินที่ 1 พิจารณาจากผลการสำรวจคุณธรรมและความโปร่งใสการกำกับดูแลการทุจริตในภาครัฐ (Survey Online) ผลจากการ Survey Online สำนักงาน ก.พ.ร. จะรายงานตรงไปยังปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นผู้ประเมิน ผู้บริหารองค์การ (อธิบดี/เทียบเท่า)

• รอบการประเมินที่ 2 ใช้ผลการประเมินคุณธรรมและโปร่งใสการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA) ผลการประเมิน กรมทางหลวงได้คะแนน 87.80 อยู่ในระดับ A ซึ่งเมื่อนำมาเทียบกับเกณฑ์แล้วได้ 9 คะแนน

ประเด็นที่ 8 การสร้างคุณธรรมจริยธรรม
ในองค์การ

ประเด็นที่ 9 การเสริมสร้างขวัญกำลังใจ/
การดูแลเอาใจใส่ผู้ใต้บังคับบัญชา

ทั้ง 2 ประเด็นเป็นการประเมินแบบ Survey Online โดยกลุ่มเป้าหมายผู้ตอบแบบสำรวจ : ผู้ใต้บังคับบัญชา เป็นผู้ประเมินผู้บังคับบัญชาและต้องได้รับผลการสำรวจความคิดเห็นผ่านระบบอย่างน้อยร้อยละ 80 ของกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด

- รอบการประเมินที่ 1 มีผู้ตอบแบบประเมินคิดเป็น ร้อยละ 90.38% ของกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด
- รอบการประเมินที่ 2 มีผู้ตอบแบบประเมินคิดเป็น ร้อยละ 91.63% ของกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด

ทั้งนี้ผลคะแนนจากการประเมิน Survey Online สำนักงาน ก.พ.ร. จะรายงานผลตรงไปยัง ปลัดกระทรวงฯ ซึ่งเป็นผู้ประเมินให้คะแนน

ผลงานที่โดดเด่น

1. การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558

จากมาตรการอำนวยความสะดวกและลดภาระแก่ประชาชน (การไม่เรียกสำเนาเอกสารที่ทางราชการออกให้จากประชาชน) ซึ่งเสนอโดยสำนักงาน ก.พ.ร. และ ครม. มีมติเห็นชอบในการพิจารณา เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561 โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

1.1 การปรับปรุงคู่มือสำหรับประชาชนตาม พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ.2558

กรมทางหลวง ดำเนินการปรับปรุงคู่มือประชาชนของกรมทางหลวงให้เป็นปัจจุบัน เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน โดยปรับปรุงคู่มือฯ ให้มีการลดระยะเวลาและลดเอกสาร จากเดิมกรมทางหลวง มี 42 คู่มือ สามารถปรับปรุงคู่มือฯ เป็น 33 คู่มือ และนำเข้าสู่ระบบศูนย์กลางข้อมูลคู่มือสำหรับประชาชน ของสำนักงาน ก.พ.ร. และสำนักงาน ก.พ.ร. ได้อนุมัติการเผยแพร่แล้ว

1.2 การยกเลิกสำเนาเอกสารที่ทางราชการออกให้ ตาม พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ.2558

กรมทางหลวง ได้ดำเนินการประสานขอเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และขอความร่วมมือหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวงที่ให้บริการประชาชน อำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่มาติดต่อขอรับบริการ โดยให้เจ้าหน้าที่เป็นผู้จัดทำสำเนาเอกสารให้กับประชาชน และเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2562 ได้ดำเนินการส่งมอบอุปกรณ์อ่านข้อมูลจากบัตรประชาชนแบบอเนกประสงค์ (Reader Card) พร้อมชี้แจงการใช้งานและการติดตั้งโปรแกรมยกเลิกสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน (No Copy) ให้กับหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง เพื่ออำนวยความสะดวกและยกเลิกการใช้สำเนาบัตรประชาชนแก่ประชาชนผู้มาขอรับบริการ



งานบริหารทรัพยากรบุคคล ของกรมทางหลวง



การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนให้ภารกิจของ กรมทางหลวงบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด ซึ่งเป็นการบริหารทรัพยากรบุคคลเชิงยุทธศาสตร์ ที่สอดคล้องกับภารกิจของกรมทางหลวงมาอย่างต่อเนื่อง โดยมีกลไกการบริหารทรัพยากรบุคคลครอบคลุมตั้งแต่การทบทวนและจัดทำแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลกรมทางหลวง การจัดระบบงานและระบบสารสนเทศด้านบริหารทรัพยากรบุคคล การปรับปรุงแบ่งงานภายในและกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงาน การบริหารอัตรากำลัง การควบคุมดูแลข้อมูลประวัติบุคลากร การสรรหาและบรรจุแต่งตั้งบุคลากร การบริหารผลการปฏิบัติงานเพื่อเลื่อนเงินเดือน การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ ความรู้ ความสามารถ ทักษะ และสมรรถนะของบุคลากร การดำเนินการทางวินัย การส่งเสริมคุณธรรมและจริยธรรมของบุคลากร การส่งเสริมคุณภาพชีวิตของบุคลากร การจัดสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ของบุคลากร การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคลากร และการฌาปนกิจสงเคราะห์ ตลอด

จนการดำเนินการอื่น ๆ ตามนโยบายด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลซึ่งไม่รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 กรมทางหลวงได้ดำเนินการด้านบริหารทรัพยากรบุคคลที่สำคัญ ดังนี้

1. กำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคล พ.ศ. 2560 – 2564 โดยมีการติดตามผลการดำเนินการจากหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการหรือกิจกรรมตาม แผนกลยุทธ์เป็นประจำทุก 6 เดือนและ 12 เดือน ซึ่งแผนกลยุทธ์ดังกล่าวมุ่งเน้นการบริหารเชิงกลยุทธ์และกำหนดทิศทางในการบริหารทรัพยากรบุคคลและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากร เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้วิสัยทัศน์และภารกิจของกรมทางหลวงบรรลุได้ตามเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

2. ปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1008/ว 2 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2558 เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจที่เปลี่ยนแปลงไปของกรมทางหลวงและเป็นการสร้างความก้าวหน้าในสายงานให้กับบุคลากรในสังกัด โดยได้ปรับปรุงการกำหนด

ตำแหน่งประเภททั่วไป เป็น ตำแหน่งประเภทวิชาการ ทั้งในสายงานตามภารกิจหลักและภารกิจสนับสนุน จำนวน 179 ตำแหน่ง

3. ทบทวนและจัดทำคำบรรยายลักษณะงานของตำแหน่งที่ขอปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งตาม ว 2/2558 จำนวน 202 ตำแหน่ง ได้แก่ ตำแหน่ง นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ/ชำนาญการ จำนวน 26 ตำแหน่ง, ตำแหน่งนักวิชาการพัสดุปฏิบัติการ/ชำนาญการ จำนวน 3 ตำแหน่ง, ตำแหน่งนักวิชาการเงิน และบัญชีปฏิบัติการ/ชำนาญการ จำนวน 8 ตำแหน่ง, ตำแหน่งวิศวกรโยธาปฏิบัติการ/ชำนาญการ จำนวน 159 ตำแหน่ง และตำแหน่งวิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ/ชำนาญการ จำนวน 6 ตำแหน่ง

4. ทบทวนและกำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารทรัพยากรบุคคล ดังนี้

4.1 หลักเกณฑ์ แนวทางและวิธีการในการดำเนินการปรับวุฒิของข้าราชการประเภททั่วไป เป็นประเภทวิชาการ ตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ

4.2 แนวทางการปรับวุฒิข้าราชการประเภททั่วไปเป็นประเภทวิชาการ ตำแหน่งวิศวกรโยธาปฏิบัติการ

4.3 แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจ้างลูกจ้าง โดยใช้จ่ายจากเงินงบประมาณ

4.4 แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการภายในกรมทางหลวง

5. พัฒนาระบบสารสนเทศทรัพยากรบุคคลและปรับปรุงฐานข้อมูลบุคคลให้ถูกต้องและเป็นปัจจุบันอยู่เสมอ เพื่อสนับสนุนให้การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการใช้ระบบสารสนเทศในการปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล เช่น การประเมินผลการปฏิบัติราชการ การจัดทำข้อมูลเพื่อใช้ในการบรรจุและแต่งตั้งข้าราชการ การประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลบุคคลเชิงสถิติ การพัฒนาระบบการคำนวณต้นทุนต่อผลผลิตด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลประกอบการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ (Performance Assessment Rating Tool : PART) เป็นต้น

6. ดำเนินการตามแนวทางประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment - ITA) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

โดยจัดทำข้อมูลและจัดส่งเอกสารประกอบการประเมินตามแนวทางที่สำนักงาน ป.ป.ช. กำหนด ส่งผลให้กรมทางหลวงได้รับคะแนนจากการประเมิน 87.80 คะแนน ซึ่งผ่านเกณฑ์ตัวชี้วัดตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนดไว้

7. ส่งเสริมให้บุคลากรกรมทางหลวงคุณภาพชีวิตอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีสุขภาพกายและสุขภาพใจที่ดีพร้อมสำหรับการปฏิบัติงาน โดยจัดให้มีสวัสดิการเพิ่มเติมจากที่รัฐกำหนดให้ เช่น การให้เงินสงเคราะห์เจ้าหน้าที่และหน่วยงานในสังกัด สวัสดิการร้านค้าและร้านอาหาร ร้านกาแฟ Café Amazon ศูนย์สุขภาพกรมทางหลวง งานฅาปนกิจสงเคราะห์ เป็นต้น ตลอดจนจัดให้มีกิจกรรมการส่งเสริมความสัมพันธ์และบรรยากาศที่ดีในการปฏิบัติงาน เช่น กิจกรรม 5 ส กิจกรรมรดน้ำขอพรผู้ใหญ่ เนื่องในโอกาส “วันผู้สูงอายุแห่งชาติ วันครอบครัว และวันสงกรานต์” จัดกิจกรรมทำบุญตักบาตรและฟังการบรรยายธรรมในวันปีใหม่ กิจกรรมตักบาตรในวันคล้ายวันสถาปนากกรมทางหลวง งานกีฬากรมประจำปี เป็นต้น

8. จัดให้มีโครงการข้าราชการผู้มีผลสัมฤทธิ์สูง (HiPPS) โดยร่วมกับสำนักงาน ก.พ. เพื่อดึงดูด รักษาและจูงใจคนเก่ง คนดี มีผลงานเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะให้อยู่ในระบบราชการ ซึ่งถือว่าการเตรียมผู้นำที่มีคุณภาพ มากด้วยประสบการณ์ ทั้งด้านการบริหารและวิชาการ โดยคัดเลือกข้าราชการผู้มีคุณสมบัติและมีศักยภาพสูงเข้าสู่ระบบเข้ารับการพัฒนาตามกรอบสังขสมประสภารณ์ที่วางไว้และจะต้องผ่านการประเมินตามที่สำนักงาน ก.พ. กำหนด

9. จัดให้มีการคัดเลือกข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2561 โดยได้ดำเนินการคัดเลือกข้าราชการพลเรือนดีเด่นตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติที่กระทรวงศึกษาธิการกำหนดไว้ ซึ่งผลปรากฏว่า มีผู้ได้รับคัดเลือกเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง จำนวน 5 ราย ผู้ที่ได้รับรางวัลชมเชย จำนวน 10 ราย และผู้ได้รับรางวัลเกียรติบัตรประกาศเกียรติคุณ จำนวน 16 ราย ทั้งนี้ ผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อไปยังกระทรวงศึกษาธิการให้เป็นข้าราชการดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2561 เพื่อเข้ารับการยกย่องเชิดชูเกียรติในวันข้าราชการพลเรือน 1 เมษายน 2562 ได้แก่ นายสถิตย์พงษ์ อภิเมธีธำรง ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 15 นายสุรเชษฐ ขวดยุทธิ นายช่างโยธาอาวุโส แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2 และนายเคล็อง กองพล พนักงานขับเครื่องจักรกลขนาดหนัก ระดับช 2 ศูนย์สร้างทางหล่มสัก เป็นต้น

10. จัดกิจกรรมแสดงความจงรักภักดีและเทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์

10.1 จัดกิจกรรม “ปฏิบัติธรรมเพื่อถวายเป็นพระราชกุศล” เนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษาของพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยให้มีการทำบุญถวายทาน ปฏิบัติธรรม นั่งสมาธิ ถวายเป็นพระราชกุศล ตลอดจนมีการบำเพ็ญกุศล และร้องเพลงสดุดีมหาราชาและเพลงสรรเสริญพระบารมี เพื่อเป็นการแสดงออกถึงความจงรักภักดีและสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณอย่างหาที่สุดมิได้

10.2 จัดกิจกรรมเนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง โดยให้มีการทำบุญถวายทานเพื่อถวายเป็นพระราชกุศล

10.3 จัดพิธีถวายสัตย์ปฏิญาณตนเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน โดยให้มีการกล่าวถวายสัตย์ปฏิญาณตนและร้องเพลงสดุดีมหาราชาและเพลงสรรเสริญพระบารมี เพื่อเป็นการแสดงออก ถึงความจงรักภักดีและสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณอย่างหาที่สุดมิได้ และแสดงความมุ่งมั่นแน่วแน่ที่จะเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน

11. ส่งเสริมให้บุคลากรในสังกัดมีจิตสำนึกคุณธรรมและจริยธรรม ตลอดจนรณรงค์ให้มีการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐ ดังนี้

11.1 ขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และ การป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐของกรมทางหลวง โดยกำหนดให้มีโครงการหรือกิจกรรมที่มุ่งเน้นการส่งเสริมจิตสำนึกคุณธรรมและจริยธรรมให้กับบุคลากรของกรมทางหลวง การตั้งมั่นอยู่ในความประพฤติที่ดี การประพฤติตนและปฏิบัติงานภายใต้กฎระเบียบของทางราชการ การรณรงค์ให้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ ตลอดจนการสร้างความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาล

11.2 จัดกิจกรรมส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมและป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐอย่างต่อเนื่อง เช่น กิจกรรมฟังธรรมและปฏิบัติธรรมทุกวันพุธ กิจกรรมวันสำคัญทางศาสนา เป็นต้น

11.3 จัดให้มีโครงการเสริมสร้างจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติตนและปฏิบัติงานให้แก่บุคลากรกรมทางหลวง ดังนี้

ครั้งที่ 1 กิจกรรมศึกษาดูงานโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ “สืบสานปณิธานของพ่อ” โครงการห้วยโสมง อันเนื่องมาจากพระราชดำริ จังหวัดปราจีนบุรี เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2562

ครั้งที่ 2 กิจกรรมศึกษาดูงานเส้นทางตามรอยเสด็จ ณ ศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล กองทัพเรือ จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2562

ครั้งที่ 3 กิจกรรมศึกษาดูงานโครงการห้วยองคต อันเนื่องมาจากพระราชดำริ จังหวัดกาญจนบุรี เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2562

12. ชี้แจงทำความเข้าใจและชักจูงมแนวทางการปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ชัดเจนและปฏิบัติงานให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยดำเนินการดังนี้

12.1 จัดให้มีการประชุมชี้แจงหลักเกณฑ์แนวทางและขั้นตอนการดำเนินการปรับวุฒิข้าราชการที่สอบแข่งขันได้ในตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561

12.2 จัดประชุมชี้แจงแนวทางปฏิบัติเพื่อรองรับการทดแทนอัตราว่างจากผลการเกษียณอายุราชการ เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2561

12.3 จัดให้มีการชี้แจงและชักจูงความเข้าใจเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินบุคคลและผลงานเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการระดับชำนาญการ และระดับชำนาญการพิเศษ ให้กับข้าราชการที่ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ สายงานสนับสนุน ระหว่างวันที่ 8 – 9 สิงหาคม 2562

12.4 จัดให้มีการบรรยายหัวข้อ “การเสริมสร้างประสิทธิภาพด้านการบริหารงานบุคคล” จำนวน 4 ครั้ง ได้แก่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 2 – 3 พฤษภาคม 2562 ณ โรงแรมเชียงใหม่ ออกคิด จังหวัดเชียงใหม่

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 23 – 24 พฤษภาคม 2562 ณ โรงแรมอวานี ขอนแก่น ไฮเทล แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ จังหวัดขอนแก่น

ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 20 – 21 มิถุนายน 2562 ณ โรงแรมทวิน โลดจ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช

ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 11 – 12 กรกฎาคม 2562 ณ อิงธาร รีสอร์ท จังหวัดนครนายก

งานพัฒนาทรัพยากรบุคคล ของกรมทางหลวง

“
การเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้
เพื่อแบ่งปันและยกระดับศักยภาพ
บุคลากรให้สอดคล้องต่อการ
เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของโลก
และนำความรู้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์
สูงสุดในทางปฏิบัติ
”

การพัฒนาทรัพยากรบุคคลเป็นสิ่งที่กรมทางหลวงให้ความสำคัญและทุ่มเทอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บุคลากรในทุกระดับมีขีดความสามารถพร้อมปฏิบัติงานรองรับภารกิจและยุทธศาสตร์กรมทางหลวงอย่างมืออาชีพ เริ่มต้นตั้งแต่เข้ารับราชการจนกระทั่งเกษียณอายุราชการ โดยได้กระจายโอกาสในการพัฒนาบุคลากรให้ครอบคลุมทุกตำแหน่ง ทุกสายงาน และทุกระดับอย่างทั่วถึง ซึ่งภายใต้บริบทของการเปลี่ยนแปลงของสังคมโลกยุคดิจิทัลที่ส่งผลกระทบต่อถึงการปรับตัวของนโยบายภาครัฐระดับต่าง ๆ กองฝึกอบรมในฐานะผู้รับผิดชอบด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง จึงยังคงมุ่งมั่นที่จะดำเนินงานเพิ่มแรงขับเคลื่อนโครงการต่าง ๆ เพื่อสืบสานแนวคิด Learn and Share to Goal “การเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้เพื่อแบ่งปันและยกระดับศักยภาพบุคลากรให้สอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของโลก และนำความรู้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในทางปฏิบัติ” โดยกำหนดทิศทาง

และวางแผนการพัฒนาทรัพยากรบุคคลประจำปี พ.ศ. 2562 เริ่มจากการวิเคราะห์วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม ยุทธศาสตร์ ข้อมูลด้านบุคลากร การสำรวจความจำเป็นในการพัฒนาบุคลากรจากโครงการติดตามและประเมินผลการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรม ปีพ.ศ. 2562 ร่วมกับผู้บังคับบัญชา ผู้แทนผู้เข้ารับการฝึกอบรม ทุกหน่วยงานและข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางแผนการพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวง ให้มีความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงด้วยการเพิ่มพูนความรู้ที่ทันสมัยตามกรอบความสามารถ ทักษะ สมรรถนะ การสอดแทรกการพัฒนาและฝึกอบรมในมุมมองของจิตสำนึก เพื่อส่งเสริมค่านิยมที่ดีขององค์กร การพัฒนาทักษะความสามารถด้านการบริหารจัดการสมัยใหม่ ควบคู่ทักษะด้านสังคม (Soft Skill) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานในระดับสากล การส่งเสริมประสบการณ์การเรียนรู้ด้วยดิจิทัลและช่องทางออนไลน์รองรับการเปลี่ยนแปลงสู่ภาครัฐดิจิทัล

กรอบการดำเนินงานด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 สรุปได้ดังนี้

1. การส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร

กรมทางหลวงส่งเสริมโอกาสในการเรียนรู้ด้วยวิธีการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรหลากหลายรูปแบบ โดยจัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาทั้งตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลกรมทางหลวง ตามนโยบายของหน่วยงาน และตามความจำเป็นเร่งด่วน ได้แก่

1.1 การพัฒนาทรัพยากรบุคคลตามนโยบายและยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย โครงการสัมมนาผู้บริหาร กรมทางหลวง เรื่อง กรมทางหลวงกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการเพิ่มประสิทธิภาพผู้อำนวยการแขวงทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โครงการฝึกอบรมหลักสูตรนายช่างโครงการ โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการพัฒนาข้าราชการพลเรือนสามัญที่อยู่ระหว่างทดลองปฏิบัติหน้าที่ราชการ รุ่นที่ 22 ซึ่งทั้ง 4 โครงการจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อเพิ่มพูนความรู้และส่งเสริมศักยภาพตามสมรรถนะหลักของตำแหน่งงานที่สอดคล้องกับนโยบายและทิศทางการบริหารงานของกรมทางหลวง

นอกจากนี้ ด้วยนโยบายของรัฐที่กำลังขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงสู่รัฐบาลดิจิทัล กรมทางหลวงจึงได้จัดโครงการเพื่อส่งเสริมทักษะด้านดิจิทัลให้แก่บุคลากร อาทิ โครงการ KnockDoor ทุกหน่วยงานเพื่อสานความเข้าใจเพื่อพัฒนาสมรรถนะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศให้แก่บุคลากรเครือข่ายไอทีของทุกหน่วยงาน และโครงการบรรยายพิเศษเรื่อง ก้าวให้ทัน ไปให้ไกล ข้าราชการไทย ยุค Disruptive Technology ให้แก่กลุ่มกำลังคนคุณภาพ เพื่อสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงและขับเคลื่อนดำเนินงานของกรมทางหลวงให้เข้ากับยุคสมัยและทิศทางการพัฒนาประเทศได้อย่างเข้มแข็ง

1.2 การส่งเสริมและพัฒนาด้านวิศวกรรมงานทาง เพื่อให้การพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวงเป็นไปอย่างมีระบบ ต่อเนื่อง สอดคล้องกับภารกิจและความสามารถเฉพาะขององค์กร อาทิ โครงการฝึกอบรม หลักสูตรวิศวกรรมงานทางกรมทางหลวง รุ่นที่ 8 โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในขั้นตอนการก่อสร้างและก่อนเปิดการใช้งาน (Road Safety Audit During Construction and Pre-Opening



Stage) โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การเสริมสร้างประสบการณ์สำหรับข้าราชการบรรจุใหม่สายงานวิศวกรรม จำนวน 3 รุ่น โครงการฝึกอบรม หลักสูตรงานอำนวยความสะดวกสำหรับผู้บริหารและผู้บริหารปฏิบัติงานบำรุงรักษาทางหลวง โครงการสัมมนาเสริมสร้างประสิทธิภาพในการบริหารงานหมวดทางหลวง ซึ่งเป็นการพัฒนาหัวหน้าหมวดทางหลวงในรูปแบบที่ต่อยอดจากการสัมมนาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ชุมชน นักปฏิบัติการซ่อมบำรุงรักษาทางหลวง ฐานักงานทางหลวงทั้ง 18 แห่ง เมื่อปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ที่ผ่านมา โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 กรมทางหลวงเน้นการถ่ายทอดและแลกเปลี่ยนประสบการณ์ความสำเร็จและเทคนิคการทำงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาในการบริหารงานหมวดทางหลวงที่พบในปัจจุบัน อันนำไปสู่ แนวทางการทำงานที่ชัดเจนถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

1.3 การส่งเสริมและพัฒนาด้านการบริหาร กรมทางหลวงเป็นองค์กรภาครัฐขนาดใหญ่ที่มีบุคลากรหลากหลายสาขาวิชาชีพ ทั้งสายงานหลักด้านวิศวกรรมและสายงานสนับสนุน ที่จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาสมรรถนะตามเกณฑ์ที่กำหนดและสมรรถนะด้านอื่น ๆ ที่สนับสนุนการดำเนินงานตามวิสัยทัศน์และพันธกิจขององค์กร ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวงจึงได้จัดให้มีโครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาสมรรถนะด้านต่าง ๆ และเตรียมความพร้อมในการขับเคลื่อนองค์กรให้แก่บุคลากร อันได้แก่ โครงการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารกรมทางหลวง ระดับต้น/ระดับกลาง โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพด้านการเจรจาต่อรองและการบริหารความขัดแย้งสำหรับเจ้าหน้าที่จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการฝึกอบรมหลักสูตร การเสริมสร้างสมรรถนะข้าราชการ เพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป โครงการฝึกอบรมหลักสูตร ทักษะการนำเสนออย่างมืออาชีพ เป็นต้น



1.4 การส่งเสริมการเรียนรู้ขององค์กร

กรมทางหลวงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการสร้างกลไก เพื่อนำศักยภาพของบุคลากรมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร โดยนำความรู้และประสบการณ์หรือ ทักษะปัญหา มาใช้พัฒนากระบวนการและสร้าง นวัตกรรมใหม่ ๆ ให้เกิดขึ้นภายในกรมทางหลวง เพื่อนำ ไปสู่เป้าหมายของการจัดการความรู้ คือ เป็นศูนย์กลาง การเรียนรู้และนวัตกรรมงานทางเพื่อบริการประชาชน โดยในปัจจุบันกรมทางหลวงได้กำหนดแนวทางในการ ส่งเสริมการเรียนรู้และการแลกเปลี่ยนความรู้ผ่านการ ดำเนินโครงการบริหารจัดการความรู้ที่สำคัญเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างต่อเนื่องตลอด ปีงบประมาณ เช่น โครงการสัมมนาเรื่องการจัดทำคู่มือ การจัดการความรู้กรมทางหลวง โครงการฝึกอบรมนัก จัดการความรู้กรมทางหลวง (Facilitator) : KM Camp โครงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ชุมชนนักปฏิบัติ (CoP) เรื่อง การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารงานพัสดุ จำนวน 7 ครั้ง เพื่อเปิดพื้นที่ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้านการ จัดซื้อจัดจ้างและบริหารพัสดุของกรมทางหลวง ได้

ร่วมกันแลกเปลี่ยน เรียนรู้ เพื่อบูรณาการองค์ความรู้ ทำให้เกิดแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ด้านพัสดุที่สามารถขยายผลไปสู่การปฏิบัติได้อย่าง ชัดเจน โครงการเผยแพร่องค์ความรู้ : การจัดงาน KM 4.0 (งานมหกรรมความรู้และนวัตกรรมงานทาง 4.0) “ก้าว สู่ทศวรรษความรู้ชาวทาง ยุค 4.0” ซึ่งกรมทางหลวงได้จัด เป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นช่องทางในการเผยแพร่ผลงาน ความรู้และนวัตกรรมของหน่วยงานต่าง ๆ ภายในกรม ทางหลวง ตลอดจนเป็นการส่งเสริมวัฒนธรรมการเรียนรู้ให้ทุกคนในองค์กรได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน อันจะส่งผลให้กรมทางหลวงมีฐานความรู้ที่พร้อมนำไป ต่อ ยอดเพื่อสร้างสรรค์นวัตกรรมในการทำงานและการ ให้บริการประชาชนต่อไป

1.5 การส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และพัฒนาคุณภาพชีวิต

ในปีพ.ศ. 2562 เป็นปีมหามงคลเนื่องในพระราชพิธีบรมราชาภิเษกของพระบาท สมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อน้อมสำนึกใน พระมหากรุณาธิคุณของสถาบันพระมหากษัตริย์ที่ ทรงมีต่อประชาชนชาวไทย กรมทางหลวงจึงได้จัด โครงการฝึกอบรม เรื่อง สถาบันกษัตริย์กับประเทศไทย ให้กับบุคลากรจำนวนกว่า 4,000 คน เพื่อให้มีความ ตระหนักรู้ถึงความเป็นประวัติศาสตร์ชาติไทยด้วย พระมหากรุณาธิคุณของสถาบันพระมหากษัตริย์ และ นำความรู้ที่ได้รับไปเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ตลอดจนใช้ชีวิตอยู่บนพื้นฐานของความเป็นไทยและ พอเพียง การเป็นจิตอาสาเพื่อสังคม ส่งผลให้ประเทศ ชาติเกิดสันติสุขตามพระราชปณิธาน “สืบสาน รักษา ต่อ ยอด” ของพระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว นอกจากนี้ กรมทางหลวงได้กำหนดให้มีการจัดโครงการ



ส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมและพัฒนาคุณภาพชีวิต เรื่อง ปฏิบัติธรรมนำสุข ณ วัดป่าตักศิลาป่าโม ต.คลองไผ่ อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา ซึ่งเป็นโครงการที่กรมทางหลวง จัดเป็นประจำทุกปี เพื่อปลูกฝังให้บุคลากรยึดมั่นในคุณธรรมและจริยธรรม ซึ่งเป็นสมรรถนะหลักสำคัญ สำหรับบุคลากรภาครัฐ

16 การส่งเสริมความร่วมมือการพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของ งานทางหลวงและสนับสนุนการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน กรมทางหลวงได้ศึกษาความต้องการและแสวงหาความร่วมมือในการส่งบุคลากรไปศึกษาเพิ่มเติม ได้แก่ การดำเนินการเพื่อขอรับการจัดสรรทุนรัฐบาล ก.พ. การส่งบุคลากรไปฝึกอบรมหน่วยงานภายนอก ได้แก่ หลักสูตรนักบริหารคมนาคมระดับต้น ระดับกลาง และระดับสูง ของกระทรวงคมนาคม หลักสูตรประกาศนียบัตรธรรมมาภิบาลของผู้บริหารระดับกลาง รุ่นที่ 21 หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหาร เศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 18 หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารงานภาครัฐ และกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 19 ของสถาบันพระปกเกล้า เป็นต้น

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังได้แสวงหาความร่วมมือทางวิชาการกับนานาประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาความรู้ด้านโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงระหว่างประเทศให้กับบุคลากรกลุ่มวิศวกรโยธา ทั้งยังเป็นโอกาสในการยกระดับศักยภาพการจัดดำเนินการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในระดับสากล จึงได้จัดดำเนินการฝึกอบรมโครงการ Third Country Training Programme (TCTP) หลักสูตร International ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 ซึ่งเป็นการดำเนินการตามบันทึกข้อตกลง (MOU) ระหว่างองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น

(Japan International Cooperation Agency – JICA) กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ (Thailand International Cooperation Agency: TICA) และกรมทางหลวง

2. การจัดสรรทุนการศึกษา

กรมทางหลวงสนับสนุนให้บุคลากรมีโอกาสเพิ่มพูนความรู้เพื่อพัฒนาเป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติในอนาคต จึงได้จัดสรรทุนการศึกษาให้แก่ข้าราชการ โดยคำนึงถึงความจำเป็นในการพัฒนาสมรรถนะตามตำแหน่งหน้าที่งาน ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 ได้รับการจัดสรรงบประมาณให้แก่ข้าราชการสายงานวิศวกรรมโยธา และข้าราชการสายงานสนับสนุน ผู้รับทุนการศึกษากรมทางหลวง เป็นเงิน 6,536,000 บาท

3. การทบทวนเนื้อหาการปรับปรุงหลักสูตรฝึกอบรมแกนหลัก (Core Training Course) ของกรมทางหลวง

ตามที่กรมทางหลวงได้ให้ความสำคัญกับแนวคิดการพัฒนาสมรรถนะกับการพัฒนาหลักสูตร จึงได้มีการปรับปรุงหลักสูตรฝึกอบรมแกนหลักของกรมทางหลวง จำนวน 7 หลักสูตร เพื่อจัดดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 อันได้แก่ 1) โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การเสริมสร้างประสบการณ์สำหรับข้าราชการบรรจุใหม่สายงานวิศวกรรม 2) โครงการฝึกอบรม หลักสูตร วิศวกรรมงานทางของกรมทางหลวง 3) โครงการฝึกอบรม หลักสูตร นักบริหารกรมทางหลวงระดับต้น 4) โครงการฝึกอบรม หลักสูตร นักบริหารกรมทางหลวงระดับกลาง 5) โครงการฝึกอบรม หลักสูตร นายช่างโครงการ 6) โครงการฝึกอบรม หลักสูตร ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ 7) โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การพัฒนาข้าราชการพลเรือนสามัญที่อยู่ระหว่างการทดลองปฏิบัติหน้าที่ราชการ

โดยระหว่างดำเนินการจัดหลักสูตรฝึกอบรมแกนหลักทั้ง 7 หลักสูตรในปี พ.ศ. 2562 กองฝึกอบรมได้มีการติดตามและประเมินผลหลักสูตรด้วยวิธีการสัมภาษณ์ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเพื่อประโยชน์ในการปรับปรุงเนื้อหาวิชา กระบวนการเรียนรู้และกำหนดช่องทางการเรียนรู้ที่มีความเหมาะสมกับผู้เข้ารับการฝึกอบรมมากที่สุด ซึ่งกองฝึกอบรมได้ดำเนินการปรับเนื้อหาในหลักสูตรฝึกอบรมแกนหลักให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้นเพื่อพร้อมดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 โดยมุ่งเน้นการเพิ่มพูนความรู้ในส่วนที่เป็นการปรับ Mindset ของบุคลากร การสอดแทรกทักษะทางด้านสังคมเพื่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน (Soft Skill) ให้มากขึ้น พร้อมทั้งกำหนดรูปแบบของกระบวนการเรียนรู้ที่เน้นการพัฒนาตนเองผ่านนวัตกรรม การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ตรงจากการอภิปราย เสวนา กรณีศึกษา และการสร้างสรรค์ผลงานภายใต้คำปรึกษาแนะนำจากผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้บุคลากรมีความเป็นมืออาชีพ สามารถปฏิบัติงานเพื่อส่วนรวมได้อย่างเต็มศักยภาพ

4. ผลการดำเนินการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

กรมทางหลวงมีผลการดำเนินการพัฒนาทรัพยากรบุคคล รวมจำนวน 93 โครงการ/หลักสูตร ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร รวมจำนวน 18,658 คน และงบประมาณ รวมจำนวน 35,455,540 บาท ดังนี้





ผลการดำเนินงาน ประจำปี 2562

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 6
บางปะอิน-นครราชสีมา

งานวางแผน พัฒนาทางหลวง



ถ. 410 อ.เบตง จ.ยะลา

งานวางแผนพัฒนาทางหลวง เป็นหนึ่งภารกิจหลักที่สำคัญของกรมทางหลวง ประกอบด้วย การกำหนดและวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การศึกษาและวางแผนพัฒนาทางหลวง ทั้งระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อให้เป็นกรอบในการพิจารณาคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญโครงการ การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจพิจารณาลงทุนโครงการ การกำหนดหลักเกณฑ์ความต้องการระบบโครงข่ายทางหลวง ตลอดจนการจัดการข้อมูลระบบทางหลวง ประเภททางหลวง ระบบหมายเลขทางหลวง และระยะทางควบคุม การศึกษาวิเคราะห์การลงทุนด้านทางหลวง ทั้งเงินงบประมาณ เงินกู้ และแหล่งเงินอื่นๆ รวมถึงการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน เพื่อกำหนดแผนกลยุทธ์การลงทุนโครงการต่างๆ การวิเคราะห์และจัดทำแผนการดำเนินงานโครงการ และงบประมาณของกรมทางหลวง ตลอดจนการ

ติดตามผลการดำเนินงานและการประเมินผลโครงการ เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อให้ทราบถึงผลลัพธ์และความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการที่ผ่านมาและที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อนำมาปรับปรุงและแก้ไขต่อไป

ในปีงบประมาณ พ.ศ.2562 กรมทางหลวง มีกิจกรรมการดำเนินงานด้านการวางแผนพัฒนาทางหลวงที่สำคัญ ดังนี้

1. การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ในส่วนของการก่อสร้างงานระบบเพื่อดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M)

ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 อนุมัติเห็นชอบให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวง

พิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี กรมทางหลวงได้เร่งรัดการก่อสร้างงานโยธาและดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมาอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2565 และสำหรับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรีอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2566

ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดภาระด้านงบประมาณและการบริหารจัดการของภาครัฐ ในระยะยาว คณะรัฐมนตรีจึงมีมติ เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2559 กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี สำหรับการก่อสร้างงานระบบ การบริหารจัดการและการบำรุงรักษา ตลอดจนการลงทุนและบริหารจัดการที่พักริมทาง ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาและเสนอขออนุมัติรูปแบบการร่วมลงทุนโครงการมาตามกระบวนการขั้นตอนแห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2560 อนุมัติรูปแบบการร่วมลงทุนให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - นครราชสีมา และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ในส่วนของกรให้เอกชนร่วมลงทุนในการก่อสร้างงานระบบ การดำเนินงานและการบำรุงรักษา (Operation and Maintenance(O&M)) โดยเอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุน ค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุน สิ่งก่อสร้าง รวมถึงรายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษา โครงการทั้งหมดทั้งในส่วนของงานโยธาที่รัฐเป็นผู้ลงทุนและงานส่วนที่เอกชนเป็นผู้ลงทุน ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางโดยเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษาและค่าบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามขอบเขตงานและเงื่อนไขที่กำหนด และมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน 30 ปี นับแต่เปิดให้บริการ

ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างดำเนินการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนตามกระบวนการขั้นตอนแห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยคาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกในปี พ.ศ. 2563 เพื่อให้ทันกำหนดแผนการเปิดให้บริการ

2. การศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

เพื่อเป็นการผลักดันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) กรมทางหลวงได้ดำเนินการเตรียมพร้อมในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายที่เร่งด่วนโดยการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน เพื่อเตรียมเสนอขออนุมัติโครงการโดยมีโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership) พ.ศ. 2560 - 2564 ดังนี้

2.1 การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย มีวัตถุประสงค์ในการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากด่านสะเดาแห่งใหม่ ซึ่งเป็นหนึ่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษระยะเร่งด่วนของรัฐบาลโดยที่ด่านชายแดนไทย - มาเลเซีย (ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และสะเดา) มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ ดังนั้นการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในพื้นที่ดังกล่าวจะทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าจากด่านชายแดนสู่ตัวเมืองหาดใหญ่เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ส่งเสริมการกระตุ้นทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การจ้างงาน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรูปแบบเป็นทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร ปัจจุบัน กรมทางหลวงศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนแล้วเสร็จ

2.2 การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายบางขุนเทียน – ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 มีวัตถุประสงค์ในการเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร สู่พื้นที่ภาคใต้ เนื่องจากช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครจนถึงตัวเมืองสมุทรสาคร (มหาชัย) ประสบปัญหาการจราจรติดขัดเป็นจำนวนมาก ทางยกระดับบนทางหลวงฯ เป็นทางเลือกในการเดินทางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร โดยรูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 35 สายบางขุนเทียน – ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว ระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร แนวโครงการเริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษ สายพระราม 3 – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก บริเวณด้านบางขุนเทียน ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย สิ้นสุดโครงการก่อนถึงแยกบ้านแพ้ว ปัจจุบัน กรมทางหลวงอยู่ระหว่างศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนที่เหมาะสม

3. การพัฒนาโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2

ภายหลังจากการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 1 แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2539 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวง ดำเนินการจัดทำแผนการก่อสร้างทางสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โดยปัจจุบันแผนดำเนินการดังกล่าวครอบคลุมการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจรทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ รวม 11 โครงการ ระยะทางรวม 5,246.44 กิโลเมตร ดังนี้

โครงการที่ 1 นครสวรรค์ - พิษณุโลก - อ.เด่นชัย - แพร่ - อ.งาว (รวมแพร่ – น่าน)

โครงการที่ 2 อ.แม่สอด - ตาก - สุโขทัย - พิษณุโลก - อ.หล่มสัก - อ.ชุมแพ - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร

โครงการที่ 3 สระบุรี - เพชรบูรณ์ - อ.หล่มสัก - เลย

โครงการที่ 4 บ.หินกอง - นครนายก - ปราจีนบุรี - อ.อรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา

โครงการที่ 5 นครปฐม - สุพรรณบุรี - อ.ป่าโมก - สระบุรี (รวมกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี)

โครงการที่ 6 นครสวรรค์ - ชัยภูมิ - อ.บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - อุบลราชธานี - ชื่องเม็ก

โครงการที่ 7 อ.สัตหีบ - อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย - อ.โชคชัย - อ.นางรอง - อ.ปราสาท - อุบลราชธานี - มุกดาหาร (รวม อ.สีคิ้ว - อ.โชคชัย)

โครงการที่ 8 สุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช - สงขลา - อ.หาดใหญ่ (รวมสงขลา - อ.จะนะ)

โครงการที่ 9 ภูเก็ต - พังงา - กระบี่ - ตรัง - พัทลุง (รวม อ.ห้วยยอด - นครศรีธรรมราช)

โครงการที่ 10 เลย - อุดรธานี - สกลนคร - นครพนม

โครงการที่ 11 โครงการอื่นๆ ได้แก่ สาย อ.สากเหล็ก - อ.วังทอง, สายสุโขทัย - สวรรคโลก, สาย อ.สีคิ้ว - ชัยภูมิ, สาย อ.แก่งคร้อ - อ.ชุมแพ, สาย ชุมพร - ระนอง และสายสุราษฎร์ธานี - พังงา



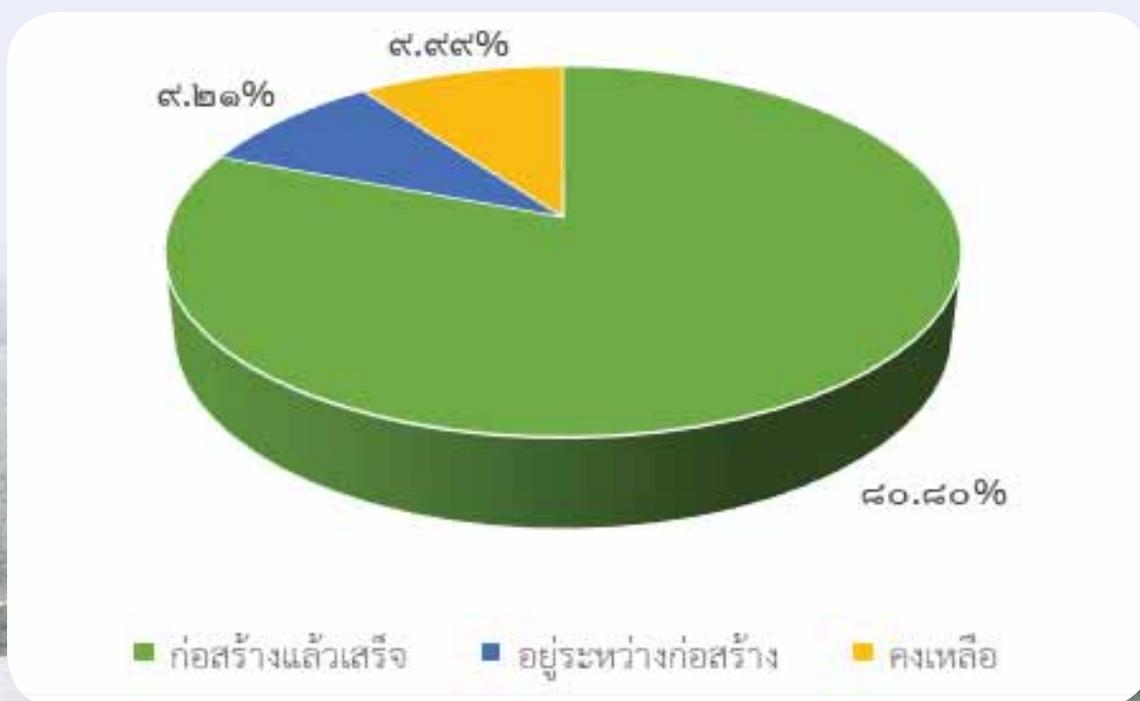
na. 101 สาย อ.ร้องกวาง - น่าน
ตอน บ.พามู - บ. ปางขาว

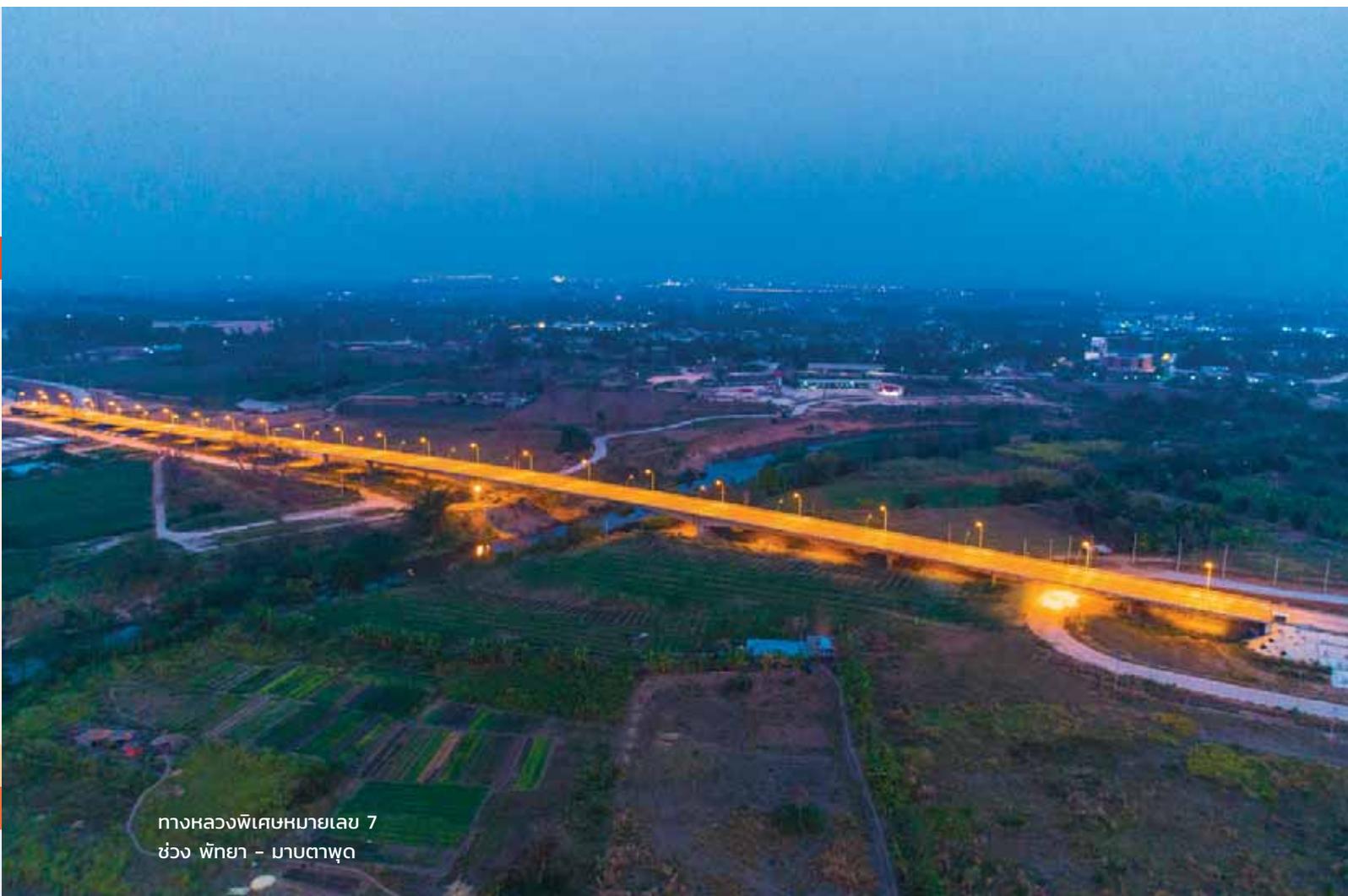
โดยปัจจุบันผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้า ดังนี้

หน่วย: ระยะทาง (กิโลเมตร)

โครงข่ายที่	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	คงเหลือ	รวม
1	513.12	30.50	20.00	563.61
2	689.60	62.76	80.73	833.09
3	276.32	-	115.72	392.04
4	167.15	28.85	-	196.00
5	194.61	34.63	-	229.24
6	323.25	64.48	256.18	643.90
7	828.25	89.11	-	917.36
8	343.16	-	-	343.16
9	386.74	-	-	386.74
10	216.48	101.43	-	317.91
11	300.44	71.58	51.38	423.40
รวม	4,239.10	483.33	524.01	5,246.44
ร้อยละ	80.80	9.21	9.99	100.00

สถานะ : เดือนตุลาคม 2562





ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
ช่วง พัทยา - มาบตาพุด

4. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ)

ตามที่รัฐบาลได้ประกาศกำหนดนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วยพื้นที่ใน 10 จังหวัด ตามประกาศ กนพ.ที่ 1/2558 และ 2/2558 เพื่อสร้างฐานการผลิตที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนและพัฒนาเมืองชายแดนเป็นการเปิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ให้สามารถเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างทั่วถึงเป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำทางทางสังคมและรายได้ ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ชายแดน และแก้ไขปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน

กรมทางหลวงจึงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ โดยมีแผนการดำเนินงานระหว่างปี พ.ศ.2557 ถึง 2568 ทั้งหมด 49 โครงการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 22 โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 15 โครงการและมีแผนการดำเนินงานในอนาคตอีก 12 โครงการ

5. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ ซึ่งต่อยอดความล้ำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินงานมาตลอด รัฐบาลมีเป้าหมายหลักในการส่งเสริมการลงทุน เพื่อเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้และทำให้เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโตได้ในระยะยาว ปัจจุบันได้ออกเป็นพรบ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 โดยครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา

กรมทางหลวงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ โดยมีแผนการดำเนินงานระหว่างปี พ.ศ.2557 ถึง 2566 ทั้งหมด 63 โครงการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 14 โครงการอยู่ระหว่างก่อสร้าง 26 โครงการ และมีแผนการดำเนินงานในอนาคตอีก 23 โครงการ

6. การจัดทำแผนงบประมาณประจำปี

ในแต่ละปีกรมทางหลวงได้จัดทำแผนเสนอขอ งบประมาณตามความต้องการไปยังสำนักงบประมาณ เพื่อรวบรวมและพิจารณาถ้อยแถลงตามกระบวนการ โดยการจัดทำแผนดังกล่าวสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง และความจำเป็นเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนในการเดินทาง ของประชาชน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ.2562 กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณมาดำเนินการ พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวง โดยจำแนก ตามลักษณะของแผนงานดังนี้

6.1 โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่

ในปีงบประมาณ พ.ศ.2562 ได้รับการพิจารณา จัดสรรสำหรับโครงการใหม่ภายใต้แผนงานบูรณาการ พัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษแผนงานบูรณาการ ขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและแผนงาน บูรณาการพัฒนาคูคลองพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ้นจำนวน 70 โครงการ ดังนี้

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ/ผลผลิต/กิจกรรม	จำนวนโครงการ	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	งบประมณปี 2562 (ล้านบาท)
1	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	6	5,800	1,160
2	โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	13	13,570	2,714
3	โครงการบูรณะ/ซ่อมแซมทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	4	1,960	392
4	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	4	1,170	234
5	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	38	32,220	6,444
	5.1 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	19	14,830	2,966
	5.2 กิจกรรมก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพาน และท่ออุโมงค์	6	2,530	506
	5.3 กิจกรรมแก้ไขปัญหาจราจรให้พื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	6	9,680	1,936
	5.4 กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	5	3,660	732
	5.5 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง	2	1,520	304
6	โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	4	5,130	1,026
7	โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี			
8	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระสา 2)	1	10,500	2,100
รวม		70	70,350	14,070

6.2 โครงการก่อสร้างขนาดเล็ก

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังได้ดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงที่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี ใช้งบประมาณไม่สูงมากเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะจุด เพื่อให้เกิดสอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของระดับพื้นที่ ยกตัวอย่างเช่น ปัญหาการจราจรติดขัดในย่านชุมชน กระจายครอบคลุมอยู่ทั่วภูมิภาคของประเทศ ทั้งนี้เพื่อดูแลทางหลวงให้มีสภาพดีได้มาตรฐาน สามารถให้บริการกับประชาชนผู้ใช้เส้นทางได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ภายใต้โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ ประกอบด้วย

1. กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน
2. กิจกรรมก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ
3. กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
4. แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค เป็นแผนงานที่ใช้พัฒนาทางหลวงในมิติของภาคและของประเทศ เป็นการพัฒนาทางหลวงแบบบูรณาการหลายภาคส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ.2562 มีรายละเอียดการดำเนินงานดังต่อไปนี้

ที่	กิจกรรม	แผนงานทั้งหมด	
		จำนวน	ล้านบาท
1	ปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน	46	965.00
2	ก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ	52	373.87
3	ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	59	1,500.00
4	แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	58	1,934.00
	รวม	215	4,772.87



งานพัฒนาทางหลวง ระหว่างประเทศ

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 6
บางปะอิน - นครราชสีมา

1. ความสำคัญของกรอบความร่วมมือ ระหว่างประเทศด้านทางหลวง

กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศด้านทางหลวง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกรอบความร่วมมือด้านคมนาคม ถือเป็นเครื่องมือสำคัญประการหนึ่งในการบูรณาการเศรษฐกิจและสังคมระหว่างกัน การส่งเสริมความร่วมมือนี้ จะส่งผลให้ประเทศไทยพัฒนาความสามารถในแข่งขันและรับมือกับการเปลี่ยนแปลงภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง

สำหรับประเทศไทยได้ให้ความสำคัญในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเชื่อมโยงทางถนนซึ่งกรมทางหลวงได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการพัฒนาถนนและสะพานเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนทั้งกับประเทศเพื่อนบ้าน และภายในภูมิภาคให้ทั่วถึง สะดวก

และปลอดภัย โดยกรมทางหลวงมีส่วนร่วมในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศด้านทางหลวงที่สำคัญหลายกรอบ ทั้งกรอบความร่วมมือแบบพหุภาคี เช่น UNESCAP, ASEAN, GMS, และ IMT-GT และกรอบความร่วมมือแบบทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา, สปป.ลาว, เมียนมา และมาเลเซีย ดังมีความเป็นมาและผลการดำเนินงานภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

2.1 UNESCAP – The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific หรือ คณะกรรมาการเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติ

ประกอบด้วยประเทศสมาชิกทั้งหมด 53 ประเทศ ได้แก่ ประเทศในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก 49 ประเทศ รวมถึงประเทศไทย และประเทศนอกภูมิภาค 4 ประเทศ คือ ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา

โครงการความร่วมมือด้านทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับ UNESCAP คือ **โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเอเชีย (Asian Highway Network)** เพื่อสนับสนุนความต้องการด้านการขนส่งระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น ซึ่งโครงข่ายทางหลวงเอเชียเชื่อมโยงอนุภูมิภาคต่างๆ ในทวีปเอเชีย ผ่านทั้งหมด 32 ประเทศ ระยะทางรวมประมาณ 141,105 กิโลเมตร



(รูปโครงข่ายทางหลวงเอเชีย)

สำหรับโครงข่ายทางหลวงเอเชียในประเทศไทยมีทั้งหมด 9 เส้นทาง รวมระยะทางประมาณ 5,540 กิโลเมตร มีรายละเอียดเส้นทาง ดังนี้

หมายเลข	รายละเอียด
AH1	บ.คลองลึก (ชายแดนไทย/กัมพูชา) - อรัญประเทศ - สระแก้ว - กบินทร์บุรี - ปราจีนบุรี - นครนายก - หินกอง - กรุงเทพ - อ่างทอง - สิงห์บุรี - ชัยนาท - นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด (ชายแดนไทย/เมียนมา)
AH2	สะเดา (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - บ.คลองแวง - บ.คอหงษ์ - บ.คูหา - พัทลุง-อ.ทุ่งสง-อ.เวียงสระ-อ.ไชยา - อ.ละแม - ชุมพร - อ.ท่าแซะ - อ.บางสะพานน้อย-ประจวบคีรีขันธ์-อ.ปราณบุรี - อ.ชะอำ - เพชรบุรี - อ.ปากท่อ-นครปฐม-กรุงเทพ-อ.บางปะอิน- ตาก - อ.เถิน - ลำปาง - อ.งาว - พะเยา - เชียงราย - แม่สาย (ชายแดนไทย/เมียนมา)
AH3	อ.เชียงของ (ชายแดนไทย/ลาว) - บ.ต้าตลาด - บ.ห้วยดอย - เชียงราย
AH12	สะพานมิตรภาพไทย/ลาว - หนองคาย - อุดรธานี - อ.น้ำพอง - ขอนแก่น - อ.บ้านไผ่ - อ.พล - นครราชสีมา - อ.สีคิ้ว - อ.มวกเหล็ก - สระบุรี - หินกอง
AH13	ห้วยโก๋น (ชายแดนไทย/ลาว) - น่าน - แพร่ - อ.เด่นชัย - อุดรดิตต์ - พิษณุโลก - อ.สามง่าม - นครสวรรค์
AH15	นครพนม (ชายแดนไทย/ลาว) - บ.ธาตุนาแวง(สกลนคร) - อ.พังโคน - อ.สว่างแดนดิน - อุดรธานี
AH16	มุกดาหาร (ชายแดนไทย/ลาว) - อ.หนองสูง - อ.สมเด็จ - กาฬสินธุ์ - ยางตลาด - ขอนแก่น - อ.น้ำหนาว - อ.หล่มสัก - บ.แยง - อ.วังทอง - พิษณุโลก - สุโขทัย - ตาก
AH18	อ.สุโขทัย (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - อ.ตากใบ - นราธิวาส - อ.สายบุรี - อ.ปาล์ม - ปัตตานี - อ.หนองจิก - อ.เทพา - อ.จะนะ - อ.หาดใหญ่
AH19	อ.ปักธงชัย - อ.กบินทร์บุรี - อ.แปดยาว - ท่าเรือแหลมฉบัง - ชลบุรี - กรุงเทพ



(รูปโครงข่ายทางหลวงเอเชียในประเทศไทย)

2.2 ASEAN-Association of Southeast Asian Nations หรือ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ อาเซียน

ประกอบด้วยประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหมด 10 ประเทศ ได้แก่ บรูไน ดารุสซาลาม กัมพูชา อินโดนีเซีย สปป.ลาว มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม

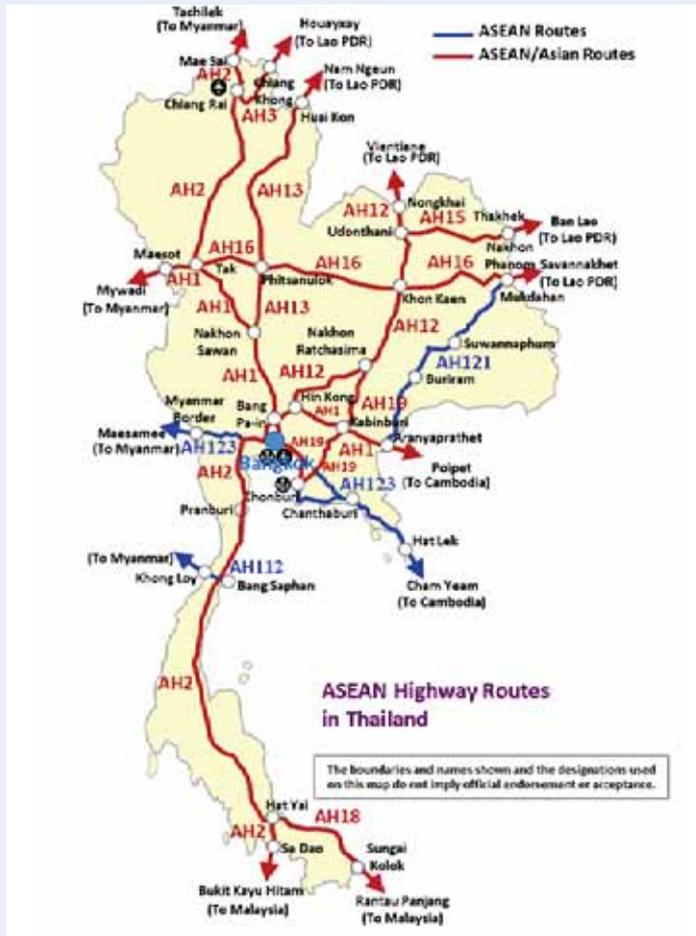
โครงการความร่วมมือด้านทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับ ASEAN คือ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Network) เพื่อสนับสนุนความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน และระหว่างอาเซียนกับภูมิภาคอื่น โดยมีจุดประสงค์หลักเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการเดินทาง และการติดต่อระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน เป็นการเพิ่มโอกาสในการเติบโตทางเศรษฐกิจ และอำนวยความสะดวกให้การค้าการลงทุน รวมถึงการท่องเที่ยวภายในภูมิภาค ซึ่งโครงข่ายทางหลวงอาเซียนตัดผ่าน 10 ประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น 23 เส้นทาง ระยะทางรวมประมาณ 37,000 กิโลเมตร



(รูปโครงข่ายทางหลวงอาเซียน)

สำหรับโครงข่ายทางหลวงอาเซียนในประเทศไทยมีทั้งหมด 12 เส้นทาง รวมระยะทางประมาณ 6,730 กิโลเมตร มีรายละเอียดเส้นทาง ดังนี้

หมายเลข	รายละเอียด
AH1	บ.คลองลึก (ชายแดนไทย/กัมพูชา) - อรัญประเทศ - สระแก้ว - กบินทร์บุรี - ปราจีนบุรี - นครนายก - หินกอง - กรุงเทพ - อ่างทอง - สิงห์บุรี - ชัยนาท - นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด (ชายแดนไทย/เมียนมา)
AH2	สะเดา (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - บ.คลองแงะ - บ.คองหงษ์ - บ.คูหา - พัทลุง-อ.ทุ่งสง-อ.เวียงสระ-อ.ไชยา - อ.ละแม - ชุมพร - อ.ท่าแซะ - อ.บางสะพานน้อย-ประจวบคีรีขันธ์-อ.ปราณบุรี - อ.ชะอำ - เพชรบุรี - อ.ปากท่อ-นครปฐม-กรุงเทพ-อ.บางปะอิน- ตาก - อ.เถิน - ลำปาง - อ.งาว - พะเยา - เชียงราย - แม่สาย (ชายแดนไทย/เมียนมา)
AH3	อ.เชียงของ (ชายแดนไทย/ลาว) - บ.ต้าตลาด - บ.หัวดอย - เชียงราย
AH12	สะพานมิตรภาพไทย/ลาว - หนองคาย - อุดรธานี - อ.น้ำพอง - ขอนแก่น - อ.บ้านไผ่ - อ.พล - นครราชสีมา - อ.สีคิ้ว - อ.มวกเหล็ก - สระบุรี - หินกอง
AH13	ห้วยโก๋น (ชายแดนไทย/ลาว) - น่าน -แพร่ - อ.เด่นชัย - อุดรดิตถ์ - พิษณุโลก - อ.สามง่าม -นครสวรรค์
AH15	นครพนม (ชายแดนไทย/ลาว) - บ.ธาตุนาเวง(สกลนคร) - อ.พังโคน - อ.สว่างแดนดิน - อุดรธานี
AH16	มุกดาหาร (ชายแดนไทย/ลาว) - อ.หนองสูง - อ.สมเด็จ - กาฬสินธุ์ - ยางตลาด - ขอนแก่น - อ.น้ำหนาว - อ.หล่มสัก - บ.แยง - อ.วังทอง - พิษณุโลก - สุโขทัย - ตาก
AH18	อ.สุโขทัย (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - อ.ตากใบ - นราธิวาส - อ.สายบุรี - อ.ปาละ - ปัตตานี - อ.หนองจิก - อ.เทพา - อ.จะนะ - อ.หาดใหญ่
AH19	อ.ปักธงชัย - อ.กบินทร์บุรี - อ.แปลงยาว - ท่าเรือแหลมฉบัง - ชลบุรี - กรุงเทพ
AH112	อ.คลองลอม - อ.บางสะพาน
AH121	มุกดาหาร - อำนาจเจริญ - ยโสธร - อ.สุวรรณภูมิ - อ.พยัคฆภูมิพิสัย - บุรีรัมย์ - นางรอง - บ.สัมปอ - บ.ช่องตะโก - สระแก้ว
AH123	บ.พุน้ำร้อน (ชายแดนไทย/เมียนมา) - กาญจนบุรี - นครปฐม - กรุงเทพ - สมุทรปราการ - ชลบุรี - แหลมฉบัง - มาบตาพุด - ระยอง - อ.แกลง - จันทบุรี - ตราด - อ.หาดเล็ก



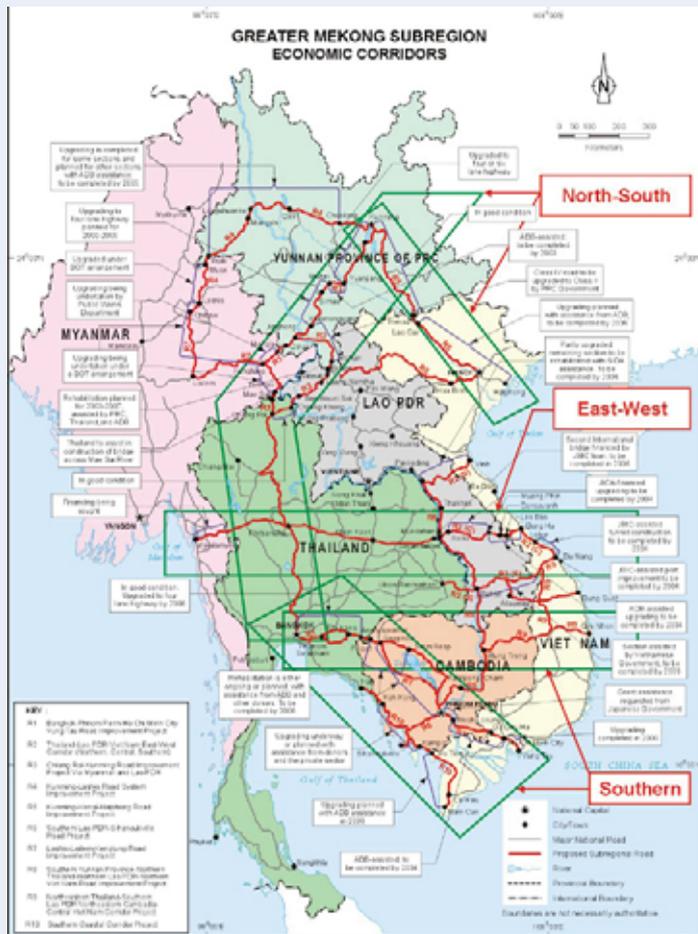
(รูปโครงข่ายทางหลวงอาเซียนในประเทศไทย)

กรมทางหลวงได้เข้ามามีบทบาทหน้าในการพัฒนาทางหลวงอาเซียนตั้งแต่ปี 2540 ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยเฉพาะบทบาทในการกำหนดโครงข่ายทางหลวงอาเซียน การจัดทำมาตรฐานการออกแบบและมาตรฐานป้ายหมายเลขทางหลวงอาเซียน ในปัจจุบัน ถนนในประเทศไทยภายใต้โครงข่ายทางหลวงอาเซียนได้รับการพัฒนาเป็นมาตรฐานชั้นพิเศษ และชั้น 1 แล้ว มากกว่า ร้อยละ 80 รวมถึงมีการติดตั้งป้ายหมายเลขทางหลวงอาเซียนไว้ครบทุกสายแล้ว

2.3 GMS – Greater Mekong Subregion หรือ โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่โขง

ประกอบด้วยประเทศสมาชิกประเทศซึ่งมีที่ตั้งในเขตลุ่มแม่น้ำโขงจำนวน 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน, กวางสี) โดยได้รับการสนับสนุนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ด้วย

โครงการความร่วมมือด้านทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับ GMS คือ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าการลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงาน และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น เน้นการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพก่อน เพื่อให้เกิดความยั่งยืนทางการเงิน เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ระเบียงเศรษฐกิจแบ่งเป็น ระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 แนว ครอบคลุมทั้ง 6 ประเทศ สำหรับในประเทศไทย ประกอบด้วย 3 ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ และระเบียงเศรษฐกิจอื่นๆ ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) ระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) และระเบียงเศรษฐกิจและจุดข้ามแดนอื่นๆ (Others Corridors / Routes/Border Crossings)



(รูปแบบระเบียงเศรษฐกิจ GMS)

2.4 IMT-GT -Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle หรือ โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย

ประกอบด้วยประเทศสมาชิก 3 ประเทศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้ง 14 จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ส่วนประเทศอินโดนีเซียประกอบด้วย 10 จังหวัด ได้แก่ อาเจะห์ สุมาตราเหนือ สุมาตราตะวันตก สุมาตราใต้ เรียวไอแลนด์ จัมบี เบงกูลู บังกา-เบลิตุง และลัมปุง สำหรับประเทศมาเลเซียประกอบด้วย 8 รัฐ ได้แก่ ปีนัง เคดาห์ เปรัก เปอริลิส กาลันตัน สลังงอร์ มะละกา และ เนกรีเซมบิลัน

ปัจจุบัน IMT-GT ดำเนินการตาม IMT-GT VISION 2036 มีแผนงานสำคัญ คือ แผนดำเนินงานระยะห้าปี 2017-2021 หรือ IMT-GT Implementation Blueprint (IB) 2017-2021 ซึ่งมีโครงการด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Connectivity Projects: PCP) of the IMT-GT ที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง ได้แก่

- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หาดใหญ่-สะเตา

- โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก อ.ตากใบ จ.นราธิวาส-เป็งกาลีรัฐ รัฐกัลันตัน หรือ สะพานตากใบ

- โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก แห่งที่ 2 อ.สุไหงโก-ลก จ.นราธิวาส-รันเตาปันยัง รัฐกัลันตัน หรือ สะพานโก-ลก 2

2.5 ความร่วมมือแบบทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน

ในปี 2562 กรมทางหลวง มีโครงการที่สำคัญ ภายใต้ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่

- โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยिन แห่งที่ 2 - เปิดใช้อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562
- โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตึงบท) - มีพิธีฉลองความสำเร็จในการก่อสร้างสะพานฯ เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562
- โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (เป็งกาฟ-บอลิคำไซ) - อยู่ระหว่างเตรียมการเพื่อเริ่มการก่อสร้าง

งานสำรวจ และออกแบบ

//

งานสำรวจและออกแบบ
เป็นภารกิจหลักของกรมทางหลวง
ในการดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวง
งานออกแบบโครงสร้างสะพาน งานออกแบบ
ระบบระบายน้ำ รวมทั้งมีบทบาทสำคัญ
ในการศึกษาและกำหนดมาตรฐานการออกแบบ
งานทางและงานโครงสร้างต่าง ๆ
ตามหลักวิศวกรรม

//

งานสำรวจและออกแบบ เป็นภารกิจหลักของกรมทางหลวงในการดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวงงานออกแบบโครงสร้างสะพานงานออกแบบระบบระบายน้ำ รวมทั้งมีบทบาทสำคัญในการศึกษาและกำหนดมาตรฐานการออกแบบงานทางและงานโครงสร้างต่าง ๆ ตามหลักวิศวกรรมเพื่อให้หน่วยงานของกรมทางหลวงและหน่วยงานอื่น ๆ สามารถนำไปใช้ประกอบการออกแบบตลอดจนให้เกิดความสะดวกรวดในการตรวจสอบรูปแบบการประมาณราคาการควบคุมการก่อสร้างที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

สืบเนื่องจากภารกิจหลักของกรมทางหลวงที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนพัฒนาทางหลวง ซึ่งกำหนดขึ้นตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาตามลำดับให้สมบูรณ์ตามแผนงานที่วางไว้โดยงานที่จะดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการอันเป็นงบประมาณก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่างานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิมงานก่อสร้างเป็นทางลาดมาตรฐาน งานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอยตลอดจนงานอำนวยความสะดวก

กรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบจะต้องจัดเตรียมโครงการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับแผนงาน โดยปีงบประมาณ 2562 กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบเส้นทางสะพานไปทั้งสิ้นจำนวน 109 โครงการ โดยแบ่งเป็นงานสำรวจสะพานและเส้นทาง รวมถึงโครงการสำรวจและออกแบบโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ ได้แก่ โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ทางเลี้ยวเมืองบึงกาฬส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2

นอกจากนี้ยังมีการดำเนินงานจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงต่าง ๆ โดยมีโครงการดังตัวอย่างต่อไปนี้

- โครงการก่อสร้างและปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3 สาย อ.สัตหีบ - อ.บ้านฉาง

- โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ. โป่งน้ำร้อน - อ.สอยดาว

- โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่อง

จราจร ทางหลวงหมายเลข 118 ตอน อ.แม่สรวย - แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ระหว่าง กม.141+000 กม. 158+473

- โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรทางหลวงหมายเลข 4 ตอน เขาหลัก-ลำแก่น

- โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 ช่วงระหว่าง กม. 153+200 ถึง กม.175+442 (อ.พิทયા - อ.สัตหีบ)

- โครงการงานสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองจอมทอง

- งานสำรวจและออกแบบปรับปรุงทางแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี (ส่วนที่ 2)

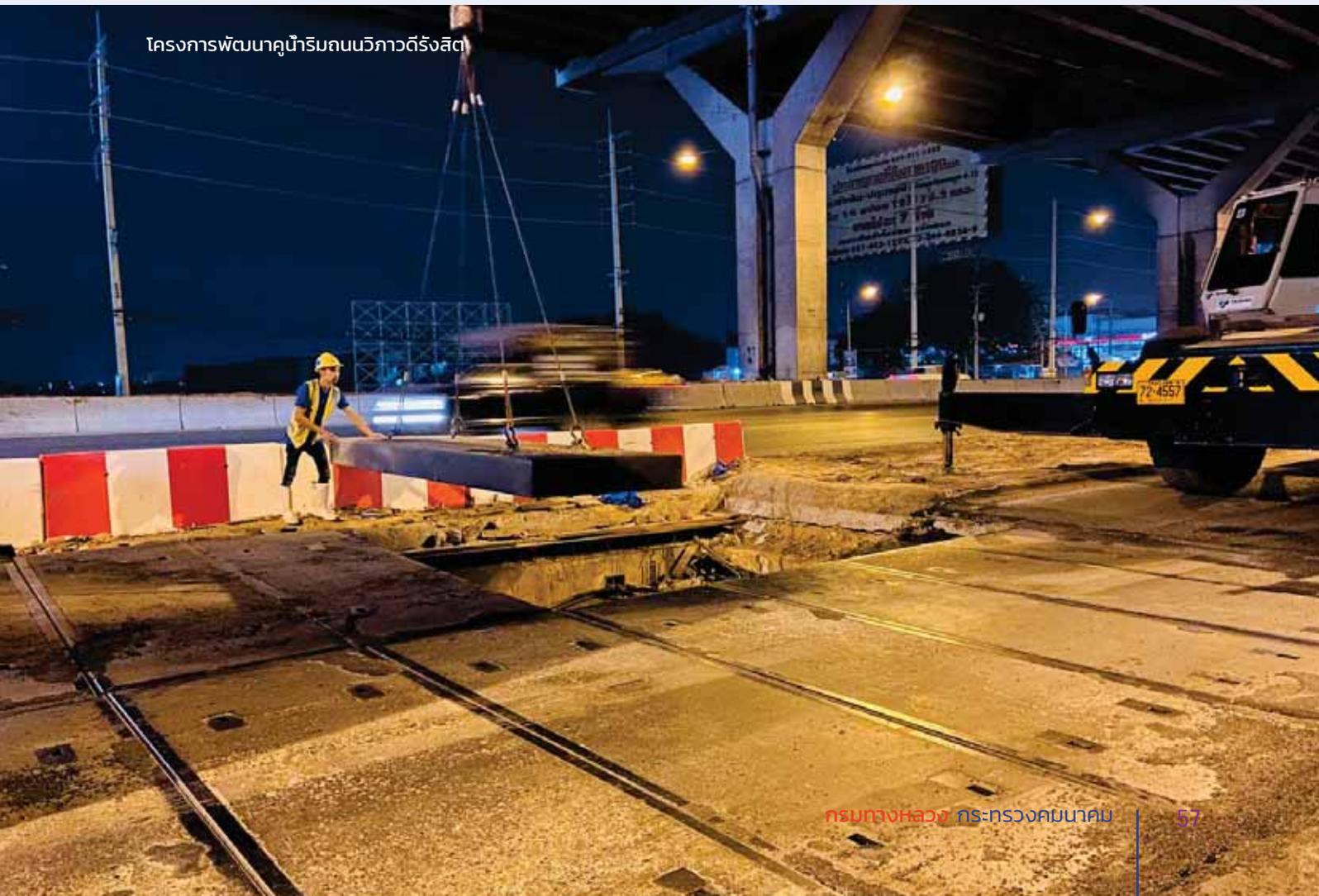
- โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 332 ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข 3 (แยกเจ) - ทางหลวงหมายเลข 3 (แยกคู่ตะเภา) กม.0+000 - กม.14+487

- โครงการก่อสร้าง (สัมมนา ครั้งที่3) โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง - บางปะอิน

- ฯลฯ

รวมทั้ง ยังมีภารกิจอื่น ๆ เช่นการชี้แจงตามข้อร้องเรียนต่าง ๆ เช่น การร้องเรียนทางลวดของโครงการหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา บริเวณ กม. 29 (ตอน 6) รวมถึงสร้างความเข้าใจประชาชน เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินงานของกรมทางหลวง เช่น การเข้าร่วมเวทีสัมมนา “อนาคตเมืองเพชรและมอเตอร์เวย์สายใต้” และให้สัมภาษณ์สื่อมวลชน เพื่อมุ่งหวังให้สื่อมวลชนและสาธารณชนเกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สาย นครปฐม - ชะอำ

โครงการพัฒนาอุโมงค์รับถนนวิภาวดีรังสิต



งานจัดกรรมสิทธิ์ ที่ดิน

งานสำรวจจัดทำแผนที่
แสดงรายละเอียดของ
อสังหาริมทรัพย์และประมาณราคา
เพื่อกำหนดเป็นค่าทดแทน
ในการเวนคืนทางหลวงสัมปทาน
หมายเลข 8
ทางสายนครปฐม – ชะอำ

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการทางหลวงสัมปทานหมายเลข 8 ทางสายนครปฐม – ชะอำ เป็นหนึ่งสายที่มีความสำคัญในระยะเร่งด่วน จากแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2540 โครงการมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ที่อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และสิ้นสุดที่อำเภอท่า양 จังหวัดเพชรบุรี ซึ่งจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย ชะอำ – ชุมพร ที่เป็นช่วงถัดไปของโครงข่ายทางหลวงสัมปทานหมายเลข 8 ทางสายนครปฐม – ชะอำ ซึ่งโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางลงสู่พื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย สามารถประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อีกทั้งยังเป็นการเกื้อหนุนให้เกิดการจ้างงานอย่างต่อเนื่อง

เนื่องและเป็นการกระตุ้นการลงทุน ผลักให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวในพื้นที่ยุทธศาสตร์ภาคใต้

ทางหลวงสัมปทานหมายเลข 8 ทางสายนครปฐม – ชะอำ มีระยะทางประมาณ 109 กิโลเมตร เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจากนครปฐม – นราธิวาส (ด้านสุไหงโกลก) ซึ่งมีระยะทางทั้งสิ้นสายรวม 1,068 กิโลเมตร ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 ทางสายนครปฐม – ชะอำ จะเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับศูนย์กลางของภาคใต้ นอกจากนั้นยังกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค และสอดคล้องกับแผนพัฒนาต่างๆ ที่กำหนดไว้ในภาคใต้ด้วย แสดงให้เห็นว่าสมควรลงทุนพัฒนาโครงการทางหลวงสัมปทานหมายเลข 8 ทางสายนครปฐม – ชะอำ นี้ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรในแนวเส้นทางที่เกี่ยวข้อง และเป็นการเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้ง 13 สายทั่วประเทศ อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม วิถีชีวิตของประชาชนในภาคใต้อีกด้วย

เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่ต้องดำเนินการโดยเร่งด่วน จำเป็นต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและจ่ายเงินค่าทดแทนก่อน เพื่อมิให้ติดขัดงานก่อสร้างซึ่งจำเป็นต้องใช้บุคลากรด้านการสำรวจและประมาณราคาทรัพย์สินที่อยู่ในแนวเขตทางเป็นจำนวนมาก ประกอบกับสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมีโครงการที่จะต้องเวนคืน ที่เจ้าหน้าที่ทำการสำรวจและประมาณราคาด้วยตนเองอยู่หลายโครงการ จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์และประมาณราคา ซึ่งสามารถระดมบุคลากรไปดำเนินการได้เป็นจำนวนมากและมีวิสัยทัศน์ทางเทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อช่วยให้งานตามโครงการนี้บรรลุตามวัตถุประสงค์

ลักษณะการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจจัดทำแผนที่แสดงรายละเอียดของอสังหาริมทรัพย์และประมาณราคาเพื่อกำหนดเป็นค่าทดแทนในการเวนคืนในแนวเขตทางดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 งานสำรวจและจัดทำแผนที่แสดงรายละเอียดของภูมิประเทศภายในเขตทางฝั่งประมงค์ (R.O.W.) และแนวเขตเวนคืนตามแผนที่ก่อสร้าง โดยให้กำหนดหมุดควบคุมพิกัดทางราบให้โยงยึดเข้ากับระบบพิกัดฉากระบบยูทีเอ็ม (UNIVERSAL TRANSVERSE MERCATOR) ของกรมที่ดิน และวางหมุดหลักฐานแนวราบตามศูนย์กลางทาง จัดทำแผนผังแสดงที่ดินที่ถูกเวนคืน โดยทำการปูไอน์ดที่ดินต่อเนื่องตลอดแนวเขตทาง พร้อมจัดทำแผนผังแสดงสิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ที่ถูกเวนคืน

ส่วนที่ 2 งานสำรวจและประเมินราคาที่ดินส่วนที่ถูกเวนคืนและส่วนที่เหลือ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 โดยจัดทำรายละเอียดและประมาณราคาค่าทดแทนที่ดินแต่ละแปลง ส่วนที่ถูกเวนคืนและส่วนที่เหลือจากการเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 และตามหลักวิชาการประเมินราคาทรัพย์สิน ทั้งนี้โดยคำนึงถึงสภาพทำเลที่ตั้งขนาดแปลงที่ดิน รูปร่างที่ดิน สภาพการใช้ประโยชน์ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ระเบียบและคำสั่งของกรมทางหลวง รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อค้นคว้า วิเคราะห์ และวิจัย ให้มีข้อมูลที่ชัดเจนและตรวจสอบได้โดยมีเอกสารอ้างอิง เอกสารการศึกษาการวิเคราะห์ การวิจัย

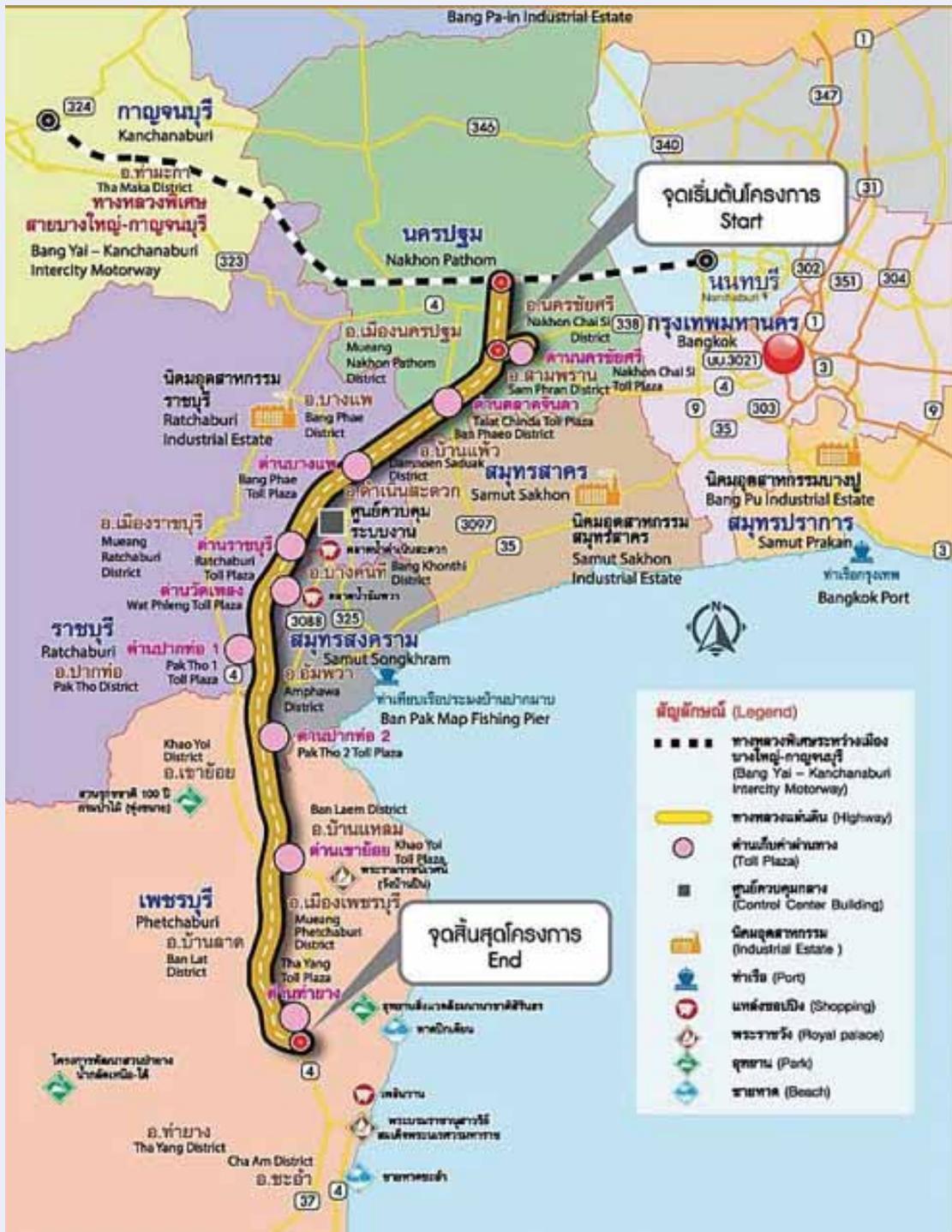
ส่วนที่ 3 งานตรวจสอบเอกสารสิทธิและสอบสวนสิทธิเพื่อให้ทราบบุคคลผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทน โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบและคัดถ่ายสำเนาไอน์ดที่ดินพร้อมสารบัญญัติทะเบียนที่ดินตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงปัจจุบัน ตรวจสอบและคัดถ่ายภูมิสำเนาทางทะเบียนราษฎร์ จากสำนักบริหารการทะเบียน ทำการสอบสวนสิทธิ เพื่อให้ทราบสถานะของการครอบครองหรือการใช้ประโยชน์พร้อมเอกสารสิทธิ และจัดทำบัญชีแสดงรายชื่อและภูมิสำเนาทางทะเบียนราษฎร์

ส่วนที่ 4 งานจัดทำรายละเอียดและประเมินราคาค่าทดแทนโรงเรือนสิ่งปลูกสร้างเบื้องต้นพร้อมพืชผลต้นไม้และสิทธิอื่น ๆ ตามกฎหมายที่จะต้องจ่ายเงินค่าทดแทน โดยที่ปรึกษาได้จัดทำรายละเอียดบัญชีสำรวจทรัพย์สินขึ้นเริ่มต้น และประเมินราคาค่าทดแทนโรงเรือนสิ่งปลูกสร้างเบื้องต้น พร้อมพืชผลต้นไม้ ตามหลักเกณฑ์การประเมินระเบียบและคำสั่งของกรมทางหลวง พร้อมภาพถ่าย

ส่วนที่ 5 งานการประชาสัมพันธ์ต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน เพื่อลดผลกระทบในพื้นที่ที่ถูกเวนคืน โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์ต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน เป็นการประชาสัมพันธ์ใหญ่จำนวน 2 ครั้ง (จำนวน 2 จังหวัด ๆ ละ 1 ครั้ง) และการประชาสัมพันธ์ย่อยจำนวน 26 ครั้ง (จำนวน 26 ตำบล ๆ ละ 1 ครั้ง)

ประโยชน์ที่ได้รับ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจจัดทำแผนที่แสดงรายละเอียดของอสังหาริมทรัพย์และประมาณราคา เพื่อกำหนดเป็นค่าทดแทนในการเวนคืนในแนวเขตทาง แล้วเสร็จตามสัญญา โดยใช้ความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านจากบุคลากรที่มีคุณภาพและประสบการณ์และใช้วิสัยทัศน์ทางเทคโนโลยีที่ทันสมัย ทำให้งานสำรวจจัดทำแผนที่แสดงรายละเอียดของอสังหาริมทรัพย์และประมาณราคาเพื่อกำหนดเป็นค่าทดแทนในการเวนคืน เป็นไปด้วยความรวดเร็วถูกต้อง อีกทั้งยังได้ถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ใช้ในการปฏิบัติงานของโครงการฯ นี้ ให้กับเจ้าหน้าที่เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการในโครงการต่อไป



ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง



โครงการแก้ปัญหาจราจรและปรับปรุงระบบ ควบคุมงานจัดเก็บบริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียม ผ่านทางทับช้าง

ทางหลวงพิเศษหมายเลข	9
บริเวณช่วง	ด้านฯ ทับช้าง 1 และด้านฯ ทับช้าง 2
ค่างานก่อสร้างตามสัญญา	716,000,000 บาท
ควบคุมงานก่อสร้างโดย	กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ความเป็นมาของโครงการฯ

ด้านฯ ทับช้าง 1 และด้านฯ ทับช้าง 2 บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ปัจจุบันมีปริมาณจราจรที่ผ่านด้านฯ มากกว่า 160,000 คันต่อวัน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี แต่ลักษณะทางกายภาพเดิมทั้งจำนวนช่องจราจรและจำนวนด่านเก็บเงินฯ ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียง

พอโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดชะลอตัวและเกิดแกวคยสะสมบริเวณหน้าด้านฯ จึงจำเป็นต้องปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพโดยการขยายช่องจราจรเพิ่มเติม พร้อมปรับปรุงกายภาพบริเวณหน้าด้านฯ ให้เหมาะสม รวมถึงปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) ขยายช่องจราจรจากเดิม 8 ช่องจราจร เป็น 12 ช่องจราจร ตั้งแต่ด่านฯ ทับช้าง 1 ถึงด่านฯ ทับช้าง 2 เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น

2) เพิ่มช่องเก็บเงินฯ รถบรรทุกทุกจำนวน 2 ช่องและจัดช่องจราจรสำหรับรถบรรทุก เพื่อแก้ไขปัญหาแควคอยหน้าด่านฯ

3) ปรับปรุงกายภาพถนนให้เป็นทางตรง เพื่อให้สามารถใช้ความเร็วได้สม่ำเสมอ

4) แก้ไขปัญหาจราจรหน้าด่านฯ ลดระยะเวลาในการเดินทาง และประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง

5) พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น



ขยายช่องจราจรจาก 8 ช่องจราจร เป็น 12 ช่องจราจร ตั้งแต่ ด่านฯ ทับช้าง 1 ถึงด่านฯ ทับช้าง 2



เพิ่มตู้เก็บเงินฯ รถบรรทุก 2 ตู้ ที่ด่านฯ ทับช้าง 1 พร้อม แก้ไขปัญหาแควคอยหน้าด่านฯ



ปรับปรุงกายภาพและปรับปรุงอาคารรวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับกับข้าง

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9
บริเวณช่วง ทางแยกต่างระดับกับข้าง
ค่างานก่อสร้างตามสัญญา 556,700,000 บาท
ควบคุมงานก่อสร้างโดย สำนักก่อสร้างสะพาน

ความเป็นมาของโครงการฯ

ช่วงทางออกสนามบินสุวรรณภูมิ ถึงด่านฯ ทับช้าง มีปริมาณจราจรหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วน ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 โดยเฉพาะทิศทางเลี้ยวขวาจากสุวรรณภูมิและชลบุรี บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 มุ่งหน้าบางปะอิน บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 เนื่องจากสะพานข้ามทางแยกต่างระดับเดิมไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอ จึงจำเป็นต้องก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกต่างระดับเพิ่มเติม รวมถึงปรับปรุงช่องจราจรรองรับการบรรจบของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ไปยังทางหลวงพิเศษหมายเลข 9

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกต่างระดับทับช้าง เพื่อระบายรถจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (สนามบินสุวรรณภูมิ/ชลบุรี) มุ่งหน้าทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด่านฯ ทับช้าง/บางปะอิน) เพื่อให้สามารถระบายรถได้เพิ่มมากขึ้น
- 2) ก่อสร้างขยายช่องจราจรตั้งแต่ทางแยกต่างระดับทับช้างถึงสะพานข้ามคลองทับช้างบน จากเดิม 8 ช่องจราจร เป็น 12 ช่องจราจร เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง
- 3) จัดระเบียบรถบรรทุกเพื่อลดปัญหาการตัดกระแสน้ำที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและลดการเกิดอุบัติเหตุ
- 4) เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายช่วงทางออกสนามบินสุวรรณภูมิ ถึงด่านฯ ทับช้าง



ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกต่างระดับขนาด 2 ช่องจราจร ทิศทางจาก M7 สุวรรณภูมิ/ชลบุรี มุ่งหน้า M9 ด่านฯ ทับช้าง/บางปะอิน พร้อมปรับสมดุลช่องจราจรมุ่งหน้าด่านฯ ทับช้าง

งานก่อสร้างที่แล้วเสร็จ ในปีงบประมาณ 2562

โครงการก่อสร้างและบูรณะปรับปรุงทางหลวงแล้วเสร็จ
ในปีงบประมาณ 2562

ลำดับที่	หมายเลข ทางหลวง	ชื่อโครงการ	มาตรฐาน ทางหลวง	ระยะทาง (กม.)	ค่างานตามสัญญา (บาท) ค่าก่อสร้างจริง (บาท)
โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน					
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน					
1	-	ทางเลี่ยงเมืองเชียงราย ส่วนที่ 1	พิเศษ	9.025	902,272,111.00 902,267,458.40
2	-	ทางเลี่ยงเมืองเชียงราย ส่วนที่ 2	พิเศษ	12.014	888,697,756.00 886,102,332.07
3	1026	บ.ดอนไชย - บ.ผาเวียง	พิเศษ	8.600	188,000,000.00 185,817,936.35
4	218	บุรีรัมย์ - อ.นางรอง ตอน บ.สระสีเหลี่ยม - บ.โคกสีพัฒนา	พิเศษ	16.600	302,000,000.00 301,851,961.61
5	1	แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 (ป่าลอปาตี) - บ.รรจบทางหลวง หมายเลข 4136 (บ้านทอน) รวมทางเข้าสนามบินมหาสารคาม	พิเศษ	13.978	349,888,812.00 345,313,530.63
6	101	อ.ร้องกวาง - บ้าน ตอน บ.ผาหมู - บ.ปางยาว	พิเศษ	8.925	541,410,000.00 541,400,639.79
7	24	อ.ปราสาท - อ.บุขันธุ์ - แยกทางหลวง หมายเลข 2085 ตอน 1	พิเศษ	35.000	1,280,206,000.00 1,279,770,238.65
กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก					
โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ					
8	408	อนากวี - ด่านประกอบ	พิเศษ	15.966	542,735,000.00 515,326,013.01
โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ					
9	1290	อ.เชียงแสน - อ.เชียงของ ตอน 3	1	21.000	653,120,000.00
โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค					
กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค					
10	1	นครสวรรค์ - สลกบาตร	พิเศษ	20.000	589,147,299.00 584,119,321.64
11	122	ทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ (ด้านตะวันตก)	พิเศษ	12.117	542,043,000.00 540,656,910.32
12	4	อ.ปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 3 (LT, RT. เป็นตอน ๆ)	พิเศษ	32.979	949,584,533.00 948,054,768.60
		โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบ เศรษฐกิจภาคตะวันออก			

ลำดับที่	หมายเลข ทางหลวง	ชื่อโครงการ	มาตรฐาน ทางหลวง	ระยะทาง (กม.)	ค่างานตามสัญญา (บาท) ค่าก่อสร้างจริง (บาท)
โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน					
กิจกรรม ส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน					
13	4070	พัฒนาทางหลวงหมายเลข 4070 ตอน ยะหา - บาละ	1	15.545	91,993,000.00 91,365,184.66
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง					
14		บางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ 23 (กม.92+000.000 - กม.96+410.000) (รวมทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี)	พิเศษ	4.410	1,453,161,081.00 1,416,808,849.25
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7					
15	7	กรุงเทพฯ - บ้านฉาง ช่วงพัทลุง - มายตาพูด ตอน 1	พิเศษ	3.200	738,805,735.00 735,162,703.43
16	7	กรุงเทพฯ - บ้านฉาง ช่วงพัทลุง - มายตาพูด ตอน 8	พิเศษ	2.100	701,566,690.00 701,365,692.89
17	7	กรุงเทพฯ - บ้านฉาง ช่วงพัทลุง - มายตาพูด ตอน 9	พิเศษ	2.875	925,164,088.26 923,238,392.28

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
ช่วง พัทลุง - มายตาพูด



งานก่อสร้างที่แล้วเสร็จ ในปีงบประมาณ 2562

ลำดับ ที่	หมายเลข ทางหลวง	มาตรฐาน ชั้นทาง	จำนวน ช่อง จราจร	ชื่อโครงการ (ชื่อบริษัทผู้รับจ้าง)	สำนัก ทางหลวง	เริ่มจาก กม.-กม. (กม.)	สัญญาที่ ลงวันที่	(1) ค่างานตามสัญญา (2) ราคาทาง (3) งบประมาณ	เริ่มลงมือ ทำงานจริง	วันสิ้นสุด สัญญา	บาท ทำการ (ลบ)	ค่าใช้สอยในการดำเนินงาน (บาท)	วันที่งานแล้วเสร็จ
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน													
1	208	พิเศษ	4	แยกทางหลวงหมายเลข 2 (นพพชร) - มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์ (แยกตัวถนน แก้วเกษมชัย) (บริษัท ส.เพชรวิบูลย์คอนกรีต จำกัด)	สท.8 (มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์) มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์	9+950.000 - 20+740.000, 47+610.000 - 55+085.000 (18.265)	สท.2/3/2560 15 ส.ค.2559	(1)648,050,000.00 (2)649,994,056.25 (3)650,000,000.00	16 ส.ค. 59	4 เม.ย. 62 12 พ.ค. 62	840 878	411,975,000.00 236,023,924.14	31 มี.ค. 2562 99.99 100.00 ส่งมอบวันที่ 11 เม.ย. 2562
2	2050	พิเศษ	4	อัตรการพืชมล - หัวปลีทาง ตอน บ.ต.อ.พ.นท.นท. - บ.ต.นท.นท. (บริษัท ส.เพชรวิบูลย์คอนกรีต จำกัด)	สท.9 (อ.นท.นท.นท.) แขวงฯ อ.นท.นท.นท.	50+575 - 69+000 (18.425)	สท.2/2/2560 15 ส.ค.2559	(1)596,109,500.00 (2)599,744,627.60 (3)600,000,000.00	16 ส.ค. 59	5 ส.ค. 61 4 เม.ค. 62	720 750	453,061,752.90 142,664,066.17	4 ส.ค. 2561 99.94 100.00 ส่งมอบวันที่ 17 ส.ค. 2561
กิจกรรมปรับปรุงขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)													
1	201	พิเศษ	4	อ.ต.อ.อ.อ.อ. - อ.ต.อ.อ.อ.อ. - อ.ต.อ.อ.อ.อ. (บริษัท ส.เพชรวิบูลย์คอนกรีต จำกัด)	สท.7 (อ.ต.อ.อ.อ.) แขวงฯ อ.ต.อ.อ.อ. 2 (อ.ต.อ.อ.อ.)	169+075.000 - 169+904.000, 177+704.000 - 199+704.000, 201+424.000 - 204+504.000 (25.909)	สท.2/4/2560 28 ส.ค.2559	(1)977,050,000.00 (2)979,991,772.25 (3)980,000,000.00	29 ส.ค. 59	29 ส.ค. 62 1 ต.ค. 62	960 1,007	267,983,141.93 683,114,857.38	30 ก.ย. 2562 100.00 100.00 ส่งมอบวันที่ 25.62
2	24	พิเศษ	4	อ.ป.ร.อ.อ. - อ.ต.อ.อ.อ. - อ.ต.อ.อ.อ. (บริษัท ส.เพชรวิบูลย์คอนกรีต จำกัด)	สท.9 (อ.ต.อ.อ.อ.) แขวงฯ อ.ต.อ.อ.อ.	218+188.973 - 243+488.973 (25.300)	สท.2/8/2560 28 ส.ค.2559	(1)15,483,750.00 (2)15,994,996.38 (3)16,000,000.00	30 ส.ค. 59	14 ส.ค. 62	1,080	788,451,053.56 366,379,192.17	20 พ.ค. 2562 100.00 82.07 ส่งมอบวันที่ 25 พ.ค. 2562
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง													
1	290	พิเศษ	-	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอน 2 (ด้านใต้) (บริษัท ส.เพชรวิบูลย์คอนกรีต จำกัด)	สท.10 (นครราชสีมา) แขวงฯ นครราชสีมา	2+400 - 19+500 BK/กบ. 0+000 AHD - 12+523.486 (29.223)	สท.2/12/2559 30 พ.ค.2559	(1)987,934,080.00 (2)988,700,251.37 (3)1,061,780,000.00	1 มี.ย. 59	16 เม.ค. 62 31 พ.ค. 62 17 ก.ค. 62	960 1,095 1,142	661,734,828.29 326,171,532.99	15 ส.ค. 2562 100.00 100.00 ส่งมอบวันที่ 30 ก.ค. 2562
2	317	พิเศษ	4	อ.ต.อ.อ.อ. - อ.ต.อ.อ.อ.อ. (บริษัท ส.เพชรวิบูลย์คอนกรีต จำกัด)	สท.10 (นครราชสีมา) แขวงฯ นครราชสีมา	113+500 - 130+100 (16.600)	สท.2/10/2559 31 มี.ค.2559	(1)572,256,000.00 (2)589,877,622.69 (3)589,880,000.00	1 เม.ย. 59	21 มี.ค. 61 13 ก.ย. 61 13 ต.ค. 61	720 896 926	556,042,742.44 13,306,272.49	10 ต.ค. 2561 99.49 100.00 ส่งมอบวันที่ 22 ต.ค. 2561
3	3126	พิเศษ	4	แยกทางหลวงหมายเลข 3 - ทางเข้าท่าอากาศยานอุดรธานี (บริษัท ส.เพชรวิบูลย์คอนกรีต จำกัด)	สท.14 (อุดรธานี) แขวงฯ อ.ต.อ.อ. 2	0+000 - 3+928.313 (3.400)	สท.2/28/2559 30 ก.ย.2559	(1)161,990,000.00 (2)199,986,165.95 (3)200,000,000.00	1 ต.ค. 59	22 ก.พ. 61 8 ส.ค. 61 31 ส.ค. 61 21 ต.ค. 61	510 677 700 751	90,017,256.86 65,595,289.24	20 ต.ค. 2561 96.10 100.00 ส่งมอบวันที่ 8 พ.ย. 2561
4	-	พิเศษ	4	ถนนพหลโยธินสายอุดรธานี (บริษัท ส.เพชรวิบูลย์คอนกรีต จำกัด)	สท.14 (อุดรธานี) แขวงฯ อ.ต.อ.อ. 2	0+000 - 3+928.313 (3.928)	สท.2/23/2560 24 มี.ค.2560	(1)152,008,200.00 (2)199,986,165.95 (3)200,000,000.00	25 มี.ค. 60	17 มี.ค. 61 10 ก.ค. 61 6 ต.ค. 61	450 473 562	150,134,021.98 1,870,320.00	1 ต.ค. 2561 99.50 100.00 ส่งมอบวันที่ 10 ต.ค. 2561

ลำดับที่	หมายเลขทางหลวง	มาตรฐาน	จำนวนช่องจราจร	ชื่อโครงการ (ส่วนขยายโครงการ) (ผู้รับจ้าง)	สำนักช่าง	เริ่มจาก กม.-กม. (กม.)	สัญญาที่ลงวันที่	(1) ค่างานตามสัญญา (2) ราคาจริง (3) ขยายงบ	เริ่มเปิดใช้งาน	วันสิ้นสุดสัญญา	บาททำการ (บ.)	ค่าใช้สอยในการดำเนินงาน (บาท)	วันที่งานแล้วเสร็จ
กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างทางหลวงเชื่อมเมืองระหว่างประเทศ													
1	3193	พิเศษ	4	ขยายทางหลวงหมายเลข 317 (ฝั่งซ้าย) - ขยายถนน/กม.พช.10 (พช.) (แบบขยับ สันติราษฎร์) (บริษัท สหวิภาคอนกรีต จำกัด)	สถา.14 (ขจรพร) และนาย จิตนุรักษ์	0+228 - 31+000 (30.772)	สท.2/13/2559 31 พ.ค.2559	(1)716,105,000.00 (2)766,766,114.2 (3)766,835,000.00	1 มิ.ย. 59	18 ต.ค. 61 17 พ.ย. 61	870 900	157,349,062.78	15 พ.ย. 2561 99.48 100.00 ส่วนขยายที่ 28 พ.ย. 2561
2	3193	พิเศษ	4	ขุดลอกตลิ่ง - ตัดขยายถนน/พช.10 (พช.) (แบบขยับ สันติราษฎร์) (บริษัท สหวิภาคอนกรีต จำกัด)	สถา.14 (ขจรพร) และนาย จิตนุรักษ์	40+331.030 - 61+495.072 (21.165)	สท.2/10/2560 26 พ.ค.2560	(1)697,877,877.00 (2)699,977,778.68 (3)700,000,000.00	27 พ.ค. 60	16 พ.ค. 62 16 พ.ย. 62 30 พ.ค. 62	720 751 854	320,696,619.65	23 พ.ค. 2562 99.94 100.00 ส่วนขยายที่ 13 มิ.ย. 2562
3	3	1	2	ทางสี่แยกเมืองทอง (แยกประตูน้ำ รัชชบัณฑิตย) (บริษัท กรุงเทพคอนกรีต (1999) จำกัด)	สถา.14 (ขจรพร) และนาย ส.เชอง	1+667 -13+200 (11.533)	สท.2/1/2559 29 พ.ค.2559	(1)418,542,000.00 (2)481,639,347.80 (3)481,730,000.00	30 พ.ค. 59	19 พ.ค. 60 23 พ.ค. 61 25 มิ.ค. 61	660 755 786	418,519,603.25	30 พ.ย. 2561 100.00 100.00 ส่วนขยายที่ 14 ส.ค. 2561
4	12	พิเศษ	4	กาฬสินธุ์ - บริเวณทางหลวงหมายเลข 12 (บ.นาโคก) ส่วนที่ 1 (แยกศรีนคร ศรีโพธิ์) (บริษัท สหวิภาคอนกรีต (1999) จำกัด)	สถา.8 (มหาสารคาม) และนาย กาฬสินธุ์	634+378 - 670+100 (35.722)	สท.2/16/2559 31 พ.ค.2559	(1)443,112,000.00 (2)474,690,507.06 (3)2,949,390,000.00	15 มิ.ย. 59	30 พ.ค. 62 1 มิ.ย. 62 9 ก.ค. 62	960 1,082 1,120	1,389,419,104.17	8 ก.ค. 2562 96.59 100.00 ส่วนขยายที่ 8 ส.ค. 2562
5	12	พิเศษ	4	กาฬสินธุ์ - บริเวณทางหลวงหมายเลข 12 (บ.นาโคก) ส่วนที่ 2 (แยกบ้านนาโพธิ์) (บริษัท พระนครโยธาพัฒนาฯ จำกัด) (บริษัท สหวิภาคอนกรีต (1999) จำกัด)	สถา.8 (มหาสารคาม) และนาย กาฬสินธุ์	670+100 - 705+813.801 (35.714)	สท.2/15/2559 31 พ.ค.2559	(1)446,966,000.00 (2)1,474,694,568.76 (3)2,949,390,000.00	15 มิ.ย. 59	30 พ.ค. 62 21 มิ.ย. 62 7 ส.ค. 62	960 1,102 1,149	603,234,288.38	7 ก.ค. 2562 100.00 100.00 ส่วนขยายที่ 5 ส.ค. 2562
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรับนครปฐมถึงพิษณุโลก													
1	3	พิเศษ	4	ตรา - หาดเล็ก ตอน 2 ส่วนที่ 1 (แยกถนน พนมสม) (บริษัท สหวิภาคอนกรีต จำกัด)	สถา.14 (ขจรพร) และนาย ตรา	8+550 (407+640) - 31+800 (430+890) (23.250)	สท.2/19/2558 24 ก.ค. 58	(1)686,437,000.00 (2)693,309,322.62 (3)1,400,000,000.00	25 ก.ค. 58	13 ก.ค. 60 20 ก.ย. 61 23 ก.ย. 62	720 1,154 1,369	324,743,163.21	19 ส.ค. 2562 98.34 98.86 ส่วนขยายที่ 9 ก.ย. 2562
2	3	พิเศษ	4	ตรา - หาดเล็ก ตอน 2 ส่วนที่ 2 (แยกคลอง 555ริมเขตก) (ห้างหุ้นส่วนจำกัด ถึงรุ่งเรืองก่อสร้าง)	สถา.14 (ขจรพร) และนาย ตรา	73+750 (กม.477+840.000 (กม.) - 89+040 (กม.) 488+130.000 (กม.) (10.290)	สท.2/18/2558 24 ก.ค. 58	(1)695,634,000.00 (2)699,927,445.08 (3)1,400,000,000.00	25 ก.ค. 58	13 ก.ค. 60 28 พ.ค. 60 21 มิ.ย. 61	720 858 1,002	215,339,715.75	15 พ.ค. 2562 99.37 100.00 ส่วนขยายที่ 25 พ.ย. 2562
3	3	พิเศษ	-	ตรา - หาดเล็ก ตอน 3 (แยกข่วงพริก ริมบ.บ.สน) (ห้างหุ้นส่วนจำกัด ถึงรุ่งเรืองก่อสร้าง)	สถา.14 (ขจรพร) และนาย ตรา	430+890 - 454+390 (23.500)	สท.2/14/2559 31 พ.ค.2559	(1)903,266,000.00 (2)953,622,376.85 (3)954,000,000.00	1 มิ.ย. 59	18 ก.ย. 61 19 ก.ค. 62 28 ส.ค. 62	840 1,144 1,184	877,860,075.39	25 ส.ค. 2562 97.36 100.00 ส่วนขยายที่ 9 ก.ย. 2562
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง													
1	6	พิเศษ	4	บางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ช่วง กม. 43+772.858 - กม.45+022.858 (แยกเขา ศรีพนม) (บริษัท เยาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน))	สถา.11 (สมุทรปราการ) และนาย ส.รุ่ง	43+772.858 - 45+022.858 (1.250)	สท.2/25/2559 28 ก.ย.2559	(1)883,840,200.00 (2)922,246,693.86 (3)1,619,000,000.00	29 ก.ย. 59	15 มิ.ย. 62 1 ส.ค. 62	990 1,037	442,210,844.28	1 ส.ค. 2562 99.48 100.00 ส่วนขยายที่ 21 ส.ค. 2562
2	6	พิเศษ	4	บางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ช่วง กม. 45+022.858 - กม.46+274.828 (แยกเขา ศรีพนม) (บริษัท เยาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน))	สถา.11 (สมุทรปราการ) และนาย ส.รุ่ง	45+022.858 - 46+274.828 (1.252)	สท.2/26/2559 28 ก.ย.2559	(1)831,299,000.00 (2)867,939,787.60 (3)1,619,000,000.00	29 ก.ย. 59	15 มิ.ย. 62 1 ส.ค. 62	990 1,037	531,863,808.40	1 ส.ค. 2562 99.48 100.00 ส่วนขยายที่ 16 ส.ค. 2562
3	6	พิเศษ	4	บางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ช่วง กม. 46+274.828 - กม.47+600 (แยกเขาหินดี พนม) (บริษัท เยาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน))	สถา.11 (สมุทรปราการ) และนาย ส.รุ่ง	46+274.828 - 47+600 (1.325)	สท.2/27/2559 28 ก.ย.2559	(1)871,793,000.00 (2)911,869,590.75 (3)1,619,000,000.00	29 ก.ย. 59	16 มิ.ย. 62 24 พ.ค. 62	930 968	160,926,233.05	26 มิ.ค. 2562 99.44 95.61 ส่วนขยายที่ 2 มิ.ย. 2562

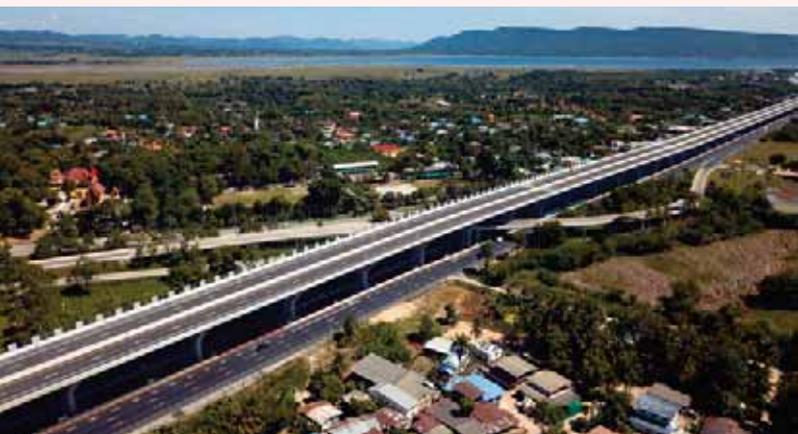


โครงการก่อสร้างทางลอด ห้าแยกฉลอง จังหวัดภูเก็ต

สำนักก่อสร้างสะพาน ดำเนินโครงการก่อสร้างทางลอดห้าแยกฉลอง จ.ภูเก็ต โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4024 ที่กม.0+000 – ทางหลวงหมายเลข 4021 ที่กม.1+000 ระยะทาง 1 กิโลเมตร โดยลักษณะโครงการก่อสร้างเป็นทางลอดรูปแบบกำแพงกันดิน (Diaphragm Wall) ขนาดความกว้าง 9.50 – 10.50 เมตร ความยาว 560 เมตร 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ความกว้างช่องจราจรปกติในทางลอดกว้าง 3.50 เมตร และ 4 เมตร ในช่วงโค้ง พร้อมทั้งงานอาคารควบคุมระบบไฟฟ้างานอาคารระบบสูบน้ำงานระบบระบายน้ำในทางลอด งานท่อระบายน้ำงานไฟฟ้าแสงสว่าง งานติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย งานระบบระบายอากาศ งานสีตีเส้นจราจร และงานปรับปรุงภูมิทัศน์ นอกจากนี้ยังได้ทำการก่อสร้างวงเวียนหอนาฬิกาดอกบัวทอง พร้อม

รูปแกะสลักหลวงพ่อแช่ม อดีตเจ้าอาวาสวัดไชยธารารามหรือวัดฉลองที่ชาวภูเก็ตให้ความเคารพเลื่อมใสและโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมผ่านประติมากรรมรูปสลักนูนต่ำ บ่งบอก ถึงอัตลักษณ์เมืองภูเก็ตซึ่งด้วยความโดดเด่นทางประติมากรรมจะทำให้วงเวียนดังกล่าวเป็นแลนด์มาร์คแห่งใหม่ของจังหวัดภูเก็ตต่อไป

ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวจะเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณห้าแยกฉลอง ทำให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงส่งเสริมการคมนาคมขนส่ง และการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ต ที่มีปริมาณจราจรมากกว่า 1 แสนคันต่อวัน อีกทั้ง ในอนาคตกรมทางหลวงจะมีแผนพัฒนาทางหลวงหมายเลข 4027 ท่าอากาศยานภูเก็ต – ท่าเรืออ่าวปอ ตอน บ.พารา – บ.เมืองใหม่ รวมทางแนวใหม่เข้าบรรจบ ทล 4026 (แยกสนามบิน) ตอน บ.เมืองใหม่ – บ.เกาะแก้วและทางหลวงหมายเลข 4030 ถลาง – หาดราไวย์



โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา

สำนักก่อสร้างสะพาน ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา ที่กม.125 -143 ระยะทาง 18 กิโลเมตร บริเวณลำตะคอง จังหวัดนครราชสีมา โดยก่อสร้างทางแนวใหม่ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ เป็นทางยกระดับ 4 ช่องจราจร

ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวจะสามารถเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งระหว่างภาคต่างๆ ของประเทศได้อย่างสมบูรณ์มีความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ แก้ไขปัญหาจราจรระหว่างภาค ส่งเสริมทั้งในภาคธุรกิจ การค้าและการท่องเที่ยว ด้วยแนวเส้นทางที่สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปยังทั่วทุกภูมิภาค เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียนต่อไป

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย-กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบก) อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว กับ เมืองปอยเปต



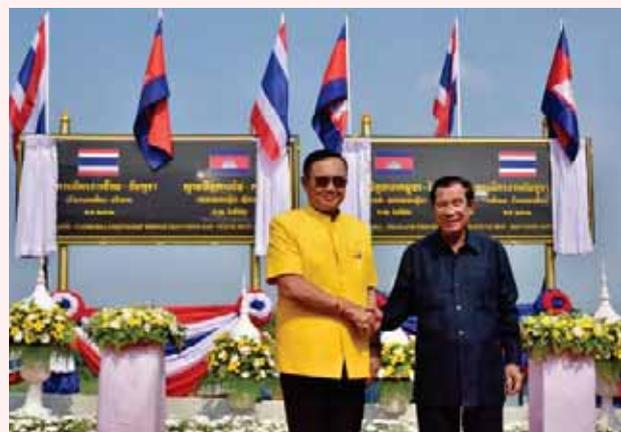
สำนักก่อสร้างสะพาน ดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบก) วงเงินประมาณ 860 ล้านบาท ความยาวสะพาน 620 เมตร (ฝั่งไทย 405 เมตร ฝั่งกัมพูชา 215 เมตร) ข้ามคลองพรหมโหดที่บ้านหนองเอี่ยน ตำบลท่าข้าม อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว พร้อมจุดสลับทิศทางการจราจรและถนนเชื่อมต่อในฝั่งไทย ระยะทาง 4 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เริ่มต้นตั้งแต่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3366 ระยะทางรวมทั้งสิ้น 4.7 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดยกรมการทหารช่างกองทัพบก สำหรับงานก่อสร้างทางเชื่อมต่อแนวใหม่ฝั่งไทยและฝั่งกัมพูชา ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2565 สำหรับงานก่อสร้างอาคารด่านพรมแดนทั้งฝั่งไทยและฝั่งกัมพูชาอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง คาดว่าองค์ประกอบโครงการทั้งหมดจะสมบูรณ์เปิดให้บริการประชาชนได้ในปี พ.ศ. 2565

ทั้งนี้ โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน) เป็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศที่สำคัญยิ่ง สำหรับการส่งเสริมการเชื่อมโยงทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน อันจะส่งผลดีต่อความสามารถในการเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อภายในภูมิภาค โครงการนี้มีแนวเส้นทางสนับสนุนโครงข่ายทางหลวงภายใต้กรอบความร่วมมือสำคัญต่างๆ ได้แก่

ระเบียบเศรษฐกิจด้านใต้ ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

-ทางหลวงอาเซียน หมายเลข 1 ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญของโครงข่ายทางหลวงอาเซียนภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เชื่อมโยงประเทศเมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม

-ทางหลวงเอเชีย หมายเลข 1 ซึ่งเป็นทางที่ยาวที่สุดในโครงข่ายทางหลวงเอเชียภายใต้คณะกรรมการเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติ เชื่อมโยงทางหลวงในภาคพื้นทวีปเอเชียต่อไปยังโครงข่ายทางหลวงยุโรปนอกจากนี้ยังเป็นโครงข่ายทางหลวงสำคัญสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจในกลุ่มที่ถูกจัดลำดับความสำคัญให้ได้รับการพัฒนาในระยะแรก



ผลการดำเนินงานด้านวิเคราะห์และตรวจสอบ ประจำปีงบประมาณ 2562

ในปีงบประมาณ 2562 สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ กรมทางหลวง มีผลการดำเนินงาน ซึ่งเป็นผลงานที่สำคัญและโดดเด่น ดังนี้

1. งานตรวจสอบคุณภาพความเรียบของผิวทางด้วยค่าดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index : IRI)

“ความเรียบ” เป็นคุณลักษณะหนึ่งที่สำคัญของผิวทางที่ส่งผลโดยตรงต่อความสะดวกสบายของประชาชน ผู้ใช้ทาง กรมทางหลวงในฐานะผู้ให้บริการโครงข่ายคมนาคมแก่ประชาชนได้ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าว จึงได้กำหนดนโยบายให้โครงการก่อสร้างและงานบำรุงทางภายใต้การกำกับดูแลต้องได้รับการตรวจสอบคุณภาพความเรียบของผิวทางโดยใช้ค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) โดยมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังตาราง

ชนิดผิวทาง	ประเภทงาน	ช่วงระยะที่พิจารณา	ค่า IRI ที่กำหนด
แอสฟัลต์คอนกรีต	ก่อสร้างใหม่	100 ม.	ต้องไม่เกิน 2.0 ม./กม.
คอนกรีต	ก่อสร้างใหม่	100 ม.	ต้องไม่เกิน 2.5 ม./กม.

กรมทางหลวงโดยสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้เตรียมความพร้อมเพื่อตอบสนองนโยบายการใช้ค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ในการตรวจสอบคุณภาพความเรียบของผิวทางโดยการจัดหาเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการตรวจสอบคุณภาพความเรียบของผิวทาง 2 แบบ ดังนี้

1. เครื่องมือสำรวจความเรียบของผิวทางแบบรถเข็น (Walking Profiler)

Walking Profiler เป็นเครื่องมือที่มีความถี่ในการบันทึกข้อมูลสภาพผิวทางทุก ๆ ระยะ 1 นิ้วความเร็วในการสำรวจประมาณ 3 - 4 กม./ชม. จึงเหมาะกับการสำรวจที่มีปริมาณงานไม่มากและมีระยะทางในการสำรวจที่จำกัด ส่วนใหญ่มักใช้ในการสำรวจโครงการก่อสร้างที่เป็นผิวทางคอนกรีต



ภาพแสดงเครื่องมือสำรวจความเรียบของผิวทางแบบรถเข็น (Walking Profiler)

2. รถสำรวจสภาพทาง รถสำรวจสภาพทางเป็นเครื่องมือที่มีความถี่ในการบันทึกข้อมูลสภาพผิวทางทุก ๆ ระยะ 5 มม. ด้วยชุดหัวอ่านเลเซอร์ ความเร็วในการสำรวจอยู่ที่ 30 - 90 กม./ชม. จึงเหมาะกับการสำรวจที่มีระยะทางยาว ๆ หรือผิวทางแอสฟัลต์

ในการสำรวจและประเมินคุณภาพความเรียบของผิวทาง จะดำเนินการก่อนที่คณะกรรมการตรวจการจ้างจะพิจารณาตรวจรับงาน ซึ่งตลอดปีงบประมาณ 2562 กรมทางหลวงโดยสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้ดำเนินการสำรวจคุณภาพความเรียบของผิวทางโครงการก่อสร้างใหม่ เป็นระยะทางทั้งสิ้น 1,960.87 กิโลเมตร



ภาพแสดงรถสำรวจสภาพทาง

จากการติดตามผลหลังการตรวจสอบคุณภาพความเรียบของผิวทาง โดยใช้ค่าดัชนีความขรุขระสากลหรือค่า IRI พบว่า โครงการก่อสร้างได้มีการปรับปรุงวิธีการทำงานโดยเพิ่มความพิถีพิถันในกระบวนการทำงาน เช่น ในงานผิวทางคอนกรีตมีการนำเครื่องจักรปูผิวทางคอนกรีตเข้ามาใช้แทนแรงงานคนเพื่อควบคุมคุณภาพความเรียบของผิวทางให้ดียิ่งขึ้น ในงานผิวทางแอสฟัลต์มีการจัดซื้อเครื่องจักรใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงทดแทนเครื่องจักรที่เสื่อมสภาพ ซึ่งจะช่วยให้ถนนในการกำกับดูแลของกรมทางหลวงมีความเรียบเป็นไปตามมาตรฐานสากล ทำให้ประชาชนผู้ใช้ทางเกิดความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง

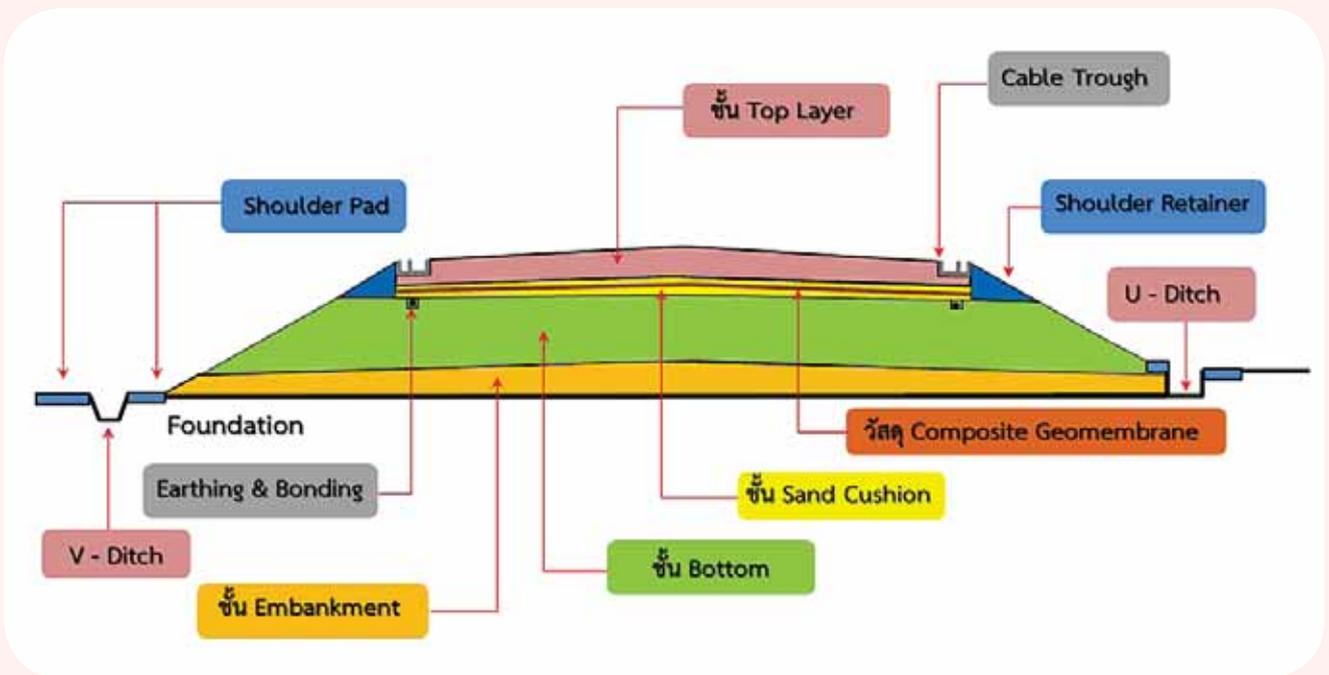
2. การควบคุมคุณภาพวัสดุในงานก่อสร้างคั่นทางรถไฟ โครงการรถไฟความเร็วสูง

งานก่อสร้างคั่นทางรถไฟ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ -นครราชสีมา ช่วงที่ 1 (กลางดง-ปางอโศก) ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร เป็นแปลงทดสอบการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เพื่อสรุปประเด็น วัสดุ วิธีการทดสอบ กระบวนการและรูปแบบการทำงาน ตลอดจนวิธีการควบคุมคุณภาพต่าง ๆ เพื่อเป็นฐานข้อมูลสำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในระยะต่อไป กรมทางหลวงโดยสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบมีบทบาทในการให้คำแนะนำเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมของห้องปฏิบัติการ และอุปกรณ์สำหรับงานทดสอบของโครงการฯ การตรวจสอบวัสดุที่ใช้ในงานก่อสร้าง การตรวจสอบคุณภาพของงานก่อสร้างตามข้อกำหนดซึ่งอ้างอิงมาตรฐานงานทดสอบของประเทศจีน ตลอดจนร่วมหารือและแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพของวัสดุที่ใช้ในงานก่อสร้าง

การดำเนินงานก่อสร้างสามารถแบ่งลักษณะงานออกเป็น 2 ส่วน คือ งานวัสดุถมคันทาง และงานคอนกรีตโครงสร้างประกอบคันทาง โดยการตรวจสอบคุณภาพของงานวัสดุคันทาง ประกอบด้วยงานตรวจสอบคุณภาพวัสดุที่ใช้ และการตรวจสอบความแน่นของงานบดอัดวัสดุของแต่ละชั้นตั้งแต่ชั้น Foundation ชั้นวัสดุ Embankment ชั้นวัสดุ Bottom และชั้น Top Layer ส่วนการตรวจสอบและควบคุมคุณภาพของงานคอนกรีตนั้นเป็นการควบคุมคุณภาพวัสดุที่จะใช้ผสมคอนกรีตตั้งแต่ก่อนการเริ่มเทคอนกรีต ระหว่างการเท

และภายหลังการเทคอนกรีต รวมถึงทำการบ่มก้อนตัวอย่างในห้องบ่มที่ควบคุมอุณหภูมิและความชื้น

การควบคุมคุณภาพวัสดุในงานก่อสร้างคันทางรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 1 กรุงเทพฯ - นครราชสีมา ช่วงที่ 1 (กลางดง - ปางอโคก) จะเป็นประโยชน์ในการศึกษาทดลองเพื่อให้ทราบถึงคุณสมบัติวัสดุที่เหมาะสมและกระบวนการควบคุมคุณภาพการก่อสร้างคันทางซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในระยะต่อไป



ภาพแสดงรูปตัดโครงสร้างคันทางรถไฟความเร็วสูง



การทดสอบความสามารถในการรับแรงของชั้นดินเดิม (ก่อนการบดอัด) ด้วยวิธี Dynamic Penetration Test (DPT)



การทดสอบ Subgrade Reaction Coefficient (หลังการบดอัด) ด้วยวิธี Plate Bearing Test (K_{30})

ภาพแสดงการทดสอบคุณภาพของชั้นดินเดิม (Foundation)



การทดสอบ Sieve Analysis



การทดสอบ Compaction



ภาพแสดงการทดสอบคุณสมบัติของวัสดุถมคันทาง ชั้น Embankment และ ชั้น Bottom (ลุ่มทดสอบทุก 5,000 ลบ.ม.)



การทดสอบ Plate Bearing Test (K_{30})



การทดสอบ Dynamic deformation modulus (E_{vd})



การทดสอบความแน่น โดยวิธี Sand Cone

ภาพแสดงการทดสอบคุณภาพของ ชั้น Embankment ชั้น Bottom และชั้น Top Layer หลังการบดอัด



ภาพแสดงการตรวจสอบคุณภาพวัสดุที่ใช้ในการผลิตคอนกรีต



ภาพแสดงการตรวจสอบคุณภาพก่อนเทคอนกรีต และการเก็บตัวอย่าง



ภาพแสดงการบ่มก้อนตัวอย่าง และการทดสอบกำลังรับแรงอัดของก้อนตัวอย่างคอนกรีตที่อายุ 28 วัน

3. การแก้ไขป้องกันความเสียหายจากการพังทลายของเชิงลาดเหนือคันทาง (Back Slope) บริเวณ หลักเขตแดน ที่ 51/50 ทางหลวงหมายเลข 4244 ตอนควบคุม 0100 ตอน เบตง – ซาโฮ ที่ประมาณ กม. 2+250 – กม.2+400 ขวาทาง

สืบเนื่องจากการพังทลายของเชิงลาดเหนือคันทาง (Back Slope) ในทางหลวงหมายเลข 4244 ซึ่งเป็นแนวชายแดนระหว่างราชอาณาจักรไทย – สหพันธรัฐมาเลเซีย ทำให้หลักเขตแดนประเทศเกิดการพังทลายลงมาด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ประมาณ กม.2+250 – กม.2+400 ด้านขวาทาง บริเวณหลักเขตแดนที่ 51/50 ที่หลักเขตดังกล่าวร่วงหล่นลงมา ซึ่งถือว่าเป็นพื้นที่ที่จำเป็นต้องมีการแก้ไขและป้องกันอย่างเร่งด่วน



ภาพแสดงบริเวณเชิงลาดเหนือคันทาง (Back Slope) ทางหลวงหมายเลข 4244 ประมาณ กม.2+250 – กม. 2+400 ขวาทาง ที่เกิดการพังทลายลงมา



ภาพแสดงหลักเขตแดนที่ 51/50 (ขณะนี้ยังไม่เกิดความเสียหาย)

เนื่องจากลักษณะทางธรณีวิทยาในพื้นที่เป็นดิน Decomposed granite ซึ่งเป็นดินที่มีเสถียรภาพในการยึดเกาะตัวต่ำ ประกอบกับเชิงลาดเหนือคันทางมีความลาดชันสูง การปรับตัดเพื่อให้ได้อัตราส่วนความชันที่เหมาะสมกับเชิงลาดที่เป็นดินไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากจะต้องปรับตัดเข้าไปในพื้นที่ของประเทศมาเลเซียเป็นบริเวณกว้าง กรมทางหลวงโดยสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบจึงได้ดำเนินการออกแบบแนะนำเพื่อป้องกันและแก้ไขการพังทลายของเชิงลาดโดยเสนอรูปแบบดังนี้

1. ก่อสร้างติดตั้ง Soil Nail บริเวณเชิงลาดส่วนบนของเชิงลาดเหนือคันทาง เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีความลาดชันค่อนข้างสูง
2. ก่อสร้างติดตั้งรางระบายน้ำดินซุด (Diversion Ditch) บริเวณด้านบนของลาดเหนือ คันทาง เพื่อป้องกันน้ำผิวดินไหลลงหน้าเชิงลาด
3. ก่อสร้างติดตั้ง Steel Fiber Shotcrete ที่ผิวดินหน้าเชิงลาดที่ดำเนินการปรับแต่งแล้ว โดยฉีดพ่นเต็มตลอดหน้าเชิงลาด
4. ก่อสร้างติดตั้งระบบระบายน้ำผิวดิน เช่น รางระบายน้ำคอนกรีต Stepped Drain Chute หรือรางระบายน้ำคอนกรีต Side Ditch

หลังจากนั้น กรมแผนที่ทหารได้จัดประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันทั้ง 2 ประเทศอย่างเร่งด่วน เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงระหว่างประเทศ ในการนี้กรมทางหลวงโดยสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้ให้ผู้เชี่ยวชาญในงานธรณีวิศวกรรมเป็นตัวแทนเข้าประชุมหารือและสำรวจพื้นที่ที่เกิดความเสียหาย ซึ่งภายหลังจากการประชุมร่วมกันทั้ง 2 ประเทศ ที่ประชุมมีความเห็นร่วมกันว่า เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบเรื่องความมั่นคง กรมสำรวจและทำแผนที่ของมาเลเซียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงได้ปรับแก้รูปแบบการแก้ไขดังนี้

1. ยกเลิกการระบายน้ำดินซุดบริเวณด้านบนของเชิงลาด ซึ่งรางนี้จะต้องก่อสร้างในเขตประเทศมาเลเซีย
2. ปรับเปลี่ยนการก่อสร้างลานที่ตั้งหลักเขต 51/50 จากเดิมที่มีถมเพื่อก่อสร้างลานที่ตั้งฝั่งไทย 1.50 เมตร และมีการตัดเชิงลาดฝั่งมาเลเซียเพื่อปรับให้เป็นลาน 2.50 เมตร ขอปรับเปลี่ยนเป็นถมฝั่งไทย 2.00 เมตร และปรับตัดเชิงลาดฝั่งมาเลเซีย 1.00 เมตร
3. ที่หน้าเชิงลาดควรมีการก่อสร้างบันไดเพื่อสามารถขึ้นและลงไปตรวจสอบสภาพ หลักเขตแดนได้จากทั้ง 2 ฝั่งประเทศ

ทั้งนี้ จากการพิจารณาข้อหาหรือและการปรับเปลี่ยนรูปแบบดังกล่าว พบว่า ไม่มีผลต่อความมั่นคงของเสถียรภาพของเชิงลาด และกรมแผนที่ทหารแจ้งว่าไม่มีทางได้เปรียบหรือเสียเปรียบในเชิงพื้นที่ ในทางปฏิบัติสามารถดำเนินการได้จริง จึงไม่ขัดข้องที่จะมีการปรับเปลี่ยนการแก้ไข รายละเอียดหลังการปรับแก้รูปแบบการแก้ไข เป็นไปตามแบบแนะนำเลขที่ SP (R4244-YALA-18) 2



ภาพแสดงการเข้าสำรวจตรวจสอบพื้นที่ที่เกิดความเสียหายของเชิงลาดเหนือคันทาง ทางหลวงหมายเลข 4244 ตอน เบตง - ซาไห้ ของเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง

แบบแนะนำเพื่อป้องกันและแก้ไขการพังทลายของเชิงลาดสามารถป้องกันและแก้ไขการพังทลายของเชิงลาดเหนือคันทาง (Back Slope) บริเวณหลักเขตแดนที่ 51/50 ทางหลวงหมายเลข 4244 ตอนควบคุม 0100 ตอน เบตง - ซาไห้ ที่ประมาณ กม.2+250 - กม.2+400 ขวาทาง ได้ และสามารถนำไปประยุกต์ใช้เพื่อป้องกันปัญหาลักษณะเดียวกันนี้ในบริเวณอื่นๆ ได้ต่อไป

4. การวิเคราะห์และตรวจสอบวัสดุอำนวยความสะดวก

ตามนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งส่งเสริมการนำยางพารามาใช้ภายในประเทศ กรมทางหลวงจึงนำอุปกรณ์เสาหลักนำทางยางพารามาใช้ในงานอำนวยความสะดวก ซึ่งสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้ดำเนินการวิเคราะห์และทดสอบคุณสมบัติของอุปกรณ์เสาหลักนำทางยางพาราตามข้อกำหนด รายละเอียดดังนี้

1. การทดสอบคุณสมบัติทางปริมาณและเกรดของยางพาราที่ใช้ ได้แก่ ปริมาณเนื้อยางพารา (TGA) เทียบสัดส่วนน้ำหนัก
2. การทดสอบคุณลักษณะทางฟิสิกส์ ได้แก่ ความแข็ง (Hardness) ความต้านทานแรงดึง (Tensile Strength) ความยืดเมื่อขาด (Elongation) และการยุบตัวเนื่องจากแรงอัด (Compression Set)

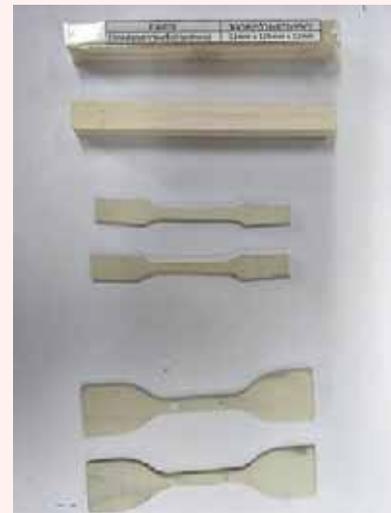
3. การทดสอบคุณลักษณะด้านความคงทนต่อสภาวะการถูกใช้งาน ได้แก่ ความทนทานต่อโอโซน (Ozone Resistance) และความต้านทานความร้อน (Heat Resistance)

4. การทดสอบคุณสมบัติด้านความปลอดภัย ได้แก่ ระยะเวลาในการลามไฟ (Flammability Self Extinguishing)

ทั้งนี้ การวิเคราะห์และทดสอบคุณสมบัติของอุปกรณ์เสาหลักนำทางยางพาราดังกล่าว เป็นการควบคุมคุณภาพเสาหลักนำทางยางพาราในงานอำนวยความสะดวกของกรมทางหลวง โดยมุ่งหมายให้อุปกรณ์เสาหลักนำทางยางพาราที่นำไปใช้งานมีคุณสมบัติตามข้อกำหนด มีความคงทน เป็นไปตามนโยบายส่งเสริมการใช้ยางพาราของรัฐบาล



ภาพแสดงเสาหลักนำทางยางพารา



ภาพแสดงตัวอย่างที่เตรียมทำการทดสอบ



ภาพแสดงเครื่องมือทดสอบความทนต่อโอโซน



ภาพแสดงเครื่องมือทดสอบความต้านทานแรงดึง

งานวิจัย และพัฒนาด้าน



โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาและบูรณาการระบบคลังข้อมูลงานวิจัยของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงมีสายทางในความดูแลรับผิดชอบทั่วประเทศมากกว่า 69,000 กิโลเมตร (ต่อ 2 ช่องจราจร) การสำรวจประเมินสมรรถนะทางหลวงทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ (1) สมรรถนะด้านความแข็งแรงของโครงสร้างทาง (2) สมรรถนะด้านความราบเรียบในการขับขี่ (3) สมรรถนะด้านสภาพผิวทาง (4) สมรรถนะด้านความปลอดภัยของผิวทาง ถือเป็นหนึ่งในการกิจสำคัญเพื่อให้บริการประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบายและปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง ปัจจุบันกรมทางหลวงมีระบบสารสนเทศซึ่งจัดเก็บข้อมูลสภาพผิวทางและผลการทดสอบสมรรถนะด้านต่างๆ แต่ข้อมูลเหล่านี้ยังขาดการบูรณาการเพื่อวิเคราะห์และประเมินสมรรถนะโครงข่าย

ทางหลวงอย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้กำหนดค่าดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index, IRI) ที่เป็นตัวชี้วัดระดับความราบเรียบในการขับขี่ เพื่อจัดทำแผนงบประมาณซ่อมบำรุงและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ

สำนักวิจัยและพัฒนาทางหลวง ได้ตระหนักถึงประเด็นข้อจำกัดดังกล่าว จึงได้จัดทำโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาและบูรณาการระบบคลังข้อมูลงานวิจัยของกรมทางหลวง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลงานสำรวจสมรรถนะทางหลวง เพื่อใช้บูรณาการข้อมูลสมรรถนะทางหลวงและข้อมูลงานทางด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจากระบบสารสนเทศของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง นำไปวิเคราะห์เป็นดัชนีชี้วัดสมรรถนะด้านต่างๆ เช่น ดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ดัชนีความผิดปกติ (International Friction Index, IFI) ดัชนีความแข็งแรงของโครงสร้างถนน (Structural Capacity Index, SCI) และดัชนีสภาพผิวทาง (Pavement Condition Index, PCI)

นอกจากนี้ สำนักวิจัยและพัฒนาทาง ยังให้ความสำคัญของการรวบรวมและเผยแพร่ผลงานวิจัยของกรมทางหลวงให้เป็นที่ประจักษ์และนำไปใช้ประโยชน์ในวงกว้าง โดยระบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่ตอบโจทย์ความต้องการ ไม่สามารถวิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัยเชิงสถิติ ไม่สามารถนำเสนอภาพรวมด้านการวิจัยของกรมทางหลวง ไม่มีการนำเสนอผลสรุปในลักษณะกราฟฟิก ไม่สามารถจัดทำรายงานสรุป จัดหมวดหมู่ หรือแยกประเภทงานวิจัยที่จะสืบค้นเชิงลึกเพื่อจำแนกและค้นหางานวิจัยที่สามารถนำไปใช้ได้ทันที งานวิจัยที่รอการต่อยอด งานวิจัยที่ต้องการขยายผล งานวิจัยตามยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง ยุทธศาสตร์กระทรวง ยุทธศาสตร์ประเทศ เป็นต้น ดังนั้น สำนักวิจัยฯ จึงได้พัฒนาระบบฐานข้อมูลวิจัยเพื่อใช้รวบรวมเอกสารงานวิจัยประเภทต่าง ๆ และจัดทำในรูปแบบที่สามารถวิเคราะห์ข้อมูลของผู้ใช้งาน จัดจำแนกหมวดหมู่ข้อมูลวิจัย เพื่อใช้ประโยชน์ในการวางแผนงานวิจัยของกรมทางหลวงในอนาคต

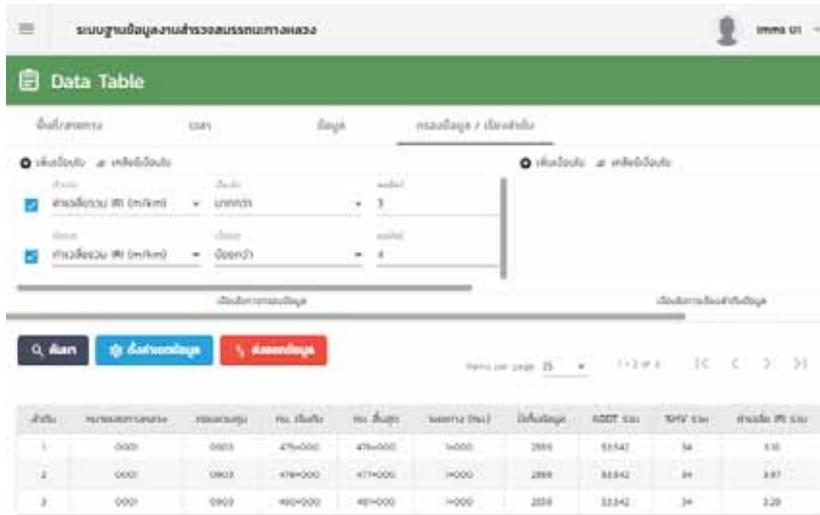
ในส่วนของการบูรณาการข้อมูล ระบบฐานข้อมูลงานสำรวจสมรรถนะทางหลวงสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบโครงข่ายทางหลวง (Roadnet) ของสำนักบริหารบำรุงทาง ระบบฐานข้อมูลงานวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพทางหลวง (MIIS) ของสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ ระบบบริหารแผนงานทางหลวง (Plannet) ของสำนักแผนงาน และระบบสารสนเทศปริมาณจราจรบนทางหลวง (TIMS) ของสำนักอำนวยความปลอดภัย



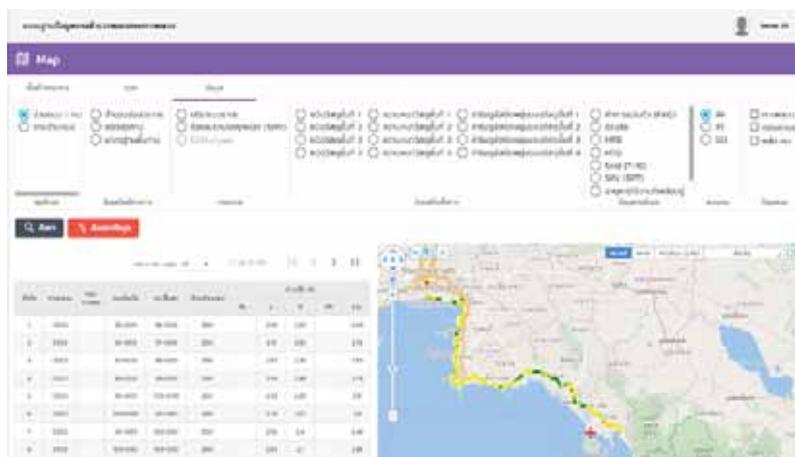
งานจัดทำระบบฐานข้อมูลงานสำรวจสมรรถนะทางหลวงโดยสำนักวิจัยและพัฒนาทาง

สำนักวิจัยและพัฒนาทาง มีความประสงค์ที่จะรวบรวมข้อมูลงานสำรวจสมรรถนะทางหลวงจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เพื่อใช้ในการพัฒนาแบบจำลองทำนายสมรรถนะทางหลวงและรองรับเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence, AI) สำหรับใช้วางแผนงบประมาณซ่อมบำรุงและบูรณะทางหลวงในอนาคต จากการสอบถามหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่าข้อมูลงานสำรวจสมรรถนะทางหลวงยังกระจัดกระจายอยู่ในระบบสารสนเทศต่าง ๆ เช่น ระบบโครงข่ายทางหลวง (Roadnet) ของสำนักบริหารบำรุงทาง ระบบฐานข้อมูลงานวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพทางหลวง (MIIS) ของสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ ระบบบริหารแผนงานทางหลวง (Plannet) ของสำนักแผนงาน และระบบสารสนเทศปริมาณจราจรบนทางหลวง (TIMS) ของสำนักอำนวยความปลอดภัย

โครงการนี้จึงเป็นโครงการนำร่อง เพื่อนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสมรรถนะทางหลวงมารวบรวมไว้ที่เดียวกัน ทำการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลดิบจากแหล่งต่าง ๆ ให้อยู่ในรูปแบบของข้อมูลมาตรฐานกลางเพื่อจัดทำชุดข้อมูล (Data Set) เพื่อประโยชน์ด้านงานวิจัยวิชาการและการบริหารจัดการข้อมูลในภาพรวม ข้อมูลดิบ $d(x,t)$ หลายตำแหน่งในแต่ละคันทาง-กิโลเมตร (X) ที่สำรวจในแต่ละปีงบประมาณ (T) จะถูกประมวลผลให้เป็นค่าทางสถิติ (D) รูปแบบต่าง ๆ เช่น ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน จำนวนข้อมูล และค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ 85 ทั้งข้อมูลดิบ $d(x,t)$ และข้อมูลที่ประมวลแล้ว $D(X,T)$ จะถูกจัดเก็บไว้ในฐานข้อมูลสำหรับการเผยแพร่ (Data Warehouse) เพื่อให้โปรแกรมสามารถดึงข้อมูลไปแสดงผลในรูปแบบต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว โดยโครงการนี้ได้นำเสนอข้อมูลใน 4 รูปแบบ ได้แก่ ตาราง แผนที่ การเปลี่ยนแปลงข้อมูลตามสายทาง (Spatial Variation) และการเปลี่ยนแปลงข้อมูลตามเวลา (Temporal Variation) ดังตัวอย่างหน้าจอที่แสดงในรูปที่ 1 ถึง 4 นอกจากนี้ผู้ใช้งานสามารถดาวน์โหลดชุดข้อมูล (Data Set) ไปใช้ในงานวิเคราะห์ด้านอื่น ๆ ได้เช่นกัน



รูปที่ 1 ตัวอย่างการแสดงผลแบบตารางข้อมูล



รูปที่ 2 ตัวอย่างการแสดงผลแบบแผนที่



รูปที่ 3 ตัวอย่างการแสดงผลแบบการเปลี่ยนแปลงข้อมูลตามสายทาง (Spatial Variation)

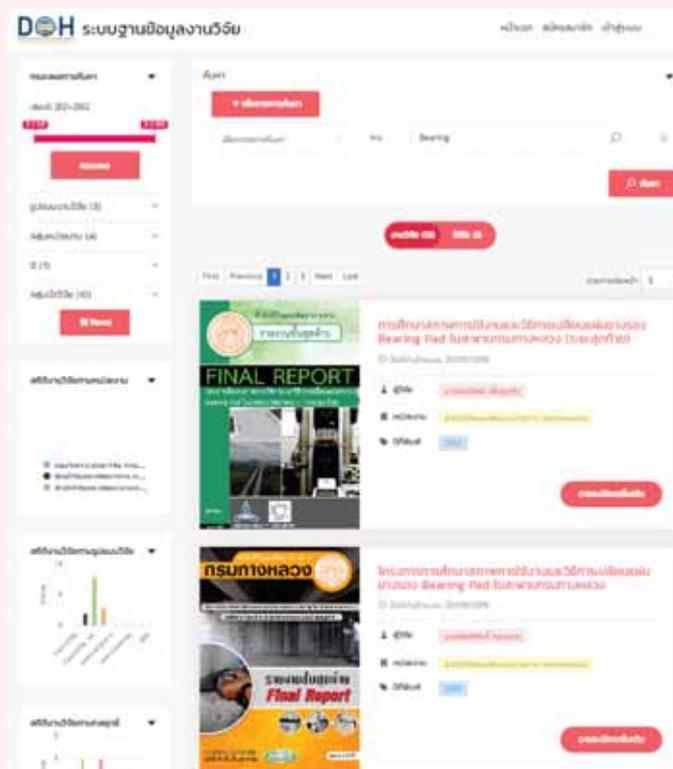
งานจัดทำระบบฐานข้อมูลงานวิจัยโดย สำนักวิจัยและพัฒนาทาง

ระบบฐานข้อมูลงานวิจัย เป็นระบบที่ใช้จัดเก็บรวบรวมเอกสารงานวิจัยประเภทต่าง ๆ ของกรมทางหลวง ได้แก่ รายงานวิจัย (วว.) รายงานวิจัยและพัฒนา (วพ.) รายงานขั้นสุดท้ายและรายงานสรุปผู้บริหารของโครงการวิจัยในแต่ละปี หากเอกสารเดิมอยู่ในรูปแบบของเอกสาร เอกสารนั้นจะถูกแปลงอยู่ในรูปเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เช่น PDF เพื่อจัดเก็บลงในฐานข้อมูล

ระบบฐานข้อมูลงานวิจัยถูกออกแบบให้มีระบบการสืบค้นคล้ายกับ Google Search โดยผู้ใช้งานสามารถใส่คำใด ๆ ที่ต้องการสืบค้น ซึ่งอาจเป็นคำสำคัญ ชื่อเรื่อง ชื่อผู้แต่ง หน่วยงาน เป็นต้น ยกตัวอย่างเช่น กรณีต้องการค้นหาคำว่า “Bearing” ดังรูปที่ 4 ระบบจะแสดงเอกสารที่สอดคล้องกับคำที่ใช้ค้นหามากที่สุดดังรูปที่ 5 นอกจากนี้ผู้ใช้งานยังสามารถกรองผลการสืบค้นในรอบแรกให้ตรงตามความต้องการมากขึ้นได้ เช่น คลิกเลือกปีพ.ศ. 2557 ที่ตัวกรองด้านซ้าย ระบบจะทำการกรองให้เหลือเฉพาะงานวิจัยในปีนั้นดังรูปที่ 6



รูปที่ 5 ตัวอย่างการสืบค้นข้อมูล



รูปที่ 6 ตัวอย่างการแสดงผลการสืบค้น

โครงการศึกษาการนำยางพารา มาใช้เสริมกำลังโครงสร้างสะพาน

โครงการนี้สำนักวิจัยและพัฒนาทางใต้ จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนนโยบายการเพิ่มปริมาณการใช้ยางพาราในหน่วยราชการของรัฐบาล โดยได้พัฒนาต้นแบบแถบยางพาราอัดแรงสำหรับเสริมกำลังรอยต่อรับแรงเฉือนและกำลังรับโมเมนต์ดัดของคานสะพาน ประเภท PC Plank Girder ประเภท PC Box Beam และประเภท RC T-girder ของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นคานสะพานที่มักได้รับความเสียหายจากน้ำหนักรถบรรทุกและต้องการการเสริมกำลัง

แถบยางพาราอัดแรงเป็นอุปกรณ์การเสริมกำลังที่ประยุกต์หลักการเสริมกำลังแบบอัดแรงจากภายนอก โดยนำเอาแผ่นยางรองคานสะพานชนิดที่ทำจากยางธรรมชาติ (ยางพารา) มาดัดตามแนวยาวของแผ่นให้ยืดออกเพื่อให้เกิดแรงดึงตามที่ยึดแบบ จากนั้นนำไปยึดติดกับคานสะพานเพื่อถ่ายแรงไปช่วยเสริมกำลัง ซึ่งแนะนำให้ใช้แผ่นยางรองคานสะพานชนิดที่ทำจากยางธรรมชาติ Hardness 50 ตามมาตรฐาน มอก.951-2533 ขนาดความกว้าง 20 เซนติเมตร ความหนา 4 เซนติเมตร ความยาว 25 ถึง 50 เซนติเมตร ดึงให้เกิดระยะยืดตามแนวความยาวแผ่น 100% Strain หรือ 1 เท่าตัว การผลิตแถบยางพาราอัดแรง เน้นไปที่ความสะดวกในการติดตั้ง จึงได้ทำการออกแบบและผลิตระบบเสริมแรงดึงในแผ่นยาง เพื่อให้สามารถดึงแผ่นยางและรั้งแรงดึงไว้ก่อน ซึ่งสามารถปลดอุปกรณ์รั้งแรงดึงภายหลังเพื่อถ่ายแรงเข้าไปเสริมกำลังคานสะพานโดยที่ไม่ต้องดึงแผ่นยางหน้างาน รูปข้างล่างแสดงแผ่นยางรองคานสะพานก่อนนำมาดัดผลิตเป็นแถบยางพาราอัดแรง แถบยางพาราอัดแรงที่ถูกรั้งแรงดึงไว้ด้วยระบบเสริมแรงดึงในแผ่นยาง และภาพกราฟฟิคแสดงการติดตั้งแถบยางพาราอัดแรงสำหรับเสริมกำลังรอยต่อรับแรงเฉือนของคานสะพานประเภท PC Plank Girder



ภาพกราฟฟิคแสดงการติดตั้งแถบยางพาราอัดแรงสำหรับเสริมกำลังรอยต่อรับแรงเฉือนของคานสะพาน ประเภท PC Plank Girder

แถบยางพาราอัดแรงได้รับการทดสอบประเมินความสามารถในการเสริมกำลัง โดยได้ทำการทดสอบคานสะพานประเภท PC Plank Girder ความยาวช่วง 7 เมตร และประเภท RC T-girder ความยาวช่วง 15 เมตร ทั้งก่อนและหลังการเสริมกำลังด้วยแถบยางพาราอัดแรงในห้องปฏิบัติการ ผลการทดสอบและการวิเคราะห์แบบจำลองไฟไนต์อีลิเมนต์ แสดงให้เห็นชัดเจนว่าคานสะพานหลังเสริมกำลังด้วยแถบยางพาราอัดแรงมีความแข็งแรงขึ้นและสามารถช่วยถ่ายเทแรงเฉือนได้ตามที่ยึดแบบในกรณีที่ยึดรอยต่อรับแรงเฉือนเดิมชำรุด แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแถบยางพาราอัดแรงมีการคลายตัวของแรงดึงที่ค่อนข้างสูงในช่วงต้น ถึงแม้ว่าอัตราการคลายตัวจะลดลงเมื่อเวลาผ่านไป การนำแถบยางพาราอัดแรงไปใช้เสริมกำลังคานสะพาน แนะนำให้เป็นการเสริมกำลังชั่วคราวเพื่อรอการซ่อมใหญ่ หรือเป็นการเสริมกำลังในกรณีพิเศษเพื่อให้รถบรรทุกหนักเกินพิกัดที่ได้รับอนุญาตวิ่งผ่านสะพาน โดยไม่ควรใช้งานแถบยางพาราอัดแรงในการเสริมกำลังคานสะพานเป็นเวลานานเกินกว่า 3 เดือน การจราจรของรถบรรทุกบนสะพานที่เสริมกำลังด้วยแถบยางพาราอัดแรง แนะนำให้เป็นดังนี้

■ กรณีเสริมกำลังรอยต่อรับแรงเฉือน

- รอยต่อรับแรงเฉือนเสียหายไม่เกิน 50% รถบรรทุกพิกัดน้ำหนัก 25 ตัน วิ่งผ่านสะพานได้ตามปกติ
- รอยต่อรับแรงเฉือนเสียหายมากกว่า 50% แต่ไม่เกิน 75% รถบรรทุกพิกัดน้ำหนัก 15 ตัน วิ่งผ่านสะพานได้ตามปกติ หรือ รถบรรทุกพิกัดน้ำหนัก 25 ตัน วิ่งผ่านสะพานความเร็วไม่เกิน 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

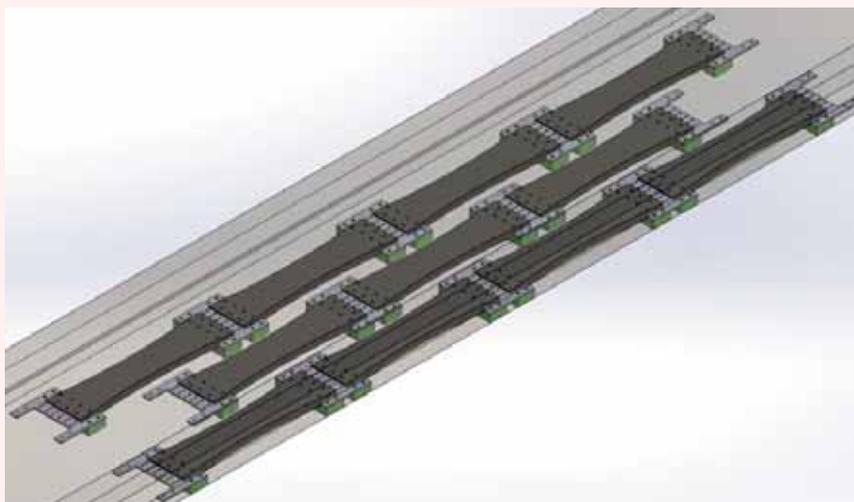
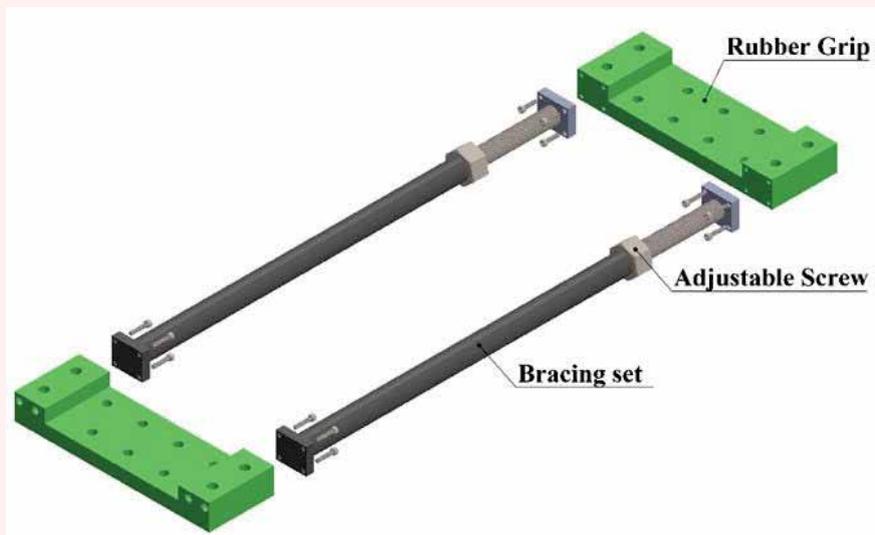


แผ่นยางรองคานสะพานก่อนนำมาดัดผลิตเป็นแถบยางพาราอัดแรง และ แถบยางพาราอัดแรงที่ถูกรั้งแรงดึงไว้ด้วยระบบเสริมแรงดึงในแผ่นยาง

- รอยต่อรับแรงเฉือนเสียหายมากกว่า 75% รถบรรทุกพิกัดน้ำหนัก 15 ตัน วิ่งผ่านสะพานได้ตามปกติ หรือ รถบรรทุกพิกัดน้ำหนัก 21 ตัน วิ่งผ่านสะพานความเร็วไม่เกิน 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- กรณีเสริมกำลังรับโมเมนต์ดัด รอยต่อรับแรงเฉือนหรือระบบการกระจายแรงทางข้างของสะพานจะต้องอยู่ในสภาพดีไม่เสียหาย และพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกที่วิ่งผ่านสะพานให้ได้ 32 ตัน

ข้อเสนอแนะ

1. กรมทางหลวงควรทำการประเมินประสิทธิภาพของแถบยางพาราอัดแรงเพิ่มเติม โดยติดตั้งแถบยางพาราอัดแรงเสริมกำลังคานสะพานที่ใช้งานจริง ตรวจสอบพฤติกรรมการรับน้ำหนักบรรทุกของสะพานทุก ๆ 3 เดือน เป็นเวลาอย่างน้อย 1 ปี
2. กรมทางหลวงควรพัฒนาสูตรส่วนผสมยางพาราขึ้นมาเฉพาะสำหรับผลิตแถบยางพาราอัดแรง ซึ่งควรเป็นสูตรส่วนผสมที่ช่วยให้เกิดแรงดึงสูงที่ระยะยืดต่ำ เพื่อช่วยลดการคลายตัวของแรงดึงในแถบยางพาราอัดแรง



โครงการศึกษาผลกระทบของ อุณหภูมิสีและความสว่างของ แสงไฟถนนต่อการขับขี่บน ทางหลวง

งานวิจัยชิ้นนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาเกี่ยวกับตัวแปรทางด้านแสงสว่างของหลอด HPS (High Pressure Sodium) และ LED (Light Emitting Diodes) ซึ่งปัจจุบันในประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานทางด้านแสงสว่างของหลอด LED ภายในงานวิจัยฉบับนี้มีจุดประสงค์เพื่อศึกษาค่าความสว่าง (Luminance) อุณหภูมิสี (Correlated Color Temperature) และความพึงพอใจของผู้ขับขี่ที่เหมาะสมกับการขับขี่ในสภาวะใช้งานจริง โดยการออกแบบเสาและดวงโคมที่ใช้ในการทดลองดำเนินการตามมาตรฐาน EN13201 การทดสอบได้มีการเปรียบเทียบดวงโคม HPS 250 W และดวงโคม LED ที่มีอุณหภูมิสีต่างกันคือ 3000K, 4000K, และ 5700K ที่สามารถปรับระดับความสว่างได้ และเปรียบเทียบตัวแปรที่สำคัญสามชนิด คือ Luminance (ความสว่าง), Uniformity (ความสม่ำเสมอของแสง) และ Disability Glare (แสงแยงตา)

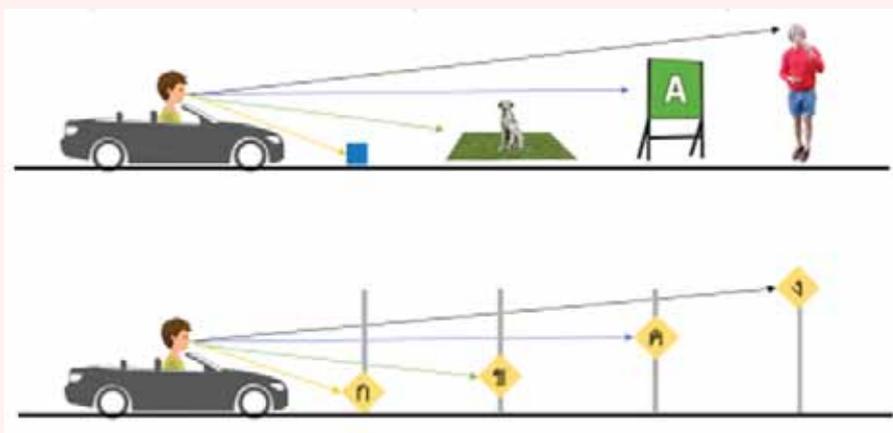
การทดลองนี้ใช้เทคโนโลยี Photometer Imaging Light Technique และ Color Temperature Meter ในการตรวจวัดค่าตัวแปรด้านความสว่างของสภาวะแสงตามมาตรฐานที่ออกแบบไว้ นอกจากนี้มีการทดสอบ Visual Performance โดยให้ผู้ทดสอบนั่งบนรถที่วิ่งในสายทางที่ทำการทดสอบ และตรวจจับ

ระยะทางในการมองเห็นป้ายทดลอง รวมถึงทำการวัดความพึงพอใจในแต่ละสภาวะแสง โดยพิจารณาปัจจัยสามด้านคือ ความสบายตา ความชัดเจนของป้าย และ ความสม่ำเสมอของแสง

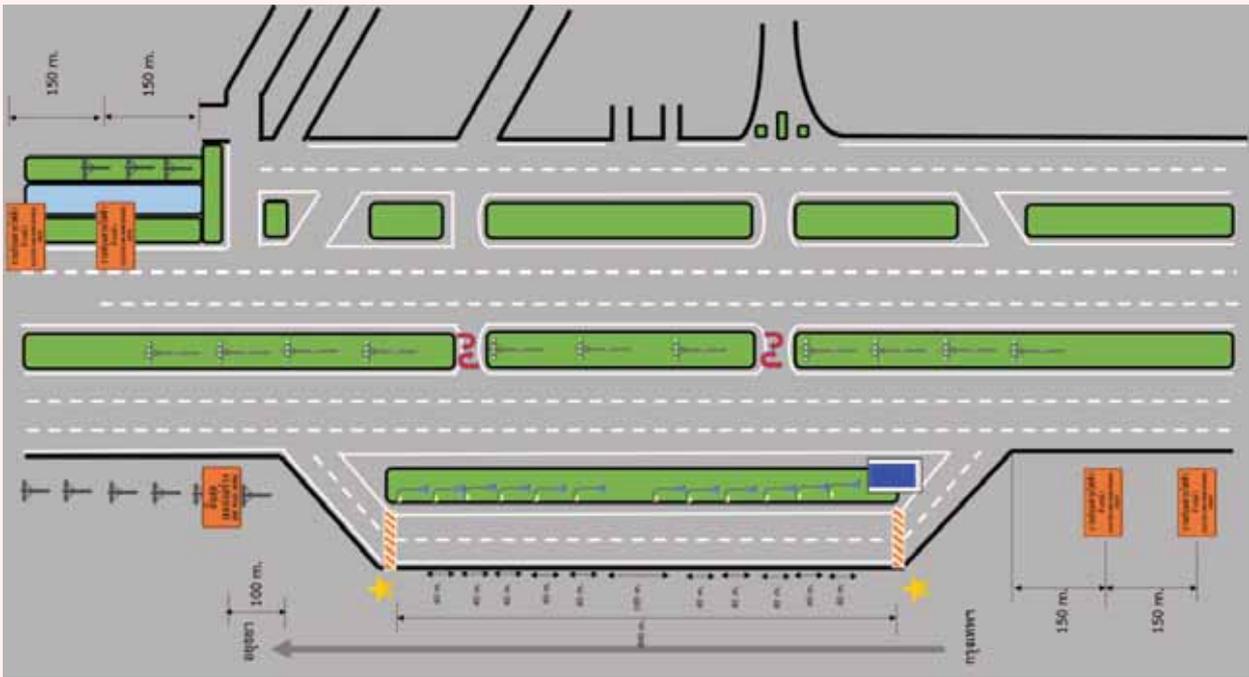
ผลการศึกษาพบว่า เมื่อพิจารณาปัจจัยด้านความพึงพอใจ อุณหภูมิสีของแสงในหลอด LED ไม่มีผลต่อความชัดเจนในการมองเห็นและความสม่ำเสมอของแสง แต่มีผลต่อความสบายตาในการมองเห็น โดยที่ผู้ทดลองร้อยละ 82 มีความพึงพอใจในหลอด LED ทุกอุณหภูมิสีมากกว่าหรือเท่ากับหลอด HPS ส่วนระดับความสว่างมีผลต่อความสบายตาและความสม่ำเสมอของแสง ซึ่งผู้ทดลองมีความพึงพอใจในปัจจัยทั้งสองด้านมากที่สุดที่ระดับความสว่าง 100%

ด้านความสามารถในการมองเห็น พบว่า ในสภาวะแสง LED ระดับความสูงของป้ายที่ 30 cm. มีระยะการมองเห็นเฉลี่ยไกลที่สุด และระดับความสูงของป้ายที่ 150 cm. มีระยะการมองเห็นเฉลี่ยสั้นที่สุด นอกจากนี้ระดับความสว่างของแสงยังมีผลต่อความสามารถในการมองเห็นโดยตรง โดยระดับความสว่างที่ 100% ผู้ทดลองจะมีระยะการมองเห็นเฉลี่ยในหลอด LED ไกลกว่าหลอด HPS และใกล้เคียงกันที่ระดับความสว่าง 75% และสั้นกว่าที่ระดับความสว่าง 50% โดยที่อุณหภูมิสีของแสงไม่มีผลต่อความสามารถในการมองเห็นของผู้ทดลอง

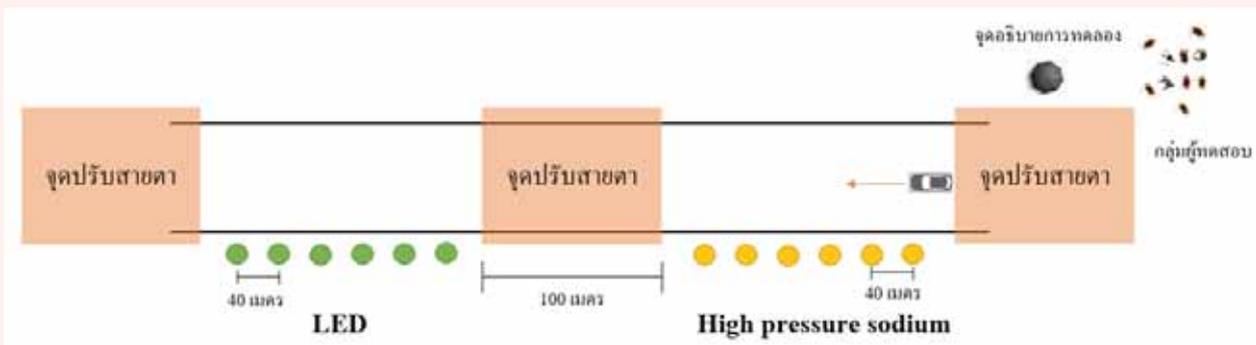
ผลรวมของปัจจัยด้านความพึงพอใจทั้งสามด้านกับการประหยัดพลังงาน และ ระยะการมองเห็นเฉลี่ย พบว่าที่สภาวะแสงที่มีคะแนนรวมมากที่สุดสามลำดับแรกคือ หลอด LED ที่อุณหภูมิสี 4000K, 5700K และ 3000K ที่ระดับความสว่าง 100%



รูปที่ 1 แบบจำลองการประเมินการวัดความสามารถในการมองเห็น (Safety) ที่แบ่งระดับความสูงของการมองเห็นเป็นอย่างน้อย 4 ระดับ ความสูง 30 50 100 150 ซม.)



รูปที่ 2 ภาพจำลองบริเวณสายทางที่ทำการทดลอง



รูปที่ 3 ภาพจำลองการติดตั้งหลอดไฟ LED ที่อุณหภูมิสี 3,000 4,000 และ 5,700 K และหลอดไฟ High Pressure Sodium 250 W สำหรับการทดสอบ Visual Performance



รูปที่ 4 แปลงทดสอบสถานที่ตั้งริมถนนหลวงหมายเลข 347 ตอนควบคุม 0200 ระหว่าง กม.23+000 ถึง กม. 24+000 ระยะทาง 840 เมตร(ตำแหน่ง 14°12'34.6"N 100°32'45.5"E ถึง 14°12'60.0"N 100°32'35.1"E)



รูปที่ 5 การติดตั้งหลอดLED 3 อุณหภูมิสี และอุปกรณ์สำหรับการทดสอบ Visual Performance

ระดับความสว่าง	อุณหภูมิสี	ความสบายตาในการขับขี่	ความชัดเจนในการมองเห็น	ความสม่ำเสมอของแสง	ระยะการมองเห็นเฉลี่ย	คะแนนรวม
100%	3000K	2.55	5.00	4.45	3.65	18.94
	4000K	5.00	4.24	4.38	5.00	22.29
	5700K	3.14	4.59	5.00	3.93	20.14
75%	3000K	5.00	3.54	1.59	3.01	17.20
	4000K	4.14	1.43	1.91	2.81	14.71
	5700K	4.38	2.85	2.52	3.05	17.03
50%	3000K	0.00	0.71	0.00	0.00	5.52
	4000K	1.91	0.00	0.95	1.33	9.20
	5700K	3.14	3.20	2.21	0.97	14.32
HPS		1.27	2.50	1.59	3.23	8.60

ตารางสรุปการทดสอบหลอดLED 3 อุณหภูมิสี 3 ระดับความสว่าง และหลอดHPS ผลรวมคะแนนในแต่ละด้านและคะแนนรวมของสภาวะแสงต่าง ๆ

งานบำรุงรักษา ทางหลวง



งานบำรุงรักษาทางหลวงเป็นหนึ่งในภารกิจหลักของกรมทางหลวงที่จะต้องดำเนินการโดยตลอด เพื่อให้ทางหลวงอยู่ในสภาพดี มีความพร้อมในการให้บริการ สามารถเดินทางด้วยความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และสวยงาม ดังนั้นงานบำรุงรักษาทางหลวงจึงควรมีการวางแผน ดำเนินงาน และการติดตามประเมินผลอย่างมีระบบ เพื่อให้งานบำรุงรักษาทางหลวงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ภายใต้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด ดังนั้น รูปแบบการบริหารจัดการในการกำหนดแผนงานบำรุงรักษาทางหลวงในแต่ละลักษณะงานจะต้องมีความสอดคล้อง เหมาะสมกับสภาพความเสียหายที่ปรากฏ เพื่อให้การบำรุงรักษาเกิดประสิทธิภาพสูงสุด สามารถยืดอายุการใช้งานทางหลวงให้ยืนยาวที่สุด

กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2562 สำหรับใช้ในการบำรุงรักษาทางหลวงทั้งสิ้น 20,893.8029 ล้านบาท แบ่งออกเป็นงบประมาณสำหรับกิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง 18,240.7394 ล้านบาท กิจกรรมอำนวยกรรมและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง 396.3090 ล้านบาท กิจกรรมแก้ปัญหาการสัญจรเร่งด่วน 200 ล้านบาท โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 2,017.3000 ล้านบาท และโครงการจ้างที่ปรึกษา ค่าสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวง 39.4545 ล้านบาท มีรายละเอียด ดังนี้

1. ผลผลิตที่ 1 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

1) กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง (สร.)	396.3090	ล้านบาท
1.1 ค่าก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ	142.9090	ล้านบาท
1.2 ค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบ	253.4000	ล้านบาท

2. ผลผลิตที่ 2 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

1) กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง	18,240.7394	ล้านบาท
1.1 งบบำรุงปกติ	5,625.3600	ล้านบาท
1.2 งบบำรุงตามกำหนดเวลา	4,109.5500	ล้านบาท
1.3 งบบำรุงพิเศษและบูรณะ	6,363.0086	ล้านบาท
1.4 งบฟื้นฟูทางหลวง	2,142.8208	ล้านบาท
2) กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน	200.0000	ล้านบาท

3. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	2,017.3000	ล้านบาท
---	------------	---------

4. โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวง	39.4545	ล้านบาท
---	---------	---------

จะเห็นได้ว่างบประมาณโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ดังอธิบายรายละเอียดไว้ดังต่อไปนี้

1. งานบำรุงปกติ

งานบำรุงปกติ เป็นงานบำรุงทางหลวงที่ดำเนินการเพื่อให้ทางหลวง สะพาน และทรัพย์สินทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาเบื้องต้นตามปกติให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี มีอายุใช้งานยาวนานขึ้น มีความสะดวก สะอาด เรียบร้อย และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องทำอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี โดยมีปริมาณงานไม่มากนัก ทั้งนี้รวมถึงการแก้ไขปรับปรุง หรือต่อเติมได้บ้างตามความเหมาะสม หรืออาจเป็นการบำรุงรักษาชั่วคราวเพื่อชะลอหรือหยุดยั้งความเสียหายก่อนจะได้รับการบำรุงตามกำหนดเวลา หรืองานบำรุงพิเศษและบูรณะ



รูปที่ 1 ตัวอย่างงานบำรุงปกติ

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงปกติ มีดังนี้

1.1 งานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทาง (Pavement Maintenance)

กรณี งานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทางแอสฟัลต์ (Maintenance of Asphalt Pavement)

- 1) งานอุดรอยแตก (Crack Filling)
- 2) งานฉาบ (Surface Sealing)
- 3) งานปรับระดับ (Surface Leveling)
- 4) งานปะซ่อม (Skin Patching)
- 5) งานขุดซ่อม (Deep Patching)
- 6) งานปาดแต่ง (Surface Grinding)

กรณี งานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทางคอนกรีต (Maintenance of Concrete Pavement)

- 1) งานซ่อมวัสดุรอยต่อ (Repair of Joint Sealing)
- 2) งานอุดเชื่อมรอยแตก (Crack Sealing)
- 3) งานปรับระดับคอนกรีต (Concrete Pavement Leveling)
- 4) งานซ่อมคอนกรีต (Concrete Pavement Patching)

1.2 งานบำรุงรักษา ทางเท้า ทางเชื่อม เกาะแบ่งถนน และทางจักรยาน (Sidewalk, Connection Road, Median and Bicycle-lane Maintenance)

งานซ่อมทางเท้า ทางเชื่อม เกาะแบ่งถนน และทางจักรยาน (Repair of Sidewalk, Connection Road, Median and Bicycle-lane)

1.3 งานระบบระบายน้ำ สะพานและโครงสร้าง (Drainage System, Bridge and Structure Maintenance)

กรณี ระบบระบายน้ำ (Drainage System)

- 1) งานซ่อมบำรุงทางระบายน้ำและส่วนประกอบ (Maintenance of Open Channel) เช่น งานทำความสะอาด ขุดลอก ตกแต่ง ซ่อมแซม รั้วย้าย เป็นต้น
- 2) งานซ่อมบำรุงท่อระบายน้ำ (Maintenance of Culvert)

กรณี สะพานและโครงสร้าง (Bridge and Structure)

- 1) งานซ่อมบำรุงสะพาน (Maintenance of Bridge and Structure) เช่น อุดรอยแตกพื้นสะพาน ตัวนวัสดุอุดซ่อมคอนกรีต ซ่อมราวสะพาน ซ่อมพื้นสะพาน งานทาสี หรือ ทาน้ำปูน
- 2) งานซ่อมลาดคอคสะพาน (Repair of Bridge Approach) เช่น งานปรับแต่งเรียงหินยาแนว (Mortar Rip-Rap) เป็นต้น
- 3) งานซ่อมกำแพงกันดิน (Repair of Retaining Structure) เช่น งานซ่อมรอยแตกราวของกำแพงกันดินคอนกรีต
- 4) งานซ่อมสะพานคนเดินข้ามหรือทางลอด (Repair of Pedestrian Bridge or Underpass)
- 5) งานอุโมงค์ทางรถยนต์ (Repair of Tunnel)

1.4 งานจราจรสงเคราะห์ และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย (Traffic and Safety Device Maintenance)

กรณี งานป้ายและเครื่องหมายจราจร (Maintenance of Traffic Sign and Marking)

- 1) งานซ่อมป้ายจราจร (Repair of Traffic Sign) เช่น ทำความสะอาด ซ่อม ทาสี รั้วย้าย หรือติดตั้งเพิ่มเติมบางส่วน เป็นต้น
- 2) งานตีเส้นและทำเครื่องหมายจราจร (Traffic Painting and Marking)

กรณี งานสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย (Maintenance of Safety Device)

- 1) งานซ่อมบำรุง หลักนำทาง หลักกิโลเมตร หลักเขตทาง และหมุดหลักฐานอื่น ๆ (Maintenance of Guard Rail, Guard Fence, Guard Cable, Barrier, R.O.W. Fence, Barricade, Crash Cushion and Others)
- 2) งานซ่อมบำรุง ราวกันอันตราย กำแพงกันอันตราย รั้วเขตทาง แผงกัน อุปกรณ์ดูดซับแรงกระแทก และราวกันอันตรายประเภทอื่น ๆ (Maintenance of Guard Rail, Guard Fence, Guard Cable, Barrier, R.O.W. Fence, Barricade, Crash Cushion and Others) เช่น ทำความสะอาด ซ่อม ทาสี รั้วย้าย หรือติดตั้งเพิ่มเติมบางส่วน เป็นต้น

3) งานซ่อมบำรุงสิ่งอำนวยความสะดวก
ภัยอื่น ๆ (Maintenance of Other Safety Devices)

กรณี งานซ่อมบำรุงไฟฟ้าแสงสว่างและไฟฟ้
สัญญาณจราจร (Maintenance of Road Lighting and
Traffic Signal)

1) งานซ่อมบำรุงไฟฟ้าแสงสว่าง
(Maintenance of Road Lighting) เช่น ทำความสะอาด
ซ่อม ทาสี หรือเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ชำรุด รวมถึง รื้อย้าย
หรือติดตั้งใหม่ได้ตามความเหมาะสม

2) งานซ่อมบำรุงไฟสัญญาณจราจร
(Maintenance of Traffic Signal)

ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการ
งานบำรุงปกติโดยวิธีจ้างเหมา ซึ่งเป็นกรให้ภาค
เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานบำรุงปกติ
นับเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิรูประบบราชการเพื่อ
เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของภาครัฐ โดย
กรมทางหลวงได้ดำเนินการจ้างเหมาบำรุงปกติใน
ปีงบประมาณ พ.ศ.2562 โดยมีแนวทางหลวงนำร่อง
จำนวน 35 แนวทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงได้มีการ
สอบถามข้อมูล เก็บสำรวจความคิดเห็นหน่วยงานที่
ดำเนินการเพื่อประเมินผลงานของการดำเนินงานจ้าง
เหมาบำรุงปกติ

2. งานบำรุงตามกำหนดเวลา

งานบำรุงตามกำหนดเวลา เป็นงานซ่อม
บำรุงทางหลวงเชิงป้องกันซึ่งจะต้องดำเนินการ เพื่อ
ยืดอายุบริการและเสริมความแข็งแรงสำหรับรองรับ
ปริมาณจราจรในอนาคต ประกอบด้วย งานเปลี่ยน
วัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต งานเสริมผิวลูกรัง งานเสริม
ผิวแอสฟัลต์ และงานฉาบผิวแอสฟัลต์รวมถึงงานฉาบ
ผิวพาราเซลเลอร์ซีล

**วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามกำหนดเวลา
มีดังนี้**

2.1 งานฉาบผิวแอสฟัลต์ (Asphalt Seal
Coating)

2.2 งานเสริมผิวแอสฟัลต์ (Asphalt Overlay)

2.3 งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต
(Replacement of Joint Sealing)



รูปที่ 2 ตัวอย่างงานบำรุงตามกำหนดเวลา

3. งานบำรุงพิเศษและงานบูรณะ

งานบำรุงพิเศษ เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวง
ที่ชำรุดเสียหายและมีปริมาณงานมากเกินกว่าที่จะ
ทำการ ซ่อมบำรุงด้วยงานบำรุงปกติได้โดยเฉพาะเส้น
ทางที่ไม่ได้รับการบำรุงตามกำหนดเวลา จะเกิดความ
เสียหายขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ต้องดำเนินการด้วย
งานบำรุงพิเศษ เช่น งานปรับระดับผิวทาง งานซ่อม
ทางผิวแอสฟัลต์ งานซ่อมผิวคอนกรีต งานปรับปรุงผิว
ทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ เป็นต้น
วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามงานบำรุงพิเศษ มี
ดังนี้

3.1 งานปรับระดับผิวทาง (Surface Leveling)

3.2 งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ (Major Repair
of Asphalt Pavement)

3.3 งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต
เดิมนำกลับมาใช้ใหม่ (Asphalt Hot Mix Recycling)

3.4 งานซ่อมทางผิวคอนกรีต (Major Repair
of Concrete Pavement)

3.5 งานซ่อมลาดข้างทาง (Major Repair of Side Slope and Back Slope)

3.6 งานซ่อมสะพานและโครงสร้าง (Major Repair of Bridge Structure and Highway Structure)

งานบูรณะ: เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายมากเกินกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงด้วยงานบำรุงพิเศษได้ ประกอบด้วย งานบูรณะผิวทางแอสฟัลต์ และ งานบูรณะผิวทางคอนกรีต
วิธีการบูรณะ มีดังนี้

3.7 งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์ (Rehabilitation of Asphalt Pavement)

3.8 งานบูรณะทางผิวคอนกรีต (Rehabilitation of Concrete Pavement)



รูปที่ 3 ตัวอย่างงานบำรุงพิเศษและงานบูรณะ

4. งานฟื้นฟูทางหลวง

งานฟื้นฟูทางหลวง เป็นงานฟื้นฟูทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากภัยพิบัติ เช่น อุทกภัย วาตภัย ดินโคลนถล่ม และภัยพิบัติอื่น ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งภายหลังจากเหตุการณ์ภัยพิบัติยุติลงจะต้องทำการฟื้นฟูซ่อมแซมตามความเหมาะสมเพื่อให้ทางหลวงกลับสู่สภาพพร้อมใช้งานอย่างยั่งยืน โดยในปี 2562

ได้เกิดเหตุการณ์ภัยพิบัติหลายครั้ง เช่น เมื่อเหตุการณ์พายุโพดุล และพายุคาจิกิ ช่วงวันที่ 28 สิงหาคม 2562 - 4 กันยายน 2562 ส่งผลทำให้ทางหลวงได้รับความเสียหายในหลายจังหวัดของพื้นที่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้บางส่วน รวมกว่า 29 จังหวัด ทางหลวงที่ได้รับผลกระทบกว่า 100 สายทาง



รูปที่ 4 ตัวอย่างงานฟื้นฟูทางหลวง



รูปที่ 5 รูปภาพงานฟื้นฟูทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 4070 ช่วง กม.29+000 – กม.29+733 และทางหลวงหมายเลข 4272 ช่วง กม.7+000 – กม.8+000 แก้ไขปัญหาคันทางสไลด์แบบใหม่



รูปที่ 6 รูปภาพงานแก้ไขและป้องกันน้ำกัดเซาะ กม.1249 ช่วง กม.14+700 – กม.14+850 ตอน แม่ฮ่องสอน – หนองเต่า เกิดฝนตกหนักอย่างต่อเนื่องทำให้ดินคันทางสไลด์ ผิวกางเกิดการแยกตัว

รูปที่ 7 ตัวอย่างงานกิจกรรมแก้ไขปัญหาคัญพิบัติ

5. กิจกรรมแก้ไขปัญหาคัญการสัญจรเร่งด่วน

ลักษณะของงานบำรุงตามกิจกรรมแก้ไขปัญหาคัญพิบัติ ได้แก่ งานป้องกันและแก้ไขน้ำท่วมทาง งานซ่อมแซมทางหลวงหรือทรัพย์สินของทางราชการที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย, วัตภัย, ดินโคลนถล่ม และภัยพิบัติอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นและไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้อย่างแม่นยำ วัตถุประสงค์ของกิจกรรมนี้เพื่อแก้ไขปัญหาคัญให้การจราจรผ่านได้ในเบื้องต้น และซ่อมแซมให้คืนสู่สภาพเดิมตามความเหมาะสม หรือตามที่แบบกำหนดในภายหลัง เพื่อการแก้ปัญหาวางยั่งยืน

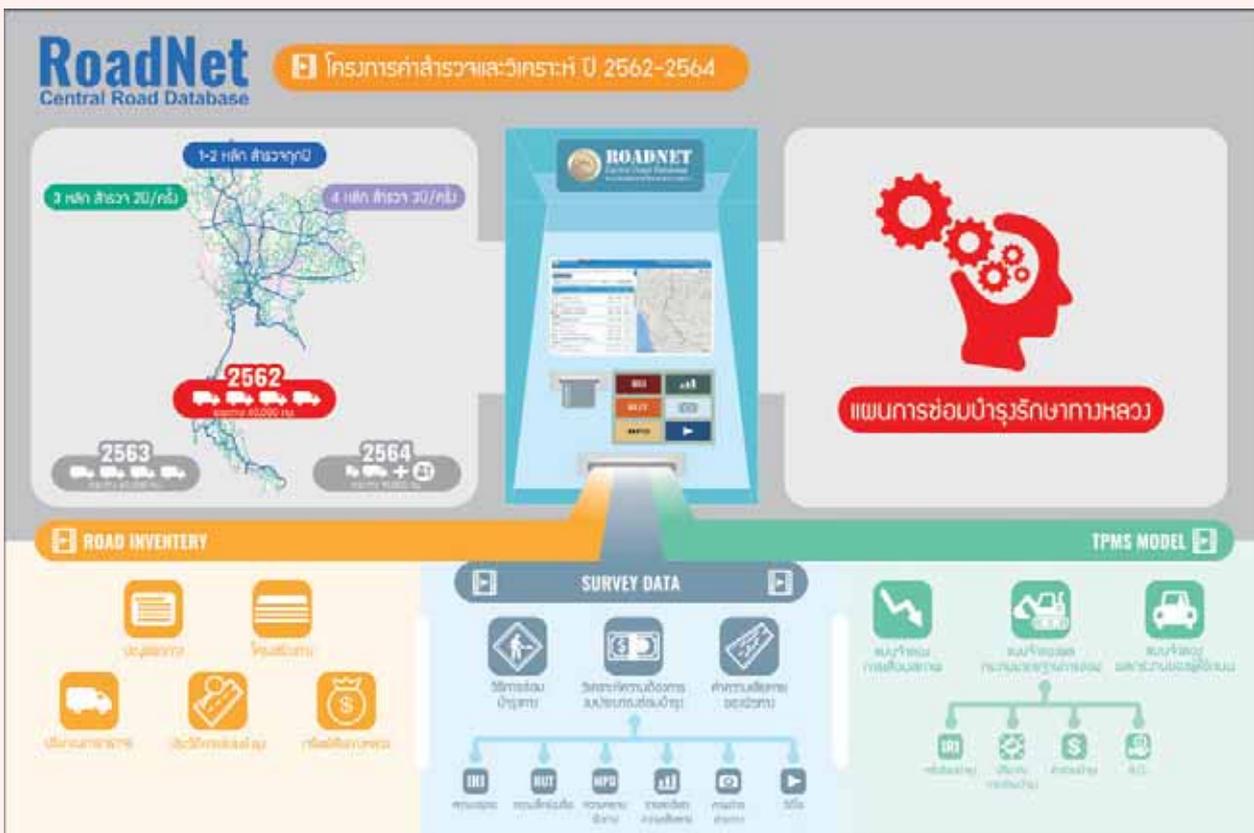
6. โครงการบูรณะ-โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคเป็นเส้นทางคมนาคมหลักในการสัญจรเชื่อมโยงทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค กลุ่มจังหวัด และการเดินทางระหว่างประเทศ รวมทั้งเชื่อมโยงจุดสำคัญทางยุทธศาสตร์และการขนส่งต่าง ๆ เช่น ท่าเรือ สนามบิน ด้านการค้าชายแดน นิคมอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งมีปริมาณจราจรและสัดส่วนของรถบรรทุกหนักสูง เป็นสาเหตุให้สภาพทางชำรุดเสียหายอย่างรวดเร็วจำเป็นต้องได้รับการบำรุงรักษาเป็นพิเศษ และต้องการงบประมาณในการบำรุงรักษามากกว่าทางหลวงทั่วไป กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ทางหลวงสายหลักอยู่ในสภาพดีสามารถใช้ในการคมนาคมขนส่งของประเทศได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยตลอดเวลา และพร้อมสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศอย่างเต็มศักยภาพ และมีความยั่งยืน

7. โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวง

โครงการสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้จ่ายงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวงในระยะยาว ปี 2562 เป็นโครงการจ้างที่ปรึกษาทำการสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวง ได้แก่ ข้อมูลค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ข้อมูลค่าความลึกร่องล้อ (Rutting) ข้อมูลค่าความหยابเฉลี่ยของพื้นผิวทาง (MPD) และข้อมูลสภาพความเสียหายประเภทต่างๆ เช่น รอยแตก, การหลุดร่อน, หลุมบ่อ เป็นต้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีความจำเป็นต้องปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอเพื่อใช้ในการวิเคราะห์แผนการซ่อมบำรุงโดยระบบ

TPMS ซึ่งทำการวิเคราะห์ความต้องการงบประมาณและวิธีการซ่อมบำรุงจากสภาพความเสียหายที่ได้รับการสำรวจ โดยข้อมูลสภาพความเสียหายที่ได้การสำรวจจะถูกจัดเก็บในฐานข้อมูลระบบ Roadnet พร้อมแสดงข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ในระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง (Roadnet) และได้เปิดให้บริการข้อมูลความเสียหายต่างๆ, บัญชีสายทาง, รายละเอียดสายทาง, บัญชีผิวทาง, โครงสร้างชั้นทาง, ปริมาณจราจร, ค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง เป็นต้น เพื่อนำมาประกอบการจัดทำแผนรายประมาณการ สำรวจสภาพหน้างานจริง วิเคราะห์แผนการซ่อมบำรุง เป็นต้น และเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ กับระบบสารสนเทศอื่นๆ ของกรมทางหลวง



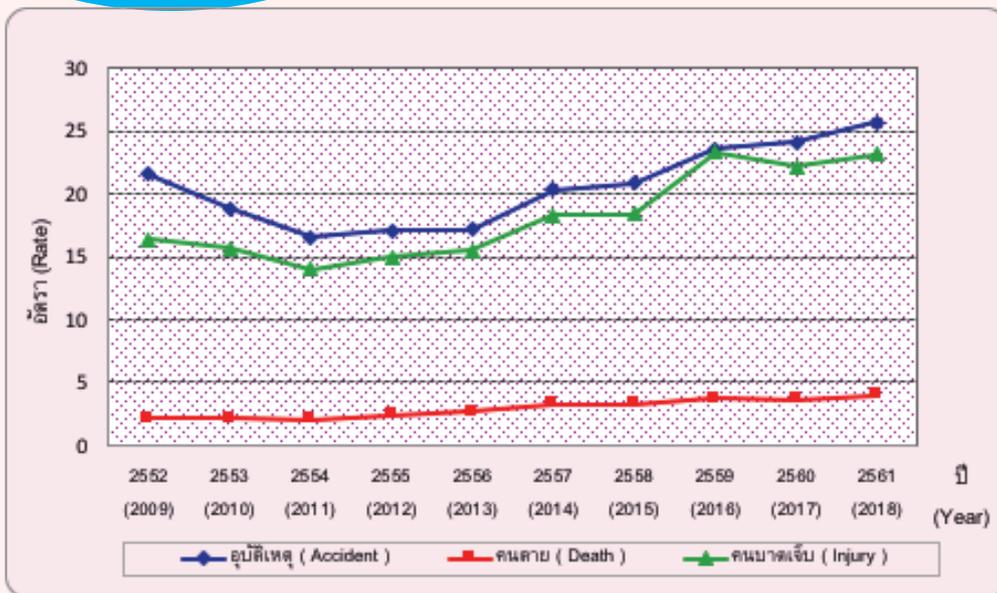
รูปที่ 7 โครงการสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้จ่ายงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวงในระยะยาว ปี 2562

งานด้าน ความปลอดภัย



สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง

ปี 2561 การรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวง ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงที่มีระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (Highway Accident Information Management System : HAIMS) ซึ่งเป็น Web based Application สามารถสรุปรายงานตามความต้องการและได้ข้อมูลที่ทันต่อเหตุการณ์ ทั้งนี้ที่มีการบันทึกข้อมูลในระบบ HAIMS ครบถ้วน โดยมีรถที่เกิดอุบัติเหตุ 25,577 คัน มีมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจรวม 328,145 ล้านบาท สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรง โดยเฉพาะขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดถึง 74%



แผนภาพแสดงอัตราอุบัติเหตุบนทางหลวงต่อประชากร 100,000 คน ระหว่างปี 2552-2561

ปี	2552 (2009)	2553 (2010)	2554 (2011)	2555 (2012)	2556 (2013)	2557 (2014)	2558 (2015)	2559 (2016)	2560 (2017)	2561 (2018)
อุบัติเหตุ	13,673	12,054	10,607	11,013	11,125	13,259	13,575	15,578	15,936	17,045
คนตาย	1,378	1,370	1,291	1,549	1,740	2,115	2,136	2,464	2,409	2,651
คนบาดเจ็บ	10,415	9,991	8,970	9,675	10,043	11,906	11,948	15,365	14,692	15,383

ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง

ปี 2561 ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง ทั้งประเทศ กรณีไม่รวมรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 234,373.6 ล้านคัน-กิโลเมตร และกรณีรวมรถจักรยานยนต์ 276,917 ล้านคัน-กิโลเมตร โดยมีการเดินทางเพื่อการขนส่งสินค้าของรถบรรทุกขนาดเล็ก คิดเป็น 27% และ 23%

สำหรับรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป มีจำนวน 38,309.4 ล้านคัน-กิโลเมตร คิดเป็น 16% ของปริมาณการเดินทางไม่รวมรถจักรยานยนต์ และ 14% ของปริมาณการเดินทางรวมรถจักรยานยนต์

แผนภาพแสดงปริมาณการเดินทางบนทางหลวง ระหว่างปี 2551-2561



ล้านคัน- กิโลเมตร

ปี	2551 (2008)	2552 (2009)	2553 (2010)	2554 (2011)	2555 (2012)	2556 (2013)	2557 (2014)	2558 (2015)	2559 (2016)	2560 (2017)	2561 (2018)
ตามการบรรทุก	63,096.2	65,336.1	66,671.5	71,863.2	78,058.8	84,223.2	89,795.5	93,611.9	97,620.0	99,019.0	101,983.2
ตามการโดยสาร	73,811.2	79,978.1	80,796.0	89,410.4	99,282.4	109,311.4	117,817.8	122,297.4	127,211.7	129,187.9	132,390.4
รถจักรยานยนต์	31,128.7	32,681.4	33,219.4	34,263.9	35,460.0	38,573.8	40,421.1	40,273.0	41,097.1	41,659.3	42,543.5

ปริมาณการจราจรบนทางหลวงจากกรุงเทพ & ปริมณฑล และภาคกลางไปสู่ภาคอื่นๆ (คัน/วัน)

ไปสู่ภาคเหนือ

หมายเลขทางหลวง	2559		2560		2561		อัตราการเพิ่ม - ลด	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
1	61,251	59,270	65,860	64,662	59,566	58,251	-1.02	-0.41
9	24,264	21,498	28,069	31,528	28,460	32,497	8.54	24.86
32	58,617	52,661	55,188	60,263	61,845	63,825	3.11	10.17
เหนือ	48,044	44,476	49,706	52,151	49,957	51,524	1.98	8.03



ไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

หมายเลขทางหลวง	2559		2560		2561		อัตราการเพิ่ม - ลด	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
1	61,251	59,270	65,860	64,662	59,566	58,251	-1.02	-0.41
9	24,264	21,498	28,069	31,528	28,460	32,497	8.54	24.86
305	17,565	18,492	16,968	18,891	17,473	19,594	-0.21	2.94
ตะวันออกเฉียงเหนือ	34,360	33,087	36,966	38,360	35,166	36,781	1.36	5.91

ไปสู่ภาคใต้

หมายเลขทางหลวง	2559		2560		2561		อัตราการเพิ่ม - ลด	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
4	55,512	56,856	54,448	55,264	58,807	59,129	3.04	2.10
35	58,163	56,787	57,254	57,066	62,782	55,712	4.05	-0.94
338	36,472	39,327	35,957	38,963	25,456	42,786	-15.31	4.44
ใต้	50,049	50,990	49,220	50,431	49,015	52,542	-1.04	1.55



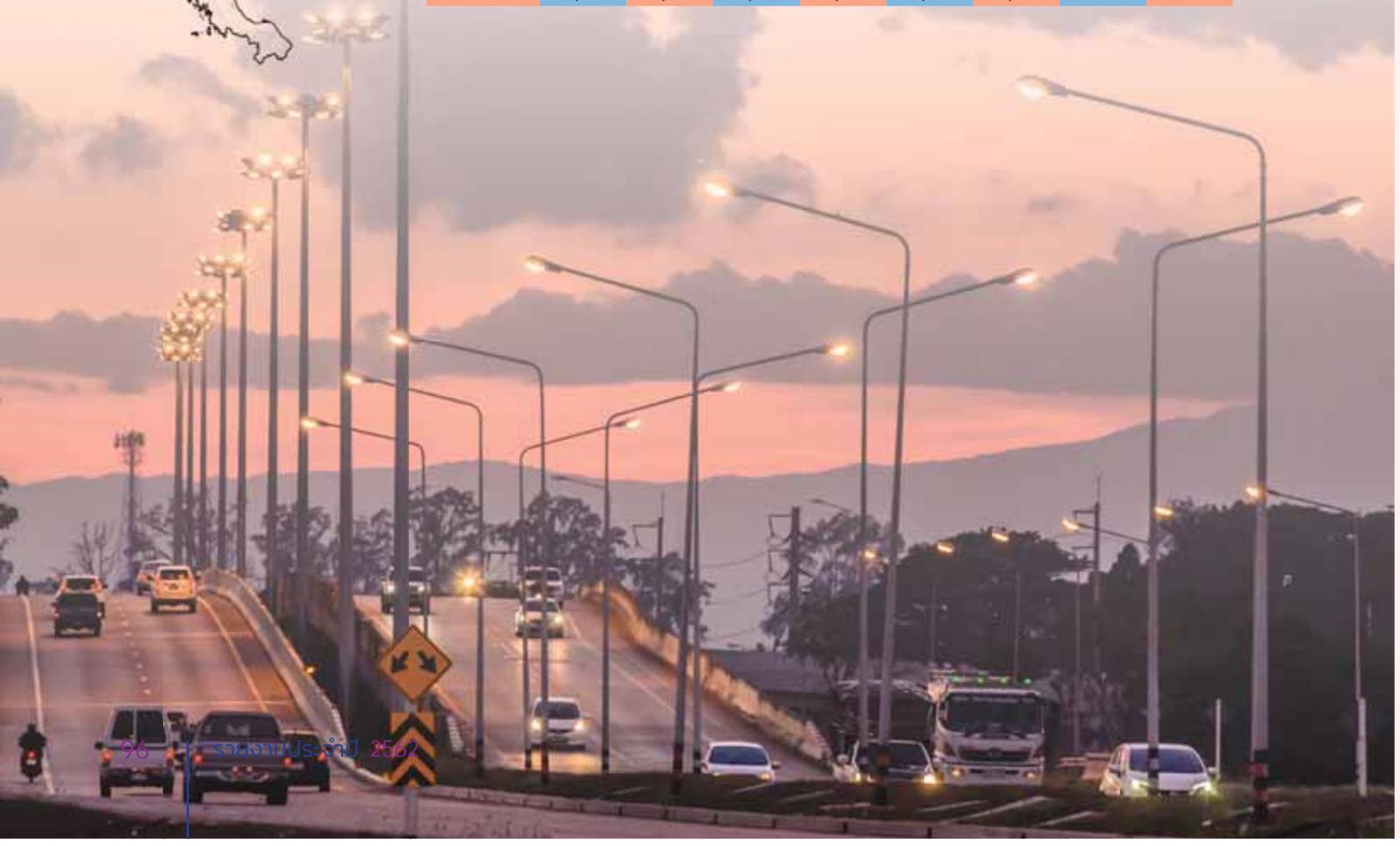
ไปสู่ภาคตะวันออก

หมายเลข ทางหลวง	2559		2560		2561		อัตราการเพิ่ม - ลด	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
7	49,182	51,153	50,973	51,716	52,535	51,578	3.35	0.42
9	77,639	77,562	77,387	98,027	89,440	69,750	7.63	-1.23
34	114,608	134,187	112,848	128,278	105,808	132,075	-3.89	-0.72
304	19,955	18,032	36,376	36,364	36,547	38,614	41.38	53.93
305	17,565	18,492	16,968	18,891	17,473	19,549	-0.21	2.82
ตะวันออก	55,790	59,885	48,716	56,312	60,361	62,313	5.61	2.35



ไปสู่ภาคตะวันตก

หมายเลข ทางหลวง	2559		2560		2561		อัตราการเพิ่ม - ลด	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
4	55,512	56,856	54,448	55,264	58,807	59,129	3.04	2.10
9	108,791	99,979	100,496	107,981	72,530	108,293	-17.73	4.15
35	58,163	56,787	57,254	57,066	62,782	55,712	4.05	-0.94
338	36,472	39,327	35,957	38,963	25,456	42,786	-15.31	4.44
340	37,930	36,007	37,476	35,369	40,112	37,434	2.92	2.03
ตะวันตก	59,374	57,791	57,126	58,929	51,937	60,671	-6.43	2.46



สถิติการจับกุม รถบรรทุกน้ำหนักเกิน



ผลการดำเนินงานควบคุมน้ำหนัก ยานพาหนะประจำปีงบประมาณ 2562 ในรอบ 12 เดือน

1. สถิติการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

กรมทางหลวงโดยสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะได้ดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ได้จับกุมที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และการจัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ (SpotCheck) จากทุกสถานีและหน่วยเฉพาะกิจส่วนกลาง ซึ่งมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2562 ได้

ดำเนินการกวาดล้างจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึง 30 กันยายน 2562 ระยะเวลา 12 เดือนจำนวน 4,078 คันและได้ดำเนินการตามข้อสั่งการของกระทรวงคมนาคมให้รวบรวมรถบรรทุกน้ำหนักเกินที่มีการต่อเติมผิดกฎหมายเพื่อประสานข้อมูลกับกรมการขนส่งทางบกเพื่อตรวจสอบและหามาตรการลงโทษจากการรวบรวมข้อมูลคดีว่ามี การต่อเติมผิดกฎหมายจำนวน 115 คัน และตั้งแต่นั้นดำเนินการเข้มงวดกวาดล้างควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด 1 ตุลาคม 2559 – 30 กันยายน 2562 เป็นระยะเวลา 3 ปี สามารถจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินได้จำนวน 13,547 คัน



รูปที่ 1 กราฟแสดงผลการดำเนินงานควบคุมน้ำหนัก
ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 – 2562

2. การดำเนินการออกใบอนุญาตเดินรถบนทางหลวงของรถบรรทุกพิเศษ (นอกประกาศฯ) โดยศูนย์บริการอนุญาตเดินรถบนทางหลวง

กรมทางหลวงได้เปิดศูนย์บริการอนุญาตเดินรถพิเศษบนทางหลวง (One Stop Service Center) เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 เพื่อรองรับระบบซอฟต์แวร์และฐานข้อมูลที่เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการประชาชนและผู้ประกอบการรถบรรทุกในการขออนุญาตรถบรรทุกพิเศษ หรือ รถนอกประกาศฯ เดินรถบนทางหลวงให้มีความสะดวกและรวดเร็ว

โดยกรมทางหลวงได้อยู่ระหว่างการนำระบบซอฟต์แวร์และฐานข้อมูล เพื่อรองรับการขออนุญาตเดินรถพิเศษบนทางหลวง (นอกประกาศฯ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดระยะเวลาในการดำเนินการโดยรวมรวมข้อมูลการสำรวจโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางหลวง ประเมินความสามารถในการรับน้ำหนักบรรทุกทุกความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการสัจจกรของยานพาหนะ และจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อพัฒนาเป็นระบบบริหารงานใบอนุญาตแบบ One Stop Service ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพลดขั้นตอนและระยะเวลาในการขออนุญาตเดินรถบนทางหลวงของรถนอกประกาศฯ

การดำเนินการออกใบอนุญาตเดินรถบนทางหลวงของรถบรรทุกนอกประกาศฯ ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน ให้แล้วเสร็จภายใน 15 วัน ตามข้อสั่งการของท่านอธิบดีกรมทางหลวง (ทุกรายการที่มีน้ำหนักไม่เกิน 150 ตัน) ซึ่งในระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2561–30 กันยายน 2562 ได้มีการออกใบอนุญาตฯ ทั้งสิ้น 136 เส้นทาง

ตารางสรุปการออกใบอนุญาตเดินรถบนทางหลวงของรถบรรทุกพิเศษ (รถนอกประกาศฯ) ปี 2558 – 2562

ปีงบประมาณ	จำนวน (เส้นทาง)
2558	12
2559	17
2560	82
2561	118
2562 (1 ตุลาคม 2561 – 30 กันยายน 2562)	136

3. ความคืบหน้าการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก และจุดพักรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานตามแผนขยายโครงข่ายสถานีตรวจสอบน้ำหนัก

สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ได้มีโครงการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก และจุดพักรถบรรทุก (Truckrestarea) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานตามแผนขยายโครงข่ายสถานีตรวจสอบน้ำหนักให้ครอบคลุมทั่วประเทศประกอบด้วย

โครงการก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) ก่อสร้างแล้วเสร็จ 3 โครงการ

ลำดับ	รายการ	สถานะ
1	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) โนนสูง (ขาเข้า)	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2559
2	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) โนนสูง (ขาออก)	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2560
3	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) แก่งคอย (ขาเข้า)	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2562



รายชื่อสถานีตรวจสอบน้ำหนักทั่วประเทศ 25 แห่ง

ลำดับ	สถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ลำดับ	สถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ลำดับ	สถานีตรวจสอบน้ำหนัก
1	สระบุรี (เขตรัฐ)	16	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	31	วังน้อย (เขตรัฐ)
2	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	17	โพนพิสัย (เขตรัฐ)	32	รัตนวาปี (เขตรัฐ)
3	กำแพงเพชร (เขตรัฐ)	18	โพนพิสัย (เขตรัฐ)	33	วังน้อย (เขตรัฐ)
4	กำแพงเพชร (เขตรัฐ)	19	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	34	ศรีนคร (เขตรัฐ)
5	แก่งคอย (เขตรัฐ)	20	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	35	สทศนคร (เขตรัฐ)
6	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	21	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	36	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
7	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	22	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	37	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
8	แก่งคอย (เขตรัฐ)	23	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	38	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
9	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	24	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	39	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
10	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	25	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	40	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
11	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	26	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	41	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
12	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	27	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	42	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
13	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	28	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	43	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
14	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	29	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	44	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
15	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	30	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	45	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
16	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	31	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	46	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
17	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	32	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	47	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
18	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	33	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	48	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
19	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	34	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	49	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)
20	กาญจนบุรี (เขตรัฐ)	35	บึงสามพัน (เขตรัฐ)	50	สุพรรณบุรี (เขตรัฐ)

รายชื่อสถานีตรวจสอบน้ำหนัก (บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) 9 แห่ง

ลำดับ	สถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ลำดับ	สถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ลำดับ	สถานีตรวจสอบน้ำหนัก
1	บึงสามพัน	4	บึงสามพัน	7	บึงสามพัน
2	บึงสามพัน	5	บึงสามพัน	8	บึงสามพัน
3	บึงสามพัน	6	บึงสามพัน	9	บึงสามพัน

ในปัจจุบันประมาณ 2561 ก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักและจุดพักรถบรรทุก (Truck rest area) จำนวน 6 แห่ง ประกอบด้วย

ลำดับ	รายการ	สถานะ
1	โครงการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักด้านชายแดนนครพนม	เปิดดำเนินการแล้ว ในปี 2562
2	โครงการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักสุรินทร์ (จุดจอดพักรถกำลังก่อสร้าง)	เปิดดำเนินการแล้ว ในปี 2562
3	โครงการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักมหาสารคาม	เปิดดำเนินการแล้ว ในปี 2562
4	โครงการปรับปรุงและเพิ่มศักยภาพของสถานีตรวจสอบน้ำหนักสิดิว	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างสามารถเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2563
5	โครงการก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) บุรีรัมย์	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างสามารถเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2563
6	โครงการก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) ขอนแก่น	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างสามารถเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2563

ในปีงบประมาณ 2562ก่อสร้างสถานีตรวจสอบ น้ำหนักและจุดพักรถบรรทุก(Truck rest area) จำนวน 7 แห่ง ประกอบด้วย

ลำดับ	รายการ	สถานะ
1	โครงการปรับปรุง และเพิ่มศักยภาพของสถานีตรวจ สอบน้ำหนัก วัง น้ำเขียว (ขาเข้า) จ.นครราชสีมา	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือน พฤศจิกายน 2562
2	โครงการก่อสร้างจุด จอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) สุรินทร์ จ.สุรินทร์	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือน พฤศจิกายน 2563
3	โครงการก่อสร้างจุด จอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมปรับปรุงสถานี ตรวจสอบน้ำหนักท่า แซะ จ.ชุมพร	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือน กุมภาพันธ์ 2564
4	โครงการก่อสร้างจุด จอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมปรับปรุง สถานีตรวจสอบน้ำ หนักอุบลราชธานี จ.อุบลราชธานี	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือน ตุลาคม 2563
5	โครงการก่อสร้างจุด จอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมปรับปรุง สถานีตรวจสอบน้ำ หนักบรรพตพิสัย จ.นครสวรรค์	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือน พฤศจิกายน 2563
6	โครงการก่อสร้างจุด จอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมสถานีตรวจ สอบน้ำหนักอุดรธานี จ.อุดรธานี	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือน มีนาคม 2564
7	โครงการก่อสร้าง จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อม สถานีตรวจสอบ น้ำหนักเพชรบูรณ์ จ.เพชรบูรณ์	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือน มีนาคม 2564

4. ความคืบหน้าโครงการแก้ไขกฎหมายที่ เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ

กรมทางหลวง โดยสำนักงานควบคุมน้ำหนัก ยานพาหนะได้ดำเนินงานร่วมกับมหาวิทยาลัยมหิดล และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดทำ โครงการศึกษา ปัญหาการบรรทุกเกินพิกัดกฎหมายและมาตรการ ควบคุมน้ำหนักบรรทุกที่เหมาะสมเพื่อศึกษาข้อดี ข้อเสียและมาตรการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกที่มี ประสิทธิภาพจากประเทศต่าง ๆ นำมาแก้ไขระเบียบ ข้อกฎหมายทั้งระบบตามข้อสั่งการของกระทรวงคมนาคม ซึ่งอยู่ระหว่างการประชุมกลุ่มย่อยของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนประกอบ การศึกษา โดยจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือน สิงหาคม 2563 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- เพื่อศึกษาสภาพปัญหาในปัจจุบัน ข้อจำกัดในทางปฏิบัติในการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ พร้อมทั้งศึกษาประสบการณ์ แนวทางดำเนินการ มาตรการที่มีประสิทธิภาพจากทางหลวงต่างประเทศ

- เพื่อประเมินความเป็นไปได้ด้านการปรับปรุงแก้ไขและประเมินควบคุมทางด้านเศรษฐศาสตร์

- เพื่อหาแนวทางแก้ปัญหาที่เหมาะสม เกิดมิติความคุ้มค่าในการบริหารจัดการของสำนักงาน ควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ในการกำหนดนโยบาย เติงรุกที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ



5. การแก้ไขปัญหาการตรวจสอบการขนส่ง อ้อยสู่โรงงานน้ำตาลฤดูการผลิต 2562/2563

กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง และสมาคมชาวไร่อ้อย ได้ประชุมร่วมหารือแนวทางการขนส่งอ้อยในฤดูการผลิตที่ 2562/2563 เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2562 โดยขอความร่วมมือจากทางสมาคมชาวไร่อ้อยในแต่ละพื้นที่ให้ควบคุมดูแลเรื่องน้ำหนักบรรทุกทุกให้เป็นไปตามกฎหมายซึ่งได้มีข้อสรุปแนวทางการขนส่งอ้อยสู่โรงงานน้ำตาลอย่างปลอดภัยดังนี้

1. รถบรรทุกอ้อยทุกคันต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

2. รถบรรทุกอ้อยต้องวิ่งบนช่องจราจรซ้ายสุด ที่ระยะห่างจากคันข้างหน้า 200 เมตร. ใช้ความเร็วต่ำและปลอดภัย

3. รถบรรทุกอ้อยทุกคันต้องเข้าชั่งเพื่อตรวจสอบน้ำหนักที่สถานีฯ ทุกครั้ง ไม่มีการยกเว้น พร้อมทั้งให้ความร่วมมือในการชั่งน้ำหนักกับหน่วยคุ้มครองน้ำหนักที่สถานี (Spot Check) ทุกครั้ง

4. รถบรรทุกอ้อยต้องบรรทุกอ้อยที่มีความสูงที่ปลอดภัย โดยมีความสูงแนะนำดังนี้

4.1 การบรรทุกอ้อยสด

รถ 6 ล้อ ความสูงจากพื้นถนนไม่เกิน 2.60 เมตร รถ 10 ล้อ รถกึ่งพ่วง รถพ่วง และอื่น ๆ ความสูงจากพื้นถนนไม่เกิน 3.00 เมตร

4.2 การบรรทุกอ้อยเผา

รถ 6 ล้อ ความสูงจากพื้นถนนไม่เกิน 2.80 เมตร รถ 10 ล้อ รถกึ่งพ่วง รถพ่วง และอื่น ๆ ความสูงจากพื้นถนนไม่เกิน 3.20 เมตร

5. รถบรรทุกอ้อยต้องจัดเรียงอ้อยให้เป็นระเบียบรัดสายป้องกันอ้อยร่วงหล่นอย่างน้อย 3 จุด เพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดกับผู้ใช้ทาง พร้อมติดตั้งธงแดง ป้ายเตือน ไฟกระพริบและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เตือนให้ผู้ใช้ทางเห็นได้อย่างชัดเจนในเวลากลางวันและกลางคืน

มีความสูงในการบรรทุกที่ปลอดภัย มีการรัดอ้อยให้แน่นหนา การเก็บอ้อยที่ร่วงหล่นบนทางหลวง หากเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกอ้อยในพื้นที่ใดก็จะจัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าไปควบคุมและตรวจสอบในพื้นที่โดยทันที สามารถแจ้งข่าวและประสานงานขอความช่วยเหลือได้ตลอด 24 ชั่วโมง

6. ผลการดำเนินการ พิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งตู้ สินค้าประเภท 40 ฟุต High Cube และ การขออนุญาตใช้รถเฉพาะกิจขนาดใหญ่ (Oversize Vehicle) ซึ่งมีลักษณะนอก เหนือจากประเภทผู้อำนวยความสะดวกทางหลวง พิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวง ลัดปกาน กระทรวงคมนาคม

โดยสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย เป็นผู้ร้องขอให้ดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งตู้สินค้าประเภท 40 ฟุต High Cube และปัญหาในการขออนุญาตใช้รถเฉพาะกิจขนาดใหญ่ (Oversize Vehicle) ซึ่งมีลักษณะนอกเหนือจากประเภทผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงลัดปกาน โดยสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะเป็นคณะทำงานและเลขานุการในคณะทำงานนี้ และได้มีการประชุมมาแล้ว 2 ครั้ง คือ เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2562 กับวันที่ 30 สิงหาคม 2562 และประชุมครั้งที่ 3 ในวันที่ 15 ตุลาคม 2562 ก่อนจะนำเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมซึ่งสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องข้อมติดังนี้

สถิติการจับกุมรถขนส่งตู้สินค้าชนิดตู้คอนเทนเนอร์กรมทางหลวงได้จับกุมแบ่งเป็นรายปีดังนี้

- ปี พ.ศ. 2560 เป็นจำนวน 59 คัน
- ปี พ.ศ. 2561 เป็นจำนวน 121 คัน
- ปี พ.ศ. 2562 (ข้อมูล 15 ส.ค. 2562) เป็นจำนวน 74 คัน

ศูนย์บริการอนุญาตเดินรถพิเศษบนทางหลวง
ONE STOP SERVICE CENTER
สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง

osshighwayweigh.com

อาคารจอดรถ 6 ชั้น (ชั้น 1) 2/486 ถนนศรีอยุธยา
แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

☎ 02-354-7904 , 06-1532-2925
☎ 02-354-7904
✉ onestopservice.doh@gmail.com

1586 กด 5 โทรสาร 029-111-1111
Insw's 24 ชม.
ศูนย์บริการ



1. รวบรวมประเด็นการแก้ไขข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสูงของการบรรทุกตู้สินค้า ได้แก่ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, กฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงฉบับที่ 19 (พ.ศ. 2550) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2. รวบรวมตำแหน่งช่องลอดในเส้นทางที่มีความสูงต่ำกว่า 4.70 เมตร มีทั้งหมด 60 ตำแหน่ง 13 จังหวัด 14 เส้นทาง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 4, 11, 12, 22, 31, 32, 35, 101, 113, 212, 213, 223, 227, 305, และทางหลวงหมายเลข 1067

3. ดำเนินการหาแนวทางการแก้ไขปัญหาการให้อนุญาตรถเครนที่ได้รับการออกแบบให้วิ่งบนถนนได้เอง โดยพิจารณาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาทาง

4. รวบรวมข้อมูลและประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาลักษณะการขนส่งตู้สินค้าประเภท 40 ฟุต High Cube และการขออนุญาตใช้รถเฉพาะกิจขนาดใหญ่ (Oversize Vehicle) ในส่วนของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก, กรมทางหลวงชนบท, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), การท่าเรือแห่งประเทศไทย, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, กองบังคับการตำรวจทางหลวงและสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย เพื่อนำเสนอต่อคณะทำงานฯ พิจารณาต่อไป

งานด้านสิ่งแวดล้อมและ การมีส่วนร่วมของประชาชน

อุโมงค์เชื่อมตีนป่า ทล. 304
สาย อ.ภินทรบุรี อ.ปรางค์ชัย จ.นครราชสีมา

กรมทางหลวง
โดยสำนักงานสิ่งแวดล้อมและ
การมีส่วนร่วมของประชาชน (สสช.)
ตระหนักถึงความสำคัญของการดูแล
รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการพัฒนา
ทางหลวงอย่างยั่งยืน จึงได้ดำเนินการ
ให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ
และนโยบายที่เกี่ยวข้องทางด้าน
สิ่งแวดล้อมสังคม

การแก้ไขปัญหามลพิษฝุ่นละออง PM_{2.5}

การดำเนินงานของกรมทางหลวงเพื่อบรรเทาผลกระทบจากฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM_{2.5} ตามนโยบายเร่งด่วนของกระทรวงคมนาคม ในการแก้ไขปัญหาภาวะฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM_{2.5} จากรถบรรทุก รถโดยสารสาธารณะ โดยการตรวจสภาพรถ และให้ดำเนินงานให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด นั้น กรมทางหลวงได้กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM_{2.5} มาสู่การปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

- สสช. ดำเนินการตรวจวัดปริมาณฝุ่น PM_{2.5} บนทางหลวงสายหลักที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น และให้คำแนะนำทางวิชาการในการดำเนินการติดตั้งระบบปล่อยฝอยละอองน้ำความดันสูง (High Pressure Water Systems) ซึ่งกรมทางหลวงได้ติดตั้งจำนวน 15 แห่ง แบ่งเป็นการดำเนินงานในพื้นที่รับผิดชอบของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 11 แห่ง พื้นที่ของแขวงทางหลวงกรุงเทพ จำนวน 2 แห่ง และพื้นที่ของแขวงทางหลวงธนบุรี จำนวน 2 แห่ง



- สสช. เข้าร่วมเป็นคณะอนุกรรมการกำกับและติดตามการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ “การแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง” และเข้าร่วมเป็นคณะอนุกรรมการกำกับดูแลการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ “การแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง”



- สสช. จัดตั้งกลุ่มไลน์ (Line) “PM2.5 กรมทางหลวง” เพื่อเป็นช่องทางในการจัดส่งภาพกิจกรรมการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{2.5} จากผู้ประสานงานประจำหน่วยงานของกรมทางหลวงเป็นรายไตรมาส และรวบรวมส่งกรมควบคุมมลพิษเพื่อประชาสัมพันธ์ เริ่มดำเนินงานตั้งแต่ 29 ตุลาคม 2562 เป็นต้นมา

- สสช. จัดส่งภาพกิจกรรมการปล่อยฝอยละอองน้ำความดันสูง บนทางหลวงสายหลักและบริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางบนทางหลวงพิเศษ โดยจัดส่งข้อมูลเป็นรายวันผ่านกลุ่มไลน์ “PM2.5 BANGKOK” และรวบรวมสรุปผลการดำเนินงานส่งทุก 3 เดือน เพื่อให้กรมควบคุมมลพิษ นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีและเพื่อประชาสัมพันธ์ต่อไป เริ่มดำเนินการตั้งแต่ 8 พฤศจิกายน 2562 เป็นต้นมา

การจัดทำโครงการทางหลวงให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวงมีแนวทางการพัฒนาโครงการทางหลวงที่เน้นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดผลกระทบทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชน อีกทั้งยังเป็นการเตรียมความพร้อมของโครงการก่อนการก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จึงดำเนินการดังนี้

- 1) ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม ตาม มาตรา 48 และ 49 แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 โดยในปีที่ผ่านมากรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาจำนวน 14 โครงการ

- 2) ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 26 เมษายน 2254 เรื่อง “การทบทวนการกำหนดประเภทและขนาดโครงการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (13 กันยายน 2537)” โดยในปีที่ผ่านมากรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษา จำนวน 1 โครงการ

- 3) ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 มาตรา 51/5 ที่กำหนดให้จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรา 101/2 ที่กำหนดบทลงโทษหากไม่ส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 13 โครงการ



กท.11 ช่วง อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง

การส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวง

เพื่อเป็นการส่งเสริมและเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการทางหลวง กรมทางหลวงจึงได้จัดให้มีกิจกรรมการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนครอบคลุมทุกขั้นตอนของการพัฒนาทางหลวง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนของการก่อสร้าง โดยดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชน และนำมาใช้ประกอบในการพิจารณาปรับปรุงการพัฒนาโครงการทางหลวงให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นให้มากที่สุด จำนวนทั้งสิ้น 159 โครงการ

1) กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง จำนวน 49 โครงการ



โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง ทางหลวงหมายเลข 1036 ตอน บ้านพ้อ-ศูนย์สร้างทางลำปาง ระหว่าง กม.7+250 - กม.11+100 แขวงทางหลวงลำปางที่ 1 ดำเนินการ

2) กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน จำนวน 40 โครงการ



กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทางหลวงหมายเลข 1065 ตอน พรานกระต่าย - หงอกกุลา ระหว่าง กม.9+425 - กม.10+200 แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1 ดำเนินการ

3) โครงการก่อสร้างใหม่ที่ได้รับจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ.2562 จำนวน 70 โครงการ



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 348 สาย อ.ปะคำ - อ.นางรอง ระหว่าง กม.112+000 - กม.117+025 และ กม.118+541 - กม.140+141 แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ ดำเนินการ

ทางเชื่อมผืนป่า (Wildlife Corridor) แห่งแรกของประเทศไทย

โครงการทางเชื่อมผืนป่ามรดกโลกบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย และโครงการก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตอน อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับคุณค่าของทรัพยากรธรรมชาติที่อยู่แวดล้อมถนนทางหลวง จึงได้ดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมผืนป่ามรดกโลก ดงพญาเย็น-เขาใหญ๋ บนทางหลวงหมายเลข 304 เป็นการเชื่อมต่อระบบนิเวศและการเดินทางของสัตว์ป่าระหว่างอุทยานแห่งชาติเขาใหญ๋และอุทยานแห่งชาติทับลาน จากที่การก่อสร้างทางเชื่อมผืนป่าบนทางหลวง 304 อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย ระหว่าง กม. 191+860 และกม. 195+360 และบริเวณกม. 207 แล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม 2562 การติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาและสัตว์ป่าอย่างต่อเนื่องโดยติดตั้งกล้องดักถ่าย (Camera trap) และการเดินสำรวจติดตามร่องรอยของสัตว์ป่า ในบริเวณทางสัตว์ข้ามต่าง ๆ เช่น ทางข้ามเหนืออุโมงค์ (ตั้งรูปปล่าง) รวมถึงเส้นทางเดินของสัตว์ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ๋และอุทยานแห่งชาติทับลาน พบสัตว์ป่าหลากหลายชนิดที่เริ่มเข้ามาใช้ทางเชื่อมผืนป่า ซึ่งความชุกชุมของสัตว์ป่าที่เข้ามาใช้พื้นที่ทางเชื่อมผืนป่านั้นมากกว่าที่คาดการณ์ไว้ในช่วงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แสดงให้เห็นแนวโน้มที่ดีของประสิทธิภาพของทางสัตว์ข้ามที่ได้ก่อสร้าง ความสำเร็จของทางเชื่อมผืนป่าแห่งนี้จะเป็นสัญลักษณ์แห่งความมุ่งมั่นในการพัฒนาที่ยั่งยืนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมต่อไป



ร่องรอยสัตว์ป่า: รอยเท้ากระทิง (ภาพซ้าย) และ รอยเท้าเก้ง (ภาพขวา) ที่สำรวจพบบริเวณทางสัตว์ลอดใต้ทางยกระดับบริเวณกม. 207



ภาพจากกล้องดักถ่ายที่ตำแหน่งต่างๆ: 1:ใต้ทางยกระดับ; 2:ใกล้ร้านป่าจ่าป่า; 3-5:บนอุโมงค์ทางเชื่อมผืนป่า; 6-8:ทางลอดสัตว์ขนาดเล็ก; 9-12: บริเวณใกล้ห้วยชัยบอน

งานเครื่องกล และสื่อสาร



การจัดการเครื่องจักรกล

กรมทางหลวงได้นำระบบเงินทุนหมุนเวียนมาใช้ในการบริหารเครื่องจักรกลที่ใช้สำหรับงานบำรุงทางและงานก่อสร้างทาง โดยระบบงานของเงินทุนหมุนเวียนประกอบด้วย 4 ภารกิจหลัก คือ การจัดหาเครื่องจักรกล การเช่าเครื่องจักรกล การซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรกล และการจำหน่ายงานเครื่องจักรกล สำหรับการจัดการเครื่องจักรกลมีหลักการจัดการโดยคำนึงถึง ความจำเป็นในการใช้งาน สภาพของเครื่องจักรกล อายุการใช้งาน ความคุ้มค่าในการซ่อม ความคุ้มค่าในการลงทุน และความเหมาะสมกับพื้นที่การใช้งาน ซึ่งในปีงบประมาณ 2562 ได้ลงทุนจัดหาเครื่องจักรกล 16 รายการ จำนวน 2,927 คัน/เครื่อง มูลค่าที่จัดหา 668.49 ล้านบาท เช่น รถ

แทรกเตอร์ตีนตะขาบ ขนาดไม่น้อยกว่า 200 แรงม้า รถบดล้อยางขับเคลื่อนด้วยตนเอง ขนาดไม่น้อยกว่า 10 ตัน รถขุดไฮโดรลิกตีนตะขาบ ขนาดไม่น้อยกว่า 50 แรงม้า เป็นต้น



รถแทรกเตอร์ตีนตะขาบ ขนาดไม่น้อยกว่า 200 แรงม้า (รหัส 63-02)

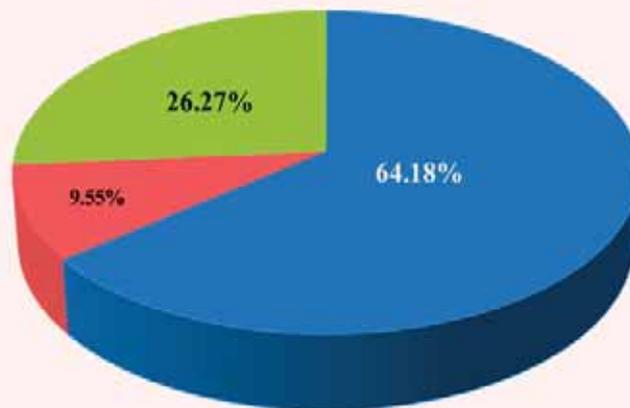


รถบดล้อยางขับเคลื่อนด้วยตนเอง
ขนาดไม่น้อยกว่า 10 ตัน (รหัส 35-01)



รถขุดไฮโดรลิกตีนตะขาบ
ขนาดไม่น้อยกว่า 50 แรงม้า (รหัส 82-6)

ปัจจุบันเงินทุนหมุนเวียนฯ มีเครื่องจักรกลเพื่อใช้สนับสนุนภารกิจของ
กรมทางหลวงมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 13,566 คัน/เครื่อง จำแนกตามอายุการใช้งานได้
ดังนี้



- เครื่องจักรกลที่อยู่ในอายุใช้งานมาตรฐาน
- เครื่องจักรกลที่อยู่ในอายุใช้งาน 1 - 1.5 เท่าของอายุมาตรฐาน
- เครื่องจักรกลที่อยู่ในอายุใช้งานเกิน 1.5 เท่าของอายุมาตรฐาน

งานปรับปรุงภูมิทัศน์ และสถาปัตยกรรมทางหลวง



โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ ทางหลวงหมายเลข 4 ตอนควบคุม 1303 ตอน นาโหนด – ห้วยทราย ระหว่าง กม.1183+127 – กม.1183+334 แขวงทางหลวงพัทลุง

ความเป็นมาของโครงการ

เดิมพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ว่างริมถนนทางหลวงหมายเลข 4 ที่เกิดจากการตัดถนนใหม่เบี่ยงออกจากแนวถนนเดิมเพื่อหลีกเลี่ยงทางโค้งที่ค่อนข้างอันตรายที่เรียกว่าโค้งหัวหรั่ง ซึ่งแนวถนนใหม่สามารถตอบสนองการสัญจรการใช้งานได้อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยมีการปรับเปลี่ยนแนวถนนเดิมให้เป็นถนนสายรองสำหรับเป็นทางเข้าหมู่บ้านเท่านั้น

ลักษณะโครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ระหว่างเมืองพัทลุงและหาดใหญ่ เป็นเส้นทางที่มีผู้คนสัญจรผ่านเป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักจากหลายจังหวัดในภาคใต้ตอนบนและตอนกลาง ทั้งจากฝั่งอันดามันและ ฝั่งอ่าวไทย มุ่งไปสู่เมืองเศรษฐกิจหลักของภาคใต้และข้ามผ่านแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้านต่อไป โดยพื้นที่โครงการแสดงถึงเอกลักษณ์ท้องถิ่นภาคใต้ อันได้แก่ มโนราห์ และหนังตะลุง ซึ่งเป็นมรดกพื้นบ้านอันเก่าแก่ ที่มีมาแต่โบราณสามารถสะท้อนถึงความเป็นภาคใต้และจังหวัดพัทลุงได้อย่างดี

ทั้งนี้ การออกแบบยังมีการติดตั้งปูทางเดินสำหรับผู้พิการทางสายตา ทางลาดสำหรับผู้พิการและเสากันรถเป็นช่วง ๆ ซึ่งเป็นการพัฒนาที่เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. สร้างจุดหมายตาแห่งใหม่ระหว่างเส้นทาง และให้ผู้สัญจรบนเส้นทางสามารถแวะพักระหว่างทาง เพื่อพักผ่อนและถ่ายรูปได้ตามอัธยาศัย
2. เป็นสวนสาธารณะที่ใช้สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจของคนในชุมชน
3. เผยแพร่เอกลักษณ์วัฒนธรรมของท้องถิ่น ให้บุคคลภายนอกได้รับรู้และชื่นชมให้แพร่หลายยิ่งขึ้น



โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ ทางหลวงหมายเลข 3310 ตอน ควบคุม 0100 ตอน กระจุกล้ม – พุทธมณฑล บริเวณ กม.9+400 แขวงทางหลวงสมุทรสาคร

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการปรับปรุงพื้นที่ว่างบริเวณพื้นที่ทางแยกต่างระดับของถนนทางหลวงหมายเลข 338 ตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 3310 ให้เป็นพื้นที่สีเขียว โดยพื้นที่ดำเนินการนั้นอยู่ใกล้กับพุทธมณฑล ซึ่งเป็นสถานที่ที่มีการจัดกิจกรรมทางพระพุทธศาสนาต่าง ๆ และเป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ที่เปิดให้ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าไปพักผ่อนได้ด้วย

ลักษณะโครงการ

พื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ว่างที่มีลักษณะรกร้าง และเป็นพื้นที่ที่อยู่บริเวณสองข้างทางของถนนทางหลวงหมายเลข 338 ซึ่งเป็นถนนทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่าง กรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดนครปฐม โดยมีแนวความคิดในการปรับปรุงภูมิทัศน์ให้ผู้ขับขี่รถยนต์สามารถรับรู้ได้ถึงความสวยงามของภูมิทัศน์บริเวณสองข้างทาง และจุดแสดงประติมากรรมธรรมจักร เพื่อเป็นจุดหมายตาให้สามารถรับรู้ถึงพุทธมณฑล ซึ่งเป็นสถานที่สำคัญของพระพุทธศาสนา



ประโยชน์ที่ได้รับ

1. เป็นการใช้พื้นที่ว่างให้เกิดประโยชน์ และเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับถนนทางหลวง
2. เป็นการสร้างจุดหมายตาแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ ให้เกิดการจดจำพื้นที่



โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ ทางหลวงหมายเลข 21 ตอนควบคุม 0101 ตอน ต่างระดับสี่คิ้ว – หินร่อง บริเวณ กม.0+000 แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2

ความเป็นมาของโครงการ

เป็นโครงการที่อยู่ในบริเวณทางแยกต่างระดับสี่คิ้ว จึงมีผู้ใช้ทางมาจอดพักรถเป็นประจำ และสภาพเดิมเป็นพื้นที่รกร้าง ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางที่มาจอดพักรถ ดังนั้น จึงออกแบบ และปรับปรุงให้เป็นจุดพักรถที่มีความปลอดภัย สวยงาม และเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้ทาง

ลักษณะโครงการ

เป็นจุดพักรถที่รองรับผู้ใช้ทางที่เดินทางเข้าสู่ภาคอีสาน โดยเฉพาะช่วงเทศกาลที่จะมีผู้ใช้ทาง เป็นจำนวนมาก ดังนั้นในพื้นที่โครงการจึงออกแบบให้มีอาคารศูนย์บริการประชาชนที่มีห้องน้ำ ศาลาพักผ่อน และลานจอดรถที่กว้างขวางเพียงพอต่อการใช้งาน นอกจากนี้ยังมีพื้นที่นั่งพักผ่อนในสวน โดยการปลูกไม้ยืนต้นเพื่อให้ร่มเงาและปลูกไม้ดอก เพื่อเป็นการเพิ่มสีสันให้แก่พื้นที่โครงการ

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. เป็นพื้นที่จุดพักรถเพื่อบริการแก่ผู้ใช้ทาง และประชาชนที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง
2. ปรับปรุงพื้นที่รกร้าง ให้สวยงาม และปลอดภัย
3. เป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียว ส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวง



งานของตำรวจ ทางหลวง



มติคณะรัฐมนตรี เมื่อ 30 ส.ค. 2503 ให้จัดตั้ง “กองตำรวจทางหลวง” ขึ้น ปรากฏตามพระราชกฤษฎีกา แบ่งส่วนราชการกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2503 โดยแบ่งส่วนราชการออกเป็น 3 กองกำกับการ ใช้งบประมาณค่าใช้จ่ายและดำเนินงานของกรมทางหลวงแผ่นดินทั้งสิ้น ต่อมากองตำรวจทางหลวง ได้มีการปรับปรุงโครงสร้างหลายครั้ง จากการปรับโครงสร้างสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เมื่อ 30 มิ.ย. 2548 จึงเปลี่ยนชื่อหน่วยงานจากเดิมเป็น “กองบังคับการตำรวจทางหลวง”(บก.ทล.) ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการเป็นกองบังคับการหรือส่วนราชการที่เรียกชื่อเป็นอย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2548 และเมื่อวันที่ 1 ก.ค. 2552 ได้มีพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้มีการปรับโครงสร้างสำนักงานตำรวจแห่งชาติใหม่อีกครั้ง จึงได้กำหนดส่วนราชการและอำนาจหน้าที่ กองบังคับการตำรวจทางหลวง ประกอบด้วย 1 ฝ่ายอำนวยการ 8 กองกำกับการ และ 1 กลุ่มงานถวายความปลอดภัย แบ่งแยกโครงสร้างและอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

1. โครงสร้างแบ่งส่วนราชการ กองบังคับการตำรวจทางหลวง ประกอบด้วย 1 ฝ่ายอำนวยการ 8 กองกำกับการ และ 1 กลุ่มงานถวายความปลอดภัย ดังนี้

1.1 ฝ่ายอำนวยการ มี 7 ลักษณะงาน คือ

- 1) งานธุรการและกำลังพล
- 2) งานยุทธศาสตร์
- 3) งานการเงินและงบประมาณ
- 4) งานส่งกำลังบำรุงและพลาดิการ
- 5) งานคดีและกฎหมาย
- 6) งานเทคโนโลยีสารสนเทศ
- 7) งานศูนย์ข่าว

1.2 ฝ่ายปฏิบัติงานพื้นที่ มี 8 กองกำกับการ โดยแต่ละกองกำกับการจะมีข้าราชการตำรวจระดับชั้นสัญญาบัตร ตำแหน่งสารวัตรเป็นหัวหน้าสถานี ดังนี้

หน่วยงาน	พื้นที่รับผิดชอบ (จังหวัด)	ระยะทาง (กม.)	จำนวนหน่วย บริการ
กก.1 บก.ทล.	จว.พระนครศรีอยุธยา, ปทุมธานี, นนทบุรี, สระบุรี, นครนายก, ลพบุรี, สิงห์บุรี, อ่างทอง, นครสวรรค์, อุทัยธานี, ชัยนาท, เพชรบูรณ์ และพิจิตร	2,799	30
กก.2 บก.ทล.	จว.นครปฐม, สุพรรณบุรี, สมุทรสาคร, เพชรบุรี, ราชบุรี, กาญจนบุรี, สมุทรสงคราม, ชุมพร, ระนอง, ประจวบคีรีขันธ์ และ สุราษฎร์ธานี	2,195	37
กก.3 บก.ทล.	จว.ฉะเชิงเทรา, สมุทรปราการ, ชลบุรี, ระยอง, จันทบุรี, ตราด, ปราจีนบุรี และ สระแก้ว	1,755.06	19
กก.4 บก.ทล.	จว.ร้อยเอ็ด, กาฬสินธุ์, มหาสารคาม, ขอนแก่น, อุดรธานี, หนองคาย, เลย, หนองบัวลำภู, สกลนคร, และ นครพนม	5,013	21
กก.5 บก.ทล.	จว.ตาก, กำแพงเพชร, ลำปาง, แพร่, พิชัยโลก, สุโขทัย, อุดรดิตถ์, เชียงใหม่, ลำพูน, แม่ฮ่องสอน, พะเยา, เชียงราย และ น่าน	3,110	28
กก.6 บก.ทล.	จว.นครราชสีมา, บุรีรัมย์, สุรินทร์, ศรีสะเกษ, อุบลราชธานี, อำนาจเจริญ, มุกดาหาร, ยโสธร และ ชัยภูมิ	3,629	34
กก.7 บก.ทล.	จว.สงขลา, พัทลุง, นครศรีธรรมราช, ตรัง, สตูล, กระบี่, พังงา, ภูเก็ต, ปัตตานี, ยะลา และ นราธิวาส	2,683	20
กก.8 บก.ทล.	ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7, 9	142	12
รวม		21,326.06	201

1.3 กลุ่มงานถวายความปลอดภัย มีข้าราชการตำรวจระดับชั้นสัญญาบัตร ตำแหน่งผู้กำกับการ เป็นหัวหน้า

2. อำนาจหน้าที่ของกองบังคับการตำรวจทางหลวง

2.1 ถวายความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาทผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ รวมทั้งรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญอื่น ๆ

2.2 รักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกันปราบปรามอาชญากรรมทั่วราชอาณาจักร

2.3 ปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดทางอาญาบนทางหลวงและทางพิเศษต่างๆ และความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องทั่วราชอาณาจักร หรือตามที่ได้รับมอบหมาย

2.4 อำนาจความสะดวกร ให้บริการ และจัดการจราจรบนทางหลวงและทางพิเศษต่างๆ

2.5 ควบคุมดูแลการใช้ทางหลวงและทางพิเศษให้เป็นไปตามกฎหมาย

2.6 ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

3. พันธกิจ กองบังคับการตำรวจทางหลวง

3.1 การปฏิบัติภารกิจถวายความปลอดภัยและปลอดภัยเป็นภารกิจสำคัญสูงสุด

3.2 ส่งเสริมการจัดสวัสดิการในรูปแบบต่างๆ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตและประสิทธิภาพของข้าราชการตำรวจทางหลวงและครอบครัว

3.4 ส่งเสริมระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งบนทางหลวง รวมถึงการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ ให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย เพื่อให้การปฏิบัติงานเกิดความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

3.5 ป้องกันปราบปรามอาชญากรรม เพื่อยับยั้งการกระทำผิดทุกรูปแบบที่เกิดขึ้นบนทางหลวง ดูแลและปกป้องทรัพย์สินของกรมทางหลวง มิให้เกิดความชำรุดหรือเสียหาย

3.6 สร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อประชาชน ที่มีต่อตำรวจทางหลวง

4. อัตรากำลังพล

กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีกำลังพลทั้งสิ้น 2,237 นาย ประกอบด้วย ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร จำนวน 307 นาย และข้าราชการตำรวจชั้นประทวน จำนวน 1,930 นาย

5. ยานพาหนะ

กองบังคับการตำรวจทางหลวง มียานพาหนะรวมทั้งสิ้น 1,232 คัน

6. งบประมาณและการเงิน

ใช้งบประมาณจากกรมทางหลวง โดยได้รับงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2562 จำนวน 519,715,200 บาท (ห้าร้อยสิบเก้าล้านเจ็ดแสนหนึ่งหมื่นห้าพันสองร้อยบาทถ้วน)

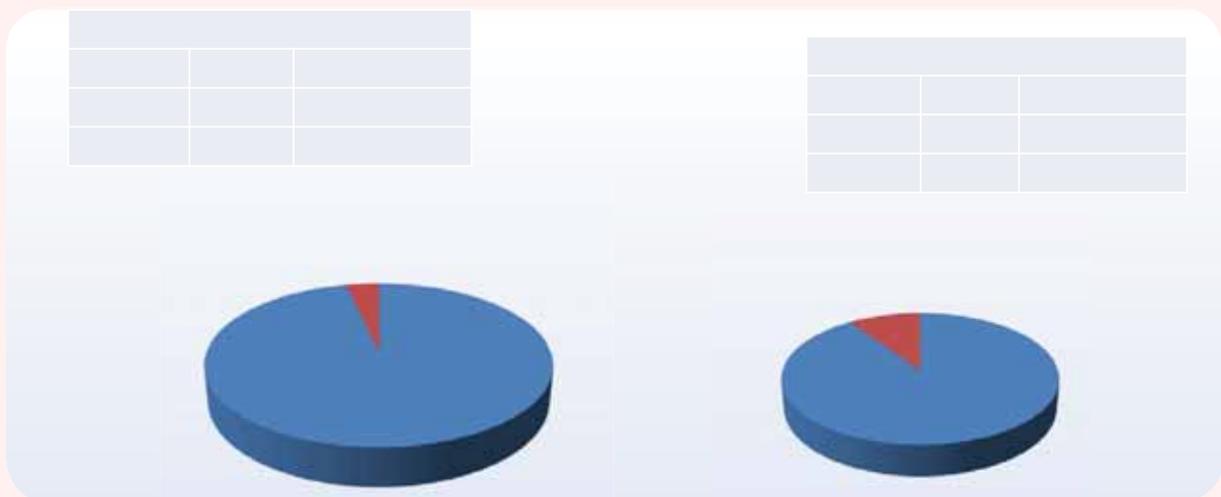
7. การปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกการจราจร

กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ดำเนินการควบคุมและจัดการจราจรบนทางหลวง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการบริการสังคมซึ่งถือเป็นหน้าที่หลัก โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

1) จัดทำแผนเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและป้องกันอุบัติเหตุในเทศกาลสำคัญๆ เพื่อลดการสูญเสียด้านชีวิตและทรัพย์สิน เช่น

- โครงการรณรงค์อำนวยความสะดวกการจราจร ป้องกันและลดอุบัติเหตุการบริการประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่
- โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์
- โครงการถนนปลอดภัย

อัตรากำลังพล กองบังคับการตำรวจทางหลวง



2) จัดทำแผนเผชิญเหตุเพื่อรองรับสถานการณ์น้ำท่วมบนถนนสายหลัก ตลอดจนการกำหนดแผนมาตรการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร การป้องกันอุบัติเหตุ และการป้องกันปราบปรามการโจรกรรมทรัพย์สินของประชาชนในช่วงน้ำท่วมและหลังน้ำลด

3) สอดส่องดูแล ตรวจสอบ กวดขัน และจับกุมผู้ใช้รถบนเส้นทางหลวงที่ทำผิดกฎจราจร เช่น รถบรรทุกน้ำหนักเกิน ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ขับรถขณะเมาสุรา เป็นต้น รวมถึงสอดส่อง ควบคุมดูแลทางหลวงมิให้ชำรุดและรักษาทรัพย์สินของกรมทางหลวงซึ่งจะช่วยประหยัดงบประมาณของประเทศที่จะนำมาซ่อมถนนทางหลวง และเป็นการพัฒนา ระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ

4) การบริการประชาชนและช่วยเหลือประชาชน โดยจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงบริการอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยให้กับประชาชนในช่วงเทศกาลสำคัญๆ เช่น เทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ฯลฯ รวมทั้งการให้ข้อมูลเส้นทางทางโทรศัพท์สายด่วน 1193 ซึ่งสามารถช่วยบริการประชาชน ให้ถึงที่หมายได้โดยสวัสดิภาพ นอกจากนี้ ยังมี Highway Police Application ซึ่งเป็นตัวช่วยในการเดินทางภายใต้ชื่อ “Highway Police (Thailand) iappdev.com” โปรแกรมนี้จะช่วยช่วยเหลือประชาชนได้อย่างง่ายดาย เพื่อขอรับความช่วยเหลือจากตำรวจทางหลวงในประเทศไทย ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุเพียงเลือกคุณสมบัติหลักติดต่อขอข้อมูลจากตำรวจทางหลวงหรือขอข้อมูลบริษัทประกันภัยรถยนต์ โรงพยาบาล หรือบริการรถยก เป็นต้น

งานกฎหมาย



การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ เป็นภารกิจสำคัญที่กรมทางหลวงที่มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาเส้นทางให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย โดยกรมทางหลวง ให้บริการชำระเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบัตรอัตโนมัติ (M-PASS) เพื่อลดปัญหาการจราจรหนาแน่นหน้าด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมนำผ่านทางและเสริมสร้าง ความสะดวกรวดสบายในการเดินทางให้กับประชาชน บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางหลวงพิเศษหมายเลข ในระบบบริการแบบ M-PASS นี้ซึ่งผู้ใช้บริการนี้จะได้รับบัตร M-PASS และกล่อง M-PASS และคำแนะนำประกอบคู่มือการใช้งานอย่างเป็นระบบ การให้บริการใช้กับรถยนต์ ไม่เกิน 4 ล้อ และความสูง ไม่เกิน 3.2 เมตร และจะต้อง ใช้บริการในช่องที่กำหนด ค่าธรรมเนียมการสมัครครั้งแรก 1,000 บาท เติมเงินครั้งถัดไปขั้นต่ำ 500 บาทและเพิ่มขึ้นทุก ๆ 500 บาท สูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท ต่อครั้ง และจำกัดวงเงินสำรองสูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท ต่อบัตร การชำระค่าธรรมเนียมระบบจะตัดอัตโนมัติผ่านรถยนต์ ที่ติดตั้งกล่องและสำรองเงินในบัตรไว้ในช่องทาง ที่กำหนดให้บริการ เพื่อเป็นการ

ลดการจราจรบริเวณหน้าด่านและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วของผู้ใช้ทาง

แต่ในปัจจุบันนั้นพบว่าผู้ใช้งานในระบบเก็บเงินอัตโนมัติในระดับที่น้อยมาก จึงถือว่าเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ทราบได้ว่าระบบบริการนั้นๆ ยังไม่ได้รับความนิยมจากประชาชน เนื่องมาจากข้อจำกัดในการเติมเงินในการสมัครใช้บริการนั้นผู้ใช้บริการจะต้องสำรองเงินค่าธรรมเนียมในบัตร อาจเป็นจำนวนเงินที่สูงเกินไป

กรมทางหลวงจึงได้ทำการปรับปรุงแบบการเติมเงินในระบบ M-PASS ใหม่เป็นค่าธรรมเนียมการสมัครครั้งแรก 300 บาท การเติมเงินครั้งต่อไป ขั้นต่ำ 100 บาท สูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท ต่อครั้ง และจำกัดวงเงินสำรองไม่เกิน 10,000 บาท ต่อบัตร

สำนักกฎหมายจึงได้จัดทำประกาศกรมทางหลวง เรื่อง กำหนดการชำระเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบัตรอัตโนมัติบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ประกาศ ณ วันที่ 8 พฤศจิกายน 2562 เพื่อความเหมาะสมและดึงดูดให้ประชาชนสนใจใช้บริการด่านเก็บเงินค่าผ่านทางในระบบอัตโนมัติเพิ่มมากขึ้น

งานประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารและบริการประชาชน

เช้า
ประเทศไทย



งานประชาสัมพันธ์นับได้ว่ามีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงานของ กรมทางหลวงให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นสื่อกลางระหว่างกรมทางหลวงกับประชาชน โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร กรมทางหลวงให้ประชาชนรับทราบ เสริมสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างองค์กรกับประชาชน ตลอดจนสร้างความร่วมมือการสนับสนุนจากประชาชนผ่านสื่อต่าง ๆ

ในปี 2562 การดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ภารกิจของกรมทางหลวง ในด้านต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้



1. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อโทรทัศน์

ดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่รายงานของกรมทางหลวงผ่านทางสื่อโทรทัศน์ รายการ Highlight Highways และ รายการสารคดี 2 นาที Highway News ออกอากาศทางช่องอัมรินทร์ทีวี (34 HD) และ ทางช่อง Nation TV รวมทั้งเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานผ่านทางสถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 ผ่านรายการเช้าประเทศไทย

2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อวิทยุ

ดำเนินการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลกิจกรรมโครงการตามยุทธศาสตร์และภารกิจของกรมทางหลวงทางสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย กรมประชาสัมพันธ์และสถานีวิทยุคลื่นต่าง ๆ เช่น จส.100 MHz สวพ.91 FM 91.0 MHz เป็นต้น

3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อสิ่งพิมพ์

ดำเนินการเผยแพร่ภารกิจของกรมทางหลวงผ่านทางหนังสือพิมพ์รายวัน รายสัปดาห์และนิตยสารต่าง ๆ ตลอดจนจัดทำแผ่นพับเผยแพร่การดำเนินการต่าง ๆ ของกรมทางหลวง และจัดทำวารสารทางหลวงสัมพันธ์ รวมทั้งหนังสือรายงานประจำปี

4. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์

ดำเนินการประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่าง ๆ ของกรมทางหลวงในรูปแบบ infographic และอื่น ๆ ผ่านสื่อ ออนไลน์ ต่าง ๆ ที่สามารถครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายได้ทั่วถึงเช่น <https://www.facebook.com/departmentofhighway> ทาง <https://twitter.com/home> ทาง Application (แอปพลิเคชัน) G-NEWS และทางช่องทาง <https://www.youtube.com/> ตลอดจนทาง line official



5. การสัมภาษณ์

ดำเนินการจัดให้ผู้บริหารสัมภาษณ์ผ่านสื่อมวลชนสาขาต่าง ๆ ในผลการดำเนินงานโครงการสำคัญ ๆ ของกรมทางหลวง การชี้แจงข้อเท็จจริงต่าง ๆ ตามนโยบายรัฐบาลในรูปแบบ IA- IRChat ในปี 2562

6. งานโสตทัศนูปกรณ์และนิทรรศการ

ดำเนินการบันทึกภาพและผลิตสื่อสิ่งพิมพ์/กราฟฟิก ตลอดจนจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานอื่น ๆ ที่ขอความร่วมมือ โดยจัดทำป้ายคัทเอ้าท์ จัดนิทรรศการจัดทำคลังภาพเพื่อบริการสืบค้นภาพถ่าย

7. จัดกิจกรรมเนื่องในวาระต่าง ๆ

ดำเนินการจัดกิจกรรมที่สำคัญ เช่น โครงการผลิตสื่อประชาสัมพันธ์โครงการพัฒนาคูน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิตเฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสสมหามงคลพระราชพิธีบรมราชาภิเษกโครงการจัดทำหนังสือที่ระลึกสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาข้ามแม่น้ำเมย/ตองยिनแห่งที่ 2 จัดกิจกรรมปล่อยขบวนรถในการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในช่วงเทศกาลปีใหม่ และ สงกรานต์ งาน”พิธีเปิดใช้ทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย (ทางเชื่อมพื่นป่า) งานพิธีเปิดทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4021 กับ 4024 กับ 4028 กับถนนเทศบาล (ห้าแยกฉลอง) จังหวัดภูเก็ต พิธีฉลองความสำเร็จในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบต) ณ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เป็นต้น นอกจากนี้ยังดำเนินโครงการอบรมเครือข่ายประชาสัมพันธ์ กรมทางหลวงเพิ่มเสริมสร้างศักยภาพงานด้านประชาสัมพันธ์ของกรมทางหลวงอีกด้วย



งานเทคโนโลยี สารสนเทศ



โครงการจัดทำมาตรฐานข้อมูล และการบูรณาการข้อมูล

การจัดทำมาตรฐานข้อมูลของกรมทางหลวงที่กำหนดในตามโครงการนี้ เป็นการดำเนินงานในระยะเริ่มแรกซึ่งเปรียบเสมือนเป็นการริเริ่มกำหนดกลไกต่างๆ ในการกำกับดูแลข้อมูลของกรมทางหลวงอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการข้อมูลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูลร่วมกันระหว่างระบบสารสนเทศของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงและเป็นจุดเริ่มต้นในการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศของกรมทางหลวงกับระบบสารสนเทศของหน่วยงานภาครัฐภายนอกกรมทางหลวง ซึ่งเป็นการสนองรับนโยบายเกี่ยวกับการบูรณาการข้อมูลภาครัฐ ผลลัพธ์ของการทำงานโครงการนี้ ประกอบด้วย ผลการจัดทำมาตรฐานข้อมูลของกรมทางหลวง ผลการจัดทำระบบจัดเก็บมาตรฐานข้อมูลและลงทะเบียนมาตรฐานข้อมูล และผลการจัดทำระบบบูรณาการข้อมูล

1. ความสำคัญของการจัดทำมาตรฐานข้อมูล

ในปีงบประมาณ 2560 กรมทางหลวงจึงได้เริ่มจัดทำมาตรฐานข้อมูลของกรมทางหลวงขึ้น แต่ด้วยกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีโครงสร้างการบริหารงานที่มีหน่วยงานอยู่ทั้งส่วนกลางและในภูมิภาค มีข้อมูลหลากหลายมิติ หลายกลุ่มข้อมูล อีกทั้งการดำเนินการจัดทำมาตรฐานข้อมูลจำเป็นต้องใช้เวลาในการวิเคราะห์สถาปัตยกรรมของระบบสารสนเทศของหน่วยงาน ลักษณะการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศในปัจจุบัน รวมถึงความต้องการใช้งานข้อมูลจากระบบสารสนเทศ การให้บริการข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศทั้งภายในและภายนอกองค์กร ลดความซ้ำซ้อนของข้อมูล นิยามความหมายรูปแบบของข้อมูล เป็นต้น จึงจำเป็นต้องใช้เวลาในการดำเนินงานและพิจารณาตรวจสอบ ดังนั้น เพื่อให้การจัดทำมาตรฐานข้อมูลของกรมทางหลวงสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการ จึงแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 4 ระยะ ซึ่งมีการวางแผนการดำเนินการดังนี้

- **ระยะที่ 1** เป็นการเริ่มกำหนดมาตรฐานข้อมูลของหน่วยงานที่เป็นต้น กำหนดข้อมูลตามภารกิจงานหลักของกรมทางหลวง ได้แก่ สำนักแผนงาน สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักอำนวยความสะดวก พลอดภัย สำนักเครื่องกลและสื่อสาร กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สำหรับหน่วยงานอื่น ๆ จะดำเนินการในระยะถัดไป

- **ระยะที่ 2** เป็นการจัดทำมาตรฐานข้อมูลและบูรณาการข้อมูล เพื่อรองรับข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ประกอบด้วย งานจัดทำมาตรฐานข้อมูลพร้อมระบบทะเบียนและจัดเก็บมาตรฐานข้อมูล งานพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูล งานพัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytic and Business Intelligence) โดยจะทำการศึกษาศาสนาภาพของระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลของหน่วยงานกรมทางหลวงเพิ่มขึ้นและต่อเนื่องจากระยะที่ 1 ได้แก่ สำนักก่อสร้างสะพาน สำนักมาตรฐานและประเมินผล สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กองการเจ้าหน้าที่ และกองการเงินและบัญชี

- **ระยะที่ 3** จัดทำมาตรฐานข้อมูลเพื่อการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนที่เพิ่มขึ้น โดยคัดเลือกข้อมูลที่มีระดับการใช้งานร่วมกันของแต่ละหน่วยงานที่สำคัญรองลงมาและเป็นงานสนับสนุนของกรม

- **ระยะที่ 4** นำผลที่ได้จากการจัดทำมาตรฐานข้อมูลในระยะที่ 3 มาพัฒนาระบบฯ เพิ่มเติม

การดำเนินการจัดทำมาตรฐานข้อมูลเพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลนั้น นอกจากการกำหนดมาตรฐานข้อมูลที่มีหลายมิติ เช่น มาตรฐานรหัสข้อมูล มาตรฐานชุดข้อมูล มาตรฐานเอกสาร และมาตรฐานคำอธิบายข้อมูลแล้ว ยังจำเป็นต้องมีองค์ประกอบที่สำคัญ ได้แก่ หน่วยงานกำกับมาตรฐานข้อมูล ทะเบียนมาตรฐานข้อมูลสำหรับเป็นหลักในการกำหนดมาตรฐานในบริบทต่างๆ กฎเกณฑ์ในการสร้างข้อมูลให้สอดคล้องตามมาตรฐาน กลุ่มคนที่ใช้ระบบสารสนเทศร่วมกัน เครื่องมือสนับสนุนในการสร้าง และใช้งานมาตรฐานข้อมูล และสามารถช่วยให้เกิดประโยชน์ต่อการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน สรุปได้ดังนี้

1) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานร่วมกันของข้อมูล ลดภาระของผู้ดูแลระบบในกรณีหากต้องการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน

2) ลดค่าใช้จ่ายในการจัดซื้ออุปกรณ์ หรือเครื่องมือ หากต้องใช้งานข้อมูลร่วมกัน แต่คุณสมบัติของเครื่องมือแยกต่างหาก

3) ช่วยลดระยะเวลาในการดำเนินงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบสารสนเทศ หากระบบสารสนเทศนั้น มีความต้องการใช้งานข้อมูลร่วมกัน

4) ช่วยเพิ่มโอกาสแห่งความสำเร็จของการดำเนินโครงการเพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภายในและภายนอกองค์กร

5) ช่วยลดผลกระทบของการใช้ข้อมูลร่วมกัน เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของข้อมูล

2. แนวคิดหลัก และวิธีการจัดทำมาตรฐานข้อมูลของกรมทางหลวง

ในการจัดทำมาตรฐานข้อมูลของกรมทางหลวง ได้ดำเนินการโดยประยุกต์ใช้แนวทางของ TH e-GIF ในการพัฒนารายการมาตรฐานข้อมูลไว้ตามรูปที่ 1



[1] ข้อมูลจากคู่มือการจัดทำมาตรฐานข้อมูลเพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ

การเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างระบบสารสนเทศที่แตกต่างได้อย่างอัตโนมัติ ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติ ดังนี้

2.1) กำหนดมาตรฐานกลางในการกำหนดชื่อรายการข้อมูลเพื่อสร้างความสอดคล้องของเอกสาร

2.2) กำหนดมาตรฐานโครงสร้างข้อมูลของเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องการแลกเปลี่ยนระหว่างกัน

2.3) กำหนดมาตรฐานทางเทคนิคเพื่อการเชื่อมโยง แลกเปลี่ยน และปฏิบัติงานร่วมกัน

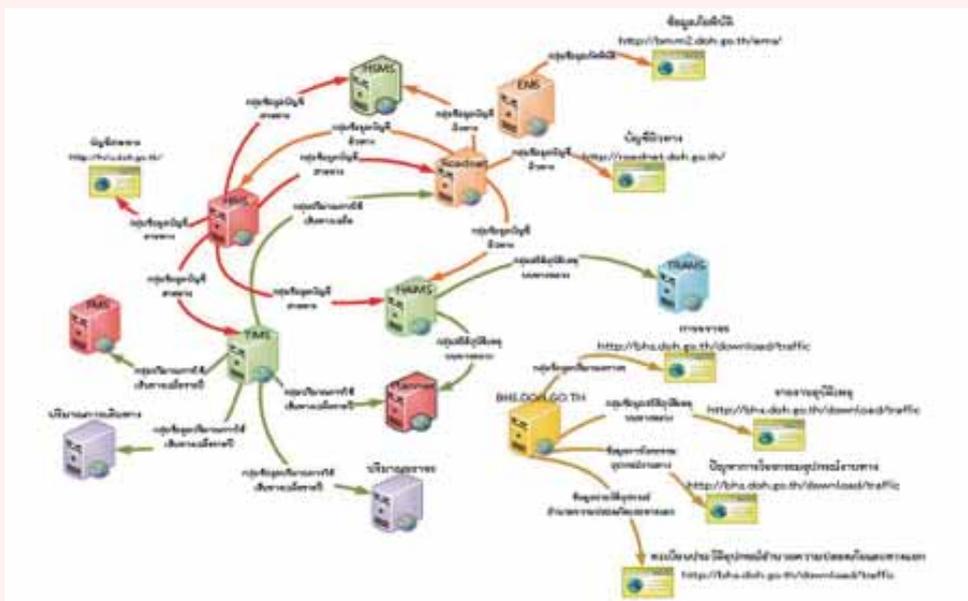
2.4) การบริหารจัดการ การปรับปรุง และการกำกับการใช้มาตรฐาน

การกำหนดมาตรฐานข้อมูล สร้างความสอดคล้อง และลดความซ้ำซ้อนรายการข้อมูลต้องเริ่มต้นจากการศึกษากระบวนการและขั้นตอนการดำเนินงาน ในภาพรวมของหน่วยงานที่ต้องการบูรณาการระบบสารสนเทศเข้าด้วยกันและจำลองผลที่ได้จากการศึกษาให้อยู่ในรูปของแผนภาพ (Business Process Modeling) จะช่วยทำให้สามารถสร้างแบบจำลองเอกสาร และวิเคราะห์ระบบ เพื่อสรุปรายการเอกสารทั้งหมด ทั้งในรูปแบบกระดาษและรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการที่กำลังพิจารณาเหล่านั้นได้ เมื่อรวบรวมเอกสารทั้งหมดที่เกี่ยวข้องแล้วให้ จึงทำการรวบรวมชื่อรายการข้อมูลทั้งหมดในเอกสารเหล่านั้นเพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบ ทบทวนความหมายและลักษณะข้อมูลของแต่ละรายการข้อมูลให้ชัดเจน พิจารณาความเหมือนและความแตกต่างแล้วเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างรายการข้อมูลที่สัมพันธ์กัน ปรับลดชื่อรายการข้อมูลที่ซ้ำซ้อนโดยเฉพาะรายการที่ปรากฏอยู่ในหลายเอกสารแต่เรียกชื่อแตกต่างกัน การดำเนินการดังกล่าวจะต้องให้ความสำคัญกับการพิจารณาความถูกต้องเหมาะสม และหาข้อสรุปร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างรอบคอบ เป้าหมายสำคัญก็คือการพิจารณากำหนดชื่อรายการข้อมูลและความหมายที่ชัดเจนเป็นมาตรฐานที่สอดคล้อง และเข้าใจตรงกันระหว่างหน่วยงานผู้ใช้และผู้รับบริการ

3. การศึกษาวิเคราะห์เพื่อความเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลของหน่วยงานภายในและภายนอกกรมทางหลวง

จากผลการสำรวจสถานภาพการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงตามที่กล่าวไว้ข้างต้นนั้น พบว่าระบบสารสนเทศของทั้ง 5 หน่วยงาน ที่เข้าสำรวจมีทั้งหมด 70 ระบบ ซึ่งในบางระบบมีการใช้งานข้อมูลร่วมกัน

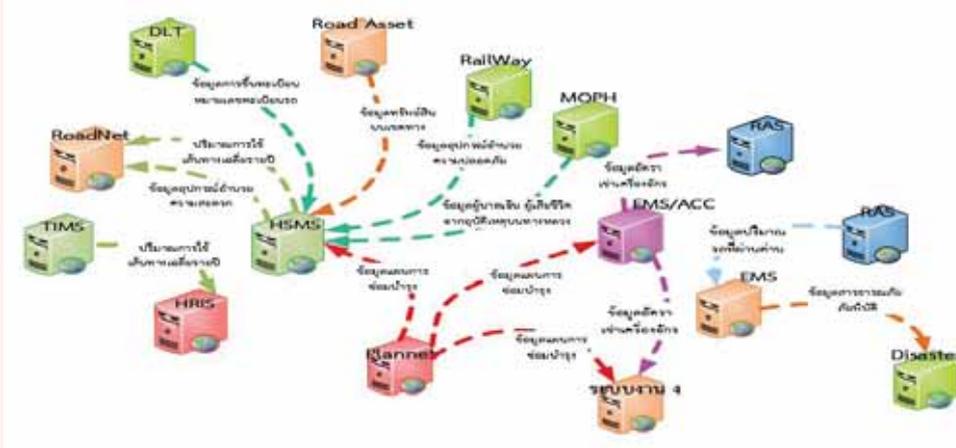
ในการวิเคราะห์สถานภาพการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศ นอกจากจะศึกษาการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงแล้ว ยังได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ถึงสถานภาพการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศของกรมทางหลวงกับหน่วยงานภายนอกกรมทางหลวงด้วย ได้แก่ กระทรวงคมนาคม สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) และข้อมูลที่เป็นลักษณะ Open Data โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์จากตัวแทนของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง และจากการศึกษาข้อมูลจากหน้าเว็บไซต์ของกรมทางหลวง เว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม และเว็บไซต์ของสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) จากข้อมูลที่ได้ศึกษาวิเคราะห์จึงสามารถสรุปสถานภาพการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงและภายนอกกรมทางหลวง ได้ดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 สถานภาพการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศในปัจจุบัน

นอกจากการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศแล้ว หน่วยงานภายในกรมทางหลวงยังมีความต้องการใช้งานข้อมูลจากระบบสารสนเทศของหน่วยงานอื่นอีกด้วย ซึ่งมีอีกหลายชุดข้อมูลที่หน่วยงานภายในกรมทางหลวงมี

ความต้องการใช้งานข้อมูลแต่ยังไม่สามารถเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบสารสนเทศแบบอัตโนมัติได้ ด้วยหลายสาเหตุตามที่ได้จำแนกไว้ก่อนหน้านี้ จึงสามารถสรุปความต้องการได้ดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 ผลการศึกษาวิเคราะห์ความต้องการในการใช้ข้อมูลภายในกรมทางหลวงและภายนอกกรมทางหลวง



ขบวนการไหลของข้อมูลสามารถอธิบายได้ดังนี้

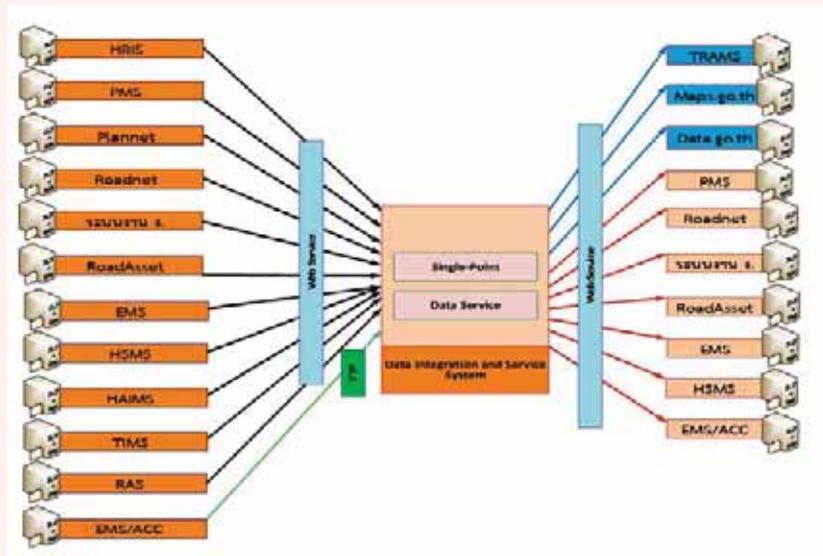
จากขบวนการไหลของข้อมูลสามารถวิเคราะห์กลุ่มข้อมูลที่จะทำการกำหนดเป็นมาตรฐานข้อมูลตามกล่าวข้างต้นนั้น จึงมีแนวทางการกำหนดชื่อรายการข้อมูล (Dictionary Entry Name) และจำลองข้อมูล (Data Modeling) โดยอ้างอิงมาตรฐาน CCTS (Core Components Technical Specification) ตามที่มาตรฐาน TH e-GIF กำหนด เพื่อตอบสนองการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศที่มีรูปแบบข้อมูลที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนที่เหมือนกันหรือต่างกันได้นั้น ในการกำหนดโครงสร้างข้อมูล เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ได้ปฏิบัติตามมาตรฐาน ISO 15000-5 ว่าด้วยข้อปฏิบัติทางเทคนิคในการกำหนดชุดข้อมูลร่วม

การวิเคราะห์รายการข้อมูลสามารถแบ่งข้อมูลออกได้ 2 ลักษณะ คือ ข้อมูลเฉพาะของแต่ละหน่วยงาน และข้อมูลรวมระหว่างหน่วยงาน ในกรณีนี้ได้มีการคัดเลือกหน่วยอันได้แก่ สำนักแผนงาน สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักอำนวยความสะดวก สำนักเครื่องกลและสื่อสาร และกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ตกลงเลือกใช้การนิยามข้อมูลร่วมกัน ซึ่งการนิยามข้อมูลที่ได้รับเลือกจะถือเป็นมาตรฐานข้อมูล

และหน่วยงานที่เหลือจะต้องปรับการนิยามข้อมูลและรูปแบบของข้อมูลให้ตรงกับมาตรฐานใหม่ที่ได้จากการทำฉันทามติ

4. การจัดทำมาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบงานสารสนเทศทั้งภายในและภายนอกองค์กร

เพื่อให้ระบบสารสนเทศสามารถเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลกันตามมาตรฐานข้อมูลที่กำหนดไว้ได้ จึงต้องนำมาตรฐานข้อมูลดังกล่าวมากำหนดเป็นมาตรฐานรูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นรูปแบบเอกสารที่สร้างขึ้นเฉพาะเพื่อใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูล โดย THE-GIF ได้กำหนดให้ภาษา XML เป็นมาตรฐานสำหรับกำหนดโครงสร้างเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้แลกเปลี่ยนข้อมูล ซึ่งมาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลประกอบด้วยรายการมาตรฐานข้อมูล โดยได้กำหนดไว้ในรูปแบบ XML Schema และเป็นไปตามกรอบแนวทางการเชื่อมโยงรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์แห่งชาติ 2.0 ทั้งนี้ได้กำหนดไว้ทั้งชุดข้อมูลขาเข้าและชุดข้อมูลขาออก จากระบบบูรณาการข้อมูลกำหนดไว้เป็นโครงสร้างมาตรฐานเดียวกัน และกำหนดให้ทำการเชื่อมโยงข้อมูลผ่าน Web Service ดังรูปที่ 5



รูปที่ 5 ภาพรวมการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศของกรมทางหลวงกับระบบบูรณาการข้อมูล

คำอธิบายสัญลักษณ์

การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศของกรมทางหลวงนั้น จำเป็นต้องมีมาตรฐานในการแลกเปลี่ยนข้อมูลดังกล่าว เพื่อการนำไปใช้งานหรือส่งต่อไปยังระบบสารสนเทศอื่นภายในหน่วยงานของกรมทางหลวง ได้อย่างสะดวก มีประสิทธิภาพ และสามารถตรวจสอบความถูกต้อง ครบถ้วนของข้อมูลได้ เนื่องจากมีการจัดเก็บและส่งต่อข้อมูลในรูปแบบเดียวกันทั้งระบบ มาตรฐานในการแลกเปลี่ยนข้อมูลดังกล่าวสามารถจำแนกได้ 2 กลุ่มหลัก คือ มาตรฐานในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศภายในกรมทางหลวง และมาตรฐานในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศของกรมทางหลวงกับหน่วยงานภายนอกกรมทางหลวง ซึ่งผลลัพธ์ของโครงการดังกล่าว จากวิเคราะห์รายการข้อมูลและความต้องการใช้งานข้อมูลร่วมกันผ่านระบบสารสนเทศของกรมทางหลวง จึงดำเนินการกำหนดเป็นมาตรฐานข้อมูลจำนวน 10 ชุดข้อมูล ดังนี้

- 1) ชุดข้อมูลบัญชีสายทาง
- 2) ชุดข้อมูลปริมาณการใช้เส้นทางเฉลี่ยรายปี
- 3) ชุดข้อมูลแผนซ่อมบำรุง
- 4) ชุดข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง
- 5) ชุดข้อมูลทรัพย์สินในเขตทาง
- 6) ชุดข้อมูลทรัพย์สินนอกเขตทาง
- 7) ชุดข้อมูลภัยพิบัติ
- 8) ชุดข้อมูลปริมาณรถผ่านด่าน
- 9) ชุดข้อมูลอัตราค่าเช่าเครื่องจักรกล
- 10) ชุดข้อมูลอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภัย

หากประสงค์จะพิจารณามาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่กำหนดไว้ในรูปแบบ XML Schema นั้น สามารถเรียกดูข้อมูลมาตรฐานดังกล่าวได้จาก “ระบบจัดเก็บมาตรฐานข้อมูลและลงทะเบียนมาตรฐานข้อมูล” โดยแบ่งผู้ใช้งานระบบเป็น 2 ประเภท คือ



- เจ้าหน้าที่กรมทางหลวง สามารถเข้าใช้งานระบบได้ด้วย URL: <http://sdms.doh.go.th/DOH-SDM-WEBUI>

- หน่วยงานภายนอกองค์กรและประชาชนทั่วไป สามารถเข้าใช้งานระบบ URL: http://sdms.doh.go.th/DOH-SDM-WEBUI/Content_StandardData/StandardData_I.xhtml

5. การจัดการระบบบูรณาการข้อมูลของกรมทางหลวง

ระบบบูรณาการข้อมูล มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศทั้งภายในและภายนอกองค์กร โดยใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม

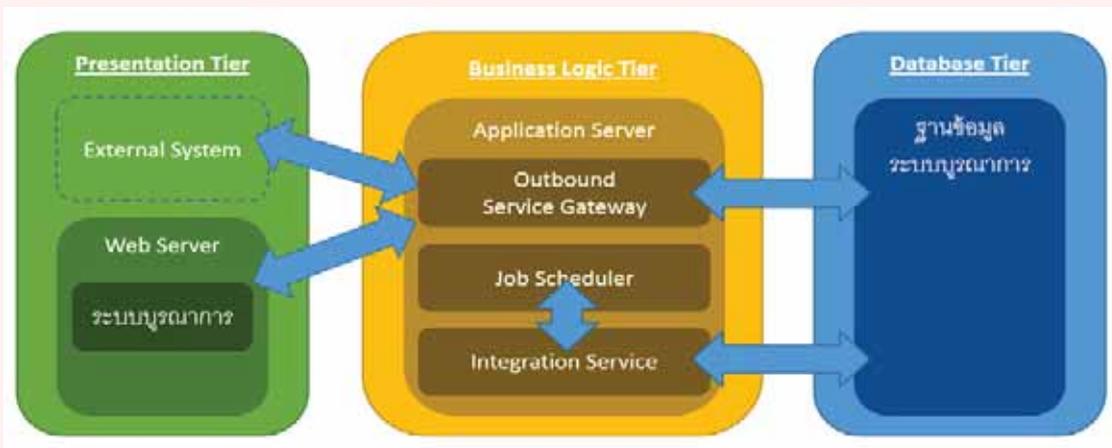
สอดคล้องกับวิวัฒนาการด้านเทคโนโลยี ทั้งในปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคต มีการออกแบบที่คำนึงถึงความสำคัญของการบริหารข้อมูล ลดความซ้ำซ้อนของข้อมูล และเป็นข้อมูลที่รับการคัดเลือกมาแล้วว่ามีความสำคัญ และเหมาะสมต่อการบูรณาการข้อมูล โดยระบบบูรณาการข้อมูล จะเป็นผู้ประมวลผลการบูรณาการ ตามมาตรฐานข้อมูลที่กรมทางหลวงได้เป็นผู้กำหนด สามารถแบ่งกระบวนการทำงานเป็น 4 กระบวนการหลัก ๆ ดังนี้

กระบวนการที่ 1 เป็นการจัดเตรียมข้อมูลของระบบต่าง ๆ ที่ได้รับการคัดเลือก โดยนำข้อมูลดังกล่าวไปรวบรวมไว้ที่ระบบเชื่อมโยงและให้บริการข้อมูล

กระบวนการที่ 2 เป็นขั้นตอนการรับ - ส่งข้อมูลและเชื่อมโยงระหว่างระบบงาน เมื่อระบบเชื่อมโยง และให้บริการข้อมูลระหว่างระบบงานสารสนเทศทั้งภายในและภายนอกองค์กร ได้รับข้อมูลจากระบบต่าง ๆ ในกระบวนการที่ 1 แล้ว ระบบเชื่อมโยง และให้บริการข้อมูลระหว่างระบบงานสารสนเทศทั้งภายในและภายนอกองค์กร จะทำการส่งข้อมูลดังกล่าวมายังเครื่องแม่ข่ายระบบบูรณาการตามตารางเวลาที่กำหนดไว้

กระบวนการที่ 3 ระบบบูรณาการ เมื่อระบบบูรณาการได้รับข้อมูลจากระบบเชื่อมโยง และให้บริการข้อมูลระหว่างระบบงานสารสนเทศทั้งภายในและภายนอกองค์กรแล้ว จะทำการเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นข้อมูลต้นฉบับ ก่อนจะนำมาประมวลผล โดยข้อมูลที่ได้หลังจากประมวลผลแล้ว จะทำการประมวลผลตามข้อกำหนด เพื่อสร้างข้อมูลสรุป

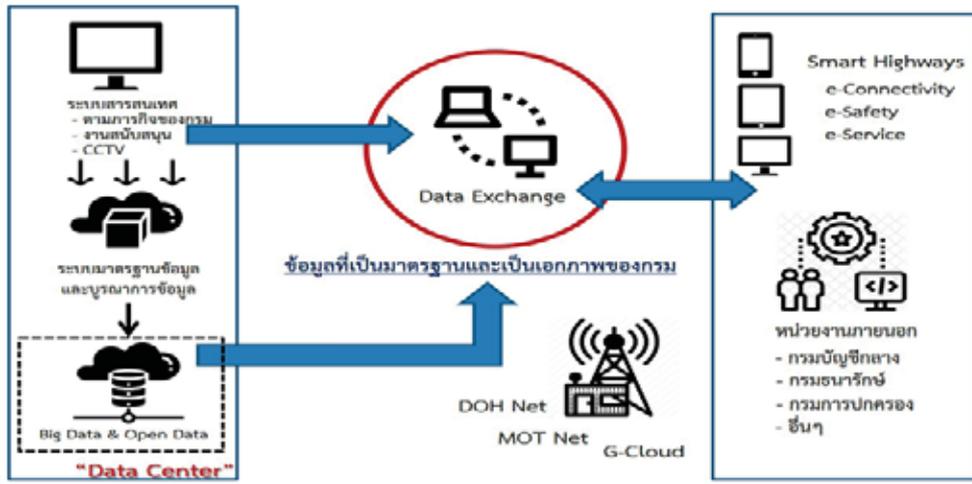
กระบวนการที่ 4 การบริหารจัดการข้อมูล เมื่อข้อมูลผ่านการประมวลผล และยืนยันการนำเข้าแล้ว ระบบบูรณาการ จะมีช่องทางบริหารจัดการข้อมูล เพื่อให้ระบบอื่น ๆ ที่มีความประสงค์จะใช้ข้อมูลดังกล่าวสามารถนำข้อมูลไปใช้งานได้ ผ่านช่องทาง Web Service หรือ FTP ตามที่ได้มีการตกลง ซึ่งรองรับทั้งหน่วยงานภายในกรมทางหลวง และหน่วยงานภายนอก หรือประชาชนทั่วไป โดยผู้ที่จะใช้ข้อมูลภายใน จะต้องได้รับ Username และ Password เพื่อทำการใช้ในการตรวจสิทธิ์การเข้าถึงข้อมูล แต่สำหรับข้อมูลที่เผยแพร่สำหรับบุคคลทั่วไป สามารถเข้าถึงข้อมูลได้ทันที



รูปที่ 6 สถาปัตยกรรมของระบบบูรณาการข้อมูล

ระบบบูรณาการข้อมูล ได้มีการออกแบบรูปแบบของตารางเวลาการทำงานของการประมวลผลข้อมูลต่าง ๆ สำหรับการเชื่อมโยงและให้บริการข้อมูลระหว่างระบบงานสารสนเทศทั้งภายในและภายนอกองค์กร โดยมีการกำหนดตารางการทำงานเป็นรายวัน (จะทำการประมวลผลตั้งแต่วันจันทร์ - ศุกร์) และรายเดือน (จะทำการประมวลผล อาทิ เช่น ประมวล

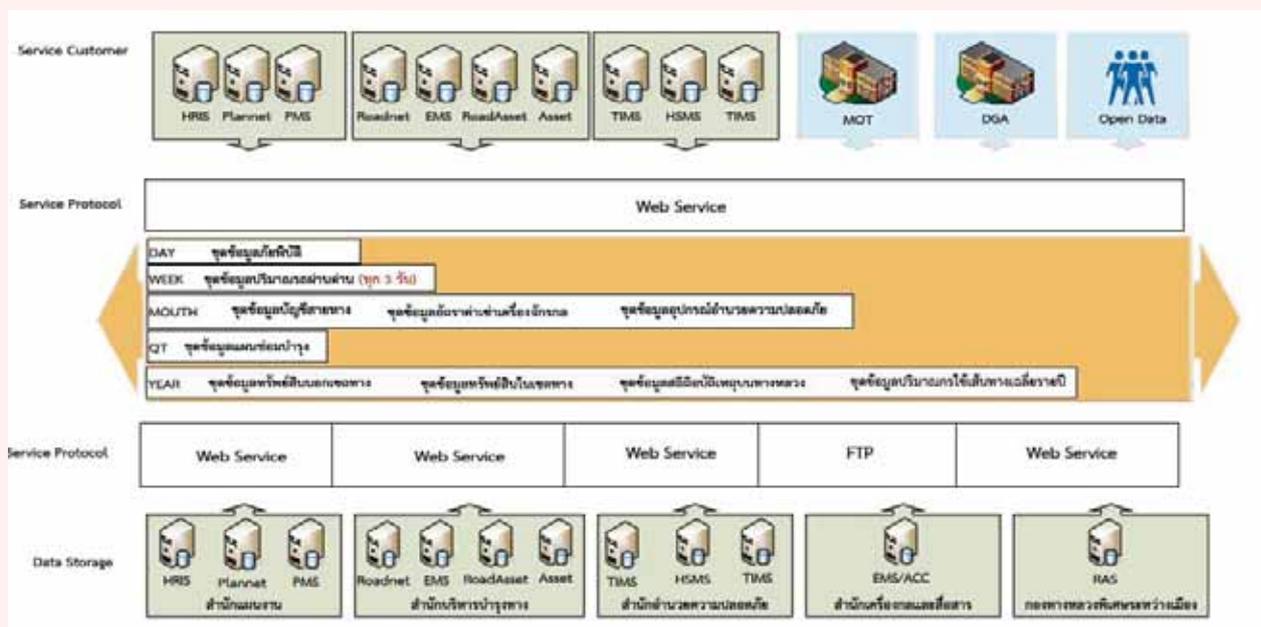
ผลทุกวันที่ 1 หรือทุกวันที่ 16 หรือทุกสิ้นเดือน ของทุกเดือน เป็นต้น) ซึ่งการทำงานของระบบบูรณาการข้อมูลยังทำงานอยู่บนสถาปัตยกรรม ที่เรียกว่า Service Oriented Architecture หรือเรียกย่อ ๆ ว่า SOA ที่เป็นสถาปัตยกรรมเชิงบริการ ซึ่งเป็นแนวคิดในการออกแบบระบบ หรือซอฟต์แวร์ ขององค์กรในลักษณะเชิงบริการ โดย Services มีฟังก์ชันการทำงาน



รูปที่ 7 การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศของกรมทางหลวงและหน่วยงานที่ต้องการใช้งานข้อมูลจากระบบบูรณาการข้อมูล

ที่มีขอบเขตชัดเจน มุ่งเน้นให้มีการนำสารสนเทศที่มีอยู่เดิมมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ด้วยการทำให้ทรัพยากรที่มีความหลากหลายและซับซ้อนสามารถทำงานร่วมกันได้ โดยบริการต่างๆ ของซอฟต์แวร์ที่ถูกพัฒนาขึ้นนั้นสามารถสื่อสารกันด้วยมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับทั่วไป ซึ่งล่อจิกมีลักษณะเป็น Service และได้จัดเตรียมบริการไว้ให้ Services อื่นเรียกใช้ โดยแต่ละ Service จะเป็นอิสระต่อกัน และสามารถติดต่อสื่อสารกันได้ที่ทั้ง Service ที่อยู่ภายในและภายนอกองค์กร ทำให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลได้ โดยผ่านเทคโนโลยีที่มีอยู่โดยไม่จำเป็นต้องพัฒนาใหม่ทั้งหมด

สุดท้ายนี้หากต้องให้การบริหารจัดการและการกำกับดูแลข้อมูลให้เป็นมาตรฐานที่ดี กรมทางหลวงควรคำนึงถึงการบังคับใช้มาตรฐานข้อมูลโดยมีการกำหนดนโยบาย กฎเกณฑ์ ให้ทุกหน่วยงานของกรมทางหลวง ใช้ข้อมูลตามมาตรฐานของข้อมูลที่กำหนด พร้อมทั้งต้องมีการทบทวนมาตรฐานข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน และดำเนินการจัดทำมาตรฐานข้อมูลและทำการบูรณาการข้อมูลให้ครอบคลุมทุกรายการข้อมูลของกรมทางหลวงต่อไป เพื่อมุ่งไปสู่การให้บริการข้อมูลแบบ Open Data และข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ของภาครัฐในอนาคตต่อไป



ประมวลภาพโครงการและกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติ เนื่องในโอกาสมหามงคลพระราชพิธีบรมราชาภิเษก



ประมวลภาพการช่วยเหลือประชาชน จากพายุโซนร้อน “โพดุล”



คณะผู้จัดทำ

1. นายทวี	เกศิสำอาง	ประธานกรรมการ
2. นายสุรัชชัย	ศรีเลณวัติ	กรรมการ
3. นายสมพร	รัตนบุรี	กรรมการ
4. นายนรินทร์	ศรีสมพันธุ์	กรรมการ
5. นายสุทธิชัย	สนธิมูล	กรรมการ
6. นายอิทธิวัตร	กฤษณะวณิช	กรรมการ
7. นายสิทธิชัย	วนานุเวชพงศ์	กรรมการ
8. นายสืบพงษ์	ไพศาลวัฒนา	กรรมการ
9. นายอรรถสิทธิ์	สวัสดิ์พานิช	กรรมการ
10. นายโกสินทร์	เจติยานนท์	กรรมการ
11. นายปัญญา	ชูพานิช	กรรมการ
12. นายต่อศักดิ์	ระนาท	กรรมการ
13. นางศิริพร	เทียนดำ	กรรมการ
14. นายโกมล	เดชกวินเลิศ	กรรมการ
15. นายเด่นชัย	เอี่ยมสุวรรณ	กรรมการ
16. นายภูวนัย	ไพบุลย์สิน	กรรมการ
17. พล.ต.ต. ชัช	สุกแก้วณรงค์	กรรมการ
18. นายธีรพล	สมุทธระประภูต	กรรมการ
19. นางเพ็ญทิพย์	จิรธรรมประดับ	กรรมการ
20. นายจิระพงศ์	เทพพิทักษ์	กรรมการ
21. นายพันธุ์ศักดิ์	สัตยเทวา	กรรมการ
22. นายวราวุธ	เล็กวิเชียร	กรรมการ
23. นายทรงวุฒิ	หงวนเสงี่ยม	กรรมการ
24. นายปราบพล	โล่ห์วีระ	กรรมการ
25. นายปกรณ์	มิลินทะเลข	กรรมการ
26. นางสาวธัญญาภรณ์	ทันโตภาส	กรรมการ
27. นายเทพฤทธิ์	แก้วบุญมี	กรรมการและเลขานุการ
28. นางเอี่ยมอนงค์	เพชรอาวุธ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
29. นางนงลักษณ์	กริณย์พิสิฐ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
30. นายเปรี๊ยะ	ดุลยเกรี	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
31. นายเยาวลักษณ์	เข็มกลัด	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
32. นายธนู	ทาแจ่ม	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
33. น.ส.วิกานดา	สิงห์วัฒนศิริ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
34. น.ส.ชวีศา	สุขมัน	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
35. นางฐิติลักษณ์	กล่อมกำเนิด	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
36. นายธนัติ	สำอางศรี	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
37. นายปพน	อินนุพัฒน์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

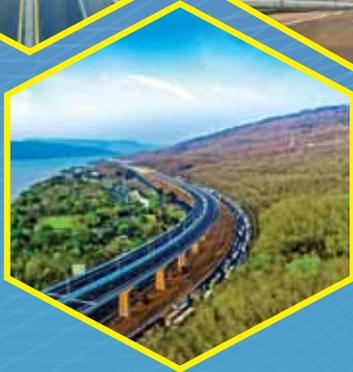
จัดทำโดย : สำนักงานเลขาธิการกรม ฝ่ายประชาสัมพันธ์ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา ราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทร. 0-2354-6530

Website : www.doh.go.th

พิมพ์ที่ : บริษัท ทีทีพี อินโนเวชั่น จำกัด

รามคำแหง 110 ถนนรามคำแหง แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพฯ 10240
โทรศัพท์ 0 2373 3805





“มุ่งสู่ความเป็นองค์กรชั้นนำ
ด้านงานทาง เชื่อมโยงการขนส่ง
อย่างยั่งยืน”



กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2354-6668-78
www.doh.go.th