





พระราชโองการของ

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร

พระราชทานแก่ข้าราชการพลเรือน

เนื่องในวันข้าราชการพลเรือน วันที่ 1 เมษายน 2563

งานราชการนั้น ต้องอาศัยความรู้ 3 ส่วนในการปฏิบัติ คือความรู้ในหลักวิชาที่ถูกต้อง แม่นยำ ลึกซึ้ง กว้างขวาง ความรู้ในการปฏิบัติบริหารงานตามภาระหน้าที่ และความรู้คดีวินัยที่ถูกต้องด้วยเหตุผล หลักวิชา และหลักธรรม ข้าราชการทุกคนจึงต้องสร้างสมอบรมความรู้ ทั้งสามส่วนนี้ ให้สมบูรณ์พร้อม อย่าให้บกพร่องในส่วนใดเป็นอันขาด จะได้สามารถปฏิบัติงานให้บรรลุผลเป็นประโยชน์ที่แท้ทั้งแก่ประเทศชาติ และประชาชน



คำนำ

ตลอดระยะเวลาอันยาวนานกว่า 109 ปีที่ผ่านมา กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่พัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง สนับสนุนการขับเคลื่อนประเทศ ในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี รวมถึงด้านความมั่นคงผ่านการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ประมาณ 1,531 สายทาง ระยะทางรวม 52,083 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วประเทศแล้ว ซึ่งกรมทางหลวงตระหนักถึงภารกิจอันสำคัญยิ่งเพื่อประโยชน์สูงสุดของประชาชนตามนโยบายของรัฐบาล ตามวิสัยทัศน์กรมทางหลวงที่ว่า “ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ”

โดยปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินโครงการต่างๆ ที่สำคัญ เช่น โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สายบางปะอิน – นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร โครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สาย ธนบุรี – ปากท่อ โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ – บอลิคำไซ) โครงการพัฒนาคูน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิต ระยะที่ 2 และระยะที่ 3 รวมถึง โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินบนสายต่างๆ โครงการขยายทางหลวงสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงกับต่างประเทศ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ

โครงการสนับสนุนเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ฯลฯ ซึ่งทุกโครงการล้วนตอบสนองยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง และประเทศไทย

นอกจากภารกิจในการก่อสร้างแล้ว กรมทางหลวงยังมีภารกิจในการบำรุงรักษาทางหลวง ให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภารกิจในการสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง กรมทางหลวงพร้อมเดินไปสู่เป้าหมายที่ว่า ประชาชนต้องได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในการเดินทาง อีกทั้ง ยังมีภารกิจอื่นๆ อีกมากมาย อาทิ โครงการกรมทางหลวง - การประสานส่วนภูมิภาคด้านภัยแล้ง โครงการลดและป้องกันฝุ่น Pm 2.5 การสร้างจุดบริการนักท่องเที่ยวในพื้นที่หมวดทางหลวงต่างๆ ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ เพชรบูรณ์ และตรัง งานช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติในพื้นที่ต่างๆ รวมถึงงานที่จะนำนวัตกรรมใหม่ในงานทางมาใช้ในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ประชาชนเช่นการเก็บค่าผ่านทางอัจฉริยะรูปแบบใหม่ (M Flow) ช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบนมอเตอร์เวย์ ลดความแออัดของรถบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง การนำยางพารามาใช้เพื่อปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยทางถนน และยังเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรผู้ปลูกยางพาราอีกด้วย

เรียกได้ว่าทุกภารกิจของกรมทางหลวงจะมีเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงทำงานให้พี่น้องประชาชนตลอด 109 ปีที่ผ่านมา ช่วยพัฒนาประเทศไทย เชื่อมโยงสังคม ส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจ ช่วยการเดินทางของทุกคนถึงเป้าหมายได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย โดยมีเราชาวกรมทางหลวงอยู่เคียงข้างตลอดการเดินทางทุกวัน ตลอด 24 ชั่วโมง

สารบัญ

4

คำนำ

5

สารบัญ



9

คณะผู้บริหาร
กระทรวงคมนาคม

11

คณะผู้บริหาร
กรมทางหลวง



14

หน้าที่
ความรับผิดชอบ



15

แผน
ยุทธศาสตร์



19

แผนผังการแบ่ง
ส่วนราชการ

20

ประวัติ
กรมทางหลวง



22

การเงิน
การคลัง



24

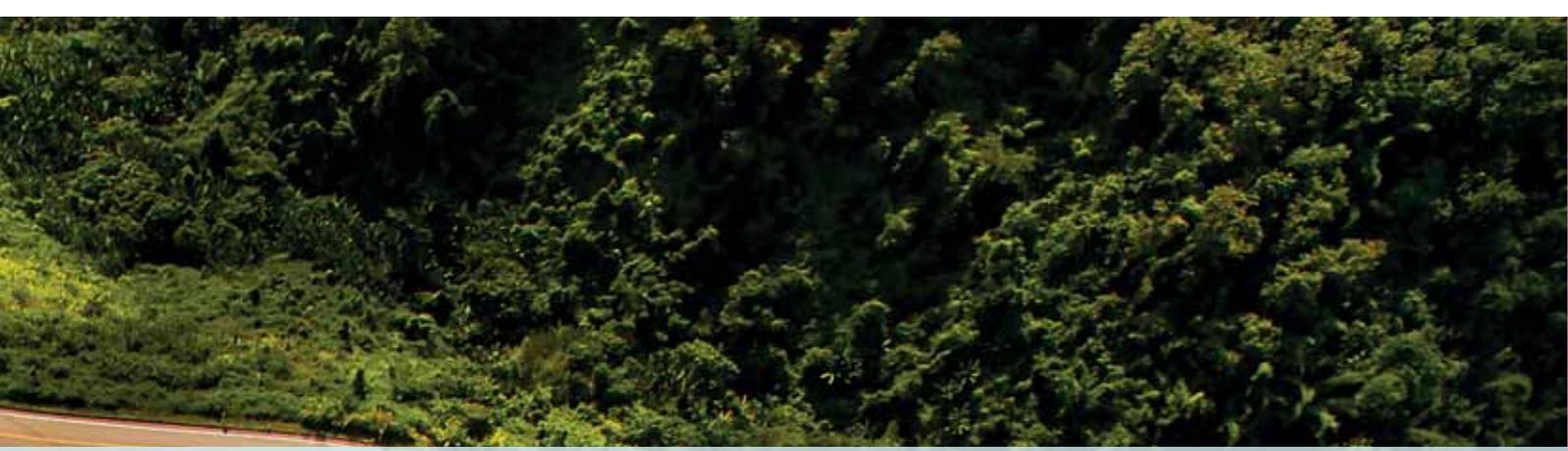
อัตรากำลัง
กรมทางหลวง



33

งานพัฒนา
ระบบ





40

ผลการดำเนินงาน ประจำปี 2563



41

การวางแผนพัฒนาทางหลวง

48
งานก่อสร้างทางหลวง



58
งานพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ



62

งานพัฒนาทางหลวงระหว่างเมือง



70

งานสำรวจและออกแบบ



73

งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน



76

ผลการดำเนินงานด้านการวิเคราะห์และตรวจสอบ ประจำปีงบประมาณ 2563



124

ประมวลภาพกิจกรรม



128

คณะผู้จัดทำ



ทางหลวงพิเศษหมายเลข 6
สาย บางปะอิน – นครราชสีมา





พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



นายถาวร เสนเนียม
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



นายอริรัฐ รัตนเศรษฐ
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

ปลัดกระทรวงคมนาคม
รองปลัดกระทรวงคมนาคม



นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน
รองปลัดกระทรวงคมนาคม



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ปลัดกระทรวงคมนาคม



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองปลัดกระทรวงคมนาคม



นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง
ชุดปีงบประมาณ 2563



นายสรอาวุธ ทรงศิริไล
อธิบดีกรมทางหลวง



นายอภิสิทธิ์ พรหมเสน
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง



นายอภิชาติ จันทรทรัพย์
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ



นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน



นายกิตติพันธ์ ปานจันทร์
รองอธิบดีฝ่ายบริหาร

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง
ชุดปีงบประมาณ 2563



นายวันจักร ฉายากุล
วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความปลอดภัย



นายประมณฑ์ สถาพรนานนท์
วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ



นายสถิตย์พงษ์ อภิเมธีธำรง
วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา



นายชาติชาย ช่วงชิง
วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา



นายปริญญา แสงสุวรรณ
วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง



นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่ด้านวางแผน
และวางโครงการก่อสร้าง

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง
ชุดปัจจุบัน



นายสรารุท ทรงศิริโล
อธิบดีกรมทางหลวง



นายอภิสิทธิ์ พรหมเสน
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง



นายอภิชาติ จันทรทรัพย์
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ



นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน



นายกิตติพันธ์ ปานจันทร์
รองอธิบดีฝ่ายบริหาร

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง ชุดปัจจุบัน



นายชาติชาย ช่างชิง
วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา



นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ



นายวันจักร ฉายากุล
วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความปลอดภัย



นายนรินทร์ ศรีสมพันธุ์
วิศวกรใหญ่ด้านวางแผน
และวางโครงการก่อสร้าง



นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช
วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา

หน้าที่ความรับผิดชอบ กรมทางหลวง



1

ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

1

2

วิจัยและพัฒนางานก่อสร้างบูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน

2

3

ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

3

4

ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

4

แผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564

วิสัยทัศน์ "Vision"

//
ระบบทางหลวงที่สะดวก
ปลอดภัย เชื่อมโยงการ
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ของประเทศ

//

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9
สาย บางปะอิน - บางพลี

พันธกิจ "Mission"

1

ควบคุมดูแลระดับการให้บริการ (Serviceability) และความปลอดภัย (Safety) บนทางหลวงให้ได้มาตรฐาน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่ยกระดับการบริหารด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งของประเทศ

2

พัฒนาระบบทางหลวง (Highway System) ให้เกิดความเชื่อมต่อ (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) ที่สมบูรณ์เพื่อการขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

3

พัฒนาระบบบริหารองค์กร (Organization Management) ตามหลักธรรมาภิบาล

ค่านิยมร่วม “HIGHWAYS”



สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม
ซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ รับผิดชอบต่อพันธกิจ
เกาะติดการให้บริการ ประสานพลังเป็นหนึ่งเดียว



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

วัฒนธรรม “DOH”

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

ประเด็นยุทธศาสตร์



ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

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

- 1) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงเพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
- 2) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
- 3) เพิ่มความคล่องตัวของระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดการมลพิษที่ติด และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม
- 5) พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด ด้านงานทาง ทั้งในด้านออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ
- 6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง



ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ

การรักษากระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

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

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

- 1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- 2) พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- 3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ
- 4) พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่าธรรมเนียม วินัย ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง
- 5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง
- 6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

- 1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน โครงการ และกิจกรรม
- 2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัสดุ การบริหารเครื่องจักร การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินงานขององค์กร
- 3) พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร
- 4) พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน
- 5) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก
- 6) พัฒนาและส่งเสริมการจัดการข้อร้องเรียน การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น และระบบบริหารจัดการบนพื้นฐานของธรรมาภิบาล

แผนผังการแบ่งส่วนราชการ กรมทางหลวง

อธิบดีกรมทางหลวง

วิศวกรใหญ่ที่ปรึกษาวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา

ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง
ด้านสำรวจและออกแบบ
ด้านควบคุมการก่อสร้าง
ด้านบำรุงรักษา
ด้านวิจัยและพัฒนา
ด้านอำนวยความสะดวก

รองอธิบดีฝ่ายบริหาร

สำนักงานเลขานุการกรม
กองการเงินและบัญชี
กองฝึกอบรม
กองการพัสดุ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
สำนักกฎหมาย
กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
● แขนงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน

สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
สำนักก่อสร้างทางที่ 1
สำนักก่อสร้างทางที่ 2
● ศูนย์สร้างทาง
สำนักก่อสร้างสะพาน
● ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 1-4

สำนักงานตรวจสอบภายใน

สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร

กองการเจ้าหน้าที่

รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

สำนักบริหารบำรุงทาง
สำนักงานทางหลวงที่ 1-18
● แขนงทางหลวง (104 ขท.)
สำนักงานควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก
กองบังคับการตำรวจทางหลวง

รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
สำนักวิจัย และพัฒนางานทาง
สำนักงานอำนวยความสะดวก
สำนักมาตรฐานและประเมินผล
สำนักแผนงาน
สำนักสำรวจและออกแบบ
สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ

หน่วยงานที่กรมทางหลวงกำหนด

- ศูนย์สร้างทาง ประกอบด้วย 5 ศูนย์ ได้แก่ ศูนย์สร้างทางลำปาง, หล่มสัก, ขอนแก่น, กาญจนบุรี และ สงขลา
- แขนงทางหลวงที่มีสะพานมิตรภาพระหว่างประเทศ ได้แก่ แขนงทางหลวงเชียงรายที่ 2 ,นครพนม ,หนองคาย และมุกดาหาร

ประวัติ กรมทางหลวง



กรมทางหลวงได้รับการสถาปนาขึ้นเป็นกรม เมื่อวันที่ 1 เมษายน ร.ศ. 131 ตรงกับ พ.ศ. 2455 แต่เดิมนั้นจะมีแต่กรมคลอง ซึ่งอยู่ในกระทรวงเกษตราธิการ ล่วงมาจนถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ยุบกรมคลองมาขึ้นอยู่กับกระทรวงโยธาธิการและให้ชื่อว่า “กรมทาง” ให้เปลี่ยนชื่อกระทรวงโยธาธิการเป็นกระทรวงคมนาคมตามประกาศจัดราชการ รัตนโกสินทร์ศก 131

วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2457 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้โอนแผนกทางน้ำของกรมทางไปให้กรมทอน้ำ คือ กรมชลประทาน ขึ้นในกระทรวงเกษตราธิการ กรมทางจึงเหลืออยู่แต่กองทางบกเพียงอย่างเดียวโดยมีเจ้ากรม เป็นหัวหน้า

วันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 ภายหลังที่ประเทศไทยได้ประกาศสงครามกับประเทศเยอรมัน ออสเตรีย - ฮังการี ก็ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้กรมทางไปอยู่กับกรมรถไฟหลวง สังกัดกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ขึ้นอยู่กับผู้บัญชาการรถไฟหลวง เพื่อสะดวกแก่กรมรถไฟหลวงและกรมทางที่จะได้ใช้วิศวกรที่มีเป็นชนชาติศัตรูที่ต้องถูกควบคุมเป็นเชลยศึกและปลดออกจากประจำการหลายคน ในสมัยนั้นมีนายช่างทางเอกเป็นหัวหน้ากรมทาง

วันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2475 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ด้วยความเห็นชอบของ คณะราษฎรได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมกับกระทรวงเกษตราธิการ เข้าเป็นกระทรวงเดียวกัน เรียกว่า “**กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ**” กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วยเดิม สังกัดอยู่กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม จึงต้องเปลี่ยนเป็นสังกัดกระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ

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



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

วันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2484 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอนันตมหิตล กองทาง ก็ได้ยกฐานะขึ้นเป็นกรมทาง โอนสังกัดจากกรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทยมาสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช 2484 แม้จะได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นกรม สังกัดกระทรวงคมนาคมแล้วก็ตาม ก็ยังไม่มีที่ทำการเป็นของตนเอง ยังคงอาศัยอยู่ในกรมโยธาเทศบาลที่เชิงสะพานผ่านฟ้าลีลาศจนถึงวันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2491 พอถึงวันที่ 13 พฤศจิกายน ปีเดียวกันจึงได้ย้ายไปอยู่ที่ถนนพระราม 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” สังกัดกระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ ตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2506

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

- ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 216
- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2516
- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2532
- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2533
- พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2534
- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2537
- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ กรมทางหลวง 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



รายงานการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จำแนกตามแผนงาน/ผลผลิต/โครงการ (รายจ่ายประจำและรายจ่ายลงทุน) ณ วันที่ 30 กันยายน 2563



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

หน่วย : บาท

แผนงาน / ผลผลิต / โครงการ		เงินงบประมาณ ภายหลังโอน เปลี่ยนแปลง	เบิกจ่ายสะสม	%
รวมทั้งสิ้น		105,824,209,100.00	83,204,752,585.59	78.63
1. แผนงาน : แผนงานบุคลากรภาครัฐ (ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน)		5,067,989,800.00	5,028,673,922.27	99.22
ผลผลิตที่ 1	รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์	5,067,989,800.00	5,028,673,922.27	99.22
2. แผนงาน : แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน		24,663,562,000.00	21,876,692,251.74	88.70
ผลผลิตที่ 1	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา	1,405,802,830.00	1,040,331,291.01	74.00
ผลผลิตที่ 2	โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	19,427,897,283.00	17,675,594,094.59	90.98
ผลผลิตที่ 3	โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	3,829,861,887.00	3,160,766,866.14	82.53
3. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ		3,394,518,204.00	2,738,245,892.26	80.67
โครงการที่ 1	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	3,394,518,204.00	2,738,245,892.26	80.67
4. แผนงาน : แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก		9,053,126,349.00	8,524,731,632.07	94.16
โครงการที่ 1	โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	9,053,126,349.00	8,524,731,632.07	94.16
5. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์		60,935,012,747.00	44,316,433,687.18	72.73
โครงการที่ 1	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	10,734,085,956.00	6,585,347,595.87	61.35
โครงการที่ 2	โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	3,158,551,010.00	2,592,493,676.82	82.08
โครงการที่ 3	โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	1,471,555,917.00	716,539,751.04	48.69
โครงการที่ 4	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	4,982,390,042.00	4,037,559,987.19	81.04
โครงการที่ 5	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	1,060,532,129.00	905,893,635.69	85.42

แผนงาน / ผลผลิต / โครงการ		เงินงบประมาณ ภายหลังโอน เปลี่ยนแปลง	เบิกจ่ายสะสม	%
โครงการที่ 6	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	28,000,231,295.00	24,237,662,992.21	86.56
โครงการที่ 7	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง	7,741,917,760.00	3,433,305,127.75	44.35
โครงการที่ 8	โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	40,316,300.00	8,777,342.53	21.77
โครงการที่ 9	โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย	706,606,786.00	164,991,596.92	23.35
โครงการที่ 10	โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี	57,140,800.00	7,365,097.31	12.89
โครงการที่ 11	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	1,153,074,798.00	927,179,266.76	80.41
โครงการที่ 12	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)	966,914,000.00	316,534,956.21	32.74
โครงการที่ 13	โครงการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน	561,695,954.00	382,782,660.88	68.15
โครงการที่ 14	โครงการส่งเสริมการใช้ยางพาราในภารกิจของกรมทางหลวง	300,000,000.00	0.00	
6. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค		2,710,000,000.00	719,975,200.07	26.57
โครงการที่ 1	โครงการเสริมศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน เมืองเป้าหมายและเมืองชายแดน	297,781,623.00	95,256,730.06	31.99
โครงการที่ 2	โครงการพัฒนากลุ่มท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและกลุ่มชาติพันธุ์	349,609,704.00	86,851,295.23	24.84
โครงการที่ 3	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและนิเวศน์	213,971,010.00	95,682,967.70	44.72
โครงการที่ 4	โครงการพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจภาคกลาง	297,107,550.00	95,956,400.58	32.30
โครงการที่ 5	โครงการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม	27,410,000.00	8,208,351.80	29.95
โครงการที่ 6	โครงการพัฒนาเมืองการค้าและการท่องเที่ยวชายแดน	304,526,631.00	43,017,766.22	14.13
โครงการที่ 7	โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนภาคตะวันออก ด้านอุตสาหกรรม การค้า และการลงทุน	78,568,532.00	27,664,192.00	35.21
โครงการที่ 8	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ศาสนา วัฒนธรรม และอารยธรรม	211,720,652.00	37,126,541.20	17.54
โครงการที่ 9	โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางจังหวัดเป็นเมืองนำอยู่	39,095,995.00	12,091,939.91	30.93
โครงการที่ 10	โครงการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวธรรมชาติ	24,781,000.00	7,498,511.21	30.26
โครงการที่ 11	โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ และพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	509,239,560.00	162,791,277.47	31.97
โครงการที่ 12	โครงการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดน และแนวระเบียง เศรษฐกิจ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	120,908,876.00	20,337,928.14	16.82
โครงการที่ 13	โครงการยกระดับมาตรฐานบริการและส่งเสริมธุรกิจต่อเนื่องในแหล่ง ท่องเที่ยว ที่มีชื่อเสียงของภาค	201,520,457.00	27,491,298.55	13.64
โครงการที่ 14	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการพัฒนา เขตอุตสาหกรรมและ การเชื่อมโยงการค้าโลก	33,758,410.00	0.00	

อัตรากำลัง กรมทางหลวง



1. ข้อเท็จจริง (Fact of Highways)

อัตรากำลังของกรมทางหลวง
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

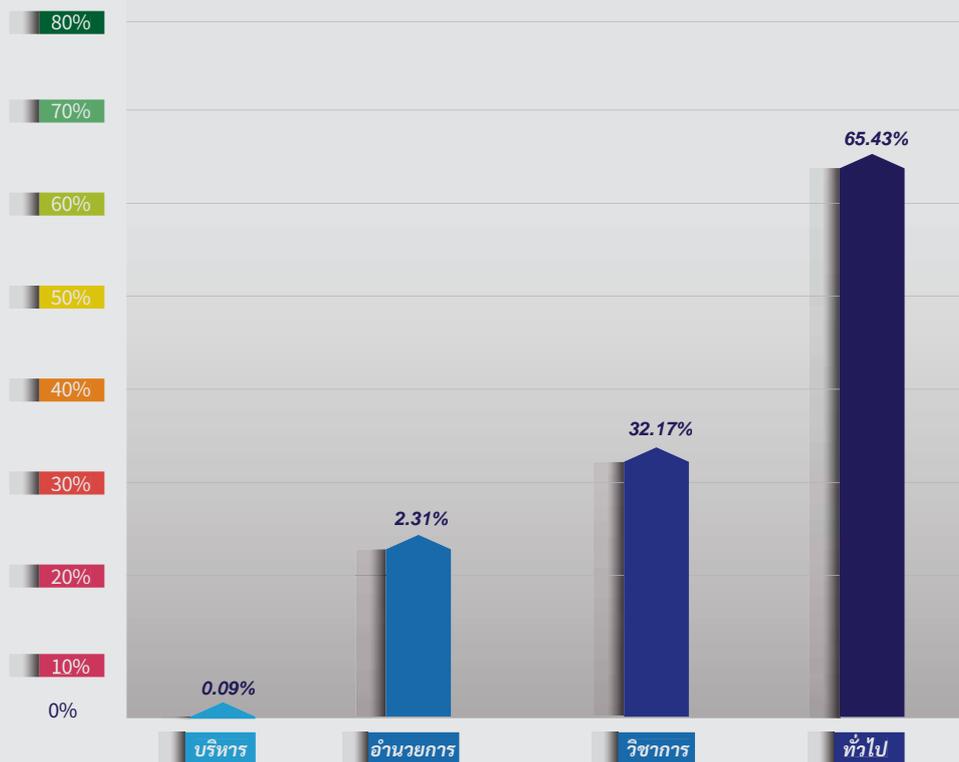
กรอบอัตรากำลัง (อัตรา)
ผู้ดำรงตำแหน่ง (คน)



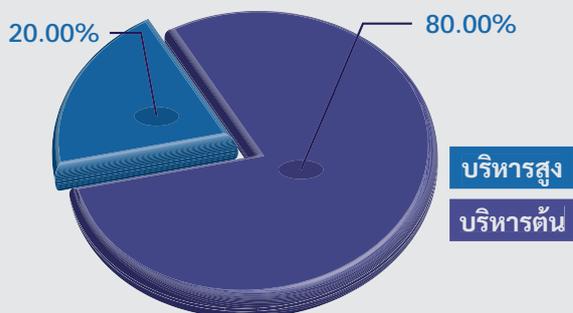
	ข้าราชการ	ลูกจ้างประจำ	พนักงานราชการ
กรอบอัตรากำลัง (อัตรา)	6,761	2,611	6,974
ผู้ดำรงตำแหน่ง (คน)	6,055	2,556	4,613

อัตรากำลังข้าราชการกรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

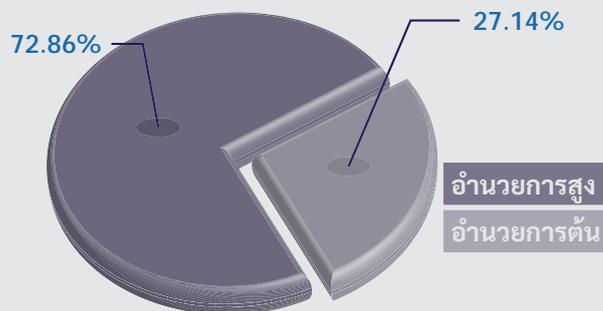
จำแนกตามประเภทตำแหน่งและระดับตำแหน่ง



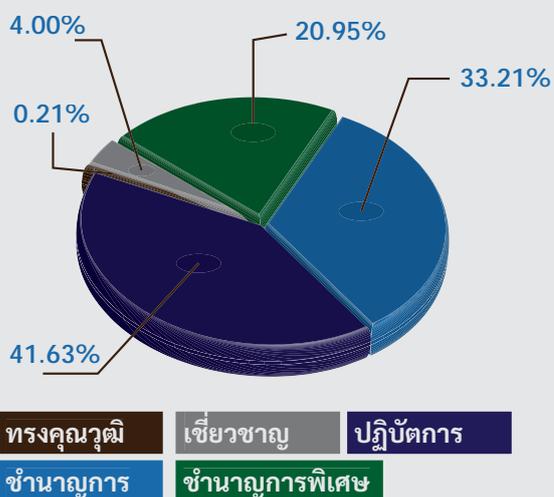
ประเภทบริหาร



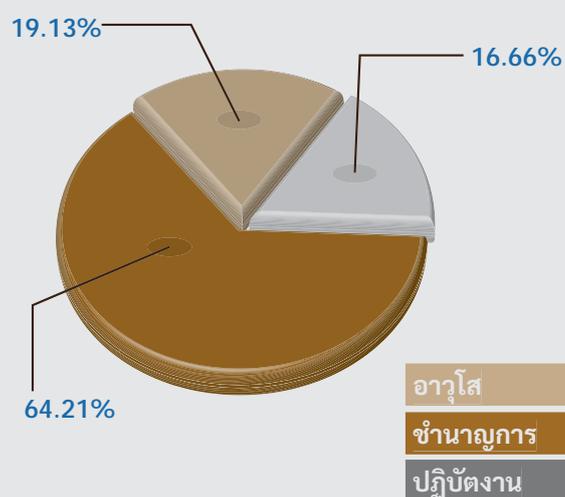
ประเภทอำนวยการ



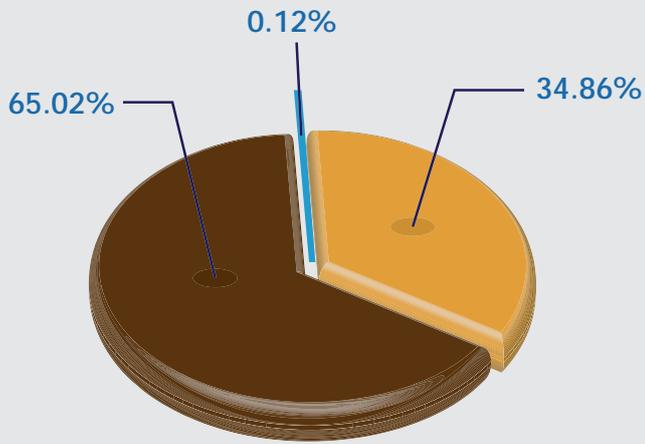
ประเภทวิชาการ



ประเภททั่วไป

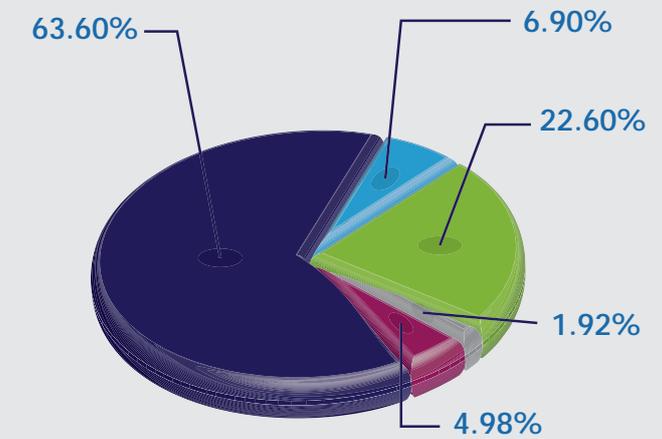


อัตราการสรรหาและบรรจุข้าราชการและพนักงานราชการ
ของกรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562



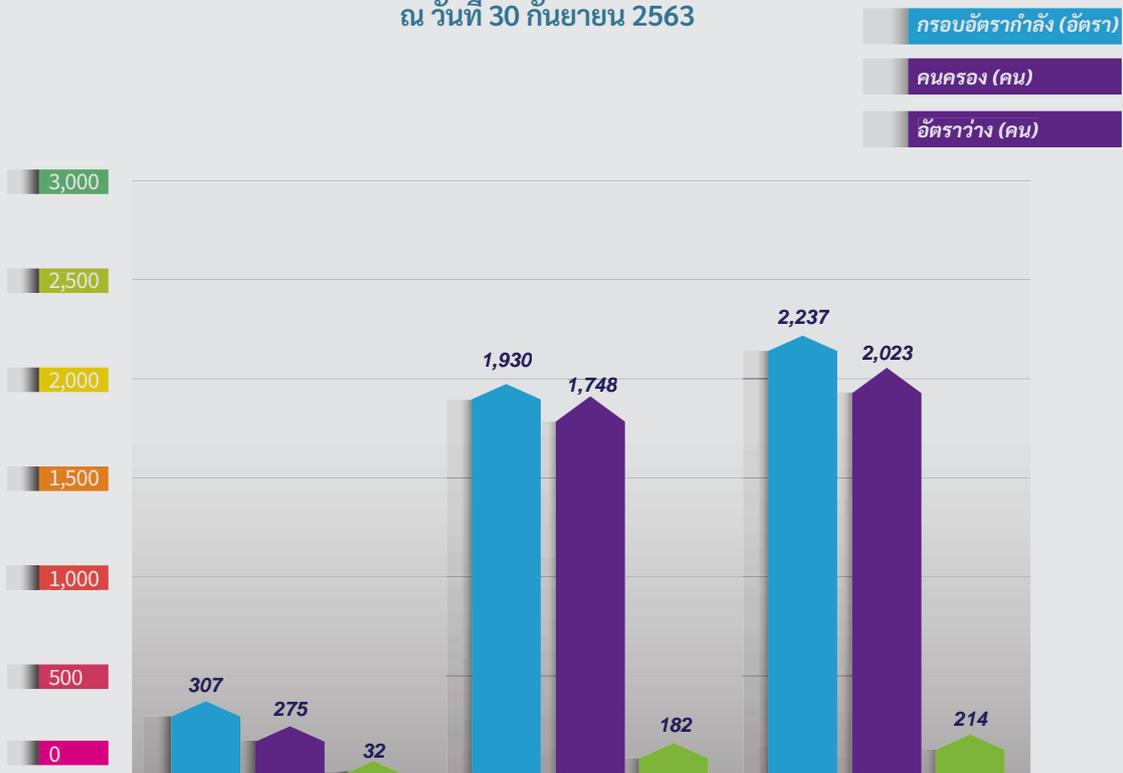
- รับโอนข้าราชการ
- สอบบรรจุข้าราชการ
- จ้างพนักงานราชการ

อัตราการสรรหาและบรรจุข้าราชการและพนักงานราชการ
ของกรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562



- เกษียณอายุ
- โอนไปหน่วยงานอื่น
- ลาออก
- ออกด้วยเหตุผิดวินัย/อื่นๆ
- เสียชีวิต

อัตรากำลังตำรวจทางหลวง
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563



- รวมอัตรากำลัง (อัตรา)
- คนครอง (คน)
- อัตราว่าง (คน)



2. ผลการดำเนินงานในปี 2563 (ผลงานเด่นประจำปี) งานบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง

การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงมีบทบาทสำคัญในการผลักดันให้ภารกิจของ กรมทางหลวงบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด ซึ่งเป็นการบริหารทรัพยากรบุคคลเชิงยุทธศาสตร์ ที่สอดคล้องกับภารกิจของกรมทางหลวงมาอย่างต่อเนื่อง โดยมีกลไกการบริหารทรัพยากรบุคคลครอบคลุมตั้งแต่การทบทวนและจัดทำแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลกรมทางหลวงการจัดระบบงานและระบบสารสนเทศด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล การปรับปรุงแบ่งงานภายในและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงาน การบริหารอัตรากำลัง การควบคุมดูแลข้อมูลทะเบียนประวัติ การสรรหาและบรรจุแต่งตั้ง การบริหารผลการปฏิบัติราชการเพื่อเลื่อนเงินเดือน การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ ความรู้ ความสามารถ ทักษะและสมรรถนะของบุคลากร การดำเนินการทางวินัย การส่งเสริมคุณธรรมและจริยธรรม การส่งเสริมคุณภาพชีวิต การจัดสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคลากร และการฅาปนกิจสงเคราะห์ ตลอดจนการดำเนินการอื่น ๆ ตามนโยบายด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลซึ่งไม่รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ทั้งนี้ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กรมทางหลวงได้ดำเนินการด้านบริหารทรัพยากรบุคคล ดังนี้

1. กำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคล พ.ศ. 2560 - 2564 โดยมีการติดตามผลการดำเนินการจากหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการหรือกิจกรรมตามแผนกลยุทธ์ฯ เป็นประจำทุก 6 เดือนและ 12 เดือน ซึ่งมุ่งเน้นให้เกิดการบริหารทรัพยากรบุคคลเชิงกลยุทธ์ การกำหนดทิศทางการบริหารทรัพยากรบุคคล และการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรกรมทางหลวง เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้วิสัยทัศน์และภารกิจของกรมทางหลวงบรรลุได้ตามเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

2. เคลี่ยอัตรากำลังของหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง เพื่อให้สอดคล้องตามภารกิจของหน่วยงานที่เปลี่ยนแปลงไปและเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและคล่องตัวในการบริหารทรัพยากรบุคคล เช่น การเคลี่ยตำแหน่ง วิศวกรโยธา ระดับชำนาญการพิเศษ ไปให้ส่วนควบคุมงานก่อสร้างสำนักงานทางหลวงที่ 7, 11, 16 และ 18 การเคลี่ยตำแหน่ง นายช่างเครื่องกล ระดับอาวุโส ไปให้ส่วนไฟฟ้า สำนักงานทางหลวง เพื่อรองรับการกำหนดตำแหน่งนายช่างไฟฟ้าระดับอาวุโส, การเคลี่ยตำแหน่งวิศวกรโยธา ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ และตำแหน่งนายช่างเครื่องกล ระดับปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน ไปให้ฝ่ายวิศวกรรม แขวงทางหลวง, การเคลี่ยตำแหน่งนายช่างโยธา ระดับปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน

ไปให้ หมวดทางหลวง ฝ่ายปฏิบัติการ แขวงทางหลวง, การเคลื่อนย้ายตำแหน่งประเภททั่วไป ระดับปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน สายงานสนับสนุน ไปให้ สำนักก่อสร้างทางที่ 1 และสำนักก่อสร้างทางที่ 2 เพื่อรองรับการกำหนดตำแหน่งเป็นนายช่างโยธา ระดับปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน, การเคลื่อนย้ายตำแหน่ง นักวิชาการจัดหาที่ดิน ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ ไปให้ สำนักงานทางหลวงที่ 4, 8, 17 เพื่อรองรับการกำหนดตำแหน่งเป็นนิติกร ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ, การเคลื่อนย้ายตำแหน่งเศรษฐกร ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ ภายในสำนักแผนงาน เพื่อรองรับการกำหนดตำแหน่งนักวิชาการสิ่งแวดล้อม ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ, การเคลื่อนย้ายอัตรากำลังพนักงานราชการ ตำแหน่งพนักงานโยธาไปให้สำนักก่อสร้างทางที่ 1 สำนักก่อสร้างทางที่ 2 และสำนักก่อสร้างสะพาน เป็นต้น ซึ่งการเคลื่อนย้ายตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ และตำแหน่งประเภททั่วไป ระดับอาวุโส อยู่ระหว่างเสนอกระทรวงพิจารณา

3. ปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งข้าราชการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1008/ว 2 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2558 ซึ่งผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบ จาก อ.ก.พ. กรมแล้วอยู่ระหว่างเสนอกระทรวงพิจารณา เพื่อให้สอดคล้องกับการกิจที่เปลี่ยนแปลงไปของ กรมทางหลวงและเป็นการสร้างความก้าวหน้าในสายงานให้กับบุคลากรในสังกัด โดยได้ดำเนินการดังนี้

3.1 การเปลี่ยนชื่อตำแหน่งในสายงาน กรณีตำแหน่งว่าง

- 1) ตำแหน่งประเภทอำนวยการ เฉพาะด้าน (ปฏิบัติงานช่างโยธา) ระดับต้น เป็นตำแหน่งประเภทอำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรมโยธา) ระดับต้น จำนวน 2 ตำแหน่ง
- 2) ตำแหน่งนายช่างเครื่องกล ระดับอาวุโส เป็นตำแหน่งนายช่างไฟฟ้า ระดับอาวุโส สังกัดส่วนไฟฟ้า สำนักงานทางหลวง จำนวน 13 ตำแหน่ง
- 3) ตำแหน่งประเภททั่วไประดับปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน เป็นตำแหน่งนายช่างไฟฟ้าระดับปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน สังกัดฝ่ายวิศวกรรม แขวงทางหลวง จำนวน 57 ตำแหน่ง

4) ตำแหน่งประเภททั่วไประดับปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน เป็นตำแหน่งนายช่างโยธา ระดับปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน สังกัดสำนักก่อสร้างทางที่ 1 และสำนักก่อสร้างทางที่ 2 จำนวน 22 ตำแหน่ง

5) ตำแหน่งเศรษฐกร ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ เป็น ตำแหน่งนักวิชาการสิ่งแวดล้อม ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ สังกัดกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน จำนวน 2 ตำแหน่ง

6) ตำแหน่งเศรษฐกร ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ เป็นตำแหน่งวิศวกรโยธา ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ สังกัดกลุ่มงานวางแผนดำเนินงาน และกลุ่มงานประเมินผลด้านวิศวกรรม สำนักแผนงาน จำนวน 2 ตำแหน่ง

7) ตำแหน่งเศรษฐกร ระดับชำนาญการพิเศษเป็น ตำแหน่งนักวิเคราะห์นโยบายและแผน ระดับชำนาญการพิเศษ จำนวน 1 ตำแหน่ง ในสังกัดกลุ่มความร่วมมือพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ

8) ตำแหน่งนักวิชาการจัดหาที่ดิน ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ เป็น ตำแหน่งนิติกร ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ สังกัดสำนักงานทางหลวงที่ 4, 8 และ 17 จำนวน 3 ตำแหน่ง

3.2 การเปลี่ยนชื่อตำแหน่งในสายงาน กรณีมีผู้ดำรงตำแหน่ง

1) ตำแหน่งประเภททั่วไป เป็น ตำแหน่งประเภทวิชาการ ตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไป ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ จำนวน 93 ตำแหน่ง ซึ่งผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบจาก อ.ก.พ. กระทรวงแล้ว

2) ตำแหน่งเศรษฐกร ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ เป็น ตำแหน่งนักวิเคราะห์นโยบาย และแผน ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ จำนวน 3 ตำแหน่ง ในสังกัดกลุ่มความร่วมมือพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ

3.3 ปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งข้าราชการ ให้เป็นระดับที่สูงขึ้น

1) ตำแหน่งผู้อำนวยการแขวงทางหลวง จากเดิม “ตำแหน่งประเภทอำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรมโยธา) ระดับต้น” เป็น “ตำแหน่งประเภทอำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรมโยธา) ระดับสูง” จำนวน 30 ตำแหน่ง

2) ตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป สำนักงานทางหลวงที่ 16 จากเดิม “ตำแหน่งเจ้าพนักงานธุรการ ระดับอาวุโส” เป็น “ตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไป ระดับชำนาญการพิเศษ” จำนวน 1 ตำแหน่ง

4. ปรับปรุงการแบ่งหน่วยงานภายในแขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) โดยจัดตั้งฝ่ายบริหารสะพานมิตรภาพขึ้น และกำหนดให้มีกรอบอัตรากำลัง โดยเกลี่ยอัตรากำลังข้าราชการมาจากสังกัดส่วนควบคุมงานก่อสร้างทาง สำนักงานทางหลวงที่ 4 จำนวน 3 ตำแหน่ง ได้แก่ ตำแหน่งนายช่างโยธา ระดับอาวุโส จำนวน 1 ตำแหน่ง และตำแหน่งนายช่างโยธา ระดับปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน จำนวน 2 ตำแหน่ง

5. ทบทวนและจัดทำคำบรรยายลักษณะงานของตำแหน่งข้าราชการที่ขอปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งตาม ว 2/2558 ดังนี้

4.1 ตำแหน่งประเภทอำนวยการ ได้แก่ ตำแหน่งผู้อำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรมโยธา) ระดับสูง จำนวน 30 ตำแหน่ง และ ตำแหน่งผู้อำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรมโยธา) ระดับต้น จำนวน 2 ตำแหน่ง

4.2 ตำแหน่งประเภทวิชาการ ได้แก่ ตำแหน่งวิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ จำนวน 4 ตำแหน่ง, ตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไปชำนาญการพิเศษ จำนวน 1 ตำแหน่ง, ตำแหน่งเศรษฐกรชำนาญการพิเศษ จำนวน 1 ตำแหน่ง, ตำแหน่งวิศวกรโยธาปฏิบัติการ จำนวน 2 ตำแหน่ง, ตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการหรือชำนาญการ จำนวน 93 ตำแหน่ง, ตำแหน่งนิติกรปฏิบัติการหรือชำนาญการ จำนวน 3 ตำแหน่ง, ตำแหน่งเศรษฐกรปฏิบัติการหรือชำนาญการ จำนวน 3 ตำแหน่ง และตำแหน่งนักวิชาการสิ่งแวดล้อมปฏิบัติการหรือชำนาญการ จำนวน 2 ตำแหน่ง

4.3 ตำแหน่งประเภททั่วไป ได้แก่ ตำแหน่งนายช่างโยธาอาวุโส จำนวน 1 ตำแหน่ง, ตำแหน่งนายช่างไฟฟ้าอาวุโส จำนวน 13 ตำแหน่ง, ตำแหน่งนายช่างโยธาปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน จำนวน 49 ตำแหน่ง และตำแหน่งนายช่างไฟฟ้าปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน จำนวน 57 ตำแหน่ง

6. ทบทวนและกำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารทรัพยากรบุคคล

6.1 หลักเกณฑ์การแต่งตั้งข้าราชการสายงานบริหารงานทั่วไปที่ดำรงตำแหน่งประเภททั่วไป ระดับชำนาญงาน ให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ของหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวงที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ 4 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่ แขวงทางหลวงปัตตานี แขวงทางหลวงยะลา แขวงทางหลวงนราธิวาส และแขวงทางหลวงสตูล เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1006/ว 16 ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2558 เฉพาะในกรณีที่กรมไม่สามารถสรรหาและแต่งตั้งข้าราชการโดยวิธีการหนึ่งวิธีการใดตามที่ ก.พ. และกรมทางหลวงกำหนด

6.2 แนวทางการปรับวุฒิข้าราชการในตำแหน่งประเภททั่วไปเป็นประเภทวิชาการ ตำแหน่งวิศวกรโยธาปฏิบัติการและตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการจากบัญชีผู้สอบแข่งขันได้ของกรมทางหลวง ซึ่งได้กำหนดแนวทางดำเนินการปรับวุฒิให้ข้าราชการที่ดำรงตำแหน่งประเภททั่วไป ระดับปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน และมีคุณสมบัติตามที่หลักเกณฑ์ ก.พ. กำหนด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสร้างเส้นทางความก้าวหน้าของข้าราชการในตำแหน่งประเภททั่วไป และเป็นการสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน ตลอดจนเพื่อให้การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงเกิดความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

6.3 หลักเกณฑ์และวิธีการคัดเลือกบุคคลเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่าง ๆ ได้แก่ ตำแหน่งผู้อำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรมโยธา/ปฏิบัติงานช่างโยธา) ระดับต้น (ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง), ตำแหน่งนายช่างโยธา ระดับอาวุโส (รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวง), ตำแหน่งนายช่างโยธา ระดับอาวุโส (หัวหน้าฝ่ายบริหารสะพานมิตรภาพ แขวงทางหลวง), ตำแหน่งประเภททั่วไป ระดับอาวุโส และ ตำแหน่งเจ้าพนักงานธุรการ ระดับอาวุโส และตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไป ระดับชำนาญการ (หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป แขวงทางหลวง)

เพื่อให้การดำเนินการเป็นระบบ โปร่งใส และตรวจสอบได้ ตลอดจนสอดคล้องกับพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน พ.ศ. 2551 และมาตรฐานกำหนดตำแหน่งที่สำนักงาน ก.พ. กำหนดไว้

6.4 แนวทางปฏิบัติในการส่งตัวเจ้าหน้าที่ไปปฏิบัติงานในสังกัดใหม่ โดยได้กำหนดให้ผู้ที่ได้รับคำสั่งแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรณีต่าง ๆ เช่น การเลื่อนระดับตำแหน่ง การย้าย การรักษาการในตำแหน่ง การไปปฏิบัติราชการในตำแหน่ง เป็นต้น เดินทางไปรายงานตัวและเริ่มปฏิบัติราชการในสังกัดใหม่ตามวันที่ระบุในคำสั่งอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ชัดเจน และลดปัญหาอุปสรรคที่อาจจะเกิดขึ้นในการบริหารทรัพยากรบุคคล อันเนื่องมาจากความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนในการส่งตัวเจ้าหน้าที่ไปปฏิบัติงานในสังกัดใหม่

7. ดำเนินการย้ายข้าราชการตามนโยบาย
อทล. โดยมีการสำรวจความประสงค์ย้ายของข้าราชการ ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้ข้าราชการทุกคนแจ้งความประสงค์ขอย้ายได้ตามความจำเป็นและความเหมาะสม ทั้งนี้ เพื่อให้ข้าราชการมีโอกาสขอย้ายกลับภูมิลำเนา รวมทั้งสนับสนุนข้าราชการให้สั่งสมความรู้และประสบการณ์ที่หลากหลาย เพิ่มพูนศักยภาพในการปฏิบัติงาน สำหรับเป็นพื้นฐานในการสร้างเส้นทางความก้าวหน้าในสายงานต่อไป

8. การพัฒนารูปแบบการจัดทำบัตรประจำตัว
เจ้าหน้าที่ของรัฐด้วยระบบคอมพิวเตอร์ โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นการจัดทำบัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ของรัฐ จำนวน 5 ประเภท ได้แก่ ประเภทข้าราชการพลเรือน, ประเภทพนักงานราชการ, ประเภทลูกจ้างประจำ, ประเภทข้าราชการบำนาญ และประเภทลูกจ้างประจำผู้รับบำเหน็จรายเดือน ทั้งนี้ การจัดทำบัตรดังกล่าวด้วยระบบคอมพิวเตอร์เป็นไปตามพระราชบัญญัติบัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ของรัฐ พ.ศ. 2542 และกฎกระทรวง (พ.ศ. 2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติบัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ของรัฐ พ.ศ. 2542 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บัตรมีอายุการใช้งานยาวนานขึ้น เพิ่มความปลอดภัย และป้องกันการปลอมแปลงข้อมูลบนบัตร

9. การถ่ายโอนข้อมูลพนักงานราชการ และลูกจ้างประจำเข้าสู่โปรแกรมระบบสารสนเทศทรัพยากรบุคคลระดับกรม (Departmental Personnel Information System: DPIS) และ ได้พัฒนาโปรแกรมดังนี้

9.1 พัฒนาโปรแกรมการประเมินผลตามตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงาน (Key Performance Indicators : KPIs) รายบุคคล และโปรแกรมการออกรายงานการประเมินผล KPI รายบุคคล

9.2 พัฒนาโปรแกรมการบริหารวงเงินเลื่อนเงินเดือน

9.3 พัฒนาโปรแกรมบันทึกข้อมูลการจ้างและการต่อสัญญาจ้างพนักงานราชการ

9.4 พัฒนาโปรแกรมตั้งค่าวันลาพักผ่อนสะสมสำหรับข้าราชการ, ลูกจ้างประจำ และพนักงานราชการที่ทำงานในเขตพื้นที่ปรากฏเหตุการณ์อันกระทบต่อความมั่นคงภายในราชอาณาจักร (พื้นที่สีแดง)

9.5 ปรับปรุงแก้ไขโปรแกรมการเลื่อนขั้นค่าจ้างลูกจ้างประจำ

ทั้งนี้ มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร คู่มือการใช้งานระบบ และการแก้ปัญหาในการใช้งาน ผ่านทางโทรศัพท์กลุ่มไลน์ “DPIS กรมทางหลวง” และการใช้โปรแกรม Team Viewer

10. ดำเนินการตามแนวทางประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment - ITA) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ซึ่งดำเนินการประเมินโดยใช้เครื่องมือ 3 ส่วน ได้แก่ แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment : IIT) สำหรับบุคลากรในสังกัดกรมทางหลวง แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment : EIT) สำหรับประชาชนผู้มาติดต่อราชการ/ผู้รับบริการของกรมทางหลวง และแบบตรวจการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment : OIT) โดยนำเข้าข้อมูลผ่านระบบ ITAS ทั้งนี้ ได้ดำเนินการตามแนวทางการประเมินที่สำนักงาน ป.ป.ช. กำหนดอย่างครบถ้วนและเป็นไปภายในระยะเวลาที่กำหนด



11. จัดให้มีการคัดเลือกข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2562
 โดยได้ดำเนินการคัดเลือกข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวงประจำปีพ.ศ.2562ตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติที่กระทรวงศึกษาธิการกำหนดไว้ ปรากฏว่า มีผู้ได้รับคัดเลือกเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวงประจำปี พ.ศ. 2562 จำนวน 5 ราย ผู้ที่ได้รับรางวัลชมเชย จำนวน 10 รายและผู้ได้รับรางวัลเกียรติบัตรประกาศเกียรติคุณ จำนวน 16 ราย และจัดพิธีมอบรางวัลเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2563 ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ เศรษฐมมานพ กรมทางหลวง พร้อมทั้งได้เสนอชื่อไปยังกระทรวงศึกษาธิการเพื่อเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่นประจำปี พ.ศ. 2562 จำนวน 3 ราย ได้แก่ นางศิริพร เทียนดำ ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย นายอภิชัย อีสริยานุกูล วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักแผนงาน และนายพัฒนาพล กรดเต็ม นายช่างโยธาชำนาญงาน หมวดทางหลวงชะอวด แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 2 (ทุ่งสง) ซึ่งกระทรวงคมนาคมจัดพิธีมอบเกียรติบัตรและเข็มเชิดชูเกียรติข้าราชการพลเรือนดีเด่น ประจำปี พ.ศ. 2562 เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2563 ณ อาคารสโมสรและหอประชุมกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ ได้มีการเผยแพร่ข่าวประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์กรมทางหลวง หัวข้อ ข่าวประชาสัมพันธ์

12. จัดกิจกรรมแสดงความจงรักภักดีและเทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์

12.1 จัดพิธีถวายสัตย์ปฏิญาณตนเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2563 เวลา 09.30 น. ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ เศรษฐมมานพ ชั้น 3 กองฝึกอบรม กรมทางหลวง เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 28 กรกฎาคม 2563 โดยมีการกล่าวถวายสัตย์ปฏิญาณตน ร้องเพลงสดุดีจอมราชาและเพลงสรรเสริญพระบารมี เพื่อเป็นการแสดงออกถึงความจงรักภักดีและสำนึกใน พระมหากษัตริย์คุณอย่างหาที่สุคติได้และแสดงความมุ่งมั่นแน่วแน่ที่จะเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน

12.2 จัดกิจกรรม “ปฏิบัติธรรมเพื่อถวายเป็นพระราชกุศล” เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2563 เวลา 10.45 - 12.00 น. ณ อาคารนันทนาการ กรมทางหลวง เนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษาของพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณฯ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยมีการทำบุญถวายทาน ปฏิบัติธรรม นั่งสมาธิถวายเป็นพระราชกุศลเพื่อเป็นการแสดงออกถึงความจงรักภักดีและสำนึก ในพระมหากษัตริย์คุณอย่างหาที่สุคติได้

12.3 จัดกิจกรรมเนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง 12 สิงหาคม 2563 โดยมีการทำบุญถวายทาน ปฏิบัติธรรม และนั่งสมาธิ เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2563 เวลา 10.45 - 12.00 น. ณ อาคารนันทนาการ กรมทางหลวงเพื่อถวายเป็นพระราชกุศล

13. ส่งเสริมให้บุคลากรในสังกัดมีจิตสำนึก คุณธรรมและจริยธรรม ตลอดจนรณรงค์ให้มีการ ป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ในภาครัฐดังนี้

13.1 ขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ การป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบและ ส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของกระทรวงคมนาคม ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2563 และแผนปฏิบัติการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมและการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติ มิชอบในภาครัฐของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 โดยกำหนดให้มีโครงการหรือกิจกรรมที่มุ่งเน้น การส่งเสริมจิตสำนึกคุณธรรมและจริยธรรมให้กับบุคลากร ของกรมทางหลวง การตั้งมั่นอยู่ในความประพฤติที่ดี การ ประพฤติตน และปฏิบัติงานภายใต้กฎระเบียบของทาง ราชการ การรณรงค์ให้ตระหนักถึงความสำคัญของการมี ส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ ตลอดจนการสร้างความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน โดย ยึดหลักธรรมาภิบาล ทั้งนี้ ได้มีการติดตามผลการดำเนินการ อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อจัดทำสรุปรายงานผลส่งให้หน่วย งานภายนอก เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงาน ก.พ. เป็นต้น

13.2 ดำเนินการเพื่อพิจารณาคัดเลือกบุคลากร กรมทางหลวงที่ประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และมีคุณธรรม และส่งรายชื่อ ให้กระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอเป็น “คนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2563” ซึ่งผลปรากฏว่า นายอภิชัย อีสริยานุกุลวิศวกร โยธาชำนาญการพิเศษ กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้รับ คัดเลือกเป็น “คนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2563” และได้เข้า ร่วมพิธีรับรางวัลเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2563 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ อาคารสโมสรและหอประชุม ชั้น 3 กระทรวงคมนาคม

13.3 จัดส่งบุคลากรเข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการ “คมนาคมมุ่งมั่น ร่วมใจสร้างองค์กรคุณธรรม” เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2563 เวลา 08.30 - 16.30 น. ณ ห้องพัชราวดี โรงแรมปรินซ์พาเลซ มหานาค กทม. และกิจกรรม “วัน คุณธรรม” ภายใต้โครงการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร คุณธรรมในการต่อต้านการทุจริตและส่งเสริมคุณธรรม เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2563 เวลา 13.00 - 16.30 น. ณ อาคารสโมสรและหอประชุมกระทรวงคมนาคม ชั้น 3

13.4 จัดกิจกรรมส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และ ป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาค รัฐอย่างต่อเนื่อง เช่น กิจกรรมฟังธรรมและปฏิบัติธรรมทุกวัน พุธ กิจกรรมวันสำคัญทางศาสนา เป็นต้น

13.5 เผยแพร่ประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมคุณธรรม และจริยธรรม ยกย่องเชิดชูผู้ประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบ อย่างที่ดี รวมทั้งป้องกันและปราบปรามการทุจริตและ ประพฤติมิชอบในภาครัฐ เช่น กิจกรรมการมอบรางวัล ข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี 2562 และผู้ได้รับรางวัลดีเด่นด้านอื่น ๆ มาตราการและแนวทางการ ป้องกันและปราบปรามทุจริต เป็นต้น



งานพัฒนา ระบบบริหาร



ผลการดำเนินงานตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ของกรมทางหลวง

ลำดับ ที่	ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	เป้าหมาย			ผลการ ดำเนินงาน	คะแนน ที่ได้
			ขั้นต้น	มาตรฐาน	ขั้นสูง		
			(50)	(75)	(100)		
1	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน (Joint สป., ทล., ทช., กระทรวงสาธารณสุข)	20	ไม่เกิน 31.99 คนต่อประชากรแสนคน	ไม่เกิน 27 คนต่อประชากรแสนคน	ไม่เกิน 21 คนต่อประชากรแสนคน	20.56	100.00
2	ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร)	20	ร้อยละ 87	ร้อยละ 89	ร้อยละ 91	ร้อยละ 15.01	-
3	การใช้จ่ายพาราเป็นส่วนผสมในงานทาง	30	12,000 ตันสด	12,500 ตันสด	13,000 ตันสด	20,734 ตันสด	100.00
4	การแลกเปลี่ยนสายทางระหว่างกรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.)	30	32.47 กิโลเมตร	36.08 กิโลเมตร	39.69 กิโลเมตร	52.639 กิโลเมตร	100.00

หมายเหตุ : สำหรับตัวชี้วัดที่ 2 กรมทางหลวงขอชี้แจงว่าจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 (Covid-19) และ พ.ร.บ. โอนงบประมาณรายจ่าย พ.ศ. 2563 (งานบำรุงทาง) เพื่อนำไปจ่ายในการแก้ไขปัญหาช่วยเหลือเยียวยาและบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าว จำนวน 131 แผน วงเงินรวม 2,119,930,000 บาท ส่งผลให้งบประมาณในการซ่อมบำรุงทางหลวงมีการปรับลดลงจากแผนดำเนินงานที่ตั้งไว้ ประกอบกับงบประมาณ พ.ศ. 2563 มีการประกาศใช้ในไตรมาสที่ 2 ทำให้การลงนามในสัญญาล่าช้ากว่าปีงบประมาณที่ผ่านมา และด้วยมาตรการป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 (Covid-19) มีการจำกัดการเข้าออกพื้นที่ของแต่ละจังหวัดหรือเมื่อเข้าพื้นที่สำรวจต้องดำเนินการกักตัวในพื้นที่อีก 14 วัน เพื่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานภาคสนาม จึงส่งผลกระทบให้การสำรวจของกรมทางหลวงไม่สามารถดำเนินการสำรวจได้ตามเป้าหมาย ซึ่งจากเหตุผลดังกล่าวส่งผลให้ร้อยละของระยะทาง IRI น้อยกว่า 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร มีค่าต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้



เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรค COVID-19 ในปัจจุบัน สำนักงาน ก.พ.ร. จึงไม่นำผลการดำเนินงานของส่วนราชการมาประเมินผลตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ โดยให้ส่วนราชการรายงานผล การดำเนินงานตามตัวชี้วัดเดิม เพื่อใช้ในการติดตาม (Monitoring) เท่านั้น

งานพัฒนาทรัพยากรบุคคล ของกรมทางหลวง



การพัฒนาทรัพยากรบุคคลเป็นสิ่งที่กรมทางหลวงให้ความสำคัญและทุ่มเทอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บุคลากรในทุกระดับมีขีดความสามารถพร้อมปฏิบัติงาน รองรับการกิจและยุทธศาสตร์กรมทางหลวงอย่างมีอรรถประโยชน์ เริ่มต้นตั้งแต่เข้ารับราชการจนกระทั่งเกษียณอายุราชการ โดยได้กระจายโอกาสในการพัฒนาบุคลากรให้ครอบคลุมทุกตำแหน่งทุกสายงานและทุกระดับอย่างทั่วถึง ซึ่งภายใต้บริบทของการเปลี่ยนแปลงของสังคมโลกยุคดิจิทัลที่ส่งผลกระทบต่อมาถึงการปรับตัวของนโยบายภาครัฐระดับต่างๆ กองฝึกรวมในฐานะผู้รับผิดชอบด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง จึงยังคงมุ่งมั่นที่จะดำเนินงานเพิ่มแรงขับเคลื่อนโครงการต่างๆ เพื่อสืบสานแนวคิด Learn and Share to Goal “การเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้เพื่อแบ่งปันและยกระดับศักยภาพบุคลากรให้สอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของโลก และนำความรู้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในทางปฏิบัติ” โดยกำหนดทิศทางและวางแผนการพัฒนาทรัพยากรบุคคลประจำปี พ.ศ. 2563 เริ่มจากการวิเคราะห์วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม ยุทธศาสตร์ ข้อมูลด้านบุคลากร การสำรวจความจำเป็นในการพัฒนาบุคลากรจากโครงการติดตามและประเมินผลการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกรวมร่วมกับ

ผู้บังคับบัญชา ผู้แทนผู้เข้ารับการฝึกอบรมทุกหน่วยงาน และข้อมูลอื่นๆที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางแผนการพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวง ให้มีความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงด้วยการเพิ่มพูนความรู้ที่ทันสมัย ตามกรอบความสามารถ ทักษะ สมรรถนะ การสอดแทรกการพัฒนาและฝึกรวมในมุมมองของจิตสำนึกเพื่อส่งเสริมค่านิยมที่ดีขององค์กร การพัฒนาทักษะ ความสามารถด้านการบริหารจัดการสมัยใหม่ ควบคู่ทักษะด้านสังคม (Soft Skill) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานในระดับสากล การส่งเสริมประสบการณ์การเรียนรู้ด้วยดิจิทัลและช่องทางออนไลน์รองรับการเปลี่ยนแปลงสู่ภาครัฐดิจิทัล

เนื่องจากสถานการณ์เกี่ยวกับการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) รัฐบาลจึงกำหนดมาตรการและแนวทางการดำเนินการเพื่อการเฝ้าระวัง ป้องกันและควบคุมโรคโดยให้ส่วนราชการทุกแห่งเร่งดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวในส่วนที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้องอย่างเคร่งครัด กองฝึกรวมจึงได้พิจารณาปรับปรุงและกำหนดรูปแบบโครงการฝึกรวม/สัมมนาให้สอดคล้องกับมาตรการดังกล่าว โดยกรอบการดำเนินงานด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงในงบประมาณ พ.ศ. 2563 สรุปได้ดังนี้



1. การส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร กรมทางหลวงส่งเสริมโอกาสในการเรียนรู้ด้วยวิธีการพัฒนา ศักยภาพของบุคลากรหลากหลายรูปแบบ โดยจัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาทั้งตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคล กรมทางหลวง ตามนโยบายของหน่วยงาน และตามความ จำเป็นเร่งด่วน ได้แก่

1.1 การพัฒนาทรัพยากรบุคคล ตาม นโยบายและยุทธศาสตร์ ประกอบด้วยโครงการสัมมนาผู้บริหาร กรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 เรื่อง การขับเคลื่อนนโยบายรัฐบาลและนำองค์กรไปสู่เป้าหมาย ภายใต้กระแสการเปลี่ยนแปลงในยุค Disruptive Technology โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการเพิ่มประสิทธิภาพผู้ อำนาจการแขวงทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โครงการ ฝึกอบรมหลักสูตรนายช่างโครงการ โครงการฝึกอบรม หลักสูตรการพัฒนาข้าราชการพลเรือนสามัญที่อยู่ระหว่าง ทดลองปฏิบัติหน้าที่ราชการ รุ่นที่ 24 ซึ่งโครงการฝึกอบรม 4 หลักสูตรข้างต้น เป็นหลักสูตรแกนหลัก (Core Training Course) จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อเพิ่มพูนความรู้และ ส่งเสริมศักยภาพตามสมรรถนะหลักของตำแหน่งงานที่ สอดคล้องกับนโยบายและทิศทางการบริหารงานของ กรมทางหลวง

นอกจากนี้ ด้วยการเปลี่ยนแปลงด้านการ สื่อสารในยุคดิจิทัล ทั้งด้านเทคโนโลยี พฤติกรรมการรับสื่อ ของประชาชนที่ทุกคนสามารถรับและเผยแพร่ส่งต่อข้อมูล ข่าวสารได้เองผ่านช่องทางออนไลน์ รัฐบาลจึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรภาครัฐให้ทันต่อ การเปลี่ยนแปลงการสื่อสารในยุคดิจิทัล ที่การสื่อสารด้วย ภาพกราฟิกมีบทบาทเป็นอย่างมากต่อการรับรู้และเข้าใจ ของผู้คนยุคปัจจุบัน กรมทางหลวงจึงได้จัดโครงการฝึก อบรมหลักสูตร การสร้างสรรค์ Infographic เพื่อประยุกต์

ใช้ในการทำงานอย่างมืออาชีพขึ้น จำนวน 8 รุ่น เพื่อตบ สนองนโยบายดังกล่าว นอกจากนี้ยังมีโครงการฝึกอบรม หลักสูตร การใช้ระบบงานสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์และ ระบบงานจัดเก็บและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร จำนวน 8 รุ่น เพื่อพัฒนาสมรรถนะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากร เครือข่ายไอทีของแต่ละหน่วยงานให้สามารถเชื่อมโยงรับ ส่งข้อมูลกับระบบงานจัดเก็บเอกสารและเผยแพร่ข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ได้ ซึ่งตอบสนองนโยบาย Thailand 4.0 ของ รัฐบาลที่มุ่งมั่นสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลอย่างเต็มรูปแบบ

1.2 การส่งเสริมและพัฒนาด้านวิศวกรรม งานทาง เพื่อให้การพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวงเป็น ไปอย่างมีระบบ ต่อเนื่อง สอดคล้องกับภารกิจและความ สามารถเฉพาะขององค์กร อาทิ โครงการฝึกอบรม หลักสูตร วิศวกรรมงานทางกรมทางหลวง รุ่นที่ 9 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การเสริมสร้างประสบการณ์สำหรับข้าราชการ บรรจุใหม่สายงานวิศวกรรม โครงการสัมมนาเสริมสร้าง ประสิทธิภาพในการบริหารงานหมวดทางหลวง รุ่นที่ 5 - 7 ซึ่งเป็นการพัฒนาหัวหน้าหมวดทางหลวงต่อเนื่องจาก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 ที่กองฝึกอบรมจัดดำเนินการไป แล้ว จำนวน 4 รุ่น เพื่อให้ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายหมวด ทางหลวงทั้งหมด โดยเน้นการถ่ายทอดประสบการณ์ ความรู้ เทคนิคการทำงาน และวิธีการแก้ไขปัญหาอุปสรรค ที่เกี่ยวข้องในงานหมวดที่พบในปัจจุบัน

1.3 การส่งเสริมและพัฒนาด้านการบริหาร กรมทางหลวงเป็นองค์กรภาครัฐขนาดใหญ่ที่มีบุคลากร หลากหลายสาขาวิชาชีพ ทั้งสายงานหลักด้านวิศวกรรมและ สายงานสนับสนุน ที่จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาสมรรถนะ ตามเกณฑ์ที่กำหนดและสมรรถนะด้านอื่น ๆ ที่สนับสนุน การดำเนินงานตามวิสัยทัศน์และพันธกิจขององค์กร ด้วย เหตุนี้ กรมทางหลวงจึงได้จัดให้มีโครงการฝึกอบรมเพื่อ



พัฒนาสมรรถนะด้านต่าง ๆ และเตรียมความพร้อมนำการขับเคลื่อนองค์กรให้แก่บุคลากร อันได้แก่ โครงการฝึกอบรมหลักสูตร การพัฒนาศักยภาพด้านการเจรจาต่อรองและการบริหารความขัดแย้ง โครงการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารกรมทางหลวงระดับต้น และโครงการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารกรมทางหลวงระดับกลาง เป็นต้น

1.4 การส่งเสริมการเรียนรู้ในองค์กร
กรมทางหลวงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการสร้างกลไกเพื่อนำศักยภาพของบุคลากรมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร โดยนำความรู้และประสบการณ์หรือทุนทางปัญญามาใช้พัฒนากระบวนการและสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ ให้เกิดขึ้นภายในกรมทางหลวง เพื่อนำไปสู่เป้าหมายของการจัดการความรู้ คือ เป็นศูนย์กลางการเรียนรู้และนวัตกรรมงานทางเพื่อบริการประชาชน โดยในปัจจุบันกรมทางหลวงยังคงกำหนดแนวทางในการส่งเสริมการเรียนรู้ผ่านโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ เพื่อขับเคลื่อนให้เกิดผลเชิงปฏิบัติกับหน่วยงานภายในอย่างต่อเนื่อง เช่น โครงการส่งเสริมการเรียนรู้เพื่อสร้างนวัตกรรมในองค์กร ณ แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3 และแขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3

เป็นต้น โดยมุ่งส่งเสริมวัฒนธรรมการเรียนรู้ให้บุคลากรได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน อันจะส่งผลให้กรมทางหลวงมีฐานความรู้ที่พร้อมนำไปต่อยอดเพื่อสร้างสรรค์นวัตกรรมในการทำงานและการให้บริการประชาชนต่อไป

1.5 การส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมและพัฒนาคุณภาพชีวิต

ปัจจุบันการยึดมั่นในความถูกต้องชอบธรรมและจริยธรรม มีความสำคัญมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยได้ ถูกกำหนดไว้ในกฎหมายระดับต่าง ๆ มาโดยตลอด รวมทั้งยังถูกกำหนดให้เป็นสมรรถนะหลักสำหรับบุคลากรของรัฐ ประกอบกับประมวลจริยธรรมข้าราชการพลเรือน พ.ศ. 2552 กำหนดให้ส่วนราชการมีหน้าที่ดำเนินการเพิ่มพูนประสิทธิภาพและเสริมสร้างแรงจูงใจให้แก่ข้าราชการพลเรือน เพื่อให้ข้าราชการพลเรือนมีคุณภาพ คุณธรรม จริยธรรมและคุณภาพชีวิต มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ กรมทางหลวงจึงมุ่งหมายที่จะสร้างให้บุคลากรมีความเข้าใจที่ถูกต้องในหลักธรรมทางศาสนา เกิดจิตสำนึกที่จะปฏิบัติงานเพื่อประโยชน์ของชาติ

เป็นสิ่งสำคัญ จึงกำหนดให้มีการจัดโครงการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมและพัฒนาคุณภาพชีวิตอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ได้จัดโครงการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมและพัฒนาคุณภาพชีวิต เรื่อง “ใจดี ใจสบาย ขวนมาเข้าวัดร่วมกัน ปฏิบัติบูชา” ณ วัดป่าทรัพย์ทวีธรรมาราม อ.วังน้ำเขียว จ.นครราชสีมา และ โครงการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมและพัฒนาคุณภาพชีวิต เรื่อง “สมดุลงาน สมดุลชีวิต” ณ ศูนย์วิปัสสนาสากลไร่เชิงตะวัน จ.เชียงราย เพื่อปลูกฝังให้บุคลากรยึดมั่นในคุณธรรมและจริยธรรม ซึ่งเป็นสมรรถนะหลักสำคัญสำหรับบุคลากรภาครัฐ และนำไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานและดำเนินชีวิตได้อย่างสมดุลและมีคุณภาพ

1.6 การส่งเสริมความร่วมมือการพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของงานทางหลวงและสนับสนุนการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน กรมทางหลวงได้ศึกษาความต้องการและดำเนินการพัฒนาความร่วมมือในการส่งบุคลากรไปศึกษาเพิ่มเติม โดยมีการ

ดำเนินการเพื่อขอรับการจัดสรรทุนรัฐบาล ก.พ. รวมทั้งการส่งบุคลากรไปฝึกอบรมหน่วยงานภายนอก ได้แก่ หลักสูตรนักบริหารคมนาคมระดับกลาง กระทรวงคมนาคม หลักสูตรโครงการฝึกอบรมเสริมหลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ส.นบส.) สำนักงานก.พ. เป็นต้น

นอกจากนี้ ตามที่กรมทางหลวงได้รับการรับรองจากสภาวิศวกรให้เป็นองค์กรแม่ข่ายการพัฒนาวิชาชีพวิศวกรรมต่อเนื่องแล้ว ยังได้เข้าร่วมโครงการพัฒนาวิชาชีพวิศวกรรมอย่างต่อเนื่อง (CPD) กับ สภาวิศวกรเพื่อประโยชน์สูงสุดของบุคลากรในการขอเลื่อนระดับวิชาชีพวิศวกรรมตามข้อกำหนดของ สภาวิศวกร เนื่องจากผู้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรที่จัดดำเนินการโดย กองฝึกอบรม กรมทางหลวง สามารถนำหน่วยความรู้ (PDU) ที่สะสมจากการเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตร ไปใช้เป็นคะแนนเพิ่มหรือตัวคุณคะแนนสอบในการทดสอบความรู้ ความชำนาญประกอบวิชาชีพเพื่อเลื่อนระดับใบอนุญาตของสภาวิศวกรได้โดยหลักสูตรต่างๆ ที่ดำเนินการโดย กองฝึกอบรม กรมทางหลวง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 สามารถนำมาคิดเป็นคะแนนหน่วยความรู้ ดังนี้

กิจกรรม/โครงการ/หลักสูตรฝึกอบรม กรมทางหลวง

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ที่ได้รับอนุมัติจากสภาวิศวกร ให้นับเป็นหน่วยความรู้ (PDU)

ที่	โครงการ/หลักสูตร	จำนวนหน่วยความรู้ (PDU) ที่ได้รับ
หลักสูตรทางด้านเทคนิค		
1	โครงการฝึกอบรม หลักสูตร วิศวกรรมงานทางกรมทางหลวง รุ่นที่ 9	134
2	โครงการฝึกอบรมหลักสูตร นายช่างโครงการ (Project Engineer) รุ่นที่ 2	82
3	โครงการสัมมนาเสริมสร้างประสิทธิภาพในการบริหารงานหมวดทางหลวง รุ่นที่ 5	20
4	โครงการสัมมนาเสริมสร้างประสิทธิภาพในการบริหารงานหมวดทางหลวง รุ่นที่ 6	21.5
5	โครงการสัมมนาเสริมสร้างประสิทธิภาพในการบริหารงานหมวดทางหลวง รุ่นที่ 7	19
6	โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ หลักสูตร การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในขั้นตอนการก่อสร้างและก่อนเปิดการใช้งาน (Road Safety Audit During Construction and Pre-Opening Stage)	48
7	โครงการสัมมนาทางวิชาการเจ้าหน้าที่วิเคราะห์และตรวจสอบ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2563	17.25
8	โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การฝึกปฏิบัติเพื่อเสริมสร้างประสบการณ์สำหรับข้าราชการบรรจุใหม่สายงานวิศวกรรม	
	ช่วงที่ 1 ความรู้พื้นฐานในงานวิศวกรรมงานทางกรมทางหลวง รุ่นที่ 22	117
	ช่วงที่ 3 การนำเสนอผลการเรียนรู้ รุ่นที่ 21	60
	ช่วงที่ 3 การนำเสนอผลการเรียนรู้ รุ่นที่ 22	27

ที่	โครงการ/หลักสูตร	จำนวนหน่วย ความรู้ (PDU) ที่ได้รับ
9	โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงระหว่างประเทศสำหรับ โครงข่ายกลุ่มประเทศอาเซียน และกรอบความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลาย สาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Third Country Training Program on International Road Infrastructure Development for ASEAN and BIMSTEC Networks: TCTP)	218
10	โครงการฝึกอบรมหลักสูตร การสร้างสรรค์ Infographic เพื่อประยุกต์ใช้ในการทำงานอย่างมืออาชีพ รุ่นที่ 1 – 8	12
หลักสูตรด้านอื่นๆ		
11	โครงการสัมมนาผู้บริหารกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 เรื่อง การขับเคลื่อนนโยบายรัฐบาลและนำองค์กรไปสู่เป้าหมายได้ กระแสการเปลี่ยนแปลงในยุค Disruptive Technology	11
12	โครงการฝึกอบรม หลักสูตร นักบริหารกรมทางหลวงระดับกลาง รุ่นที่ 19 ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563	133
13	โครงการฝึกอบรมหลักสูตร เทคนิคการปรับซ่อมรถตักหน้า-ชุดหลัง ยี่ห้อ JCB รุ่นที่ 1 – 3	21
14	โครงการฝึกอบรมบทเรียนอิเล็กทรอนิกส์ (e-Learning) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563	
	หลักสูตร การควบคุมการก่อสร้างทางหลวง	4.5
	หลักสูตร งานอำนวยความสะดวก (หมวดป้ายจราจร)	1.5
	หลักสูตร งานอำนวยความสะดวก (หมวดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง)	3
	หลักสูตร งานบำรุงรักษาทาง	3
	หลักสูตร การตรวจสอบความปลอดภัยของถนนในงานบำรุงทาง	1.5
	หลักสูตร การติดตั้งป้ายจราจรระหว่างการก่อสร้าง	3

ในด้านการให้ความร่วมมือระหว่างประเทศ กรมทางหลวงยังคงดำเนินการพัฒนาความร่วมมือทาง วิชาการกับนานาประเทศสมาชิกอาเซียนอย่างต่อเนื่องเพื่อ ประโยชน์ในการพัฒนาความรู้ด้านโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงระหว่างประเทศให้กับบุคลากรกลุ่มวิศวกร โยธา จึงได้จัดโครงการฝึกอบรมและศึกษา ดูงานต่าง ๆ ในปีงบประมาณพ.ศ. 2563 อาทิ การจัดบรรยายและ ศึกษาดูงานให้แก่คณะกระทรวงการปกครองท้องถิ่นแห่ง สาธารณรัฐประชาชนบังคลาเทศ เรื่อง การวางยุทธศาสตร์ แผนงานและการดำเนินงานพัฒนาโครงข่ายถนนของ ไทย การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนและ แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับการ พัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และการจัดโครงการฝึกอบรม หลักสูตร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงระหว่าง ประเทศสำหรับโครงข่ายกลุ่มประเทศอาเซียน และกรอบ ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลาย สาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Third Country Train- ing Program on International Road Infrastructure

Development for ASEAN and BIMSTEC Networks: TCTP) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ซึ่งเป็นการดำเนินการตามบันทึก ข้อตกลง (MOU) ระหว่างองค์การความร่วมมือระหว่าง ประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency – JICA) กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ (Thailand International Cooperation Agency: TICA) และกรมทางหลวง

2. การจัดสรรทุนการศึกษา กรมทางหลวง สนับสนุนให้บุคลากรมีโอกาสเพิ่มพูนความรู้เพื่อพัฒนา เป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติในอนาคต จึงได้จัดสรร ทุนการศึกษาให้แก่ข้าราชการ โดยคำนึงถึงความจำเป็น ในการพัฒนาสมรรถนะตามตำแหน่งหน้าที่งาน ซึ่งใน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ได้รับการจัดสรรงบประมาณให้ แก่ข้าราชการสายงานวิศวกรรมโยธาและข้าราชการสาย งานสนับสนุน ผู้รับทุนการศึกษากรมทางหลวง เป็นเงิน 5,411,500 บาท

3. การปรับปรุงเนื้อหาหลักสูตรฝึกอบรมแกนหลัก (Core Training Course) ของ

กรมทางหลวงด้วยองค์ความรู้และเทคนิคในการปฏิบัติราชการที่เปลี่ยนแปลงไปอยู่เสมอ กรมทางหลวงจึงให้ความสำคัญกับการปรับปรุงพัฒนาหลักสูตรแกนหลักของกรมทางหลวงจำนวน 7 หลักสูตร ที่จัดเป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่อง 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. 2563 กองฝึกอบรมได้มีการติดตามและประเมินผลหลักสูตรด้วยวิธีการสัมภาษณ์ผู้เข้ารับการฝึกอบรม ตลอดจนมีการติดตามผลภายหลังจบหลักสูตรเพื่อทราบว่าผู้ผ่านการฝึกอบรมสามารถนำความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ที่ได้รับจากการฝึกอบรมไปใช้ในการปฏิบัติงานได้มากน้อยเพียงใด เพื่อเชื่อมโยงมาตฐานการเรียนรู้และหลักสูตรไปสู่การปฏิบัติงานจริงของผู้ผ่านการฝึกอบรม และนำมากำหนดเป็นกรอบทิศทาง การปรับปรุงเนื้อหาวิชา กิจกรรม วิธีการเรียนรู้ วิทยากร และกำหนดช่องทางการเรียนรู้ที่มีความเหมาะสมและสัมพันธ์กับการปฏิบัติงานของผู้ผ่านการฝึกอบรมมากที่สุด

4. ผลการดำเนินการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

กรมทางหลวงมีผลการดำเนินการพัฒนาทรัพยากรบุคคล รวมจำนวน 54 โครงการ/หลักสูตร

ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร รวมจำนวน 5,234 คน และงบประมาณ รวมจำนวน 18,774,886.68 บาท



โครงการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลฯ

จำนวน 18 โครงการ/หลักสูตร
ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร จำนวน 2,586 คน
งบประมาณ จำนวน 8,843,876.68 บาท



โครงการพัฒนาทรัพยากรบุคคล นอกแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลฯ

จำนวน 3 โครงการ
ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร จำนวน 385 คน
งบประมาณ จำนวน 987,760 บาท



การฝึกอบรม/สัมมนาตามสัญญาซื้อขาย/ตามสัญญาจ้างที่ปรึกษา/ตามคำร้องขอ (หน่วยงานดำเนินการเอง)

จำนวน 31 โครงการ
ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร จำนวน 2,394 คน
งบประมาณ จำนวน 8,943,250 บาท

ผลการดำเนินงานประจำปี 2563



ทล.4024 บางคู – ตีนเขา
(ทางลอดแยกดาราสุมุทร) จ.ภูเก็ต



งานวางแผน พัฒนาทางหลวง

งานวางแผนพัฒนาทางหลวง เป็นหนึ่งภารกิจหลักที่สำคัญของกรมทางหลวง ประกอบด้วย การกำหนดและวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การศึกษาและวางแผนพัฒนาทางหลวงทั้งระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อใช้เป็นกรอบในการพิจารณาคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญโครงการ การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจพิจารณาลงทุนโครงการ การกำหนดหลักเกณฑ์ความต้องการระบบโครงข่ายทางหลวง ตลอดจนการจัดการข้อมูลระบบทางหลวง ประเภททางหลวง ระบบหมายเลขทางหลวง และระยะทางควบคุม การศึกษาวิเคราะห์การลงทุนด้านทางหลวง ทั้งเงินงบประมาณ เงินกู้ และแหล่งเงินอื่น ๆ รวมถึงการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน เพื่อกำหนดแผนกลยุทธ์การลงทุนโครงการต่าง ๆ การวิเคราะห์และจัดทำแผนการดำเนินงานโครงการ และงบประมาณของกรมทางหลวง ตลอดจนการติดตามผลการดำเนินงานและการประเมินผลโครงการเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อให้ทราบถึงผลลัพธ์และความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการที่ผ่านมาและที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อนำมาปรับปรุงและแก้ไขต่อไป

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กรมทางหลวง มีกิจกรรมการดำเนินงานด้านการวางแผนพัฒนาทางหลวงที่สำคัญ ดังนี้

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

ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 อนุมัติเห็นชอบให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี กรมทางหลวงได้เร่งรัดการก่อสร้างงานโยธาและดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมาอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2565 และสำหรับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2566

ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดภาระด้านงบประมาณและการบริหารจัดการของภาครัฐในระยะยาว คณะรัฐมนตรีจึงมีมติ เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2559 กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี สำหรับการก่อสร้างงานระบบ การบริหารจัดการและการบำรุงรักษา ตลอดจนการลงทุน และบริหารจัดการที่พักริมทาง ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาและเสนอขออนุมัติรูปแบบการร่วมลงทุนโครงการตามกระบวนการขั้นตอนแห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2560 อนุมัติรูปแบบการร่วมลงทุนให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ในส่วนของการให้เอกชนร่วมลงทุนในการก่อสร้างงานระบบ การดำเนินงานและการบำรุงรักษา (Operation and Maintenance (O&M)) โดยเอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุนค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุน สิ่งก่อสร้าง รวมถึงรายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษา โครงการทั้งหมดทั้งในส่วนของงานโยธาที่รัฐเป็นผู้ลงทุนและงานส่วนที่เอกชนเป็นผู้ลงทุน ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางโดยเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษาและค่าบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามขอบเขตงานและเงื่อนไขที่กำหนด และมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน 30 ปี นับแต่เปิดให้บริการ

ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างดำเนินการจัดเตรียมเอกสารและตรวจร่างสัญญาโดยสำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อลงนามในสัญญา และคาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกในช่วงปลายปี 2563 เพื่อให้ทันกำหนดแผนการเปิดให้บริการ

2. การศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายบางขุนเทียน – ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 มีวัตถุประสงค์ในการเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร สู่พื้นที่ภาคใต้ เนื่องจากช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

จนถึงตัวเมืองสมุทรสาคร (มหาชัย) ประสบปัญหาการจราจรติดขัดเป็นจำนวนมากทางยกระดับบนทางหลวงฯ เป็นทางเลือกในการเดินทางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร โดยรูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 35 สายบางขุนเทียน – ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว ระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร แนวโครงการเริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษ สายพระราม 3 – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก บริเวณด้านบางขุนเทียน ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย สิ้นสุดโครงการก่อนถึงแยกบ้านแพ้วปัจจุบัน กรมทางหลวงศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนแล้วเสร็จ

3. โครงการศึกษาและจัดทำข้อมูลการจำแนกลำดับชั้นของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการวางแผนพัฒนาและบริหารจัดการทางหลวง

ลำดับชั้นถนน (Road Hierarchy) เป็นเครื่องมือที่สำคัญที่ใช้บ่งบอกหน้าที่และวัตถุประสงค์ของถนน ในประเทศที่พัฒนาแล้วมักจะมีการกำหนดลำดับชั้นถนนอย่างมีหลักการและชัดเจน ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการวางแผน ออกแบบ บริหารจัดการโครงข่ายถนนให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัย ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันกรมทางหลวงเองได้ใช้หมายเลขทางหลวงในการกำหนดความสำคัญของถนน โดยถนนสายหลักจะเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ อย่างไรก็ดี ยุทธศาสตร์ชาติในปัจจุบันมุ่งเน้นการกระจายศูนย์กลาง ความเจริญไปสู่ภูมิภาค ทำให้การกระจายตัวของเศรษฐกิจและการพัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคต่าง ๆ เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว เช่นเดียวกับกับโครงข่ายถนนที่ได้รับการพัฒนาให้สอดคล้อง การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ดังนั้น การใช้หมายเลขทางหลวง บ่งชี้ถึงความสำคัญของถนนอย่างเดียวนั้นจึงไม่เพียงพอ

กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น จึงได้ดำเนินการโครงการศึกษาและจัดทำข้อมูลการจำแนกลำดับชั้นของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการวางแผนพัฒนาและบริหารจัดการทางหลวง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทาง และกำหนดหลักเกณฑ์ในการจำแนกประเภทชั้นถนนทางหลวงที่ชัดเจน พร้อมทั้งดำเนินการจำแนกประเภทชั้นถนนทางหลวงของถนนทุกสายในโครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง โดยพิจารณาความเหมาะสมสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และนโยบายของการพัฒนาประเทศและแผนพัฒนาโครงข่าย

ทางหลวงในอนาคต และคำนึงถึงวัตถุประสงค์และสภาพการใช้งานของทางหลวงในปัจจุบัน ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษาจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวง และการบริหารจัดการทางหลวงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

4. การพัฒนาโครงการก่อสร้างทางสายหลัก เป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2

ภายหลังจากการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 1) แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2539 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวง ดำเนินการจัดทำแผนการก่อสร้างทางสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โดยปัจจุบันแผนการดังกล่าวครอบคลุมการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ รวม 11 โครงการ ระยะทางรวม 5,246.21 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 โครงการอื่น ๆ ได้แก่ สาย อ.สากเหล็ก - อ.วังทอง, สายสุโขทัย - สวรรคโลก, สาย อ.สีคิ้ว - ชัยภูมิ, สาย อ.แก่งคร้อ - อ.ชุมแพ, สายชุมพร - ระนอง และ สายสุราษฎร์ธานี - พังงา

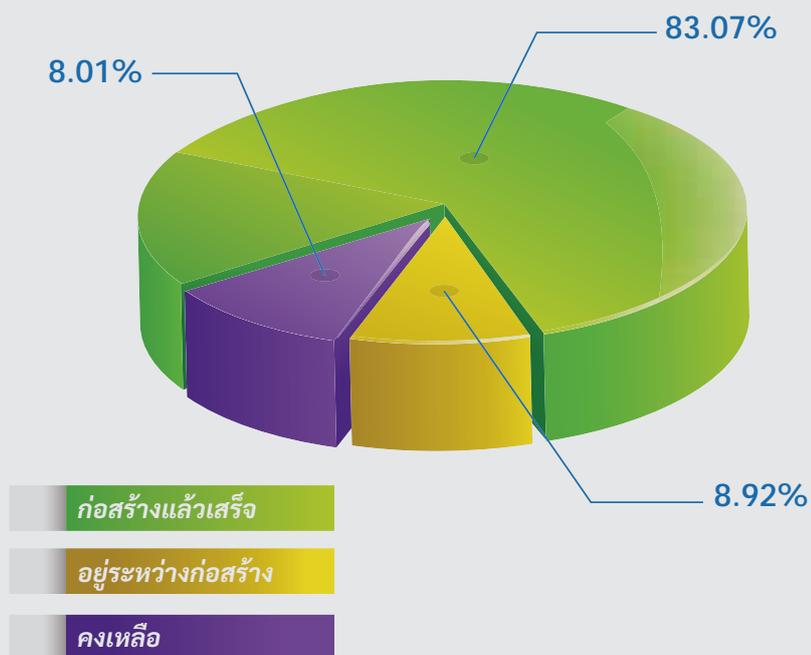


โดยปัจจุบันผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้า ดังนี้

หน่วย: ระยะทาง (กิโลเมตร)

โครงข่ายที่	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	คงเหลือ	รวม
1	513.12	30.50	20.00	563.61
2	716.05	36.31	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	116.41	204.01	643.67
7	899.31	18.05	-	917.36
8	343.16	-	-	343.16
9	386.74	-	-	386.74
10	216.48	101.43	-	317.91
11	321.82	101.58	-	423.40
รวม	4,357.99	467.76	420.46	5,246.21
ร้อยละ	83.07	8.92	8.01	100.00

สถานะ : เดือนกันยายน 2563



5. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ)

ตามที่รัฐบาลได้ประกาศกำหนดนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วยพื้นที่ใน 10 จังหวัด ตามประกาศ กนพ.ที่ 1/2558 และ 2/2558 เพื่อสร้างฐานการผลิตที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนและพัฒนาเมืองชายแดนเป็นการเปิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ให้สามารถเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างทั่วถึง เป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมและรายได้ ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ชายแดน และแก้ไขปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน

กรมทางหลวงจึงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ โดยมีแผนการดำเนินงานระหว่างปี พ.ศ. 2557 ถึง 2569 ทั้งหมด 49 โครงการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 23 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 17 โครงการ และมีแผนการดำเนินงานในอนาคตอีก 9 โครงการ

6. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ ซึ่งต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินงานมาตลอด รัฐบาลมีเป้าหมายหลักในการส่งเสริมการลงทุน เพื่อเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้และทำให้เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโตได้ในระยะยาว ปัจจุบันได้ออกเป็น พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 โดยครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา

กรมทางหลวงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ โดยมีแผนการดำเนินงานระหว่างปี พ.ศ.2557 ถึง 2566 ทั้งหมด 67 โครงการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 20 โครงการ อยู่ระหว่างก่อสร้าง 27 โครงการ และมีแผนการดำเนินงานในอนาคตอีก 20 โครงการ

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81
สาย บางใหญ่ – กาญจนบุรี



7. การจัดทำแผนงบประมาณประจำปี

ในแต่ละปีกรมทางหลวงได้จัดทำแผนเสนอของบประมาณตามความต้องการไปยังสำนักงบประมาณ เพื่อรวบรวมและพิจารณาถ้อยแถลงตามกระบวนการ โดยการจัดทำแผนดังกล่าวสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ การพัฒนา ด้านคมนาคมขนส่ง และความจำเป็นเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนในการเดินทางของประชาชน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณมาดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวง โดยจำแนกตามลักษณะของแผนงาน ดังนี้

7.1 โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ได้รับการพิจารณาจัดสรรสำหรับโครงการใหม่ภายใต้แผนงานบูรณาการการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ แผนงานบูรณาการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และแผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ้นจำนวน 84 โครงการ ดังนี้

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ/ผลผลิต/กิจกรรม	จำนวนโครงการ	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	งบประมาณปี 2563 (ล้านบาท)
1	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	4	6,980	1,396
2	โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	7	10,210	2,042
3	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	7	6,325	1,265
4	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	6	3,100	620
5	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	54	42,335	8,467
5.1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	30	22,950	4,590
5.2	กิจกรรมก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพาน และท่ออุโมงค์	10	4,810	962
5.3	กิจกรรมแก้ไขปัญหาจราจรให้พื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	8	6,525	1,305
5.4	กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	4	5,450	1,090
5.5	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง	2	2,600	520
6	โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	6	5,650	1,130
	รวม	84	74,600	14,920

7.2 โครงการก่อสร้างขนาดเล็ก

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังได้ดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงที่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี ใช้งบประมาณไม่สูงมาก เพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะจุด เพื่อให้เกิดสอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของระดับพื้นที่ ยกตัวอย่างเช่น ปัญหาการจราจรติดขัดในย่านชุมชน กระจายครอบคลุมอยู่ทั่วภูมิภาคของประเทศ ทั้งนี้เพื่อดูแลทางหลวงให้มีสภาพดีได้มาตรฐาน สามารถให้บริการกับประชาชนผู้ใช้เส้นทางได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ภายใต้โครงการก่อสร้าง ทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ ประกอบด้วย

1) กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน เป็นการปรับปรุงเส้นทางบริเวณที่ผ่านย่านชุมชนที่มีประชาชนอาศัยอยู่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการสัญจรผ่านย่านชุมชน และอำนวยความสะดวกปลอดภัยของการสัญจรภายในชุมชนด้วย ทั้งนี้ เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ลดฝุ่นละออง ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่

2) กิจกรรมก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ เป็นการก่อสร้างปรับปรุงสะพานและอาคารระบายน้ำ ขนาดเล็ก ให้ได้มาตรฐานสอดคล้องกับมาตรฐานของทางหลวง ทั้งนี้ อาจรวมถึงการดำเนินงานในลักษณะอื่น ๆ ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ ป้องกันการเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง อาทิเช่น การก่อสร้างรางระบายน้ำถาวร งานป้องกันกัดเซาะคอสะพาน เป็นต้น

3) กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เนื่องจากปัญหาจากการดำเนินการโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่ต้องใช้งบประมาณจำนวน

มากในการดำเนินการ มีขั้นตอนในการพิจารณาที่หลากหลาย และวัตถุประสงค์ของโครงการขนาดใหญ่เน้นเรื่องการแก้ไขปัญหาตลอดเส้นทางในการเดินทาง ซึ่งไม่ทันการต่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในบางพื้นที่ที่ต้องการเร่งรัดดำเนินการอย่างเร่งด่วนทุกปี กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเป็นงานก่อสร้างขนาดเล็กที่สามารถดำเนินการพัฒนาและแก้ไขปัญหาในโครงข่ายทางหลวงสายหลักและสายสำคัญ อย่างมีประสิทธิภาพบรรลุเป้าหมายสูงสุด คุ่มค่าต่อการลงทุน เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนโดยรวม ก่อนที่โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่จะเข้าดำเนินการ เช่น งานปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริม ด้านเศรษฐกิจ การค้าและการท่องเที่ยว งานแก้ไขปัญหาทางหลวงที่มีลักษณะเป็นคอขวด เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันลักษณะปัญหาดังกล่าวมีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจัยหลายด้านด้วยกัน เช่น การขยายตัวของชุมชนและการพัฒนาพื้นที่บริเวณสองข้าง การเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรจากการเดินทางโดยทั่วไปของผู้ใช้เส้นทาง และการขนส่งสินค้าทั้งภายในชุมชนเองรวมทั้งการขนส่งระหว่างจังหวัดและภูมิภาค ตลอดจนระดับประเทศ

4) แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค เป็นแผนงานที่ใช้พัฒนาทางหลวงในมิติของภาคและของประเทศ เป็นการพัฒนาทางหลวงแบบบูรณาการหลายภาคส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เป็นแผนงานที่พัฒนาทางหลวงตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ของรัฐของแต่ละภาคหลายด้านด้วยกัน อาทิ ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว ด้านการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ ด้านการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน เป็นต้น แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ ระดับภาคจะช่วยส่งเสริมให้นโยบายของรัฐบาลตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นบรรลุวัตถุประสงค์ได้ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 มีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

ที่	กิจกรรม	แผนงานทั้งหมด	
		จำนวน	ล้านบาท
1	ปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน	67	1,564.40
2	ก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ	80	962.00
3	ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	188	5,710.50
4	แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	70	3,134.00
	รวม	405	11,370.90

งานก่อสร้าง ทางหลวง



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย สามแยกดอยติ – เชียงใหม่ ลดปัญหาการจราจร ติดขัดในตัวเมืองเชียงใหม่

สำนักก่อสร้างทางที่ 1 ดำเนินโครงการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 11 สาย สามแยกดอยติ – เชียงใหม่ แล้วเสร็จ ตามแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะทางยาวประมาณ 24.35 กิโลเมตร ระหว่าง กม.527 - 551 แนวเส้นทางผ่าน 5 ตำบล (ตำบลป่าสัก, ตำบลบ้านกลาง, ตำบลมะเขือแจ้, ตำบลเหมืองง่า, ตำบลอุโมงค์) ของอำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน กับอีก 4 ตำบล (ตำบลสารภี, ตำบลยางเนิ้ง, ตำบลไชยสถาน) ของอำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ และตำบลท่าศาลา ของอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่



เนื่องจากทางหลวงสายดังกล่าวมีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยว เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าภาคการเกษตรและสินค้าภาคอุตสาหกรรม เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม ในจังหวัดลำพูน และเป็นทางเชื่อมโยงเข้าสู่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญหลายแห่ง สภาพปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 11 มีอายุการใช้งานมานานแม้ได้มีการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ แต่เนื่องจากมีปริมาณการจราจรสูง มีรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่และรถโดยสารที่มีขนาดใหญ่ใช้บริการมากขึ้น เป็นเหตุให้สภาพผิวทางได้รับความเสียหายก่อนครบอายุบริการ จึงได้ก่อสร้างขยายจากทาง 4 ช่องจราจร เป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 6 ช่องจราจร (ไปกลับข้างละ 3 ช่องจราจร) ผิวทางคอนกรีตเกาะกลางแบบยก กว้าง 5.5 เมตร และก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก จำนวน 4 จุด ได้แก่ แยกเหมืองง่า แยกเหมืองกวัก จังหวัดลำพูน และแยกป่าแดด แยกสารภี จังหวัดเชียงใหม่ รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง งบประมาณ 1,474,671,000 บาท



โครงการดังกล่าวจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเคลื่อนตัวของการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินสายหลัก ตามพันธกิจด้านการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับประชาคมอาเซียน เสริมศักยภาพการแข่งขันและการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่างๆ ของประเทศ และแก้ปัญหาการติดขัดจราจรบนทางหลวงสายหลักของประเทศ ช่วยให้เกิดการกระจายตัวของการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงสายหลักและลดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมืองเชียงใหม่



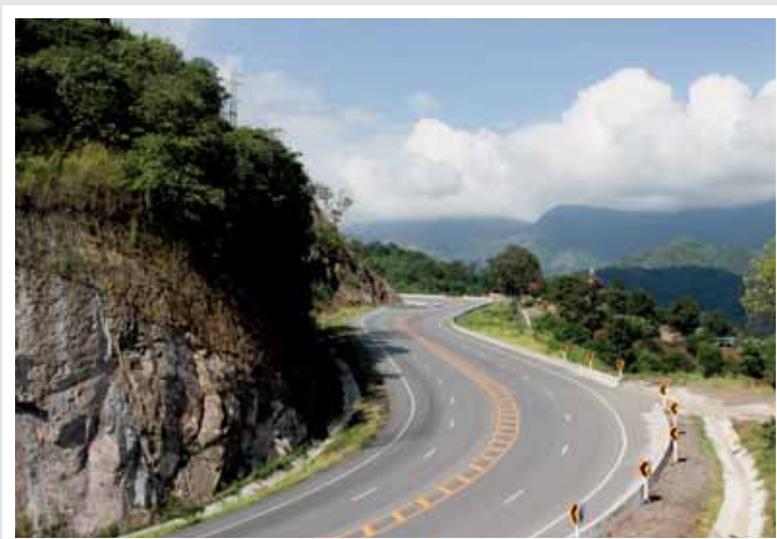


โครงการก่อสร้างขยาย ทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก – อ.แม่สอด 4 ช่องจราจร พัฒนาเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก

สำนักก่อสร้างทางที่ 1 ดำเนินการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก – อ.แม่สอดทั้ง 4 ตอน ขณะนี้การก่อสร้างแล้วเสร็จตลอดสาย ระหว่างกม.0 – กม. 86 ระยะทางยาวประมาณ 86 กิโลเมตร ในพื้นที่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตากจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหมายเลข 12 ซึ่งเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สายเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West – Economic Corridor) โดยเริ่มจากเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม ผ่านจังหวัดสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเข้าชายแดนประเทศไทยด้านตะวันออกที่จังหวัดมุกดาหาร ผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก สุโขทัย และจังหวัดตาก เข้าชายแดนสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่เมืองเมาะลำเลิง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

ลักษณะการก่อสร้าง ก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร และเพิ่มช่องจราจร ช่วงทางลาดชันเป็นช่วงๆ อีก 1 ช่องจราจร ผิวจราจรแบบแอสฟัลต์คอนกรีต กว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.5 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยแบร์ริเออร์ คอนกรีต รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง งบประมาณ 1,356,098,755 บาท

โครงการดังกล่าวจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมขนส่ง ให้มีความสะดวกปลอดภัยและมีความรวดเร็วในการเดินทาง สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรและการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจการพัฒนาเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก (East – West – Economic Corridor) และส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน





โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 33 ตอน บ.ภาชี – บ.หินกอง เชื่อมภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย

สำนักก่อสร้างทางที่ 1 ดำเนินโครงการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 33 สาย อ.บางปะหัน – อ.นครหลวง – อ.ภาชี – บ.หินกอง ตอน บ.ภาชี – บ.หินกอง ขยายช่องจราจร จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร ตามแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) เริ่มต้นที่ กม.69+250 ตำบลภาชี อำเภอบางบาล จ.พระนครศรีอยุธยา สิ้นสุดที่ กม.81+000 ที่ บ.หินกอง อำเภอนองแคว จังหวัดสระบุรี รวมระยะทางยาวประมาณ 11.75 กิโลเมตร ซึ่งลักษณะโครงการก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร (ไป – กลับข้างละ 2 ช่องจราจร) โดยปรับปรุงและขยายตามคันทางเดิมจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต ผิวจราจรกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางชนิดเดียวกับผิวทาง เกาะกลางแบบยก กว้าง 4.6 เมตร และ 5.1 เมตร (ตามความกว้างของเขตทางหลวง) และถนนย่านชุมชนได้ออกแบบรูปแบบเต็มชั้นขนาด 4 ช่องจราจร รวมงานไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร งบประมาณ 628,997,580 บาท

สำหรับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 สายสุพรรณบุรี – อรัญประเทศ (เขตแดนไทย/กัมพูชา) เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือในประเทศไทย สายทางเริ่มต้นในจังหวัดสุพรรณบุรี และสิ้นสุดที่ชายแดนประเทศกัมพูชา อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว



ทั้งนี้โครงการฯเป็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง การเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย เพื่อให้มีประสิทธิภาพสามารถรองรับการจราจรที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต และมีความปลอดภัยในการใช้ทางมากยิ่งขึ้น ช่วยส่งเสริมศักยภาพการกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจระดับท้องถิ่น และในระดับประเทศ เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย ทรายตาด – หาดเล็ก

สำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้ดำเนินการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 3 สายทรายตาด – หาดเล็ก ตอน 3 จังหวัดตราดแล้วเสร็จ ระหว่าง กม.430 – กม.454 ระยะทางยาวประมาณ 23.5 กิโลเมตร ในพื้นที่ อำเภอเมืองตราดและอำเภอกลองใหญ่ จังหวัดตราด

ทางหลวงสายนี้มีอายุการใช้งานมานานประกอบกับมีปริมาณจราจรมากขึ้น ดังนั้นเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและการขนส่งตลอดจนความปลอดภัยของประชาชน กรมทางหลวงจึงดำเนินการบูรณะเส้นทางสายดังกล่าว โดยลักษณะการก่อสร้าง เป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร ผิวทางแบบแอสฟัลต์คอนกรีต กว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร เกาะกลางแบบยกกว้าง 4.6 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง งบประมาณ 903,266,000 บาท



โครงการดังกล่าวจะ ช่วยส่งเสริมธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านการท่องเที่ยวให้สามารถเดินทางด้วยความสะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ทำให้ทางหลวงแผ่นดินของจังหวัดน่านเป็นระบบที่สมบูรณ์มากขึ้น ลดปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ยังส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงการเดินทางไปดอยเสมอดาว และแหล่งท่องเที่ยวในอำเภอนาหมื่น จังหวัดน่าน

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 อ.ห้วยน้ำใหญ่ – อ.ธาตุพนม



สำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้ดำเนินการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 212 สาย อ.ห้วยน้ำใหญ่ – อ.ธาตุพนม จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร แล้วเสร็จ ในพื้นที่อำเภอห้วยน้ำใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร และอำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม ระหว่าง กม.373 – กม. 397 ระยะทางยาวประมาณ 23.83 กิโลเมตร เป็นเส้นทางสายหลักที่เริ่มต้นจากจังหวัดหนองคาย เชื่อมโยงมาจังหวัดบึงกาฬ – นครพนม – มุกดาหาร – อำนาจเจริญ ถึงจังหวัดอุบลราชธานี

ทางหลวงสายนี้มีอายุการใช้งานมานานประกอบกับปัจจุบันมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวม 3 แห่ง ที่จังหวัดหนองคาย นครพนม และมุกดาหาร ซึ่งทำให้ทางหลวงสายนี้มีปริมาณการจราจรเพิ่มสูงขึ้นและมีผลทำให้การขนถ่ายสินค้า ระหว่างประเทศไทย ลาว เวียดนาม จีน รวมถึงพม่า เกิดความไม่สะดวกและมีปัญหาล่าช้าในการขนส่ง ดังนั้นเพื่อเป็นการ

เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและการขนส่งตลอดจนความปลอดภัยของประชาชน จึงมีความจำเป็นต้องทำการขยายเส้นทางให้เป็น 4 ช่องจราจรสาย โดยก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร ผิวจราจรแบบแอสฟัลต์คอนกรีต กว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.5 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 2.5 เมตร รวมความกว้าง 9.5 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยกกว้าง 4.6 เมตร รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างงบประมาณ 1,046,837,700 บาท

โครงการดังกล่าวจะเป็นเส้นทางสายหลักเชื่อมโยงประตูการค้าอาเซียนสู่ประเทศลาว ไทย และจีน ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งจากภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมผ่านเส้นทางดังกล่าว ส่งเสริมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจการค้าการลงทุนอีสานใต้ และสนับสนุนสินค้าตามแนวชายแดน

โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี – ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน – เอกชัย



โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี – ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน – เอกชัย เป็นการก่อสร้างทางยกระดับ จำนวน 6 ช่องจราจร ไป-กลับ (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ระยะทาง 8.3 กิโลเมตร แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 งานก่อสร้างทางยกระดับ กม. 11+960 – กม.14+535 เริ่มต้นสัญญา 28 ส.ค. 62 สิ้นสุด 11 ส.ค. 65 รวม Ramp บริเวณทางแยกต่างระดับกาญจนาภิเษก

ตอนที่ 2 งานก่อสร้างทางยกระดับ กม. 14+535 – กม.18+642 เริ่มต้นสัญญา 28 ส.ค. 62 สิ้นสุด 11 ส.ค. 65

ตอนที่ 3 งานก่อสร้างทางยกระดับ กม. 18+642 – กม.20+295 เริ่มต้นสัญญา 28 ส.ค. 62 สิ้นสุด 11 ส.ค. 65 รวมสะพานกลับรถที่กม.20+160 และสะพานข้ามทล.35

สำหรับทางหลวงหมายเลข 35 เป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่งสู่ภาคใต้ ซึ่งจะช่วยย่นระยะทางลงสู่ภาคใต้ได้สั้นกว่าถนนเพชรเกษมประมาณ 40 กิโลเมตร ซึ่งปริมาณจราจรประมาณ 200,000 คัน/วัน ทางหลวงหมายเลข 35 ตั้งแต่บริเวณฝั่งธนบุรีกรุงเทพมหานคร ถึงจังหวัดสมุทรสาคร เกิดปัญหาการติดขัดของจราจร โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนและในช่วงวันหยุด เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น มีสถานที่สำคัญหลายแห่งทั้งสถานศึกษา โรงพยาบาล นิคมอุตสาหกรรมและสถานที่ท่องเที่ยว ทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง และทางหลวงสายนี้ ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้น การก่อสร้างทางยกระดับจะทำให้สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 35 ทำให้การเดินทางสู่ภาคใต้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้นและการลดการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้ทางหลวงหมายเลข 35 สอดคล้องและเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายคมนาคมทั้งปัจจุบันและอนาคต อาทิ ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ รวมทั้ง โครงข่ายคมนาคมขนส่งของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย แยกบ้านจาน – อ.เดชอุดม ตอน 2

สำนักก่อสร้างทางที่ 2 ดำเนินโครงการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 24 สาย แยกบ้านจาน – อ.เดชอุดม ตอน 2 ระหว่าง กม.352 – กม.363 และ กม.364 – กม.375 ระยะทางยาวประมาณ 22.93 กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่ อำเภอกันทรลักษณ์ จังหวัดศรีสะเกษ และอำเภอเดชอุดม จังหวัดอุบลราชธานี เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24

สำหรับลักษณะโครงการ ก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร (ไป – กลับ ข้างละ 2 ช่องจราจร) ขยายคันทางเดิมจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต ผิวจราจรกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.5 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.5 เมตร มีเกาะกลางแบบร่อง จุดกลับรถ 10 แห่ง ก่อสร้างสะพาน 2 แห่ง รวมงานไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร งบประมาณ 600,774,900 บาท



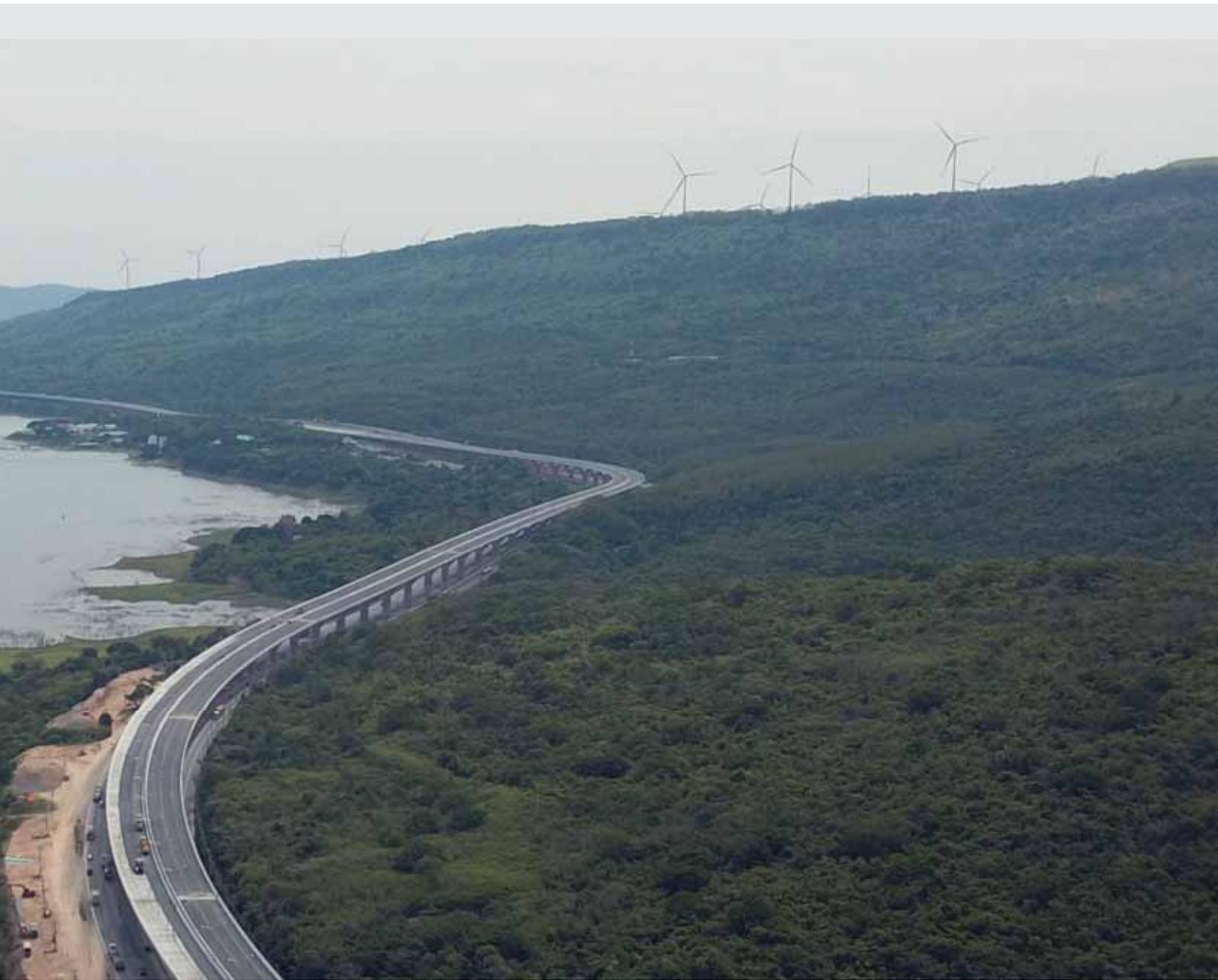
โครงการดังกล่าว จะช่วยให้การเดินทางของประชาชนมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น เป็นการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ช่วยส่งเสริมภาคการคมนาคมขนส่ง ภาคการเกษตร ส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว ซึ่งจะได้รับประโยชน์ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ในการที่จะพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น



โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สาย บางปะอิน – นครราชสีมา

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

ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวจะสามารถเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งระหว่างภาคต่าง ๆ ของประเทศ ได้อย่างสมบูรณ์มีความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ แก้ไขปัญหาจราจรระหว่างภาค ส่งเสริมทั้งในภาคธุรกิจ การค้าและการท่องเที่ยว ด้วยแนวเส้นทางที่สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปยังทั่วทุก ภูมิภาค เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียนต่อไป



งานพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ



งานพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศเป็นงานที่ช่วยส่งเสริมระบบเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคแถบเอเชีย โดยเส้นทางจะเชื่อมต่อเมืองหลวงของแต่ละประเทศ เมืองศูนย์กลางอุตสาหกรรม เกษตรกรรม ท่าเรือ ท่าอากาศยานหลัก ศูนย์ขนถ่ายสินค้า และเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของแต่ละประเทศสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศได้เล็งเห็นถึงความสำคัญนี้จึงได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายถนนเพื่อรองรับการขนส่งและการเดินทางของประชาชน โดยพัฒนาการเชื่อมโยงทางถนนผ่านการเป็นสมาชิกภายใต้กรอบความร่วมมือระดับทวิภาคีเช่นไทย-กัมพูชา ไทย-สปป.ลาว ไทย-เมียนมา และไทย-มาเลเซีย และผ่านกรอบความร่วมมือระดับพหุภาคีต่างๆ เช่น

- กรอบความร่วมมืออาเซียน(Association of Southeast Asian Nations: ASEAN)

- กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation: GMS)

- กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มแม่น้ำอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

- กรอบความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่อยู่ในอนุทวีปเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้(Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC)

- กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle:IMT-GT)

- ความร่วมมือคณะกรรมการเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติ(United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: ESCAP)

ทั้งนี้ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศที่สำคัญของกรมทางหลวงในปีงบประมาณ 2563 ได้แก่

1. พิธีเปิดสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาข้ามแม่น้ำเมย/ตองยินแห่งที่ 2

สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยินแห่งที่ 2 อ.แม่สอด จ.ตาก มีวัตถุประสงค์เพื่อลดความหนาแน่นและเพิ่มความรวดเร็วในการเดินทางสำหรับรถบรรทุกขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนแทนสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยินแห่งแรก ซึ่งอยู่ห่างไป 5 กิโลเมตร โดยสะพานแห่งนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียหมายเลข 1(AH1) เชื่อมโยงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด (ไทย) และเขตการค้าเมียวดี (เมียนมา) รวมถึงโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

โดยมีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศภายใต้กรอบความร่วมมือในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง(GMS)และประชาคมอาเซียน(ASEAN Community)

สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยินแห่งที่ 2 ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 4,132 ล้านบาทเป็นความร่วมมือแบบให้เปล่าโดยรัฐบาลไทยด้านการก่อสร้างได้มีการก่อสร้างสะพานแบบคานพื้นคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องความยาวรวม 760 เมตร มีจุดสลับทิศทางจราจรในฝั่งไทย และได้มีการนำลายกนกมาใช้ออกแบบโคมไฟบนสะพานเพื่อสื่อถึงความอ่อนช้อยของศิลปะไทยรวมถึงการใช้สีทองและสีเขียวเพื่อสื่อถึงเอกลักษณ์ประเทศเมียนมา

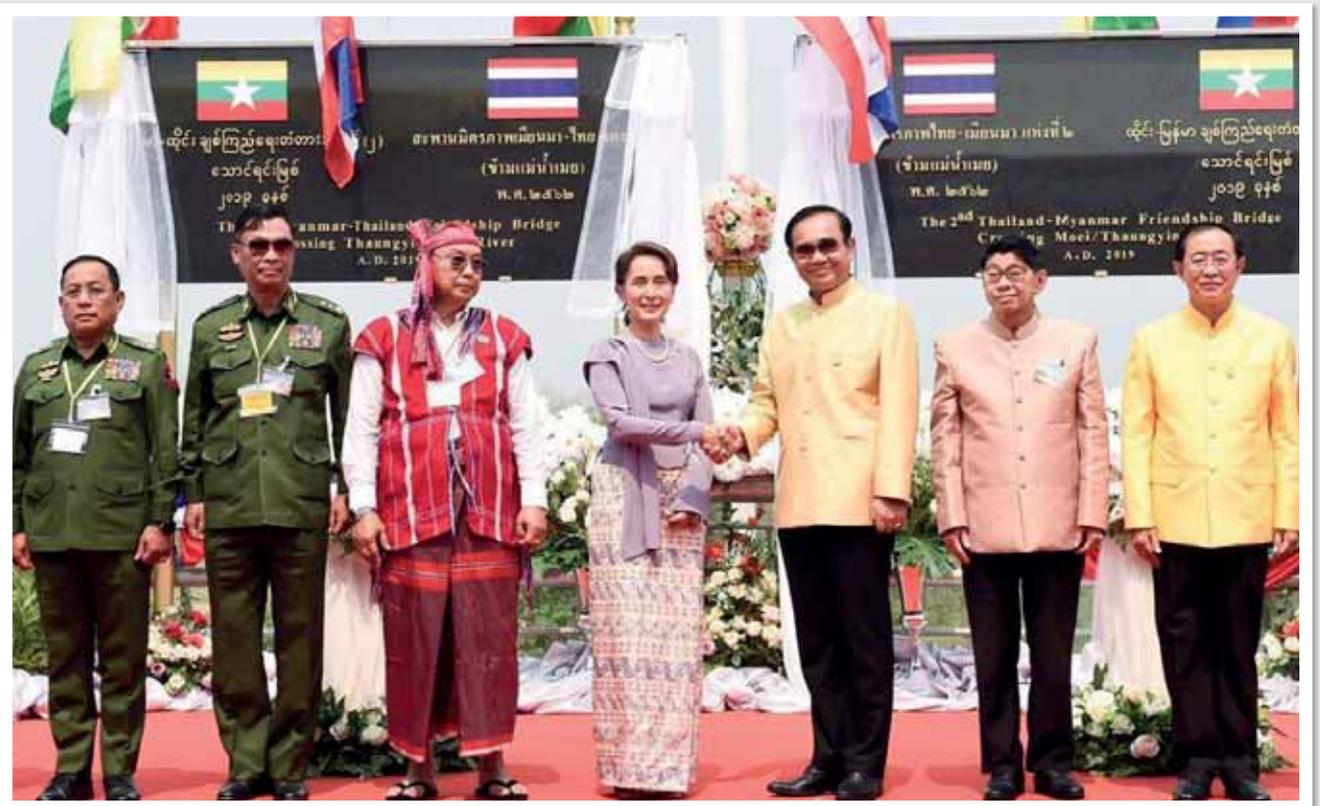
ความเป็นมา

วันที่ 6 ตุลาคม 2552 คณะรัฐมนตรีไทยมีมติเห็นชอบในหลักการให้ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยินแห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

วันที่ 2 มิถุนายน 2558 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย/ตองยินแห่งที่ 2

วันที่ 30 สิงหาคม 2558 พิธีปฐมฤกษ์เริ่มการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยินแห่งที่ 2 โดยนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี และ H.E. U Nyan Tun รองประธานาธิบดีสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

วันที่ 10 กันยายน 2558 พิธีลงนามความตกลงว่าด้วยการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยินแห่งที่ 2 โดยนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายชูศักดิ์ เกวี่





อธิบดีกรมทางหลวง ร่วมกับ H.E. U Kyaw Lwin รัฐมนตรีว่าการกระทรวงก่อสร้าง ผู้แทนสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

วันที่ 30 มีนาคม 2560 พิธีเทคอนกรีตจุดเชื่อมต่อสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 โดยนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และ H.E. U Win Khaing รัฐมนตรีว่าการกระทรวงก่อสร้าง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

วันที่ 19 มีนาคม 2562 พิธีฉลองความสำเร็จการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 โดยพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและ H.E. Daw Aung San Suu Kyi ที่ปรึกษาแห่งรัฐ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

วันที่ 2 ตุลาคม 2562 พิธีลงนามความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาว่าด้วยการบริหาร การบำรุงรักษา และการใช้สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 โดยนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และ H.E. U Han Zaw รัฐมนตรีว่าการกระทรวงก่อสร้าง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

วันที่ 30 ตุลาคม 2562 พิธีเปิดการใช้สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 2 อย่างเป็นทางการ โดยนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และ H.E. U Han Zaw รัฐมนตรีว่าการกระทรวงก่อสร้าง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

2. โครงการก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 22 ตอน อ.หนองหาน-อ.พังโคน และสกลนคร-นครพนม และทางหลวงหมายเลข 23 ตอน ร้อยเอ็ด-ยโสธร

ทางหลวงหมายเลข 22 เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 15(AH15) ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองท่าแขก (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) เมืองวินท์ (สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม) และสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ รวมถึงเป็นโครงการที่อยู่ในโครงการก่อสร้างทางหลวงสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โครงการย่อยที่ 10 เลย-อุดรธานี-สกลนคร-นครพนม เชื่อมโยงพื้นที่ด้านชายแดนนครพนม และพื้นที่ด้านชายแดนหนองคาย ซึ่งเป็นโครงการที่สนับสนุนแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 (เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม และเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย)

ทางหลวงหมายเลข 23 อยู่ภายใต้โครงการก่อสร้างทางหลวงสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โครงการย่อยที่ 6 (นครสวรรค์-ชัยภูมิ-อ.บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-ยโสธร-อุบลราชธานี-ช่องเม็ก) โดยโครงการนี้เชื่อมโยงพื้นที่ด้านชายแดนช่องเม็กจ.อุบลราชธานี กับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง และเชื่อมต่อเข้าสู่โครงการระยะเบี่ยงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกผ่านทางหลวงหมายเลข 21 ที่อ.แก่งคร้อ เพื่อเข้าสู่ระยะเบี่ยงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกที่ อ.ชุมแพ จ.ขอนแก่น ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวผ่านไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

โครงการก่อสร้างทั้งสองที่กล่าวมาข้างต้นมีจุดประสงค์หลักเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางกับประเทศเพื่อนบ้านและการเชื่อมโยงฐานการผลิตของประเทศ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และเป็นการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้มีความยั่งยืน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ในด้านการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน และด้านการสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม โดยสายทางมียุทธศาสตร์การพัฒนาที่สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก



โครงการก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 22 ตอน อ.หนองหาน-อ.พังโคนและสกลนคร-นครพนม และทางหลวงหมายเลข 23 ร้อยเอ็ด-ยโสธร มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 124.90 กิโลเมตร ภายใต้วงเงินลงทุนรวมประมาณ 6,808 ล้านบาท (ประมาณ 194 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ณ อัตราแลกเปลี่ยน 1 เหรียญสหรัฐฯ เท่ากับ 35 บาท) ที่ได้รับการสนับสนุนเงินกู้จาก Asian Development Bank (ADB) ในส่วนของการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมจากสัญญากู้เงินเดิมจากแผนการก่อสร้างการขยายทางหลวงหมายเลข 12 พิษณุโลก - หล่มสัก และทางหลวงหมายเลข 359 พนมสารคาม-สระแก้ว เป็น 4 ช่องจราจร ซึ่งเสร็จไปก่อนหน้านี้แล้วในปี 2545 โครงการก่อสร้างระยะที่ 2 นี้ เริ่มก่อสร้าง วันที่ 1 ตุลาคม 2561 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2564 โดยในขณะนี้ โครงการมีความก้าวหน้า (กันยายน 63) 87.774 % และ

ตามข้อกำหนดของการกู้เงินจาก ADB การก่อสร้างที่เกิดขึ้นจะต้องมีการเผยแพร่ให้ความรู้กับผู้คนในชุมชนใกล้เคียง และการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศได้จัดโครงการเผยแพร่ความรู้ให้แก่นักเรียนเพื่อให้มีความตระหนักในความปลอดภัยของการใช้รถและถนนควบคู่ไปกับการจัดกิจกรรมให้ความรู้เรื่องการป้องกันโรคเอดส์และการค้ามนุษย์รวมถึงกำหนดให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต้องปฏิบัติตามมาตรการต่างๆตามที่ได้รับระบุไว้ในแผนการจัดการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Contractor's Environmental Management Plan:CEMP) เช่นคุณภาพอากาศ คุณภาพน้ำ เสียงและการสั่นสะเทือน และการอบรมผู้รับจ้างเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่น ไม่สร้างความเดือดร้อนแก่สังคมและสิ่งแวดล้อม

งานพัฒนาทางหลวง ระหว่างเมือง



โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ – บ้านฉาง ส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา – มาบตาพุด

ที่มาและความสำคัญ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ – บ้านฉาง ส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา – มาบตาพุด เป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2540 - 2559 (ฉบับเดิม) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2540 จำนวน 13 เส้นทาง ระยะทาง 4,150 กิโลเมตร ซึ่งต่อมารกรมทางหลวงได้ปรับปรุงเป็นแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ

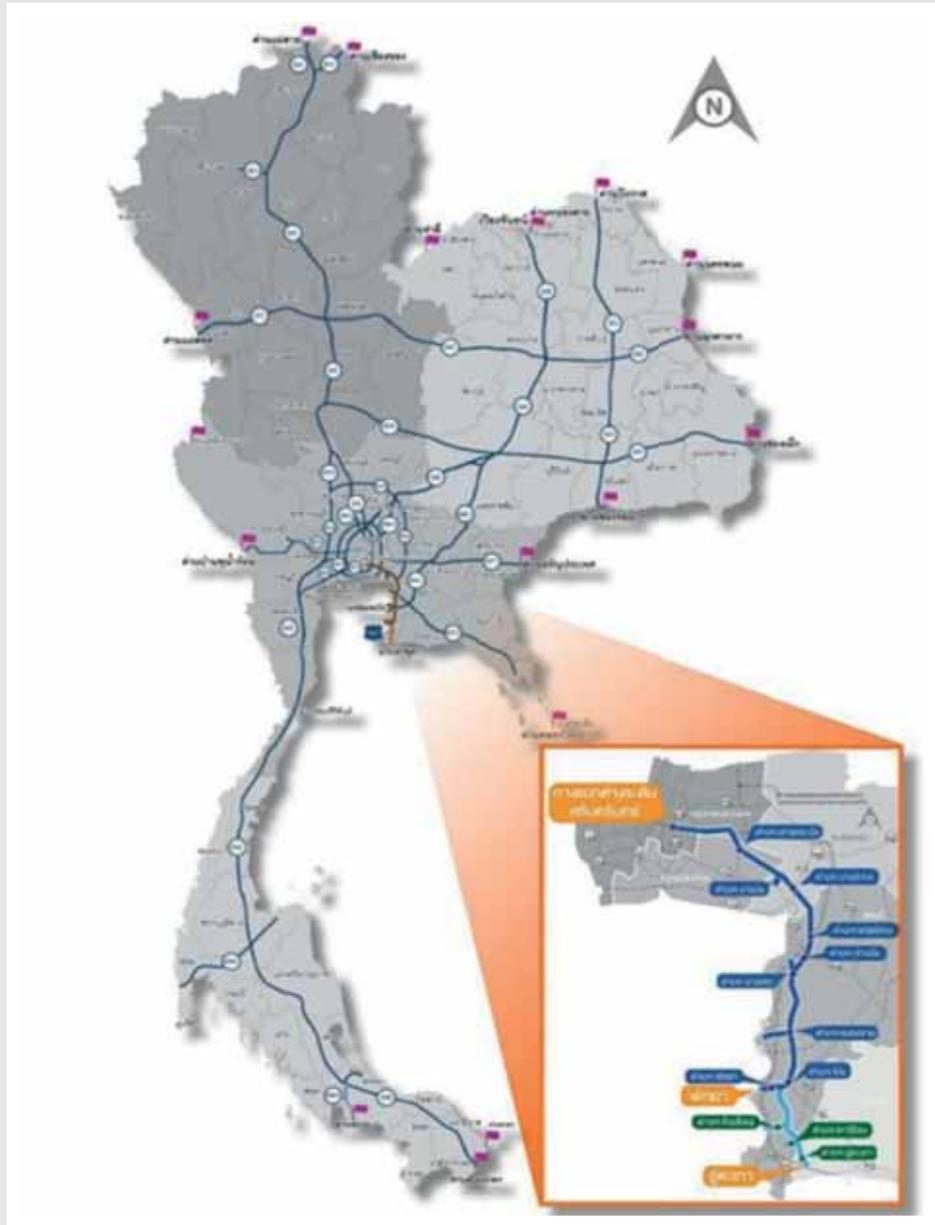
20 ปี พ.ศ. 2560 - 2579 (ฉบับปรับปรุง) จำนวน 21 เส้นทาง ระยะทาง 6,612 กิโลเมตร โดยโครงการเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ท่าเรือมาบตาพุด ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา และพื้นที่ เขตอุตสาหกรรมโรงงานปิโตรเคมี ก๊าซ พลังงาน เหล็ก เคมีภัณฑ์ ฯลฯ รวมถึงจะเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง ที่สำคัญเชื่อมโยงฐานการผลิตและการส่งออกของประเทศไทย อันจะช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถให้แก่ภาคธุรกิจของไทยในอนาคต



ลักษณะโครงการ

โครงการมีลักษณะเป็นการก่อสร้างทางแนวใหม่ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ซึ่งควบคุม การเข้าออกอย่างสมบูรณ์ มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางแยกต่างระดับมาบปะชัน โดยแยกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงชลบุรี - พัทยา ผ่านพื้นที่อำเภอบางละมุง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และไปสิ้นสุดที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง รวมระยะทางประมาณ 32 กิโลเมตร โดยออกแบบเป็น ทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร มีด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบระบบปิด (คิดค่าธรรมเนียมผ่านทางตามระยะทาง) จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ด่านฯห้วยใหญ่ ด่านฯเขาชีโอน และด่านฯอู่ตะเภา และที่พักริมทาง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ จุดพักรถมาบปะชันและสถานที่บริการทางหลวงบางละมุงโดยสายทางดังกล่าวได้รองรับระบบ

จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านแบบเงินสด (MTC) และระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบอัตโนมัติ (ETC) ซึ่งในอนาคตสามารถพัฒนาสู่ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ทั้งนี้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ – บ้านฉางส่วนต่อขยาย ช่วงพัทยา – มาบตาพุด ตลอดสายทางได้จัดให้มีระบบไฟฟ้าแสงสว่างและระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control Surveillance System) เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและช่วยให้การจราจรมีความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control Surveillance System) ประกอบไปด้วย ศูนย์บริหารจัดการจราจรกลางพัทยา (CCB) ระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (Variable Message Sign; VMS) ป้ายสัญญาณจราจร (Message Sign; MS) โทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency Telephone System; ETS) และระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television; CCTV)



ภาพตำแหน่งที่ตั้งโครงการทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ – บ้านฉาง ส่วนต่อขยาย ช่วงพัทธยา – มาบตาพุด



พิธีเปิดให้บริการ (Grand Opening) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยาย ช่วงพิกษา – มาบตาพุด เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2563

ผลการดำเนินงาน

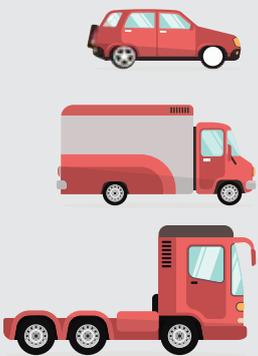
กรมทางหลวงได้ขับเคลื่อนการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยาย ช่วง พัทยา – มาบตาพุด มาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2532 ซึ่ง คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการให้บรรจุแผนพัฒนาพื้นที่ บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และกรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การจัดทำให้มีการมีส่วนร่วมของประชาชน การสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจน การศึกษารูปแบบการลงทุนและแหล่งเงินทุนโครงการมาเป็นลำดับ จนกระทั่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 อนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างโครงการ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับค่างานก่อสร้าง จำนวน 14,200 ล้านบาท และค่าเวนคืนที่ดินใช้งบประมาณแผ่นดินจำนวน 6,000 ล้านบาท ซึ่งการนำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางมาใช้ในการก่อสร้างโครงการนี้กว่าหมื่นล้านบาท นับเป็นโมเดลการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่ช่วยลดภาระงบประมาณแผ่นดินในการลงทุนพัฒนาประเทศได้เป็นจำนวนมาก

กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการเวนคืนจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในปี พ.ศ. 2558 ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาโดยแบ่งออกเป็น 13 สัญญา ในปี พ.ศ. 2559 – 2563 และดำเนินการก่อสร้างด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางและติดตั้งงานระบบ จำนวน 1 สัญญา ในปี พ.ศ. 2561 – 2563 ตลอดจนได้ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในขั้นตอนก่อนเปิดให้บริการ (Road Safety Audit at Pre-Opening Stage)

ตลอดทั้งสายทาง จนกระทั่งเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2563 กรมทางหลวงได้มีพิธีเปิดทดลองการให้บริการ (Soft Opening) โดยมีท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ เป็นประธาน เพื่อให้ประชาชนได้ทดลองใช้บริการ และเป็นการทดสอบการทำงานของระบบต่างๆ โดยสามารถเข้าออกได้เฉพาะด่านฯ อุตะเถา (ด่านปลายทาง) และต่อมาก กรมทางหลวงได้เปิดให้บริการเส้นทางส่วนต่อขยายช่วง พัทยา – มาบตาพุด ครบทุกด่านตลอดสายทางอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2563 โดยมีนายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นประธานในพิธีเปิดให้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ – บ้านฉาง ส่วนต่อขยายช่วง พัทยา-มาบตาพุด ซึ่งถือเป็นหนึ่งในโครงการที่กระทรวงคมนาคมพยายามเร่งผลักดันจนประสบผลสำเร็จ เป็นรูปธรรม

ทั้งนี้ การเปิดให้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ – บ้านฉาง ส่วนต่อขยายช่วง พัทยา – มาบตาพุด ในช่วงปี 2563 กรมทางหลวงยังเปิดให้บริการประชาชน ได้ใช้บริการฟรี โดยไม่เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ซึ่งคาดว่าจะเริ่มกำหนดให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางภายหลัง การประกาศใช้กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ – บ้านฉาง ในช่วงต้นปี 2564 สำหรับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางของ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยาย ช่วง พัทยา – มาบตาพุด จะมีทั้งระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียม ผ่านแบบเงินสด (MTC) และระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบอัตโนมัติ (ETC) โดยจะคิดค่าธรรมเนียมผ่านทางตาม ระยะทางที่ใช้จริง แยกประเภทรถ ดังนี้

ประเภทยานพาหนะ



รถยนต์ 4 ล้อ

รถยนต์ 6 ล้อ

รถยนต์มากกว่า 6 ล้อ

อัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ค่าผ่านทางตามระยะทางที่ใช้จริง 1 บาท/กิโลเมตร
ค่าผ่านทางต่ำสุด 10 บาท และสูงสุดตลอดเส้นทาง 30 บาท

ค่าผ่านทางตามระยะทางที่ใช้จริง 1.6 บาท/กิโลเมตร
ค่าผ่านทางต่ำสุด 15 บาท และสูงสุดตลอดเส้นทาง 45 บาท

ค่าผ่านทางตามระยะทางที่ใช้จริง 2.3 บาท/กิโลเมตร
ค่าผ่านทางต่ำสุด 20 บาท และสูงสุดตลอดเส้นทาง 65 บาท



การคัดเลือกเอกชนตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance :O&M)

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี

ตามที่ภาครัฐได้มีนโยบายส่งเสริมการให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อเป็นการลดภาระงบประมาณแผ่นดินและภาระการบริหารจัดการของภาครัฐในระยะยาว ประกอบกับการส่งเสริมให้ภาคเอกชนนำประสบการณ์และศักยภาพมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินโครงการของภาครัฐ กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี โดยการให้เอกชนร่วมลงทุน (Public Private Partnership : PPP) ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยภาครัฐลงทุนก่อสร้างงานโยธาและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยใช้แหล่งเงินจากประมาณแผ่นดิน ส่วนภาคเอกชนมีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการออกแบบและลงทุนก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการ (Operation and Maintenance : O&M) โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุนก่อสร้างรวมถึงรายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2560 อนุมัติเห็นชอบรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนดังกล่าวของทั้งสองโครงการ

ขอบเขตการดำเนินงานของเอกชนสำหรับการร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี แบ่งระยะเวลาการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้

- ระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้าง (ระยะเวลาไม่เกิน 3 ปี) เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานเพื่อออกแบบและก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง รวมถึงงานโยธาบริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ระบบบริหารจัดการและควบคุมการจราจร ซึ่งรวมไปถึงระบบด้านขี้น้ำหนัก อาคารศูนย์ควบคุมกลาง ระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล ระบบจ่ายไฟฟ้า อาคารหน่วยกักขัง เป็นต้น

- ระยะที่ 2 การดำเนินงานและบำรุงรักษา (ระยะเวลาไม่เกิน 30 ปี) เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance: O&M) โครงการทั้งหมด รวมถึงการบริหารจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง การอำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง การบริหารจัดการและควบคุมการ

จรรยา การสนับสนุนการปฏิบัติงานของ ทล. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย การก่อสร้างปรับปรุงและบำรุงรักษางานโยธาและงานระบบ และองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง การจัดหาและดูแลรักษา อุปกรณ์และวัสดุต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดของโครงการ รวมถึงจัดหาบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญงานให้เพียงพอ สำหรับการปฏิบัติงานตลอดช่วงระยะเวลาสัญญาาร่วมลงทุน ตามข้อกำหนดของกรมทางหลวง

ทั้งนี้ เอกชนผู้ร่วมลงทุนจะได้รับค่าตอบแทน เป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าดำเนินงานและการบำรุงรักษาตามขอบเขต และเงื่อนไขที่กำหนด ซึ่งกำหนดให้มีการประเมินผลการดำเนินงานของเอกชนตามข้อตกลงการให้บริการ (Service Level Agreement) ตามข้อกำหนดเชิงคุณภาพ ของการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Performance Based Specification for Operation and Maintenance) โดยจะปรับลดค่าตอบแทนการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) หากเอกชนไม่สามารถปฏิบัติงานได้ตามตัวชี้วัด (KPI) ที่กำหนดไว้ เช่น การเปิดให้บริการจราจรความพร้อมการทำงานของระบบ ความเร็วและความถี่ของผิวทาง ค่าสะท้อนแสงของเส้นจราจรการจัดการจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง การเข้าถึงจุดเกิดเหตุของหน่วยกู้ภัย งานซ่อมแซมผิวทางที่ชำรุดเสียหาย การแก้ไขซ่อมแซมไฟฟ้าแสงสว่างและอุปกรณ์งานทางภายในระยะเวลาที่กำหนด ความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง การรักษามาตรฐานสากลในการปฏิบัติงาน (ISO) เป็นต้น ทั้งนี้ มติคณะรัฐมนตรีได้กำหนดกรอบเงินที่เอกชนจะได้รับ ค่าตอบแทนที่คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันไม่เกินจำนวน 33,258 ล้านบาท สำหรับสายบางปะอิน - นครราชสีมา และ 27,828 ล้านบาท สำหรับสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี

กรมทางหลวง โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 35 ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562 และจำหน่ายเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน (Request for Proposal) ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ถึงมีนาคม 2562 โดย

มีเอกชนผู้สนใจซื้อเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน ทั้งในไทย และต่างชาติจากประเทศแถวเอเชียและยุโรป จำนวน 17 ราย สำหรับสายบางปะอิน - นครราชสีมา และจำนวน 18 ราย ซึ่งเมื่อครบกำหนดรับของเอกสารข้อเสนอ ทั้งสองโครงการมีผู้ยื่นของเอกสารข้อเสนอฯ จำนวน 3 ราย โดยจากการประเมิน ข้อเสนอของเอกชน ผลปรากฏว่ากิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ (BGSR) นำโดยบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่เสนอขอรับค่าตอบแทนที่เป็นมูลค่าปัจจุบันต่ำที่สุด และเป็นผู้ผ่านการประเมินสูงสุดของทั้งสองโครงการ โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 35 ได้ดำเนินการเจรจาร่างสัญญา และร่างเอกสารแนบท้ายสัญญา จนกระทั่งได้ข้อยุติทั้งหมดเมื่อเดือนมกราคม 2563 ซึ่งต่อมาคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2563 ได้มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือก เอกชนร่วมลงทุนดังกล่าว

ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมการลงนามสัญญาการให้เอกชน ร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance :O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ซึ่งคาดว่าจะลงนามสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนภายในต้นปี 2564

ใช้ในการก่อสร้างโครงการนี้กว่าหมื่นล้านบาท นับเป็นโมเดลการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่ช่วยลดภาระงบประมาณแผ่นดินในการลงทุนพัฒนาประเทศได้เป็นจำนวนมาก

กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการเวนคืนจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในปี พ.ศ. 2558 ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาโดยแบ่งออกเป็น 13 สัญญา ในปี พ.ศ. 2559 - 2563 และดำเนินการก่อสร้างด้านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางและติดตั้งงานระบบจำนวน 1 สัญญา ในปี พ.ศ. 2561 - 2563 ตลอดจนได้ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในขั้นตอนก่อนเปิดให้บริการ (Road Safety Audit at Pre-Opening Stage) ตลอดทั้งสาย

งานสำรวจ และ ออกแบบ



งานสำรวจและออกแบบ เป็นภารกิจหลักของกรมทางหลวงในการดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวง งานออกแบบโครงสร้างสะพาน งานออกแบบระบบระบายน้ำ รวมทั้งมีบทบาทสำคัญในการศึกษาและกำหนดมาตรฐานการออกแบบงานทางและงานโครงสร้างต่าง ๆ ตามหลักวิศวกรรม เพื่อให้หน่วยงานของกรมทางหลวงและหน่วยงานอื่น ๆ สามารถนำไปใช้ประกอบการออกแบบ ตลอดจนให้เกิดความสะดวกในการตรวจสอบรูปแบบการประมาณราคาการควบคุมการก่อสร้างที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

สืบเนื่องจากภารกิจหลักของกรมทางหลวงที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนพัฒนาทางหลวง ซึ่งกำหนดขึ้นตามทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาตามลำดับให้สมบูรณ์ตามแผนงานที่วางไว้ โดยงานที่จะดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการอันเป็นงบลงทุนก่อสร้างและ

บูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่างานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดมาตรฐาน งานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวก

โดยเมื่อวันที่ 10 – 11 กันยายน 2563 สำนักสำรวจและออกแบบ ได้จัดนิทรรศการผลงานออกแบบ ภายใต้แนวคิด “พัฒนาโครงข่ายทางหลวง เพื่อประสิทธิภาพการเดินทางยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน” ซึ่งประกอบด้วย 8 กลุ่มงาน ได้แก่ งานออกแบบทางแยก งานออกแบบแก้ไขปัญหาจราจร งานออกแบบทางแนวใหม่

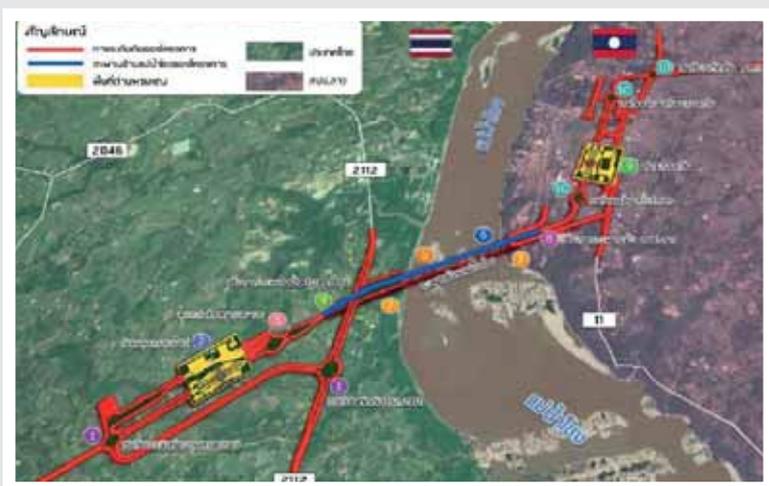
งานออกแบบมอเตอร์เวย์ งานออกแบบบูรณาการกับหน่วยงานอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน งานสำรวจและธรณี งานออกแบบภูมิสถาปัตยกรรมและอาคารกรรม และงานกำลังก่อสร้าง



โครงการสะพานมิตรภาพ ไทย – ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี – สาละวัน)

โครงการสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี – สาละวัน) มีลักษณะโครงสร้างสะพานแบบสะพานโค้ง (Arch Bridge) มีขนาด 2 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 2.00 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยแถบกลาง กว้าง 1.20 เมตร พร้อมทางเท้าขนาด 1.55 เมตร ทั้งสองฝั่ง ความยาวของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงรวม 1,67 เมตร รูปแบบด้านพรมแดนเป็นประเภทอาคารผสมผสานกันของประโยชน์ใช้สอยของผู้ข้ามแดนและสินค้า ร่วมกันลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่โดดเด่น สง่างาม รูปแบบของฝั่งด้านจะแยกการใช้สอยโครงการทั้งทางเข้า-ออกด่าน และแยกอาคารผู้โดยสารกับอาคารตรวจสอบสินค้าออกจากกัน โดยการใช้สอยภายในแต่ละอาคารจะจัดให้ส่วนทำงานของเจ้าหน้าที่อยู่ตรงกลาง และจัดให้ผู้ข้ามแดนหรือสินค้าข้ามแดนอยู่ด้านข้าง ลักษณะนี้จะทำให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติการและประสานงานกันได้อย่างสะดวก และทำให้การสัญจรของผู้ข้ามแดนหรือสินค้าข้ามแดนทั้งขาเข้าและขาออกแยกกันอย่างชัดเจน ซึ่งลักษณะทางด้านสถาปัตยกรรมของอาคารผู้โดยสารจะมีการใช้ลักษณะทางสถาปัตยกรรมล้านช้างมาปรับใช้กับอาคารผู้โดยสารของด่านพรมแดนทั้ง 2 ประเทศ และปรับให้เรียบง่ายขึ้นเพื่อให้เหมาะกับการก่อสร้าง

โครงการมีจุดเริ่มต้นที่ฝั่งประเทศไทย บริเวณบ้านโนนตาล โดยมีถนนเชื่อมต่อจากแนวโครงการบริเวณหน้าด่านพรมแดนกับทางหลวงหมายเลข 2112 ยาวประมาณ 1.8 กิโลเมตร วางแนวขนานกับแนวโครงการมาทางฝั่งทิศใต้ บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 2112 ประมาณ กม.23+180 เมื่อแนวผ่านพื้นที่ด่านพรมแดนแล้ว แนวจะยกข้ามทางหลวงหมายเลข 2112 และแม่น้ำโขง โดยริมตลิ่งฝั่งสปป.ลาว อยู่บริเวณ กม.3+437 ที่บ้านปากตะพาน เมืองละครเพ็ง แขวงสาละวันแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 11 ที่ประมาณ กม.6+400 เข้าบรรจบทางลูกรังเดิมกว้าง 7 เมตร บริเวณบ้านปากตะพานผ่านพื้นที่บ้านหนองสะโน เข้าบรรจบทางหลวงหมายเลข 13 ประมาณ กม.546+800 บริเวณบ้านพวงสะหววัน เมืองละครเพ็ง แขวงสาละวัน สปป.ลาว





โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง – บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) ส่วนที่ 1 และ ส่วนที่ 2

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง – บางปะอิน มีรูปแบบขนาด 6 ช่องจราจร พร้อมทางคู่ขนาน ทล.3901/ทล.3902 ข้างละ 3 ช่องจราจร ระยะทางรวม บางบัวทอง – บางปะอิน 40 กม. (ส่วนที่ 1 ระยะทาง 23.5 กม.และส่วนที่ 2 ระยะทาง 16.5 กม.) โดย ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางในฝั่งขาเข้าโครงการเป็นระบบจัดเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ Multilane Freeflow (MLFF) 6 แห่ง ที่พักริมทาง 1 แห่ง พร้อมปรับปรุงทางแยกต่างระดับ 3 แห่ง ได้แก่ลาดหลุมแก้วสามโคก และบางปะอิน มูลค่าก่อสร้าง 29,300 ล้านบาท ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ 3,500 ล้านบาท

สำหรับบริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอินเป็นจุดรวมและกระจายการจราจรของโครงข่ายทางหลวงพิเศษหลายสาย ซึ่งบริเวณบางปะอินเป็นพื้นที่ NO TOLL ZONE เพื่อความสะดวกในการจัดการในระบบจัดเก็บค่าผ่านทางซึ่งในระยะแรกแต่ละโครงการอาจจะมีระบบจัดเก็บค่าผ่านทางที่แตกต่างกัน

ทั้งนี้ เมื่อโครงการดังกล่าวจะช่วยเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี กับ สายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางปะอิน- นครสวรรค์ พัฒนาโครงข่ายถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครให้สมบูรณ์เต็มวง รวมทั้งเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ลดระยะเวลาในการเดินทางและขนส่ง

งานจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน



โครงการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 244 สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่บึงกาฬ

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 244 สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่บึงกาฬ (โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 (บึงกาฬ-ปากซัน) พร้อมโครงข่าย) เป็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady - chao phraya-mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน

กัมพูชา-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สหภาพเมียนมาร์ – ไทย – เวียดนาม เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในกลุ่มอนุภาคตอนบน และยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดใกล้เคียงที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ ในการเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมและขนส่งระหว่างประเทศกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สำหรับรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น

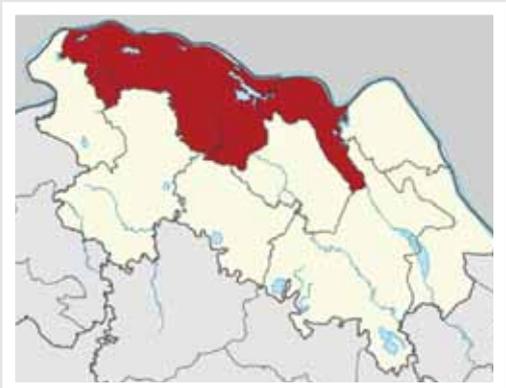


ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 244 สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่บึงกาฬ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.0+000 (ตรงกับ กม. 123+000 ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 222 สายพังโคน – บึงกาฬ) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 สายบึงกาฬ – หนองคาย ที่ กม.125+000 และมีจุดสิ้นสุดที่ฝั่งไทย ที่ กม. 12+750 รวมระยะทาง 12.750 กม. แนวทางหลวงตัดผ่านท้องที่ตำบลบึงกาฬ เทศบาลตำบลวิศิษฐ์ และเทศบาลตำบลโคสีย์ อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ ทางหลวงสายนี้มีพระมีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 67 ก วันที่ 5 สิงหาคม 2559 กรมทางหลวงอนุมัติให้จัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2559 ปัจจุบันได้ดำเนินการจัดการกรรมสิทธิ์เสร็จแล้ว มีปริมาณทรัพย์สิน จำนวน 429 แปลง/ราย เป็นเงินค่าทดแทนทั้งหมด 399,999,829 บาท โดยดำเนินการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 ซึ่งต่อมาได้มีพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 บังคับใช้เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2562 มีผลเป็นการยกเลิกพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 โดยมาตรา 65 บัญญัติว่า “พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินและประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 และยังมีผลใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับได้ตามระยะเวลาการบังคับใช้ของพระราชกฤษฎีกานั้น

การดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้เป็นอันใช้ได้ ส่วนการดำเนินการต่อไปให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้”ในการดำเนินการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินจะต้องดำเนินการด้วยความเป็นธรรมและรวดเร็ว เพื่อให้ประชาชนผู้ถูกเวนคืนได้รับผลกระทบน้อยที่สุดเป็นการลดความขัดแย้งและได้รับความร่วมมือจากประชาชนในพื้นที่ สามารถส่งมอบพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างทางหลวงได้อย่างรวดเร็วและเป็นไปตามแผนงานที่วางไว้

ลักษณะการดำเนินงาน

สำนักจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้ดำเนินการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 244 สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่บึงกาฬ ในท้องที่ตำบลบึงกาฬ เทศบาลตำบลวิศิษฐ์ และเทศบาลตำบลโคสีย์ อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ โดยเป็นการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินที่มีหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน (โฉนด) และที่ดินที่ไม่มีหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน (สิทธิครอบครอง) รวมทั้งที่สาธารณประโยชน์ (นสล.) มีเนื้อที่โดยประมาณ 409 ไร่ โดยที่ดินที่มีหนังสือแสดงสิทธิในที่ดินสำนักจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ดำเนินการทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์และจ่ายเงินค่าทดแทนให้กับผู้ถูกเวนคืนเรียบร้อยแล้ว ในส่วนที่ดินที่ไม่มีหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน ได้ดำเนินการสอบสวนเพื่อให้ทราบถึงผู้มีสิทธิในที่ดินโดยคณะกรรมการเพื่อสอบสวนให้ทราบถึงผู้มีสิทธิในที่ดิน ตามที่พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 รวมทั้งได้มีการจัดทำประชาคมหมู่บ้าน เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและลดความขัดแย้งระหว่างรัฐกับราษฎร พร้อมทั้งได้ทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์และจ่ายเงินค่าทดแทนแล้ว สำหรับที่ดินสาธารณประโยชน์ได้ดำเนินการขออนุญาตเข้าใช้ประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าวและได้รับความยินยอมจากหน่วยงานราชการที่ดูแลที่ดินเรียบร้อยแล้ว โดยในการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าวส่วนใหญ่ได้รับความร่วมมือจากราษฎรในพื้นที่เป็นอย่างดี มีเพียงบางรายที่ไม่ยินยอมรับราคาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น จึงได้มีการออกประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีกำหนดให้การเวนคืนทางหลวงสายนี้เป็นกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วน ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 322 ง วันที่ 17 ธันวาคม 2561 และได้ชี้แจงทำความเข้าใจและอธิบายถึงความจำเป็นเร่งด่วนที่เป็นนโยบายของรัฐบาลและหลักเกณฑ์การกำหนดเงินค่าทดแทนว่าเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว



ประโยชน์ที่ได้รับ

สำนักจัดการมลพิษที่ดิน ได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กฎหมายและระเบียบกำหนด โดยยึดผลประโยชน์ของประชาชน และรัฐ เป็นที่ตั้ง สามารถส่งมอบพื้นที่ให้สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ เพื่อก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 244 สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่บึงกาฬ ได้ครบถ้วนตามแบบก่อสร้างแล้ว ขณะนี้สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศได้เข้าดำเนินการก่อสร้างทางหลวงดังกล่าวแล้ว ตามสัญญาจ้างก่อสร้าง 3 สัญญา (3 ตอน) และเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่งผล

ให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และวัฒนธรรมระหว่างประเทศในพื้นที่โดยผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมและขนส่งระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเข้ากับโครงข่ายคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอาเซียน ต่อไป

วิดิทัศน์สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ - บอลิคำไซ
(ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 244 สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่บึงกาฬ)



ผลการดำเนินงานด้านวิเคราะห์และตรวจสอบ ประจำปีงบประมาณ 2563



ในปีงบประมาณ 2563 สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ กรมทางหลวง มีผลการดำเนินงาน ซึ่งเป็นผลงานที่สำคัญ ดังนี้

1. การจัดทำร่างมาตรฐานวิธีการทดสอบหาค่า Liquid Limit (LL) ของดินโดยใช้เครื่องมือ Cone Penetrometer

ปริมาณน้ำในดินมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของดิน ทั้งในด้านการเปลี่ยนแปลงสถานภาพและคุณสมบัติทางวิศวกรรมของดิน ปริมาณน้ำในดินขณะที่ดินเริ่มเปลี่ยนสภาพจากของเหลวไปเป็นสารเหนียวในตัวในสถานะพลาสติกเรียกว่า Liquid Limit (LL) ซึ่งเป็นค่าที่ใช้ในการจำแนกชนิดของดินและใช้ในการกำหนดคุณสมบัติของดินที่นำมาใช้ในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง

กรมทางหลวง ใช้วิธีการทดสอบตาม ทล.-ท.102/2515 ในการหาค่า Liquid Limit ของดิน โดยวิธีการทดสอบนี้ได้ปรับปรุงมาจาก ASTM D 423-66 โดยวิธี Casagrande Method โดยการนำดินมาผสมน้ำที่ปริมาณต่างๆ กัน ใส่ในภาชนะถ้วยกระหะแล้วปาตรงกลางแล้วเคาะถ้วยด้วยความเร็วสม่ำเสมอจนดินเลื่อนมาบรรจบกันเป็นระยะ 1/2 นิ้ว แล้วนำจำนวนครั้งการเคาะและปริมาณน้ำมาเขียนกราฟความสัมพันธ์ โดยปริมาณน้ำที่จำนวนการเคาะที่ 25 ครั้งนี้เรียกว่าค่า Liquid Limit

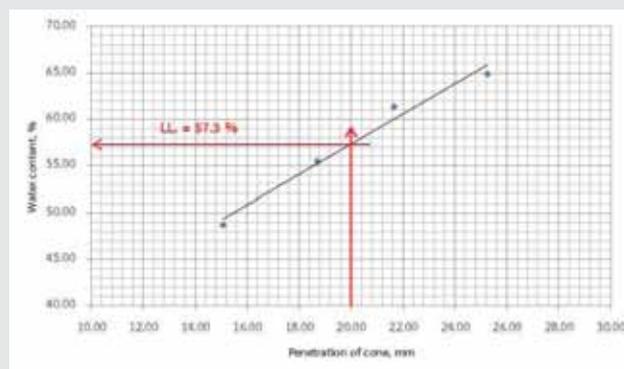
การหาค่า Liquid Limit ของดินโดยวิธี Casagrande Method ต้องทดสอบตัวอย่างดินที่ปริมาณน้ำต่าง ๆ กันอย่างน้อย 4 ครั้ง ทำให้ใช้เวลานานในการทดลอง โดยทั่วไปไม่ต่ำกว่า

กว่า 1-3 ชั่วโมง อีกทั้งต้องใช้ความชำนาญในการทดลองทำให้เกิดความคลาดเคลื่อนของผลทดลองจากผู้ทดลองได้ง่าย มีผลต่อการจำแนกชนิดของดินและการคัดเลือกดินที่นำมาใช้ในการก่อสร้างทาง เพื่อลดความคลาดเคลื่อนดังกล่าว จึงได้ทำการศึกษาวิธีการทดลองหาค่า Liquid Limit โดยใช้เครื่องมือ Cone Penetrometer เปรียบเทียบกับค่า Liquid Limit จากวิธี Casagrande Method เพื่อตรวจสอบความแม่นยำและความถูกต้องในการนำมาใช้งาน

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบโดยกลุ่มงานตรวจสอบและแนะนำวัสดุสร้างทางได้ศึกษาและจัดทำร่างมาตรฐานวิธีการทดลองเพื่อหาค่า Liquid Limit โดยการใช้เครื่องมือ Cone Penetrometer ตามมาตรฐาน BS 1377 โดยค่า Liquid Limit ของดินคือปริมาณน้ำในดินที่ทำให้กรวยที่มีมุมที่ปลาย 30 องศา และมีน้ำหนัก 80 กรัม จมลงไปในมวลดินอย่างอิสระเป็นระยะทาง 20 มิลลิเมตร ในเวลา 5 วินาที โดยนำตัวอย่างดินที่ใช้ในโครงการก่อสร้างของกรมทางหลวงมาทำการทดลอง และเปรียบเทียบค่า Liquid Limit ที่ได้จากการทดลองโดยวิธี Casagrande Method ซึ่งค่า Liquid Limit ได้มีค่าใกล้เคียงกัน และวิธีการทดลองโดยใช้เครื่องมือ Cone Penetrometer มีความเที่ยงเบนของผลทดลองที่น้อย ทำให้ได้ค่าที่มีความแม่นยำมากขึ้น ซึ่งจากการทดลองพบว่า สามารถหาค่า Liquid Limit ของดินได้รวดเร็วขึ้น ให้ผลการทดลองที่มีความสม่ำเสมอและแม่นยำ รวมทั้งลดความคลาดเคลื่อนจากผู้ทำการทดลอง ทำให้มีความมั่นใจในการนำผลทดลองไปใช้ในการควบคุมคุณภาพวัสดุสร้างทางได้เป็นอย่างดี



ภาพที่ 1 เครื่องมือ Cone Penetrometer



ภาพที่ 2 ผลการทดลองหาค่า Liquid Limit โดยวิธี Cone Penetrometer Method

2. การออกแบบแนะนำโครงสร้างชั้นทาง Joint Plain Concrete Pavement (JPCP)

ถนนปอร์ตแลนด์คอนกรีตเป็นถนนประเภททางผิวทางแข็ง (Rigid Pavement) เนื่องจากมีค่าโมดูลัสความยืดหยุ่น (Modulus of Elasticity) สูง ส่งผลให้มีการแอ่นตัวน้อยมากเมื่อมีน้ำหนักกระทำบนผิวทาง ซึ่งจะรับน้ำหนักในลักษณะเดียวกับแผ่นพื้น (Plate) จึงทำให้สามารถกระจายน้ำหนักจากการจราจรลงสู่ดินคันทางเป็นพื้นที่กว้าง มีผลให้หน่วยแรง (Stress) ที่เกิดขึ้นในดินคันทางมีค่าต่ำ ทำให้ในการออกแบบโครงสร้างถนนปอร์ตแลนด์คอนกรีตต้องพิจารณาถึงชั้นวัสดุใต้ผิวทางปอร์ตแลนด์คอนกรีต คุณภาพของคอนกรีต ปริมาณการจราจร การออกแบบทางเรขาคณิต ความหนาของผิวทางปอร์ตแลนด์คอนกรีต และรอยต่อ รอยต่ออื่นมีไว้เพื่อใช้ในการควบคุมรอยแตกให้การก่อสร้างทำได้สะดวก ควบคุมการเคลื่อนตัว และสามารถถ่ายน้ำหนักการจราจรระหว่างแผ่นคอนกรีต

ถนนคอนกรีตเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีการหดตัวเนื่องจากความเสียดทานระหว่างผิวทางซีเมนต์คอนกรีตและชั้นรองถนนคอนกรีต ทำให้เกิดรอยแตกขึ้นตามภาพที่ 3 โดยจะมีระยะห่างระหว่างรอยแตกประมาณ 12 ถึง 45 เมตร ขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศภายหลังการก่อสร้างและวัสดุชั้นรองถนนคอนกรีต ภายหลังการก่อสร้างจะเกิดการ Curling and Warping และน้ำหนักจากการจราจรทำให้เกิดรอยแตกตามภาพที่ 4 ดังนั้นจึงต้องมีการกำหนดให้เกิดจุดอ่อนตัวขึ้นในถนนผิวทางปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีต เพื่อให้เกิดรอยแตกในบริเวณที่ต้องการตามภาพที่ 5 ซึ่งการถ่ายเทแรงกระทำจากการจราจรของถนนซีเมนต์คอนกรีตระหว่างรอยต่อ ทำได้โดยการขัดกันของวัสดุมวลรวม (Aggregate Interlock) และหรือเหล็กเดือย (Dowel Bars) ซึ่งจะเป็นเหล็กกลมเรียบ

กรมทางหลวง ได้ดำเนินก่อสร้างถนนปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตครั้งแรกในปี 2503 ที่ ทางหลวงหมายเลข 1 ช่วงอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ลาดพร้าว ก่อสร้างบนชั้นรองพื้นทางวัสดุมวลรวม ปราศจากชั้นทรายรองถนนซีเมนต์คอนกรีต ระยะห่างรอยต่อตามขวาง 6 เมตร มีระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร และได้เปิดการจราจรในปี 2507 ซึ่งมีการใช้งานได้ดี ไม่พบปัญหาการ Pumping ต่อมาได้ก่อสร้างถนนซีเมนต์คอนกรีตสายที่สองคือสายกรุงเทพ-นครปฐม ก่อสร้างบนชั้นรองพื้นทางวัสดุมวลรวม ระยะห่างรอยต่อตามขวาง 36 เมตร ระยะทางประมาณ 41 กิโลเมตร ถนนสายนี้เกิดปัญหาการ Pumping ภายหลังการก่อสร้างได้ไม่นาน ผลจากการเกิด Pumping ของถนนสายนี้ ผู้ออกแบบโครงสร้างชั้นทางในขณะนั้น ซึ่งเป็นวิศวกรโยธาจากต่างชาติ ได้แนะนำให้กรมทางหลวงก่อสร้างถนนปอร์ตแลนด์คอนกรีต โดยมีชั้นทรายรองถนน เพื่อป้องกันการอัดทะลัก ทั้งนี้สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบโดยคณะผู้ออกแบบโครงสร้างชั้นทาง มีความเห็นเพิ่มเติมว่าถนนปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตที่ระยะห่างรอยต่อตามขวาง 36 เมตร จะเกิดการหดตัวจากสภาพแวดล้อมมากกว่าถนนปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตที่ระยะห่างรอยต่อตามขวาง 6 เมตร จึงอาจเป็นอีกหนึ่งสาเหตุที่ทำให้เกิดการอัดทะลัก

ในปี 2538 กรมทางหลวง ได้จัดทำแบบมาตรฐานปอร์ตแลนด์คอนกรีต บริเวณรอยต่อแผ่นคอนกรีต (Joint) ใช้ Dowel Bars เป็นเหล็กในการถ่ายเทแรงกระทำจากการจราจร ซึ่งเป็นเหล็กเส้นกลม SR 24 ตาม มอก. 20 ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 25 มิลลิเมตร ระยะห่าง 300 มิลลิเมตร สำหรับถนนปอร์ตแลนด์คอนกรีตความหนา 230 และ 250 มิลลิเมตร ในปี 2015 แบบมาตรฐานปอร์ตแลนด์คอนกรีตกรมทางหลวงได้เปลี่ยนเหล็ก Dowel Bars เป็นเหล็กเส้นกลม คุณสมบัติตาม AASHTO M36 Grade 60 ขนาด

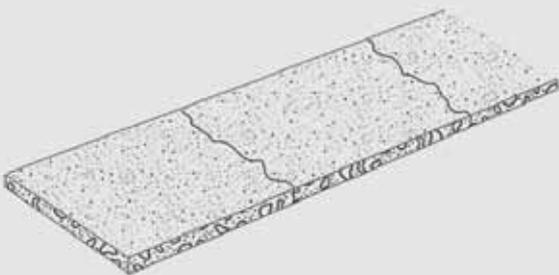
เส้นผ่านศูนย์กลาง 30, 32 และ 35 มิลลิเมตร สำหรับถนนพอร์ตแลนด์คอนกรีตความหนา 230, 250 และ 280 มิลลิเมตรตามลำดับ ระยะห่าง 300 มิลลิเมตร และในปัจจุบัน กรมทางหลวงได้ออกแบบถนนพอร์ตคอนกรีตบนวัสดุชั้นรองถนน พอร์ตแลนด์คอนกรีต ชนิดต่างๆ เช่น หินคลุก ทราซ ดินซีเมนต์ และแอสฟัลต์คอนกรีต เป็นต้น

ในปี 2005 หน่วยงาน The American Concrete Pavement Association (ACPA) ได้จัดทำแบบสอบถามหน่วยงานราชการในประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ที่ดูแลด้านงานทางพบว่ามีการใช้ JPCP เป็นหลักดังแสดงในภาพที่ 6 ทั้งนี้หลายมลรัฐในประเทศสหรัฐไม่ใช้ JRPC เช่นมลรัฐ Texas (TXDOT, 2018) เนื่องจากปัญหาการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องตามขวาง

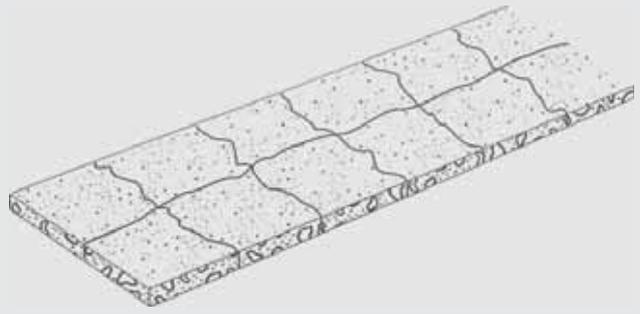
ถนน JPCP ไม่เสริมเหล็กไม่เสริมกันการแตกร้าวจึงมีระยะห่างระหว่างรอยต่อตามขวางน้อยกว่า 15 ฟุต (4.6 เมตร) ทำให้เกิดการหดตัวเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศน้อย เมื่อความกว้างของรอยแตกมีระยะแคบทำให้เกิดการซึมผ่านของน้ำจากผิวจราจรลงสู่โครงสร้างชั้นทางด้านล่างได้น้อย จึงมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น FHWA (2007)

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้ออกแบบแนะนำโครงสร้างชั้นทางผิวทางพอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตในปีงบประมาณ 2563 ได้แก่

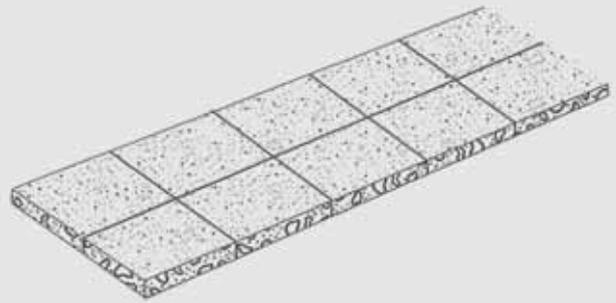
1. โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 ตอน ขอนแก่น - บ.หินลาด ช่วง กม. 336+786 ถึง กม.360+828 ในช่องทางคู่ขนาน
2. โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3471 ตอน ต.บางบุตร - ต.ชุมแสง ช่วง กม. 27+920 ถึง กม.28+760
3. โครงการก่อสร้างทางหลวงแยกอินทร์บุรี- อ.สากเหล็ก ตอน อ.ทับคล้อ - อ.สากเหล็ก ช่วง กม. 142+000-172+900



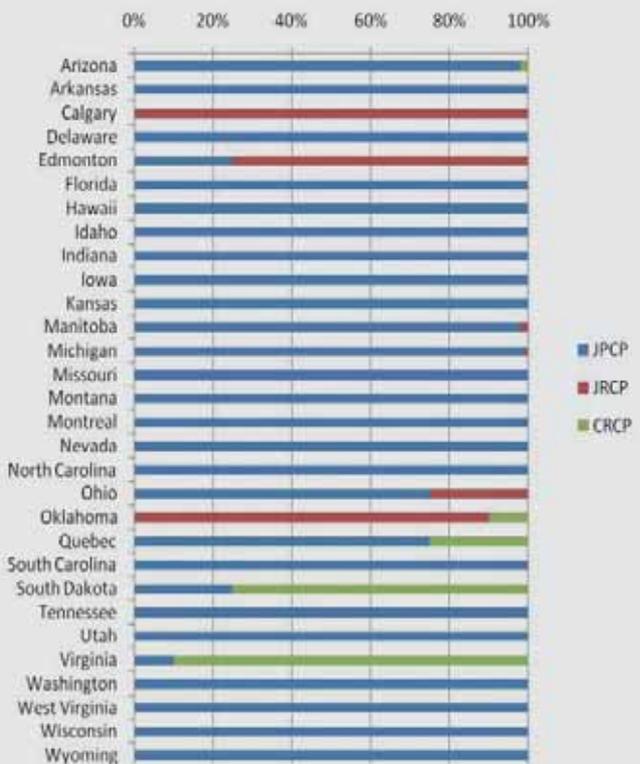
ภาพที่ 3 การแตกเริ่มต้นภายหลังการก่อสร้างถนนคอนกรีตที่ไม่มีรอยต่อ



ภาพที่ 4 การแตกภายหลังการก่อสร้างถนนคอนกรีตที่ไม่มีรอยต่อเนื่องจากสภาพแวดล้อมและการจราจร



ภาพที่ 5 Properly jointed pavement



ภาพที่ 6 ผลแบบสอบถามของ ACPA (ACPA, 2005)

3. การตรวจสอบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขณะฝนตก ด้วยเครื่องทดสอบความต้านทานการลื่นไถลของ ผิวทางแบบต่อเนื่องชนิด Fix Slip Friction Test รุ่น ASFT T-10 พร้อมแนวทางการแก้ไข

“ความต้านทานการลื่นไถลของผิวทาง” เป็นคุณลักษณะหนึ่งที่สำคัญของผิวทาง ที่ส่งผลโดยตรงต่อความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเวลาฝนตก จากงานศึกษาวิจัยพบว่า ความเสียดทานของผิวทาง (Pavement Friction) หรือความต้านทานการลื่นไถล (Pavement-Tire Friction หรือ Skid Resistance) เป็นปัจจัยหนึ่งในหลายๆ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุรถชนกันอันเนื่องมาจากถนนลื่นในกรณีที่ดินเปียก (Wet-

Skidding Crash) ซึ่งพบว่าโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวจะลดลงเมื่อความเสียดทานระหว่างยางรถยนต์กับผิวทางมีมากขึ้น (Moyer,1959) อย่างไรก็ตามการเกิดอุบัติเหตุรถชนกันที่เกี่ยวข้องกับความเสียดทานของผิวทาง (Skid - Related Crash) มีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย อาทิเช่น สภาพทางเรขาคณิตของถนน คุณลักษณะทางการจราจร ความเร็วของยานพาหนะ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ และสภาพภูมิอากาศ เป็นต้น ดังนั้นในส่วนของ ผิวทางที่เปียกจึงเป็นเพียงหนึ่งในหลายปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะดังกล่าว จากการศึกษาหลักเกณฑ์ค่าความต้านทานการลื่นไถลของกรมทางเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางสามารถแบ่งออก 2 ระดับ รายละเอียดดังตาราง

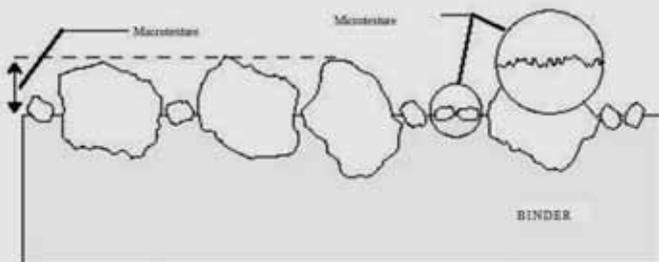
เกณฑ์ระดับ*	IFI	*	BPN
ค่าระดับพึงระวัง (Investigatory Level)	0.32	0.43	42
ค่าระดับปรับปรุงแก้ไข (Intervention Level)	0.25	0.29	30

*โครงการศึกษาวิจัยและวิเคราะห์ความเสียดทานของผิวทาง เพื่อพัฒนาดัชนีชี้วัดและยกระดับด้านความปลอดภัยทางถนน โดยสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ กรมทางหลวง

- ค่าระดับพึงระวัง (Investigatory Level) หมายถึงระดับที่ค่าความเสียดทานเริ่มมีอัตราการลดลงอย่างรวดเร็วอย่างมีนัยสำคัญเป็นพื้นที่ที่ควรให้ความระมัดระวังและอาจทำการติดตั้งป้ายเตือนแก่ผู้ใช้ทางเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบสภาพผิวทางหรือทำการปรับปรุงผิวทางในระยะสั้น

- ค่าระดับปรับปรุงแก้ไข (Intervention Level) หมายถึงระดับที่ค่าความเสียดทานของ สายทางบริเวณนั้นๆควรได้รับการปรับปรุงแก้ไขอย่างเร่งด่วน

ปัจจัยของลักษณะความหยาบของพื้นผิวที่ส่งผลกระทบต่อความต้านทานการลื่นไถลของผิวทาง คือ ความหยาบระดับ Micro-Texture , Macro-Texture และ Mega-Texture ซึ่งมีลักษณะตามภาพที่ 7



ภาพที่ 7 ลักษณะของพื้นผิวถนน (ที่มา : Tremblay, 1995)

ในปัจจุบันสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบโดยส่วนสำรวจและประเมินสภาพทางได้รับการประสานจากแขวงทางหลวงในหลายๆ พื้นที่เกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุจากการลื่นไถลในเวลาฝนตกบ่อยครั้ง สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบจึงได้ส่งหน่วยตรวจสอบค่าความต้านทานการลื่นไถลของผิวทางด้วยเครื่องตรวจสอบความต้านทานการลื่นไถลชนิดต่อเนื่อง รุ่น ASFT T-10 เพื่อตรวจสอบคุณภาพความต้านทานการลื่นไถลว่าอยู่ในหลักเกณฑ์ข้อกำหนดที่ปลอดภัยของกรมทางหลวงหรือไม่



ภาพที่ 8 เครื่องตรวจสอบความต้านทานการลื่นไถลชนิดต่อเนื่อง รุ่น ASFT T-10

เครื่องมือ ASFT รุ่น T-10 มีหลักการในการทดสอบคือ ทำการทดสอบบนผิวทางที่เปียก เพื่อจำลองสภาพความต้านการลื่นไถลขณะฝนตกและมีการห้ามล้อ (Brake) โดยใช้การหมุนของล้อทดสอบที่มีค่าเปอร์เซ็นต์ Slip ที่ 13% และวัดค่า Torque ที่เกิดขึ้นของชุดล้อทดสอบ เพื่อนำไปประมวลค่า Friction ตามมาตรฐาน ISO 8349 ในการทดสอบโดยจะใช้อัตราความเร็วประมาณ 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จากการตรวจสอบอุบัติเหตุซึ่งเกิดจากการลื่นไถลบนผิวทางคอนกรีตในเวลาฝนตก ส่วนใหญ่จะเป็นผิวทางมีลักษณะเรียบมัน ตามภาพที่ 9 สาเหตุอาจมาจากขณะทำการก่อสร้างได้มีการโรยผงซีเมนต์เพื่อช่วยดูความชื้นออกจากผิวหน้าคอนกรีตสด เนื่องจากมีฝนตกขณะการก่อสร้างหรือเทคอนกรีตและปรับแต่งผิวหน้าคอนกรีต



ภาพที่ 9 ลักษณะผิวทางคอนกรีตที่มีความเรียบมัน

เมื่อทราบถึงสาเหตุ จึงได้นำเครื่องฉีดล้างแรงดันสูงตามภาพที่ 10 มาสร้างความหยาบบน ผิวทาง (Re-Texturing) ระดับ Micro Texture ตามภาพที่ 11 เพื่อปรับปรุงคุณภาพความต้านการลื่นไถล ของผิวทาง

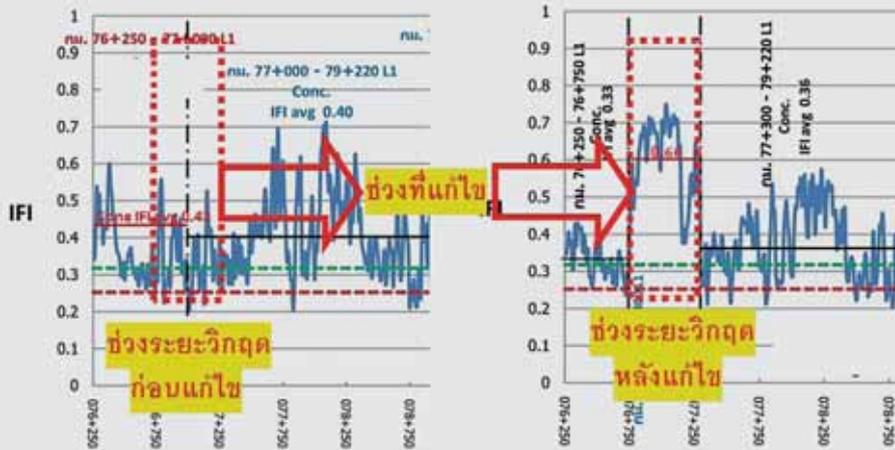
จากการทดลองพบว่าเครื่องฉีดล้างแรงดันสูง (Ultra High Pressure) แรงดัน 36,000 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว (PSI) สร้างความหยาบบนผิวทาง (Re-Texturing) ระดับ Micro Texture ส่งผลให้เพิ่มความต้านทานการลื่นไถลของผิวทางให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ข้อกำหนดของกรมทางหลวง โดยพิจารณาเปรียบเทียบก่อน-หลังตามภาพที่ 12 อีกทั้งการฉีดล้างเพื่อสร้างความหยาบบนผิวทางยังสามารถทำงานได้อย่างรวดเร็ว เหมาะกับการแก้ไขในปริมาณงานที่มาก ๆ ได้



ภาพที่ 10 เครื่องฉีดล้างแรงดันสูง (Ultra High Pressure) แรงดัน 36,000 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว (PSI)



ภาพที่ 11 ลักษณะความหยาบของผิวทางที่ได้มีความหยาบระดับ Micro Texture



ภาพที่ 12 กราฟแสดงค่าความเสียดทานสากล (IFI) เปรียบเทียบก่อนและหลังการดำเนินการแก้ไข

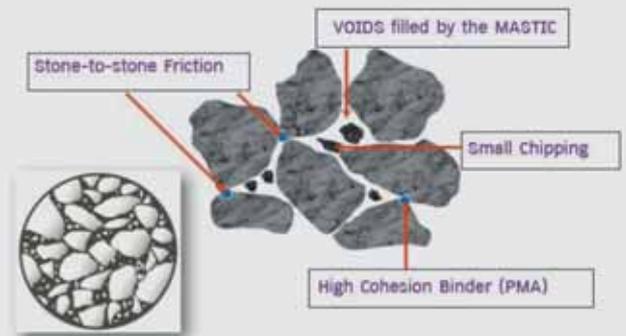
4. การศึกษาทางผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตแบบบาง (Thin Layer Asphalt Concrete : TLAC)

การบำรุงรักษาสภาพทางให้อยู่ในสภาพที่ดีและพร้อมที่จะให้บริการแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย วิธีหนึ่งที่น่าิยมใช้คือการขูดไสแล้วปูกลับด้วยผิวทางใหม่และทำ red anti skid ซึ่งมีราคาค่อนข้างสูง สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบโดยส่วนออกแบบและตรวจสอบผิวทางแอสฟัลต์จึงมีแนวคิดนำผิวทางที่มีส่วนผสมแอสฟัลต์คอนกรีตแบบบาง (Thin layer Asphalt Concrete : TLAC) มาใช้ เพื่อให้ได้ค่าความต้านทานการลื่นไถลเป็นไปตามมาตรฐานและมีราคาถูกกว่าผิวทางที่ทำ red anti skid แบบเดิม

แอสฟัลต์คอนกรีตแบบบาง (Thin layer Asphalt Concrete : TLAC) เป็นผิวทางแอสฟัลต์ที่มีความหนาแบบบางพิเศษประมาณ 20 – 30 mm ซึ่งเป็นความหนาที่อยู่ระหว่างผิวทางแบบ CHIP SEAL (SST) กับ THIN OVERLAY PAVEMENT ประกอบรวมกัน 2 ส่วนคือ

- ชั้นที่ 1 Interlayer Membrane เป็นชั้นยึดเกาะเชื่อมประสานด้วย Trac Coat โดยแอสฟัลต์แบบ Modified Asphalt Emulsion (CRS-1P)
- ชั้นที่ 2 ผิวทางแอสฟัลต์แบบ Modified Asphalt Concrete Wearing Course ที่เป็นแบบ Gap Graded

พื้นที่ที่เหมาะสมในการใช้แอสฟัลต์คอนกรีตแบบบาง (Thin layer Asphalt Concrete : TLAC) ได้แก่ งานก่อสร้างผิวทางใหม่ งานบำรุงรักษา บริเวณจุดเสี่ยงอันตราย งานบริเวณที่จำกัดระยะความสูง ซึ่งคาดว่า การนำแอสฟัลต์คอนกรีตแบบบางไปใช้จะช่วยเพิ่มความฝืดผิวทางเพิ่มระยะเบรก แรงการไหลระบายน้ำบนผิวทาง ลดน้ำขังที่ผิวทางและน้ำกระเด็นมาด้านหลัง ลดเสียงดังจากการจราจร ชะลอการเกิดร่องล้อ

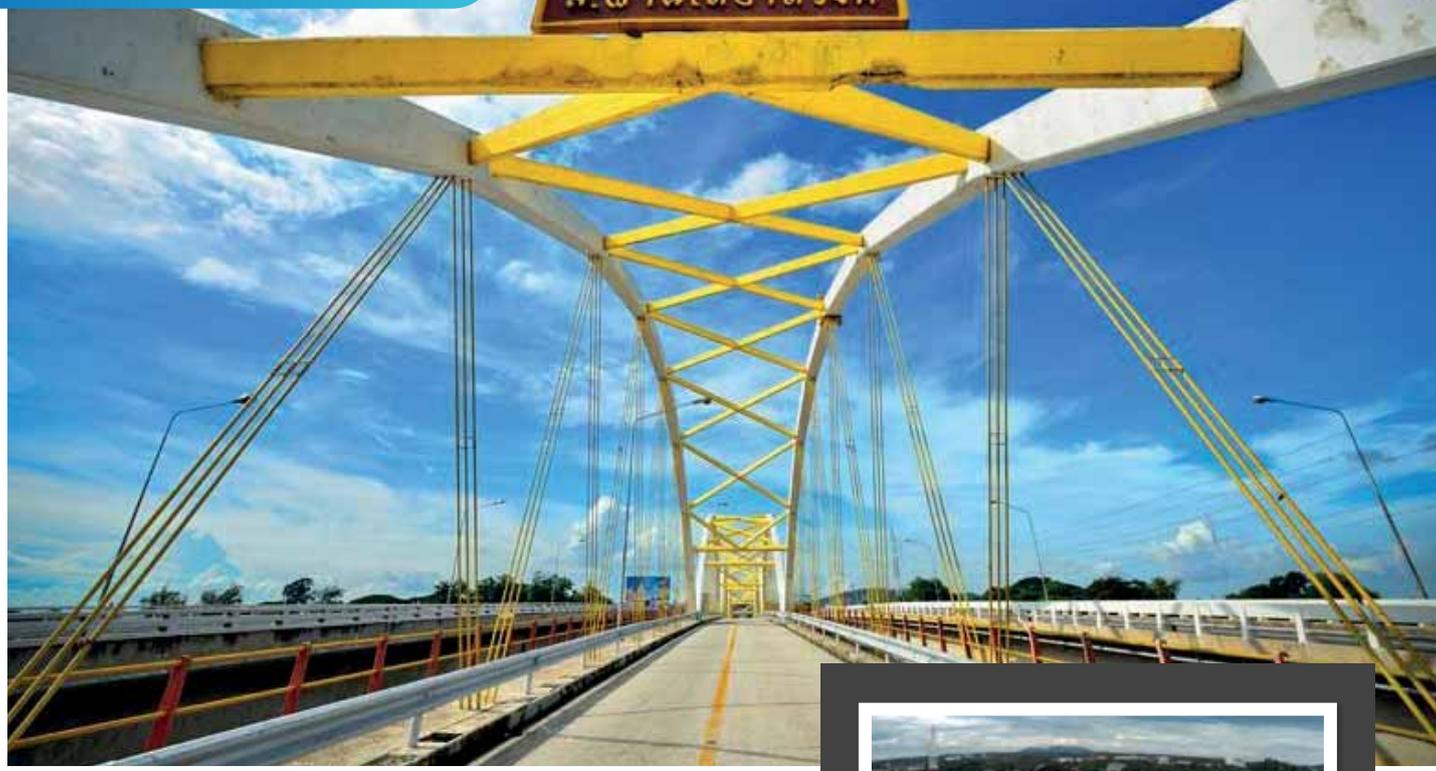


ภาพที่ 13 แอสฟัลต์คอนกรีตแบบบาง (Thin layer Asphalt Concrete : TLAC)



ภาพที่ 14 ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตแบบบาง (Thin layer Asphalt Concrete)

งานวิจัย และพัฒนาทาง



โครงการศึกษาจัดทำแนวทางการบูรณะสะพานประวัติศาสตร์ของกรมทางหลวงที่ก่อสร้างก่อนปี 2500

สำนักวิจัยและพัฒนาทาง ร่วมกับสำนักสำรวจและออกแบบ สำนักบริหารบำรุงทาง แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1 สำนักงานทางหลวงที่ 11 ดำเนินการตรวจสอบความสมบูรณ์และประเมินกำลังรับน้ำหนักของโครงสร้างสะพานเดชาติวงศ์ ภายหลังจากใช้งานมายาวนานถึง 70 ปี ปัจจุบันสะพานถูกจำกัดการใช้งานแต่ยังคงเป็นสะพานที่มีความสำคัญต่อการคมนาคมเข้า-ออกจังหวัดนครสวรรค์ การตรวจสอบความสมบูรณ์และประเมินกำลังรับน้ำหนักของโครงสร้างอาศัยการทดสอบและการตรวจวัดที่เกิดขึ้นจริงร่วมกับการวิเคราะห์โครงสร้างขั้นสูงด้วยแบบจำลองไฟไนต์เอลิเมนต์ และการวิเคราะห์เชิงสถิติและความน่าจะเป็นเพื่อคำนวณหาดัชนีความปลอดภัย (Safety Index) ของโครงสร้าง เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลที่ได้จะนำมาประกอบการออกแบบบูรณะสะพานให้สามารถใช้งานได้ตามมาตรฐานอย่างปลอดภัยและยั่งยืน ลดภาระการบำรุงรักษาในอนาคต

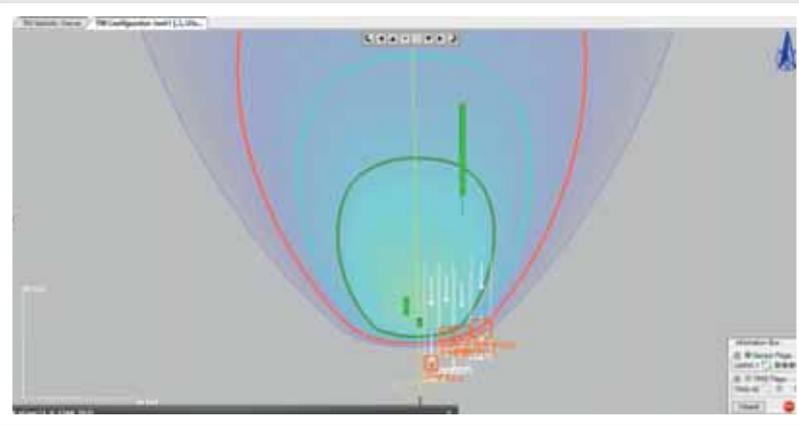
สะพานเดชาติวงศ์เป็นสะพานลำดับแรกๆ ของประเทศ ที่ก่อสร้างข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จึงเป็นสะพานประวัติศาสตร์ที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ ซึ่งหากสามารถบูรณะให้กลับมาใช้งานได้ตามมาตรฐานออกแบบปัจจุบันจะยิ่งเป็นการเพิ่มคุณค่าสะพานที่เป็นหลักฐานความสำเร็จทางวิศวกรรมให้อยู่คู่ประเทศไทยต่อไป



ภาพ การเก็บข้อมูล ณ จุดกลับรถทางหลวงหมายเลข 331 ตอน สัตหีบ-เขาบายศรี กม.1+600



ภาพการตรวจนับการจราจรโดยใช้กล้อง CCTV



ภาพการตรวจวัดระยะห่างระหว่างรถยนต์โดย Microwave Radar

โครงการวิเคราะห์และปรับปรุงจุดกลับรถ เพื่อเพิ่มคุณภาพมาตรฐานความปลอดภัยบนทางหลวง

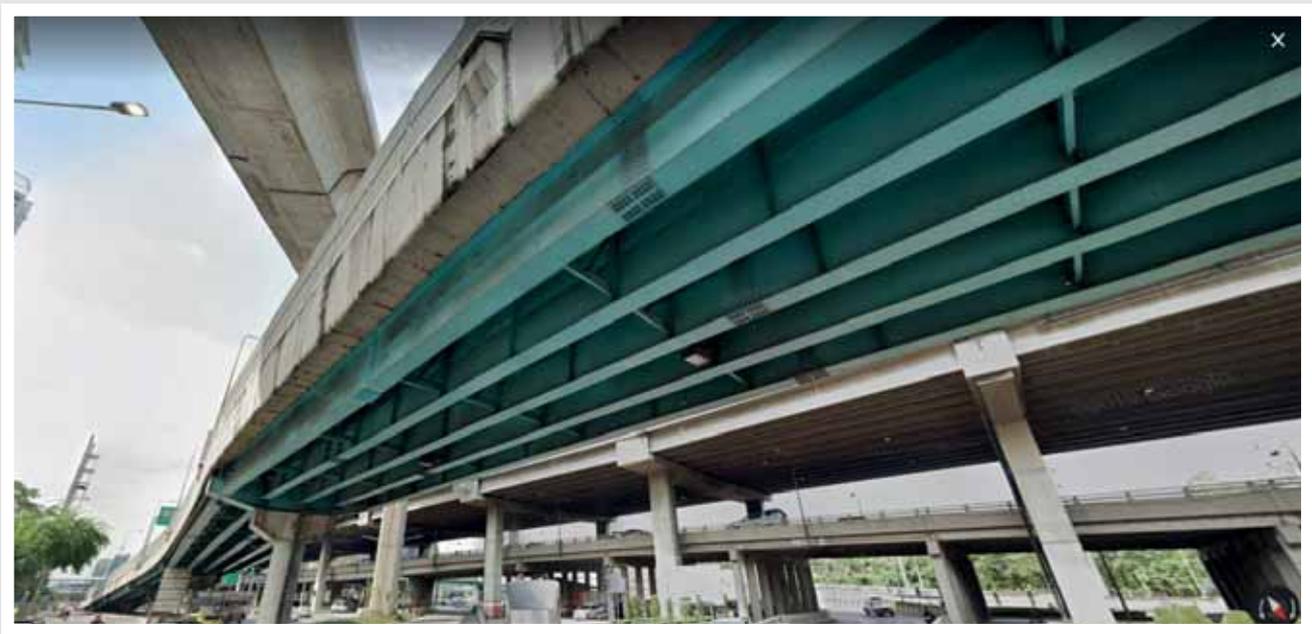
ปัจจุบันกรมทางหลวงและแขวงทางหลวงต่างๆ มีความพยายามออกแบบปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยและลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นของจุดกลับรถบริเวณเกาะกลาง โดยมีการออกแบบ หรือแก้ปัญหาที่จุดกลับรถบริเวณเกาะกลางในหลากหลายรูปแบบ เช่น การใช้กำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) ในการจัดช่องจราจร และป้องกันการชนจากยานพาหนะในทางตรง หรือใช้เพื่อการเบี่ยงเส้นทางจราจรทางตรง หรือ เพื่อเพิ่มรัศมีวงเลี้ยวให้ยานพาหนะที่ต้องการกลับรถ และการเพิ่มความปลอดภัยด้วยการทำเกาะแบ่งระหว่างรถทั้งสองทิศทาง อย่างไรก็ตามจากรูปแบบและแนวคิดในการออกแบบจุดกลับรถบริเวณเกาะกลางนี้ ควรได้รับการวิเคราะห์ที่เพิ่มขึ้น และต่อยอดองค์ความรู้ที่ผ่านมาให้เกิดรูปแบบมาตรฐานจุดกลับรถบริเวณเกาะกลาง ที่สอดคล้องกับลักษณะกายภาพ และลักษณะการจราจรของถนนในรูปแบบต่าง ๆ

โครงการได้รวบรวม และศึกษาหลักการออกแบบจุดกลับรถบริเวณเกาะกลางรูปแบบต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อหาแนวทางการออกแบบที่เหมาะสมกับประเทศไทย และสามารถเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ใช้ในการตรวจสอบความปลอดภัยและความเหมาะสม

สมของจุดกลับรถบริเวณเกาะกลาง เพื่อพิจารณาปรับปรุงรูปแบบจุดกลับรถบริเวณเกาะกลางที่มีอยู่ และที่จะเกิดขึ้นในอนาคต นอกจากนี้โครงการยังมีการสรุปและนำเสนอรูปแบบจุดกลับรถบริเวณเกาะกลางรูปแบบต่างๆ ที่เหมาะสมกับลักษณะกายภาพ และปริมาณการจราจรของถนนขนาดต่างๆ เพื่อให้การสัญจรบนทางหลวงมีความคล่องตัวและมีความปลอดภัยสูงสุด ผลการศึกษาโครงการนี้จะเป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางหลวงในอนาคต



ภาพการตรวจนับการจราจรแบบ Image Processing



ภาพ สะพานต่างระดับข้ามแยกลาดพร้าว

โครงการตรวจสอบประเมินสภาพ และออกแบบเพื่อบูรณะสะพานต่างระดับข้ามแยกลาดพร้าว

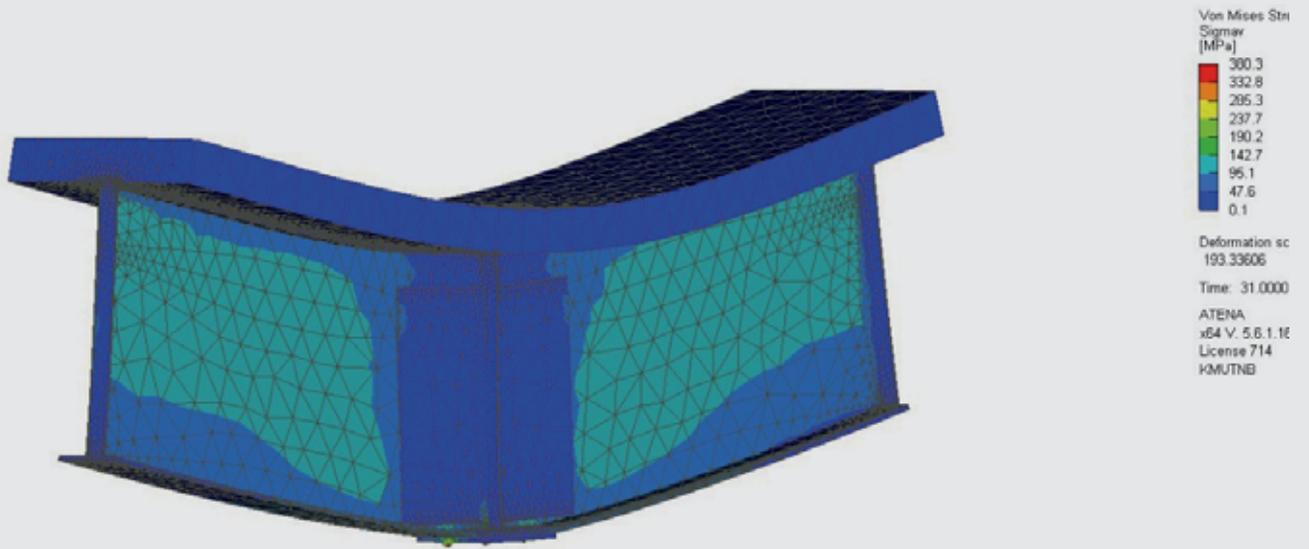
สะพานเหล็กเป็นโครงสร้างที่มีแนวโน้มที่จะเกิดความล้า (Fatigue) ได้ง่ายกว่าโครงสร้างคอนกรีต ผลของความล้าสะสมจากการจราจรบนสะพานอาจทำให้สะพานเกิดความเสียหาย ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง สำนักวิจัยและพัฒนาทาง ร่วมกับสำนักสำรวจและออกแบบ สำนักบริหารบำรุงทาง แขวงทางหลวงกรุงเทพ สำนักงานทางหลวงที่ 13 ได้ทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ และประเมินกำลังรับความล้าของโครงสร้างสะพานเหล็กข้ามแยกลาดพร้าวทั้งฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออกถนนวิภาวดีรังสิต ภายหลังจากใช้งาน 14 ปี ด้วยวิธีการทดสอบแบบไม่ทำลาย (Non-destructive Testing) การวิเคราะห์แบบจำลองไฟไนต์อีลิเมนต์ และการประเมินความล้าของโครงสร้างทั้งโดยมาตรฐานการออกแบบ AASHTO LRFD (2010) และโดยข้อมูลการจราจรที่เกิดขึ้นจริง (Field Observation)

ผลการตรวจสอบความสมบูรณ์ของโครงสร้างพบว่า โครงสร้างสะพานมีความสมบูรณ์ดี แต่อย่างไรก็ตาม โครงสร้างสะพานมีกำลังรับความล้าที่จำกัด สำนักวิจัยและพัฒนาทาง ได้นำแนวคิดของดัชนีความปลอดภัย (Safety Index) มาประเมินความปลอดภัยของโครงสร้างสะพาน เพื่อให้การวางแผนการบูรณะเสริมกำลังสะพานให้มีกำลังรับความล้าแบบไม่จำกัด (Infinite Life) ตามมาตรฐานการออกแบบ AASTHO LRFD (2010) เป็นไปอย่างเหมาะสม

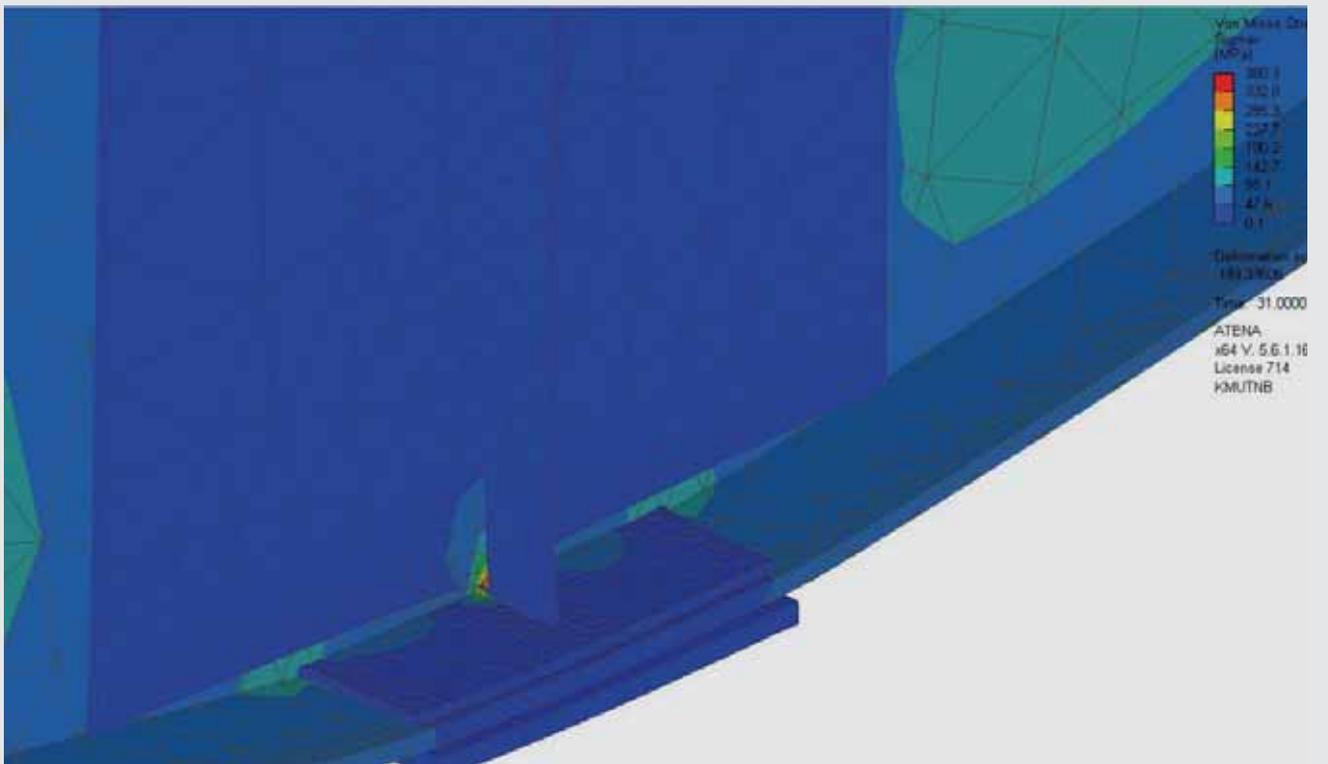


ภาพ การบูรณะสะพานข้ามแยกลาดพร้าว

การตรวจสอบ ทดสอบ และการวิเคราะห์ โครงสร้างสะพานเหล็กข้ามแยกลาดพร้าวเชิงลึก เป็นนวัตกรรมการตรวจสอบและซ่อมบำรุงสะพานชั้นแรกของสำนักวิจัยและพัฒนาทาง ที่ได้บูรณาการงานวิจัยเข้ากับการออกแบบจนนำไปสู่การบูรณะและบำรุงรักษาสะพานเหล็กข้ามแยกลาดพร้าวอย่างยั่งยืน



ภาพ วิเคราะห์คานสะพานด้วยแบบจำลองไฟไนต์อีลิเมนต์

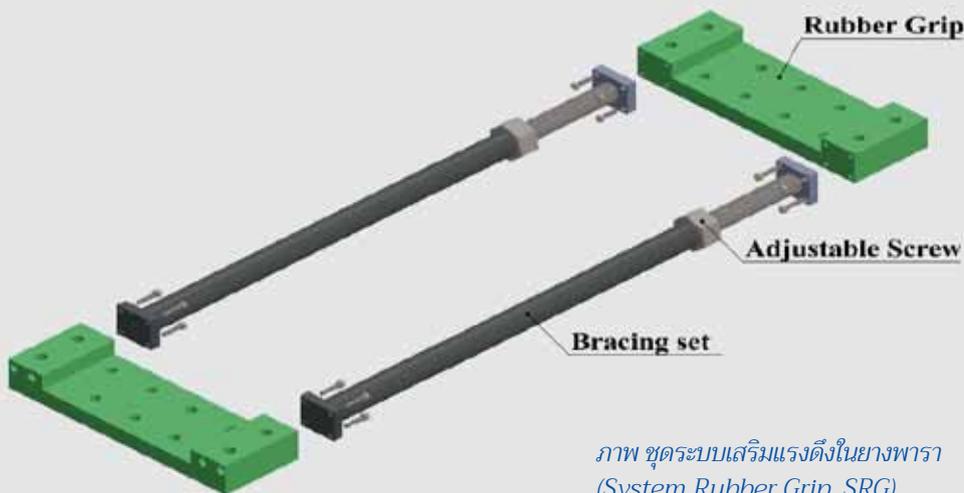


ภาพ วิเคราะห์คานสะพานด้วยแบบจำลองไฟไนต์อีลิเมนต์

โครงการศึกษานำแถบยางพาราอัดแรง มาใช้แก้ปัญหาการแตกร้าวของตอม่อสะพานจากคลอไรด์

โครงการนี้ มุ่งเน้นที่จะแก้ปัญหาตอม่อสะพานแตกร้าวเนื่องจากคลอไรด์ โดยวิธีการอัดแรงเข้าไปในตอม่อสะพานด้วยแถบยางพาราอัดแรง แถบยางพาราอัดแรง เป็นอุปกรณ์ที่สำคัญวิจัยและพัฒนาทาง พัฒนาขึ้น เพื่อนำไปใช้เสริมกำลังคานสะพาน โดยการนำยางรองคานสะพานชนิดที่ทำจากยางธรรมชาติ (ยางพารา) ความกว้าง 20 เซนติเมตร ความยาว 100 เซนติเมตร และความหนา 4.0 เซนติเมตร ซึ่งปัจจุบันได้มีการผลิตและจำหน่ายอยู่ทั่วไป มาดึงให้ยืดออกเพื่อให้เกิดแรงดึงตามที่ต้องการ จากนั้น นำไปยึดติดกับโครงสร้างเพื่อถ่ายแรงเข้าไปเสริมกำลัง การประยุกต์แถบยางพาราอัดแรง มาใช้แก้ปัญหาตอม่อสะพานแตกร้าวเนื่องจากคลอไรด์ มีความเป็นไปได้ด้วยเหตุผล ประการแรก คือ ยางพารามีความทนทาน

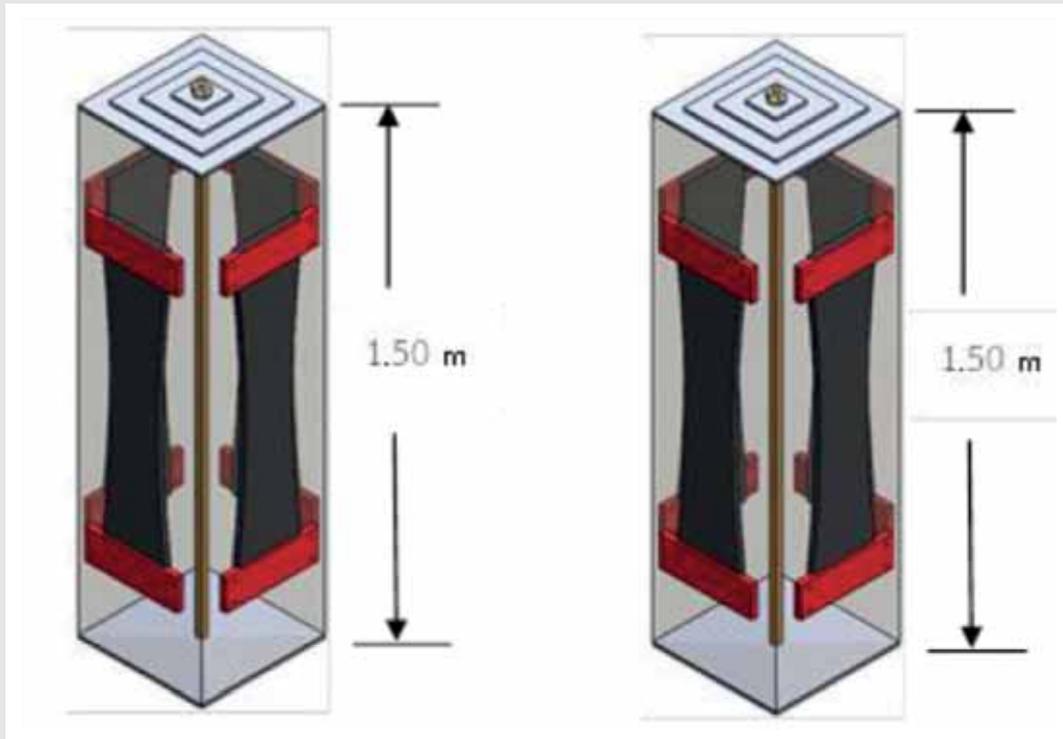
ต่อคลอไรด์ ประการที่สอง แถบยางพาราอัดแรงมีรูปร่างและขนาดที่พอเหมาะในการนำมาติดตั้งกับตอม่อสะพานประเภทเสาเรียง ประการที่สาม สามารถออกแบบระยะยืดของแถบยางพาราอัดแรง ให้มีแรงอัดในเสาเรียงได้ตามต้องการ ประการที่สี่ แถบยางพาราอัดแรงผลิตโดยใช้วัสดุและเทคโนโลยีในประเทศ จึงมีราคาไม่สูง และ ประการสุดท้าย เป็นผลพลอยได้ แถบยางพาราอัดแรงสามารถช่วยเสริมกำลังให้กับเสาเรียง แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแถบยางพาราอัดแรงเป็นรูปแบบใหม่ของการแก้ปัญหาตอม่อสะพานแตกร้าวเนื่องจากคลอไรด์ จึงจำเป็นต้องศึกษาทั้งในส่วนของทฤษฎีการวิเคราะห์ออกแบบและความสามารถในการแทรกซึมของคลอไรด์เข้าไปในเนื้อคอนกรีต ก่อนนำไปใช้งานจริงต่อไป



ภาพ ชุดระบบเสริมแรงดึงในยางพารา (System Rubber Grip, SRG)



ภาพ ชุดระบบเสริมแรงดึงในยางพารา (System Rubber Grip, SRG)



ภาพ จำลองการติดตั้งชุดระบบเสริมแรงดึงในยางพารา กับเสาเรียงเพื่อนำไปทดสอบ



ภาพ การติดตั้งชุดระบบเสริมแรงดึงในยางพารา กับเสาเรียงเพื่อนำไปทดสอบในห้องปฏิบัติการ

ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานแนวทางการ ออกแบบโครงสร้างถนนลาดยาง โดยใช้ข้อมูล การแอ่นตัว (Deflection) จากผลการทดสอบ FWD และ LWD



เครื่องมือทดสอบ
Falling Weight Deflectometer
และ เครื่องมือทดสอบ
Light Weight Deflectometer

สำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง และสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบทได้หารือและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ทางวิชาการ เรื่องการศึกษา พัฒนาการออกแบบโครงสร้างถนนลาดยาง โดยใช้ข้อมูลการแอ่นตัว (Deflection) จากผลการทดสอบ Falling Weight Deflectometer และ Light Weight Deflectometer ซึ่งเป็นแนวทางการออกแบบเชิงวิเคราะห์ (Mechanistic Design) เน้นพิจารณาคุณสมบัติด้านกลศาสตร์ตามสภาพการใช้งานจริง สภาพจราจร น้ำหนักบรรทุก และสภาพแวดล้อมของถนน ตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบ ควบคุมก่อสร้าง จนถึงการบำรุงรักษาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เพื่อให้ฐานข้อมูลคุณสมบัติด้านกลศาสตร์และวิธีการออกแบบเชิงวิเคราะห์ มีความเป็นเอกภาพภายใต้ระบบขนส่งทางบกและมาตรฐานของโครงสร้างถนน เดียวกันทั้งประเทศ จนนำไปสู่การพัฒนา Big Data, Data Analytic และระบบ ปัญญาประดิษฐ์ ด้านระบบสมรรถนะของโครงสร้างถนน ขณะนี้กรมทางหลวง และ กรมทางหลวงชนบท อยู่ระหว่างการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการบูรณาการข้อมูลดังกล่าวร่วมกัน

แนวทางพัฒนาระบบความปลอดภัยบนทางหลวงรองรับเทคโนโลยียานยนต์ไร้คนขับ Connected and Autonomous Vehicles (CAVs)

สำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง ประชุมหารือร่วมกับคณะทำงานของสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) เรื่องการพัฒนายานยนต์ไร้คนขับ โดย สวทช. นำเสนอทิศทางการสถานะในการพัฒนาโครงการ CAVs ในประเทศไทย สำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง มีความพร้อมด้านองค์ความรู้ บุคลากร และสถานที่ทดสอบในการบูรณาการงานวิจัยร่วมกับ สวทช. เพื่อพัฒนาศักยภาพการใช้นานยนต์ลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ และเป็นการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสู่ทางหลวงอัจฉริยะในอนาคต

แนวทางพัฒนาเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) เพื่อช่วยตรวจสอบสภาพโครงสร้างสะพาน

สำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง ร่วมกับ สาขาธุรกิจเทคโนโลยีและการจัดการนวัตกรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ เพื่อช่วยตรวจสอบสภาพโครงสร้างสะพานของกรมทางหลวง ซึ่งสามารถช่วยลดความเอนเอียงจากดุลยพินิจของผู้ตรวจสอบสะพาน ทำให้การประเมินสะพานเป็นระบบ ถูกต้อง และรวดเร็วยิ่งขึ้น

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพัฒนาแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือเพื่อใช้ถ่ายภาพความเสียหายของโครงสร้างสะพาน ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หมวดทางหลวงต่อไป





ผลการดำเนินงานด้านบำรุงรักษา ทางหลวงในรอบปี 2563

งานบำรุงรักษาทางหลวงเป็นหนึ่งในภารกิจหลักของกรมทางหลวงที่จะต้องดำเนินการโดยตลอดเพื่อให้ทางหลวงอยู่ในสภาพดีพร้อมให้บริการมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และสวยงาม จึงควรมีการวางแผน ดำเนินงาน และการติดตามประเมินผลงานบำรุงรักษาทางหลวงอย่างมีระบบ เพื่อให้งานบำรุงรักษาทางหลวงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดภายใต้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด ดังนั้น รูปแบบการบริหารจัดการในการกำหนดแผนงานบำรุงรักษาทางหลวงในแต่ละลักษณะงานจะต้องมีความสอดคล้อง เหมาะสมกับสภาพความเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อให้การบำรุงรักษาเกิดประสิทธิภาพสูงสุด สามารถยืดอายุการใช้งานทางหลวงให้ยืนยาวที่สุด

กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2563 สำหรับใช้ในงานบำรุงรักษาทางหลวงทั้งสิ้น 24,602.5206 ล้านบาท แบ่งออกเป็นงบประมาณสำหรับกิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง 680.4080 ล้านบาท กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง 20,189.1626 ล้านบาท กิจกรรมแก้ปัญหาการสัญจรเร่งด่วน 200.0000 ล้านบาท โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 3,493.4955 ล้านบาท และโครงการจ้างที่ปรึกษาค่าสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวง 39.4545 ล้านบาท มีรายละเอียด ดังนี้



1. ผลผลิตที่ 1 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

1) กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง (สร.)	680.4080	ล้านบาท
1.1 ค่าก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ	296.1000	ล้านบาท
1.2 ค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบ	268.8000	ล้านบาท
1.3 ค่าปรับปรุงอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบ	44.2410	ล้านบาท
1.4 ค่าปรับปรุงอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ	71.2670	ล้านบาท

2. ผลผลิตที่ 2 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

1) กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง	20,189.1626	ล้านบาท
1.1 งบบำรุงปกติ	5,646.0000	ล้านบาท
1.2 งบบำรุงตามกำหนดเวลา	5,025.2576	ล้านบาท
1.3 งบบำรุงพิเศษและบูรณะ	7,686.6570	ล้านบาท
1.4 งบฟื้นฟูทางหลวง	1,831.2480	ล้านบาท
2) กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน	200.0000	ล้านบาท

3. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 3,493.4955 ล้านบาท

4. โครงการจ้างที่ปรึกษาค่าสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวง 39.4545 ล้านบาท

จะเห็นได้ว่างบประมาณโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ดังอธิบายรายละเอียดไว้ดังต่อไปนี้

1. งานบำรุงปกติ เป็นงานบำรุงทางหลวงที่ดำเนินการเพื่อให้ทางหลวง สะพานและทรัพย์สินทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาเบื้องต้นตามปกติให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี มีอายุใช้งานยาวนานขึ้น มีความสะดวก สะอาด เรียบร้อยและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องทำอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี โดยมีปริมาณงานไม่มากนัก ทั้งนี้รวมถึงการแก้ไขปรับปรุง หรือต่อเติมได้บ้างตามความเหมาะสม หรืออาจเป็นการบำรุงรักษาชั่วคราวเพื่อชะลอหรือหยุดยั้งความเสียหายก่อนจะได้รับงานบำรุงตามกำหนดเวลา หรืองานบำรุงพิเศษและบูรณะ

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 รื้อย้าย เป็นต้น
- 2) งานซ่อมบำรุงท่อระบายน้ำ (Maintenance of Culvert)

กรณี สะพานและโครงสร้าง (Bridge and Structure)

- 1) งานซ่อมบำรุงสะพาน (Maintenance of Bridge and Structure) เช่น อุดรอยแตกพื้นสะพานด้วยวัสดุอุดซ่อมคอนกรีต ซ่อมราวสะพาน ซ่อมพื้นสะพาน งานทาสี หรือ ทาน้ำปูน
- 2) งานซ่อมลาดคอสะพาน (Repair of Bridge Approach) เช่น งานปรับแต่งเรียงหินยาแนว (Motor Rip-Rap) เป็นต้น
- 3) งานซ่อมกำแพงกันดิน (Repair of Retaining Structure) เช่น งานซ่อมรอยแตกร้าวของกำแพงกันดินคอนกรีต
- 4) งานซ่อมสะพานคนเดินข้ามหรือทางลอด (Repair of Pedestrian Bridge or Underpass)
- 5) งานอุโมงค์ทางรถยนต์ (Repair of Tunnel)

1.4 งานจราจรสงเคราะห์ และสิ่งอำนวยความสะดวก (Traffic and Safety Device Maintenance)

กรณี งานป้ายและเครื่องหมายจราจร (Maintenance of Traffic Sign and Marking)

1) งานซ่อมป้ายจราจร (Repair of Traffic Sign) เช่น ทำความสะอาด ซ่อม ทาสี รื้อย้าย หรือติดตั้งเพิ่มเติมบางส่วน เป็นต้น

2) งานตีเส้นและทำเครื่องหมายจราจร (Traffic Painting and Marking)

กรณีงานสิ่งอำนวยความสะดวกภัย (Maintenance of Safety Device)

1) งานซ่อมบำรุง หลักนำทาง หลักกิโลเมตร หลักเขตทาง และหมุดหลักฐานอื่นๆ (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 และราวกันอันตรายประเภทอื่นๆ (Maintenance of Guard Rail, Guard Fence, Guard Cable, Barrier, R.O.W. Fence, Barricade, Crash Cushion and Others) เช่น ทำความสะอาด ซ่อม ทาสี รื้อย้าย หรือติดตั้งเพิ่มเติมบางส่วน เป็นต้น

3) งานซ่อมบำรุงสิ่งอำนวยความสะดวกภัยอื่นๆ (Maintenance of Other Safety Devices)

กรณี งานซ่อมบำรุงไฟฟ้าแสงสว่างและไฟฟ้าสัญญาณจราจร (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)



2. งานบำรุงตามกำหนดเวลา เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงเชิงป้องกันซึ่งจะต้องดำเนินการเพื่อยืดอายุบริการและเสริมความแข็งแรงสำหรับรองรับปริมาณจราจรในอนาคต ประกอบด้วยงานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต งานเสริมผิวลูกรัง งานเสริมผิวแอสฟัลต์ และงานฉาบผิวแอสฟัลต์รวมถึงงานฉาบผิวพาราเซลอร์ซีล

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามกำหนดเวลา มีดังนี้

2.1 งานฉาบผิวแอสฟัลต์ (Asphalt Seal Coating)

2.2 งานเสริมผิวแอสฟัลต์ (Asphalt Overlay)

2.3 งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต (Replacement of Joint Sealing)

3. งานบำรุงพิเศษและงานบูรณะ งานบำรุงพิเศษ เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายและมีปริมาณงานมากเกินกว่าที่จะทำการ ซ่อมบำรุงด้วยงานบำรุงปกติได้ โดยเฉพาะเส้นทางที่ไม่ได้รับการบำรุงตามกำหนดเวลาจะเกิดความเสียหายขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ต้องดำเนินการด้วยงานบำรุงพิเศษ เช่น งานปรับระดับผิวทาง งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ งานซ่อมผิวคอนกรีต งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ เป็นต้น

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามงานบำรุงพิเศษ มีดังนี้

3.1 งานปรับระดับผิวทาง (Surface Leveling)

3.2 งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ (Major Repair of Asphalt Pavement)

3.3 งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิม นำกลับมาใช้ใหม่ (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 เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายมากเกินกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงด้วย งานบำรุงพิเศษได้ ประกอบด้วยงานบูรณะผิวทางแอสฟัลต์และงานบูรณะผิวทางคอนกรีต

วิธีการบูรณะ มีดังนี้

3.7 งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์ (Rehabilitation of Asphalt Pavement)

3.8 งานบูรณะทางผิวคอนกรีต (Rehabilitation of Concrete Pavement)

4. งานฟื้นฟูทางหลวง เป็นงานฟื้นฟูทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากภัยพิบัติ เช่น อุทกภัย วัตภัย ดินโคลนถล่ม และภัยพิบัติอื่นๆ ที่เกิดขึ้นซึ่งหลังจากเหตุการณ์ภัยพิบัติยุติลงจะต้องทำการฟื้นฟูซ่อมแซมตามความเหมาะสมเพื่อให้ทางหลวงกลับสู่สภาพพร้อมใช้งานอย่างยั่งยืน ในปี 2563 ประเทศไทยประสบอุทกภัยอย่างต่อเนื่องรุนแรงในช่วงเดือนสิงหาคมถึงเดือนตุลาคม ได้แก่ พายุซินลากู พายุฮีโกส พายุโนอิล พายุหลินฟา พายุไซเดล พายุโมลาเบ และพายุโคนี ซึ่งทำให้ฝนตกหนักต่อเนื่องเป็นบริเวณกว้างและรุนแรงในช่วงฤดูฝน ประกอบกับได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ พายุหมุนเขตร้อนที่เคลื่อนผ่าน ส่งผลกระทบต่อทุกภาคส่วนและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศโดยเฉพาะในพื้นที่ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้

5. กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน ลักษณะของงานบำรุงตามกิจกรรมแก้ไขปัญหาภัยพิบัติ ได้แก่ งานป้องกันและแก้ไขน้ำท่วมทาง งานซ่อมแซมทางหลวงหรือทรัพย์สินของทางราชการที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงที่ได้รับ ความเสียหายจาก อุทกภัย, วัตภัย, ดินโคลนถล่ม และภัยพิบัติอื่นๆ ที่เกิดขึ้นและไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้อย่างแม่นยำ วัตถุประสงค์ของ

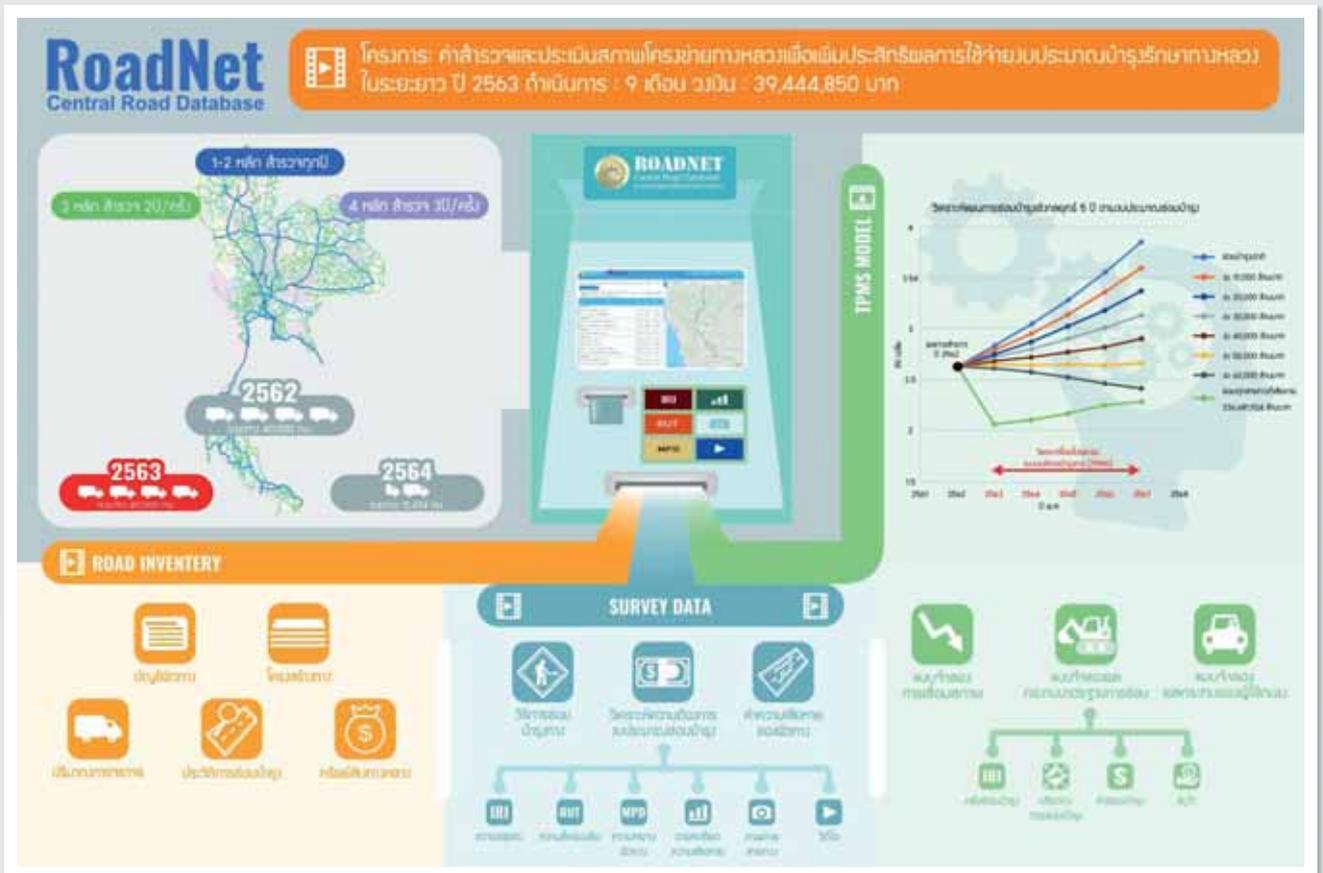
กิจกรรมนี้เพื่อแก้ไขปัญหาให้การจราจรผ่านได้ในเบื้องต้น และซ่อมแซมให้ คืนสู่สภาพเดิมตามความเหมาะสม หรือตามที่แบบกำหนดในภายหลังเพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน โดยปี 2563 กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน คิดเป็นจำนวนกว่า 574 แห่ง วงเงิน 200 ล้านบาท

6. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคเป็นเส้นทางคมนาคมหลักในการสัญจรเชื่อมโยงทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค กลุ่มจังหวัด และการเดินทางระหว่างประเทศ รวมทั้งเชื่อมโยงจุดสำคัญทางยุทธศาสตร์และการขนส่งต่างๆ เช่น ท่าเรือ สนามบิน ด่านการค้าชายแดน นิคมอุตสาหกรรมและ เขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ เป็นต้น ซึ่งมีปริมาณจราจร และสัดส่วนของรถบรรทุกหนักสูง เป็นสาเหตุให้สภาพทางชำรุดเสียหายอย่างรวดเร็วจำเป็นต้องได้รับการบำรุงรักษาเป็นพิเศษ และต้องการงบประมาณในการบำรุงรักษามากกว่าทางหลวงทั่วไป กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ทางหลวงสายหลักอยู่ในสภาพดี สามารถใช้ในการคมนาคมขนส่งของประเทศได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยตลอดเวลา และพร้อมสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศอย่างเต็มศักยภาพและมีความยั่งยืน



7. โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวง โครงการสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้จ่ายงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวงในระยะยาว ปี 2563 เป็นโครงการจ้างที่ปรึกษาทำการสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวง ได้แก่ ข้อมูลค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ข้อมูลค่าความลึกร่องล้อ (Rutting) ข้อมูลค่าความหยابเฉลี่ยของพื้นผิวทาง (MPD) และข้อมูลสภาพความเสียหายประเภทต่างๆ เช่น รอยแตก, การหลุดร่อน, หลุมบ่อ เป็นต้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีความจำเป็นต้องปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์แผนการซ่อมบำรุงโดยระบบ TPMS ซึ่งทำการวิเคราะห์

ความต้องการงบประมาณและวิธีการซ่อมบำรุงจากสภาพความเสียหายที่ได้การสำรวจ โดยข้อมูลสภาพความเสียหายที่ได้การสำรวจจะถูกจัดเก็บในฐานข้อมูลระบบ Roadnet พร้อมแสดงข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ในระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง (Roadnet) และได้เปิดให้บริการข้อมูลความเสียหายต่างๆ, บัญชีสายทาง, รายละเอียดสายทาง, บัญชีผิวทาง, โครงสร้างชั้นทาง, ปริมาณจราจร, ค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง เป็นต้น เพื่อนำมาประกอบการจัดทำแผนรายประมาณการสำรวจสภาพหน้างานจริง วิเคราะห์แผนการซ่อมบำรุง เป็นต้น และเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ กับระบบสารสนเทศอื่นๆ ของกรมทางหลวง



โครงการสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้จ่ายงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวงในระยะยาว ปี 2563

สถิติการจับกุม รถบรรทุกน้ำหนักเกิน

สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ มีหน้าที่ควบคุม ดูแล และตรวจสอบยานพาหนะที่ใช้งานบนทางหลวงไม่ให้บรรทุกพิกัดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันความเสียหายของทางหลวงอันเนื่องมาจากรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กำหนดช่วยรักษาทางหลวงให้อยู่ในสภาพดี ลดงบประมาณในการบำรุงรักษาทางหลวง และให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

ผลการดำเนินงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ประจำปีงบประมาณ 2563

1. สถิติการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะได้ดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยจับกุมที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และการจัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) จากทุกสถานีฯ และหน่วยเฉพาะกิจส่วนกลาง ซึ่งมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2563 ได้ดำเนินการกวดขันจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ถึง 30 กันยายน 2563 ระยะเวลา 12 เดือน จำนวน 2,796 คัน และได้ดำเนินการตามข้อสั่งการของกระทรวงคมนาคมให้รวบรวมรถบรรทุกน้ำหนักเกินที่มีการต่อเติมผิดกฎหมายเพื่อประสานข้อมูลกับกรมการขนส่งทางบก เพื่อตรวจสอบและหามาตรการลงโทษ จากการรวบรวมข้อมูลคาดว่ามีการต่อเติมผิดกฎหมายจำนวน 42 คัน และตั้งแต่ดำเนินมาตรการเข้มงวดกวดขันควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด 1 ตุลาคม 2559 – 30 กันยายน 2563 เป็นระยะเวลา 4 ปี สามารถจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินได้จำนวน 17,583 คัน

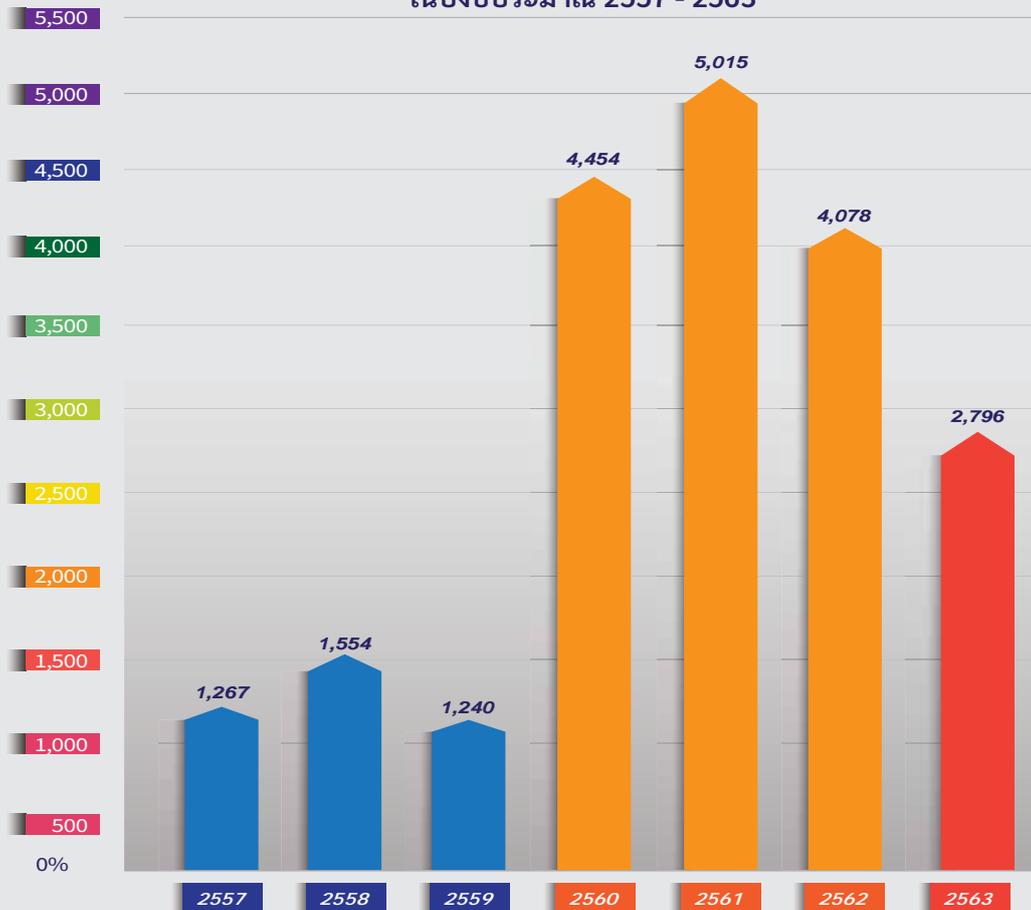


กราฟแสดงผลการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
ในปีงบประมาณ 2563



รูปที่ 1 กราฟแสดงยอดการจับกุมรถบรรทุกทุกสายเดือน ปีงบประมาณ 2563

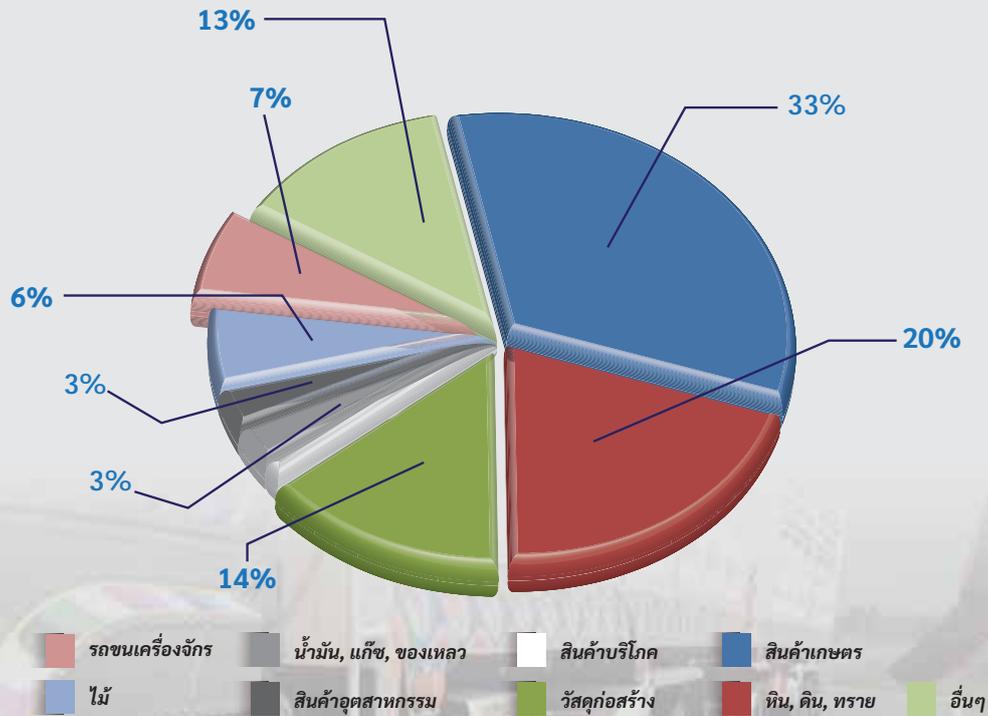
สถิติเปรียบเทียบการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวง
ในปีงบประมาณ 2557 - 2563



รูปที่ 2 กราฟแสดงผลการดำเนินงานควบคุมน้ำหนักตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 - 2563

ประเภทรถบรรทุกน้ำหนักเกินส่วนใหญ่เป็นประเภทรถบรรทุกวัสดุ (หิน ดิน ทราย) 33% และสินค้าเกษตร 20%

ข้อมูลการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามประเภทวัสดุบรรทุก
วันที่ 1 ตุลาคม 2559 - 30 กันยายน 2563
จับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินจำนวน 13,547 คัน



รูปที่ 3 กราฟแสดงข้อมูลประเภทวัสดุที่รถบรรทุกน้ำหนักเกิน

2. การดำเนินการออกใบอนุญาตเดินรถบนทางหลวงของรถบรรทุกพิเศษ (นอกประกาศฯ) โดยศูนย์บริการอนุญาตเดินรถบนทางหลวง

กรมทางหลวง ได้เปิดศูนย์บริการอนุญาตเดินรถพิเศษบนทางหลวง (One Stop Service Center) เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 เพื่อรองรับระบบซอฟต์แวร์และฐานข้อมูล que เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการประชาชนและผู้ประกอบการรถบรรทุกในการขออนุญาต รถบรรทุกพิเศษหรือรถนอกประกาศฯ เดินรถบนทางหลวงให้มีความสะดวกและรวดเร็ว

โดยกรมทางหลวงได้อยู่ระหว่างการนำระบบซอฟต์แวร์และฐานข้อมูล เพื่อรองรับการขออนุญาตเดินรถพิเศษบนทางหลวง (นอกประกาศฯ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดระยะเวลาในการดำเนินการ โดยรวบรวมข้อมูลการสำรวจโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางหลวง ประเมินความสามารถในการรับน้ำหนักบรรทุก ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการสัญจรของ

ยานพาหนะ และจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อพัฒนาเป็นระบบบริหารงานใบอนุญาตแบบ One Stop Service ซึ่งจะช่วยให้ประสิทธิภาพ ลดขั้นตอน และระยะเวลาในการขออนุญาตเดินรถบนทางหลวงของรถนอกประกาศฯ

การดำเนินการออกใบอนุญาตเดินรถบนทางหลวงของรถบรรทุกนอกประกาศฯ ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน ให้แล้วเสร็จภายใน 15 วัน ตามข้อสั่งการของท่านอธิบดีกรมทางหลวง (ทุกรายการที่มีน้ำหนักไม่เกิน 150 ตัน) ซึ่งในระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2562 – 30 กันยายน 2563 ได้มีการออกใบอนุญาตฯ ทั้งสิ้น 213 เส้นทาง

ปัจจุบัน ระบบ Software ได้มีการปรับปรุงระบบ เพื่อให้ผู้ประกอบการขออนุญาตแบบออนไลน์ (ระบบใช้ได้ ณ มิถุนายน 2563) ตามนโยบายรัฐบาลไทยแลนด์ 4.0

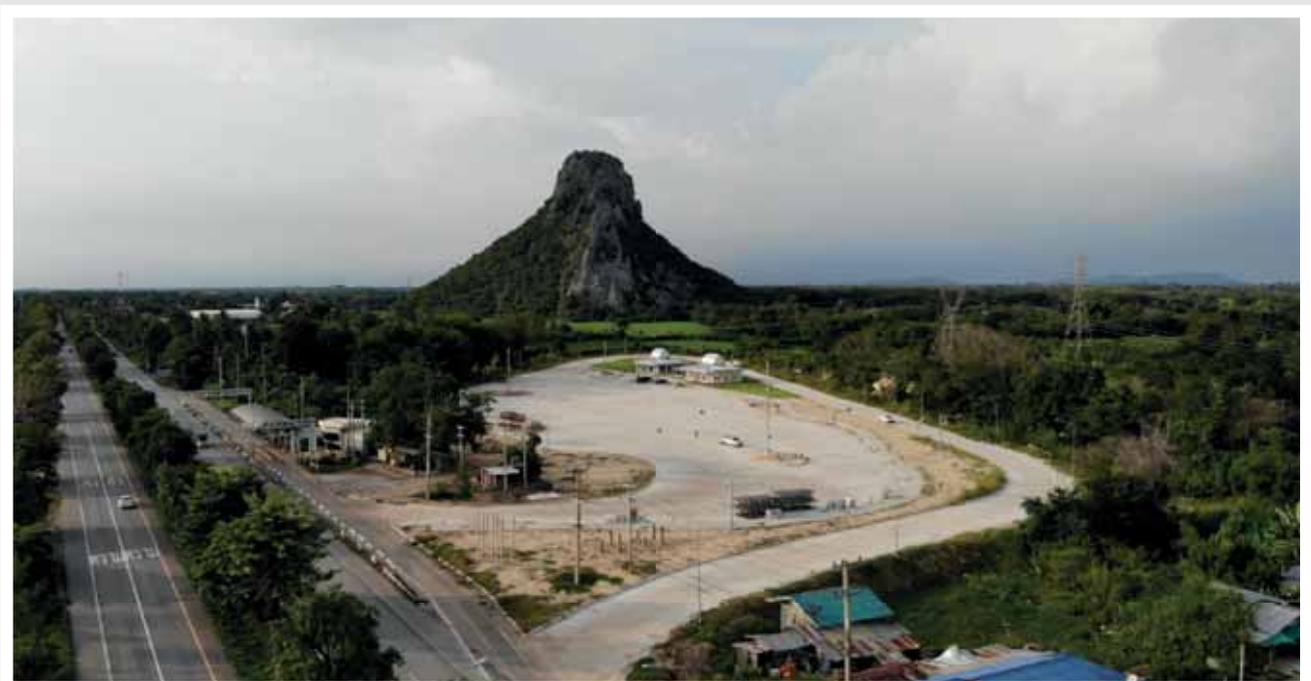
ตารางสรุปการออกใบอนุญาตเดินรถบนทางหลวงของรถบรรทุกพิเศษ (รถนอกประกาศฯ) ปี 2558 – 2563

ปีงบประมาณ	จำนวน (เส้นทาง)
2558	12
2559	17
2560	82
2561	118
2562	138
2563 (1 ตุลาคม 2562 – 30 กันยายน 2563)	213

3. การดำเนินการ ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน

สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะได้เปิดศูนย์รับเรื่องร้องเรียนหมายเลข 1586 กด 5 โดยสามารถแก้ไขปัญห
ได้ภายใน 24 ชม. ซึ่งประชาชนสามารถแจ้งปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวงซึ่งเบาะแสข้อมูลที่เป็นประโยชน์กับ
ทางราชการ โดยสำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะจะดำเนินการจัดส่งเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ตรวจสอบเพื่อแก้ไขปัญหาและ
นำข้อมูลมาปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพเกิดประสิทธิผล ซึ่งสามารถแจ้งข้อมูลที่ศูนย์ควบคุมเครือข่ายส่วน
กลาง ตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีผลการแจ้งข้อร้องเรียนตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2562 ถึง 30 กันยายน 2563 มีเรื่องร้องเรียนจำนวน
673 เรื่อง และได้มีการจัดเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบเรื่องร้องเรียนดังกล่าว จับกุมรถบรรทุกได้จำนวน 213 คัน

ประจำเดือน	จำนวน (เรื่อง)	จับได้ (คัน)
ตุลาคม 2562	67	35
พฤศจิกายน 2562	66	30
ธันวาคม 2562	50	22
มกราคม 2563	53	52
กุมภาพันธ์ 2563	60	21
มีนาคม 2563	66	12
เมษายน 2563	22	0
พฤษภาคม 2563	38	0
มิถุนายน 2563	68	11
กรกฎาคม 2563	69	15
สิงหาคม 2563	67	13
กันยายน 2563	47	2
รวม	673	213



4. การให้บริการและความคืบหน้าการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักและจุดพักรถบรรทุก (Truck rest area) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานตามแผนขยายโครงข่ายสถานีตรวจสอบน้ำหนัก

สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ได้มีโครงการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก และจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานตามแผนขยายโครงข่ายสถานีตรวจสอบน้ำหนักให้ครอบคลุมทั่วประเทศ ประกอบด้วย

โครงการก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area)

ลำดับ	สถานีฯ	สถานะ
1	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) โนนสูง (ขาเข้า)	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2559
2	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) โนนสูง (ขาออก)	เปิดให้บริการแล้วในปี 2560
3	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) แก่งคอย (ขาเข้า)	เปิดให้บริการแล้วในปี 2562
4	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) วังน้ำเขียว (ขาเข้า)	เปิดให้บริการแล้วเดือน เมษายน 2563
5	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) สีคิ้ว (ขาเข้า)	เปิดให้บริการแล้วเดือน มีนาคม 2563
6	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) ประโคนชัย (ขาออก)	เปิดให้บริการแล้วเดือน มีนาคม 2563
7	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) น้ำพอง (ขาออก)	เปิดให้บริการแล้วเดือน เมษายน 2563
8	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) สุรินทร์ จ.สุรินทร์	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนพฤศจิกายน 2563
9	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมปรับปรุงสถานีตรวจสอบน้ำหนักบรรพตพิสัย จ.นครสวรรค์	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนพฤศจิกายน 2563
10	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนักอุดรธานี จ.อุดรธานี	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนมีนาคม 2564
11	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนักเพชรบูรณ์ จ.เพชรบูรณ์	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนมีนาคม 2564
12	สถานีตรวจสอบน้ำหนักเลยพร้อมทั้งจุดจอดพักรถ(Truck rest area) ทางหลวงหมายเลข 201 ตอน อ.วังสะพุง จ.เลย	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนมีนาคม 2565
13	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) และเพิ่มศักยภาพของสถานีตรวจสอบน้ำหนักมหาสารคาม จ.มหาสารคาม	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนมีนาคม 2565
14	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนักอุบลราชธานี จ.อุบลราชธานี	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนกรกฎาคม 2565

ลำดับ	สถานีฯ	สถานะ
15	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนักปราจีนบุรี จ.ปราจีนบุรี	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนกรกฎาคม 2565
16	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนักมุกดาหาร จ.มุกดาหาร	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนเมษายน 2565
17	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนักกำแพงเพชร (ขาออก) จ.กำแพงเพชร	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนสิงหาคม 2565
18	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนักกำแพงเพชร (ขาเข้า) จ.กำแพงเพชร	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนสิงหาคม 2565
19	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนักศรีสะเกษ จ.ศรีสะเกษ	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนกรกฎาคม 2565
20	จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนักพังงา จ.พังงา	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2565



5. โครงการปรับปรุงและเพิ่มศักยภาพของศูนย์ควบคุมส่วนกลางของสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะเพื่อพัฒนาและรองรับระบบโลจิสติกส์ของโครงข่ายสถานีตรวจสอบน้ำหนักที่เพิ่มขึ้น

กรมทางหลวง โดยสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ได้ดำเนินการศึกษาโครงการปรับปรุงและเพิ่มศักยภาพของศูนย์ควบคุมส่วนกลางฯ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกของอาเซียนตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยการใช้เทคโนโลยี

ระบบขนส่งอัจฉริยะสมัยใหม่ในการควบคุมและตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวงมาทดแทนการใช้ดุลพินิจและแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ในระยะยาว รวมทั้งบูรณาการข้อมูลจากระบบชั่งน้ำหนักและระบบอัตโนมัติบนทางหลวงทั่วประเทศ และได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือน พฤษภาคม 2562 ซึ่งผลการศึกษาได้แนวทางในการปรับปรุงเพิ่มศักยภาพศูนย์ควบคุมส่วนกลาง ดังนี้

1. ปรับปรุง software ให้สามารถประมวลผลหาข้อมูลได้แบบ Realtime เพื่อติดตามการกระทำผิดกฎหมายและดำเนินงานของรถบรรทุกน้ำหนักเกินและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เพื่อป้องกันการทุจริต

2. โครงสร้างรูปแบบคลังข้อมูล (Data Warehouse) และแผนการพัฒนาระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เชื่อมโยงกับฐานข้อมูลกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเป็นศูนย์กลางข้อมูลในการสนับสนุนการวิเคราะห์ฐานข้อมูลปัญหาจราจรทุกน้ำหนักเกิน ช่วงเวลา เส้นทาง การเดินทาง และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารในการวางแผนจัดเจ้าหน้าที่หน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ Spot Check ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. จัดทำแผนการปรับปรุงศูนย์ควบคุมส่วนกลางระยะ 3 ปี 5 ปี และ 10 ปี เพื่อเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพในอนาคตซึ่งเน้น

- โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพ
- พัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านเทคโนโลยี
- พัฒนาระบบการสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางระบบอินเทอร์เน็ต

6. การดำเนินการ พิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาลูกเกี่ยวกับการขนส่งตู้สินค้าประเภท 40 ฟุต High Cube และการขออนุญาตใช้รถเฉพาะกิจขนาดใหญ่ (Oversize Vehicle) ซึ่งมีลักษณะนอกเหนือจากประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน กระทรวงคมนาคม

โดยสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยเป็นผู้ร้องขอให้ดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งตู้สินค้าประเภท 40 ฟุต High Cube และปัญหาในการขออนุญาตใช้รถเฉพาะกิจขนาดใหญ่ (Oversize Vehicle) ซึ่งมีลักษณะนอกเหนือจากประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน โดยสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะเป็นคณะทำงานและเลขานุการในคณะทำงานนี้ และได้มีการประชุมมาแล้ว 2 ครั้ง คือ เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2562 กับวันที่ 30 สิงหาคม 2562 และประชุมครั้งที่ 3 ในวันที่ 15 ตุลาคม 2562 ก่อนจะนำเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องมีดังนี้



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

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. รวบรวมข้อมูลและประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาลูกเกี่ยวกับการขนส่งตู้สินค้าประเภท 40 ฟุต High Cube และการขออนุญาตใช้รถเฉพาะกิจขนาดใหญ่ (Oversize Vehicle) ในส่วน of หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก, กรมทางหลวงชนบท, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), การท่าเรือแห่งประเทศไทย, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, กองบังคับการตำรวจทางหลวง และสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย เพื่อนำเสนอต่อคณะทำงานฯ พิจารณาต่อไป

งานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน



อุโมงค์เชื่อมดินป่า ทางหลวงหมายเลข 304
สาย อ.กบินทร์บุรี – อ.ปักธงชัย จ.นครราชสีมา

กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาทางหลวงอย่างยั่งยืน จึงกำหนดกรอบและแนวทางในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องและเป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 ควบคู่ไปกับการดำเนินงานที่ยึดมั่นตามหลักธรรมาภิบาลการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการพัฒนาโครงการทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงได้นำมาใช้ประกอบในการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนให้ได้มากที่สุด



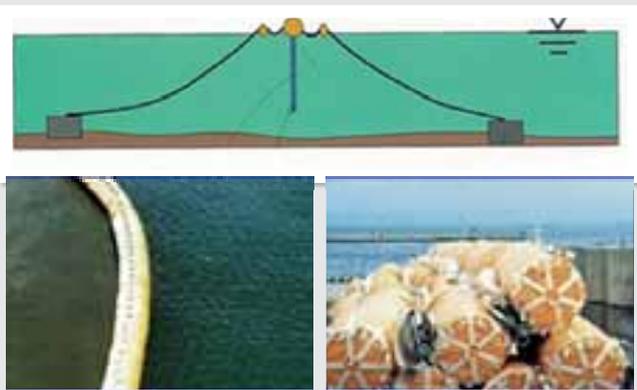
การพัฒนาทางหลวงที่ห่วงใยและใส่ใจ ต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม

กรมทางหลวงมีแนวทางการพัฒนาโครงการทางหลวงที่เน้นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดผลกระทบทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชน จึงได้กำหนดให้มีการดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการทางหลวงที่ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เช่น พื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ เป็นต้น โดยในปีที่ผ่านมากรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 15 โครงการ ได้แก่

1) การจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ



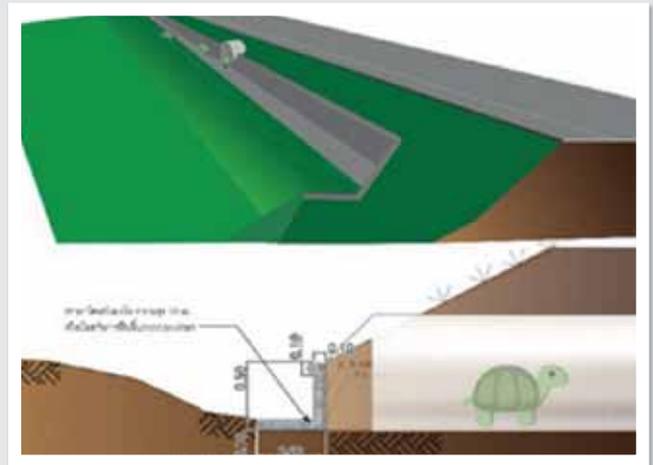
การติดตั้งตาข่ายใต้สะพานข้ามลำน้ำ เพื่อป้องกันเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ เช่น เศษเหล็ก เศษคอนกรีต



การใช้วัสดุป้องกันการชะล้างตะกอนดิน เช่น ม่านดักตะกอน (Silt Curtain) เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายตะกอนดินในแม่น้ำ ในระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง



ในระยะก่อสร้างมีการติดตั้งแผ่นเหล็กกริดลอนหรือ Metal Sheet ซึ่งสามารถช่วยในการสะท้อนเสียงที่ดี และเมื่อถึงระยะดำเนินการกำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่มีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานในระยะดำเนินการ โดยเลือกใช้วัสดุกันเสียงเพล็กซีกลาส (Plexiglass) หรือแผ่นอะคริลิกใส



การออกแบบทางลอดสัตว์เลื้อยคลาน เพื่อความปลอดภัยของสัตว์นั้น จะมีการออกแบบเป็นการยกขึ้นแล้วทำขอบกันป้องกันสัตว์เลื้อยคลานไม่ให้คลานขึ้นไปถนนด้านบน แต่จะเดินทางผ่านรางใต้ถนนที่ออกแบบไว้

2) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญ (ด้านทิศตะวันตก)

3) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า อ.พนมสารคาม (กม. 100+000-กม. 105+500)



การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว (อะคริลิกใส) ในบริเวณชุมชนที่อยู่ประชิดเขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงที่จะเกิดกับประชาชน



การติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นและติดตั้งรั้วดักตะกอนชั่วคราวเพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ

4) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 333 อ.หนองฉาง - อุทัยธานี ตอน ต.หนองไผ่ - อุทัยธานี



การออกแบบทางลอดสำหรับคนเดิน เป็นท่อเหลี่ยม 1 ช่อง ขนาดความกว้าง 2.10 เมตร บริเวณหน้าวัดหนองพลวง กม.157+663 ซึ่งรถจักรยานและรถจักรยานยนต์สามารถลอดได้



การกำหนดที่พักริมทาง 2 จุด บริเวณด้านซ้ายทาง ที่ กม. 40+146 และด้านขวาทาง บริเวณ กม. 44+443 เพื่อให้ผู้ใช้ทางทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุกได้จอดพักเพื่อผ่อนคลายจากการเดินทางในบริเวณที่มีภูมิประเทศเป็นที่ราบ ลับลูกเนิน และภูเขาสูงชัน

5) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 103 อ.ร่องกวาง - อ.งาว

6) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางเลี่ยงเมืองสกลนคร (ด้านทิศตะวันออก)

7) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อุโมงค์ บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกนครราชสีมา) จ.นครราชสีมา

8) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สะพานข้ามทางรถไฟ บนทางหลวงหมายเลข 3339 (สายห้วยชินสีห์ - พญาไม้) จ.ราชบุรี

9) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สะพานข้ามทางรถไฟ บนทางหลวงหมายเลข 3470 สายภาษี - ท่าเรือ (กม.14+490) จ.พระนครศรีอยุธยา

10) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางละมุง บนทางหลวงหมายเลข 3 กม.132+430 จ.ชลบุรี

11) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 4006 ราชกรูด - หลังสวน จ.ระนอง

12) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 311 จุดตัดทางแยกศาลหลักเมืองถึงจุดตัดทางแยกไกรสรราชสีห์ (รวมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) จ.สิงห์บุรี

13) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3702 ตอน บางควาย - เขาคิน (สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง)

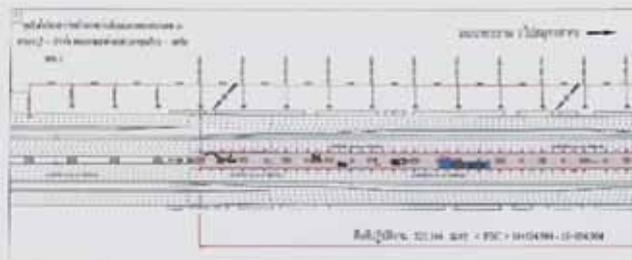
14) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการก่อสร้างและขยายทางหลวงหมายเลข 1421 สายหัวดอย - บ้านใหม่พัฒนา

15) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ทางหลวงเชื่อมโยงเชียงราย - สะพานข้ามแม่น้ำโขง ที่เชียงของ ตอน เชียงราย - อ.ขุนตาล

การติดตามและปรับปรุงการพัฒนาทางหลวงอย่างต่อเนื่อง

เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 มาตรา 51/5 ที่กำหนดให้จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรา 101/2 ที่กำหนดบทลงโทษหากไม่ส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 20 โครงการ ได้แก่

1) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2) กรุงเทพมหานคร



การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 35 ให้ช่องทางหลักใช้งานได้ 6 ช่อง และทางขนานใช้งานได้ 4-6 ช่องจราจร โดยไม่ได้มีการลดช่องจราจรลงจากเดิม ในช่วงที่มีการก่อสร้างทางยกระดับได้มีการติดตั้งกำแพงคอนกรีตแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับถนนไวซ์ชัดเจน พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟ และไฟส่องสว่างที่ชัดเจนเพื่อแจ้งให้ผู้ใช้งานได้ทราบ

2) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา (ระยะที่ 2)



งานก่อสร้างจำเป็นต้องมีกิจกรรมการระเบิดหิน เนื่องจากพื้นที่โครงการมีลักษณะเป็นหินแข็งจำนวนมาก ในระยะก่อสร้างจึงมีการตรวจวัดระดับเสียงและความสั่นสะเทือนจากงานระเบิดหินบริเวณ กม. 78+500 (โครงการตอน 20)

3) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ระยะที่ 2)



การติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณ กม.54+900 ถึง กม.55+300 LT (โครงการตอน 14) เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนในบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ

4) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตอน อ.กบินทร์บุรี-อ.ปักธงชัย (ระยะที่ 3)

5) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางเชื่อมฝืนป่ามรดกโลกบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี-ปักธงชัย (ระยะที่ 3)



การติดตามตรวจสอบการใช้ประโยชน์ของสัตว์ป่าจากกล้อง NCAPs บริเวณโครงการสร้างทางยกระดับ พบสัตว์ที่มาใช้ประโยชน์ เช่น กวางป่า ลิงกัง หมูป่า อูเห็นธรรมดา

6) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 12 สายพิษณุโลก – อ.หล่มสัก จ.พิษณุโลก (ระยะดำเนินการ)



ก่อน

หลัง

การแก้ไขปัญหาการชะล้างพังทลายของดิน โดยใช้วิธี Modula Block เพื่อฟื้นฟูโครงสร้างป้องกันการชะล้างพังทลายที่ได้รับความเสียหาย

7) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหมายเลข 4 สายชุมพร-ระนอง

8) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 211 อ.ท่าบ่อ – อ.ศรีเชียงใหม่ จ.หนองคาย

9) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการต่อขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี และปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 338 สายปิ่นเกล้า – นครชัยศรี

10) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 3087 (แยกเขาสูง) จ.ราชบุรี

11) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมสะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 กม.62+886 (ต่อเขตแขวงฯ สุรินทร์) – แยกเข้าอุทุมพรพิสัย ที่ กม.75+971 จ.ศรีสะเกษ

12) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 205 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 226 จ.นครราชสีมา

13) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 118 สายเชียงใหม่ – เชียงราย ตอน อ.ดอยสะเก็ด – บ.แม่เจดีย์ (ระยะที่ 2) จ.เชียงราย

14) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงแนวใหม่ สาย บ.นาไคร้-อ.คำชะอี (ระยะที่ 2) จ.กาฬสินธุ์

15) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี – พัทยา จ.ชลบุรี (ระยะดำเนินการ)

16) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหมายเลข 12 ตอน ตาก – แม่สอด จ.ตาก

17) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 101 ร้อยกวาง-น่าน ตอน 2 จ.น่าน

18) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์

19) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 319 ปราจีนบุรี – อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองบัวหมี – อ.พนมสารคาม ตอน 2 จ.ปราจีนบุรี

20) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 3646 อ.อรัญประเทศ – ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ.หนองเอี่ยน – สดิงบท) ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 33 บรรจบทางหลวงหมายเลข 3586 จ.สระแก้ว

การส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวง

เพื่อเป็นการส่งเสริมและเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการทางหลวง กรมทางหลวงจึงได้จัดให้มีกิจกรรมการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนครอบคลุมทุกขั้นตอนของการพัฒนาทางหลวง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนของการก่อสร้าง กรมทางหลวงได้จัดให้การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและนำมาใช้ประกอบในการพิจารณาปรับปรุงการพัฒนาโครงการทางหลวงให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นให้มากที่สุด จำนวนทั้งสิ้น 324 โครงการ ได้แก่

1) กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง จำนวน 180 โครงการ

2) กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน จำนวน 63 โครงการ

3) โครงการก่อสร้างใหม่ที่ได้รับจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ.2562 จำนวน 81 โครงการ

การพัฒนาเครื่องจักรกล ตามภารกิจงานบำรุงรักษาทางหลวง



สำนักเครื่องกลและสื่อสาร ได้ศึกษาและพัฒนาเครื่องจักรกลสำหรับใช้ปฏิบัติการกิจด้านบำรุงรักษาทางหลวง โดยปัจจุบันเครื่องจักรกลเป็นกำลังสำคัญในการปฏิบัติงาน จึงได้พัฒนาเครื่องจักรกลให้ตรงตามความต้องการของผู้ใช้งาน ซึ่งมีทั้งการดัดแปลง ปรับปรุง เครื่องจักรกลที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมทั้งการพัฒนาเครื่องจักรกลใหม่ และการพัฒนาเครื่องจักรกลยังสามารถช่วยลดต้นทุนค่าเช่าเครื่องจักรกล ส่งผลให้ผู้เช่าใช้งานเครื่องจักรกลประหยัดค่าใช้จ่ายสำหรับผู้เช่าใช้เครื่องจักรกลได้มากขึ้น ผู้เช่าใช้งานเครื่องจักรกลสามารถเข้าถึงเครื่องจักรกลชนิดต่าง ๆ ได้มากขึ้นทำให้การปฏิบัติการกิจด้านบำรุงรักษาทางหลวงมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การพัฒนาเครื่องจักรกลมีกระบวนการ ดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลความต้องการของผู้เช่าใช้งานตามหน่วยงานภูมิภาค, รวบรวมข้อมูลการพัฒนาเครื่องจักรกลตามหน่วยงานภูมิภาคที่ได้นำมาจัดแสดงในงานการจัดการองค์ความรู้ (KM) และจัดทำแผนการพัฒนาเครื่องจักรกลให้สอดคล้องกับความต้องการ
2. ศึกษาข้อมูลแนวทางการพัฒนาเครื่องจักรกลให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้เช่าใช้งาน, ออกแบบให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมเครื่องกลและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และควบคุมตรวจสอบการผลิตเครื่องจักรกล
3. นำส่งเครื่องจักรกลที่ได้รับการพัฒนาให้ผู้เช่าได้ใช้งานเครื่องจักรกลและเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้เช่าใช้งาน เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับการพัฒนาเครื่องจักรกลในครั้งต่อไปให้มีประสิทธิภาพที่ดียิ่งขึ้น

ปีงบประมาณ

งานพัฒนาเครื่องจักรกล

2559



- ต้นแบบรถพ่วงบรรทุกเครื่องจักรกล ขนาด 5 ตัน และขนาด 10 ตัน
- รถฟาร์มแทรกเตอร์ตัดหญ้าติดตั้งใบมีดเกลี่ยดิน และหัวเจาะหลุม จำนวน 8 คัน
- เครื่องพ่นสเปรย์ยี่ห้อติดตั้งกับรถบรรทุกขนาด 3-4.5 ตัน จำนวน 18 คัน

2560



- ต้นแบบรถบรรทุกดีเซล ขนาด 1.5 ตัน กระบะเท
- ต้นแบบสายพานลำเลียงวัสดุขึ้นรถบรรทุกสำหรับหมวดทางหลวง
- รถพ่วงบรรทุกเครื่องจักรกล ขนาด 10 ตัน จำนวน 20 คัน

2561



- ต้นแบบชุดบดสั่นสะเทือนติดตั้งกับรถบรรทุกขนาด 3-4.5 ตัน
- ต้นแบบเครื่องพ่นสเปรย์ยี่ห้อแบบรถเข็น
- รถบรรทุกขยะยกเทท้ายขนาด 1.5 ตัน จำนวน 7 คัน

2562



- ต้นแบบชุดตัดหญ้าไหลทางติดรถชุดไฮดรอลิก
- ต้นแบบเครื่องผสมแอสฟัลท์รีไซเคิลพลังงานประหยัด
- รถบรรทุกดีเซล ขนาด 1.5 ตัน กระบะเท จำนวน 38 คัน

2563



- ต้นแบบรถบดเดินตามบังคับวิทยุ
- ต้นแบบรถพ่วงบรรทุก 1 ตัน จากกระบะเก่าหลังคาอลูมิเนียม
- ต้นแบบบั้งก็่ลือกทางระบายน้ำ
- รถบรรทุกดีเซล ขนาด 1.5 ตัน กระบะเท จำนวน 18 คัน
- ชุดซ่อมบำรุงทางเคลื่อนที่ติดรถบรรทุก ขนาด 4 ตัน 6 ล้อ จำนวน 18 คัน
- ชุดลากพ่วงติดรถบรรทุก ขนาด 6 ตัน 6 ล้อ จำนวน 22 คัน



รถบรรทุกดีเซล ขนาด 1.5 ตัน กระบะเท





เครื่องพ่นสเปรย์อย่าง
แบบรถเข็น



ชุดซ่อมบำรุงทางเคลื่อนที่ติดรถ
บรรทุก 4 ตัน 6 ล้อ



รถพ่วงบรรทุกเครื่องจักรกล
ขนาด 10 ตัน

งานตำรวจ ทางหลวง

กองบังคับการตำรวจทางหลวงก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2503 อยู่เคียงข้างและเป็นที่พึ่งของประชาชนมากกว่า 60 ปี โดยได้พัฒนาหน่วยงานเพื่อรับใช้ประชาชนอย่างต่อเนื่อง

กองบังคับการตำรวจทางหลวงมีความมุ่งมั่นในการอำนวยความสะดวกให้บริการ และจัดการจราจรบนทางหลวงและทางพิเศษต่าง ๆ ควบคุมดูแลการใช้งานทางหลวงและทางพิเศษให้เป็นไปตามกฎหมาย และช่วยเหลือประชาชนเพื่อให้ประชาชนเดินทางที่หมายอย่างปลอดภัย

นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม มีการจับกุมผู้กระทำความผิดที่ทำให้กรมทางหลวงเกิดความเสียหาย ผู้กระทำความผิดตามพรบ.ต่าง ๆ ที่ใช้ทางหลวงเป็นเส้นทางผ่าน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของพี่น้องประชาชน และประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติ

ทั้งนี้เรายังได้เป็นแกนนำในการสร้างเครือข่ายภาคประชาชนจิตอาสาขึ้นเป็นการปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกให้ตระหนักถึงการทำความดีเพื่อสังคม โดยได้ดำเนินการทั้งด้าน จิตอาสาพัฒนา จิตอาสาภัยพิบัติ และจิตอาสาเฉพาะกิจ

📍 41 สถานี 🏠 201 หน่วยบริการ
📏 รวมระยะทาง 19,088 กิโลเมตร



จุดให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง

ปัจจุบันเรามีหน่วยบริการประชาชนจำนวน 201 หน่วย ครอบคลุมทั่วประเทศเพื่อเป็นจุดแวะพักให้กับประชาชนที่เดินทางบนท้องถนนซึ่งเราพยายามสร้างมาตรฐานที่ดีที่สุดให้กับประชาชน เป็นจุดพักรถที่มี ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ ห้องนอน จุดเติมน้ำมัน และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่พร้อมดูแลรับใช้ประชาชนตลอด 24 ชั่วโมง



การอำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน

IS1ให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาการจราจร ในช่วงเทศกาล วันหยุดยาว รวมถึงชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งได้กำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด เช่น การเปิดช่องทางพิเศษเป็นการบริหารจัดการปริมาณรถกับช่องทางเดินรถให้เหมาะสมกับสถานการณ์ การแก้ปัญหาตามจุดก่อสร้าง รวมถึงจุดต่าง ๆ ที่ส่งผลทำให้เกิดการจราจรติดขัด อีกทั้งเรายังมุ่งเน้นในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยได้ดำเนินการในทุกมิติ คือ

1. คน เราได้ฝึกอบรม แนะนำ การจับชีพจรรถจักรยานยนต์ และแนะนำข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการจับชีพจรตามช่องทางต่าง ๆ ที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ และบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิดอย่างจริงจัง ซึ่งส่งผลต่อผู้ใช้ทางให้มีความปลอดภัยในการเดินทางมากยิ่งขึ้น





2. รถ เจ้าหน้าที่ตำรวจคอยหมั่นตรวจสอบรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง บรรทุกใช้ลักษณะผิดกฎหมาย และคอยช่วยเหลือรถเสียบนทาง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนและสามารถเดินทางถึงที่หมายอย่างปลอดภัย





3. ถนน เราคอยดูแลตรวจสอบสภาพถนนที่มีสภาพพร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา และจับกุมผู้กระทำความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินซึ่งส่งผลให้สภาพถนนเกิดความเสียหายและเป็นอันตรายต่อประชาชน





4. สภาพแวดล้อม เราคอยดูแลไม่ให้มีสิ่งกีดขวางบนท้องถนน เช่น ต้นไม้ที่หักโค่นขวางถนน วัตถุสิ่งของที่ตกหล่น ซากสัตว์ จนถึงดับไฟบริเวณข้างทาง ที่ส่งผลต่อทัศนวิสัยการเดินทาง







ระบบจัดการที่มีประสิทธิภาพ



IS1 มีห้องศูนย์บริหารและจัดการจราจร (Traffic Control Center) เพื่อบริหารสั่งการจราจร โดยมีการเชื่อมโยงภาพจากกล้อง CCTV ที่ติดตั้งตามจุดต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อความสะดวกในการบริหารสั่งการจราจร และมีสายด่วน 1193 ไว้คอยแจ้งเบาะแส เพื่อแก้ไขปัญหาการติดขัดได้อย่างทันถ่วงที

ด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม

มีการจับกุมผู้กระทำความผิดที่ทำให้กรมทางหลวงเกิดความเสียหาย เช่น การดำเนินการกับร้านค้าที่สุก้าให้ออกจากไหล่ทาง ซึ่งเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ การจับกุมบรรทุกน้ำหนักเกินกฎหมายกำหนดส่งผลกระทบต่อสภาพพื้นผิวถนน การจับกุมผู้ต้องหาลักสายไฟ ป้ายบอกทาง อุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งเป็นทรัพย์สินของกรมทางหลวง และผู้กระทำความผิดตามพรบ.ต่าง ๆ ที่ใช้ทางหลวงเป็นเส้นทางผ่าน เช่น การจับกุมและสกัดกั้น ผู้ลักลอบขนส่งยาเสพติด ของผิดกฎหมายต่าง ๆ รวมทั้งผู้ต้องหาที่สำคัญที่เป็นภัยต่อสังคม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของพี่น้องประชาชน และประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติ



ผลการจับกุม 10 โทษหลัก

ปีงบประมาณ 2561-2563



จิตอาสาตำรวจทางหลวง

นอกจากอำนาจหน้าที่หลักที่ต้องปฏิบัติแล้ว ตำรวจทางหลวงยังทำหน้าที่บริการประชาชน เป็นจิตอาสาเข้าช่วยเหลือประชาชนในยามเดือดร้อน ตามนโยบายของผู้บังคับบัญชา เช่น เหตุการณ์น้ำท่วมหลายอำเภอในจังหวัดนครราชสีมา เหตุการณ์อุกเหินช่วยเหลือผู้ป่วยส่งโรงพยาบาลได้ทันเวลา เหตุรถเสีย น้ำมันหมด ตำรวจทางหลวงพร้อมเข้าช่วยเหลือทันที เป็นต้น



ช่องทางการติดต่อ

- Highway Police
- ตำรวจทางหลวง
- ตำรวจทางหลวง

1193



งานกฎหมาย



การพัฒนาโครงข่ายทางหลวง เป็นภารกิจสำคัญที่กรมทางหลวงมุ่งมั่นพัฒนาเส้นทางให้มีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย เพื่อเป็นโครงข่ายหลักของการเดินทางและขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งแผนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 ที่สำคัญด้านหนึ่ง คือ การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ ด้วยการพัฒนาระบบจราจร ระบบควบคุม และระบบดัชนีความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้สัญจรบนระบบทางหลวงที่มีความปลอดภัยและทันสมัย เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ

เพื่อให้การดำเนินงานของกรมทางหลวงก้าวไปสู่ความสำเร็จตามเป้าหมายในการยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ กลยุทธ์หนึ่งที่มีความสำคัญ คือ การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบจราจรบนทางหลวง โดยการพัฒนาและบำรุงป้ายและสัญลักษณ์บนระบบ ทางหลวงให้พร้อมใช้งานและมีความสอดคล้องเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

เมื่อพิจารณาถึงการดำเนินการเรื่องป้ายจราจร และสัญลักษณ์บนระบบทางหลวงในปัจจุบัน การกำหนดรูปแบบ ความหมาย ลักษณะ และตัวอย่างของเครื่องหมายจราจร อุปกรณ์จราจร และสัญญาณจราจรบนทางหลวงเป็นไปตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2515 ซึ่งยังมีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายตาม

มาตรา 75 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับมานาน และมีความแตกต่างจากประกาศคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เรื่องมาตรฐานเครื่องหมายจราจร และข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และความหมายของสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร

ดังนั้น เพื่อให้การใช้รูปแบบ ความหมาย ลักษณะ และตัวอย่างของเครื่องหมายจราจร อุปกรณ์จราจร และสัญญาณจราจรบนทางหลวง มีความทันสมัย และเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ สำนักกฎหมายจึงได้จัดทำร่างกฎกระทรวงกำหนดการจัดทำ ปัก ติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร หรือสัญญาณจราจร สำหรับการจราจรบนทางหลวง พ.ศ. เสนอไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอให้คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนในการเสนอกฎหมาย

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้ดำเนินการนำกฎกระทรวงกำหนดการจัดทำ ปัก ติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร หรือสัญญาณจราจร สำหรับการจราจรบนทางหลวง พ.ศ. 2563 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 137 ตอนที่ 43 ก วันที่ 17 มิถุนายน 2563 แล้ว ซึ่งกฎกระทรวงดังกล่าวมีผลใช้บังคับกับทางหลวงทุกประเภท เป็นการพัฒนาระดับการให้บริการทางหลวงแก่ประชาชน เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ระบบ ทางหลวงด้วยความปลอดภัยและสะดวกสบาย มากยิ่งขึ้น

งานประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร



งานประชาสัมพันธ์นับได้ว่ามีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงานของ กรมทางหลวงให้ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นสื่อกลางระหว่างกรมทางหลวงกับประชาชน โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร กรมทางหลวงให้ประชาชนรับทราบ เสริมสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างองค์กรกับประชาชน ตลอดจนสร้างความร่วมมือการสนับสนุนจากประชาชนผ่านสื่อต่าง ๆ



**ในปีงบประมาณ 2563 การดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ภารกิจ
ของกรมทางหลวง ในด้านต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้**

- 1** **การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อโทรทัศน์**
ดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่
งานของกรมทางหลวงผ่านทางสื่อโทรทัศน์
รายการเข้านี้ประเทศไทยผ่านทางสถานีวิทยุ
โทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 
- 2** **การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อวิทยุ** 
ดำเนินการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่
ข้อมูลกิจกรรมโครงการตามยุทธศาสตร์
และภารกิจของกรมทางหลวงทางสถานี
วิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย กรม
ประชาสัมพันธ์และสถานีวิทยุคลื่น ต่าง ๆ เช่น
จส.100 MHz สวพ.91 FM 91.0 MHz เป็นต้น
- 3** **การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อสิ่งพิมพ์**
ดำเนินการเผยแพร่ภารกิจของ
กรมทางหลวงผ่านทางหนังสือพิมพ์รายวัน
รายสัปดาห์และนิตยสารต่างๆ ตลอดจนจัด
ทำแผ่นพับเผยแพร่การดำเนินการต่างๆ
ของกรมทางหลวง และจัดทำวารสารทางหลวง
สัมพันธ์ รวมทั้งหนังสือรายงานประจำปี 
- 4** **การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์** 
ดำเนินการประชาสัมพันธ์การดำเนิน
งานต่างๆของกรมทางหลวงผ่านสื่อออนไลน์
ต่างๆที่สามารถครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายได้
ทั่วถึง เช่น เฟสบุ๊ก ทวิตเตอร์ แอปพลิเคชัน
G-NEWS ช่องยูทูป และ line official
- 5** **การสัมภาษณ์**
ดำเนินการจัดให้ผู้บริหารสัมภาษณ์ผ่าน
สื่อมวลชนสาขาต่างๆในผลการดำเนินงานโครงการ
สำคัญ ๆ ของกรมทางหลวง การชี้แจงข้อเท็จจริงต่างๆ
ตามนโยบายรัฐบาลในรูปแบบ IA- IRChat และ Fake
News 
- 6** **งานโสตทัศนูปกรณ์และนิทรรศการ**
ดำเนินการบันทึกภาพและผลิตสื่อสิ่งพิมพ์/
กราฟฟิก ตลอดจนจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ
ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง กระทรวง
คมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงาน
อื่น ๆ ที่ขอความร่วมมือ โดยจัดทำป้ายคัทเอาท์
จัดนิทรรศการ จัดทำคลังภาพเพื่อบริการสืบค้น
ภาพถ่าย 
- 7** **จัดกิจกรรมเนื่องในวาระต่าง ๆ** 
ดำเนินการจัดกิจกรรมที่สำคัญ
เช่น โครงการผลิตสื่อประชาสัมพันธ์
โครงการพัฒนาคูน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิต
เฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสมหามงคล
พระราชพิธีบรมราชาภิเษก โครงการจัด
ทำหนังสือที่ระลึกสะพานมิตรภาพไทย -
เมียนมา แห่งที่ 2 (ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน)
จัดกิจกรรมปล่อยขบวนรถในการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในช่วงเทศกาล
ปีใหม่ และ สงกรานต์ เป็นต้น นอกจากนี้
ยังดำเนินโครงการอบรมเครือข่าย
ประชาสัมพันธ์ กรมทางหลวงเพิ่มเสริมสร้าง
ศักยภาพงานด้านประชาสัมพันธ์ของกรม
ทางหลวงอีกด้วย



การพัฒนาระบบเทคโนโลยี ดิจิทัลของกรมทางหลวง เพื่อมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล



การพัฒนาระบบราชการไทยไปสู่ “ระบบราชการ 4.0” ตามแนวทางการพัฒนาประเทศไทย 4.0 ของรัฐบาล เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางในการพัฒนาประเทศนั้น มีปัจจัยเพื่อความสำเร็จ 3 ประการ คือ

1. การสานพลังระหว่างภาครัฐและภาคส่วนอื่น ๆ ในสังคม (Collaboration) เป็นการยกระดับการทำงาน จากการประสานงานกัน (Coordination) หรือทำงานด้วยกัน (Cooperation) ไปสู่การร่วมมือกัน (Collaboration) เป็นการบริหารกิจการบ้านเมืองในรูปแบบ “ประชารัฐ”
2. การสร้างนวัตกรรม (Innovation) เป็นการคิดค้นและหาวิธีการ หรือศึกษาเรื่องใหม่ ๆ เพื่อให้เกิดผลกระทบใหญ่ต่อการตอบสนองความต้องการ ของประชาชน ได้อย่างมีคุณภาพ โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม
3. การปรับเข้าสู่ความเป็นดิจิทัล (Digitization/ Digitalization) เป็นการผสมผสานการจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลผ่านระบบคลาวด์ อุปกรณ์ สมาร์ทโฟน และเครื่องมือที่ใช้ในการทำ งานร่วมกัน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชน ได้ ในทุกเวลา ทุกสถานที่ ทุกอุปกรณ์และทุกช่องทางได้อย่างมั่นคง ปลอดภัยและประหยัด

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานภาครัฐ ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง สนับสนุนการขับเคลื่อนประเทศในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี รวมถึงด้านความมั่นคงผ่านการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ก็ต้องพัฒนาในทิศทางเดียวกับการพัฒนาระบบราชการ 4.0 กรมทางหลวง จัดทำนโยบายดิจิทัลเพื่อการพัฒนากรมทางหลวง ซึ่งเป็นนโยบายที่สำคัญ เกี่ยวข้องกับการกำหนดทิศทางการพัฒนาและการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาประยุกต์ใช้ให้เข้ากับกิจกรรมและภารกิจของกรมทางหลวงเพื่อสนองตอบต่อนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาประเทศไทยเพื่อก้าวไปสู่ประเทศไทย 4.0 (Thailand 4.0)

การขับเคลื่อนสู่ความเป็นดิจิทัลมีความสำคัญต่อการพัฒนากรมทางหลวงในทุกๆ ด้าน โดยเฉพาะด้านการบริการ การพัฒนาทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และสวยงาม มีการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างไร้รอยต่อง่ายต่อการใช้บริการและรองรับการใช้บริการในทุกๆ ด้าน

- ด้านที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล
- ด้านที่ 2 สร้างความเชื่อมั่นด้านดิจิทัล
- ด้านที่ 3 พัฒนาบุคลากรดิจิทัล
- ด้านที่ 4 พัฒนากกรมทางหลวงโดยใช้เทคโนโลยี

ดิจิทัล

แผนปฏิบัติการดิจิทัล

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ จัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลกรมทางหลวง เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนระดับชาติ แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม ระยะ 5 ปี (ปีงบประมาณ 2560 – 2564) และแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง โดยมีวิสัยทัศน์

เป็นองค์กรดิจิทัล บูรณาการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความมั่นคงปลอดภัยสูง เพื่อขับเคลื่อนนวัตกรรม การให้บริการสู่ระบบทางหลวงที่สะดวกปลอดภัย และเน้นการให้บริการประชาชน โดยมุ่งเน้น 3 เป้าหมายหลัก คือ (1) Digitalization หรือ การจัดทำข้อมูลและบริการในรูปแบบดิจิทัล โดยมีมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัย (2) Integration หรือ การเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันและลดการทำข้อมูลซ้ำซ้อน เพื่อให้บริการประชาชนในรูปแบบ One-Stop Service และ (3) Openness หรือ การเปิดเผยข้อมูลภาครัฐในรูปแบบดิจิทัล ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

ยุทธศาสตร์ที่ 2 เสริมสร้างและพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนานวัตกรรมดิจิทัลเพื่องานวิศวกรรมทางหลวง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 เพิ่มขีดความสามารถและสร้างมาตรฐานการให้บริการด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

ยุทธศาสตร์ที่ 5 เสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรบุคคลด้านเทคโนโลยีดิจิทัล



รูปที่ 1 แผนปฏิบัติการดิจิทัล กรมทางหลวง



สถาปัตยกรรมองค์กร กรมทางหลวง

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ จัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture : EA) โดยรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานส่วนกลาง 29 หน่วยงาน และในภูมิภาค 49 หน่วยงาน ซึ่งสถาปัตยกรรมองค์กร เป็นการบูรณาการด้าน IT หรือ เทคโนโลยีสารสนเทศ กับ Business หรือ ธุรกิจ ขององค์กร อย่างเป็นระบบตั้งแต่ในระดับ Architecture ไปจนถึง Roadmap ขององค์กร เพื่อผลักดันให้องค์กรสามารถดำเนินการตามนโยบายและวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วยสถาปัตยกรรม 4 ด้าน ได้แก่ สถาปัตยกรรมด้านธุรกิจ สถาปัตยกรรมด้านข้อมูล สถาปัตยกรรมด้านระบบสารสนเทศ และสถาปัตยกรรมด้านเทคนิค สามารถสืบค้นข้อมูลได้จากเว็บไซต์ <http://ea.doh.go.th>

สถาปัตยกรรมด้านธุรกิจ แสดงกลยุทธ์ขององค์กร ที่จะขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ ประกอบด้วย กระบวนการทำงานและภาพแสดงกระบวนการทำงาน โดยระยะแรก ศูนย์ฯ ได้รวบรวมกระบวนการทำงานจำนวน 46 กระบวนการ แบ่งออกเป็นกลุ่มกระบวนการหลัก ได้แก่ งานก่อนก่อสร้าง งานระหว่างก่อสร้าง งานหลังก่อสร้าง งานบริหารเครื่องจักร งานค่าธรรมเนียม งานวิชาการ งานบริการประชาชน และงานกำกับตรวจตราและควบคุมทาง กลุ่มกระบวนการสนับสนุน ได้แก่ งานบริหารทั่วไป งานบริการภายในกรมทางหลวง และงานบริหารองค์กร

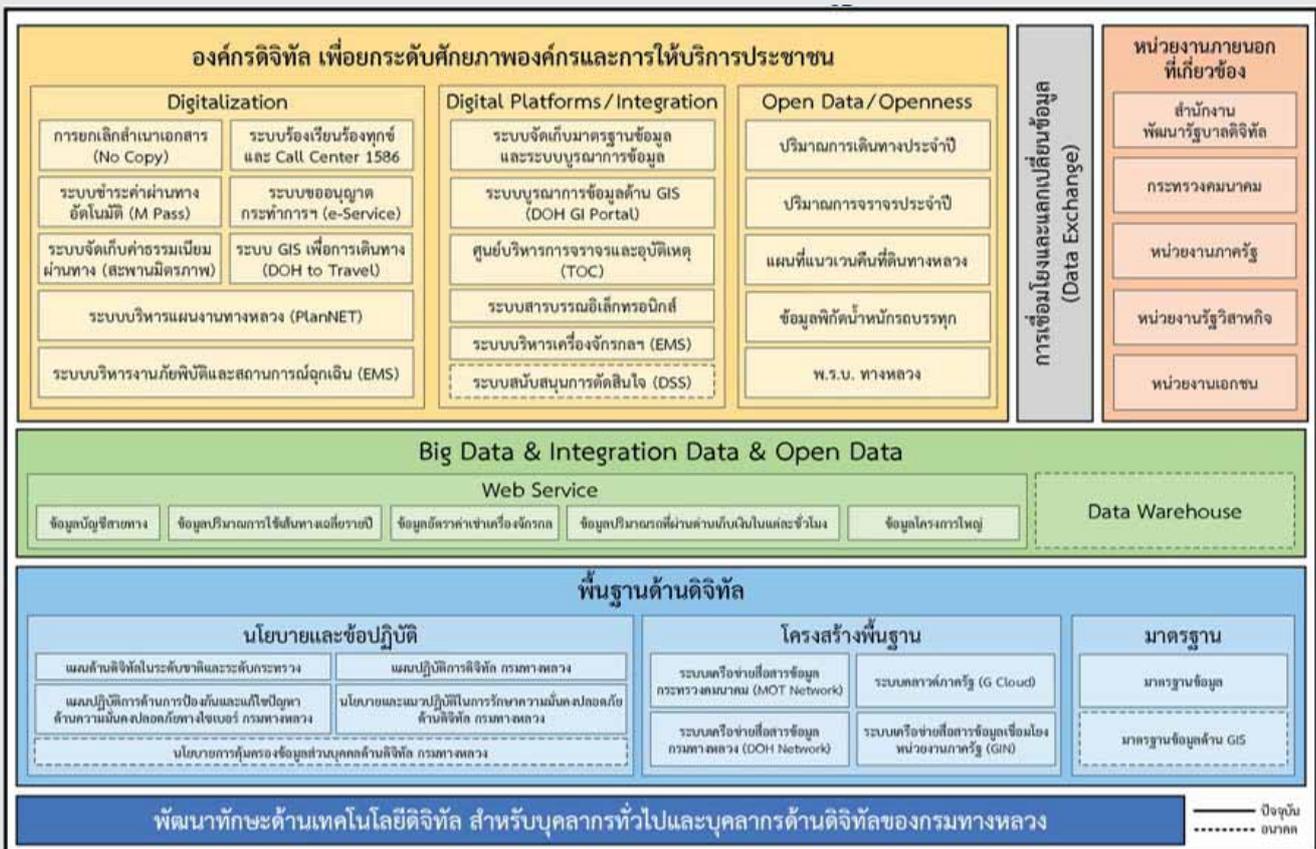
สถาปัตยกรรมด้านข้อมูล แสดงรายการข้อมูล หรือ โครงสร้างข้อมูล ที่ใช้ในสถาปัตยกรรมด้านธุรกิจ หรือ เกิดขึ้นระหว่างกระบวนการทำงาน จำนวน 288 รายการข้อมูล ซึ่งสถาปัตยกรรมด้านข้อมูลนี้ เป็นฐานข้อมูลที่น่าไปสู่การจัดทำมาตรฐานข้อมูล เพื่อทำการเปิดเผยข้อมูล และแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกองค์กร รวมถึงการให้บริการประชาชน นอกจากนี้การแลกเปลี่ยนข้อมูลต้องคำนึงถึงนโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย

สถาปัตยกรรมด้านระบบสารสนเทศ แสดงระบบสารสนเทศขององค์กร ที่ถูกนำเข้ามาช่วยแก้ไขปัญหาในการดำเนินงาน รวมถึงการให้บริการประชาชน ระบบสารสนเทศเป็นตัวกลางระหว่างกระบวนการทำงานของสถาปัตยกรรมด้านธุรกิจและการนำข้อมูลจากสถาปัตยกรรมข้อมูลมาแสดง ประกอบด้วยระบบภายในองค์กรจำนวน 116 ระบบ และภายนอกองค์กรจำนวน 12 ระบบงาน

สถาปัตยกรรมด้านเทคนิค ระบบเครือข่ายหลักที่เชื่อมโยงหน่วยงานกรมทางหลวงกับหน่วยงานภายนอก ประกอบด้วย MOT NET เป็นเครือข่ายที่เชื่อมโยงกระทรวงคมนาคมกับกรมทางหลวง และเป็นทางเชื่อมต่อไปยังอินเทอร์เน็ต DOH NET เป็นเครือข่ายที่เชื่อมโยงหน่วยงานส่วนกลางและในภูมิภาคของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นเครือข่ายหลักในการใช้งานระบบสารสนเทศภายในองค์กร GIN เป็น

เครือข่ายที่เชื่อมโยงระหว่างคลาวด์ GDCG ภาครัฐกับกรมทางหลวง ศูนย์คอมพิวเตอร์จำนวน 7 แห่ง

สถาปัตยกรรมองค์กรนี้ ทำให้บุคลากรในองค์กรสามารถเห็นภาพรวมขององค์กร กระบวนการดำเนินงานระบบสารสนเทศที่ใช้ทำงาน ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเชื่อมโยงระบบสารสนเทศ ข้อมูล หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลและแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบดิจิทัล หรือ Digital Transformation นอกจากนี้ยังช่วยให้องค์กรเห็นภาพความซ้ำซ้อนของสถาปัตยกรรมด้านต่างๆ ซึ่งจะช่วยทำให้สามารถตัดสินใจในการดำเนินการในจุดที่พบความซ้ำซ้อนต่อไปได้ ซึ่งอาจจะเป็นการยกเลิกใช้งานกระบวนการนั้น หรือสร้างกระบวนการทำงานใหม่ โดยบูรณาการกระบวนการระบบสารสนเทศ และข้อมูลที่มีอยู่ร่วมกันได้



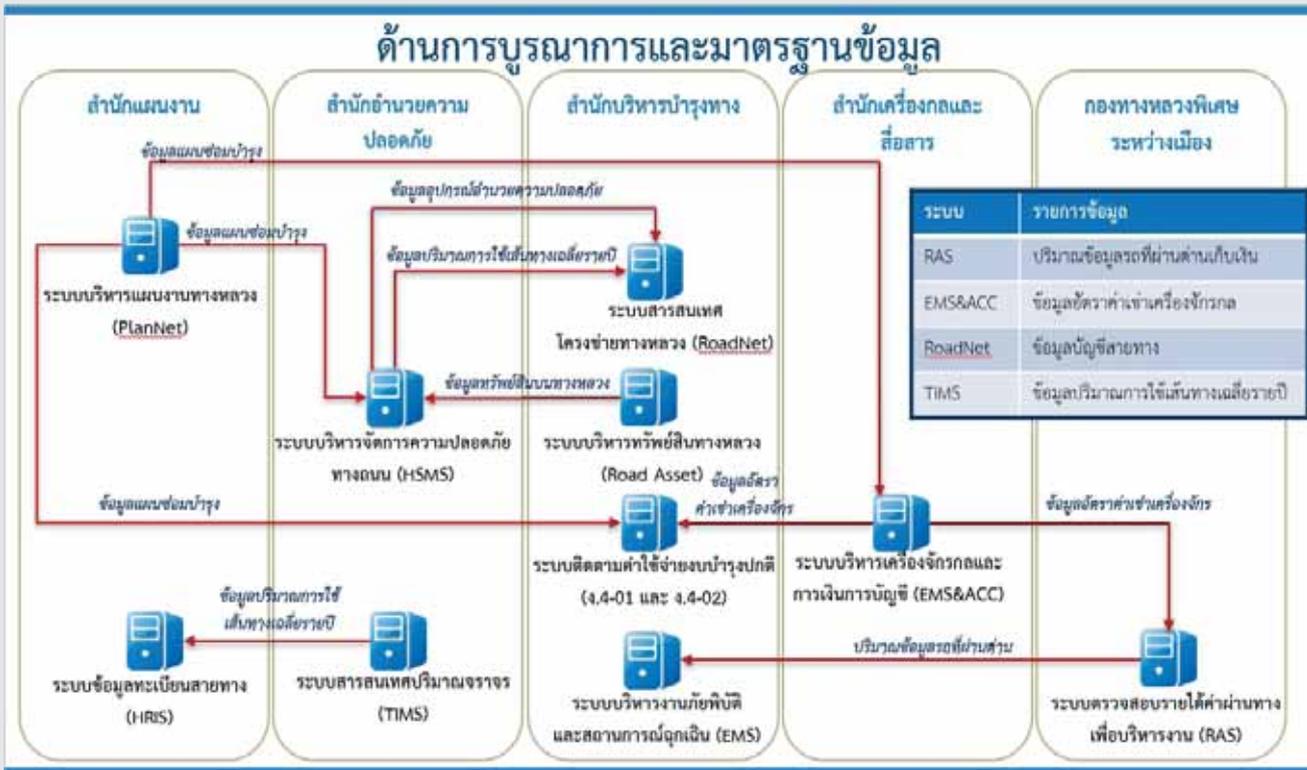
รูปที่ 2 ภาพรวมการพัฒนาดิจิทัลกรมทางหลวงตามแนวทางสถาปัตยกรรมองค์กร

การจัดทำมาตรฐานข้อมูลและการแลกเปลี่ยนข้อมูลภาครัฐ

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ จัดทำมาตรฐานข้อมูล เพื่อเป็นศูนย์กลางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอกองค์กร และเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในเรื่องการยกระดับการให้บริการประชาชน ผ่านบริการอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ เพื่อให้เกิดการบูรณาการ การเชื่อมโยงที่สมบูรณ์ครอบคลุมการให้บริการประชาชน ภาคธุรกิจ และหน่วยงานของรัฐ โดยในระยะแรก ศึกษาและพิจารณาข้อมูลที่มีความจำเป็น ความต้องการ และความพร้อมของข้อมูลสำหรับการแลกเปลี่ยน ได้แก่ ข้อมูลบัญชีสายทาง ข้อมูลปริมาณการใช้เส้นทางเฉลี่ย

รายปี ข้อมูลอัตราค่าเช่าเครื่องจักรกล ข้อมูลปริมาณรถที่ผ่านด่านเก็บเงินในแต่ละชั่วโมง และข้อมูลโครงการใหญ่ เป็นต้น และได้พัฒนาเว็บไซต์สำหรับการสืบค้นข้อมูล หรือ http://sdms.doh.go.th/DOH-SDM-WEBUI/Content_StandardData_L.html เพื่อประโยชน์ต่อประชาชน หน่วยงานภายในและภายนอกกรมทางหลวง

รายการข้อมูลที่ได้จัดทำเป็นมาตรฐานและผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการเปิดเผยข้อมูลภาครัฐ (Open Data) ได้แก่ ข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวง และปริมาณจราจร ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลนี้จากเว็บไซต์ของศูนย์กลางข้อมูลเปิดภาครัฐ หรือ <https://www.data.go.th>



รูปที่ 3 การบูรณาการและมาตรฐานข้อมูล

การบริหารและจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ ของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงจัดตั้งคณะกรรมการบริหารและจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ของกรมทางหลวง เพื่อให้การจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2547 หลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติในการจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ของรัฐ หลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติในการจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ของกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 22 กรกฎาคม 2562 โดยมีอำนาจหน้าที่ พิจารณา วินิจฉัย และให้ความเห็นชอบในหลักการงาน/แผนงาน/โครงการ ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวง พิจารณาให้ความเห็นชอบการจัดหาครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ตามนโยบายจำเป็นเร่งด่วนในวงเงินไม่เกิน 1 ล้านบาท บูรณาการงาน/แผนงาน/โครงการ ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวง เพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน และใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ร่วมกันให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงเสนอแนะแนวทางปฏิบัติในการจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ของกรมทางหลวง และรายงานผลการจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ ให้คณะกรรมการบริหารและจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ของกระทรวงคมนาคมทราบ

การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของ กรมทางหลวง

จากนโยบายมุ่งสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลของรัฐบาล ทำให้เกิดการส่งเสริมการพัฒนาาระบบดิจิทัล หรือ Digital Transformations เกิดช่องทางสื่อสารต่างๆ และเกิดการละเมิดสิทธิความเป็นส่วนตัวส่วนบุคคลทำได้ง่ายขึ้น

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศได้จัดตั้งคณะกรรมการจัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของกรมทางหลวง เพื่อให้การดำเนินการของกรมทางหลวงเป็นไปตาม พระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ พ.ศ. 2549 มาตรา 6 ในกรณีที่มีการรวบรวม จัดเก็บ ใช้ หรือเผยแพร่ข้อมูล หรือข้อเท็จจริงที่ทำให้สามารถระบุตัวบุคคล ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อม ให้หน่วยงานของรัฐจัดทำแนวนโยบายและแนวปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล และคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ประกาศกำหนดแนวนโยบายและแนวปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2553 เพื่อให้การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานของรัฐมีความมั่นคงปลอดภัย น่าเชื่อถือ และมีการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่มีมาตรฐานเดียวกัน

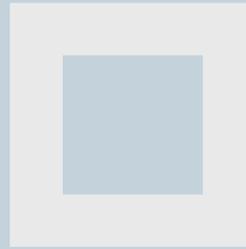
ปัจจุบัน ได้ดำเนินการจัดทำนโยบายในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล และแนวปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลแล้ว และอยู่ระหว่างการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว

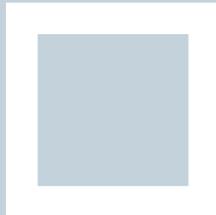
สรุป

กรมทางหลวง โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ได้จัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลกรมทางหลวง เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนระดับชาติ แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมระดับกระทรวง และแผนยุทธศาสตร์ระดับกรม โดยมุ่งเน้นเป็นองค์การดิจิทัล เพื่อขับเคลื่อนนวัตกรรม การให้บริการสู่ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย และเน้นการให้บริการประชาชน ดำเนินการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร พิจารณาและจัดทำมาตรฐานข้อมูลเพื่อการเปิดเผยข้อมูล และแลกเปลี่ยนข้อมูล บูรณาการงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อลดความซ้ำซ้อนของข้อมูลและสนับสนุนการใช้ทรัพยากรร่วมกันให้เกิดประโยชน์สูงสุด ฯลฯ เป็นต้น ดังจะเห็นได้ว่า กรมทางหลวงดำเนินตามนโยบายภาครัฐเพื่อมุ่งสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล อย่างค่อยเป็นค่อยไปบนข้อจำกัดหลายๆ ด้าน และงบประมาณที่ได้รับการสนับสนุน หากในการดำเนินการของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศได้รับความร่วมมือและสนับสนุน จากหน่วยงานต่างๆ และบุคลากรทุกท่าน ภายในกรมทางหลวงจะเป็นการดีไม่น้อยเลยที่จะทำให้เราสามารถสนองตอบต่อนโยบายของรัฐบาลได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อความเจริญก้าวหน้าของประเทศไทยสู่ความเป็น “ประเทศไทย 4.0 : Thailand 4.0”



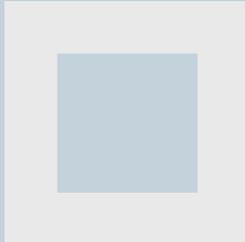
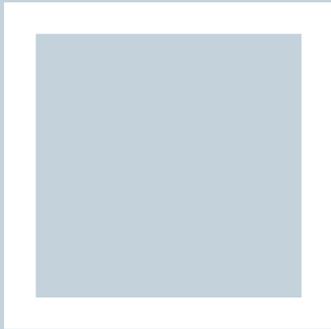
ประมวลภาพกิจกรรมจิตอาสา “เราทำความดีเพื่อชาติ ศาสน์ กษัตริย์”
เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
วันที่ 28 กรกฎาคม 2563





ประมวลภาพการช่วยเหลือประชาชน ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID - 19





คณะผู้จัดทำ

1. นายกิตติพันธ์	ปานจันทร์	ประธานกรรมการ
2. นายสุรัชย์	ศรีเลณวัตติ	กรรมการ
3. นายสมบูรณ์	เทียนธรรมชาติ	กรรมการ
4. นายไพฑูรย์	พงษ์ชวลิต	กรรมการ
5. นายประจักษ์	ปัญญาเลย	กรรมการ
6. นายอิทธิวัตร์	กฤษณะวณิช	กรรมการ
7. นายพงศกร	จุลละโพธิ	กรรมการ
8. นายสืบพงษ์	ไพศาลวัฒนา	กรรมการ
9. นายพลเทพ	เลิศรวณิช	กรรมการ
10. นายโกสินทร์	เจตยานนท์	กรรมการ
11. นายคณัย	เรืองสอน	กรรมการ
12. นายต่อศักดิ์	ระนาท	กรรมการ
13. นายธีรพล	สมุทธะประภูต	กรรมการ
14. นายโกลม	เดชกวินเลิศ	กรรมการ
15. นายเด่นชัย	เอี่ยมสุวรรณ	กรรมการ
16. นายภูวนัย	ไพบูลย์สิน	กรรมการ
17. พล.ต.ต. เอกราช	ลิ้มสังกาศ	กรรมการ
18. นางสาวชนานันท์	จุลละจาริตต์	กรรมการ
19. นางเพ็ญทิพย์	จิรกรรมประดับ	กรรมการ
20. นายพงษ์พันธ์	จันเงิน	กรรมการ
21. นายปิยพงษ์	จิวัฒน์กุลไพศาล	กรรมการ
22. นายสว่าง	บุรณธนาณุกิจ	กรรมการ
23. นายทรงวุฒิ	หงวนเสงี่ยม	กรรมการ
24. นายอลงกรณ์	พรหมศิลป์	กรรมการ
25. นายเทพฤทธิ์	แก้วบุญมี	กรรมการและเลขานุการ
26. นางเอี่ยมอนงค์	เพชรราชูธ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
27. นางนงลักษณ์	กรัณย์พิสิฐ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
28. นายเปริยบ	ดุลยเกรี	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
29. น.ส.วิกานดา	สิงห์วัฒนศิริ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
30. น.ส.ชวิตา	สุขมัน	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
31. น.ส.สุนทรีย์	เกิดสมบุญ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
32. นางฐิติลักษณ์	กล่อมกำเนิด	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
33. นายปพน	อินนุพัฒน์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

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

Website : www.doh.go.th

พิมพ์ที่ : บริษัท ทีทีพี อินโนเวชั่น จำกัด

201/6 ซอย रामคำแหง 110 ถนนรามคำแหง

แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพฯ 10240

โทรศัพท์ 0 2373 3805