

โครงการศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการ
ของกรมทางหลวง ระยะที่ 2 (พ.ศ.2566-2570)



แผนปฏิบัติการ ของกรมทางหลวง

(พ.ศ.2566-2570)



คำนำ

แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570) ดำเนินการจัดทำขึ้นเพื่อให้ผู้บริหารและบุคลากรของหน่วยงานได้ใช้เป็นคู่มือในการกำกับ ติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ซึ่งแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570) ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี โดยได้รับคำแนะนำจากผู้บริหาร หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และได้รับความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบโครงการในการจัดทำเอกสารแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมให้เป็นไปตามรูปแบบและแนวทางที่กำหนด

แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570) ฉบับนี้ ประกอบด้วยรายละเอียดความสอดคล้องของแผนทั้ง 3 ระดับ ประเด็นยุทธศาสตร์และรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งใช้เป็นข้อมูลในการติดตามเร่งรัดการดำเนินงานให้สอดคล้องตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566–2570) (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566–2570)

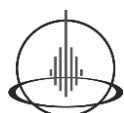
สำนักแผนงาน หวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570) จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงาน เจ้าหน้าที่ในสังกัดของกรมทางหลวง และหน่วยงานอื่น ๆ หากมีข้อบกพร่องประการใด ขอน้อมรับและสำนักแผนงานยินดีนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น

สำนักแผนงาน

กรมทางหลวง

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 บทสรุปผู้บริหาร	1-1
1.2 ความเป็นมา	1-8
1.3 วัตถุประสงค์.....	1-9
1.4 โครงสร้างของกรมทางหลวง.....	1-9
1.5 ภารกิจของกรมทางหลวง	1-17
1.6 อำนาจหน้าที่ของกรมทางหลวง และหน่วยงานภายใน	1-17
1.7 กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง.....	1-30
1.8 ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570)	1-32
บทที่ 2 ความสอดคล้องของแผน 3 ระดับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง	2-1
2.1 แผนระดับที่ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580).....	2-1
2.2 แผนระดับที่ 2	2-2
2.3 แผนระดับที่ 3	2-13
2.4 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ.....	2-23
บทที่ 3 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อภารกิจของกรมทางหลวง	3-1
3.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก.....	3-1
3.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน.....	3-5
3.3 การวิเคราะห์ผลกระทบจากสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก	3-17
บทที่ 4 แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง ระยะ 5 ปี	4-1
4.1 วิสัยทัศน์กรมทางหลวง.....	4-1
4.2 พันธกิจ.....	4-1
4.3 ค่านิยม.....	4-2
4.4 วัฒนธรรม	4-2
4.5 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย กลยุทธ์ ผลผลิต ผลลัพธ์ และแนวทางการพัฒนา.....	4-3



สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 ผลผลิตและโครงการตามแผนปฏิบัติราชการ ของกรมทางหลวง (พ.ศ.2566-2570).....	5-1
5.1 โครงการ/กิจกรรมของกรมทางหลวง	5-1
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง	5-42
ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง.....	5-68
ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ด้านความปลอดภัย	5-71
ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ด้านบริหารจัดการองค์กร.....	5-74
ยุทธศาสตร์ที่ 5 : ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	5-81
ภาคผนวก	



สารบัญตาราง

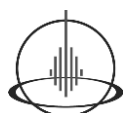
หน้า

ตารางที่ 1-1	ประเด็นการพัฒนา เป้าหมาย แนวทางการพัฒนาและตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติราชการ ของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570)	1-2
ตารางที่ 2-1	ความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580).....	2-1
ตารางที่ 2-2	ความสอดคล้องหลักกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ.....	2-2
ตารางที่ 2-3	ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายของแผนแม่บทย่อย และห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ที่เกี่ยวข้องกับแผนแม่บทประเด็นที่ 7	2-5
ตารางที่ 2-4	ความสอดคล้องสนับสนุนกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	2-6
ตารางที่ 2-5	ความสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศ	2-8
ตารางที่ 2-6	ความสอดคล้องหลักกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	2-9
ตารางที่ 2-7	ความสอดคล้องสนับสนุนกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13.....	2-10
ตารางที่ 2-8	ความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง.....	2-14
ตารางที่ 2-9	ประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566–2570	2-16
ตารางที่ 2-10	สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566–2570) ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง	2-20
ตารางที่ 2-11	ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs) ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง	2-25
ตารางที่ 3-1	การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้วยเครื่องมือ PESTEL Analysis	3-1
ตารางที่ 3-2	ความสำคัญและความเร่งด่วนของภารกิจที่กรมทางหลวงต้องดำเนินการ แยกตามภารกิจและระยะเวลาของแผนงาน	3-13
ตารางที่ 3-3	กลยุทธ์การขับเคลื่อนกรมทางหลวงจากสภาพแวดล้อมภายนอก และภายในโดยใช้ TOWS Matrix	3-21
ตารางที่ 4-1	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการ ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง.....	4-4
ตารางที่ 4-2	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการ ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง.....	4-6
ตารางที่ 4-3	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัย.....	4-8
ตารางที่ 4-4	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการด้านบริหารจัดการองค์กร	4-10
ตารางที่ 4-5	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	4-12



สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1-1 ทิศทางการพัฒนาของกรมทางหลวงในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566–2570).....	1-7
รูปที่ 1-2 แผนภูมิการแบ่งส่วนราชการตามที่กรมทางหลวงกำหนด	1-16
รูปที่ 1-3 ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ (พ.ศ. 2566-2570) ของกรมทางหลวง	1-32
รูปที่ 2-1 แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	2-13
รูปที่ 2-2 การถ่ายทอดของ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566–2570) สู่แผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570)	2-19
รูปที่ 2-3 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ 17 เป้าหมาย	2-23
รูปที่ 2-4 แผนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย (Thailand’s SDG Roadmap).....	2-24
รูปที่ 2-5 ความสอดคล้องหลักของแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง	2-26



1.1 บทสรุปผู้บริหาร

ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2562 ให้หน่วยงานของรัฐปรับปรุงแผนระดับ 3 ประกอบกับพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 มาตรา 16 ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการ โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการ 5 ปี ซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภาและแผนอื่น ๆ โดยระบุสาระสำคัญเกี่ยวกับนโยบายการปฏิบัติราชการของส่วนราชการ เป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ของงาน

กรมทางหลวงมีภารกิจหลักในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับต่างประเทศ ตลอดจนงานควบคุมทางหลวงในความรับผิดชอบ เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ

กรมทางหลวงจึงได้จัดทำแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570) เพื่อให้การปฏิบัติงานของหน่วยงานมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามบทบาทหน้าที่และภารกิจหลักที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการทบทวนแผนงาน/โครงการ ระยะเวลาดำเนินงาน และงบประมาณ ให้เป็นปัจจุบัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและนโยบายที่เกี่ยวข้อง โดยแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570) มีประเด็นการพัฒนาประกอบด้วย 5 ด้าน คือ

1. ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง
2. ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง
3. ด้านความปลอดภัย
4. ด้านบริหารจัดการองค์กร
5. ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

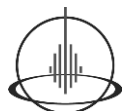
ทั้งนี้ สามารถกำหนดเป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดของแต่ละด้านแสดงดังตารางที่ 1-1 และแสดงวิสัยทัศน์ พันธกิจ และค่านิยม แสดงดังรูปที่ 1-1





ตารางที่ 1-1 ประเด็นการพัฒนา เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)

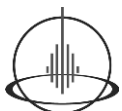
แผนปฏิบัติการ/เป้าหมาย	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
1. ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และ คล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)	<p>1.1 มีโครงข่ายทางหลวงที่สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจและจุดเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง รวมถึงสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางรางและน้ำ เพื่อให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวก รองรับขยายตัวทางเศรษฐกิจและชุมชนเมือง และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์</p> <p>1.2 มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดความสูญเสียจากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง</p> <p>1.3 มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับกิจกรรมการเดินทาง การข้ามถนน และการสัญจรอื่น ๆ ของผู้ใช้ถนนกลุ่มเปราะบางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย</p> <p>1.4 มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว (Mobility) และเข้าถึง (Accessibility) สอดคล้องกับมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)</p>	<p><u>ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)</u></p> <p>1.1) จำนวน Missing Link เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : โครงการ)</p> <p>1.2) จำนวนและระยะทางของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางพิเศษระหว่างเมืองเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน (หน่วย : โครงการ, กิโลเมตร, แห่ง)</p> <p>1.3) จำนวนพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม (หน่วย : แห่ง)</p> <p>1.4) จำนวนหน่วยงานหรือบริเวณที่ได้รับการพัฒนาหรือปรับปรุงให้สอดคล้องตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) (หน่วย : หน่วยงาน)</p> <p><u>ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)</u></p> <p>1.1) ความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (หน่วย : ร้อยละ)</p>





ตารางที่ 1-1 ประเด็นการพัฒนา เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) (ต่อ)

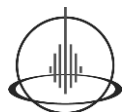
แผนปฏิบัติการ/เป้าหมาย	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<p>2. ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการ</p> <p>โครงข่ายทางหลวง</p> <p>เป้าหมายยุทธศาสตร์ :</p> <p>การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ</p>	<p>2.1 มีการบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ได้เป้าหมายตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยที่กำหนด</p> <p>2.2 มีการบริหารจัดการจราจรและเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อทุกสถานการณ์ ทั้งในสภาวะปกติ พื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางตลอดจนเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติต่าง ๆ</p> <p>2.3 มีการบูรณาการการแก้ไขปัญหาระบบปฏิบัติการที่ยั่งยืนโดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>2.4 มีการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อยืดอายุการใช้งานและลดภาระงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง</p>	<p><u>ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)</u></p> <p>2.1) ระยะทางของทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการ (หน่วย : กิโลเมตร)</p> <p>2.2) จำนวนสะพานที่ได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการ (หน่วย : สะพาน)</p> <p>2.3) ร้อยละของการตอบสนองต่ออุบัติเหตุได้ภายในเวลาที่กำหนดในโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (หน่วย : ร้อยละ)</p> <p>2.4) ร้อยละของการเข้าถึงพื้นที่ที่เกิดภัยพิบัติได้ภายในเวลาที่กำหนดในโครงข่ายทางหลวง (หน่วย : ร้อยละ)</p> <p>2.5) ร้อยละของจำนวนวันที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักที่สามารถให้บริการในแต่ละปี (หน่วย : ร้อยละ)</p> <p>2.6) จำนวนระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะที่เปิดให้บริการเพิ่มเติมและจำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสอบน้ำหนักและระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ (หน่วย : แห่ง, ล้านคัน)</p> <p><u>ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)</u></p> <p>2.1) ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (หน่วย : ร้อยละ)</p> <p>2.2) ร้อยละของสะพานที่มีสภาพการใช้งาน (Condition Rating) ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (หน่วย : ร้อยละ)</p>





ตารางที่ 1-1 ประเด็นการพัฒนา เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) (ต่อ)

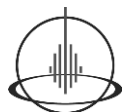
แผนปฏิบัติการ/เป้าหมาย	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
3. ด้านความปลอดภัย เป้าหมายยุทธศาสตร์ : เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง	3.1 มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และดำเนินการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ 3.2 มีการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงโดยเน้นการทำงานในเชิงรุก (Proactive) 3.3 มีการจัดการปัญหาและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุการชนในลักษณะที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บบนทางหลวงอย่างเป็นรูปธรรม 3.4 มีกลไกขับเคลื่อนและสนับสนุนการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง	ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output) 3.1) ร้อยละของจำนวนแห่งที่ได้รับการปรับปรุงการป้องกันอันตรายข้างทางหลวงที่ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี (หน่วย : ร้อยละ) 3.2) ร้อยละของจำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงที่ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี (หน่วย : ร้อยละ) 3.3) จำนวนรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการจุดจอดพักรถบรรทุก (หน่วย : คัน) 3.4) ร้อยละของโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงขนาดใหญ่ที่มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (RSA) ก่อนเปิดใช้งาน (หน่วย : ร้อยละ) ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome) 3.1) ร้อยละของจำนวนบริเวณอันตราย (Black Spots) บนทางหลวงที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ) 3.2) ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) (หน่วย : ราย ต่อ 100 ครั้ง) 3.3) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปริมาณการเดินทาง (VKT) บนโครงข่ายทางหลวง (หน่วย : ราย ต่อ 100 ล้าน VKT) 3.4) ร้อยละของอัตราการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ) 3.5) ร้อยละของอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ) 3.6) จำนวนบุคลากรของกรมทางหลวงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในขณะปฏิบัติงาน(หน่วย : ราย)





ตารางที่ 1-1 ประเด็นการพัฒนา เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) (ต่อ)

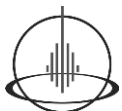
แผนปฏิบัติการ/เป้าหมาย	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
4. ด้านบริหารจัดการองค์กร เป้าหมายยุทธศาสตร์ : สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงาน เชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล	4.1 เป็นองค์กรที่มีบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ ที่สามารถปรับตัวต่อ สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลก 4.2 เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อคนทุกกลุ่ม บนพื้นฐาน ของความเข้าใจและหลักธรรมาภิบาล 4.3 เป็นองค์กรที่นำวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่ทุกกิจกรรมการดำเนินงานขององค์กร (Value Chain) 4.4 เป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมการทำงานเชิงรุกและสามารถบูรณาการกับ ทุกภาคส่วน	ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output) 4.1) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาทรัพยากร บุคคลของกองฝึกรอบประจำปี (หน่วย : ร้อยละ) 4.2) จำนวนหน่วยงานที่มีกิจกรรมสร้างสภาพแวดล้อม และบรรยากาศที่ดีในการทำงานตามกิจกรรมที่กำหนด (หน่วย : หน่วยงาน) 4.3) จำนวนระบบให้บริการภาคประชาชนที่ได้รับการพัฒนา ตามหลัก Digital Government Services บริการภาครัฐ (Public Services) และการบริหารจัดการรูปแบบดิจิทัล (Smart Back Office) (หน่วย : ระบบ) 4.4) ร้อยละความสำเร็จของบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่ผ่าน การประเมินการอบรมด้านการจัดการเชิงพื้นที่ (Smart PR) และด้าน กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ (หน่วย : ร้อยละ) ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome) 4.1) ระดับความพึงพอใจในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากร (หน่วย : ร้อยละ) 4.2) ระดับความพร้อมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของกรมทางหลวง (หน่วย : ร้อยละ) 4.3) ร้อยละความสำเร็จการบริหารจัดการต่อข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ ในกิจกรรมดำเนินงานเองของกรมทางหลวง (จนได้ข้อยุติ) (หน่วย : ร้อยละ)





ตารางที่ 1-1 ประเด็นการพัฒนา เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) (ต่อ)

แผนปฏิบัติการ/เป้าหมาย	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<p>5. ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน</p> <p>เป้าหมายยุทธศาสตร์ : ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมมุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน</p>	<p>5.1 มีผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการกิจตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) อย่างเป็นรูปธรรม</p> <p>5.2 มี กลไกการทำงานที่ มุ่งเน้นการพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่มให้มากยิ่งขึ้น</p> <p>5.3 มีการนำเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) มาใช้กำหนดเป็นเป้าหมายในการดำเนินภารกิจที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)</p> <p>5.1) ผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานในกิจกรรมของกรมทางหลวง (หน่วย : จำนวน)</p> <p>5.2) จำนวนสายทางที่นำแนวทางถนนสีเขียว (Green Highway) และ/หรือถนนออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) สู่การก่อสร้างจริง (หน่วย : สายทาง)</p> <p>5.3) จำนวนงานออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนที่สอดคล้องกับภูมิทัศน์สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชนที่ได้รับอนุมัติให้นำไปใช้จริง (หน่วย : จำนวน)</p> <p>ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)</p> <p>5.1) ร้อยละความสำเร็จในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับคนทุกกลุ่ม (หน่วย : ร้อยละ)</p>





แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)

วิสัยทัศน์ของกรมทางหลวง

“มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม”



พันธกิจ

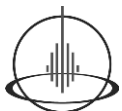
- (1) พัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network) ที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) ที่สมบูรณ์ และคล่องตัว (Mobility) เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
- (2) บำรุงรักษา ยกระดับความปลอดภัย และบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ให้ได้ตามมาตรฐานคุณภาพ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่อง
- (3) บริหารจัดการองค์กรที่มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง ให้ความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ค่านิยม : HIGHWAYS

H (High performance)	สร้างสรรค์ผลงาน
I (Intelligent technology)	ผสมผสานเทคโนโลยี
G (Good knowledge)	ด้วยความรู้ที่เหมาะสม
H (Honesty)	ซื่อสัตย์
W (Work smart)	ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ
A (Accountability)	รับผิดชอบต่อพันธกิจ
Y (Year-round commitment)	เกาะติดการให้บริการ
S (Synergy)	ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว



รูปที่ 1-1 ทิศทางการพัฒนาของกรมทางหลวงในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566-2570)





1.2 ความเป็นมา

นับตั้งแต่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 เป็นต้นมา รูปแบบการจัดทำแผนเพื่อวางกรอบทิศทางการพัฒนาประเทศได้เปลี่ยนไปอย่างมีนัยสำคัญ โดยตามนัยมาตรา 65 หมวดแนวนโยบายแห่งรัฐ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนระดับต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561–2580) และแผนระดับต่าง ๆ ดังกล่าว ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และมีผลผูกพันหน่วยงานของรัฐที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น โดยการขับเคลื่อนผ่านแผนปฏิบัติการของหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นแผนที่ระบุการดำเนินงานภายใต้โครงการสำคัญตามภารกิจ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับต่าง ๆ อันจะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติบนความสอดคล้องเชื่อมโยงกันของแผนทุกระดับ โดยกรมทางหลวงได้ขับเคลื่อนการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศผ่านแผนปฏิบัติการกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563–2565)

ดังนั้น เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมทางหลวงอย่างต่อเนื่อง จึงได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570) ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566–2570) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566–2570 นโยบายรัฐบาล มติคณะรัฐมนตรี เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) แผนและนโยบายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ และบริบทการดำเนินงานของหน่วยงานและสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานรอบด้าน และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานที่มุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน อันจะส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของแผนระดับชาติ ในส่วนที่กรมทางหลวงเกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้มีการระดมความคิดเห็นจากผู้บริหารและบุคลากรในสังกัดกรมทางหลวงเพื่อร่วมกำหนดทิศทางในอนาคต วางกลยุทธ์ แนวทางการพัฒนา และการดำเนินงานในการบริหารจัดการองค์การการพัฒนาองค์ความรู้และศักยภาพบุคลากร และการบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง





1.3 วัตถุประสงค์

1. เพื่อเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติและกำหนดทิศทางการปฏิบัติภารกิจของกรมทางหลวง ให้ไปสู่วิสัยทัศน์และเป้าหมายขององค์กรภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด
2. เพื่อเป็นเครื่องมือในการสื่อสารและเป็นข้อตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายในกรมทางหลวง และบุคลากร เพื่อร่วมกันปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายที่ได้วางไว้

1.4 โครงสร้างของกรมทางหลวง

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ได้กำหนดแบ่งส่วนราชการของกรมทางหลวงออกเป็น 42 หน่วยงาน (โดยไม่ได้แจกแจงจำนวนแขวง) ได้แก่

- 1) สำนักงานเลขานุการกรม
- 2) กองการเงินและบัญชี
- 3) กองการเจ้าหน้าที่
- 4) กองการพัสดุ
- 5) กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- 6) กองฝึกอบรม
- 7) แขวงทางหลวง ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด
- 8) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
- 9) สำนักกฎหมาย
- 10) สำนักก่อสร้างทางที่ 1
- 11) สำนักก่อสร้างทางที่ 2
- 12) สำนักก่อสร้างสะพาน
- 13) สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- 14) - 31) สำนักงานทางหลวงที่ 1 - 18
- 32) สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- 33) สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ
- 34) สำนักบริหารบำรุงทาง
- 35) สำนักแผนงาน
- 36) สำนักมาตรฐานและประเมินผล
- 37) สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
- 38) สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง
- 39) สำนักสำรวจและออกแบบ





- 40) สำนักอำนวยความสะดวก
- 41) กลุ่มตรวจสอบภายใน
- 42) กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

ณ ปัจจุบัน (กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566) กรมทางหลวงมีแขวงทางหลวงทั้งสิ้น 104 แขวงทางหลวง โดยสามารถจัดสายการปฏิบัติงานภายใต้สำนักงานทางหลวงทั้ง 18 แห่ง ได้ดังนี้

- 1) สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่)
 - 1.1) แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1
 - 1.2) แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2
 - 1.3) แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 3
 - 1.4) แขวงทางหลวงลำพูน
 - 1.5) แขวงทางหลวงลำปางที่ 1
 - 1.6) แขวงทางหลวงลำปางที่ 2
 - 1.7) แขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน
- 2) สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่)
 - 2.1) แขวงทางหลวงแพร่
 - 2.2) แขวงทางหลวงน่านที่ 1
 - 2.3) แขวงทางหลวงน่านที่ 2
 - 2.4) แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1
 - 2.5) แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2
 - 2.6) แขวงทางหลวงพะเยา
- 3) สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร)
 - 3.1) แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1
 - 3.2) แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน)
 - 3.3) แขวงทางหลวงนครพนม
 - 3.4) แขวงทางหลวงหนองคาย
 - 3.5) แขวงทางหลวงบึงกาฬ
 - 3.6) แขวงทางหลวงมุกดาหาร





- 4) สำนักงานทางหลวงที่ 4 (ตาก)
 - 4.1) แขวงทางหลวงตากที่ 1
 - 4.2) แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด)
 - 4.3) แขวงทางหลวงกำแพงเพชร
 - 4.4) แขวงทางหลวงสุโขทัย
- 5) สำนักงานทางหลวงที่ 5 พิษณุโลก
 - 5.1) แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1
 - 5.2) แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2 (วังทอง)
 - 5.3) แขวงทางหลวงพิจิตร
 - 5.4) แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1
 - 5.5) แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2
- 6) สำนักงานทางหลวงที่ 6 เพชรบูรณ์
 - 6.1) แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1
 - 6.2) แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2 (บึงสามพัน)
 - 6.3) แขวงทางหลวงเลยที่ 1
 - 6.4) แขวงทางหลวงเลยที่ 2 (ด่านซ้าย)
 - 6.5) แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู
- 7) สำนักงานทางหลวงที่ 7 ขอนแก่น
 - 7.1) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1
 - 7.2) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 2 (ชุมแพ)
 - 7.3) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)
 - 7.4) แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1
 - 7.5) แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 (หนองหาน)
 - 7.6) แขวงทางหลวงชัยภูมิ
- 8) สำนักงานทางหลวงที่ 8 มหาสารคาม
 - 8.1) แขวงทางหลวงมหาสารคาม
 - 8.2) แขวงทางหลวงยโสธร
 - 8.3) แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์
 - 8.4) แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด





- 9) สำนักงานทางหลวงที่ 9 อุบลราชธานี
 - 9.1) แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1
 - 9.2) แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2
 - 9.3) แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1
 - 9.4) แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2
 - 9.5) แขวงทางหลวงสุรินทร์
 - 9.6) แขวงทางหลวงอำนาจเจริญ
- 10) สำนักงานทางหลวงที่ 10 นครราชสีมา
 - 10.1) แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1
 - 10.2) แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2
 - 10.3) แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3
 - 10.4) แขวงทางหลวงบุรีรัมย์
 - 10.5) แขวงทางหลวงปราจีนบุรี
 - 10.6) แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)
- 11) สำนักงานทางหลวงที่ 11 ลพบุรี
 - 11.1) แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1
 - 11.2) แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำน้ำรายณ์)
 - 11.3) แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1
 - 11.4) แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า)
 - 11.5) แขวงทางหลวงสระบุรี
 - 11.6) แขวงทางหลวงสิงห์บุรี
- 12) สำนักงานทางหลวงที่ 12 สุพรรณบุรี
 - 12.1) แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1
 - 12.2) แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อู่ทอง)
 - 12.3) แขวงทางหลวงกาญจนบุรี
 - 12.4) แขวงทางหลวงชัยนาท
 - 12.5) แขวงทางหลวงอุทัยธานี
 - 12.6) แขวงทางหลวงอ่างทอง





- 13) สำนักงานทางหลวงที่ 13 กรุงเทพมหานคร
 - 13.1) แขวงทางหลวงกรุงเทพ
 - 13.2) แขวงทางหลวงสมุทรสาคร
 - 13.3) แขวงทางหลวงอยุธยา
 - 13.4) แขวงทางหลวงธนบุรี
 - 13.5) แขวงทางหลวงปทุมธานี
 - 13.6) แขวงทางหลวงสมุทรปราการ
 - 13.7) แขวงทางหลวงนนทบุรี
 - 13.8) แขวงทางหลวงนครนายก
- 14) สำนักงานทางหลวงที่ 14 ชลบุรี
 - 14.1) แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1
 - 14.2) แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2
 - 14.3) แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา
 - 14.4) แขวงทางหลวงจันทบุรี
 - 14.5) แขวงทางหลวงตราด
 - 14.6) แขวงทางหลวงระยอง
- 15) สำนักงานทางหลวงที่ 15 ประจวบคีรีขันธ์
 - 15.1) แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)
 - 15.2) แขวงทางหลวงนครปฐม
 - 15.3) แขวงทางหลวงชุมพร
 - 15.4) แขวงทางหลวงราชบุรี
 - 15.5) แขวงทางหลวงสมุทรสงคราม
 - 15.6) แขวงทางหลวงเพชรบุรี
- 16) สำนักงานทางหลวงที่ 16 นครศรีธรรมราช
 - 16.1) แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1
 - 16.2) แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 2 (ทุ่งสง)
 - 16.3) แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1
 - 16.4) แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 2 (กาญจนดิษฐ์)
 - 16.5) แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)
 - 16.6) แขวงทางหลวงพัทลุง





- 17) สำนักงานทางหลวงที่ 17 กระบี่
 - 17.1) แขวงทางหลวงกระบี่
 - 17.2) แขวงทางหลวงภูเก็ต
 - 17.3) แขวงทางหลวงระนอง
 - 17.4) แขวงทางหลวงพังงา
 - 17.5) แขวงทางหลวงตรัง
- 18) สำนักงานทางหลวงที่ 18 สงขลา
 - 18.1) แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1
 - 18.2) แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2 (นาหม่อม)
 - 18.3) แขวงทางหลวงยะลา
 - 18.4) แขวงทางหลวงปัตตานี
 - 18.5) แขวงทางหลวงนราธิวาส
 - 18.6) แขวงทางหลวงสตูล

สำหรับ กลุ่มตรวจสอบภายใน และ กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร ซึ่งได้กำหนดให้มีตามกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 นั้น กรมทางหลวงได้ยกฐานะเทียบเท่ากอง และกำหนดชื่อเป็น สำนักงานตรวจสอบภายใน และ สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร ตามลำดับ นอกจากนี้กรมทางหลวงยังได้มีการกำหนดหน่วยงานภายในเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่ปรากฏอยู่ในกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 อีก 2 หน่วยงาน ได้แก่

- 1) สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ
- 2) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

นอกจากนี้ สำนักก่อสร้างสะพาน ยังแบ่งโครงสร้างย่อยเป็น ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน จำนวน 4 หน่วยงาน ได้แก่

- 1) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 1 (พิจิตร)
- 2) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 2 (ขอนแก่น)
- 3) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี)
- 4) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 4 (นครศรีธรรมราช)



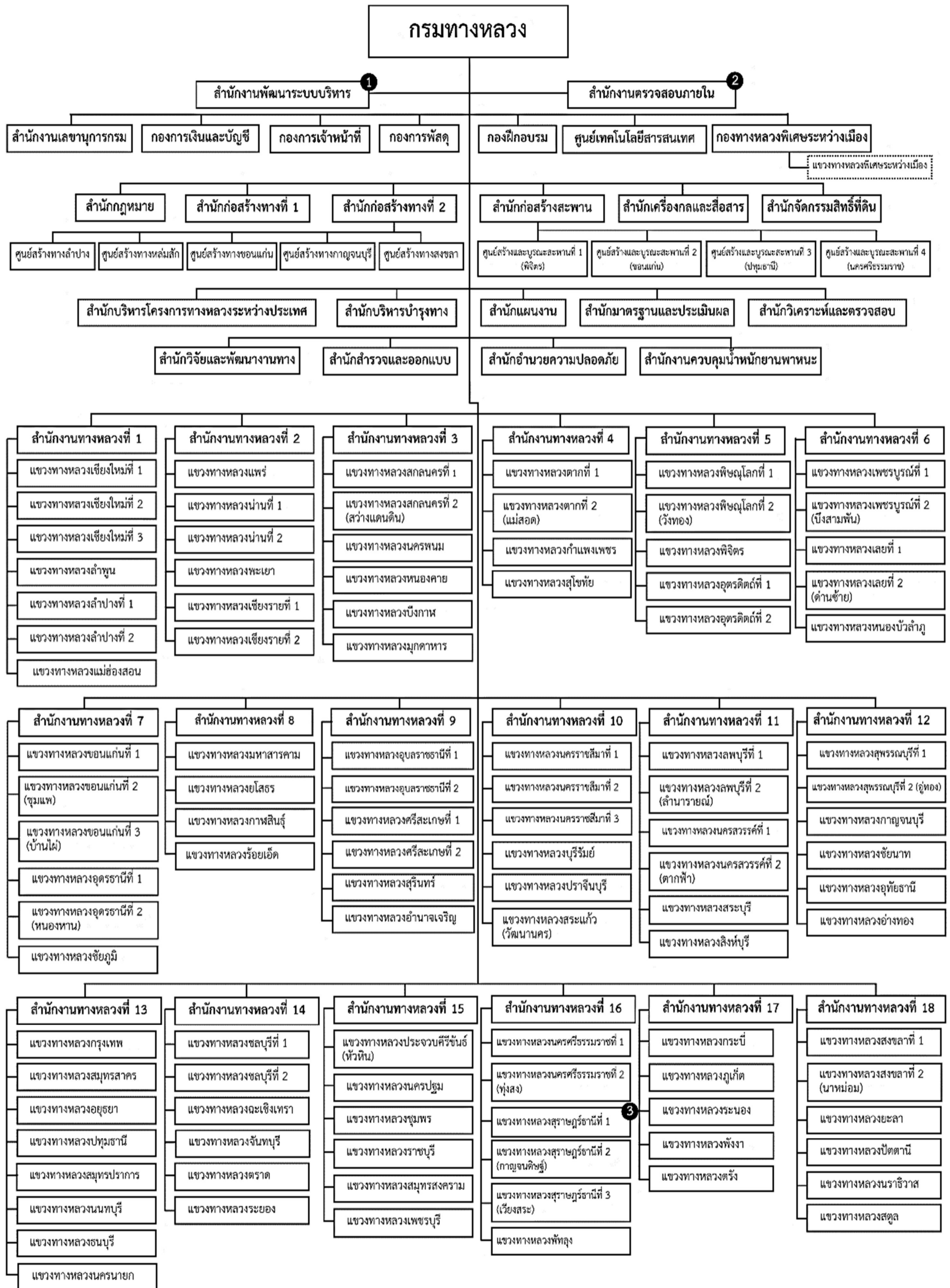


เช่นเดียวกับกับสำนักก่อสร้างทางที่ 2 ก็แบ่งโครงสร้างย่อยลงไปเป็น ศูนย์สร้างทาง จำนวน 5 หน่วยงาน ได้แก่

- 1) ศูนย์สร้างทางลำปาง
- 2) ศูนย์สร้างทางหล่มสัก
- 3) ศูนย์สร้างทางขอนแก่น
- 4) ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี
- 5) ศูนย์สร้างทางสงขลา

ดังนั้น ณ ปัจจุบัน (กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566) โครงสร้างองค์กรของกรมทางหลวงจึงประกอบไปด้วย หน่วยงานภายในจำนวนทั้งหมด 156 หน่วยงาน ดังรายละเอียดที่ปรากฏในแผนภูมิการแบ่งส่วนราชการ ตามที่กรมทางหลวงกำหนดซึ่งแสดงดังรูปที่ 1-2





หมายเหตุ : หมายถึง อธิบดีจัดตั้งขึ้นเป็นการภายใน

1 กฎกระทรวงฯ กำหนดชื่อเป็น "กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร"

2 กฎกระทรวงฯ กำหนดชื่อเป็น "กลุ่มตรวจสอบภายใน"

3 ประกาศกระทรวงฯ กำหนดชื่อเป็น "แขวงฯ สุราษฎร์ธานีที่ 1 (ขุนหิน)"





1.5 ภารกิจของกรมทางหลวง

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กำหนดให้กรมทางหลวง มีภารกิจเกี่ยวกับ “การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง ให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง”

1.6 อำนาจหน้าที่ของกรมทางหลวง และหน่วยงานภายใน

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กำหนดให้กรมทางหลวง มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- 1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 2) วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน
- 3) ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศ
- 4) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

เพื่อตอบสนองต่อภารกิจและอำนาจหน้าที่กรมทางหลวง ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 การดำเนินงานของกรมทางหลวงจะครอบคลุมใน 8 มิติ ได้แก่

- 1) มิติด้านงานก่อสร้าง
- 2) มิติด้านงานบูรณะบำรุง
- 3) มิติด้านงานความปลอดภัย
- 4) มิติด้านงานวางแผนและออกแบบ
- 5) มิติด้านงานวิจัยพัฒนา
- 6) มิติด้านการให้บริการและการควบคุม
- 7) มิติด้านการให้ความร่วมมือและประสานงาน
- 8) มิติด้านการบริหารและพัฒนาองค์กร





อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานภายในของกรมทางหลวงทั้ง 156 หน่วยงาน ตามที่ปรากฏในกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 (145 หน่วยงาน) และตามที่กรมทางหลวง กำหนด (11 หน่วยงาน) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) สำนักงานเลขานุการกรม

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไป งานสารบรรณ และอาคารสถานที่ของกรมทางหลวง
- ดำเนินการเกี่ยวกับงานช่วยอำนวยความสะดวกและงานเลขานุการของกรมทางหลวง
- ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสาร ผลการปฏิบัติงาน และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับงาน

ในหน้าที่ของกรมทางหลวง

- ดำเนินการอื่นใดที่มีได้กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการใดของกรมทางหลวง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

2) กองการเงินและบัญชี

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี และการงบประมาณของกรมทางหลวง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

3) กองการเจ้าหน้าที่

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

● ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดระบบงานและบริหารงานทรัพยากรบุคคลของกรม เว้นแต่การพัฒนา ทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง

● ดำเนินการเกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัย รักษาระบบคุณธรรม และงานสวัสดิการบุคลากรของกรมทางหลวง

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

4) กองการพัสดุ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการพัสดุของกรมทางหลวง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย





5) **กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

● ดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันผ่านทาง และจัดระบบการจราจรและระบบความปลอดภัยบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- บริหารจัดการเพื่อพัฒนาและบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- กำกับดูแลและติดตามงานเกี่ยวกับทางหลวงสัมปทาน
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

6) **กองฝึกรบกรม**

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

7) **-110) แขวงทางหลวง (104 แขวง)**

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้⁴

● วางแผนเกี่ยวกับงานบำรุงรักษาทางหลวง งานความปลอดภัยทางหลวงและงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็ก

- สำรองตรวจสอบ และจัดทำแผนและข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งวัสดุงานทางและสภาพสายทางเบื้องต้น
- ดำเนินการเกี่ยวกับงานบำรุงรักษาทางหลวง งานความปลอดภัยทางหลวงและงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็ก

โครงการขนาดเล็ก

● บำรุงรักษาเพื่อป้องกันเสีย ปรับแต่ง ซ่อมแซมเครื่องจักร ยานพาหนะ เครื่องมือเครื่องใช้สำหรับงานก่อสร้างและงานบำรุงรักษาทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบ

● ดำเนินการเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้าง บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวง

- ตรวจตรา ดูแล และบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมาย
- ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมาย
- ดำเนินการเกี่ยวกับด่านซังน้ำหนัทยานพาหนะเคลื่อนที่
- สนับสนุนและปฏิบัติงานร่วมกับจังหวัดและหน่วยงานอื่น
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย





111) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

● จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม รวมทั้งติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน

● ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม

● พัฒนาระบบงานคอมพิวเตอร์และเครือข่าย รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำหรือฝึกอบรมการใช้คอมพิวเตอร์และการใช้โปรแกรม

● ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

112) สำนักกฎหมาย

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

● ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านกฎหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

● ดำเนินการเกี่ยวกับงานนิติกรรมและสัญญา งานที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่ง อาญา งานคดีปกครอง และงานคดีอื่นที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรม

● ให้คำปรึกษาและเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินงานตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ และคำสั่งที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรม รวมทั้งเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

● ศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อยกร่างและพัฒนากฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรม

● ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย





113) สำนักก่อสร้างทางที่ 1

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำกับ ควบคุม และดำเนินการบริหารจัดการงานก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- จัดทำราคาประเมินเบื้องต้นของงานก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- กำกับและดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมระหว่างทำการก่อสร้าง และบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงงานก่อสร้าง และบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- ให้คำปรึกษาและแนะนำเทคนิควิธีการก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

114) สำนักก่อสร้างทางที่ 2

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้¹

- กำกับ ควบคุม และดำเนินการบริหารจัดการงานก่อสร้าง บูรณะทางโครงการพิเศษ และงานเร่งด่วนฉุกเฉิน
- จัดทำราคาประเมินเบื้องต้นของงานก่อสร้าง บูรณะทางโครงการพิเศษ และงานเร่งด่วนฉุกเฉิน
- กำกับและดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมระหว่างดำเนินการงานก่อสร้างบูรณะทางโครงการพิเศษ และงานเร่งด่วนฉุกเฉิน
- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงงานก่อสร้างบูรณะทางโครงการพิเศษ และงานเร่งด่วนฉุกเฉิน
- ถ่ายทอดและเผยแพร่เทคโนโลยีและองค์ความรู้ทางวิชาการและเป็นศูนย์ฝึกอบรมภาคสนามด้านวิศวกรรมงานทาง เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรมและหน่วยงานอื่น รวมทั้งสถาบันการศึกษา
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

¹ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558





115) สำนักก่อสร้างสะพาน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำกับ ควบคุม และดำเนินการบริหารจัดการงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- จัดทำราคาประเมินเบื้องต้นของงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- กำกับและดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงงานก่อสร้าง และบูรณะสะพาน
- ให้คำปรึกษาและแนะนำเทคนิควิธีการก่อสร้าง และบูรณะสะพาน
- ถ่ายทอดและเผยแพร่เทคโนโลยีและองค์ความรู้ทางวิชาการ และเป็นศูนย์ฝึกอบรม

ภาคสนามด้านวิศวกรรมงานทาง เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรม และหน่วยงานอื่น รวมทั้งสถาบันการศึกษา

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับ

มอบหมาย

116) สำนักเครื่องกลและสื่อสาร

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำหนด และจัดทำมาตรฐาน วางแผน และควบคุมการใช้ และการซ่อมเครื่องจักรกล และยานพาหนะของกรม
- บำรุงรักษาและซ่อมเครื่องจักรกล และยานพาหนะของกรม
- บริหารเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรม
- ดำเนินการจัดหาอะไหล่เพื่อใช้ในการซ่อมเครื่องจักรกล และยานพาหนะให้หน่วยงานต่าง ๆ

ของกรมทางหลวง

- วางระบบ ติดตั้ง ซ่อม และบำรุงรักษาระบบสื่อสารโทรคมนาคมของกรมทางหลวง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับ

มอบหมาย





117) – 134) สำนักงานทางหลวงที่ 1 ถึง 18

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- วางแผน สำรวจ ออกแบบ ตรวจสอบ และวิเคราะห์ทางวิศวกรรมเกี่ยวกับงานบำรุงรักษาทางหลวง งานความปลอดภัยทางหลวง และงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็กลงของแขวงทางหลวง

- วางแผนและดำเนินการก่อสร้างโครงการขนาดกลาง และบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับมอบหมาย

- ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และงานนิติการ

- ดำเนินการเกี่ยวกับด้านขังน้ำหนัทยานพาหนะ

- วางแผน บริหารจัดการ และซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรกล และยานพาหนะ

- วางแผน กำกับ และติดตามการปฏิบัติงานของแขวงทางหลวง เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย แผนงาน และเป้าหมาย

- ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมาย

- ให้คำปรึกษา แนะนำและสนับสนุนด้านวิชาการแก่แขวงทางหลวง และหน่วยงานอื่น

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

135) สำนักงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- สำรวจ รั้งวัด และคำนวณราคาที่ดิน และทรัพย์สินที่ใช้ในงานทาง

- ดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในที่ดิน และทรัพย์สินที่ใช้ในงานทาง

- ดำเนินการเกี่ยวกับการอุทธรณ์ค่าทดแทนที่ดิน และทรัพย์สินที่ใช้ในงานทาง

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย





136) สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ศึกษาและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงภายในประเทศที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ และโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ
- ประสานงาน จัดทำ และให้ความร่วมมือโครงการเกี่ยวกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงภายในประเทศที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ และโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ
- ดำเนินการ วางแผน ประสานงาน ตรวจสอบ และรายงานผลเกี่ยวกับโครงการเงินกู้และเงินช่วยเหลือ รวมทั้งติดต่อและประสานงานกับแหล่งเงินกู้และเงินช่วยเหลือทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

137) สำนักบริหารบำรุงทาง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำหนดกลยุทธ์ แผนงาน และโครงการงานบำรุงรักษาทาง
- ศึกษาและพัฒนาการบริหารและบำรุงรักษาทาง รวมทั้งประมวลและวิเคราะห์ข้อมูลงานบำรุงทาง
- กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการใช้จ่ายงบประมาณบำรุงทาง
- จัดทำแผนงาน มาตรการ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

138) สำนักแผนงาน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- จัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนการปฏิบัติการของกรม
- ศึกษา และพัฒนาเพื่อกำหนดโครงข่าย และมาตรฐานทางหลวง
- ศึกษาความเป็นไปได้ และความเหมาะสมของโครงการ รวมทั้งการประเมินผลโครงการก่อสร้างทาง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย





139) สำนักมาตรฐานและประเมินผล

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำหนดและพัฒนามาตรฐานข้อกำหนด เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานของวิศวกรรมงานทางรวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐาน

- ศึกษาและพัฒนามาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับผู้รับจ้าง รวมทั้งกำกับดูแลและส่งเสริมศักยภาพผู้รับจ้าง

- ประเมินคุณภาพผลงานทางวิศวกรรมงานทาง

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

140) สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ศึกษา พัฒนา และจัดทำข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติของวัสดุ วิธีการทดสอบวัสดุและการปฏิบัติงานก่อสร้าง และบำรุงรักษาทาง

- ออกแบบและแนะนำโครงสร้างชั้นทาง และเสนอปรับปรุงคุณภาพวัสดุที่ใช้กับงานทาง

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

141) สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ค้นคว้า วิจัย และพัฒนาเกี่ยวกับงานทาง

- ติดต่อประสานงานกับสถาบันวิจัยทั้งในประเทศ และต่างประเทศ

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับ

มอบหมาย





142) สำนักสำรวจและออกแบบ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้²

- ศึกษา พัฒนา และจัดทำข้อกำหนด และมาตรฐานการออกแบบทาง และโครงสร้าง
- สำรวจและจัดทำแผนที่ภาคพื้นดิน และแผนที่จากภาพถ่ายทางอากาศ เพื่องานของกรมทางหลวง
สำรวจและกำหนดแนว และระดับของทางหลวง ตลอดจนจัดทำข้อมูล และระบบภูมิศาสตร์สารสนเทศ
- ศึกษาสภาพความเหมาะสมทางด้านธรณีวิทยา
- ดำเนินการหรือตรวจสอบเกี่ยวกับการออกแบบทางหลวง และออกแบบโครงสร้าง
และสถาปัตยกรรม เพื่องานก่อสร้าง และบูรณะทางหลวง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับ
มอบหมาย

143) สำนักอำนวยความปลอดภัย

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้²

- วางแผนสำรวจและวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง
- ศึกษา พัฒนา และจัดทำมาตรฐานเครื่องหมายและสัญญาณควบคุมการจราจรที่ใช้กับงาน
ทาง และกำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการใด ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร การลดอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยในเขตทางหลวง
- ให้คำปรึกษา และเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการอำนวยความปลอดภัย
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับ
มอบหมาย

144) สำนักงานตรวจสอบภายใน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้²

- ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการบริหาร การเงิน และการบัญชีของกรมทางหลวง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับ
มอบหมาย

² ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558





145) สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้²

- เสนอแนะ และให้คำปรึกษาแก่อธิบดีเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการภายในกรมทางหลวง
- ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการภายในกรมทางหลวง
- ประสานและดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่าง ๆ และหน่วยงานในสังกัด
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

146) – 149) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 1 – 4

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้³

- รับผิดชอบงานก่อสร้างและบูรณะสะพานโดยวิธีดำเนินการเอง
- สำรองออกแบบสะพานและท่อเหลี่ยม คสล. ตามแบบมาตรฐาน กรณีสะพานความยาวไม่เกิน 120 เมตร
- งานก่อสร้างและบูรณะสะพานเพื่อแก้ปัญหาเร่งด่วน เช่น กรณีเกิดอุทกภัย น้ำท่วมทางขาด สะพานชำรุด หรืออุบัติเหตุอื่น ๆ
- วางแผนงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- ตรวจสอบ และพิจารณาเสนอแผน และงบประมาณการก่อสร้าง และบูรณะสะพาน
- ควบคุม และตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณ
- วิเคราะห์ และตรวจสอบคุณภาพวัสดุเกี่ยวกับการก่อสร้าง และบูรณะสะพาน
- กำกับ ดูแล และควบคุมการก่อสร้าง และบูรณะสะพานดำเนินการเอง
- รับผิดชอบการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ตลอดจนควบคุมกำกับดูแลรักษาพัสดุให้เป็นไปตามระเบียบของทางราชการ
- วางแผน ตรวจสอบติดตาม และประเมินผลเกี่ยวกับการใช้เครื่องจักรยานพาหนะ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ตั้งแต่การกำหนดแผนการจัดหา ประวัติ การควบคุมการใช้งาน การเสนอแผนการจัดหาทดแทน การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่และช่างซ่อมบำรุงรักษาให้เครื่องจักรพร้อมใช้งาน

² ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558

³ ตามที่กรมกำหนด





- วางแผนดำเนินการออกแบบ กำกับ และควบคุมการก่อสร้างและบูรณะสะพานจ้ำงหมาที่มีความยาวช่วงไม่เกิน 20 เมตร

- งานดำเนินการถมดินคอสะพานท่ออุโมงค์ คสล.
- ดำเนินการบริหารงานบำรุงรักษาสะพาน (Bridge Maintenance Management System)
- ฝึกอบรมให้ความรู้ด้านปฏิบัติงานสนาม (On the Job Training) แก่วิศวกร และผู้ปฏิบัติงาน

150) – 154) ศูนย์สร้างทาง (ลำปาง, หล่มสัก, ขอนแก่น, กาญจนบุรี, สงขลา)

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้⁴

- รับผิดชอบงานก่อสร้าง และบูรณะทางโดยวิธีการดำเนินการเองตามแผนงานโครงการของกรม รวมทั้งงานที่มีปัญหาจากการจ้ำงหมา งานเร่งด่วน งานฉุกเฉิน งานแก้ไขปัญหายภัยพิบัติต่าง ๆ

- ดำเนินการถ่ายทอด และเผยแพร่เทคโนโลยี และองค์ความรู้ทางวิชาการ และเป็นศูนย์ฝึกอบรมภาคสนามด้านวิศวกรรมงานทาง เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรมและหน่วยงานอื่นรวมทั้งสถาบันการศึกษา

- ประสานงาน ให้บริการเช่าเครื่องจักรยานพาหนะแก่หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกกรมทางหลวง

- เร่งรัด ติดตาม แก้ไขปัญหาข้อขัดข้อง เพื่อให้โครงการเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

- รายงานความก้าวหน้าผลการดำเนินงานแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

155) สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้⁴

- ศึกษา และวิเคราะห์เพื่อวางแผนการบริหารงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะอย่างเป็นระบบและพิจารณาเสนอการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินงานเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล

- ศึกษา และวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมาย ทันสมัย และสอดคล้องกับสถานะการณ์ปัจจุบัน

- วางแผน ตรวจสอบ และควบคุมการใช้จ่ายงบประมาณงานด้านชั่งน้ำหนักให้เป็นไปตามเป้าหมาย และหลักวิชาการ

⁴ ตามที่กรมกำหนด





- ควบคุม กำกับ ตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน เกี่ยวกับงานควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะของสำนักทางหลวง กองตำรวจทางหลวง แขวงการทาง สำนักงานบำรุงทาง หมวดการทาง และด่านซึ่งน้ำหนักให้เป็นไปตามเป้าหมาย และหลักวิชาการด้วยความถูกต้องประหยัดมีประสิทธิภาพ เป็นมาตรฐานเดียวกัน

- เป็นศูนย์กลางเครือข่ายเชื่อมโยงในการบริหาร กำกับและควบคุมการดำเนินงานด่านซึ่งน้ำหนักยานพาหนะทั่วประเทศของกรมทางหลวง และกำหนดนโยบายเชิงรุกร่วมกับหน่วยงานอื่น เพื่อธรรมาภิบาล ประชาสัมพันธ์ และปลูกจิตสำนึกในการบรรทุกน้ำหนักให้ถูกต้อง

- ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมาย

156) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้⁴

- วางแผนเกี่ยวกับงานบำรุงรักษา งานอำนวยความสะดวก และงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็กบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- สำรวจ ตรวจสอบ จัดทำแผน และข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งวัสดุงานทาง และสภาพสายทางเบื้องต้น

- ดำเนินการเกี่ยวกับงานบำรุงรักษา งานอำนวยความสะดวก และงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็ก บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยคำนึงถึงตัวชี้วัด ประสิทธิภาพ และคุณภาพการให้บริการที่ผู้ใช้ทางคาดหวัง

- บำรุงรักษาเพื่อป้องกันเสีย ปรับแต่ง ซ่อมเบาเครื่องจักร ยานพาหนะเครื่องมือ เครื่องใช้สำหรับงานก่อสร้าง

- ดำเนินการเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างบูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- ตรวจสอบตรา ดูแล และบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมาย

- ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมาย

- สนับสนุนและปฏิบัติงานร่วมกับจังหวัดและหน่วยงานอื่น

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

⁴ ตามที่กรมกำหนด





1.7 กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินการของกรมทางหลวง มีดังนี้

1) กฎหมายการจัดตั้ง

- กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558

2) กฎหมายการขนส่งทางบก

- พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542
- พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497

และที่แก้ไขเพิ่มเติม

- พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

3) กฎหมายอื่น ๆ

- รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530
- พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539
- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไข

เพิ่มเติม

- พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562
- พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540
- พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546
- พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการมอบอำนาจ พ.ศ. 2550 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2559
- พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560
- ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548





- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2564
- พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558





1.8 ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) โดยวิเคราะห์จากนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องทั้ง 3 ระดับ แนวโน้มและทิศทางการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยและของโลก และวิเคราะห์สถานการณ์การดำเนินงานตามภารกิจ ผลการประเมินการบรรลุผลสำเร็จในการดำเนินการกิจตามแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563-2565) รวมทั้งการให้บุคลากรและผู้บริหารของกรมทางหลวงมีส่วนร่วมในการกำหนดเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาร่วมกันเพื่อให้องค์กรมีเป้าหมายร่วมกันและสามารถกำหนดแนวโน้มของนโยบาย บทบาท และภารกิจที่ตอบสนองต่อบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปในอนาคตได้ ทั้งนี้ ได้กำหนดขั้นตอนไว้จำนวน 6 ขั้นตอน แสดงดังรูปที่ 1-3



รูปที่ 1-3 ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)

โดยมีรายละเอียดของแต่ละขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 : การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก

ในขั้นตอนนี้เป็นการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงศึกษาเป้าหมายและตัวชี้วัดระดับนโยบายของแผนข้างต้นเพื่อเชื่อมโยงกับเป้าหมายของการดำเนินการกิจของกรมทางหลวง รวมทั้งศึกษาแนวโน้มของประเทศไทยและทิศทางการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อแนวทางและเป้าหมายการดำเนินการกิจของกรมทางหลวง และสรุปแนวทางการพัฒนาและการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อรับมือการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว





ขั้นตอนที่ 2 : การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน

ในขั้นตอนนี้เป็นการวิเคราะห์ภารกิจ ปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินงานของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง รวมทั้งวิเคราะห์ข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์ที่สำรวจตามหลักวิชาการ เพื่อสรุปข้อเท็จจริง (Factsheets) ที่สะท้อนถึงสถานการณ์ สภาพปัญหา และความท้าทายที่กรมทางหลวงเผชิญอยู่ในปัจจุบัน สำหรับใช้ประกอบการกำหนดข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและภารกิจของกรมทางหลวง เพื่อให้แนวทางการดำเนินการของกรมทางหลวงสอดคล้องกับทิศทางในการพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาของประเทศ

ขั้นตอนที่ 3 : การวิเคราะห์จุดแข็ง/จุดอ่อน/โอกาส/ภัยคุกคามของกรมทางหลวง

ในขั้นตอนนี้เป็นการประเมินสถานการณ์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในการดำเนินการของกรมทางหลวง โดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis และกำหนดกลยุทธ์สำหรับปรับปรุงและพัฒนาศักยภาพในการบริหารองค์กรในอนาคต โดยใช้เครื่องมือ TOWS Matrix

ขั้นตอนที่ 4 : การวิเคราะห์สถานการณ์ภาพและผลการดำเนินงาน

ในขั้นตอนนี้เป็นการวิเคราะห์การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563-2565) และการประเมินผลตัวชี้วัด เพื่อสรุปผลการบรรลุเป้าหมายและปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินการของกรมทางหลวงในช่วงที่ผ่านมา ตลอดจนจัดทำข้อเสนอแนะและแนวทางการปรับปรุงแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวงเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการดำเนินการของกรมทางหลวงในระยะต่อไป โดยเฉพาะข้อเสนอแนะแผนงานและตัวชี้วัดที่เหมาะสม

ขั้นตอนที่ 5 : การสังเคราะห์นโยบายและทิศทางการขับเคลื่อนองค์กร

ในขั้นตอนนี้เป็นการทบทวนนโยบายของอธิบดีกรมทางหลวงในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2555-2565) เพื่อทราบถึงแนวทางการดำเนินงานของกรมทางหลวงในช่วงที่ผ่านมา และสัมภาษณ์ผู้บริหารของกรมทางหลวงในปัจจุบันเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรค นโยบาย วิสัยทัศน์ เป้าหมาย และทิศทางการบริหารองค์กรในระยะ 5 ปีข้างหน้า เพื่อวางกรอบการดำเนินงานของกรมทางหลวง ตลอดจนการกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมายและตัวชี้วัดขององค์กร โดยดำเนินการสัมภาษณ์หน่วยงานภายใน (ส่วนกลาง) โดยเข้าพบผู้บริหารและบุคลากรของแต่ละหน่วยงานในช่วงเดือนมีนาคม-กันยายน พ.ศ. 2565 และสัมภาษณ์สำนักทางหลวงและแขวงทางหลวงโดยใช้แบบสอบถามออนไลน์ในช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2565





ขั้นตอนที่ 6 : การประยุกต์ใช้หลักการจำแนกลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

ในขั้นตอนนี้เป็นการศึกษาประเด็นเฉพาะที่สำคัญของกรมทางหลวงในเรื่องการประยุกต์ใช้หลักการจำแนกลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) ในการดำเนินการกิจในส่วนต่าง ๆ ของกรมทางหลวง รวมไปถึงเสนอแนะแนวทางที่จะผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์การจำแนกลำดับชั้นทางหลวงอย่างเป็นรูปธรรม

จากขั้นตอนดังกล่าว จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) ซึ่งประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด ผลผลิต แผนงาน และกิจกรรมที่จะช่วยให้สามารถขับเคลื่อนการดำเนินการตามภารกิจให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ และจัดให้มีสัมมนาถ่ายทอดแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) ให้แก่ผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงทั้งส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค เพื่อให้ผู้เข้าร่วมได้รับความรู้ และทราบถึงหลักคิดเชิงกลยุทธ์ เป้าหมาย และทิศทางในการดำเนินการกิจของกรมทางหลวงในระยะ 5 ปี



ความสอดคล้องของแผน 3 ระดับ
ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง

2.1 แผนระดับที่ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)

แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570) มีความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์ชาติ ด้านที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ดังมีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องสรุปได้ดังตารางที่ 2-1 ดังนี้ ตารางที่ 2-1 ความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)

ยุทธศาสตร์ชาติ	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด
ยุทธศาสตร์ชาติด้านที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน	ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น	ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว รวมถึงการสนับสนุนการสร้างและพัฒนา เขตเศรษฐกิจพิเศษ การเพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ ดังนี้

- การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้นผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น
 - เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
 - พัฒนาและแก้ไขสมรรถนะของโครงข่ายระบบทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง
 - พัฒนาประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายทางหลวงกับการเดินทางขนส่งรูปแบบอื่น ๆ
- การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ผ่านการเชื่อมโยงกับทางหลวงต่าง ๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีศักยภาพ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึงพื้นที่ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ด่านและการค้าชายแดนและความมั่นคงของชาติ





2.2 แผนระดับที่ 2

แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ 2 ซึ่งเป็นกลไกการถ่ายทอดยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ไปสู่การปฏิบัติ ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

2.2.1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีความสอดคล้องหลักกับประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และความสอดคล้องสนับสนุนกับประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว ประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ และประเด็นที่ 20 การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ ดังแสดงรายละเอียดดังนี้

(1) ความสอดคล้องหลักกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

เป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องสำหรับความสอดคล้องหลัก แสดงดังตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2-2 ความสอดคล้องหลักกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนระดับที่ 1	แผนระดับที่ 2 (แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ)	
	ระดับประเด็น	ระดับแผนย่อย
Z ยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน	ความสอดคล้องหลัก Y1 แผนแม่บทฯ : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล เป้าหมาย : ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	Y2 แผนแม่บทย่อย : 7.1 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เป้าหมาย : 3 เป้าหมาย (1) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (2) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง (3) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง





(2) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ (เฉพาะความสอดคล้องหลัก)

- เป้าหมาย : ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2566-2570
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน	อันดับที่ 38

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้นผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น

- เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวงและพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- พัฒนาและแก้ไขสมรรถนะของโครงข่ายระบบทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง
- พัฒนาประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายทางหลวงกับการเดินทางขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

(3) เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- แนวทางการพัฒนา : การขนส่งทางถนน
- เป้าหมายของแผนแม่บทย่อย : ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2566-2570
ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	25 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60





● เป้าหมายของแผนแม่บทย่อย : ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2566-2570
ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่า ร้อยละ 11

● เป้าหมายของแผนแม่บทย่อย: ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2566-2570
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)	12 คน ต่อประชากร 1 แสนคน

● การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บท

แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย และการลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ผ่านการยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมโยงกับทางหลวงต่าง ๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีศักยภาพเพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึงพื้นที่ รวมถึงด้านประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

ตัวชี้วัดดังกล่าวข้างต้น หากนำมาวิเคราะห์องค์ประกอบและปัจจัยตาม “ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย” (Final Value Chain Thailand : FVCT) ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนและบรรลุสู่เป้าหมายที่กำหนด สรุปได้ดังตารางที่ 2-3





ตารางที่ 2-3 ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายของแผนแม่บทย่อย และห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ที่เกี่ยวข้องกับแผนแม่บทประเด็นที่ 7

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2570	องค์ประกอบ ของ FVCT ที่เกี่ยวข้อง
1. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	25 ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า 3.60	หน่วยงานสนับสนุน V01 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
2. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่า ร้อยละ 11	หน่วยงานสนับสนุน V02 โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เครือข่ายโลจิสติกส์ตามแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ และการอำนวยความสะดวก
3. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)	12 คนต่อ ประชากร 1 แสนคน	หน่วยงานสนับสนุน V02 ถนน/ยานพาหนะ





(4) ความสอดคล้องสนับสนุนกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

เป้าหมายที่เกี่ยวข้องสำหรับความสอดคล้องสนับสนุนแสดงดังตารางที่ 2-4 ดังนี้

ตารางที่ 2-4 ความสอดคล้องสนับสนุนกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนระดับที่ 1	แผนระดับที่ 2 (แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ)	
	ระดับประเด็น	ระดับแผนย่อย
Z ยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 การสร้างความสามารถ ในการแข่งขัน	ความสอดคล้องสนับสนุน Y1 แผนแม่บท: ประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว เป้าหมาย : ความสามารถทาง การแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของ ประเทศไทยดีขึ้น	Y2 แผนแม่บทย่อย : 5.6 การพัฒนาระบบนิเวศการ ท่องเที่ยว เป้าหมาย : โครงสร้างพื้นฐานเพื่อ สนับสนุนการท่องเที่ยว มีคุณภาพ และมาตรฐานดีขึ้น
	ความสอดคล้องสนับสนุน Y1 แผนแม่บท : ประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ เป้าหมาย : การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจ พิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น	Y2 แผนแม่บทย่อย : 9.3 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ชายแดน เป้าหมาย : การลงทุนในเขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น
	ความสอดคล้องสนับสนุน Y1 แผนแม่บท: ประเด็นที่ 20 การบริการประชาชนและประสิทธิภาพ ภาครัฐ เป้าหมาย : 2 เป้าหมาย (1) บริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมี คุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ (2) ภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยการนำนวัตกรรมเทคโนโลยี มาประยุกต์ใช้	Y2 แผนแม่บทย่อย : 20.1 บริการภาครัฐได้รับการ ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น 20.3 การปรับสมดุลภาครัฐ เป้าหมาย : 2 เป้าหมาย (1) งานบริการภาครัฐที่ปรับเปลี่ยน เป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น (2) เปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการจัดบริการ สาธารณะและกิจกรรมสาธารณะ อย่างเหมาะสม





ความสอดคล้องของกรมทางหลวงที่สนับสนุนแผนแม่บทประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว
การดำเนินงานของกรมทางหลวงจะมีส่วนในการสนับสนุนเป้าหมาย ความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยให้ดีขึ้น จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาคหรือจังหวัดไปยังเมืองท่องเที่ยวสำคัญ รวมไปถึงการเชื่อมโยงระบบการเดินทางรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ

ความสอดคล้องของกรมทางหลวงที่สนับสนุนแผนแม่บทประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ
จากการพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ หรือ Northern Economic Corridor : NEC-Creative LANNA ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือ Northeastern Economic Corridor : NeEC-Bioeconomy ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก หรือ Central - Western Economic Corridor: CWEC ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ หรือ Southern Economic Corridor: SEC ทำให้กรมทางหลวงมีส่วนสนับสนุนในมิติของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ให้ได้มาตรฐาน และสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้อย่างต่อเนื่อง และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่อย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการจูงใจนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ

ความสอดคล้องของกรมทางหลวงที่สนับสนุนแผนแม่บทประเด็นที่ 20 การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

การดำเนินงานของกรมทางหลวงจะมีส่วนในการสนับสนุนการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐ โดยเฉพาะการสนับสนุนเป้าหมายภาครัฐให้มีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพด้วยการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ผ่านการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการภายในองค์กรในรูปแบบเอกสารดิจิทัล รวมทั้งควรเพิ่มประสิทธิภาพระบบการให้บริการของภาครัฐให้มีความสะดวกและง่ายต่อการขอรับบริการของประชาชน เพื่อยกระดับให้ภาครัฐมีขีดสมรรถนะสูงเทียบเท่ามาตรฐานสากล และมีความคล่องตัวในการให้บริการประชาชน





2.2.2 แผนการปฏิรูปประเทศ

แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) มีความสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศ โดยมีความสอดคล้องกับ จำนวน 1 ด้าน คือ **ด้านเศรษฐกิจ** สรุปลงได้ดังตารางที่ 2-5 ตารางที่ 2-5 ความสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศ

แผนการปฏิรูปประเทศ	กิจกรรมปฏิรูป	เป้าหมาย
(5) ด้านเศรษฐกิจ ด้านที่ 1: การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ 1.2 การรวมกลุ่มในภูมิภาค ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศและภูมิภาค	<ul style="list-style-type: none"> ● กิจกรรมปฏิรูปที่ 4 การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center) ● ประเด็นที่ 1 พัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) 	เป้าหมาย : ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาค

แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) มุ่งเน้นการพัฒนาทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเชื่อมโยงอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยเร่งรัดการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาการเชื่อมโยงทางถนนที่เชื่อมโยงทางหลัก (Last-Mile Roads) สู่พื้นที่คลัสเตอร์ และอุตสาหกรรมสำคัญ อีกทั้งยังครอบคลุมในประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคที่เอื้อต่อการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภูมิภาค กล่าวคือ สนับสนุนและวางแผนการสร้าง Infrastructure Network ของภูมิภาคในลักษณะที่เป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่าย

2.2.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) มีความสอดคล้องหลักกับหมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค (แสดงดังตารางที่ 2-6) และสอดคล้องสนับสนุนกับหมวดหมู่ที่ 1 ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง หมวดหมู่ที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน และหมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน (แสดงตารางที่ 2-7) ดังแสดงรายละเอียดดังนี้





(1) ความสอดคล้องหลักกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13
(พ.ศ. 2566-2570)

เป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องสำหรับความสอดคล้องหลักแสดงดังตารางที่ 2-6 ดังนี้

ตารางที่ 2-6 ความสอดคล้องหลักกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

มิติ/หมวดหมู่	เป้าหมาย/ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย	กลยุทธ์
มิติภาคการผลิตและบริการ เป้าหมายหมวดหมู่ที่ 5 ไทย เป็นประตูการค้าการลงทุน และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ ที่สำคัญของภูมิภาค	เป้าหมายที่ 3 ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่าย คมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ตัวชี้วัดที่ 3.1 ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 25 หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60 ตัวชี้วัดที่ 3.2 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ น้อยกว่าร้อยละ 11	กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และปัจจัยสนับสนุน เพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุน และฐานเศรษฐกิจสำคัญ ของภูมิภาค <ul style="list-style-type: none">● กลยุทธ์ย่อยที่ 2.1 ลงทุนใน โครงสร้างพื้นฐานและพัฒนา ปัจจัยสนับสนุนเพื่อสนับสนุนพื้นที่ ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจ พิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต● กลยุทธ์ย่อยที่ 2.2 พัฒนา ระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้ เชื่อมโยงไร้รอยต่อตั้งแต่ระดับ ภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ● กลยุทธ์ย่อยที่ 2.7 สนับสนุนให้ ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น





การดำเนินงานของกรมทางหลวงมีประเด็นการพัฒนาที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 โดยมีความเชื่อมโยงโดยตรงกับ**หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค**จากการพัฒนาโครงข่ายทางถนนเพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่เมือง เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจชายแดน รวมทั้งการเชื่อมโยงโครงข่ายทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้านรองรับการเป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งของภูมิภาค การพัฒนาที่ครอบคลุมในเรื่องการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบความปลอดภัย และการแก้ปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง

(2) ความสอดคล้องสนับสนุนกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

เป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องสำหรับความสอดคล้องสนับสนุนแสดงดังตารางที่ 2-7

ตารางที่ 2-7 ความสอดคล้องสนับสนุนกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

มิติ/หมวดหมู่	เป้าหมาย	กลยุทธ์
มิติภาคการผลิตและบริการ เป้าหมาย หมวดหมู่ที่ 1 ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง	เป้าหมายที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการ เพื่อคุณภาพความมั่นคงทางอาหารและความยั่งยืนของภาคเกษตร	กลยุทธ์ที่ 10 การพัฒนาให้เกิดระบบการบริหารจัดการเพื่อความมั่นคงทางอาหาร <ul style="list-style-type: none"> ● กลยุทธ์ย่อยที่ 10.2 เตรียมการบริหารจัดการการกระจายสินค้าเกษตรและอาหารในภาวะวิกฤต
มิติภาคการผลิตและบริการ เป้าหมาย หมวดหมู่ที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน	เป้าหมายที่ 1 การเปลี่ยนการท่องเที่ยวไทยเป็นการท่องเที่ยวคุณภาพสูงที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมและบริการที่มีศักยภาพอื่น	กลยุทธ์ที่ 2 การส่งเสริมการพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพรองรับนักท่องเที่ยวทั่วไป <ul style="list-style-type: none"> ● กลยุทธ์ย่อยที่ 2.2 ส่งเสริมการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและบริการการท่องเที่ยวคุณภาพในพื้นที่เมืองรองที่มีศักยภาพและมีเส้นทางท่องเที่ยวให้กระจายอย่างทั่วถึง





ตารางที่ 2-7 ความสอดคล้องสนับสนุนกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (ต่อ)

มิติ/หมวดหมู่	เป้าหมาย	กลยุทธ์
มิติปัจจัยผลักดันการพลิกโฉมประเทศ หมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพและตอบโจทย์ประชาชน	เป้าหมายที่ 1 การบริการภาครัฐ มีคุณภาพเข้าถึงได้ เป้าหมายที่ 2 ภาครัฐที่มีขีดสมรรถนะสูงคล่องตัว	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาคุณภาพการให้บริการภาครัฐที่ตอบโจทย์ สะดวกและประหยัด กลยุทธ์ที่ 2 ปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการและโครงสร้างของภาครัฐให้ยืดหยุ่น เชื่อมโยง เปิดกว้าง และมีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ กลยุทธ์ที่ 3 ปรับเปลี่ยนภาครัฐเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่ใช้ข้อมูลในการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาประเทศ กลยุทธ์ที่ 4 สร้างระบบบริหารภาครัฐที่ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนและพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะที่จำเป็นในการให้บริการภาครัฐดิจิทัล และปรับปรุงกฎหมายระเบียบ มาตรการภาครัฐให้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ





ความสอดคล้องของกรมทางหลวงที่สนับสนุนหมวดหมู่ที่ 1

การดำเนินงานของกรมทางหลวงจะมีส่วนในการสนับสนุนหมวดหมู่ที่ 1 ประเทศไทย เป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง ในประเด็นของการลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเข้าถึงจุดกระจายสินค้าเกษตรและอาหารในแต่ละภูมิภาค

ความสอดคล้องของกรมทางหลวงที่สนับสนุนหมวดหมู่ที่ 2

การดำเนินงานของกรมทางหลวงจะมีส่วนในการสนับสนุนหมวดหมู่ที่ 2 ประเทศไทย เป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืนผ่านการลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการเข้าสู่พื้นที่เขตเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยว มีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและภารกิจของกรมทางหลวงในประเด็นของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาคหรือจังหวัดไปยังเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญ รวมไปถึงการเชื่อมโยงระบบการเดินทางรูปแบบอื่น เพื่ออำนวยความสะดวกและรองรับการท่องเที่ยว

ความสอดคล้องของกรมทางหลวงที่สนับสนุนหมวดหมู่ที่ 13

การดำเนินงานของกรมทางหลวงจะมีส่วนในการสนับสนุนหมวดหมู่ที่ 13 ประเทศไทย มีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพและตอบโจทย์ประชาชนด้วยการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการภายในองค์กร รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพระบบการให้บริการของภาครัฐให้มีความสะดวกและง่ายต่อการขอรับบริการของประชาชน มีความเชื่อมโยงและสนับสนุนผ่านการดำเนินงานยกระดับประสิทธิภาพด้านองค์กรของกรมทางหลวง ด้วยการนำเทคโนโลยีในการบริหารจัดการภายในองค์กรในรูปแบบเอกสารดิจิทัล รวมทั้งควรเพิ่มประสิทธิภาพระบบการให้บริการของภาครัฐให้มีความสะดวกและง่ายในการขอรับบริการของประชาชน

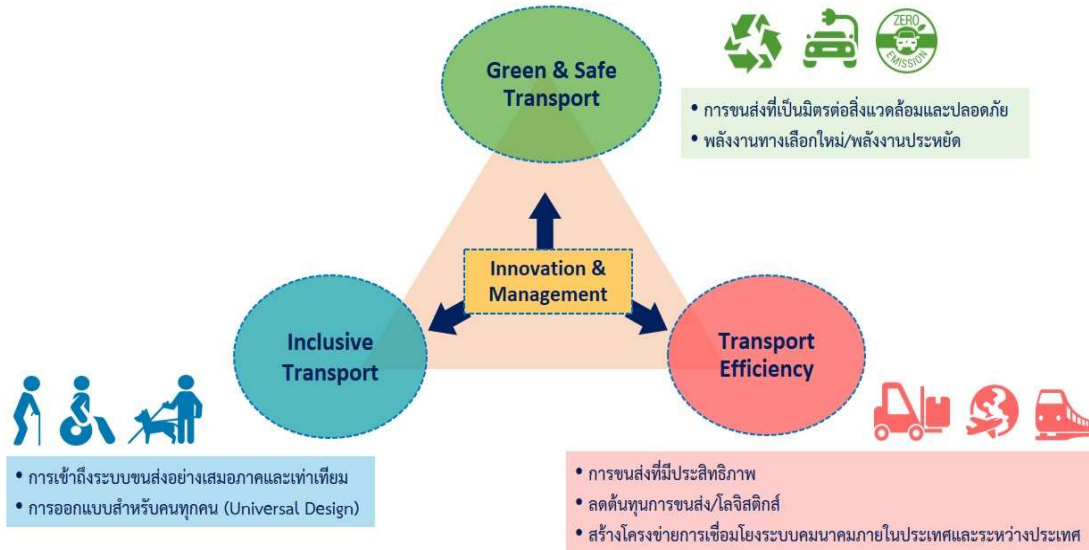




2.3 แผนระดับที่ 3

2.3.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)

แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ซึ่งเป็นแผนที่กระทรวงคมนาคมจัดทำขึ้น เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคต โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจและความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้นและบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนสรุปได้ดังรูปที่ 2-1



ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580), กระทรวงคมนาคม, มกราคม 2562

รูปที่ 2-1 แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง





การดำเนินงานของกรมทางหลวงมีความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการ ระบบคมนาคมขนส่ง ประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทั้งในด้านการวางแผนก่อสร้าง การพัฒนาโครงข่ายให้เชื่อมโยงกับระบบขนส่งประเภทอื่น และยกระดับการให้บริการทาง เช่น การซ่อมบำรุง การควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน และการส่งเสริมความปลอดภัยบนท้องถนน รวมทั้ง ยังทำหน้าที่เป็นหน่วยงาน สนับสนุนในยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง ในประเด็นการเพิ่มประสิทธิภาพ ของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) โดยการพัฒนาโครงข่ายทางถนนเพื่อเข้าถึงศูนย์เปลี่ยนถ่าย รูปแบบการขนส่งสินค้า จุดพักรถบรรทุกและสถานีขนส่งและโดยสารได้อย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพ แสดงดังตารางที่ 2-8

ตารางที่ 2-8 ความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง

ประเด็น	แนวทาง	เป้าหมาย
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)	(1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุก รูปแบบการขนส่งและการ บริการ โดยบูรณาการแผนงาน/ โครงการกับทุกหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ขั้นตอนการ วางแผนจนถึงขั้นตอนการ ก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง ทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้มีโครงข่าย คมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมี ประสิทธิภาพ	- การเชื่อมโยงโครงข่าย การเข้าถึง และความคล่องตัวในการจราจร โดยมีการบูรณาการระหว่าง รูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) มุ่งเน้นให้ ระบบ โครงสร้างพื้นฐานทางราง และทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่ง หลักของประเทศ และระบบ การขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม (Feeder Systems)

นอกจากนี้ ภารกิจของกรมทางหลวงยังมีความสอดคล้องที่สนับสนุน ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับ ดูแล และปฏิรูปองค์กร ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร และยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบ ด้วยการนำเทคโนโลยี มาใช้ในการบริหารจัดการภายในองค์กร รวมทั้ง การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการให้บริการของภาครัฐ ให้มีความสะดวกและง่ายในการขอรับบริการของประชาชน และการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้อง กับงานทาง เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี โดยเฉพาะระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) และการขับเคลื่อนการใช้งานระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการวิเคราะห์ในการสำรวจออกแบบก่อสร้างทางและสะพาน





2.3.2 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด ให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง และเป็นระบบกับทุกภาคส่วน ให้สามารถตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ขององค์กร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนด โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ ไว้ดังนี้

วิสัยทัศน์ของกระทรวงคมนาคม

“พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม”

พันธกิจของกระทรวงคมนาคม

- 1) บริหารนโยบาย ขับเคลื่อนและบูรณาการแผนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และเป้าหมายการพัฒนาประเทศ
- 2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุด และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การท่องเที่ยว และแก้ไขปัญหาจราจร
- 3) ยกระดับและเพิ่มขีดความสามารถของระบบราง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมการขนส่งทางรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล สร้างความปลอดภัย รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง และเป็นไปตามหลักสากล
- 5) ปรับปรุงและพัฒนาระบบให้บริการที่ทันสมัย มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ ลดอุปสรรค และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน
- 6) ส่งเสริม และสนับสนุนระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และรองรับทุกคน ตามแนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว
- 7) บริหารและพัฒนาองค์กร ให้มีสมรรถนะสูง ยืดหยุ่น คล่องตัวมีธรรมาภิบาล และสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง





แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 ประกอบด้วย ประเด็นยุทธศาสตร์ จำนวน 4 ประเด็นยุทธศาสตร์หลัก เพื่อตอบสนองและสะท้อนไปถึงวิสัยทัศน์ และพันธกิจข้างต้น ดังนี้

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1** ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service Quality Enhancement)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ (Infrastructure Development)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safety and Sustainability Improvement)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส (Smart Governance)

โดยได้กำหนดเป้าประสงค์ของแต่ละยุทธศาสตร์ไว้ ดังตารางที่ 2-9

ตารางที่ 2-9 ประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์
ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการ ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service Quality Enhancement)	1.1 ยกระดับคุณภาพการบริการและเพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ 1.2 ยกระดับคุณภาพการให้บริการและเพิ่มขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต 1.3 ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ 1.4 สร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล 1.5 ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ 1.6 เตรียมพร้อมรองรับเทคโนโลยีและการเปลี่ยนแปลงของยานพาหนะ การขนส่ง และการเดินทางในรูปแบบใหม่

ที่มา : โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 และแผนปฏิบัติการสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี





ตารางที่ 2-9 ประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์
ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ (Infrastructure Development)	2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนรองรับการบริการประชาชนและขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจของประเทศที่มีประสิทธิภาพ 2.2 เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพเพื่อเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต 2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเดินทาง การท่องเที่ยว และเป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือกในการให้บริการและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ 2.4 ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในและระหว่างประเทศ 2.5 เร่งขับเคลื่อนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองให้ทั่วถึงครอบคลุมเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่การเดินทางที่ยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safety and Sustainability Improvement)	3.1 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในทุกมิติ 3.2 ยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการคมนาคมขนส่งทางราง 3.3 เพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำ 3.4 เสริมสร้างความปลอดภัยของการเดินทางทางอากาศเพื่อความมั่นคงและเป็นไปตามมาตรฐานสากล 3.5 มุ่งมั่นพัฒนาการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส (Smart Governance)	4.1 พัฒนาองค์กรและกระบวนการงานในระบบราชการให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพ สนองต่อพันธกิจการไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง 4.2 เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของหน่วยงานและบุคลากรเพื่อขับเคลื่อนพันธกิจไปสู่องค์กรสมรรถนะสูงรองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต 4.3 บริหารราชการโดยยึดหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ปลอดภัย ยุติธรรม และประพฤติมิชอบ

ที่มา : โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 และแผนปฏิบัติการสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี





การดำเนินงานของกรมทางหลวงมีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566–2570 ในทุกประเด็นยุทธศาสตร์ โดยสรุปได้ดังนี้

ภายใต้**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** ภารกิจของกรมทางหลวงจะเกี่ยวข้องกับเป้าประสงค์ที่ 1.1 และ 1.5 โดยกรมทางหลวงมุ่งเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน เพื่อให้สามารถรักษาระดับการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ สนับสนุนการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด ส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบบริหารจัดการ บริการประชาชนและบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาจราจร โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและดิจิทัล จัดทำมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการที่รองรับความต้องการเดินทางของคนทุกคน ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนความร่วมมือด้านระบบคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ

ภายใต้**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2** ภารกิจของกรมทางหลวงจะเกี่ยวข้องกับเป้าประสงค์ที่ 2.1 โดยกรมทางหลวงมุ่งพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อเชื่อมต่อและเชื่อมโยงพื้นที่เกษตรกรรม อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว พื้นที่พัฒนาพิเศษ และสนับสนุนการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นให้มีความสะดวก

ภายใต้**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3** ภารกิจของกรมทางหลวงจะเกี่ยวข้องกับเป้าประสงค์ที่ 3.1 และ 3.5 โดยกรมทางหลวงมุ่งยกระดับการอำนวยความสะดวกของผู้ใช้ทางบนโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน การบูรณาการความร่วมมือและแรงจูงใจด้านความปลอดภัย พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สนับสนุนและผลักดันให้เกิดการใช้พลังงานสะอาดบนโครงข่ายถนน

ภายใต้**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4** ภารกิจของกรมทางหลวงจะเกี่ยวข้องกับเป้าประสงค์ที่ 4.1 - 4.3 โดยกรมทางหลวงมุ่งพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการ ระบบให้บริการภาครัฐ และฐานข้อมูลให้ทันสมัย และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อมุ่งสู่รัฐบาลดิจิทัล ปรับโครงสร้างและกฎระเบียบภายในองค์กรให้เหมาะสมกับสถานการณ์และรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต เพิ่มประสิทธิภาพของบุคลากรให้มีทักษะความสามารถ เหมาะสมกับภารกิจ ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินการเพื่อเป็นหน่วยงานที่มีความโปร่งใสและมีธรรมาภิบาล

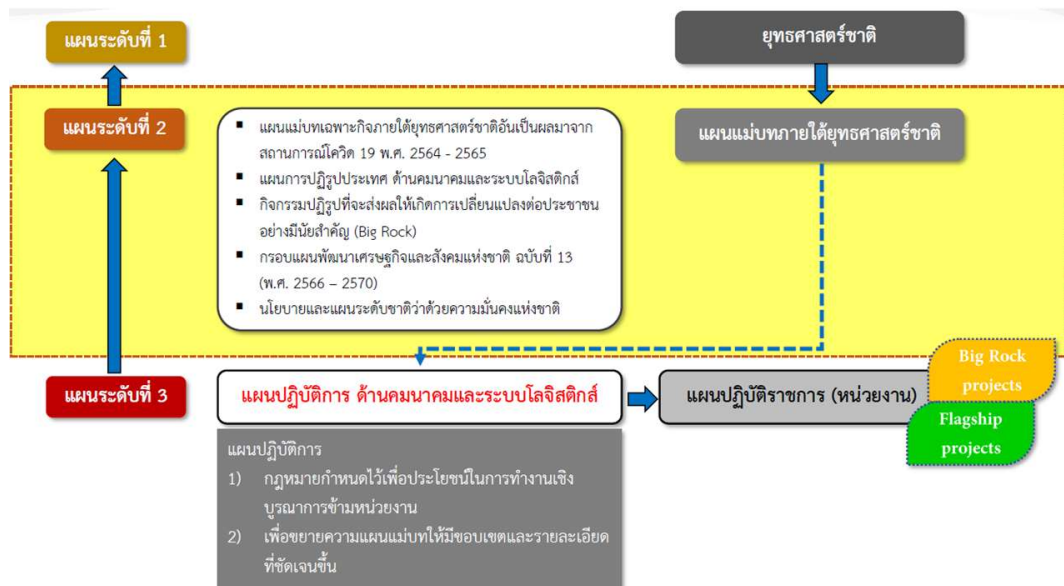




2.3.3 (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570)

(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ภายใต้โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคม และโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ โดยวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อพัฒนาหลักการ กรอบทิศทางการดำเนินงาน และเป้าหมายการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) และการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571-2580) นำไปสู่การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571-2580)

(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) มีวัตถุประสงค์เพื่อขยายความของแผนแม่บทให้มีขอบเขตและรายละเอียดที่ชัดเจนขึ้น รวมถึงเพื่อให้เกิดการทำงานเชิงบูรณาการข้ามหน่วยงานของกระทรวงคมนาคม โดยการถ่ายทอดของ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) แสดงดังรูปที่ 2-2



ที่มา : รายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report) การศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

รูปที่ 2-2 การถ่ายทอดของ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) สู่แผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)





ทั้งนี้ ภายใต้ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) ได้พิจารณามิติการพัฒนา 3 ด้าน ประกอบด้วย

มิติการเชื่อมโยง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคและเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ พัฒนาและส่งเสริมระบบ Feeder สู่รางและน้ำ รวมถึงการพัฒนาเชื่อมโยงระบบ NSW กับหน่วยงานภาครัฐ ให้สมบูรณ์

มิติความคล่องตัว มุ่งเน้นไปที่การแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด ยกระดับคุณภาพบริการ และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

มิติความยั่งยืน เพื่อส่งเสริมการลด เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง รวมถึงประเด็น การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และลดอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่ง

การดำเนินงานของกรมทางหลวงมีความสอดคล้องหลักกับ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) ตาม**แนวทางการพัฒนาที่ 1** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน ทั้งกลยุทธ์ที่ 1 และ 2 และ**แนวทางการพัฒนาที่ 2** การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง ทั้งกลยุทธ์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2 และกลยุทธ์ที่ 4 และสนับสนุน**แนวทางการพัฒนาที่ 3-5** ดังตารางที่ 2-10

ตารางที่ 2-10 สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง
ความสอดคล้องหลัก		
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาและบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด	<ul style="list-style-type: none"> - สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP - ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก) - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน) - คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน) - ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคขนส่ง





ตารางที่ 2-10 สำคัญของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง
ความสอดคล้องหลัก		
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบ Feeder และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการทุกประเภท กลยุทธ์ที่ 2 ประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ/ดิจิทัลในระบบคมนาคมขนส่ง กลยุทธ์ที่ 3 ปรับปรุงค่าโดยสารที่เหมาะสมแก่ผู้ใช้บริการ กลยุทธ์ที่ 4 เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง	- จำนวนเงินลงทุนจากภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้าง
ความสอดคล้องสนับสนุน		
แนวทางการพัฒนาที่ 3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ให้ครอบคลุม กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์	ไม่มีตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวงโดยตรง





ตารางที่ 2-10 สำคัญของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง
ความสอดคล้องสนับสนุน		
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแลและข้อตกลงระหว่างประเทศ	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ และกฎหมายเพื่อส่งเสริมการดำเนินงานและกำกับดูแลด้านคมนาคมขนส่ง กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาและปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่ง	ไม่มีตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวงโดยตรง
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพและบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้ กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	ไม่มีตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวงโดยตรง





2.4 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ เป็นแนวทางการพัฒนาระหว่างประเทศ โดยที่ประเทศไทยได้ร่วมกับประเทศสมาชิกสหประชาชาติทั้ง 193 ประเทศ แสดงเจตนารมณ์สนับสนุน ในมิติภายในประเทศซึ่งเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ประกอบด้วย 17 เป้าหมาย 169 เป้าหมายย่อย และ 247 ตัวชี้วัด ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ 6 ด้าน และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ทั้ง 23 ประเด็น แสดงดังรูปที่ 2-3



ที่มา : <https://thailand.un.org/th/sdgs>

รูปที่ 2-3 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ 17 เป้าหมาย

คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (กพย.) ได้มีมติเห็นชอบแผนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย (Thailand's SDGs Roadmap) เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทฯ สามารถสะท้อนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนได้ในคราวเดียวกัน แผนการขับเคลื่อนฯ จึงครอบคลุมไปถึงการบูรณาการติดตามประเมินผลการดำเนินงานตาม SDGs ผ่านการดำเนินการที่สอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทฯ





แผนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย (Thailand's SDG Roadmap) ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ คือ

1. สร้างความตระหนักรู้
2. เชื่อมโยงเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนกับแผน 3 ระดับของประเทศ
3. จัดตั้งกลไกในการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน
4. จัดทำโครงการ/การดำเนินงาน/การพัฒนาเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน
5. ภาศิการพัฒนามุ่งให้ภาคส่วนทั้งในประเทศและระหว่างประเทศมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อน SDGs
6. ติดตามประเมินผลการขับเคลื่อน SDGs ที่มุ่งหมายให้การติดตามและประเมินผลมีความเป็นระบบ

ปัจจุบันมีการออกแบบระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติที่เรียกว่า eMENSUR



รูปที่ 2-4 แผนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย (Thailand's SDG Roadmap)

ทั้งนี้ เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง ได้แก่ เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม แสดงดังตารางที่ 2-11 โดยกรมทางหลวงมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่มีคุณภาพ การบำรุงรักษาทางหลวง และการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเพื่อรักษา ระดับการให้บริการ การเพิ่มความคล่องตัวบนทางหลวงเพื่อแก้ปัญหาความติดขัด การพัฒนาทางหลวง เพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่เศรษฐกิจและประตูการค้าเพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การพัฒนาทางหลวง เพื่อเชื่อมต่อกับสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ และท่าอากาศยานเพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อ รวมทั้งการพัฒนาทางหลวงให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีความยั่งยืน (Green Highway) เช่น การนำวัสดุที่มีคาร์บอนฟุตพริ้นท์ที่ต่ำมาใช้ในงานก่อสร้างทาง การสนับสนุนให้มีการติดตั้งหลอดไฟ LED และแผงโซลาร์เซลล์บนทางหลวงเพื่อช่วยประหยัดพลังงานในระยะยาว เป็นต้น





ตารางที่ 2-11 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs) ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง

เป้าหมายหลัก	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด
9. สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม	9.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ยั่งยืนและมีความต้านทาน และยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์	9.1.1 สัดส่วนของประชากรชนบทที่อาศัยอยู่ภายในระยะ 2 กิโลเมตร จากถนนที่สามารถใช้งานได้ทุกฤดู 9.1.2 ปริมาณผู้โดยสาร และสินค้าที่ขนส่งจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง
	9.4 ยกกระดับโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงอุตสาหกรรมเพื่อให้เกิดความยั่งยืน โดยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการทางอุตสาหกรรมที่สะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยทุกประเทศดำเนินการตามขีดความสามารถของแต่ละประเทศ ภายในปี พ.ศ. 2573	9.4.1 ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อหน่วยมูลค่าเพิ่ม

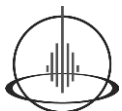
จากการศึกษาความสอดคล้องกับแผนระดับที่ 1-3 และแผนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวงภายใต้แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) ของกรมทางหลวง สามารถสรุปความสอดคล้องหลัก แสดงดังรูปที่ 2-5





ความเชื่อมโยงสนับสนุนและบูรณาการระหว่างแผนระดับที่ 1 (ยุทธศาสตร์ชาติ) ระดับที่ 2 และ 3 กับแผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง พ.ศ.2566-2570				
แผนระดับที่ 1	ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี			
	ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน			
แผนระดับที่ 2	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (7) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ประเด็น (5) การท่องเที่ยว ประเด็น (9) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ประเด็น (20) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ	แผนการปฏิรูปประเทศ แผนการปฏิรูปประเทศ ด้านเศรษฐกิจ	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 หมายเหตุที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค หมายเหตุที่ 1 ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง หมายเหตุที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน หมายเหตุที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และคอบใจแก่ประชาชน	
	แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก			
แผนระดับที่ 3	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)	แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ.2566-2570)	(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ.2566-2570)	
	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการภาคคมนาคมขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาบุคลากร ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีนวัตกรรมมาพัฒนาระบบขนส่ง	ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนากองกำลังและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง	
แผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง พ.ศ. 2566-2570				
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับขั้นทางหลวง	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ 3 : เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง	ยุทธศาสตร์ที่ 4 : สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล	ยุทธศาสตร์ที่ 5 : ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมมุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่มและส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน
หมายเหตุ : อักษรสีน้ำเงิน หมายถึง นโยบายที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรง (DIRECT STRATEGY)			อักษรสีเขียว หมายถึง นโยบายที่มีความเกี่ยวข้องโดยอ้อม (INDIRECT STRATEGY)	

รูปที่ 2-5 ความสอดคล้องหลักของแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกิจของกรมทางหลวง



การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อภารกิจของกรมทางหลวง

3.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อองค์กร เป็นการศึกษาแนวโน้มของประเทศ ไทยและทิศทางการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เข้ามามีผลกระทบทั้งเชิงบวก (โอกาส) และเชิงลบ (อุปสรรค) ต่อภารกิจของกรมทางหลวง ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ โดยใช้เครื่องมือ PESTEL Analysis ประกอบด้วยการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก 6 ปัจจัย ได้แก่ ด้านการเมือง (Political) ด้านเศรษฐกิจ (Economic) ด้านสังคม (Social) ด้านเทคโนโลยี (Technology) ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) และด้านกฎระเบียบ (Laws and Legislations) ทั้งนี้ ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ภายนอกได้แสดงถึงแนวทางการเตรียมความพร้อมของกรมทางหลวงในอนาคต เพื่อให้สามารถดำเนินภารกิจ ให้สอดคล้องกับบริบทที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต แสดงดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้วยเครื่องมือ PESTEL Analysis

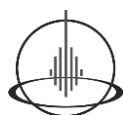
แรงขับเคลื่อน (Change Driver)	ผลกระทบต่อภารกิจของกรมทางหลวง (Activity Impact)	การเตรียมความพร้อม
ผลกระทบการเปลี่ยนแปลงทางด้านการเมืองและนโยบาย (Policy)	ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี	การยกระดับการดำเนินงานในส่วนองงานตามแผนยุทธศาสตร์ เพื่อสนับสนุนค่าเป้าหมายของแผนแม่บทยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง
	ประเด็นการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ	การศึกษาพัฒนาเส้นทางเลือกเพื่อแยกปริมาณจราจรผ่านเมือง (Through Traffic) ไม่ให้เข้าไปในเมืองหรือแยกการจราจรในท้องถิ่น (Local Traffic) ออกจากเส้นทางหลัก เช่น สร้างทางเลี่ยงเมือง หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง





ตารางที่ 3-1 การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้วยเครื่องมือ PESTEL Analysis (ต่อ)

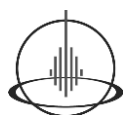
แรงขับเคลื่อน (Change Driver)	ผลกระทบต่อภารกิจ ของกรมทางหลวง (Activity Impact)	การเตรียมความพร้อม
ผลกระทบการเปลี่ยนแปลง ด้านเศรษฐกิจ (Economic)	การเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจ และแหล่งท่องเที่ยวและ การอำนวยความสะดวก ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อส่งเสริมการลงทุน	การเตรียมความพร้อมในการพัฒนา ลงทุน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะดวกบนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางขนส่ง ระหว่างประเทศการสนับสนุนการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบราง เพื่อลดต้นทุน การขนส่งสินค้า และการเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจ และแหล่งท่องเที่ยว
ผลกระทบการเปลี่ยนแปลง ทางด้านสังคม (Social)	ระบบคมนาคมขนส่งที่ เข้าถึงได้อย่างเสมอภาค และเท่าเทียม (Inclusivity)	การพัฒนาการเข้าถึงระบบโครงข่ายทางหลวง ของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย
ผลกระทบการเปลี่ยนแปลง ทางด้านเทคโนโลยี (Technology)	การพัฒนาด้านข้อมูล	การจัดทำระบบที่สามารถรวบรวมข้อมูล ที่เกี่ยวข้องกับปริมาณการเดินทาง จำนวน อุบัติเหตุ สถานีซิงน้ำหนักร ตำหน่งก่อสร้าง โครงข่ายทางหลวง สายทางที่ประสบภัยพิบัติ จำนวนเรื่องร้องเรียนของกรมทางหลวง รวมถึง การจัดทำ Mobile Application เพื่อติดตาม และแจ้งเตือนการทำงานของบุคลากร พร้อม กับมีแผนอธิบายขั้นตอนการดำเนินงาน เพื่อยกระดับการวางแผน การแก้ไขปัญหา และการเผยแพร่ข้อมูลแก่บุคคลภายนอก ผ่านการจัดทำระบบพัฒนาด้านข้อมูล





ตารางที่ 3-1 การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้วยเครื่องมือ PESTEL Analysis (ต่อ)

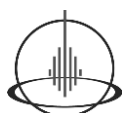
แรงขับเคลื่อน (Change Driver)	ผลกระทบต่อภารกิจ ของกรมทางหลวง (Activity Impact)	การเตรียมความพร้อม
	การเตรียมความพร้อม เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง	การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับระบบขนส่ง อัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เช่น แผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน (Universal Design) แผนการส่งเสริมการ จ่ายค่าธรรมเนียมด้านการขนส่งด้วยเงิน อิเล็กทรอนิกส์ เช่น E-Ticket, Electronic Toll แผนการพัฒนาการบริหารจัดการจราจร แบบอัตโนมัติ Real Time แผนการพัฒนา โครงข่าย/สาธารณูปโภคด้านคมนาคมขนส่ง ที่ปลอดภัย แผนการพัฒนาระบบบริหาร จัดการความปลอดภัย และสถานการณ์ฉุกเฉิน และนวัตกรรมที่สามารถสนับสนุนการพัฒนา เมืองอัจฉริยะด้าน Smart Mobility
ผลกระทบการเปลี่ยนแปลง ทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)	ผลกระทบที่เกิดจากการ เปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ที่ส่งผลกระทบต่อความเสียหาย ผิวทางหลวง	การวิเคราะห์สายทางที่ประสบปัญหาภัย พิบัติซ้ำซาก เพื่อจัดสรรงบประมาณและงบฉุกเฉิน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ กรมทางหลวง จำเป็นต้องมีการยกระดับมาตรฐาน การออกแบบ และการบริหารจัดการบริเวณ รอบข้างผิวทาง ที่ต้องมีการปรับปรุง หรือเปลี่ยนแปลงเพื่อให้สอดคล้องกับ การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ





ตารางที่ 3-1 การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้วยเครื่องมือ PESTEL Analysis (ต่อ)

แรงขับเคลื่อน (Change Driver)	ผลกระทบต่อภารกิจ ของกรมทางหลวง (Activity Impact)	การเตรียมความพร้อม
	การเตรียมความพร้อมในการจัดทำสถานีอัดประจุไฟฟ้า เพื่อรองรับยานยนต์ไฟฟ้า	การศึกษารูปแบบสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่เหมาะสม และสอดคล้องกับผู้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้า รวมถึงตำแหน่งของสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องสอดคล้องกับปริมาณของผู้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้าที่จะใช้บริการ
ผลกระทบการเปลี่ยนแปลง ทางด้านกฎระเบียบ (Laws and legislations)	การปรับเปลี่ยนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงและพันธกิจของกรมทางหลวงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการปรับปรุงให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลง	การจัดทำความร่วมมือจากหน่วยงานภายในของกรมทางหลวงในการระบุประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายที่ต้องการปรับเปลี่ยนเพื่อให้ง่ายต่อการดำเนินงานและแก้ไขข้อกฎหมาย





3.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน

3.2.1 สรุปประเด็นปัญหาและสถานการณ์การดำเนินการกิจของกรมทางหลวง

ปัจจุบันกรมทางหลวงรับผิดชอบดูแลทางหลวงทั่วประเทศประมาณ 52,197 กิโลเมตร (ข้อมูลในปี พ.ศ. 2564) ขณะที่ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงเพิ่มขึ้นจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป จึงเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อสถานการณ์การดำเนินการกิจของกรมทางหลวง ทั้งด้านการก่อสร้าง บำรุงและปรับปรุงถนนสายหลักให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ทั้งนี้สามารถสรุปสถานการณ์ข้อเท็จจริงในปัจจุบันของกรมทางหลวง ได้ดังนี้

1) ประเด็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network Development)

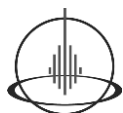
โครงข่ายทางหลวงเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้งบประมาณในการลงทุนสูงและใช้เวลาในการดำเนินงาน ประกอบกับ กระทรวงคมนาคมมีนโยบายส่งเสริมระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพิ่มมากขึ้น ทำให้การขนส่งทางถนนมีบทบาทในการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นมากขึ้นเช่นกัน จึงเป็นประเด็นท้าทายในการบูรณาการโครงการและจัดลำดับความสำคัญกับการลงทุนให้เหมาะสม ภายใต้กรอบงบประมาณที่จำกัด ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดปัญหาความล่าช้า ใช้งบประมาณได้อย่างคุ้มค่าเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

2) ประเด็นความคล่องตัวการเดินทางบนโครงข่ายทางสายหลัก (Traffic Mobility)

ในปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงสายหลักที่ให้บริการระหว่างเมืองต้องรองรับปริมาณจราจรที่มากขึ้นจากการขยายตัวของเมือง ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและความคล่องตัวลดลง ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรมีการวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ย ปริมาณการจราจร และผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ และนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการก่อสร้างให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด

3) ประเด็นความปลอดภัยและอุบัติเหตุบนทางหลวง (Accident & Safety)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงระหว่างปี พ.ศ. 2554-2563 พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากประมาณ 11,000 ครั้งต่อปี เป็นประมาณ 19,000 ครั้งต่อปี ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน โดยจากสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงในปี พ.ศ. 2564 สามารถประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจ (Economic Cost of Accident) เป็นมูลค่า 22,350 ล้านบาทต่อปี ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรมุ่งเน้นการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในเชิงป้องกันในทุกขั้นตอน ตั้งแต่ขั้นตอนก่อนการก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้าง และหลังการก่อสร้าง





4) ประเด็นความเหลื่อมล้ำทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (Vulnerable Road Users)

ผู้ใช้ทางกลุ่มเปราะบาง (Vulnerable Road User) ทั้งที่เป็นผู้สูงอายุ เด็กเล็ก ผู้เดินเท้า ผู้ขี่จักรยานและผู้มีภาวะบกพร่องทางร่างกายที่เดินทางโดยยานพาหนะที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ (Non-Motorist) มักจะประสบปัญหาการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น กรมทางหลวงจึงต้องเร่งให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางหลวงให้สามารถรองรับผู้ใช้ทางกลุ่มเปราะบางให้สามารถเข้าถึงและสัญจรบนทางหลวงได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น

5) ประเด็นผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติ (Disaster and Climate change)

สภาพภูมิอากาศที่เกิดขึ้นในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงรุนแรงและรวดเร็วมากขึ้น ส่งผลให้โครงข่ายถนนในพื้นที่ทางเขาต้องประสบปัญหาอุทกภัยและดินโคลนถล่ม ทำให้เส้นทางถูกตัดขาด ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและการคมนาคมขนส่ง รวมถึงเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรกำหนดมาตรการเพื่อใช้ในการป้องกันและบรรเทาความเสียหายตามระดับความรุนแรงของสถานการณ์

6) ประเด็นการปรับปรุงองค์กรให้ก้าวสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล (System & User)

ปัจจุบันเทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทำให้ต้องปรับปรุงระบบเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง ขณะที่การพัฒนาบุคลากรด้านดิจิทัลยังไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้เกิดปัญหาในการปรับกระบวนการทำงานเข้าสู่องค์กรดิจิทัล ดังนั้น กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของบุคลากรทุกระดับและพัฒนาาระบบฐานข้อมูลกลางให้สามารถเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงต้องยกระดับงานระบบบริการภาครัฐผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

7) ประเด็นความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง (Work zone safety)

ความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางยังเป็นปัญหาต่อเนื่อง และความรุนแรงของอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างของกรมทางหลวงมีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น โดยปัจจุบันพบว่า ยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับบุคลากรของกรมทางหลวง ผู้รับจ้าง และผู้ใช้ทางบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางหลวง ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ทั้งจากการบาดเจ็บและการเสียชีวิต ทรัพย์สินที่เสียหาย การจราจรติดขัดล่าช้า และส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการก่อสร้าง ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรปรับกระบวนการสร้างความเข้าใจในการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดเตรียมและติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้างของกรมทางหลวง





8) ประเด็นความท้าทายในการยกระดับความสามารถในการบำรุงรักษา (Highway Maintenance)

ปัจจุบันปริมาณการเดินทางของรถบรรทุกหนักและปริมาณเพลามาตรฐานสะสมบนโครงข่ายเพิ่มขึ้น ส่งผลให้สายทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงมีความเสียหายมากขึ้น และต้องมีภาระในการบำรุงรักษามากขึ้น รวมทั้งกรมทางหลวงมีสะพานที่มีอายุมากกว่า 30 ปีจำนวนมาก ซึ่งต้องการงบประมาณที่มากขึ้นในการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพดี ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรกำหนดกลยุทธ์ตามลักษณะการใช้งานเฉพาะทางเพื่อออกแบบและเลือกงานซ่อมบำรุงที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการใช้งบประมาณอย่างคุ้มค่า

9) ประเด็นเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ ของประชาชนผู้ใช้งาน (Users Complaint)

ข้อมูลจากสถิติ 4 ปีย้อนหลัง (พ.ศ. 2561-2564) จะพบว่า มีแนวโน้มการร้องเรียนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากประชาชนผู้ใช้งานมีช่องทางหลากหลายในการร้องเรียน/ร้องทุกข์ปัญหา ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรบูรณาการการแก้ไขและการจัดการเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กรให้เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพรวมถึงสร้างและยกระดับความเข้าใจของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของกรมทางหลวง

10) ประเด็นแนวทางการสร้างบุคลากรทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บและถ่ายทอดองค์ความรู้ (Human Resource)

ปัจจุบันบุคลากรของกรมทางหลวงมีอัตราเกษียณอายุเฉลี่ยปีละ 160-200 คน ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายปรับลดจำนวนข้าราชการลง รวมทั้ง การจัดสรรตำแหน่งบุคลากรตามความต้องการของหน่วยงานทำได้ในวงจำกัด และมีปัญหาการทำงานที่เกิดจากช่องว่างระหว่างวัย (Generation Gap) ทำให้เกิดปัญหาการทดแทนบุคลากรไม่ทันกับความต้องการของหน่วยงาน ขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญเพราะบุคลากรเกษียณอายุพร้อมกันในส่วนที่สูง ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรกำหนดแนวทางการสร้างบุคลากรทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บและถ่ายทอดองค์ความรู้ รวมทั้งพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากร และส่งเสริมการเรียนรู้ผ่านช่องทางที่หลากหลายภายใต้กรอบงบประมาณที่มีจำกัด





11) ประเด็นการปรับปรุงแบบการพัฒนาทางหลวงให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีความยั่งยืน (Green & Sustainble Highway)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนเป็นวาระสำคัญของโลก และกำหนดเป็นหนึ่งในเป้าหมายสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้คำนึงถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น จึงควรเพิ่มมาตรการการดำเนินงานให้สอดคล้องกับภารกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้วัสดุที่มีคาร์บอนฟุตพริ้นท์ที่ต่ำและการนำขยะมาใช้ในการก่อสร้างทาง การใช้ไฟ LED และการใช้ไฟจากโซลาร์เซลล์ในการบริหารงานทางและอำนวยความสะดวกจราจร เป็นต้น

12) ประเด็นการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม (Research & Innovation)

จากการพิจารณาสัดส่วนจำนวนงานวิจัยตั้งแต่ พ.ศ. 2545-2565 พบว่า งานวิจัยร้อยละ 70 มุ่งเน้นไปที่งานด้านวิศวกรรมงานทาง และไม่มีงานวิจัยไปต่อยอดมากนัก ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรมีการกำหนดทิศทางการวิจัยและพัฒนาให้รองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมถึง ผลักดันและสนับสนุนบุคลากรให้เป็นเลิศในงานวิจัยพร้อมกับการสนับสนุนงบประมาณอย่างต่อเนื่องและเหมาะสม

3.2.2 ความคาดหวังของผู้บริหารและบุคลากร

จากการศึกษาทบทวนนโยบายของอธิบดีกรมทางหลวงและการสัมภาษณ์ผู้บริหารและบุคลากรภายในกรมทางหลวง ในช่วงเดือนมีนาคม-กันยายน พ.ศ. 2565 สามารถนำผลการศึกษามาวิเคราะห์การถ่ายทอดออกเป็น 2 มิติ ได้แก่ การถ่ายทอดนโยบายจากบนลงล่าง (Top-Down) และการพิจารณาเป้าหมายของหน่วยงานสู่นโยบายจากล่างขึ้นบน (Bottom-Up) ซึ่งสามารถสรุปเป็นประเด็นได้ 9 ด้าน ดังนี้

ด้านที่ 1 : การวางแผนและก่อสร้าง

เป็นการมุ่งเน้นไปที่ การขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางหลวงแผ่นดินในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล การพัฒนา Missing Link เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดบนทางหลวงสายรอง การพัฒนาเส้นทางแนวใหม่รวมทั้งโครงการในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาจุดเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาการใช้ Road Hierarchy ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการและปรับปรุงเส้นทางสายหลักให้มีประสิทธิภาพได้มาตรฐานสากล และการก่อสร้างที่พักพิงทาง (Rest Area) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ทางหลวง ทั้งนี้ พบว่า เป้าหมายหรือการดำเนินงานภารกิจของแต่ละหน่วยงานมีความเชื่อมโยงเพื่อขับเคลื่อนตามนโยบายฯ อาทิ

- การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้สอดคล้องกับพื้นที่เศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยว
- การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพิ่มขึ้นอีก 5 เส้นทาง
- โครงการทางเลี่ยงเมือง
- โครงการในพื้นที่ EEC เช่น กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค เป็นต้น





ด้านที่ 2 : การบริการด้วยเทคโนโลยี

มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาคุณภาพงานบริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล พบว่า เป้าหมายหรือการดำเนินงานภารกิจของแต่ละหน่วยงานที่มีความเชื่อมโยงเพื่อขับเคลื่อนนโยบายฯ เช่น การปรับปรุงและพัฒนาระบบร้องเรียนร้องทุกข์และระบบฐานข้อมูลสารสนเทศในการติดตามการตอบชี้แจงเรื่องร้องเรียนให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การออกใบอนุญาตรถบรรทุกน้ำหนักเกินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-License) เป็นต้น

ด้านที่ 3 : การบำรุงรักษา

มุ่งเน้นไปที่การติดตามปัญหาจากอุทกภัย การแก้ไข และฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับ ความเสียหายจากอุทกภัยอย่างยั่งยืน และพัฒนาระบบแจ้งเตือนพื้นที่เสี่ยง ทั้งนี้ พบว่า เป้าหมายหรือการดำเนินงานภารกิจของแต่ละหน่วยงานที่มีความเชื่อมโยงเพื่อขับเคลื่อนตามนโยบายฯ อาทิ

- การจัดตั้งหน่วยงาน Operation เพื่อดูแลเกี่ยวกับเรื่องภัยพิบัติ
- การออกแบบซ่อมบำรุงให้สามารถยืดอายุการใช้งานของผิวทาง เพื่อลดภาระงานบำรุงทางของกรมทางหลวง (Low Maintenance) รวมทั้งการสร้างและออกแบบถนนที่มีความแข็งแรงด้านโครงสร้างให้สอดคล้องกับน้ำหนักบรรทุก

- การก่อสร้างสะพานหรือทางยกระดับที่รวดเร็ว สามารถคืนพื้นผิวจราจรในระยะเวลาที่สั้น

ด้านที่ 4 : ความปลอดภัย

มุ่งเน้นไปที่การเพิ่มประสิทธิภาพในการบูรณาการและบริหารจัดการการจราจร การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อรองรับความเร็วที่สูงขึ้น และปรับปรุงความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ พบว่า เป้าหมายหรือการดำเนินงานภารกิจของแต่ละหน่วยงานที่มีความเชื่อมโยงเพื่อขับเคลื่อนตามนโยบายฯ อาทิ

- การพัฒนามาตรฐานระบบความปลอดภัยให้เป็นมาตรฐานสากล
- การพัฒนาศูนย์บริหารจัดการจราจร (HTOC) ให้เกิดเป็นรูปแบบการรวบรวมข้อมูลแบบเบ็ดเสร็จ (Single Command Center)

- การตรวจสอบความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety Audit) เพื่อยกระดับความปลอดภัยขณะก่อสร้าง

- การทำ Traffic Control Plan และการนำแบบมาตรฐานไปใช้กับพื้นที่หน้างานแบบเป็นสากลจริง

- การจัดทำคู่มือการบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง คู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรระหว่างก่อสร้าง งานบูรณะ และงานบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน

- การจัดทำ Warrant และการนำระบบ Intelligent Work Zone มาใช้





ด้านที่ 5 : การบริหารและจัดการองค์กร

มุ่งเน้นไปที่การสนับสนุนบุคลากรของกรมทางหลวงให้มีโอกาสก้าวหน้าในสายอาชีพ การสร้างขวัญและกำลังใจ และการเปิดรับฟังความคิดเห็นจากบุคลากร ทั้งนี้ พบว่า เป้าหมายหรือการดำเนินงานภารกิจของแต่ละหน่วยงานที่มีความเชื่อมโยงเพื่อขับเคลื่อนตามนโยบายฯ อาทิ

○ การถ่ายทอดองค์ความรู้ของบุคลากรที่ใกล้เกษียณอายุราชการและมีความเชี่ยวชาญในสายงาน

○ มุ่งเน้นการอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีดิจิทัล สำหรับการปฏิบัติงานภายในหน่วยงาน

○ การสร้างสภาพแวดล้อมที่ช่วยยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน

○ พัฒนาบุคลากรให้มีทักษะการทำงานได้หลากหลายด้าน (Multitasking Skills)

ด้านที่ 6 : การบูรณาการและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภายใน/ภายนอก

มุ่งเน้นไปที่การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ พบว่า เป้าหมายหรือการดำเนินงานภารกิจของแต่ละหน่วยงานที่มีความเชื่อมโยงเพื่อขับเคลื่อนตามนโยบายฯ อาทิ

○ บูรณาการกับหน่วยงานระหว่างประเทศ อาทิ องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (APEC) และ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB)

○ การจัดทำบันทึกข้อตกลงระหว่างองค์กรหรือหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน (Memorandum of Understanding หรือ MOU)

○ การจัดทำความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน (Public Private Partnership : PPP) ในการพัฒนาจุดพักรถ

ด้านที่ 7 : สิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน

มุ่งเน้นไปที่การแต่งตั้งมีสັນทางหลวงส่งเสริมการท่องเที่ยว และการนำนวัตกรรมงานวิจัยมาใช้ดำเนินงานเพื่อให้เกิดความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเป้าหมายหรือการดำเนินงานภารกิจของหน่วยงานที่มีความเชื่อมโยงเพื่อขับเคลื่อนตามนโยบายฯ อาทิ

○ การผลักดันงานออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยให้เกิดความสอดคล้องกับความสวยงามของภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมของชุมชน

○ การพัฒนาการตรวจสอบคุณภาพวัสดุให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

○ การนำวัสดุงานทางใหม่ ๆ หรือวัสดุท้องถิ่นมาใช้ในวิศวกรรมงานทาง

○ การนำวัสดุแอสฟัลต์กลับมาใช้ใหม่ โดยกำหนดให้ใช้ในงานก่อสร้างใหม่ และงาน Hot In-plant Recycling

○ การใช้วัสดุที่มีคาร์บอนฟุตพริ้นต์ที่ต่ำ และการนำขยะมาใช้ในงานก่อสร้างทาง

○ การใช้ไฟ LED และการใช้ไฟจากโซลาร์เซลล์ในการบริหารงานทางและอำนวยจราจร





3.2.3 การกำหนดเป้าหมายที่ท้าทายในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570

จากการวิเคราะห์เป้าหมายของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ทั้งที่ได้รับมาจากการสัมภาษณ์และสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม พบว่า มีทั้งเป้าหมายที่ต้องการเพิ่ม ประสิทธิภาพกระบวนการทำงาน ยกกระตือรือร้นข้อมูล พัฒนาองค์กรและบุคลากร ประกอบด้วย

- 1) งานประจำ (Routine) ที่สำคัญและดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
- 2) งานที่เป็นเป้าหมายสำคัญและมีความท้าทาย

ซึ่งสามารถแยกเป็นงานที่ดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ภายในระยะเวลา 5 ปี กับงานที่ต้องใช้ ระยะเวลา 5-10 ปี ประกอบด้วย

กลุ่มที่ 1 : เป้าหมายเร่งด่วน แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2566-2570 ซึ่งเป็นภารกิจหลัก ที่ดำเนินการเป็นประจำต่อเนื่อง

กลุ่มที่ 2 : เป้าหมายระยะยาว แล้วเสร็จภายในปี 2566-2575 ซึ่งเป็นภารกิจหลัก ที่ดำเนินการเป็นประจำต่อเนื่อง

กลุ่มที่ 3 : เป้าหมายเร่งด่วน แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2566-2570 ซึ่งเป็นภารกิจสำคัญ และมีความท้าทาย

กลุ่มที่ 4 : เป้าหมายระยะยาว แล้วเสร็จภายในปี 2566-2575 ซึ่งเป็นภารกิจสำคัญ และมีความท้าทาย

โดยงานทั้ง 4 กลุ่มดังกล่าว ประกอบด้วย

- ด้านการวางแผนและก่อสร้าง
- ด้านการบริการด้วยเทคโนโลยี
- ด้านการรักษาระดับการให้บริการและบำรุงรักษา
- ด้านความปลอดภัย ด้านการบริหารและจัดการองค์กร
- ด้านการบูรณาการและความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน
- ด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน
- ด้านการพัฒนางานวิจัยนวัตกรรมและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี
- ด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ

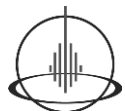
ทั้งนี้ สามารถแสดงเป้าหมายที่ท้าทายของกรมทางหลวงแบ่งเป็น 2 ระยะ คือ แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2566-2570 และแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2566-2575 ได้ แสดงดังตารางที่ 3-2





ตารางที่ 3-2 ความสำคัญและความเร่งด่วนของภารกิจที่กรมทางหลวงต้องดำเนินการ แยกตามภารกิจและระยะเวลาของแผนงาน

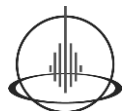
ระยะเวลาของแผนงาน	ภารกิจหลักที่ดำเนินการเป็นประจำต่อเนื่อง	ภารกิจที่สำคัญ และเป้าหมายที่ท้าทาย
แผนระยะเร่งด่วน (แล้วเสร็จปี พ.ศ. 2566-2570)	<p>ด้านการวางแผนและก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none">1. การจัดทำแผนการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องกับแหล่งเงินทุน รวมถึงงบประมาณด้านอื่น ๆ เช่น แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ เป็นต้น2. สำรวจ และออกแบบสอดคล้องกับความต้องการในพื้นที่3. การยกระดับการคาดการณ์ และจัดทำแผนการเบิกจ่ายงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ4. เพิ่มความยืดหยุ่นในการบริหารสัญญา และเพิ่มประสิทธิภาพในการนำเทคโนโลยีมาใช้ในด้านต่าง ๆ อาทิ สำรวจวางแผน ออกแบบ ควบคุมงานก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามแผนงาน5. พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพิ่มเติมอีก 4 สาย รวมทั้งพัฒนาจุดพักรถริมทางทั้งหมดตามแผนงาน <p>ด้านการบริการด้วยเทคโนโลยี</p> <ol style="list-style-type: none">6. การพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูล สามารถนำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง และเป็นรูปธรรมลดต้นทุน และสามารถขยายประสิทธิภาพฐานข้อมูล <p>ด้านการรักษาระดับการให้บริการและบำรุงรักษา</p> <ol style="list-style-type: none">7. การออกแบบงานซ่อมบำรุงให้สามารถยืดอายุการใช้งานของผิวทาง เพื่อลดภาระงานบำรุงของกรมทางหลวง รวมทั้งการสร้างและออกแบบถนนที่มีความแข็งแรงด้านโครงสร้าง (Low Maintenance) ให้สอดคล้องกับน้ำหนักรถบรรทุกในปัจจุบัน8. ป้องกันการชะล้างพังทลายเชิงรุก	<p>ด้านการวางแผนและก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none">1. กำหนดหลักเกณฑ์ปรับปรุงถนนให้เป็นไปตามลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำมาใช้ในกระบวนการที่เกี่ยวข้อง2. ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไปข้างหน้า เพื่อมอบประสบการณ์ในการเดินทางที่สะดวก ปลอดภัย ทันสมัย ไร้รอยต่อ ให้แก่ผู้ใช้ทาง3. การก่อสร้างอุโมงค์เจาะภูเขาบนโครงข่ายถนนสายหลัก4. ส่งเสริมเทคโนโลยีและนวัตกรรมงานก่อสร้างสะพานที่สามารถลดระยะเวลาการก่อสร้างและคืนผิวจราจรได้รวดเร็วขึ้น5. ยกระดับงานดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) จุดจอดพักรถบรรทุกบนทางหลวงแผ่นดินที่ลดภาระด้านงบประมาณและบุคลากรของภาครัฐ <p>ด้านการรักษาระดับการให้บริการและบำรุงรักษา</p> <ol style="list-style-type: none">6. เพิ่มความคล่องตัวบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง7. ยกระดับการทำงานของศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุให้ครอบคลุมภารกิจของกรมทางหลวงอย่างครบวงจร8. พัฒนากลไกและระบบงานบำรุงรักษาสะพาน <p>ด้านความปลอดภัย</p> <ol style="list-style-type: none">9. พัฒนาระบบงานจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง (Roadside Safety Management)10. ยกระดับความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง <p>ด้านการบริหาร และจัดการองค์กร</p> <ol style="list-style-type: none">11. เพิ่มเติมศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลลงทางในพื้นที่ภาคใต้





ตารางที่ 3-2 ความสำคัญและความเร่งด่วนของภารกิจที่กรมทางหลวงต้องดำเนินการ แยกตามภารกิจและระยะเวลาของแผนงาน (ต่อ)

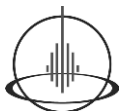
ระยะเวลาของแผนงาน	ภารกิจหลักที่ดำเนินการเป็นประจำต่อเนื่อง	ภารกิจที่สำคัญ และเป้าหมายที่ท้าทาย
แผนระยะเร่งด่วน (แล้วเสร็จปี พ.ศ. 2566–2570)	<p>ด้านความปลอดภัย</p> <p>9. จัดทำระบบบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุ เช่น ระบบวิเคราะห์จุดเสี่ยง</p> <p>10. ศึกษาผลกระทบการจราจร และนำผลการศึกษาดังกล่าวไปใช้ประกอบการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพ และเป็นรูปธรรม</p> <p>11. แก้ไขป้องกันจุดเสี่ยงในพื้นที่ รวมทั้งประชาสัมพันธ์เชิงรุกโดยใช้สื่อสังคมออนไลน์</p> <p>12. เผยแพร่ข้อมูลสถิติต่าง ๆ (Open Data) เช่น ข้อมูลปริมาณจราจร ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ข้อมูลสี่แยก เป็นต้น</p> <p>13. หน่วยงานภายในและภายนอกสามารถเข้าถึงและนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ได้ง่ายขึ้น</p> <p>14. บริหารจัดทำแผนงบประมาณให้มีความชัดเจน เพื่อใช้ในการจัดการอุบัติเหตุบนทางหลวง และบำรุงรักษาศูนย์บริหารจัดการจราจร (HTOC)</p> <p>15. ขอบอกใบรับรองของระบบ WIM ทุกระบบจากสำนักมาตรฐานซึ่งตวงวัดกรมการค้ำภายใน</p> <p>ด้านการบริหารและจัดการองค์กร</p> <p>16. ปรับองค์กรจากสำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะเป็นกองควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ</p> <p>17. สพร. เป็นหน่วยงานหลักในการนำข้อมูลวิเคราะห์ติดตามผลสัมฤทธิ์การปฏิบัติงานของกรมฯ และจัดทำรายงานเสนอแนะต่อผู้บริหาร</p> <p>18. จัดทำหลักเกณฑ์การคัดเลือกพนักงานราชการ ลูกจ้าง จากหน่วยงานส่วนกลาง มาทดแทนข้าราชการที่เกษียณอายุราชการ</p> <p>19. การพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะ และสามารถเรียนรู้งานที่หลากหลาย</p>	<p>ด้านกฎหมาย และกฎระเบียบข้อบังคับ</p> <p>12. ปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542</p> <p>ด้านนวัตกรรม และเทคโนโลยี</p> <p>13. ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในงานสำรวจและออกแบบ</p> <p>14. นำระบบ E-Service มาประกอบการดำเนินงานในภารกิจของกรมทางหลวง</p>





ตารางที่ 3-2 ความสำคัญและความเร่งด่วนของภารกิจที่กรมทางหลวงต้องดำเนินการ แยกตามภารกิจและระยะเวลาของแผนงาน (ต่อ)

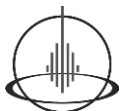
ระยะเวลาของแผนงาน	ภารกิจหลักที่ดำเนินการเป็นประจำต่อเนื่อง	ภารกิจที่สำคัญและเป้าหมายที่ท้าทาย
แผนระยะเร่งด่วน (แล้วเสร็จปี พ.ศ. 2566-2570)	<p>20. พัฒนาบุคลากรให้มียุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ</p> <p>21. มีการพัฒนารูปแบบการเรียนรู้ที่หลากหลายภายในองค์กร</p> <p>22. จัดตั้ง “คณะกรรมการธรรมาภิบาลข้อมูล” ซึ่งมีหน้าที่ในการเผยแพร่ข้อมูล และฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับระบบดิจิทัล</p> <p>ด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน</p> <p>23. พัฒนาการตรวจสอบคุณภาพวัสดุให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)</p> <p>24. ผลักดันงานออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยให้เกิดความเหมาะสมกับความสวยงามของภูมิทัศน์ และสถาปัตยกรรมท้องถิ่น</p> <p>ด้านการพัฒนางานวิจัยนวัตกรรมและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี</p> <p>25. มีระบบจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลหลักฐานต่าง ๆ เพื่อให้ง่ายต่อการใช้งาน และตรวจสอบข้อเท็จจริง</p> <p>26. ผลักดันการนำนวัตกรรมมาเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการตามภารกิจหลักของกรมทางหลวง อาทิ ระบบติดตามประเมินผลประสิทธิภาพการใช้งานทรัพย์สินในเขตทางหลวง ระบบ IOT ช่วยเตือนภัยล่วงหน้าก่อนถึงจุดเสี่ยง การควบคุมระบบสัญญาณไฟจราจรทางแยกไฟแดงด้วยระบบกล้องและระบบ AI ระบบบริหารจัดการเรื่องร้องเรียนอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้น</p> <p>27. จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนานวัตกรรมของกรมทางหลวง เพื่อผลักดันนวัตกรรมงานวิจัย และส่งเสริมการนำไปใช้ให้เกิดเป็นรูปธรรม</p> <p>ด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ</p> <p>28. มีกระบวนการถ่ายทอดองค์ความรู้ทางด้านกฎหมายให้ทุกหน่วยงานเข้าใจ และสามารถนำไปใช้ได้เป็นอย่างดีเป็นรูปธรรม</p> <p>29. จัดทำมาตรฐานการคิดราคากลางให้เป็นธรรม</p>	





ตารางที่ 3-2 ความสำคัญและความเร่งด่วนของภารกิจที่กรมทางหลวงต้องดำเนินการ แยกตามภารกิจและระยะเวลาของแผนงาน (ต่อ)

ระยะเวลาของแผนงาน	ภารกิจหลักที่ดำเนินการเป็นประจำต่อเนื่อง	ภารกิจที่สำคัญและเป้าหมายที่ท้าทาย
แผนระยะยาว (แล้วเสร็จปี พ.ศ. 2566-2575)	ด้านการวางแผนและก่อสร้าง 1. จัดตั้งศูนย์บริการวิชาการด้านพัสดุ ด้านการบริหารและจัดการองค์กร 2. ยกย่องระดับสำนักก่อสร้างทางให้เป็นสำนักที่ถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านวิศวกรรมงานทางให้หน่วยงานในกรมทางหลวง 3. ยกย่องระดับสำนักก่อสร้างสะพานให้เป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญทางด้านการก่อสร้างบูรณะซ่อมแซม ทั้งงานโครงสร้าง สะพาน ทางลอด อุโมงค์ 4. ยกย่องระดับสำนักวิเคราะห์ และตรวจสอบให้เป็นศูนย์กลางการทดสอบคุณภาพวัสดุ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ด้านการบูรณาการและความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน 5. บูรณาการกับหน่วยงานระหว่างประเทศ อาทิ องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (APEC) และ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ด้านการพัฒนางานวิจัยนวัตกรรมและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี 6. สร้าง Digital Mindsets ให้กับบุคลากรในองค์กร ด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ 7. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ เจ้าหน้าที่พนักงานทางหลวงให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริง ด้านความปลอดภัย 8. ลดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างให้เป็นศูนย์ 9. ก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักให้ครอบคลุมเครือข่ายทางหลวงทั่วประเทศ	ด้านการวางแผนและก่อสร้าง 1. บูรณาการข้อมูลที่ดินในเขตทาง และที่ดินสงวนร่วมกับกรมที่ดิน เพื่อความสะดวกในการขออนุญาตใช้พื้นที่ และการบริหารงานก่อสร้าง ด้านการบริการด้วยเทคโนโลยี 2. บูรณาการข้อมูลในหน่วยงานให้เป็นเอกภาพ ด้านการรักษาระดับการให้บริการและบำรุงรักษา 3. เพิ่มงบประมาณให้เพียงพอกับการบำรุงรักษาทางหลวงจากการวิเคราะห์ของระบบการประเมินความเสียหายต่อปี 4. ส่งเสริมให้ทุกหมวดทางหลวงมีเครื่องจักรที่ทันสมัยในการซ่อมบำรุง 5. สร้างระบบ Bridge Management System โดยจัดทำ Deterioration Models ด้านความปลอดภัย 6. บูรณาการระบบบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ เพื่อให้ทราบสถานการณ์จุดเสี่ยงต่าง ๆ ด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน 7. พัฒนา และปรับปรุงทางหลวงให้ตรงตามความต้องการของผู้ใช้ทางทุกกลุ่ม ด้านการพัฒนางานวิจัยนวัตกรรมและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี 8. จัดสิทธิบัตรงานวิจัย และนวัตกรรมที่ได้จากการศึกษา ให้เป็นกรรมสิทธิ์ของกรมทางหลวง





3.3 การวิเคราะห์ผลกระทบจากสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก

3.3.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมด้วยเครื่องมือ SWOT

เป็นการวิเคราะห์เพื่อค้นหาจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กรที่เป็นปัจจัยภายในซึ่งสามารถควบคุมได้ และเพื่อค้นหาโอกาสและอุปสรรคขององค์กรที่เป็นปัจจัยภายนอกซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ เพื่อนำมาปรับใช้ในการวางแผนกลยุทธ์การทำงานขององค์กร โดยประกอบด้วยปัจจัย 4 ด้าน ดังนี้

- จุดแข็ง (Strengths : S)
- จุดอ่อน (Weaknesses : W)
- โอกาส (Opportunities : O)
- อุปสรรค (Threats : T)

ทั้งนี้ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของกรมทางหลวง ได้รวบรวมมาจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ อาทิ

- แผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ปัญหาในการดำเนินการกิจของกรมทางหลวงในช่วงที่ผ่านมา
- ทิศทางการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยในอนาคต

โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของกรมทางหลวง ได้ดังนี้

จุดแข็ง (Strength) ของกรมทางหลวง

S1 : มีโครงข่ายทางหลวงที่ครอบคลุมและเชื่อมโยงกับพื้นที่ทั่วประเทศ

S2 : โครงข่ายทางหลวงมีเขตทางที่สามารถรองรับการพัฒนาเป็นที่ พักกรมทาง และจุดพักรถบรรทุกได้

S3 : สามารถเข้าถึงพื้นที่และสนองตอบปัญหาของชุมชนได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีหน่วยงานปฏิบัติงานในภูมิภาคครอบคลุมพื้นที่โครงข่ายทางหลวงที่รับผิดชอบอย่างทั่วถึง

S4 : กรมทางหลวงมีบุคลากรที่มีความพร้อมและความเชี่ยวชาญด้านการวางแผน วิเคราะห์โครงการ ออกแบบและก่อสร้าง พร้อมสนับสนุนนโยบายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

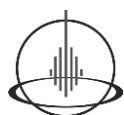
S5 : ผู้บริหารระดับสูงในปัจจุบันเริ่มมีการปรับตัวและนำแนวคิดการบริหารงานที่ยืดหยุ่น พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและในอนาคต รวมทั้งเป็นกลุ่มผู้บริหารที่มีอายุน้อย ทำให้นโยบายการทำงานมีความต่อเนื่อง

S6 : มีการจัดฝึกอบรมเพื่อพัฒนาและส่งเสริมศักยภาพของบุคลากรที่ชัดเจน

S7 : แต่ละหน่วยงานภายในของกรมทางหลวงมีการจัดเก็บฐานข้อมูล ที่สามารถนำมาใช้ประกอบการตรวจสอบ วิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการได้

S8 : มีหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรมด้านงานทางโดยตรง

S9 : มีแนวทางการพัฒนาองค์กรอย่างเป็นระบบ





S10 : ยึดหลักธรรมาภิบาลในการบริหารองค์กร หน่วยงานมีความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้

S11 : ให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมและสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ทุกระดับมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

จุดอ่อน (Weakness) ของกรมทางหลวง

W1 : โครงข่ายทางหลวงมีจำนวนมาก ทำให้ไม่สามารถดำเนินการบำรุงรักษาได้ทันกับความต้องการ

W2 : จำนวนบุคลากรไม่เพียงพอที่จะบริหารจัดการและบำรุงรักษาที่พักริมทางและจุดพักรถบรรทุก

W3 : ยังไม่มีการจัดตั้งศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในการบริหารจัดการภัยพิบัติของกรมทางหลวงที่สามารถสั่งการได้จากจุดเดียว ทำให้การแก้ไขปัญหาความล่าช้า

W4 : เป็นองค์กรที่มีผู้สูงอายุในสัดส่วนสูงและมีความเสี่ยงสูงที่ผู้เชี่ยวชาญจะเกษียณอายุพร้อมกันเป็นจำนวนมาก รวมทั้งขาดการประเมินองค์ความรู้ที่จะขาดแคลนในอนาคต นอกจากนี้ช่องว่างระหว่างวัยของบุคลากรทำให้เกิดปัญหาในการสื่อสารระหว่างกัน

W5 : ผู้เชี่ยวชาญไม่มีเวลาถ่ายทอดองค์ความรู้ ทำให้การจัดเก็บองค์ความรู้บางสาขาขาดความต่อเนื่อง เช่น การออกแบบ เทคนิคการก่อสร้าง การบำรุงรักษาสะพาน เป็นต้น

W6 : ขาดการบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ที่ดีและการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน

W7 : การนำงานวิจัยและพัฒนาไปใช้ให้เกิดเป็นรูปธรรมยังมีสัดส่วนไม่มาก

W8 : ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานทั้งภายในและภายนอก ส่งผลให้การดำเนินงานล่าช้า เช่น การจัดการมลพิษที่ติด การส่งมอบพื้นที่ การแก้ไขแบบก่อสร้างที่ได้ออกแบบไว้แล้ว เป็นต้น

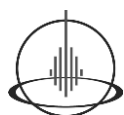
W9 : ยังขาดการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้เท่าที่ควร จึงทำให้งานก่อสร้างโครงการเกิดความล่าช้า

W10 : ระบบงานในการซ่อมบำรุงรักษาสะพานยังไม่สมบูรณ์ เช่น ผู้ประกอบการไม่ได้ขึ้นทะเบียนเป็นบริษัทที่มีบริการซ่อมบำรุงสะพาน ไม่มีการกำหนดหน่วยงานบำรุงรักษาสะพานที่ชัดเจน เป็นต้น

W11 : การดำเนินการด้านความปลอดภัยในเชิงป้องกันยังไม่เพียงพอ

W12 : ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ใช้บริการประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการดำเนินการหลายขั้นตอน จึงควรมีการแก้ไขกฎหมายให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ กฎหมายเรื่องการห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนด ซึ่งผู้ที่ฝ่าฝืนจะถูกดำเนินคดีโดยตำรวจท้องที่และต้องขึ้นศาล

W13 : จุดจุดพักรถบรรทุกไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ขับขี่





W14 : บริเวณพื้นที่บางเขตเมืองไม่สามารถขยายช่องทางจราจรเพิ่มได้ ทำให้มีปริมาณการจราจรหนาแน่นและประสบปัญหาการจราจรติดขัด

W15 : โครงข่ายทางหลวงสายหลักบางเส้นทางยังขาดเส้นทางสำรอง

W16 : บุคลากรรุ่นใหม่ของกรมทางหลวงมีแนวโน้มผูกพันกับองค์กรลดลง

W17 : โครงข่ายทางหลวงหลายแห่งที่ผ่านเขตเมืองยังไม่สามารถรองรับการเดินทางของกลุ่มเปราะบางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย อาทิ ไม่มีทางม้าลาย ไม่มีทางเท้า ไม่มีการปิดเกาะกลางถนนสำหรับรถเข็นวีลแชร์ ไม่มีที่กักรถสำหรับรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

W18 : การปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้างยังมีการควบคุมดูแลด้านความปลอดภัยที่ไม่เข้มงวด ส่งผลให้ยังเกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรง

โอกาส (Opportunity) ของกรมทางหลวง

O1 : มีแนวนโยบายของรัฐบาลที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์

O2 : มีนโยบายในการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและพัฒนาพื้นที่เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ อาทิ พื้นที่เขตเศรษฐกิจ นิคมอุตสาหกรรม สถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ และประตูการค้าชายแดน เป็นต้น

O3 : มีนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

O4 : มีแนวนโยบายที่สนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

O5 : มีนโยบายที่เน้นด้านความปลอดภัยในการสัญจรบนโครงข่ายทางหลวง โดยมีเป้าหมายที่จะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

O6 : พฤติกรรมของคนรุ่นใหม่ที่มีการสื่อสารผ่านสื่อสังคมออนไลน์เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัย ทำให้การประชาสัมพันธ์และรับรู้ข่าวสารมีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

O7 : เทคโนโลยีดิจิทัลในปัจจุบันมีความก้าวหน้าและทันสมัย สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการให้บริการประชาชน การแก้ปัญหาในการทำงาน และส่งเสริมการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ

O8 : การเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ด้านการเดินทางและขนส่ง เชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและระดับโลก

O9 : ยุทธศาสตร์สนับสนุนการจัดการภัยพิบัติที่มีประสิทธิภาพ และสนับสนุนให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับภัยพิบัติ เช่น การมีเส้นทางช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้ทันทั่วถึง การบรรเทาผลกระทบจากภัยพิบัติ เป็นต้น

O10 : มีแนวนโยบายที่ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมและจัดหาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมให้ประชากรกลุ่มต่าง ๆ โดยเฉพาะกลุ่มเด็ก เยาวชน สตรี ผู้พิการ ผู้สูงอายุ และผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เพื่อให้เข้าถึงบริการของรัฐและโอกาสทางสังคมได้อย่างเท่าเทียม





O11 : มีแนวนโยบายภาครัฐที่ให้ความสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากร
ในหน่วยงาน

อุปสรรค (Threats) ของกรมทางหลวง

T1 : การปรับเปลี่ยนนโยบายภาครัฐหลายครั้ง ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่อง

T2 : ปัจจัยภายนอกที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาทำให้ต้องมีการปรับแผนการดำเนินงานให้ทันต่อเหตุการณ์อยู่เสมอ

T3 : ต้นทุนค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นจากการดำเนินมาตรการลดผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม

T4 : ปัญหาภัยพิบัติทางธรรมชาติภายในประเทศที่เกิดขึ้นและมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น และปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ของโลก

T5 : จากการระบาดของโควิด-19 ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้ามากขึ้น ส่งผลให้มีจำนวนรถบรรทุกเพิ่มมากขึ้นและมีขนาดใหญ่ขึ้น

T6 : งบประมาณไม่สอดคล้องกับภาระงาน กล่าวคือ งบประมาณสำหรับก่อสร้างทางเพิ่มขึ้น แต่งบประมาณซ่อมบำรุงทางไม่ได้เพิ่มขึ้นในสัดส่วนเดียวกัน

T7 : การพิจารณาความเหมาะสมของโครงการมีขั้นตอนการพิจารณาหลายระดับ และเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ทำให้การพัฒนาโครงการมีความล่าช้า เช่น การพิจารณาผลการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน เป็นต้น

T8 : พฤติกรรมการใช้งานสื่อสังคมออนไลน์ที่แพร่หลายทำให้ประชาชนสามารถร้องเรียนการดำเนินงานของกรมทางหลวงได้สะดวกและหลากหลายช่องทางมากขึ้น

T9 : ข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ยังอยู่ในสัดส่วนที่สูง

T10 : พฤติกรรมการใช้ถนน เช่น การขับเร็ว การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ฯลฯ ทำให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงยังอยู่ในระดับสูง

3.3.2 การกำหนดกลยุทธ์ด้วยเครื่องมือ TOWS Matrix

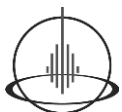
การกำหนดกลยุทธ์ของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) โดยใช้เครื่องมือ TOWS Matrix เป็นการจับคู่ปัจจัยภายในและภายนอกของหน่วยงาน ซึ่งเป็นการนำผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของกรมทางหลวง (SWOT Analysis) มาทำการจับคู่เข้าด้วยกัน โดยที่สามารถแบ่งรูปแบบการจับคู่กลยุทธ์ออกเป็น 4 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์เชิงรุก (SO) กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) และกลยุทธ์เชิงรับ (WT) ดังแสดงผลการกำหนดกลยุทธ์แสดงดังตารางที่ 3-3





ตารางที่ 3-3 กลยุทธ์การขับเคลื่อนกรมทางหลวงจากสภาพแวดล้อมภายนอกและภายในโดยใช้ TOWS Matrix

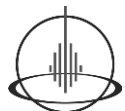
	จุดแข็ง (S)	จุดอ่อน (W)
โอกาส (O)	<p>กลยุทธ์เชิงรุก (SO) : นำจุดแข็งขององค์กรมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับโอกาสที่ได้รับจากภายนอก</p> <ul style="list-style-type: none">• การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ และเข้าถึงพื้นที่เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ เช่น พื้นที่เขตเศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่ท่องเที่ยว เป็นต้น (S1+O1+O2)• นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในกระบวนการวิเคราะห์ ออกแบบ และก่อสร้าง เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการและเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางมากขึ้น (S4+O7)• สนับสนุนการเรียนรู้ของบุคลากรด้วยระบบโค้ชซิ่ง (Coaching) และระบบพี่เลี้ยง (Mentoring) ด้วยการทำงานกับผู้เชี่ยวชาญมากขึ้น เพื่อสร้างประสบการณ์ การเรียนรู้ ของผู้ สืบ ทอด ตำแหน่ง และแบ่งเบาภาระของผู้เชี่ยวชาญ โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้ (S4+S6+O7)• นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บข้อมูลของงานวางแผน งานประเมินและติดตามผลโครงการมากขึ้น (S7+O7)	<p>กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) : ลดหรือแก้ไขจุดอ่อนขององค์กรหรือทำให้ปัญหาน้อยที่สุดเพื่อรับผลประโยชน์จากโอกาสที่เข้ามา</p> <ul style="list-style-type: none">• การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้ครอบคลุม เพื่อรองรับการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ (W15+O1)• การพัฒนาทางเลี่ยงเมือง (W14+O2)• การพัฒนาที่พักริมทางบนโครงข่ายทางหลวงและจุดจอดพักรถบรรทุก พร้อมสถานีอัดประจุสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าภายใต้เขตทางของกรมทางหลวง (W13+O5+O7)• สนับสนุนให้บุคลากรของกรมทางหลวงได้มีโอกาสเรียนรู้งานกับเอกชน ผู้ร่วมลงทุนในระบบพี่เลี้ยง (Mentoring) เพื่อสร้างประสบการณ์การเรียนรู้ใหม่ (W2+O4)• การใช้ระบบไฟฟ้าแสงสว่างแบบประหยัดพลังงาน (W1+O3)• การพัฒนาเส้นทางยุทธศาสตร์ลงสู่ภาคใต้ (W15+O2)• การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับเทคโนโลยีใหม่ ๆ เช่น ระบบ Automation ให้สามารถสื่อสารระหว่างรถยนต์กับถนน เป็นต้น (W7+O7)• จัดลำดับทางหลวงที่มีปริมาณจราจรมาก เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัว (W14+O1)





ตารางที่ 3-3 กลยุทธ์การขับเคลื่อนกรมทางหลวงจากสภาพแวดล้อมภายนอกและภายในโดยใช้ TOWS Matrix (ต่อ)

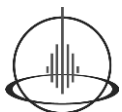
	จุดแข็ง (S)	จุดอ่อน (W)
โอกาส (O)	<ul style="list-style-type: none">สนับสนุนการนำเสนองานวิจัยผ่านสื่อออนไลน์ เพื่อให้งานวิจัยเป็นที่รู้จักในวงกว้าง (S8+O6)ขยายรูปแบบการลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนไปยังภารกิจอื่นเพิ่มเติม นอกเหนือจากงานดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เช่น การบริหารจัดการที่พักริมทางและจุดพักรถบรรทุก เป็นต้น (S2+O4)พัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางเรื่องร้องเรียน (S7+O7)ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการสร้างความร่วมมือกับชุมชน โดยใช้ตัวแทนของ Influencer ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ (S11+O6)	<ul style="list-style-type: none">จัดทำแอปพลิเคชันเพื่อเสริมประสิทธิภาพการทำงานและยกระดับการให้บริการประชาชน (W7+O7)ปรับปรุงองค์ความรู้ให้ตรงความต้องการของบุคลากรโดยให้บุคลากรมีส่วนร่วมในการให้คำแนะนำด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัย (W5+O7)พัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคลากรและสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในการทำงาน เพื่อให้เกิดความผูกพันกับองค์กร และเพิ่มประสิทธิผลของงานมากขึ้น (W16+O11)พัฒนาช่องทางการเรียนรู้ให้หลากหลายและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บและถ่ายทอดองค์ความรู้ โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (W5+O7)ส่งเสริมการจัดการเชิงพื้นที่ และพัฒนาทางหลวงเพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกคนและลดความเหลื่อมล้ำของสังคม โดยยึดชุมชนเป็นหลัก (W17+O10)





ตารางที่ 3-3 กลยุทธ์การขับเคลื่อนกรมทางหลวงจากสภาพแวดล้อมภายนอกและภายในโดยใช้ TOWS Matrix (ต่อ)

	จุดแข็ง (S)	จุดอ่อน (W)
อุปสรรค (T)	<p>กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) : ใช้จุดแข็งขององค์กรมาหลีกเลี่ยงหรือลดผลกระทบที่เกิดจากอุปสรรคที่ได้รับจากภายนอก</p> <ul style="list-style-type: none">● เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการกับปัญหา ข้อยร้องเรียน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น (S11+T8)● พัฒนาแผนบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมทุกภารกิจ (S5+S9+T2)● เพิ่มประสิทธิภาพในการคัดกรองรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกิน (S1+S2+T5)● รายงานผลการดำเนินงานให้ประชาชนทราบแบบ Real-Time ถึงกระบวนการในการพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการต่าง ๆ (S10+S11+T7)● ปรับปรุงโครงสร้างการออกแบบทางให้สามารถรองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติมากขึ้น (S4+T4)	<p>กลยุทธ์เชิงรับ (WT) : ลดและพิชิตจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงอุปสรรคระหว่างรอโอกาสใหม่ที่จะเข้ามา</p> <ul style="list-style-type: none">● จัดลำดับความสำคัญของการบำรุงรักษาสายทาง เพื่อรักษาระดับการให้บริการภายใต้งบประมาณที่จำกัด (W1+T6)● พัฒนาระบบที่สามารถใช้ในงานบำรุงรักษาสะพานได้อย่างครบถ้วนทุกกระบวนการ (W10+T6)● ส่งเสริมให้มีการนำนวัตกรรมงานก่อสร้างสะพานที่สามารถลดระยะเวลาการก่อสร้างและคืนผิวจราจรได้รวดเร็วขึ้น (W9+T9)● เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในพื้นที่การก่อสร้าง (W18+T9+T10)● สนับสนุนให้มีดำเนินงานด้านความปลอดภัยบนทางหลวงในเชิงป้องกันเข้ามาจัดการที่ระยะต่าง ๆ ในวงจรการพัฒนาทางหลวง ตั้งแต่ขั้นตอนการศึกษาความเป็นไปได้ การออกแบบ การก่อสร้าง และการบำรุงรักษา (W11+T10)● ส่งเสริมให้นำผลงานวิจัยเกี่ยวกับวัสดุงานทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางมากขึ้น (W7+T4)



4.1 วิสัยทัศน์

“มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย
ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม”
ครอบคลุมประเด็น ดังนี้

- 1.1) ประเด็นเชิงกระบวนการ มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
- 1.2) ประเด็นเชิงผลผลิตและผลลัพธ์ สนับสนุนการพัฒนาประเทศโดยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่ “สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเพิ่มโอกาสทางสังคมแก่คนทุกกลุ่ม”

4.2 พันธกิจ

- (1) พัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network) ที่ เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) ที่สมบูรณ์ และคล่องตัว (Mobility) เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
- (2) บำรุงรักษา ยกระดับความปลอดภัย และบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงให้ได้ตามมาตรฐานคุณภาพ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่อง
- (3) บริหารจัดการองค์กรที่มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงให้มีความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน





4.3 ค่านิยม

“HIGHWAYS”

“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์
ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ รับผิดชอบต่อพันธกิจ เกษะติดการให้บริการ ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว”

<u>H</u> igh performance	:	สร้างสรรค์ผลงาน
<u>I</u> ntelligent technology	:	ผสานเทคโนโลยี
<u>G</u> ood knowledge	:	ด้วยความรู้ที่เหมาะสม
<u>H</u> onesty	:	ซื่อสัตย์
<u>W</u> ork smart	:	ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ
<u>A</u> ccountability	:	รับผิดชอบต่อพันธกิจ
<u>Y</u> ear-round commitment	:	เกษะติดการให้บริการ
<u>S</u> ynergy	:	ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว

4.4 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





4.5 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย ผลผลิต และผลลัพธ์

4.5.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

(1) เป้าประสงค์

1) มีโครงข่ายทางหลวงที่สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจและจุดเชื่อมต่อ การขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง รวมถึงสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่ง ทางรางและน้ำ เพื่อให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวก รองรับการพัฒนาขยายตัวทางเศรษฐกิจ และชุมชนเมือง และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

2) มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุน การเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดความสูญเสีย จากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง

3) มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับกิจกรรม การเดินเท้า การข้ามถนน และการสัญจรอื่นๆ ของผู้ใช้ถนนกลุ่มเปราะบางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

4) มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว (Mobility) และเข้าถึง (Accessibility) สอดคล้องกับมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

(2) กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รองรับพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน

กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงที่ขาดช่วง (Missing Links) เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าเรือบก ท่าอากาศยาน และจุดรวบรวมและกระจาย สินค้า รวมถึงปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้รองรับการเชื่อมต่อบริเวณจุดเข้าออกของระบบโครงข่าย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาและปรับปรุงทางหลวง สะพาน ทางลอด อุโมงค์ ทางแยก ทางเลี่ยงเมือง จุดตัดทางรถไฟ และบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้า เพื่อแก้ปัญหา การจราจรติดขัดหรือมีสภาพเป็นคอขวด

กลยุทธ์ 1.4 ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถ ใช้ถนนทุกกลุ่ม





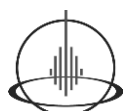
กลยุทธ์ที่ 1.5 จัดทำมาตรฐานโครงข่ายทางหลวงตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาทางหลวงบนทางหลวงสายหลัก และสายรอง รวมถึงบริเวณจุดตัดทางแยกและการจัดการทางเข้าออกต่าง ๆ

(3) ตัวชี้วัด

ตารางที่ 4-1 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าฐาน	ค่าเป้าหมาย (ปีงบประมาณ)				
			2566	2567	2568	2569	2570
ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)							
1.1	จำนวน Missing Link เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : โครงการ)	5*	จำนวน 3 โครงการ ภายใน 5 ปี				
1.2	จำนวนและระยะทางของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง และทางพิเศษระหว่างเมืองเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน						
1.2.1	จำนวนทางเลี่ยงเมืองที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : โครงการ)	7*	จำนวน 3 โครงการภายใน 5 ปี				
1.2.2	ระยะทางของทางสายใหม่ที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : กิโลเมตร)	30	จำนวน 200 กม. ภายใน 5 ปี				
1.2.3	จำนวนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : โครงการ)	2	จำนวน 3 โครงการ ภายใน 5 ปี				
1.2.4	จำนวนสะพาน ทางลอด อุโมงค์ และทางแยกที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : แห่ง)	10	11	12	13	14	15
1.2.5	โครงข่ายทางหลวงที่มีการปรับปรุง หรือขยายช่องจราจรที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : กิโลเมตร)	75	75	75	80	80	85
1.3	จำนวนพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม						
1.3.1	จำนวนพื้นที่ชุมชน ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม (หน่วย : แห่ง)	60	60	60	65	65	70
1.3.2	จำนวนพื้นที่การเกษตรที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม (หน่วย : แห่ง)	60	60	60	65	65	70
1.3.3	จำนวนแหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม (หน่วย : แห่ง)	50	50	50	55	55	60
1.4	จำนวนหน่วยงานที่ได้รับการพัฒนาหรือปรับปรุงให้สอดคล้องตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) (หน่วย : หน่วยงาน)		จำนวน 4 หน่วยงาน ภายใน 5 ปี				
ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)							
1.1	ความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (หน่วย : ร้อยละ)		เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ภายในระยะเวลา 5 ปี				

หมายเหตุ *สาเหตุที่ค่าเป้าหมายมีค่าต่ำกว่าค่าฐาน เนื่องจากโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนโครงข่ายมีความสมบูรณ์ครอบคลุมพื้นที่หลักของประเทศแล้ว ดังนั้น จำนวนโครงการพัฒนาที่เป็น Missing Link และทางเลี่ยงเมืองจึงมีแนวโน้มลดลง





4.5.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ

(1) เป้าประสงค์

1) มีการบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ได้เป้าหมายตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยที่กำหนด

2) มีการบริหารจัดการจราจรและเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อทุกสถานการณ์ ทั้งในสภาวะปกติ พื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง ตลอดจนเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติต่าง ๆ

3) มีการบูรณาการการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติอย่างยั่งยืน โดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

4) มีการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อยืดอายุการใช้งานและลดภาระงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง

(2) กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 2.1 บริหารจัดการงานบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยใช้ข้อมูลการตรวจสอบและประเมินสภาพทางวิศวกรรม

กลยุทธ์ที่ 2.2 จัดให้มีศูนย์บริหารจัดการจราจร อุบัติการณ์และภัยพิบัติ โดยมีการบูรณาการข้อมูลและการทำงานร่วมกัน ตั้งแต่การเฝ้าระวัง การรับรู้เหตุ การติดตามเหตุ การแก้ไขเหตุ และการป้องกันเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

กลยุทธ์ที่ 2.3 จัดให้มีกลไกเพื่อการบูรณาการข้อมูล การปฏิบัติงาน งบประมาณ บุคลากร เครื่องมือ เครื่องจักร และเทคโนโลยีที่ทันสมัย สำหรับการบริหารจัดการด้านจราจร รวมถึงการแก้ไขเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติ

กลยุทธ์ที่ 2.4 มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากอุบัติเหตุและภัยพิบัติที่เกิดขึ้นซ้ำซาก และโครงข่ายที่เปราะบาง (Vulnerability) อย่างยั่งยืน ด้วยอาศัยข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และแบบจำลองทางวิศวกรรม

กลยุทธ์ที่ 2.5 เพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ และปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค





(3) ตัวชี้วัด

ตารางที่ 4-2 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการ
โครงข่ายทางหลวง

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าฐาน	ค่าเป้าหมาย (ปีงบประมาณ)				
			2566	2567	2568	2569	2570
ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)							
2.1	ระยะทางของทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการ (หน่วย : กิโลเมตร)	2,800	2,900	3,000	3,100	3,200	3,300
2.2	จำนวนสะพานที่ได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการ (หน่วย : สะพาน)	3	4	4	4	5	5
2.3	ร้อยละของการตอบสนองต่ออุบัติเหตุกรณีได้ภายในเวลาที่ กำหนดในโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (หน่วย : ร้อยละ)	85-90	91	92	93	94	95
2.4	ร้อยละของการเข้าถึงพื้นที่ที่เกิดภัยพิบัติได้ภายในเวลา ที่กำหนดในโครงข่ายทางหลวง (หน่วย : ร้อยละ)	-	80	80	80	80	80
2.5	ร้อยละของจำนวนวันที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักที่สามารถ ให้บริการในแต่ละปี (หน่วย : ร้อยละ)	-	86	87	88	89	90
2.6	จำนวนระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะที่เปิดให้บริการเพิ่มเติมและจำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานี ตรวจสอบน้ำหนักและระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ						
2.6.1	จำนวนระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะที่เปิดให้บริการเพิ่มเติม (หน่วย : แห่ง)	4	10	10	10	10	10
2.6.2	จำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสอบ น้ำหนักและระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ (หน่วย : ล้านคัน)	30	31	32	33	34	35
ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)							
2.1	ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระ สากลของผิวทางผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (หน่วย : ร้อยละ)	87.73	>85	>85	>85	>85	>85
2.2	ร้อยละของสะพานที่มีสภาพการใช้งาน (Condition Rating) ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (หน่วย : ร้อยละ)	93.7	>70	>80	>80	>85	>85





4.5.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ด้านความปลอดภัย

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง

(1) เป้าประสงค์

- 1) มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และดำเนินการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้
- 2) มีการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง โดยเน้นการทำงานในเชิงรุก (Proactive)
- 3) มีการจัดการปัญหาและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุการชนในลักษณะที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บบนทางหลวงอย่างเป็นรูปธรรม
- 4) มีกลไกขับเคลื่อนและสนับสนุนการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง

(2) กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 3.1 ปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางและการติดตั้งอุปกรณ์ อำนวยความปลอดภัยสำหรับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงที่กำหนดไว้ในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.2 ดำเนินมาตรการด้านวิศวกรรมที่มุ่งเน้นการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงในแต่ละประเภทเป็นการเฉพาะ ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง อุบัติเหตุบริเวณทางแยก อุบัติเหตุการชนประสานงา อุบัติเหตุถนนลื่น อุบัติเหตุชนท้ายรถจอดข้างทาง อุบัติเหตุชนคนเดินเท้า และอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

กลยุทธ์ที่ 3.3 ดำเนินการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spots) บนทางหลวง โดยเน้นการใช้ข้อมูลสถิติรูปแบบการชน (Collision Diagram) เพื่อกำหนดรูปแบบหรือวิธีการแก้ไขปรับปรุงสภาพความไม่ปลอดภัยบนทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.4 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรที่ชัดเจนสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audits) ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนออกแบบ ก่อสร้าง ก่อนเปิดใช้งาน และถนนที่เปิดใช้งานแล้ว

กลยุทธ์ที่ 3.5 ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.6 พัฒนาทักษะและปลูกฝังค่านิยมด้านการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกกระดับ

กลยุทธ์ที่ 3.7 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณ และบุคลากรที่ชัดเจนในการจัดการความปลอดภัยบริเวณพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางให้เป็นมาตรฐาน

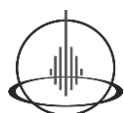




(3) ตัวชี้วัด

ตารางที่ 4-3 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าฐาน	ค่าเป้าหมาย (ปีงบประมาณ)				
			2566	2567	2568	2569	2570
ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)							
3.1	ร้อยละของจำนวนแห่งที่ได้รับการปรับปรุงการป้องกันอันตรายข้างทางหลวงที่ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี (หน่วย : ร้อยละ)	-	100	100	100	100	100
3.2	ร้อยละของจำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงที่ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี (หน่วย : ร้อยละ)	-	105	105	105	105	105
3.3	จำนวนรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการจุดจอดพักรถบรรทุก (หน่วย : คัน)	379,570	390,000	400,000	410,000	420,000	430,000
3.4	ร้อยละของโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงขนาดใหญ่ที่มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (RSA) ก่อนเปิดใช้งาน (หน่วย : ร้อยละ)	-	-	60	70	80	90
ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)							
3.1	ร้อยละของจำนวนบริเวณอันตราย (Black Spots) บนทางหลวงที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ)	-	-	25	50	60	70
3.2	ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) (หน่วย : ราย ต่อ 100 ครั้ง)	12.92	12.50	12.25	12.00	11.75	11.50
3.3	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปริมาณการเดินทาง (VKT) บนโครงข่ายทางหลวง (หน่วย : ราย ต่อ 100 ล้าน VKT)	0.93	0.88	0.84	0.80	0.76	0.72
3.4	ร้อยละของอัตราการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ)	-	-	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน
3.5	ร้อยละของอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ)	-	-	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน
3.6	จำนวนบุคลากรของกรมทางหลวงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในขณะปฏิบัติงาน (หน่วย : ราย)	-	-	0	0	0	0





4.5.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ด้านบริหารจัดการองค์กร

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

(1) เป้าประสงค์

- 1) เป็นองค์กรที่มีบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ ที่สามารถปรับตัวต่อสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลก
- 2) เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อคนทุกกลุ่ม บนพื้นฐานของความเข้าใจและหลักธรรมาภิบาล
- 3) เป็นองค์กรที่นำวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่ทุกกิจกรรมการดำเนินงานขององค์กร (Value Chain)
- 4) เป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมการทำงานเชิงรุกและสามารถบูรณาการกับทุกภาคส่วน

(2) กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ทางด้านความคิด ทักษะและทัศนคติที่ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต (Life Long Learning) และยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรภายในองค์กร

กลยุทธ์ที่ 4.2 พัฒนาความรู้ ความเข้าใจ และทักษะแก่บุคลากรทางด้านดิจิทัล (Digital Literacy) รองรับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่การปฏิบัติงาน

กลยุทธ์ที่ 4.3 แปลงโฉมองค์กรโดยใช้เครื่องมือทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Transformation) ในกระบวนการทำงานและการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถนำไปวิเคราะห์และใช้ประโยชน์

กลยุทธ์ที่ 4.4 พัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Services) สำหรับการให้บริการประชาชน

กลยุทธ์ที่ 4.5 ยกระดับการประชาสัมพันธ์เชิงรุก ด้านการปฏิบัติภารกิจและผลการดำเนินงาน โดยเน้นการสื่อสารให้ประชาชนเข้าใจในเรื่องการใช้ถนน และหน้าที่ของประชาชนตามกฎหมาย

กลยุทธ์ที่ 4.6 ยกระดับการติดตามการดำเนินงานและใช้จ่ายงบประมาณโดยใช้ระบบสารสนเทศ

กลยุทธ์ที่ 4.7 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรเพื่อการจัดการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

กลยุทธ์ที่ 4.8 ทบทวน ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรฐานที่จำเป็นในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และรองรับการเปลี่ยนแปลง





(3) ตัวชี้วัด

ตารางที่ 4-4 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านบริหารจัดการองค์กร

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าฐาน	ค่าเป้าหมาย (ปีงบประมาณ)				
			2566	2567	2568	2569	2570
ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)							
4.1	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกรอบประจำปี (หน่วย : ร้อยละ)	86.36	72	74	76	78	80
4.2	จำนวนหน่วยงานที่มีกิจกรรมสร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีในการทำงานตามกิจกรรมที่กำหนด (หน่วย : หน่วยงาน)	-	5	8	11	14	17
4.3	จำนวนระบบให้บริการภาคประชาชนที่ได้รับการพัฒนาตามหลัก Digital Government Services บริการภาครัฐ (Public Services) และการบริหารจัดการรูปแบบดิจิทัล (Smart Back Office) (หน่วย : ระบบ)	1	เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 5 ระบบ ภายในระยะเวลา 5 ปี				
4.4	ร้อยละความสำเร็จของบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการประเมินการอบรมด้านการจัดการเชิงพื้นที่ (Smart PR) และด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ (หน่วย : ร้อยละ)	-	60	60	60	60	60
ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)							
4.1	ระดับความพึงพอใจในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากร (หน่วย : ร้อยละ)	-	71	72	73	74	75
4.2	ระดับความพร้อมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของกรมทางหลวง (หน่วย : ร้อยละ)	62.14	65	70	72	75	75
4.3	ร้อยละความสำเร็จการบริหารจัดการต่อข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ในกิจกรรมดำเนินงานเองของกรมทางหลวง (จนได้ข้อยุติ) (หน่วย : ร้อยละ)	-	70	75	78	80	85





4.5.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5 : ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม มุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

(1) เป้าประสงค์

- 1) มีผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการกิจตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) อย่างเป็นรูปธรรม
- 2) มีกลไกการทำงานที่มุ่งเน้นการพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่มให้มากยิ่งขึ้น
- 3) มีการนำเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) มาใช้กำหนดเป็นเป้าหมายในการดำเนินภารกิจที่เกี่ยวข้อง

(2) กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 5.1 สนับสนุนและขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม ทั้งในส่วนของงานวิจัยที่มุ่งเป้าตามภารกิจ งานวิจัยที่สร้างองค์ความรู้ใหม่เพื่อต่อยอด และนวัตกรรมที่พัฒนาขึ้นจากผู้ปฏิบัติงานให้เกิดความต่อเนื่องและชัดเจน รวมถึงส่งเสริมการนำผลงานวิจัยและนวัตกรรมไปใช้ประโยชน์และขยายผลในวงกว้าง

กลยุทธ์ที่ 5.2 นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ในการกิจการดำเนินงาน เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ (UAV) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ การบริหารจราจร การใช้แบบจำลองข้อมูลอาคาร (BIM) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ งานบำรุงรักษา และงานอำนวยความสะดวกความปลอดภัย เป็นต้น

กลยุทธ์ที่ 5.3 สร้างเครือข่ายและความร่วมมือ (MOU) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานระหว่างประเทศและองค์กรนานาชาติ เพื่อการพัฒนาวิจัยและนวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 5.4 พัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวง รวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทาง เพื่อให้คนทุกกลุ่มสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่และเท่าเทียมกัน

กลยุทธ์ที่ 5.5 พัฒนาสายทางต้นแบบโดยนำแนวระเบียบโครงข่ายทางหลวงสีเขียว (Green Highway Corridor Development) ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง เปิดใช้งานและการบำรุงรักษา ให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด มีการใช้ทรัพยากรที่คุ้มค่า และมีการประหยัดพลังงาน

กลยุทธ์ที่ 5.6 : ส่งเสริมการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระบวนการทำงานที่ช่วยลดการใช้พลังงาน และลดการปล่อยคาร์บอนและก๊าซเรือนกระจก ในงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางและงานสะพาน

กลยุทธ์ที่ 5.7 ปลุกฝังค่านิยมด้านการรักษาสิ่งแวดล้อมให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ





(3) ตัวชี้วัด

ตารางที่ 4-5 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

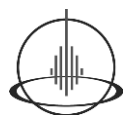
ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าฐาน	ค่าเป้าหมาย (ปีงบประมาณ)				
			2566	2567	2568	2569	2570
ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)							
5.1	ผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานในกิจกรรมของกรมทางหลวง (หน่วย : จำนวน)	-	2	2	2	2	2
5.2	จำนวนสายทางที่นำแนวทางถนนสีเขียว (Green Highway) และ/หรือถนนออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) สู่ออกแบบก่อสร้างจริง (หน่วย : สายทาง)	-	เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 3 สายทางภายใน 5 ปี				
5.3	จำนวนงานออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน ที่สอดคล้องกับภูมิทัศน์สถาปัตยกรรมและอัตลักษณ์ของชุมชนที่ได้รับอนุมัติให้นำไปใช้จริง (หน่วย : จำนวน)	-	2	2	2	2	2
ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)							
5.1	ร้อยละความสำเร็จในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับคนทุกกลุ่ม (หน่วย : ร้อยละ)	-	80	80	80	80	80



ผลผลิตและโครงการตามแผนปฏิบัติการ
ของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)

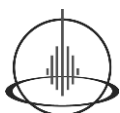
รายละเอียดโครงการและกิจกรรมของกรมทางหลวงที่สำคัญสำหรับแผนดำเนินการในระยะ 5 ปี
ข้างหน้า (พ.ศ. 2566-2570)

- 5.1.1 โครงการก่อสร้างและพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ
แหล่งท่องเที่ยวและด่านชายแดน
- 5.1.2 โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินเชื่อมโยงระหว่างประเทศ
- 5.1.3 โครงการก่อสร้างทางหลวงและสะพานรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก
- 5.1.4 โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินรองรับพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ
- 5.1.5 โครงการพัฒนาและบริหารจัดการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- 5.1.6 โครงการก่อสร้างทางหลวงและสะพานเชื่อมต่อระบบขนส่ง
- 5.1.7 โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อเพิ่มความคล่องตัว
- 5.1.8 โครงการก่อสร้างสะพานเพื่อเพิ่มความคล่องตัว
- 5.1.9 โครงการก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม
- 5.1.10 โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
- 5.1.11 โครงการก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง
- 5.1.12 โครงการก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค
- 5.1.13 โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงเพื่อยกระดับประสิทธิภาพและความปลอดภัย
- 5.1.14 กิจกรรมบำรุงรักษาและบูรณะทางหลวง
- 5.1.15 กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน
- 5.1.16 โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุการณ์และภัยพิบัติ (ด้านการจัดการและเผยแพร่
ข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวง)
- 5.1.17 โครงการแก้ไข้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุการณ์และภัยพิบัติที่เกิดขึ้นซ้ำซากและโครงการ
ที่เปราะบาง
- 5.1.18 โครงการพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะบนทางหลวง
- 5.1.19 โครงการพัฒนาสถานีตรวจสอบน้ำหนัก
- 5.1.20 กิจกรรมปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย
- 5.1.21 กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนนรองรับมาตรฐานตามลำดับชั้นทางหลวง
- 5.1.22 กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนนเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ





- 5.1.23 โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถ
- 5.1.24 โครงการแก้ไขจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย
- 5.1.25 โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
- 5.1.26 โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุการณ์และภัยพิบัติ (ด้านการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนทางหลวง)
- 5.1.27 โครงการพัฒนาทักษะบุคลากร
- 5.1.28 โครงการปรับปรุงกระบวนการทำงานรองรับเทคโนโลยีดิจิทัล
- 5.1.29 โครงการพัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์
- 5.1.30 โครงการยกระดับการประชาสัมพันธ์และการจัดการข้อร้องเรียน
- 5.1.31 โครงการยกระดับการติดตามและประเมินผล
- 5.1.32 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน
- 5.1.33 โครงการสนับสนุนและขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม
- 5.1.34 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม
- 5.1.35 โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุการณ์และภัยพิบัติ (ด้านการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุการณ์และภัยพิบัติ เพื่อเพิ่มความสะดวก และปลอดภัยบนทางหลวง)
- 5.1.36 กิจกรรมสร้างเครือข่ายกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรม
- 5.1.37 โครงการพัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับคนทุกกลุ่ม
- 5.1.38 โครงการส่งเสริมการใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน
- 5.1.39 โครงการปลูกฝังค่านิยมบุคลากร





5.1 โครงการ/กิจกรรมของกรมทางหลวง

5.1.1 โครงการก่อสร้างและพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน

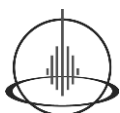
- รหัสผลผลิต** : ค01
- การดำเนินงาน** : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีชั้นทางพิเศษ มีมาตรฐานสูง โดยมีการควบคุมทางเข้า-ออกอย่างสมบูรณ์ มีรั้วกั้นตลอดแนวทาง มีการก่อสร้างทางลอดและทางข้ามตามความเหมาะสม ไม่มีจุดตัดทางแยก ไม่มีสัญญาณไฟจราจร และสามารถใช้ความเร็วได้สม่ำเสมอตามที่ออกแบบ มีความปลอดภัยสูง ประหยัดทั้งเวลา และเชื้อเพลิง โดยมีการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง
- วัตถุประสงค์** : เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้า และสามารถเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างโครงข่ายทางหลวงระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ และเป็นการสร้างเสริมโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงเชื่อมต่อการเดินทางไปยังขนส่งรูปแบบอื่น และเป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชน
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** :
- ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
 - ลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ให้แก่ภาคธุรกิจ
 - ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการกระจายรายได้
 - ชี้นำการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมในระดับภูมิภาค
 - สนับสนุนการพัฒนาภาคเกษตรกรรม
 - ส่งเสริมการพัฒนาแหล่งธุรกิจและอุตสาหกรรมใหม่ ๆ ตามแนวเส้นทาง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





5.1.2 โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

- รหัสผลผลิต** : ค02
- การดำเนินงาน** : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในกรอบความร่วมมือต่าง ๆ เช่น UN ESCAP, ASEAN Highway Network Development Project, GMS, IMT-GT เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาย่อมทำให้เกิดการคมนาคมที่เชื่อมโยงและส่งเสริม รวมถึงการพัฒนาด้านเศรษฐกิจความมั่นคง การค้าและการท่องเที่ยว
- วัตถุประสงค์** : เพื่อพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศในการรองรับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้า การท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - ประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ
- เป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจแหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





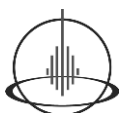
- 5.1.3 โครงการก่อสร้างทางหลวงและสะพานรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก
- รหัสผลผลิต : ค03
- การดำเนินงาน : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย : โครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางคมนาคมทางถนน สำหรับขับเคลื่อนระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (จังหวัดชลบุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา และจังหวัดระยอง) อันเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ ของประเทศ และศูนย์กลางอุตสาหกรรม รวมถึงกิจการท่องเที่ยว โดยถือเป็นงานที่ต้องมีส่วนร่วมและบูรณาการร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ และเชื่อมโยงกับการคมนาคมรูปแบบอื่น ๆ (ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ)
- วัตถุประสงค์ : เพื่อส่งเสริมการลงทุน และยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโตได้ในระยะยาว
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : - เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งบนโครงข่ายทางหลวง
- ผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวก รวดเร็วในการเดินทาง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการ
ราชการของกรมทางหลวง
(พ.ศ. 2566-2570) : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยวและด่านชายแดน
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการ
ด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





5.1.4 โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินรองรับพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ

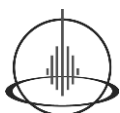
- รหัสผลผลิต** : ค04
- การดำเนินงาน** : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงเพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางถนนที่เกี่ยวข้องกับบริเวณพื้นที่ที่คณะกรรมการนโยบาย เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) กำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
- วัตถุประสงค์** : เพื่อสร้างฐานการผลิตที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน และพัฒนาเมืองชายแดน เป็นการเปิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ให้สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างทั่วถึง
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - เป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมและรายได้
- ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ชายแดน และแก้ไขปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





5.1.5 โครงการพัฒนาและบริหารจัดการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

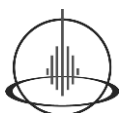
- รหัสผลิตภัณฑ์** : ค05
- การดำเนินงาน** : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : ที่พักริมทาง (Rest Area) เป็นองค์ประกอบสำคัญตามมาตรฐาน การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ตามขนาดของพื้นที่ คือ ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) เป็นที่พักริมทางขนาดใหญ่ สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) เป็นที่พักริมทางขนาดกลาง และจุดพักรถ (Rest Stop) เป็นที่พักริมทางขนาดเล็ก ซึ่งแต่ละประเภทจะมีข้อกำหนดและสิ่งอำนวยความสะดวกแตกต่างกันออกไป โดยสามารถใช้เป็นสถานที่เพื่อผ่อนคลายอิริยาบถจากการเดินทาง การทำธุระส่วนตัว รวมถึงการใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ที่จอดรถ ศาลาพักผ่อน ห้องน้ำ ร้านอาหาร ร้านขายของ สถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิง และการบริการอื่น ๆ เป็นต้น อันจะช่วยลดการเดินทางเข้า-ออกจากระบบทางหลวงพิเศษโดยไม่จำเป็น
- วัตถุประสงค์** : เพื่อเป็นจุดแวะพักรถที่ให้บริการแก่ผู้ใช้เส้นทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รวมถึงช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากการเหน็ดเหนื่อยหรือหลับใหลและช่วยรักษาสมรรถนะในการขับขี่ของผู้ใช้เป็นการลดอัตราการเกิดและความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - ช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้น
- ช่วยให้เกิดความสะดวกสบายในการใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ
- ช่วยส่งเสริมให้เกิดการกระจายรายได้ไปสู่ชุมชนและผลิตภัณฑ์ชุมชน การจ้างงานและการพัฒนาภาคธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับขั้นทางหลวงมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





5.1.6 โครงการก่อสร้างทางหลวงและสะพานเชื่อมต่อบริเวณขนส่ง

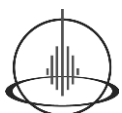
- รหัสผลผลิต** : ค06
- การดำเนินงาน** : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงและสะพานเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้เกิดความสะดวกและคล่องตัว ลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโลจิสติกส์ของประเทศไทย
- วัตถุประสงค์** : เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปสู่ทางรางและทางน้ำที่มีต้นทุนที่ต่ำกว่าและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และพัฒนาทางหลวงในกลุ่ม Missing link เส้นทางยุทธศาสตร์และเส้นทางเชื่อมต่อที่สนับสนุนระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - ช่วยให้ระบบขนส่งมีการเชื่อมต่อกันอย่างไร้รอยต่อและสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- เพิ่มความคล่องตัว ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ช่วยให้ต้นทุนของประเทศอยู่ในระดับที่แข่งขันได้
- ช่วยยกระดับศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงในกลุ่ม Missing link เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าเรือบก ท่าอากาศยาน และจุดรวบรวมและกระจายสินค้านำมาปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้รองรับการเชื่อมต่อบริเวณจุดเข้าออกของระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





5.1.7 โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อเพิ่มความคล่องตัว

- รหัสผลผลิต** : ค07
- การดำเนินงาน** : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทาง เช่น ปรับปรุงเส้นทางให้เป็น 4 ช่องจราจร ก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองและทางแนวใหม่ เป็นต้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางหลวง รองรับปริมาณจราจรให้เกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ในการเดินทาง
- วัตถุประสงค์** : เพื่อสนับสนุนการเดินทางและขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ยกระดับการเดินทางและคมนาคมขนส่งทางถนนให้มีความคล่องตัว
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - ส่งเสริมและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายหลักที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดและภูมิภาค รองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งที่เพิ่มขึ้น
- ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวงมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาและปรับปรุงทางหลวง สะพาน ทางลอด อุโมงค์ ทางแยก ทางเลี่ยงเมือง จุดตัดทางรถไฟ และบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้า เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดหรือมีสภาพเป็นคอขวด
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





5.1.8 โครงการก่อสร้างสะพานเพื่อเพิ่มความคล่องตัว

- รหัสผลิตภัณฑ์** : ค08
- การดำเนินงาน** : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงสะพาน เช่น สะพานขนาดใหญ่ สะพานข้ามแม่น้ำ ข้ามทางรถไฟ ทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางเชื่อมทางแยก เป็นต้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ รองรับปริมาณจราจรให้เกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ในการเดินทาง
- วัตถุประสงค์** : เพื่อสนับสนุนการเดินทางและขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ยกกระตือรือร้นการเดินทางและคมนาคมขนส่งทางถนนให้มีความคล่องตัว
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - ส่งเสริมและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายหลักที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดและภูมิภาค รองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งที่เพิ่มขึ้น
- ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาและปรับปรุงทางหลวง สะพาน ทางลอด อุโมงค์ ทางแยก ทางเลี่ยงเมือง จุดตัดทางรถไฟ และบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้า เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดหรือมีสภาพเป็นคอขวด
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





5.1.9 โครงการก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม

รหัสผลิตภัณฑ์ : ค09

การดำเนินงาน : โครงการปีเดียว

หลักการและเหตุผล/ความหมาย : เป็นการปรับปรุงเส้นทางบริเวณที่ผ่านย่านชุมชนที่มีประชาชนอาศัยอยู่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวก ปลอดภัย ของการสัญจรผ่านย่านชุมชน

วัตถุประสงค์ : เพื่อก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชนที่ช่วยให้คนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงโครงข่ายได้ เกิดความปลอดภัยและยกระดับคุณภาพชีวิตของคนทุกกลุ่ม ในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับผู้เดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และกลุ่มเปราะบางให้สอดคล้องกับความต้องการและลักษณะพื้นที่

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : - ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุและฝุ่นละออง
- ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
- ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชนและพื้นที่

ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวงมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.4 ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชนพื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม

ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





5.1.10 โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

- รหัสผลผลิต** : ค010
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เป็นงานก่อสร้างขนาดเล็กที่สามารถดำเนินการพัฒนาและแก้ไขปัญหาในโครงข่ายทางหลวงสายหลักและสายสำคัญอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุเป้าหมายสูงสุด คุ่มค่าต่อการลงทุน เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนโดยรวม
- วัตถุประสงค์** : เพื่อแก้ไขปัญหาทางหลวงที่มีลักษณะเป็นคอขวดที่ต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน ก่อนที่โครงการขนาดใหญ่จะเข้าดำเนินการ
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - สามารถยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงสายหลักและสายสำคัญแบบเร่งด่วน
- ส่งเสริมด้านเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยวของชุมชน
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 1.4 ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





5.1.11 โครงการก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง

รหัสผลิตภัณฑ์ : ค011

การดำเนินงาน : โครงการปีเดียว

หลักการและเหตุผล/ความหมาย : การก่อสร้างเพื่อปรับปรุงและแก้ปัญหาทางกายภาพ โดยการเพิ่มไหล่ทาง ทำให้ช่องจราจรกว้างขึ้น ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกและปลอดภัย สำหรับการสัญจรบนถนน โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่มีการเจริญเติบโตของชุมชนทั้งสองข้างทางของถนน ทำให้มีประชาชนสัญจรด้วยรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก

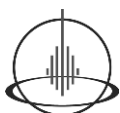
วัตถุประสงค์ : เพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหา เนื่องจากการเจริญเติบโตของชุมชนบริเวณ 2 ข้างทาง ที่มีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง และเป็นถนนที่ยังไม่มีไหล่ทาง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : - ส่งเสริมการเดินทางและการขนส่งที่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวในย่านชุมชน

ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.4 ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชนพื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม

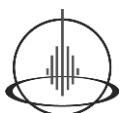
ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





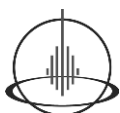
5.1.12 โครงการก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค

- รหัสผลผลิต** : ค12
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : โครงการก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค เป็นแผนงานที่ใช้พัฒนาทางหลวงในมิติของภาค และของประเทศ เป็นการพัฒนาทางหลวงแบบบูรณาการหลายภาคส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เป็นแผนงานที่พัฒนาทางหลวงตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ของรัฐของแต่ละภาคหลายด้านด้วยกัน อาทิ ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว ด้านการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ ด้านการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน เป็นต้น
- วัตถุประสงค์** : เพื่อพัฒนาทางหลวงที่ช่วยส่งเสริมยุทธศาสตร์การพัฒนาตามนโยบายของรัฐบาล
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - มีการบูรณาการร่วมกันระหว่างหลายภาคส่วนสำหรับพัฒนาทางหลวง
- แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาคจะช่วยส่งเสริมให้นโยบายของรัฐบาลตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นบรรลุวัตถุประสงค์ได้
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวงมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 1.4 ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





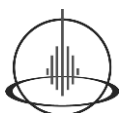
- 5.1.13 **โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงเพื่อยกระดับประสิทธิภาพและความปลอดภัย**
- รหัสผลิตภัณฑ์** : ค13
- การดำเนินงาน** : โครงการผูกพันกับปีงบประมาณ
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การจัดทำมาตรฐานการพัฒนาและออกแบบทางหลวง เพื่อให้เหมาะสมกับระดับความคล่องตัว (Mobility) และการเข้าถึง (Accessibility) ตามลำดับชั้นทางหลวง และสภาพแวดล้อมสองข้างทาง (Context) ถือเป็น การยกระดับประสิทธิภาพและความปลอดภัย ของทางหลวงให้สามารถรองรับตามความต้องการ ของผู้ใช้ทางทุกกลุ่มที่มีการเปลี่ยนแปลงไปมาก ในปัจจุบัน
- วัตถุประสงค์** : เพื่อจัดทำมาตรฐานการพัฒนาและออกแบบทางหลวง ให้สามารถยกระดับประสิทธิภาพและความปลอดภัย ตามลำดับชั้นทางหลวง รวมทั้งปรับปรุงรูปแบบทาง เชื่อม ทางแยก จุดกลับรถ และสิ่งอำนวยความสะดวก ปลอดภัยต่างๆ ให้มีความเหมาะสม
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - สามารถยกระดับประสิทธิภาพและความปลอดภัย ตามลำดับชั้นทางหลวง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติ ราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวง ที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 1.5 จัดทำมาตรฐานโครงข่ายทางหลวง ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดรูปแบบ การพัฒนาทางหลวงบนทางหลวงสายหลัก และสายรอง รวมถึงบริเวณจุดตัดทางแยก และการจัดการทางเข้าออกต่าง ๆ
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ





5.1.14 กิจกรรมบำรุงรักษาและบูรณะทางหลวง

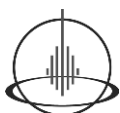
- รหัสผลผลิต** : ก01
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การปรับปรุงซ่อมแซมผิวทางเดิมซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ที่ได้รับความเสียหายหรือชำรุดให้กลับมา มีสภาพใช้งานได้ดีดังเดิม มีความขรุขระน้อยลง มีผิวเรียบสม่ำเสมอ เพื่อการสัญจรได้ตามปกติ
- วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกรวดเร็ว ด้วยการซ่อมแซมและบำรุงเส้นทางของโครงข่ายทางหลวงอันถือเป็นบริการขั้นพื้นฐานของรัฐ โดยวัดความสำเร็จด้วยความเรียบของผิวทาง ความพึงพอใจของผู้รับบริการ และความคล่องตัวในการเดินทาง
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และสามารถใช้เวลาเร็วได้ตามที่กำหนดบนโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 2.1 บริหารจัดการงานบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยใช้ข้อมูลการตรวจสอบและประเมินสภาพทางวิศวกรรม
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์





5.1.15 กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน

- รหัสผลผลิต** : ก02
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การบำรุงรักษาสะพานตามรอบอายุการใช้งาน และสะพานที่เกิดการชำรุดเสียหาย ให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยและเกิดความคล่องตัวในการเดินทาง ทั้งนี้ การวัดผลจะประเมินจากความพึงพอใจของผู้รับบริการ และความคล่องตัวในการเดินทาง
- วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การบำรุงรักษาและบูรณะสะพานสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - ทำให้รักษาสภาพของสะพานได้อย่างต่อเนื่อง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 2.1 บริหารจัดการงานบำรุงรักษาทาง และสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยใช้ข้อมูลการตรวจสอบ และประเมินสภาพทางวิศวกรรม
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการ** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการ
- ด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์





5.1.16 โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ (ด้านการจัดการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวง)

รหัสผลิตภัณฑ์ : ค14

การดำเนินงาน : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ

หลักการและเหตุผล/ : หน่วยงานที่รับผิดชอบการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัย
ความหมาย ภัยพิบัติ ควรมีบทบาทในการติดตามเฝ้าระวังสถานการณ์ภัยพิบัติ
และเหตุการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ และสามารถสนับสนุนข้อมูลให้หน่วยงาน
สามารถเข้าเผชิญเหตุ คลี่คลายสถานการณ์ บรรเทาความเดือดร้อนของ
ผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็วและทันต่อสถานการณ์ รวมทั้งประชาสัมพันธ์
ข้อมูลเส้นทางลัดและทางเลี่ยงให้ประชาชนได้รับรู้รับทราบ รวมถึงสนับสนุน
การวิเคราะห์ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ผู้บริหารส่วนกลางรับทราบ
และประกอบการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ

วัตถุประสงค์ : เพื่อเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการบริหารจัดการจราจรรองรับ
อุบัติเหตุและภัยพิบัติ มีการติดตามเฝ้าระวังและรายงานปัญหาจราจร
ติดขัด อุบัติเหตุทางถนนภัยพิบัติ และอุบัติเหตุอื่น ๆ ที่สำคัญต่อเนื่อง
365 วัน ตลอด 24 ชั่วโมง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : มีกลไกการติดตามเฝ้าระวังและรายงานปัญหาจราจรติดขัด อุบัติเหตุทางถนน
ภัยพิบัติ และอุบัติเหตุอื่น ๆ ที่สำคัญต่อเนื่อง 365 วัน ตลอด 24 ชั่วโมง

ความเชื่อมโยงกับ : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทัน
แผนปฏิบัติการต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ
ของกรมทางหลวง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

(พ.ศ. 2566-2570) กลยุทธ์ที่ 2.2 จัดให้มีศูนย์บริหารจัดการจราจร อุบัติการณ์และภัยพิบัติ โดยมี
การบูรณาการข้อมูลและการทำงานร่วมกัน ตั้งแต่การเฝ้าระวัง การรับรู้เหตุ
การติดตามเหตุ การแก้ไขเหตุ และการป้องกันเหตุที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
กลยุทธ์ที่ 2.3 จัดให้มีกลไกเพื่อการบูรณาการข้อมูล การปฏิบัติงาน
งบประมาณ บุคลากร เครื่องมือ เครื่องจักร และเทคโนโลยีที่ทันสมัย สำหรับ
การบริหารจัดการด้านจราจร รวมถึงการแก้ไขเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติ

ความเชื่อมโยงกับ : ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการ
แผนปฏิบัติการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

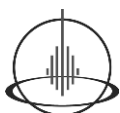
ด้านคมนาคม

พ.ศ. 2566-2570





- 5.1.17 โครงการแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุและภัยพิบัติที่เกิดขึ้นซ้ำซากและโครงข่ายที่เปราะบาง
- รหัสผลผลิต : ค15
- การดำเนินงาน : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย : ปัจจุบันกรมทางหลวงได้มีการจัดทำจุดเฝ้าระวังน้ำท่วมและดินสไลด์บนทางหลวงโดยศูนย์บริหารงานอุบัติเหตุภัยสำนักบริหารบำรุงทาง แต่ยังไม่มีความมั่นใจในข้อมูลที่สามารถประเมินระดับความเสี่ยงของทุกสายทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงควรมีการจัดทำฐานข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลจาก Big Data ที่มีอยู่ และการทำงานเชิงรุกเพื่อดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงซ้ำซาก วิเคราะห์โครงข่ายที่เปราะบาง (Vulnerable Network) และเตรียมเส้นทางสำรองทดแทนกรณีวิกฤติอุทกภัย
- วัตถุประสงค์ : เพื่อจัดทำฐานข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลจาก Big Data ที่มีอยู่ และการทำงานเชิงรุกเพื่อดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงซ้ำซาก วิเคราะห์โครงข่ายที่เปราะบาง (Vulnerable Network) และเตรียมเส้นทางสำรองทดแทนกรณีวิกฤติอุทกภัย
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : - มีฐานข้อมูลจุดเสี่ยงซ้ำซากและโครงข่ายทางหลวงที่เปราะบาง
- สามารถลดจำนวนจุดเสี่ยงซ้ำซาก
- สามารถวางแผนจัดเตรียมเส้นทางสำรองทดแทนกรณีวิกฤติอุทกภัย
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 2.4 มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นมาจากอุบัติเหตุและภัยพิบัติที่เกิดขึ้นซ้ำซาก และโครงข่ายที่เปราะบาง (Vulnerability) อย่างยั่งยืน ด้วยอาศัยข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และแบบจำลองทางวิศวกรรม
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการ : ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการ
ด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์





5.1.18 โครงการพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะบนทางหลวง

รหัสผลิตภัณฑ์ : ค16

การดำเนินงาน : โครงการปีเดียว

หลักการและเหตุผล/ : การควบคุม กำกับ ดูแล ตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานและเพิ่ม
ประสิทธิภาพของระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะและพัฒนาจุดพักรถบรรทุกให้

ความหมาย : ได้ตามเป้าหมาย

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การบริการและควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล สามารถสนองความต้องการของสังคมและประชาชน รวมถึงการเป็นศูนย์กลางเครือข่ายเชื่อมโยงในการบริหารกำกับและตรวจสอบการดำเนินงานด้านขั้้น้ำหนัทยานพาหนะทั่วประเทศของกรมทางหลวง และกำหนดนโยบายเชิงรุกร่วมกับหน่วยงานอื่น เพื่อรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และปลูกจิตสำนึกในการบรรทุกน้ำหนักให้ถูกต้องตามกฎหมาย ตลอดจนพัฒนาจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงสายหลักทั่วประเทศ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : - สามารถปรับปรุงและบำรุงด้านขั้้น้ำหนักถาวรให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

- สามารถวางแผนการบริหารงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะอย่างเป็นระบบและพิจารณาเสนอการจัดตั้งด้านขั้้น้ำหนักในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินงานเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล

- สามารถกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมาย ทันสมัยและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติ : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อ
สถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ

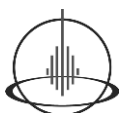
ราชการของกรม มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

ทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) - กลยุทธ์ที่ 2.5 เพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ และปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค

ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติ : ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่ง
และโลจิสติกส์

การด้านคมนาคม

พ.ศ. 2566-2570





5.1.19 โครงการพัฒนาสถานีตรวจสอบน้ำหนัก

รหัสผลผลิต : ค17

การดำเนินงาน : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ

หลักการและเหตุผล/ความหมาย : การพัฒนาและเพิ่มศักยภาพของสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะของสำนักทางหลวง ให้เป็นไปตามเป้าหมายและถูกหลักวิชาการด้วยความถูกต้อง ประหยัด มีประสิทธิภาพ เป็นมาตรฐานเดียวกัน

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะที่มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลยิ่งขึ้น สามารถสนองความต้องการของสังคมและประชาชน รวมถึงการเป็นศูนย์กลางเครือข่ายเชื่อมโยงในการบริหารกำกับและตรวจสอบการดำเนินงานด้านชั่งน้ำหนักยานพาหนะทั่วประเทศของกรมทางหลวงและกำหนดนโยบายเชิงรุกร่วมกับหน่วยงานอื่น เพื่อธำรงรักษาสัมพันธ์และปลูกจิตสำนึกในการบรรทุกน้ำหนักให้ถูกต้องตามกฎหมาย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : - มีสถานีตรวจสอบน้ำหนักที่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน
- มีการวางแผนการบริหารงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะอย่างเป็นระบบและพิจารณาเสนอการพัฒนาสถานีตรวจสอบน้ำหนักในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินงานเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- มีการกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดเกี่ยวกับการพัฒนาสถานีตรวจสอบน้ำหนักให้เป็นไปตามกฎหมายทันสมัยและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 2.5 เพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ และปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค

ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 : ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์





5.1.20 กิจกรรมปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย

- รหัสผลผลิต** : ก04
- การดำเนินงาน** : โครงการต่อเนื่องหลายปี
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542 มีบทบัญญัติบางประการที่กำหนดมาตรการลงโทษทางอาญาที่ไม่เหมาะสม รวมทั้งไม่ได้กำหนดฐานอำนาจให้เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงไปมาก จึงควรผลักดันให้มีการแก้ไขและปรับปรุงพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ.2542 ดังกล่าว
- วัตถุประสงค์** : กำหนดฐานอำนาจให้เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงไปมาก
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - ผลักดันการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติ ทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542 ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ
- กลยุทธ์ที่ 2.5 เพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ และปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัลที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 4.8 ทบทวน ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรฐานที่จำเป็นในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และรองรับการเปลี่ยนแปลง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์





5.1.21 กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนนรองรับมาตรฐานตามลำดับชั้นทางหลวง

- รหัสผลผลิต** : ก05
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การก่อสร้างและปรับปรุงถนนเพื่อให้มีความปลอดภัย โดยพิจารณาให้เหมาะสมตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง โดยกำหนดขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสมตามลำดับชั้นทางหลวง ทำให้พฤติกรรมการใช้ความเร็วบนทางหลวงเปลี่ยนไป และมีการใช้ความเร็วในพื้นที่เขตเมืองมีความเร็วต่ำลง ซึ่งทำให้ทางหลวงมีความปลอดภัยมากขึ้น แต่ยังคงมีความคล่องตัวในการเดินทาง และมีประสิทธิภาพในการให้บริการตามลำดับชั้นทางหลวงนั้น ๆ
- วัตถุประสงค์** : เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของทางหลวงสำหรับลำดับชั้นทางหลวงต่าง ๆ โดยพิจารณาวัตถุประสงค์ซึ่งวัดความปลอดภัย
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - การใช้ความเร็วมีความเหมาะสมสำหรับแต่ละลำดับชั้นทางหลวงมากขึ้น
- ลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 3.1 ปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางและการติดตั้งอุปกรณ์ อำนวยความสะดวกปลอดภัยสำหรับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงที่กำหนดไว้ในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม





5.1.22 กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนนเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ

รหัสผลิตภัณฑ์ : ก06

การดำเนินงาน : โครงการปีเดียว

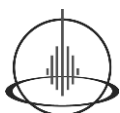
หลักการและเหตุผล/ความหมาย : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางสัญจรเดิมเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพงานอำนวยความสะดวก ซึ่งสามารถลดผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การติดตั้งราวกันอันตราย การปรับปรุงเป็นเกาะยก (Raised Median) หรือกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) โดยพิจารณาแนวทางการปรับปรุงให้เหมาะสมแต่ละสภาพพื้นที่

วัตถุประสงค์ : เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของการใช้เส้นทาง ลดจำนวนอุบัติเหตุ ลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต โดยพิจารณาวัตถุประสงค์ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : - ลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการ : ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 3.2 ดำเนินมาตรการด้านวิศวกรรมที่มุ่งเน้นการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงในแต่ละประเภทเป็นการเฉพาะ ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง อุบัติเหตุบริเวณทางแยก อุบัติเหตุการชนประสานงา อุบัติเหตุถนนลื่น อุบัติเหตุชนท้ายรถจอดข้างทาง อุบัติเหตุคนเดินเท้า และอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการ : ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 และสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม





5.1.23 โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถ

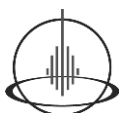
- รหัสผลผลิต** : ค18
- การดำเนินงาน** : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : จุดจอดพักรถเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนที่ช่วยรองรับการขนส่งสินค้าและสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ และเป็นไปตามกฎหมายที่ระบุให้ผู้ขับขี่รถต้องจอดพักรถไม่น้อยกว่า 30 นาที จึงจะสามารถขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน โดยจุดจอดพักรถจะมีบริการพื้นฐานที่จำเป็นและมีระบบรักษาความปลอดภัย ซึ่งช่วยลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากความเมื่อยล้าและอ่อนเพลีย รวมทั้งลดปัญหาการจราจรบนไหล่ทาง
- วัตถุประสงค์** : เพื่อก่อสร้างจุดจอดพักรถให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงสายหลักทั่วประเทศ
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - มีจุดจอดพักรถที่เพียงพอครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงสายหลักทั่วประเทศ
- ลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 3.2 ดำเนินมาตรการด้านวิศวกรรมที่มุ่งเน้นการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงในแต่ละประเภทเป็นการเฉพาะ ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง อุบัติเหตุบริเวณทางแยก อุบัติเหตุการชนประสานงา อุบัติเหตุถนนลื่น อุบัติเหตุชนท้ายรถจอดข้างทาง อุบัติเหตุชนคนเดินเท้าและอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม





5.1.24 โครงการแก้ไขจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย

- รหัสผลผลิต** : ค19
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การแก้ไขจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวงเป็นงานเพื่อประสิทธิภาพงานอำนวยความสะดวก โดยการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยในบริเวณที่เกิดการชนขึ้นบ่อยครั้ง โดยอาศัยข้อมูลลักษณะการชนที่เคยเกิดขึ้นมาวิเคราะห์ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ
- วัตถุประสงค์** : เพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนทางหลวงด้วยการกำหนดรูปแบบหรือวิธีการแก้ไขปรับปรุงสภาพความไม่ปลอดภัยบนทางหลวงและออกแบบป้องกันการเกิดการชนลักษณะเดิม ๆ
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายลดลง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 3.3 ดำเนินการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spots) บนทางหลวง โดยเน้นการใช้ข้อมูลสถิติรูปแบบการชน (Collision Diagram) เพื่อกำหนดรูปแบบหรือวิธีการแก้ไขปรับปรุงสภาพความไม่ปลอดภัยบนทางหลวง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม





5.1.25 โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

- รหัสผลิตภัณฑ์** : ค20
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) เป็นกระบวนการที่นำมาใช้อย่างเป็นระบบในการป้องกันอุบัติเหตุในเชิงรุก ดำเนินการโดยผู้ตรวจสอบอิสระที่มีคุณวุฒิ มีความเชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจหาจุดที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ต่อผู้ใช้ถนน และเสนอแนะแนวทางในการจัดหรือบรรเทาอันตรายและความไม่ปลอดภัยดังกล่าว
- วัตถุประสงค์** : เพื่อกำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีงบประมาณ และกำหนดบุคลากรที่ชัดเจนสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนให้ครอบคลุมทุกระยะของวงจรการพัฒนาทางหลวง ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผน ออกแบบก่อสร้าง ก่อนเปิดใช้งาน และถนนที่เปิดใช้งานแล้ว
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - สามารถกำหนดขั้นตอนการทำงานสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
- สามารถจัดให้มีงบประมาณและกำหนดบุคลากรที่ชัดเจนสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวง และพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 3.4 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรที่ชัดเจนสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audits) ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผน ออกแบบก่อสร้าง ก่อนเปิดใช้งาน และถนนที่เปิดใช้งานแล้ว
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม





5.1.26 โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ (การสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนทางหลวง)

- รหัสผลผลิต** : ค21
- การดำเนินงาน** : โครงการต่อเนื่องหลายปี
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มีบทบัญญัติบางประการที่กำหนดมาตรการลงโทษทางอาญาที่ไม่เหมาะสม รวมทั้งไม่ได้กำหนดฐานอำนาจให้เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงไปมาก โดยปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจร เช่น ไม่ได้กำหนดฐานอำนาจให้เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงสามารถดำเนินการเพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริงของอุบัติเหตุต่าง ๆ (Site Investigation) หรือการพิจารณาบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตหรือประกอบภารกิจใด ๆ บนพื้นที่เขตทางหลวง เป็นต้น
- วัตถุประสงค์** : เพื่อแก้ไขและปรับปรุงบทบัญญัติ ภายใต้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ให้ทันต่อเหตุการณ์ สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนทางหลวง
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - เจ้าหน้าที่มีฐานอำนาจที่ชัดเจนสำหรับการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนทางหลวง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง
มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 3.5 ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม





5.1.27 โครงการพัฒนาทักษะบุคลากร

รหัสผลิตภัณฑ์ : ค23

การดำเนินงาน : โครงการปีเดียว

หลักการและเหตุผล/ความหมาย : การพัฒนาทักษะบุคลากรให้มีขีดความสามารถที่เพิ่มมากขึ้น และ การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในการทำงานถือเป็นส่วนหนึ่งของงานบริหาร ทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงที่มีบทบาทสำคัญในการผลักดันให้ ภารกิจของกรมทางหลวงบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด ซึ่งกรมทางหลวงให้ความสำคัญเป็นอย่างมากในการส่งเสริมและพัฒนา ทักษะและทัศนคติของบุคลากรเพื่อรองรับการทำงานในโลกยุคใหม่ และรองรับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล รวมทั้งมุ่งมั่นในการยกระดับ คุณภาพชีวิตของบุคลากร โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่องทุกปี

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้บุคลากรของกรมทางหลวงมีทักษะและขีดความสามารถเพิ่มขึ้น และสร้าง สภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดี เพื่อยกระดับคุณภาพของบุคลากรให้มากขึ้น เพื่อรองรับการทำงานในโลกยุคใหม่และรองรับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : -บุคลากรของกรมทางหลวงมีทักษะและองค์ความรู้ที่จำเป็นต่อการ ปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น

-บุคลากรของกรมทางหลวงมีความรู้ ความเข้าใจ และทักษะด้านดิจิทัลเพิ่มมากขึ้น

-บุคลากรของกรมทางหลวงมีคุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อม ในการทำงานที่ดีมากขึ้น

-ภารกิจของกรมทางหลวงบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด

ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการ แผนปฏิบัติการ กับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

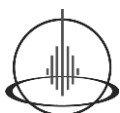
ของกรมทางหลวง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

(พ.ศ. 2566-2570) -กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ทางด้านความคิด ทักษะ และทัศนคติที่ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต (Life Long Learning) และ ยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรภายในองค์กร

-กลยุทธ์ที่ 4.2 พัฒนาความรู้ ความเข้าใจ และทักษะแก่บุคลากร ทางด้านดิจิทัล (Digital Literacy) รองรับการสร้างวัฒนธรรมองค์กร ดิจิทัล (Digital Culture) สู่การปฏิบัติงาน

ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพ แผนปฏิบัติการ และโปร่งใส

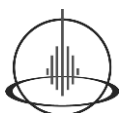
ด้านคมนาคม พ.ศ.
2566-2570





5.1.28 โครงการปรับปรุงกระบวนการทำงานรองรับเทคโนโลยีดิจิทัล

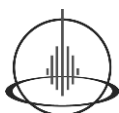
- รหัสผลผลิต** : ค24
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การปรับปรุงกระบวนการทำงานที่สามารถลดขั้นตอนการทำงานและมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานเพิ่มขึ้นให้สามารถรองรับเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวงถือเป็นแนวคิดในการยกระดับมาตรฐานการทำงานของหน่วยงานรัฐเพื่อตอบสนองนโยบายรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องการปรับปรุงองค์ภาครัฐให้เป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่สามารถให้บริการข้อมูลเทคโนโลยีสารสนเทศข่าวสารแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชนอย่างถูกต้องรวดเร็ว และตรงกับความต้องการ
- วัตถุประสงค์** : เพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานที่สามารถลดขั้นตอนการทำงานและมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานเพิ่มขึ้นและสามารถรองรับเทคโนโลยีดิจิทัล
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** :
- เพิ่มศักยภาพในการบริหารจัดการและการปฏิบัติงานที่รวดเร็วมากขึ้น ลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน
- มีกระบวนการทำงานและการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถรองรับเทคโนโลยีดิจิทัลและบรรลุเป้าหมายตามภารกิจหลักของกรมทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล
มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 4.3 แปลงโฉมองค์กรโดยใช้เครื่องมือทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Transformation) ในกระบวนการทำงานและการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถนำไปวิเคราะห์และใช้ประโยชน์
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส





5.1.29 โครงการพัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์

- รหัสผลิตภัณฑ์** : ค25
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : ระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์เป็นการให้บริการภาครัฐผ่านช่องทางออนไลน์ เพื่อตอบสนองความต้องการและพฤติกรรมของประชาชนและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้อย่างก้าวทันสถานการณ์ โดยมีเป้าหมายหลักให้ประชาชนสามารถเข้าถึงได้เพื่อให้เกิดรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์อย่างเป็นรูปธรรม
- วัตถุประสงค์** : เพื่อพัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์มาประกอบการดำเนินงานทั้งในด้านการดำเนินงานสำรวจและออกแบบ งานก่อสร้าง งานบำรุงรักษาทางหลวง งานอำนวยความสะดวก งานทางและงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและความปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** :
 - ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการของกรมทางหลวงได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น
 - ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการให้บริการของกรมทางหลวงมากขึ้น
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วนและมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
 - กลยุทธ์ที่ 4.4 พัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Services) สำหรับบริการให้บริการประชาชน
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส





5.1.30 โครงการยกระดับการประชาสัมพันธ์และการจัดการข้อร้องเรียน

รหัสผลิตภัณฑ์ : ค26

การดำเนินงาน : โครงการปีเดียว

หลักการและเหตุผล/ความหมาย : กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการรับเรื่องร้องเรียน ในการใช้บริการจากประชาชนผ่านช่องทางต่าง ๆ มาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีการดำเนินการแก้ไขปัญหาตาม ข้อร้องเรียนและทำการชี้แจงเพื่อให้ประชาชนเกิดความพึงพอใจมากที่สุด อย่างไรก็ตาม ยังพบว่า ประชาชนบางกลุ่มยังไม่พึงพอใจต่อการแก้ไข ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าการแก้ไขปัญหาของกรมทางหลวงอาจจะยังไม่ตรงจุด หรือเป็นปัญหาที่ทางกรมทางหลวงอาจจะไม่สามารถแก้ไขได้ทันทั่วถึง

วัตถุประสงค์ : เพื่อยกระดับการประชาสัมพันธ์และการจัดการ ข้อร้องเรียนให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันทั่วถึง และเห็นเป็นรูปธรรมชัดเจน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : - ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการแก้ไขปัญหา ตามข้อร้องเรียนเพิ่มมากขึ้น
- สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันทั่วถึง

ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติ ราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) : ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงาน เชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่ การเป็นองค์กรดิจิทัล

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 4.5 ยกระดับการประชาสัมพันธ์เชิงรุก ด้านการปฏิบัติการกิจและผลการดำเนินงาน โดยเน้น การสื่อสารให้ประชาชนเข้าใจในเรื่องการใช้นถนน และหน้าที่ของประชาชนตามกฎหมาย

ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 : ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาการองค์กรและระบบงานให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพและโปร่งใส





5.1.31 โครงการยกระดับการติดตามและประเมินผล

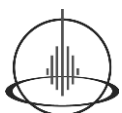
- รหัสผลิตภัณฑ์** : ค27
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การติดตามและประเมินผลเป็นขั้นตอนสำคัญของการดำเนินโครงการ ในการกำกับติดตามการดำเนินโครงการเพื่อให้รับทราบความก้าวหน้า ปัญหา และอุปสรรค ผลสำเร็จ และผลกระทบจากการดำเนินโครงการ การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาประยุกต์ใช้ในงานติดตามและประเมินผลจะช่วยให้การดำเนินโครงการมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- วัตถุประสงค์** : เพื่อยกระดับการติดตามและประเมินผลให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - การติดตามและประเมินผลได้รับการยกระดับให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และช่วยให้หน่วยงานสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ได้
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัลที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 4.6 ยกระดับการติดตามการดำเนินงาน และใช้จ่ายงบประมาณโดยใช้ระบบสารสนเทศ
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพและโปร่งใส





5.1.32 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน

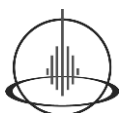
- รหัสผลผลิต** : ค28
- การดำเนินงาน** : โครงการต่อเนื่องหลายปี
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การเพิ่มประสิทธิภาพการบูรณาการในการทำงานระหว่างกรมทางหลวงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานพัฒนาทาง หน่วยงานด้านสาธารณสุข หน่วยงานด้านผังเมือง หน่วยงานกำกับดูแลเชิงพื้นที่ต่าง ๆ ช่วยให้การดำเนินโครงการมีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดปัญหาการดำเนินโครงการที่ซ้ำซ้อน ลดปัญหาความล่าช้าในการดำเนินโครงการ ลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดการใช้ทรัพยากรของภาครัฐในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เป็นต้น
- วัตถุประสงค์** : เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบูรณาการระหว่างกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งช่วยให้การดำเนินโครงการมีประสิทธิภาพมากขึ้น ตลอดจนลดปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - การดำเนินโครงการมีประสิทธิภาพมากขึ้น
ลดปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินโครงการ
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล
มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 4.7 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรเพื่อการจัดการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส





5.1.33 โครงการสนับสนุนและขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม

- รหัสผลิตภัณฑ์** : ค29
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : งานวิจัยและนวัตกรรมสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในกระบวนการกำหนดนโยบาย ดำเนินงานตามภารกิจหลัก รวมทั้งกำหนดแผนงาน แนวปฏิบัติ ระเบียบมาตรฐานการ กฎหมาย สำหรับประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบาย ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้สนับสนุนและขับเคลื่อนให้มีการนำงานวิจัยและนวัตกรรมไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อยอดองค์ความรู้ สร้างและประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี ที่เหมาะสมกับหน่วยงานและการดำเนินงานของกรมทางหลวง เพื่อแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น
- วัตถุประสงค์** : เพื่อพัฒนาโครงการวิจัย ต่อยอดองค์ความรู้ในหน่วยงาน สร้างนวัตกรรม โครงการประยุกต์ใช้งาน นวัตกรรมและเทคโนโลยี ที่สามารถนำผลลัพธ์ที่ได้มาใช้แก้ไขปัญหาหรือเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกรมทางหลวงได้อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - การดำเนินงานของกรมทางหลวงมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งด้านของการใช้เวลาที่ลดลง การใช้ทรัพยากรที่ลดลง และงานมีคุณภาพมากขึ้น
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 5 ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมมุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 5.1 สนับสนุนและขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมทั้งในส่วนของงานวิจัยที่มุ่งเป้าตามภารกิจงานวิจัยที่สร้างองค์ความรู้ใหม่เพื่อต่อยอด และนวัตกรรมที่พัฒนาขึ้นจากผู้ปฏิบัติงานให้เกิดความต่อเนื่องและชัดเจน รวมถึงส่งเสริมการนำผลงานวิจัยและนวัตกรรมไปใช้ประโยชน์และขยายผลในวงกว้าง
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์





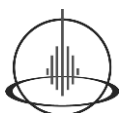
5.1.34 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม

- รหัสผลิตภัณฑ์** : ค30
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่ช่วยให้การดำเนินงานตามภารกิจหลักของกรมทางหลวงมีคุณภาพและประสิทธิภาพมากขึ้น ช่วยให้งานมีความถูกต้องแม่นยำมากขึ้นแต่ใช้เวลาอันน้อยลง รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดข้อผิดพลาดในขั้นตอนต่าง ๆ ของการดำเนินโครงการ
- วัตถุประสงค์** : เพื่อให้มีการนำเทคโนโลยี BIM และ VR มาช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพของงานสำรวจและออกแบบของกรมทางหลวง
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : - งานสำรวจและออกแบบมีคุณภาพและประสิทธิภาพมากขึ้น
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 5 ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมมุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 5.2 นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ในภารกิจดำเนินงาน เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ (UAV) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ การบริหารจราจรการใช้แบบจำลองข้อมูลอาคาร (BIM) ในภารกิจสำรวจและออกแบบงานบำรุงรักษา และงานอำนวยความสะดวกภัย เป็นต้น
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงาน ให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพและโปร่งใส





- 5.1.35 โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ (ด้านการบริหารจัดการจราจร รองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ เพื่อเพิ่มความสะดวก และปลอดภัยบนทางหลวง)
- รหัสผลิตภัณฑ์ : ค31
- การดำเนินงาน : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย : หน่วยงานที่รับผิดชอบควรมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่ในการดำเนินงานตามภารกิจ เพื่อช่วยยกระดับประสิทธิภาพงานบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติในพื้นที่ให้สามารถดำเนินการได้สะดวก รวดเร็ว ทันเหตุการณ์ และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้หน่วยงานสามารถเข้าเผชิญเหตุ คลี่คลายสถานการณ์ บรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- วัตถุประสงค์ : เพื่อยกระดับประสิทธิภาพงานบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุ และภัยพิบัติ
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : - มีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น
- สามารถบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยได้รวดเร็วมากขึ้น
- สามารถดำเนินงานตามภารกิจให้มีความปลอดภัยมากขึ้น
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) : ยุทธศาสตร์ที่ 5 ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม มุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 5.2 : นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ในภารกิจดำเนินงาน เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ (UAV) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ การบริหารจัดการจราจร การใช้แบบจำลองข้อมูลอาคาร (BIM) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ งานบำรุงรักษา และงานอำนวยความสะดวก เป็นต้น
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 : ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม





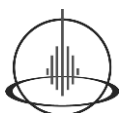
- 5.1.36 กิจกรรมสร้างเครือข่ายกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรม**
- รหัสผลิตภัณฑ์** : ก08
- การดำเนินงาน** : โครงการต่อเนื่องหลายปี
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การสร้างเครือข่ายกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรมร่วมกัน จะช่วยให้เข้าถึงงานวิจัยและนวัตกรรมง่ายขึ้น รวมทั้งช่วยต่อยอดและยกระดับงานวิจัยและนวัตกรรมให้สามารถใช้ประโยชน์ได้ตรงความต้องการมากขึ้น
- วัตถุประสงค์** : เพื่อสร้างเครือข่ายและความร่วมมือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานระหว่างประเทศและองค์กรนานาชาติ เพื่อการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรม
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** :
- งานวิจัยและนวัตกรรมได้รับการพัฒนาให้ตรงกับความต้องการและภารกิจของหน่วยงานมากขึ้น
- สามารถเข้าถึงงานวิจัยและนวัตกรรมมากขึ้น
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 5 ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมมุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 5.3 สร้างเครือข่ายและความร่วมมือ (MOU) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษาหน่วยงานระหว่างประเทศและองค์กรนานาชาติ เพื่อการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรม
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส





5.1.37 โครงการพัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับคนทุกกลุ่ม

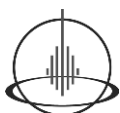
- รหัสผลิตภัณฑ์ : ค32
- การดำเนินงาน : โครงการผูกพันข้ามปีงบประมาณ
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย : การบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางที่มีประสิทธิภาพจะช่วยให้การสัญจรของผู้ใช้ทางเกิดความสะดวกและปลอดภัย ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ
- วัตถุประสงค์ : เพื่อพัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวง รวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทาง เพื่อให้คนทุกกลุ่มสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ และเท่าเทียมกัน
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : ผู้ใช้ทางทุกกลุ่มสามารถสัญจรบนทางหลวงของกรมทางหลวงได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการ
ราชการของกรมทางหลวง
(พ.ศ. 2566-2570) : ยุทธศาสตร์ที่ 5 ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม มุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมาย การพัฒนาอย่างยั่งยืน
มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 5.4 พัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวง รวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทาง เพื่อให้คนทุกกลุ่มสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่และเท่าเทียมกัน
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการ
ด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 : ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการ
ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์





5.1.38 โครงการส่งเสริมการใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน

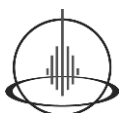
- รหัสผลิตภัณฑ์** : ค33
- การดำเนินงาน** : โครงการปีเดียว
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระบวนการทำงานที่ช่วยการลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยคาร์บอนและก๊าซเรือนกระจก เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- วัตถุประสงค์** : เพื่อส่งเสริมการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และช่วยประหยัดพลังงานในงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางและงานสะพาน
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : มีการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ในงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางและงานสะพานเพิ่มมากขึ้น
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 5 ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมมุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 5.6 : ส่งเสริมการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระบวนการทำงานที่ช่วยการลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยคาร์บอนและก๊าซเรือนกระจก ในงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางและงานสะพาน
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม





5.1.39 โครงการปลูกฝังค่านิยมบุคลากร

- รหัสผลผลิต** : ค34
- การดำเนินงาน** : โครงการต่อเนื่องหลายปี
- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** : การปลูกฝังค่านิยมที่ดีแก่บุคลากรเพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติภายในองค์กรในการร่วมมือกันสร้างคุณค่าและคุณประโยชน์ต่อสังคม ถือเป็น การสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ดี และเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวงให้เป็นที่คนดีและคนเก่ง มีจิตสาธารณะและความรับผิดชอบต่อสังคม
- วัตถุประสงค์** : เพื่อให้บุคลากรของกรมทางหลวงมีค่านิยมที่ดีเพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติภายในองค์กรในการร่วมมือกันสร้างคุณค่าและคุณประโยชน์ต่อสังคม
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : บุคลากรของกรมทางหลวงมีแนวทางปฏิบัติที่ดี มีจิตสาธารณะและความรับผิดชอบต่อสังคม
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)** : ยุทธศาสตร์ที่ 5 ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมมุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 5.7 ปลูกฝังค่านิยมด้านการรักษาสิ่งแวดล้อมให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ
- ความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพและโปร่งใส





ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง

โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
กลยุทธ์ที่ 1.1 : พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน										
โครงการก่อสร้างและ พัฒนาทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองรองรับ พื้นที่เศรษฐกิจ แหล่ง ท่องเที่ยว และด่าน ชายแดน	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา		6,163.562	1,784.943			งปม. แผ่นดิน	สท.2/สส.		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี	7,071.326	572.142				งปม. แผ่นดิน	สท.1/สส.		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายทางยกระดับบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว สำหรับการให้เอกชนร่วม ลงทุนในการดำเนินงานและการบำรุงรักษา (O&M)						PPP	กท.		ไม่ระบุงเงินโครงการ เนื่องจากเป็นโครงการ PPP ที่ต้องพิจารณาเงื่อนไขการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย	2,004.478					งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว	3,400.000	6,500.000	5,243.975			เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง	กท./สส.		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงบ้านแพ้ว - ปากท่อ					305.790	เงินกู้/งปม. แผ่นดิน/ เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง	สค./กท.		งบผูกพันถึงปี 2574
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 5 สายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วง รังสิต - บางปะอิน (ในสำนักงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)		78.000				งปม. แผ่นดิน	สค.		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายทาง ยกระดับอุตสาหกรรม ช่วง รังสิต - บางปะอิน (ในส่วนของงานโยธา)						PPP	กท.		ไม่ระบุงเงินโครงการ เนื่องจากเป็นโครงการ PPP ที่ต้องพิจารณาเงื่อนไขการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วง บางบัวทอง - ลาดหลุมแก้ว ในส่วนของงานโยธา		972.000	1,944.000	1,944.000		เงินกู้/งปม. แผ่นดิน	สค./สท.1/สท. 2/สส.		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 แนวใหม่เชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก ในส่วนของงานโยธา		477.000	818.000	1,636.000	1,636.000	เงินกู้/งปม. แผ่นดิน	สค./สท.1/สท. 2/สส.		งบผูกพันถึงปี 2571

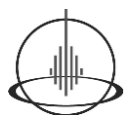


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุน เทียน - บางบัวทอง (ในส่วนของงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)		4,253.000				งปม. แผ่นดิน	สค.		งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วง ลาดหลุมแก้ว - บางปะอิน ในส่วนของงานโยธา				2,080.000	4,160.000	เงินกู้/งปม. แผ่นดิน	สค./สท.1/สท. 2/สส.		งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 นครปฐม - ชะอำ (ช่วง นครปฐม - ปากท่อ) ในส่วนของงานโยธา		6,144.000	6,144.000	6,590.000	9,885.000	เงินกู้/งปม. แผ่นดิน	สค./สท.1/สท. 2/สส.		งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR8 ชุมพร-ระนอง						PPP	กท.		ไม่ระบุงวงเงินโครงการ เนื่องจากเป็นโครงการ PPP ที่ต้องพิจารณาเงื่อนไขการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 84 สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย			4,750.000	4,750.000	6,257.400	เงินกู้/งปม. แผ่นดิน	สค./สท.1/สท. 2/สส.		งบผูกพันถึงปี 2573
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (แหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทล.359) (MR61)					7,900.000	เงินกู้/งปม. แผ่นดิน	สค./สท.1/สท. 2/สส.		งบผูกพันถึงปี 2577
	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - ทางหลวงหมายเลข 304 ในส่วนของงานโยธา				4,305.000	4,305.000	เงินกู้/งปม. แผ่นดิน	สค./สท.1/สท. 2/สส.		งบผูกพันถึงปี 2574
	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 - ทางหลวง หมายเลข 34 ในส่วนของงานโยธา					8,050.000	เงินกู้/งปม. แผ่นดิน	สค./สท.1/สท. 2/สส.		งบผูกพันถึงปี 2575
	โครงการติดตั้งระบบจัดเก็บค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)	165.000	250.000	N/A	N/A	N/A	เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง	กท.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 6 (ติดตั้ง M-Flow) ตามนโยบายและทิศทางการดำเนินงาน ภายใน 5 ปี





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
โครงการก่อสร้าง ทางหลวงแผ่นดิน เชื่อมโยงระหว่าง ประเทศ	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย อุดรธานี - บึงกาฬ จ.อุดรธานี, จ.หนองคาย, จ.บึงกาฬ					3,000.000	เงินกู้/งปม. แผ่นดิน	สค./สท.1/สท. 2/สส.		เข้าด้านสะพานฯ 5 บึงกาฬ - บอลิคำไซ /งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 สาย โพนพิสัย - บึงกาฬ ตอน ปากคาด - บ.สมประสงค์		160.000	320.000	320.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		เข้าด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ - บอลิคำไซ
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 222 สาย อ.พังโคน - บึงกาฬ ตอน อ.วานรนิวาส - อ.คำตากล้า จ.สกลนคร		240.000	480.000	480.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		เข้าด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ - บอลิคำไซ
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน - อ.เฉลิมพระเกียรติ ตอน บ.ปอน - อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน	310.000	620.000	620.000			งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		ด้านพรมแดนห้วยโก๋น
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย อุดรดิตต์ - ภูตู๋ ตอน อ.น้ำปาด - ต.สองห้อง จ.อุดรดิตต์		120.000	240.000	240.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		ด้านภูตู๋
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย อุดรดิตต์ - ด้านชายแดนภูตู๋ ตอน ฟากท่า - ภูตู๋ จ.อุดรดิตต์				240.000	480.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		ด้านภูตู๋/งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย อุดรดิตต์ - ด้านชายแดนภูตู๋ ตอน บ.ปางวัน - แยกสักใหญ่ จ.อุดรดิตต์					240.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		ด้านภูตู๋/งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4373 หนองหิน - ด่านสิงขร จ.ประจวบคีรีขันธ์					100.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		เชื่อมต่อด้านพรมแดนสิงขร/งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 อุบลราชธานี - สาละวัน จ.อุบลราชธานี				566.000	1,132.000	เงินกู้/งปม. แผ่นดิน	สค./สท.1/สท. 2/สส.		เข้าด้านสะพานฯ 6 อุบลราชธานี - สาละ วัน/งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่ อ.สุโขทัย - รันเตาปิ่นยัง จ.นราธิวาส					106.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		เชื่อมต่อด้านพรมแดนสุโขทัย-ลก/งบ ผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 212 ตัดทางหลวงหมายเลข 239 ตัดทางหลวงชนบทหมายเลข มท.3019 จ.มุกดาหาร			90.000	180.000	180.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		เข้าด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 มุกดาหาร - สะพานมิตรภาพ
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 เขาลึก - ทับละมู (ช่วงผ่านเขตอุทยานแห่งชาติเขาลึก) จ.พังงา			100.000	200.000	200.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		ทางเข้า อช.เขาลึกถ้ำรู, เชื่อมต่อหาดเขา หลัก, SEC



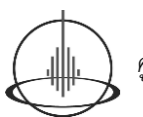


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
โครงการก่อสร้าง ทางหลวงและ สะพานรองรับ ระเบียบเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านเหนือ) จ.ฉะเชิงเทรา					1,680.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านใต้) จ.ฉะเชิงเทรา			2,400.000	4,800.000	4,800.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านตะวันตก) จ.ฉะเชิงเทรา				1,420.000	2,840.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคมด้านใต้ จ.ชลบุรี			420.000	840.000	840.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคมด้านตะวันออก จ.ชลบุรี					412.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคมด้านตะวันตก จ.ชลบุรี				792.000	1,584.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับ ทางหลวงหมายเลข 3 จ.ชลบุรี		106.000	212.000	212.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 34 ตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกหนองไม้แดง) จ.ชลบุรี		60.000	120.000	120.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 36 (แยกกระทิงลาย) จ.ชลบุรี		80.000	160.000	160.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 กับทางหลวงหมายเลข 361 (แยกห้วยกะปิ) จ.ชลบุรี		172.000	344.000	344.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 314 (แยกคลองอ้อม) จ.ฉะเชิงเทรา		60.000	120.000	120.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 3134 (แยกอ่างศิลา) จ.ชลบุรี		190.000	380.000	380.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงชนบทหมายเลข ชบ.4094 (แยกโรงโม่) จ.ชลบุรี		110.000	220.000	220.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกต่างระดับจุดตัดทางแยกบน ทางหลวงหมายเลข 3 แยกบางพระ - คลองสุครีพ จ.ชลบุรี	106.000	212.000	212.000			งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ตัดทางหลวงหมายเลข 3076 (แยกพนมสารคาม) จ.ฉะเชิงเทรา		176.000	352.000	352.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 ตัดทางหลวงหมายเลข 3551 (แยกหัวสำโรง/เกตเวย์) จ.ฉะเชิงเทรา			116.000	232.000	232.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331ตัดทางหลวงหมายเลข 3284 ตัดทางหลวงหมายเลข 3340 (แยกหนองเสม็ด) จ.ชลบุรี				80.000	160.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 315 ตัดทางหลวงหมายเลข 3127 (แยกมาบโป่ง) จ.ชลบุรี					80.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 344 ตัดทางหลวงหมายเลข 3245 (แยกหนองใหญ่) จ.ชลบุรี					170.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3127 ตัดทางหลวงหมายเลข 3466 (แยกพานทอง) จ.ชลบุรี					80.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง บนทางหลวงหมายเลข 34 จ.ฉะเชิงเทรา		380.000	760.000	760.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 34 บริเวณ บ.บางวัว (ขาออก) จ.ฉะเชิงเทรา					50.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 3 บริเวณคลองบางละมุง จ.ชลบุรี					60.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2572



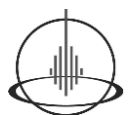


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 34 บริเวณโรงไฟฟ้าบางปะกง (ขาเข้าและขาออก) จ.ฉะเชิงเทรา		76.000	152.000	152.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย ระยอง - บ้านเพ จ.ระยอง		820.000	1,640.000	1,640.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา		988.000	1,760.000	1,760.000		เงินกู้/งปม. แผ่นดิน	สค.		สนามบินอู่ตะเภา
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน บ.ท่าทองกลาง - อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา		500.000	1,000.000	1,000.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 331 สาย บ.เกาะโพธิ์ - บ.เนินหิน จ.ชลบุรี		500.000	1,000.000	1,000.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 34 สาย บางโฉลง - แยกหนองไม้แดง ตอน แยกคลองอ้อม - แยกหนองไม้แดง จ.ฉะเชิงเทรา, ชลบุรี		260.000	520.000	520.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 34 สาย บางโฉลง - แยกหนองไม้แดง ตอน บางโฉลง - บางวัว จ.สมุทรปราการ		856.000	1,712.000	1,712.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 344 สาย แยกหนองเสือช้าง - บ.เขาชก จ.ชลบุรี		460.000	920.000	920.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 361 สาย ทางเลี่ยงเมือง ชลบุรี ตอน จุดตัดถนนบ้านสวน หนองข้างคอก - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 จ.ชลบุรี		220.000	440.000	440.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3648 สาย ทางเลี่ยงเมือง แกลง จ.ระยอง		600.000	1,200.000	1,200.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 34 สาย บางวัว - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (คลองอ้อม) จ.ฉะเชิงเทรา					148.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2572





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับถนนบูรพาพัฒนา จ.ระยอง					44.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3200 สาย ฉะเชิงเทรา - อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา		270.000	540.000	540.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3471 สาย ต.บางบุตร - ต.ชุมแสง ตอน ต.บางบุตร - บ.หนองพะวา จ.ระยอง		54.000	108.000	108.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3574 สาย แยกมาบปู้ - แยกเขาน้อย ตอน แยกมาบปู้ - แยกสุรศักดิ์ (แผนเดิม โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3574 ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข ชบ.3083 (แยกสุรศักดิ์)) จ.ชลบุรี, จ.ระยอง			330.000	660.000	660.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3574 สาย แยกมาบปู้ - แยกเขาน้อย ตอน แยกสุรศักดิ์ - แยกเขาน้อย(แผนเดิมโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3574 สาย มาบปู้ - เขาคันทรง) จ.ระยอง			200.000	400.000	400.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3340 สาย หนองเสม็ด - อ.บ่อทอง จ.ชลบุรี				160.000	320.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3481 สาย บ.คลองหลวงแพ่ง - อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา				600.000	1,200.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3284 สาย อ.พนัสนิคม - บ.หนองเสม็ด จ.ชลบุรี					140.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน EEC/งบผูกพันถึงปี 2572



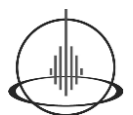


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
โครงการก่อสร้าง ทางหลวงแผ่นดิน รองรับพื้นที่ เศรษฐกิจพิเศษ	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อ.สระใคร - บ.หนองสองห้อง จ.หนองคาย			272.000	544.000	544.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		รองรับพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษหนองคาย และด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 หนองคาย - เวียงจันทน์ (อุดรธานี - หนองคาย)
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก - แม่สอด ตอน แม่ละเมา - ตาก จ.ตาก		312.000	624.000	624.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		SEZ
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก - แม่สอด ตอน แม่สอด - แม่ละเมา จ.ตาก		170.000	340.000	340.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		SEZ
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 130 สาย ทางเข้าสะพาน ข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 ที่แม่สอด จ.ตาก		160.000	320.000	320.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		SEZ
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 323 ตัด ทางหลวงหมายเลข 367 ตัดทางหลวงหมายเลข 3199 (แยกแก่งเสี้ยน) จ.กาญจนบุรี			90.000	180.000	180.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		แผน SEZ กาญจนบุรี
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1021 สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง - ตอน บ.เวียงเทิง - บ.ทุ่ง จ.พะเยา		220.000	440.000	440.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		SEZ
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4056 สาย นราธิวาส - อ.สุโหงโกลก ตอน บ.บุโป๊ะแบง - บ.โคกตา จ.นราธิวาส		256.000	512.000	512.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		เชื่อมต่อด่านพรมแดนสุโหงโกลก-ลก, SEZ
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4056 เขากง - สุโหงโกลก ตอน บ.เขากง- บ.ยานิง จ.นราธิวาส			130.000	260.000	260.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2/ สส.		เชื่อมต่อด่านพรมแดนสุโหงโกลก-ลก, SEZ





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
โครงการพัฒนาและ บริหารจัดการที่พักริมทางบนทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง	โครงการพัฒนาและบริหารจัดการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชา บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง ช่วงชลบุรี-พัทยา						PPP	กท.		ไม่ระบุงเงินโครงการ เนื่องจากเป็น โครงการ PPP ที่ต้องพิจารณาเงื่อนไข การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
	โครงการพัฒนาและบริหารจัดการสถานที่บริการทางหลวง บางละมุง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงพัทยา - มาบตาพุด						PPP	กท.		ไม่ระบุงเงินโครงการ เนื่องจากเป็น โครงการ PPP ที่ต้องพิจารณาเงื่อนไข การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
	การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการ ที่พักริมทาง (Rest Area) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา						PPP	กท.		ไม่ระบุงเงินโครงการ เนื่องจากเป็น โครงการ PPP ที่ต้องพิจารณาเงื่อนไข การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
	การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการ ที่พักริมทาง (Rest Area) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี						PPP	กท.		ไม่ระบุงเงินโครงการ เนื่องจากเป็น โครงการ PPP ที่ต้องพิจารณาเงื่อนไข การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
โครงการอื่น ๆ	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 1		11.000	44.000			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2		11.000	44.000			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 34		12.400	49.600			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา



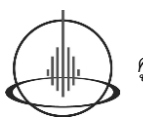


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ทำเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 1		16.000	64.000			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ทำเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2		13.600	54.400			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 1021 สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง - ตอน บ.กิวแก้ว - บ.ห้วยบง จ.พะเยา				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/เชื่อมด่านพรมแดน
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2112 เขมราฐ - ปากแซง ตอน บ.ไทรน้อย - บ.ดอนนางนิล จ.อุบลราชธานี				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/เชื่อมด่านพรมแดน เขมราฐ
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2201 ชูชัน - ช่องสะง่า ตอน แยกนาเจริญ - แยกสะง่า ตอน 1 จ.ศรีสะเกษ				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/เชื่อมด่านพรมแดน ช่องสะง่า
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 4056 เขากง - สู้โหงโลก ตอน บ.เขากง- บ.ยานิง จ.นราธิวาส		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/เชื่อมด่านพรมแดน สู้โหงโลก
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 4206 ห้วยน้ำขาว - เกาะกลาง จ.กระบี่				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/เชื่อมแหล่งท่องเที่ยว จ.กระบี่
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 212 ตัดทางหลวงหมายเลข 239 ตัดทางหลวงชนบทหมายเลข มท.3019 จ.มุกดาหาร		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/เพิ่มความคล่องตัวของด่านพรมแดนมุกดาหาร
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 323 ตัดทางหลวงหมายเลข 3548 (แยกบริหารฯ) จ.กาญจนบุรี				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/เชื่อมด่านพรมแดนกาญจนบุรี
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 3 สาย หนองไม้แดง - ชลบุรี จ.ชลบุรี				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/แผน EEC





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 3284 สาย อ.พนัสนิคม - บ.หนองเสม็ด จ.ชลบุรี			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/แผน EEC
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 315 ตัดทางหลวงหมายเลข 3127 (แยกมาบโป่ง) จ.ชลบุรี			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/แผน EEC
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 344 ตัดทางหลวงหมายเลข 3245 (แยกหนองใหญ่) จ.ชลบุรี			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/แผน EEC
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 344 ตัดทางหลวงหมายเลข 3471 (แยกวังจันทร์) จ.ระยอง				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/แผน EEC
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 3127 ตัดทางหลวงหมายเลข 3466 (แยกพานทอง) จ.ชลบุรี			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/แผน EEC
กลยุทธ์ที่ 1.2 : พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงที่ขาดช่วง (Missing Links) เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าเรือบก ท่าอากาศยาน และจุดรวบรวมและกระจายสินค้า รวมถึงปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้รองรับการเชื่อมต่อบริเวณจุดเชื่อมต่อของระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง										
โครงการก่อสร้าง ทางหลวงและ สะพานเชื่อมต่อ ระบบขนส่ง	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 216 ตัดทางหลวงหมายเลข 2423 (ทางเข้าสนามบินอุดรธานี) จ.อุดรธานี				130.000	260.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		แก้ไขปัญหาการจราจร ทางเข้าท่าอากาศยานอุดรธานี/งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย ราชกรูด - กะเปอร์ ตอน ราชกรูด - บ.ม่วงกลาง จ.ระนอง				280.000	560.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		ปรับปรุงทางเข้าสนามบินระนอง, SEC/งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อินทร์บุรี - สากเหล็ก ตอน บ.หนองบัวทอง - บ.หนองขัว จ.นครสวรรค์					300.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		สถานีรถไฟทางคู่ ช้องแคว/งบผูกพันถึงปี 2572





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวง หมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4		898.000	1,796.000	1,796.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน นครสวรรค์ - อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์			300.000	600.000	600.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดนครสวรรค์
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ต.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน ต.เขาหินซ้อน - บ.คลองรัง จ.ปราจีนบุรี					640.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		แก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่นิคม อุตสาหกรรม ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ EEC / งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 6 - ทางหลวงหมายเลข 32		550.000	1,158.000	2,316.000	2,316.000	เงินกู้/งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M6
	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยกทางหลวงหมายเลข 9 (บ.บางเตย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3214 (บ.พร้าว) จ.ปทุมธานี		1,290.000	2,580.000	2,580.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M9
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 3008 (แยกพยุหะคีรี) จ.นครสวรรค์		196.000	392.000	392.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		สถานีรถไฟทางคู่ เนินมะกอก
โครงการอื่น ๆ	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2สาย อ.สระใคร - บ.หนองสองห้อง จ.หนองคาย		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 11 สาย อินทร์บุรี - สากเหล็ก ตอน บ.หนองบัวทอง - บ.หนองขี้วัว จ.นครสวรรค์			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 304 สาย ต.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน ต.เขาหินซ้อน - บ.คลองรัง จ.ปราจีนบุรี			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางขานถนนพระราม 2 ตอน บ.วังน้ำวน - บ.นาโคก จ.สมุทรสาคร				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 23 (แยก อ.บ้านไผ่) จ.ขอนแก่น				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบสะพานกัลป์รถ บนทางหลวงหมายเลข 2 กม.124+300 (ขาเข้า-ขาออก) นิคมนวนคร จ.นครราชสีมา				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา/แก้ไขปัญหาจราจรใน พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม
กลยุทธ์ที่ 1.3 : พัฒนาและปรับปรุงทางหลวง สะพาน ทางลอด อุโมงค์ ทางแยก ทางเลี่ยงเมือง จุดตัดทางรถไฟ และบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้า เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด หรือมีสภาพเป็นคอขวด										
โครงการก่อสร้าง ทางหลวงเพื่อเพิ่ม ความคล่องตัว	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย อ.หล่มสัก - อ.น้ำหนาว ตอน บ.ปากช่อง - อ.คอนสาร จ.เพชรบูรณ์					1,240.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.เขาทอง - บ.ท่าโป่ง จ.ชัยภูมิ		220.000	440.000	440.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 229 สาย อ.แก้งคร้อ - อ.บ้านไผ่		120.000	240.000	240.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองกระบี่				2,480.000	4,960.000	เงินกู้	สท.1/สท.2		งบผูกพันถึงปี 2571/โครงการภายใต้ ภารกิจที่ 3 (การก่อสร้างอุโมงค์เจาะภูเขา บนโครงข่ายถนนสายหลัก) ตามนโยบาย และทิศทางการดำเนินงานภายใน 5 ปี
	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย จ.นราธิวาส					240.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองร้อยกวาง จ.แพร่			525.400	1,050.800	1,050.800	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองน่าน จ.น่าน					1,090.291	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย แม่เชียงรายบน - ดอนไชย จ.ลำปาง	56.000	112.000	112.000			งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย ตาก - ลำปาง ตอน อ.แม่พริก - อ.เถินจ.ลำปาง		172.000	344.000	344.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร ตอน ต.โค้งไผ่ - ต.คลองขลุง จ.กำแพงเพชร		110.000	220.000	220.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร ตอน ต.ปากดง - ต.นครชุม จ.กำแพงเพชร		150.000	300.000	300.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย ท่าพระ - ขอนแก่น จ.ขอนแก่น		137.000	274.000	274.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อ.พล - อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น		440.000	880.000	880.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย กรุงเทพมหานคร - จุดผ่านแดนถาวรสะเดา ตอน อ.ปากท่อ - อ.ชะอำ (เป็นช่วงๆ) จ.เพชรบุรี		180.000	360.000	360.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 นครปฐม - ราชบุรี (บ.สนามจันทร์-บ.สระกะเทียม) จ.นครปฐม			432.400	864.800	864.800	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย นครปฐม - ราชบุรี ตอน บ.สระกะเทียม - บ.หนองโพ จ.นครปฐม และ จ.ราชบุรี		505.000	1,010.000	1,010.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.หนองโพ - วังเย็น จ.ราชบุรี				190.000	380.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง (สะพานสิริลักษณ์) จ.ราชบุรี			240.000	480.000	480.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 หลุมดิน - ห้วยชินสีห์ จ.ราชบุรี					130.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย บ.ห้วยยาง - อ.บางสะพาน	122.000	244.000	244.000			งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย อ.บางสะพาน - บ.น้ำรอด	46.000	92.000	92.000			งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย กรุงเทพมหานคร - จุดผ่านแดนถาวรสะเดา ตอน บ.พ่อตาหินช้าง - บ.วังครก (เป็นช่วง ๆ) จ.ชุมพร		180.000	360.000	360.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.หินลาด-บ.นายพุย จ.พังงา		178.000	356.000	356.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย ราชกรูด - กะเปอร์ ตอน บ.ม่วงกลวง - อ.กะเปอร์ จ.ระนอง		60.000	120.000	120.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย ราชกรูด - กะเปอร์ ตอน บ.นกงาง - บ.ขจัดภัย จ.ระนอง		60.000	120.000	120.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย แยกอินทร์บุรี - บ.หนองบัวทอง (สะพานข้ามคลองอนุศาสนนันท์) จ.นครสวรรค์		130.000	260.000	260.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย ปางมะโอ - ป่าขาม (เป็นตอนๆ) จ.ลำปาง		160.000	320.000	320.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 22 สาย สูงเนิน - ท่าแร่		38.000	76.000	76.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย แยกปักธงชัย - แยกโชคชัย	228.000	456.000	456.000			งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย อ.ขุขันธ์ - อ.เดชอุดม ตอน หัวช้าง - แยกการช่าง - นากระแซง		240.000	480.000	480.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย อ.ปราสาท - อ.สังขะ จ.สุรินทร์		566.000	1,132.000	1,132.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 32 สาย แยกหางน้ำสาคร - แยกหลวงพ้อโอ จ.ชัยนาท		110.000	220.000	220.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 33 สาย อ.ปากพลี - อ.ประจันตคาม		130.000	260.000	260.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 41 สี่แยกปฐมพร - บ.เขาบ่อ จ.ชุมพร				60.000	120.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		งบผูกพันถึงปี 2571





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 41 สาย อ.ไชยา - อ.บ้านนาเดิม (เป็นตอน ๆ)	372.000	744.000	744.000			งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 สาย คลองแจะ - จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-ลก ตอน บ.เขามิเกียรติ - บ.ไต้นนท์ จ.สงขลา		80.000	160.000	160.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		เชื่อมด้านพรมแดน
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 คลองแจะ - จุดผ่าน แดนถาวรสุโขทัย-ลก ตอน นาทวี - บ.ควนหมาก จ.สงขลา					200.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		งบผูกพันถึงปี 2572/เชื่อมด้านพรมแดน
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 สาย คลองแจะ - จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-ลก ตอน บ.ควนหมากอ.โคกโพธิ์ จ.สงขลา และ จ.ปัตตานี		304.000	608.000	608.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		เชื่อมด้านพรมแดน
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน - ท่าวังผา ตอน บ.ดอนแก้ว - อ.ปัว จ.น่าน		220.000	440.000	440.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน - อ.ท่าวังผา ตอน บ.ห้วยยี่น - บ.ปง จ.น่าน		84.000	168.000	168.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน นครสวรรค์ - คลองปลัดจั่นใต้ จ.นครสวรรค์		300.000	600.000	600.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน อ.โพธิ์ประทับช้าง - อ.วชิรบำรุง จ.พิจิตร		344.000	688.000	688.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิษณุโลก ตอน หนองนา - พิษณุโลก จ.พิษณุโลก		84.000	168.000	168.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย ชัยภูมิ - บัวใหญ่ ตอน โพนทอง - แก่งสนามนาง จ.ชัยภูมิ		220.000	440.000	440.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย บ.หนองผือ - อ.เขมราฐ	180.000	360.000	360.000			งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 สาย อ.บึงโขงหลง - อ.บ้านแพง ตอนบ้านท่าดอกคำ - ดงบัง จ.บึงกาฬ		120.000	240.000	240.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 สาย อ.เขาฉกรรจ์ - สระแก้ว	360.000	720.000	720.000			งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี - สระแก้ว ตอน บ.เขาแดง - บ.ทรัพย์พลู จ.จันทบุรี		190.000	380.000	380.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 345 แยกบางบัวทอง - แยกบางคูวัด จ.นนทบุรี			250.000	500.000	500.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 348 สาย อ.โนนดินแดง - อ.ปะคำ ตอน บ.สัมปอ - บ.หุทำนบ		70.000	140.000	140.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ ทางหลวงหมายเลข 425 สาย ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) จ.สงขลา		140.000	280.000	280.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 425 ทางเลี่ยงเมือง หาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.ควนจง - บ.พรุ จ.สงขลา				580.000	1,160.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2169 สาย ยโสธร - อ.กุฉินท		224.000	448.000	448.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3481 สาย คลองหลวง แพ่ง - อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา, จ.ปราจีนบุรี					600.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3486 สาย กุดเตย - ใหม่ไทยถาวรตอน แยกกุดเตย - แยกโคกกลาง จ.สระแก้ว			80.000	160.000	160.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4006 สาย ราชกรูด - หลังสวน ตอน บ.พระรัศมี -บ.หาดยาย จ.ชุมพร		150.000	300.000	300.000		งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อ สามแยกวังมะนาว - บ.หนองลังกา จ.ราชบุรี และ จ.เพชรบุรี			440.000	880.000	880.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ปทุมธานี - วงแหวน ตะวันตก (สะพานปทุมธานี 3) จ.ปทุมธานี					1,470.000	งปม. แผ่นดิน	สท.1/สท.2		งบผูกพันถึงปี 2572





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
โครงการก่อสร้าง สะพานเพื่อเพิ่ม ความคล่องตัว	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวง หมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี	230.000	460.000	460.000			งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางข้ามมหาวิทยาลัยพะเยา จ.พะเยา		110.000	220.000	220.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 21 (แยกพู่แค) จ.สระบุรี		118.000	236.000	236.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงชนบทหมายเลข 1418 (ทางเข้าสนามบินเชียงราย) จ.เชียงราย			120.000	240.000	240.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 4 (ลดระยะเวลา ก่อสร้างสะพาน) ตามนโยบายและทิศทางการ ดำเนินงานภายใน 5 ปี
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 32 (แยกหลวงพ้อโอ) จ.ชัยนาท					140.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดถนนข้างฝือก ตัด ถนนสิริราชธานี (แยกประโดก)	170.000	340.000	340.000			งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 224 (แยกนครราชสีมา)	96.000	192.000	192.000			งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 230 (แยกเมืองเก่า)		110.000	220.000	220.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 317 (แยกปากแซง) จ.จันทบุรี			120.000	240.000	240.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 4 (ลดระยะเวลา ก่อสร้างสะพาน) ตามนโยบายและทิศ ทางการดำเนินงานภายใน 5 ปี
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 3249 (แยกเขาไร่ยา) จ.จันทบุรี			180.000	360.000	360.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 4 (ลดระยะเวลา ก่อสร้างสะพาน) ตามนโยบายและทิศ ทางการดำเนินงานภายใน 5 ปี
โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 3238 (ทางแยกต่างระดับเจ็ดเสมียน) จ.ราชบุรี		224.000	448.000	448.000		งปม. แผ่นดิน	สส.			





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ตัดถนนเลียบบคลองชลประทาน (บริเวณบ้านหนองแหน) จ.เพชรบุรี		50.000	100.000	100.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ตัดทางเข้าตลาดกลางการเกษตรท่ายาง (แยกหนองบัว) จ.เพชรบุรี		50.000	100.000	100.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ตัดทางหลวงหมายเลข 3337 ตัดทางหลวงหมายเลข 3339 (แยกห้วยชินสีห์) จ.ราชบุรี		194.000	388.000	388.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 4373 (แยกด่านสิงขร) จ.ประจวบคีรีขันธ์					90.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		งบผูกพันถึงปี 2572
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 326 (แยกประจวบคีรีขันธ์) จ.ประจวบคีรีขันธ์				120.000	240.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 21 กับทางหลวงหมายเลข 225 (แยกราหุล) จ.เพชรบูรณ์		60.000	120.000	120.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 ตัดทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย)	180.000	360.000	360.000			งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ตัดทางหลวงหมายเลข 3212 (แยกทางน้ำสาคร) จ.ชัยนาท		138.000	276.000	276.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ตัดทางหลวงหมายเลข 33 (แยกตลาด อ.พันธ์) จ.พระนครศรีอยุธยา			160.000	320.000	320.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 4 (ลดระยะเวลา ก่อสร้างสะพาน) ตามนโยบายและทิศ ทางการดำเนินงานภายใน 5 ปี





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ตัดทางหลวงหมายเลข 3283 ตัดทางหลวงหมายเลข 3275 (เดิม) (ทางแยกเข้าเมืองอินทร์บุรี) จ.สิงห์บุรี				90.000	180.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 34 ตัดทางหลวงชนบท สป.1006 จ.สมุทรปราการ				60.000	120.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		งบผูกพันถึงปี 2571
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 34 กับทางหลวงชนบทหมายเลข สป.2001 (แยกวัดศรีวารีน้อย) จ.สมุทรปราการ		106.000	212.000	212.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 37 ตัดทางหลวงชนบท ปช.2030 (แยกหนองไผ่) จ.ประจวบคีรีขันธ์		60.000	120.000	120.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 37 ตัดทางหลวงชนบท พบ.1001 (แยกห้วยตะแปก)	50.000	100.000	100.000			งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 37 ตัดทางหลวงชนบท พบ.1010 (แยกข้างแท่งกระเจาด)	56.000	112.000	112.000			งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 4003 (แยกสวี) จ.ชุมพร				120.000	240.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		งบผูกพันถึงปี 2571/โครงการภายใต้ ภารกิจที่ 4 (ลดระยะเวลาก่อสร้างสะพาน) ตามนโยบายและทิศทางการดำเนินงาน ภายใน 5 ปี
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 4006 (แยกวังตะกอก) จ.ชุมพร				120.000	240.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		งบผูกพันถึงปี 2571/โครงการภายใต้ ภารกิจที่ 4 (ลดระยะเวลาก่อสร้างสะพาน) ตามนโยบายและทิศทางการดำเนินงาน ภายใน 5 ปี
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 ตัดทางหลวงหมายเลข 4048 (แยกวังปีบ) จ.พัทลุง		60.000	120.000	120.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		



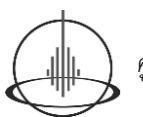


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 ตัดทางหลวงหมายเลข 4164 ตัดทางหลวงหมายเลข 4187 (แยกโพธิ์ทอง) จ.พัทลุง		120.000	240.000	240.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 ตัดทางหลวงหมายเลข 43 (แยกดอนยาง) จ.ปัตตานี		110.000	220.000	220.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 ตัดทางหลวงหมายเลข 410 (แยกตะลุโบะ) จ.ปัตตานี		180.000	360.000	360.000		งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 117 ตัดทางหลวงหมายเลข 122 ตัดทางหลวง หมายเลข 225 (ทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์) จ.นครสวรรค์	470.000	940.000	940.000			งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 224 ตัดทางหลวงหมายเลข 290	120.000	240.000	240.000			งปม. แผ่นดิน	สส.		
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 347 ตัดทางหลวงหมายเลข 3263 (แยกวรเชษฐ์) จ.พระนครศรีอยุธยา				210.000	420.000	งปม. แผ่นดิน	สส.		งบผูกพันถึงปี 2571/โครงการภายใต้ ภารกิจที่ 4 (ลดระยะเวลาก่อสร้างสะพาน) ตามนโยบายและทิศทางการดำเนินงาน ภายใน 5 ปี
กิจกรรม ดำเนินการเอง	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ (งานดำเนินการเอง)		650.000	700.000	770.000	840.000	งปม. แผ่นดิน	ศ.สส.		
	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน (งานดำเนินการเอง)		2,400.000	2,600.000	2,850.000	3,100.000	งปม. แผ่นดิน	ศ.ศท.		
โครงการอื่น ๆ	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 3522 (แยกทุ่งผักเบี้ย) จ.นครสวรรค์				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 206 (แยกตลาดแค) จ.นครราชสีมา				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับบนทางหลวง หมายเลข 4 (แยกเกาะหลัก) จ.ประจวบคีรีขันธ์				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียม)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับบนทางหลวง หมายเลข 4 (แยกกุยบุรี) จ.ประจวบคีรีขันธ์				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 4 ตัดทางหลวงหมายเลข 414 (แยกท่าท้อน) จ.สงขลา				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอตติ) จ.ลำพูน			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 33 ตัดทางหลวงหมายเลข 3051 (แยกบ้านนา) จ.นครนายก				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 4091 (แยกเขาปีป) จ.พัทลุง				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 117 กับทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง) จ.พิษณุโลก			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 117 กับทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) จ.พิษณุโลก			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 117 กับทางหลวงหมายเลข 126 (แยกหนองอ้อ) จ.พิษณุโลก			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 305 ตัดทางหลวงชนบทหมายเลข นย.3001 (แยกองครักษ์) จ.นครนายก			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา



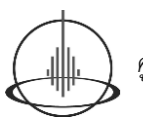


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการสำรวจออกแบบสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 32 บริเวณ บ.ท่าช้าง (ขาเข้าและขาออก) จ.ชัยนาท				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 32 บริเวณตลาดกรวด จ.อ่างทอง				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 35 บริเวณ บ.นาโคก จ.สมุทรสาคร		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2 สาย อ.โนนสะอาด - อุดรธานี จ.อุดรธานี				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 12 สาย ร้อยโพธิ์ - วังทอง (รวมทางแยกต่างระดับ 12/126) จ.พิษณุโลก				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 106 สาย ดอนไชย - อุโมงค์ ตอน แม่ตื่น - ศรีวิชัย จ.ลำพูน			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 117 สาย พญาแมน - ไร่อ้อย จ.อุดรดิตถ์		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 205 สาย สีแยกลำน้ำรายณ์ - สามแยกลำสนธิตอน ต.ม่วงค่อม - ช่องสำราญ จ.ลพบุรี				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัว - ต.ศรีมงคล จ.นครสวรรค์				N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 228 สาย ชุมแพ - หนองบัวลำภู ตอน ชุมแพ - ห้วยสายหนึ่ง จ.ขอนแก่น		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข สาย 309 อ่างทอง - อ.ไชโย จ.อ่างทอง			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 419 บ.ควน - บ.โพธิ์ (แยกต้นรัก) (ถนนวงแหวนรอบเมืองตรัง) จ.ตรัง		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 1035 สาย ลำปาง - วังเหนือ ตอน สำเภาทอง - บ.สวนดอกคำ จ.ลำปาง		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2022 สาย อ.สระใคร - อ.บ้านดุง จ.อุดรธานี		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2146 สาย หนองบัวลำภู - เขื่อนอุบลรัตน์ ตอน นามะเพ็ง - กุดคู จ.หนองบัวลำภู		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2321 สาย บ.ใหม่สามัคคี - นิยมชัย จ.ลพบุรี			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 3013 สาย หนองฉาง - ทัพทัน ตอน บ้านเก่า - อ.ทัพทัน จ.อุทัยธานี		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 3086 สาย ลาดหญ้า - ทุ่งมะสังข์ จ.กาญจนบุรี			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 3117 สาย คลองด่าน - บางบ่อ จ.สมุทรปราการ		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 3153 สาย จันทบุรี - ทำใหม่ จ.จันทบุรี			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 3156 สาย บ.สลัก - แสนตุ้ง จ.ตราด			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 3221 สาย อุทัยธานี - อ.ทัพทัน จ.อุทัยธานี			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 3273 โคกสูง - หนองเป็ด จ.ราชบุรี			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 3454 สาย อ.วิเศษชัยชาญ - บ.หน้าโคก จ.อ่างทอง		N/A	N/A			งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา



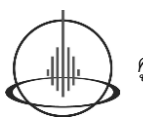


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมมา)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 4009 บางใหญ่ - อ.อ่าวลึก ตอน อ.นาสาร - อ.เวียงสระ จ.สุราษฎร์ธานี			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 4038 อ.คลองท่อม - อ.ลำทับ จ.กระบี่			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 4151 บ่อล้อ - ลำทับ ช่วง บ.ท่าข้าม - บ.หนองศรีจันทร์ จ.นครศรีธรรมราช			N/A	N/A		งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง	1,400.600	789.600	1,121.600	1,100.000	1,100.000	งปม. แผ่นดิน	สบ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมโครงการและผลกระทบสิ่งแวดล้อม งานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง	60.000	200.000	200.000	200.000	200.000	งปม. แผ่นดิน	สผ.		ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการพัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูลจราจรเพื่อจัดลำดับความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาคอขวดของการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก			30.0000			งปม. แผ่นดิน	สผ.		เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
กลยุทธ์ที่ 1.4 : ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม										
โครงการก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม	การก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางย่านชุมชน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการสัญจรและอำนวยความสะดวกและลดอุบัติเหตุภายในชุมชน		2,500.000	2,750.000	3,000.000	3,350.000	งปม. แผ่นดิน	สผ.		
โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเพื่อแก้ปัญหาโครงข่ายทางหลวงสายหลัก		7,450.000	8,200.000	9,000.000	9,950.000	งปม. แผ่นดิน	สผ.		
โครงการก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	การปรับปรุงและแก้ปัญหาทางกายภาพ เช่น เพิ่มไหล่ทางเป็นต้น		1,500.000	1,650.000	1,800.000	2,000.000	งปม. แผ่นดิน	สผ.		
โครงการก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	การพัฒนาทางหลวงในมิติของภาคและของประเทศแบบบูรณาการหลายภาคส่วน		2,350.000	2,600.000	2,850.000	3,100.000	งปม. แผ่นดิน	สผ.		





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินทุนค่าธรรมเนียมฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
โครงการอื่น ๆ	โครงการศึกษาแผนแม่บทพัฒนาทางหลวงรองรับ การอำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่คนทุกกลุ่ม			N/A			งปม. แผ่นดิน	สผ.		เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
กลยุทธ์ที่ 1.5 : จัดทำมาตรฐานโครงข่ายทางหลวงตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาทางหลวงบนทางหลวงสายหลักและสายรอง รวมถึงบริเวณจุดตัดทางแยกและการจัดการทางเข้าออกต่างๆ										
โครงการบริหารจัดการ ลำดับชั้นทางหลวง เพื่อยกระดับ ประสิทธิภาพและ ความปลอดภัย	โครงการจัดทำมาตรฐานการพัฒนาและออกแบบทางหลวง เพื่อให้เหมาะสมกับระดับความคล่องตัว (Mobility) และการเข้าถึง (Accessibility) ตามลำดับชั้นทางหลวง รวมทั้งปรับปรุงรูปแบบทางเชื่อม ทางแยก จุดกลับรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้มีความเหมาะสม	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สผ.	สบ.	โครงการภายใต้ภารกิจที่ 1 (กำหนดหลักเกณฑ์ปรับปรุงถนนให้เป็นไป ตามลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำมาใช้ในกระบวนการที่เกี่ยวข้อง) ตามนโยบายและทิศทางการดำเนินงาน ภายใน 5 ปี

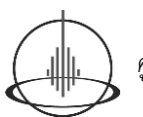




ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

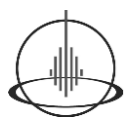
เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ

โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
กลยุทธ์ที่ 2.1 : บริหารจัดการงานบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยใช้ข้อมูลการตรวจสอบและประเมินสภาพทางวิศวกรรม										
กิจกรรมบำรุงรักษาและ บูรณะทางหลวง	- งานบำรุงปกติ	6,132.640	8,624.440	9,100.000	9,500.000	10,000.000	งปม. แผ่นดิน	สร.		
	- งานบำรุงตามกำหนดเวลา	5,200.975	17,989.680	18,000.000	18,900.000	19,850.000	งปม. แผ่นดิน	สร.		
	- งานบำรุงพิเศษและบูรณะ	8,027.084	28,946.280	29,000.000	30,500.000	32,000.000	งปม. แผ่นดิน	สร.		
	- งานฟื้นฟูทางหลวง	1,357.142	11,710.000	4,000.000	4,000.000	4,000.000	งปม. แผ่นดิน	สร.		
	- งานปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตขั้นพื้นฐาน	197.695	1,173.070	1,000.000	1,000.000	1,000.000	งปม. แผ่นดิน	สร.		
	- แก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน	200.000	400.000	400.000	400.000	400.000	งปม. แผ่นดิน	สร.		
	- งานบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	4,158.048	15,000.000	15,000.000	15,000.000	15,000.000	งปม. แผ่นดิน	สร.		
	- กิจกรรมแก้ปัญหาการระบายน้ำที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย บนโครงข่ายทางหลวง	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สร.		โครงการขอตั้งใหม่ปีงบประมาณ 67
กิจกรรมบำรุงรักษา สะพาน	- งานบำรุงรักษาสะพาน	370.467	763.470	1,000.000	1,000.000	1,000.000	งปม. แผ่นดิน	สร.		
โครงการอื่น ๆ	โครงการศึกษาระบบงานบำรุงรักษาสะพาน (ศึกษา สํารวจและ ตรวจสอบ ซ่อมบำรุงสะพาน)			N/A	N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สผ.	สส./สร.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา/ค่าจ้างที่ปรึกษา/ โครงการภายใต้ภารกิจที่ 8 (พัฒนาระบบงาน บำรุงรักษาสะพาน) ตามนโยบายและทิศ ทางการดำเนินงานภายใน 5 ปี
	กิจกรรมตรวจสอบและประเมินสภาพทางวิศวกรรมให้ ครอบคลุมในทุกมิติ	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สร./สว.	สท.1/สท.2	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา/งานจ้างที่ปรึกษา
กลยุทธ์ที่ 2.2 : จัดให้มีศูนย์บริหารจัดการจราจร อุบัติการณ์และภัยพิบัติ โดยมีการบูรณาการข้อมูลและการทำงานร่วมกัน ตั้งแต่การเฝ้าระวัง การรับรู้เหตุ การติดตามเหตุ การแก้ไขเหตุ และการป้องกันเหตุที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต										
โครงการบริหารจัดการ จราจรรองรับอุบัติเหตุ และภัยพิบัติ	งานจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (ด้านการจัดการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรและ อุบัติเหตุบนทางหลวง)	30.000	150.000	150.000	150.000	150.000	งปม. แผ่นดิน	สป.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 7 (ยกระดับ การทำงานของศูนย์บริหารจัดการจราจร และอุบัติเหตุ) ตามนโยบายและทิศทางการ ดำเนินงานภายใน 5 ปี
	งานเข้าถึงพื้นที่ที่เกิดภัยพิบัติภายในเวลาที่กำหนดในโครงข่าย ทางหลวง		N/A	N/A	N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สร.		เสนอแนะโดยที่ปรึกษา/ค่าจ้างที่ปรึกษา



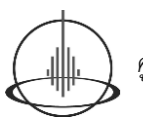


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
กลยุทธ์ที่ 2.3 : จัดให้มีกลไกเพื่อการบูรณาการข้อมูล การปฏิบัติงาน งบประมาณ บุคลากร เครื่องมือ เครื่องจักร และเทคโนโลยีที่ทันสมัย สำหรับการบริหารจัดการด้านจราจร รวมถึงการแก้ไขเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติ										
โครงการบริหารจัดการ จราจรรองรับอุบัติเหตุ และภัยพิบัติ	งานเตรียมความพร้อม และการเตรียมการสนับสนุนด้าน เครื่องจักรกล เครื่องมือ และงบประมาณ	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สทล./ขท.	ศ.สส./สก.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา/โครงการภายใต้ ภารกิจที่ 7 (ยกระดับการทำงานของศูนย์ บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ) ตามนโยบายและทิศทางการดำเนินงาน ภายใน 5 ปี
โครงการอื่น ๆ	โครงการศึกษา ยกระดับมาตรฐานผิวทาง และประสิทธิภาพ วัสดุ เพื่อลดผลกระทบที่เกิดจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ			20.000			งปม. แผ่นดิน	สว.	สร.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา/ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการจ้างที่ปรึกษาประจำเพื่อศึกษา วิเคราะห์ข้อมูล และ สนับสนุนการดำเนินงานของศูนย์บริหารจัดการจราจรและ อุบัติเหตุ กรมทางหลวง	18.000	25.000	30.000	35.000	40.000	งปม. แผ่นดิน	สป.		
	งานจ้างเหมาบริการสำรวจข้อมูลการจราจรและข้อมูลอื่น ๆ เพื่อบริหารศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ กรมทาง หลวง	-	85.000	85.000	85.000	85.000	งปม. แผ่นดิน	สป.		
กลยุทธ์ที่ 2.4 : มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากอุบัติเหตุและภัยพิบัติที่เกิดขึ้นซ้ำซาก และโครงข่ายที่เปราะบาง (Vulnerability) อย่างยั่งยืน ด้วยอาศัยข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และแบบจำลองทางวิศวกรรม										
โครงการแก้ไขปัญหาที่ เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ และภัยพิบัติที่เกิดขึ้น ซ้ำซากและโครงข่ายที่ เปราะบาง	โครงการแจ้งเตือนอุบัติเหตุบนโครงข่ายและวิเคราะห์ข้อมูล เชิงลึก เพื่อลดความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน		14.000			14.000	งปม. แผ่นดิน	สป.		ปรับปรุง Hardware และระบบรายงานทุก 3 ปี
	งานเตรียมความพร้อมด้านการประชาสัมพันธ์ เพื่อแจ้งเตือน ประชาชนผู้ใช้ทาง	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สร.	สสน.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
	โครงการแก้ไขจุดเสี่ยงภัยพิบัติซ้ำซาก			N/A	N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สร.	สผ.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
โครงการอื่น ๆ	โครงการศึกษาวิเคราะห์โครงข่ายที่เปราะบาง (Vulnerable Network) และเตรียมเส้นทางสำรองทดแทนกรณีเกิดวิกฤติ อุทกภัย			20.000			งปม. แผ่นดิน	สผ.	สร.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
	โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ที่ส่งผลกระทบต่อ ระบายน้ำ	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สร.	สทล./ขท.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
	โครงการศูนย์จัดการอุบัติเหตุและบูรณาการข้อมูล (Incident Management and Data Integration Center)			25.000	25.000	25.000	งปม. แผ่นดิน	สร.		เสนอแนะโดยที่ปรึกษา





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/ เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
กลยุทธ์ที่ 2.5 : เพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ และปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค										
โครงการพัฒนาระบบ ควบคุมน้ำหนัก ยานพาหนะบนทางหลวง	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ และจุดจอดพักรถบรรทุก			285.000	285.000	285.000	งปม. แผ่นดิน	สคน.		
	โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ กรม ทางหลวง			50.000	100.000	100.000	งปม. แผ่นดิน	สคน.		
โครงการพัฒนาสถานี ตรวจสอบน้ำหนัก	โครงการพัฒนาสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวร, สถานีตรวจสอบ น้ำหนักลูกข่าย VWS, สถานีตรวจสอบน้ำหนักชนิด WIM, สถานีตรวจสอบน้ำหนักย่อยสำหรับ Spot Check, ระบบแจ้ง เตือนรถไม่เข้าสถานีตรวจสอบน้ำหนัก (ImPS) และเพิ่ม ศักยภาพในการตรวจสอบน้ำหนักบริเวณจุดพักรถขนาด S และ M ของ สร.	427.000	471.000	629.000	676.000	1,115.000	งปม. แผ่นดิน	สคน.		
กิจกรรมปรับปรุงและ แก้ไขกฎหมาย	งานปรับปรุงและแก้ไขพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ)		N/A	N/A	N/A	N/A		สม.		
โครงการอื่น ๆ	งานจ้างที่ปรึกษา เช่น โครงการนำเทคโนโลยีระบบตรวจชั่ง น้ำหนักของยานพาหนะชนิดติดตั้งได้สะพาน, โครงการศึกษา ปรับปรุงหลักเกณฑ์การขออนุญาตฯ, โครงการจัดทำคู่มือและ มาตรฐานฯ, โครงการศึกษาพัฒนาจัดเก็บข้อมูลรถบรรทุกโดย GPS ฯลฯ	29.950	52.737	43.000	31.000	52.600	งปม. แผ่นดิน	สคน.		





ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ด้านความปลอดภัย

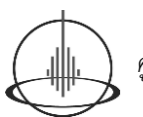
ประเด็นยุทธศาสตร์ : เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง

โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/ เงินกู้/เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
กลยุทธ์ที่ 3.1 : ปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางและการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สำหรับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงที่กำหนดไว้ในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง										
กิจกรรมอำนวยความสะดวก ความปลอดภัยทางถนน	งานอำนวยความสะดวกเพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน	3,376.996	11,000.000	11,550.000	12,127.500	12,733.875	งปม. แผ่นดิน	สป.		
โครงการอื่น ๆ	งานจ้างที่ปรึกษาปรับปรุงมาตรฐานอุปกรณ์งานอำนวยความสะดวกต่าง ๆ	17.000	20.000	20.000	20.000	20.000	งปม. แผ่นดิน	สป.		
กลยุทธ์ที่ 3.2 : ดำเนินมาตรการด้านวิศวกรรมที่มุ่งเน้นการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงในแต่ละประเภทเป็นการเฉพาะ ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง อุบัติเหตุบริเวณทางแยก อุบัติเหตุการชนประสานงา อุบัติเหตุถนนลื่น อุบัติเหตุชนท้ายรถจอดข้างทาง อุบัติเหตุชนคนเดินเท้า และอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์										
กิจกรรมอำนวยความสะดวก ความปลอดภัยทาง ถนนเพื่อลด ความรุนแรงของ อุบัติเหตุ	โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาศูนย์บริหารจัดการจราจร (HTOC) กรมทางหลวง			50.000	100.000	100.000	งปม. แผ่นดิน	สป.		
	โครงการวิเคราะห์การจราจรประมาณงานอำนวยความสะดวก		20.000			20.000	งปม. แผ่นดิน	สป.		ปรับปรุงค่าคงที่ และรูปสมการในการวิเคราะห์การจราจรประมาณ ทุก 3 ปี อ้างอิงสถิติอุบัติเหตุและปริมาณจราจร
	กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	1,141.900	3,000.000	3,150.000	3,307.500	3,472.875	งปม. แผ่นดิน	สป.		
	กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย	1,489.080	7,000.000	7,350.000	7,717.500	8,103.375	งปม. แผ่นดิน	สป.		
	กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง	919.360	1,500.000	1,575.000	1,653.750	1,736.438	งปม. แผ่นดิน	สป.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 9 (พัฒนาระบบงานจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง (Roadside Safety Management)) ตามนโยบายและทิศทางการดำเนินงานภายใน 5 ปี
	กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยจุดกลับรถในระดับเดียวกัน	544.650	700.000	735.000	771.750	810.338	งปม. แผ่นดิน	สป.		
กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกอันตราย	76.500	500.000	525.000	551.250	578.813	งปม. แผ่นดิน	สป.			



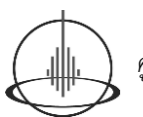


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/ เงินกู้/เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
โครงการพัฒนา จุดจอดพักรถ	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถ (ขนาดใหญ่)	1,093.024	1,080.150	940.000	908.000	526.000	งปม. แผ่นดิน/PPP	สคน.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 5 (PPP จุดจอดพักรถบรรทุก) ตามนโยบายและทิศทางการดำเนินงานภายใน 5 ปี
	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถ (ขนาดกลางและเล็ก)	242.590	300.000				งปม. แผ่นดิน	สร.		
กลยุทธ์ที่ 3.3 : ดำเนินการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spots) บนทางหลวง โดยเน้นการใช้ข้อมูลสถิติรูปแบบการชน (Collision Diagram) เพื่อกำหนดรูปแบบหรือวิธีการแก้ไขปรับปรุงสภาพความไม่ปลอดภัยบนทางหลวง										
โครงการแก้ไขจุดเสี่ยง และบริเวณอันตราย	งานปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง	693.505	2,000.000	2,100.000	2,205.000	2,315.250	งปม. แผ่นดิน	สป.		
กลยุทธ์ที่ 3.4 : กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรที่ชัดเจนสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audits) ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง ก่อนเปิดใช้งาน และถนนที่เปิดใช้งานแล้ว										
โครงการตรวจสอบ ความปลอดภัย ทางถนน	การฝึกอบรมบุคลากรสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	งปม. แผ่นดิน	สป.		
	งานจ้างตรวจสอบความปลอดภัย โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ก่อนเปิดใช้งาน	-	20.000	20.000	20.000	20.000	งปม. แผ่นดิน	สป.		
	กิจกรรมดำเนินงานด้านความปลอดภัยบนทางหลวง ให้มุ่งเน้นการดำเนินงานเชิงป้องกันที่ระยะต่างๆ ในวงจรการพัฒนาทางหลวง					N/A	N/A	งปม. แผ่นดิน	สป.	
โครงการอื่น ๆ	โครงการศึกษาแนวทางการกำหนดมาตรฐานและวิธีบริหารโครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างของกรมทางหลวง		7.300	10.000	10.000	10.000	งปม. แผ่นดิน	สฐ.		
กลยุทธ์ที่ 3.5 : ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องของเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง										
โครงการบริหารจัดการ จราจรรองรับ อุบัติเหตุและภัย พิบัติ	งานจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (ด้านการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนทางหลวง)	40.000	100.000	100.000	100.000	100.000	งปม. แผ่นดิน	สป.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 7 (ยกระดับการทำงานของศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ) ตามนโยบายและทิศทางการดำเนินงานภายใน 5 ปี





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/ เงินกู้/เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
กลยุทธ์ที่ 3.6 : พัฒนาทักษะและปลูกฝังค่านิยมด้านการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ										
โครงการพัฒนาทักษะ/ โครงการปลูกฝัง ค่านิยมบุคลากร	โครงการฝึกอบรมพัฒนาทักษะและปลูกฝังค่านิยมด้านการจัดการ ความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางให้แก่บุคลากร ที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	งปม. แผ่นดิน	สป.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 10 (ยกระดับ ความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง) ตามนโยบาย และทิศทางการดำเนินงานภายใน 5 ปี
กลยุทธ์ที่ 3.7 : กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรที่ชัดเจนในการจัดการความปลอดภัยบริเวณพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางให้เป็นมาตรฐาน										
โครงการอื่น ๆ	โครงการจ้างที่ปรึกษาประจำ (In-House) เพื่อยกระดับ ความปลอดภัยทางถนน			15.000	15.000	15.000	งปม. แผ่นดิน	สป.	สรุ.	โครงการภายใต้ภารกิจที่ 10 (ยกระดับความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง) ตามนโยบายและทิศทางการดำเนินงาน ภายใน 5 ปี/รองรับกิจกรรมจัดทำแผน Traffic Control Plan บริหารจัดการ ระบบบริหารจัดการข้อมูลสารสนเทศ (MIS) เป็นต้น

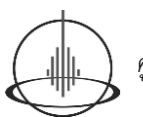




ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ด้านบริหารจัดการองค์กร

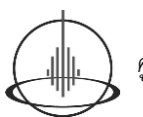
ประเด็นยุทธศาสตร์ : สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/ เงินกู้/เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ	
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570					
กลยุทธ์ที่ 4.1 : พัฒนาศักยภาพบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ทางด้านความคิด ทักษะ และทัศนคติ ที่ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต (Life Long Learning) และยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรภายในองค์กร											
โครงการพัฒนาทักษะ บุคลากร	กิจกรรมถ่ายทอดความรู้จากพี่สู่น้อง (Capture Senior Knowledge)		N/A	N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	กอ.			
	โครงการพัฒนาทรัพยากรบุคคลตามแผนพัฒนาทรัพยากร บุคคลของกรมทางหลวงประจำปี	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	กอ.		โครงการตามตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 4.1	
	โครงการก่อสร้างศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลงานทางในพื้นที่ ภาคใต้ จ.ภูเก็ต		30.000	85.000	85.000		งปม.แผ่นดิน	กอ.	สทล. 17	โครงการภายใต้ภารกิจที่ 11 (เพิ่มเติมศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลงาน ทางในพื้นที่ภาคใต้) ตามนโยบาย และทิศทางการดำเนินงานภายใน 5 ปี	
	กิจกรรมปรับปรุงระบบการสรรหาให้ได้มาซึ่งบุคลากรยุคใหม่ที่มี ศักยภาพเหมาะสมกับตำแหน่ง		N/A	N/A	N/A	N/A		กจ.			การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ใน กระบวนการสรรหาบุคลากรยุคใหม่ที่มี ศักยภาพเหมาะสมกับตำแหน่งของกรม ทางหลวง
	กิจกรรมปรับปรุงสวัสดิการและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากร		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	กจ./กอ.	ทุกหน่วยงาน ภายใน ทล.		1. การจัดหาและปรับปรุงสวัสดิการให้ บุคลากรกรมทางหลวง 2. การจัดกิจกรรม เพื่อสร้างและปรับปรุงสภาพแวดล้อมและ บรรยากาศที่ดีในการทำงาน/โครงการ ตามตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 4.2
	กิจกรรมส่งเสริมการสร้างความผูกพันในองค์กร		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		กจ.	ทุกหน่วยงาน ภายใน ทล.	โครงการส่งเสริมการสร้างความผูกพัน ในองค์กร/โครงการตามตัวชี้วัดระดับ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.1
โครงการอื่น ๆ	โครงการจัดทำระบบการฝึกอบรมสำหรับผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้น ทะเบียนเป็นผู้รับจ้างกรมทางหลวง				5.000		งปม.แผ่นดิน	สฐ.			



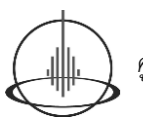


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/ เงินกู้/เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
กลยุทธ์ที่ 4.2 : พัฒนาคความรู้ ความเข้าใจ และทักษะแก่บุคลากรทางด้านดิจิทัล (Digital Literacy) รองรับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่การปฏิบัติงาน										
โครงการพัฒนาทักษะ บุคลากร	กิจกรรมพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเชิงลึกแก่บุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ		N/A	N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	ศน.	กอ.	
	กิจกรรมพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่ผู้บริหารของกรมทางหลวง		N/A	N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	ศน.	กอ.	
	กิจกรรมพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคคลทั่วไป (Non-IT) ของกรมทางหลวง		N/A	N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	ศน.	กอ.	
โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศสำหรับการเรียนรู้ด้วยตนเองผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลบุคลากรและระบบบริหารการเรียนรู้เพื่อการพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวง (Training Management System: TMS & Learning Management System: LMS)			N/A			งปม.แผ่นดิน	ศน.	กอ.	
	กิจกรรมพัฒนาทักษะด้านระบบรักษาความปลอดภัยบน Cloud Computing ของกรมทางหลวง		N/A	N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	ศน.	กอ.	
	โครงการพัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของบุคลากรทุกระดับ และส่งเสริมบุคลากรให้เกิดทัศนคติและวัฒนธรรมดิจิทัล (Digital Mindset and Culture)			4.000	4.000	4.000	งปม.แผ่นดิน	ศน.	กอ.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
	โครงการส่งเสริมภาวะผู้นำด้านดิจิทัลของผู้บริหาร (Digital Leadership) ให้เกิดวัฒนธรรมดิจิทัล (Digital Culture)			1.000	1.000	1.000	งปม.แผ่นดิน	ศน.	กอ.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
	โครงการส่งเสริมทักษะความเข้าใจและใช้เทคโนโลยีดิจิทัล หรือ Digital literacy ให้บุคลากรทุกระดับ			4.000	4.000	4.000	งปม.แผ่นดิน	ศน.	กอ.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
	โครงการส่งเสริมการพัฒนาทักษะ ความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ที่รองรับนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลในอนาคตให้กับบุคลากร			2.000	2.000	2.000	งปม.แผ่นดิน	ศน.	ทุกหน่วยงาน ภายใน ทล.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/ เงินกู้/เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
กลยุทธ์ที่ 4.3 : เปลี่ยนโฉมองค์กรโดยใช้เครื่องมือทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Transformation) ในกระบวนการทำงานและการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถนำไปวิเคราะห์และใช้ประโยชน์										
โครงการปรับปรุง กระบวนการทำงาน รองรับเทคโนโลยี ดิจิทัล	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน			N/A			งปม.แผ่นดิน	สค./ศน.		
	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนงานสร้างทาง				N/A		งปม.แผ่นดิน	สท.1/สท.2		
	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนงานสร้างสะพาน				N/A		งปม.แผ่นดิน	สส.		
	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลและ การเงินและบัญชีเพื่อการบริหารจัดการให้อยู่ในรูปแบบ ของ Web Application			N/A			งปม.แผ่นดิน	สก.		
	โครงการพัฒนาระบบงานตรวจสอบสินทรัพย์				N/A		งปม.แผ่นดิน	สตภ.		
	โครงการบูรณาการข้อมูลหน่วยงานภายนอก (Data Integration Gateway)				N/A		งปม.แผ่นดิน	ศน.		
	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบห้องสมุดอัตโนมัติ					N/A	งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการพัฒนาระบบจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Document Management System)				N/A		งปม.แผ่นดิน			
	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศงานด้านกฎหมาย				N/A		งปม.แผ่นดิน	สม./ศน.		
	โครงการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำโปรแกรมการคำนวณต้นทุน ต่อผลผลิตด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลตามแนวทาง PART และ DPIS เพิ่มเติมในส่วนที่ไม่มีอยู่ในระบบงานมาตรฐานของ สำนักงาน ก.พ.					N/A	งปม.แผ่นดิน	กจ.		
	โครงการจัดทำ Digital Transformation Roadmap		2.500	2.500	2.500	2.500	งปม.แผ่นดิน	ศน.	ทุกหน่วยงาน ภายใน ทล.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
	โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางระบบภูมิสารสนเทศของกรม ทางหลวงและพัฒนามาตรฐานข้อมูลตามมาตรฐานการเชื่อมโยง ข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ				15.000		งปม.แผ่นดิน	ศน.		เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
	โครงการยกระดับระบบความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลเพื่อสร้าง เสถียรภาพด้านเทคโนโลยีดิจิทัล				50.000		งปม.แผ่นดิน	ศน.		เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
โครงการอื่น ๆ	โครงการพัฒนาระบบงานและฐานข้อมูลกรมธรรม์ประกันภัย ให้รองรับการยกระดับหน่วยงานภาครัฐสู่องค์กรดิจิทัล (Digital Government Platform)		13.205				งปม.แผ่นดิน	สฐ.		



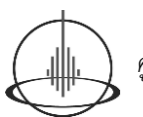


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/ เงินกู้/เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการจัดทำระบบฐานข้อมูลผู้มีสิทธิในการเสนอราคางานก่อสร้างและบำรุงทาง			5.000			งปม.แผ่นดิน	สรุ.		
	โครงการพัฒนาระบบงานและฐานข้อมูลเครื่องมือเครื่องจักรของงานบำรุงทางด้วยอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน QR code			10.000			งปม.แผ่นดิน	สรุ.		
	โครงการพัฒนาระบบตรวจสอบเครื่องมือเครื่องจักรสำหรับผู้ปฏิบัติงานภาคสนามผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์แบบพกพา				8.000		งปม.แผ่นดิน	สรุ.		
กลยุทธ์ที่ 4.4 : พัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Services) สำหรับการให้บริการประชาชน										
โครงการพัฒนาระบบ ให้บริการ อิเล็กทรอนิกส์	ระบบบริการขออนุญาตกระทำการใดๆในเขตทางหลวง					20.000	งปม.แผ่นดิน	สป.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 14 (นาระบบ E-Service มาประกอบการดำเนินงานในภารกิจของกรมทางหลวง) ตามนโยบายและทิศทางการดำเนินงานภายใน 5 ปี/โครงการตามตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 4.3
	ระบบบริหารจัดการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน			20.000			งปม.แผ่นดิน	สด.		
	ระบบบริการการวิเคราะห์และทดสอบวัสดุ			20.000			งปม.แผ่นดิน	สว.		
	ระบบขออนุญาตเดินรถพิเศษเพื่อควบคุมการเดินรถที่มีขนาดใหญ่พิเศษ			25.000			งปม.แผ่นดิน	สคน.		
	ระบบสารสนเทศเพื่อการลงทะเบียนผู้รับจ้าง		12.280				งปม.แผ่นดิน	สรุ.		
กลยุทธ์ที่ 4.5 : ยกระดับการประชาสัมพันธ์เชิงรุก ด้านการปฏิบัติการและผลการดำเนินงาน โดยเน้นการสื่อสารให้ประชาชนเข้าใจในเรื่องการใช้ถนน และหน้าที่ของประชาชนตามกฎหมาย										
โครงการยกระดับ การประชาสัมพันธ์และ การจัดการข้อร้องเรียน	กิจกรรมการปรับปรุงโครงสร้างฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ สำนักงานเลขานุการกรม กรมทางหลวงให้ถูกต้องตามกฎหมายกระทรวงคมนาคม		N/A	N/A	N/A	N/A		สสน.		ฝ่ายร้องเรียนฯ
	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบร้องเรียนร้องทุกข์ กรมทางหลวง		1.570				งปม.แผ่นดิน	สสน.		ฝ่ายร้องเรียนฯ
	โครงการอบรมสัมมนาเครือข่ายผู้ปฏิบัติงานเรื่องราวร้องทุกข์ กรมทางหลวง		0.500	0.500	0.500	0.500	งปม.แผ่นดิน	สสน.		ฝ่ายร้องเรียนฯ
	โครงการอบรมสัมมนาเครือข่ายเจ้าหน้าที่ดูแลศูนย์ข้อมูลข่าวสาร กรมทางหลวง		0.100	0.100	0.100	0.100	งปม.แผ่นดิน	สสน.		ฝ่ายร้องเรียนฯ/โครงการตามตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 4.4
	กิจกรรมการศึกษาดูงานระบบเรื่องราวร้องทุกข์ของหน่วยงานภายนอก		N/A	N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	สสน.		ฝ่ายร้องเรียนฯ
	กิจกรรมการศึกษาดูงานระบบงาน Call Center ของหน่วยงานภายนอก		N/A	N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	สสน.		ฝ่ายร้องเรียนฯ
	กิจกรรมการศึกษาดูงานศูนย์ข้อมูลข่าวสารหน่วยงานภายนอก		N/A	N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	สสน.		ฝ่ายร้องเรียนฯ



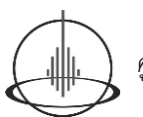


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/ เงินกู้/เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์การให้บริการประชาชนผ่าน โซเชียลมีเดีย		0.250	0.250	0.250	0.250	งปม.แผ่นดิน	สสน.	ทุกหน่วยงาน ภายใน ทล.	ฝ่ายประชาสัมพันธ์
	โครงการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เชิงรุก "การสร้างเครือข่าย ประชาสัมพันธ์กรมทางหลวง"		0.250	0.250	0.250	0.250	งปม.แผ่นดิน	สสน.	ทุกหน่วยงาน ภายใน ทล.	ฝ่ายประชาสัมพันธ์
	โครงการส่งเสริมภาพลักษณ์กรมทางหลวงผ่านกิจกรรมการมี ส่วนร่วมกับประชาชนอย่างยั่งยืน		0.250	0.250	0.250	0.250	งปม.แผ่นดิน	สสน.	ทุกหน่วยงาน ภายใน ทล.	ฝ่ายประชาสัมพันธ์
	โครงการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมความปลอดภัยบนทางหลวงแก่ ประชาชน		0.250	0.250	0.250	0.250	งปม.แผ่นดิน	สสน.	ทุกหน่วยงาน ภายใน ทล.	ฝ่ายประชาสัมพันธ์
	โครงการพัฒนาระบบจัดเก็บ สืบค้น และบริการ สื่อ ประชาสัมพันธ์ของกรมทางหลวง		1.500	0.250	0.250	0.250	งปม.แผ่นดิน	สสน.	ทุกหน่วยงาน ภายใน ทล.	ฝ่ายประชาสัมพันธ์
	โครงการประกวดภาพถ่ายกรมทางหลวง		0.500			0.500	งปม.แผ่นดิน	สสน.		ฝ่ายประชาสัมพันธ์
	โครงการพัฒนาทักษะบุคลากรสำนักงานเลขานุการกรม ทางด้านดิจิทัล		N/A	N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	สสน.	ทุกหน่วยงาน ภายใน ทล.	ฝ่ายอาคารฯ
	โครงการฝึกอบรมเพิ่มทักษะด้านการจัดการเชิงพื้นที่ (Smart PR)			N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	กอ.		โครงการตามตัวชี้วัด ระดับเป้าประสงค์ที่ 4.4
กลยุทธ์ที่ 4.6 : ยกระดับการติดตามการดำเนินงานและใช้จ่ายงบประมาณ โดยใช้ระบบสารสนเทศ										
โครงการยกระดับ การติดตามและ ประเมินผล	โครงการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการประเมินผลงาน โครงการก่อสร้างของกรมทางหลวง		10.475	15.000	15.000	15.000	งปม.แผ่นดิน	สฐ.		
	โครงการประเมินผลการปฏิบัติงานการก่อสร้างงานทาง เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ ประจำปีงบประมาณ		13.250	14.000	14.000	14.000	งปม.แผ่นดิน	สฐ.		
	โครงการประเมินผลการปฏิบัติงานการก่อสร้างงานสะพาน เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จประจำปีงบประมาณ		14.000	14.000	14.000	14.000	งปม.แผ่นดิน	สฐ.		
	โครงการประเมินผลการปฏิบัติงานบำรุงทางและงานอำนวย ความปลอดภัย (โครงการย่อย) ประจำปีงบประมาณ		9.000	12.000	12.000	12.000	งปม.แผ่นดิน	สฐ.		
	โครงการประเมินผลสัมฤทธิ์โครงการภายใต้การจัดสรร งบประมาณฐานศูนย์ (zero-based budgeting) ประจำปี งบประมาณ			20.000	20.000	20.000	งปม.แผ่นดิน	สฐ.		





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/ เงินกู้/เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
กลยุทธ์ที่ 4.7 : กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากร เพื่อการจัดการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)										
โครงการเพิ่ม ประสิทธิภาพ การบูรณาการระหว่าง หน่วยงาน	กิจกรรมจัดทำแผนบูรณาการความเสี่ยงสำหรับงานก่อสร้างทาง และสะพานร่วมกับหน่วยงานอื่นและหน่วยงานท้องถิ่น	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		สบ./สท.1/สท. 2/สส.	สทล./ขท.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา/ไม่มีงบประมาณ
กลยุทธ์ที่ 4.8 : ทบทวน ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรฐาน ที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน ให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และรองรับการเปลี่ยนแปลง										
กิจกรรมปรับปรุงและ แก้ไขกฎหมาย	งานปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และ พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		สม.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 12 (ปรับปรุง แก้ไขพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542) ตามนโยบายและทิศทางการ ดำเนินงานภายใน 5 ปี
โครงการอื่น ๆ	โครงการติดตามแผนพัฒนางานโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่และ โครงการสำคัญ		15.310				งปม.แผ่นดิน	สผ.		ใช้เงินเหลือจ่ายปี 2565/ค่าจ้างที่ปรึกษา
	โครงการศึกษาแนวทางการจัดทำดัชนีวัดศักยภาพของ ผู้ประกอบการ (Contractor Index for Inclusive)		12.736				งปม.แผ่นดิน	สรฐ.		
	โครงการศึกษาแนวทางการขึ้นทะเบียนผู้ประกอบการงานปรับปรุง ผิวทางแอสฟัลต์ด้วยวิธี Asphalt Hot Mix In-Plant Recycling		5.000				งปม.แผ่นดิน	สรฐ.		
	โครงการปรับปรุงหลักเกณฑ์และวิธีการคัดเลือกผู้มีคุณสมบัติ เบื้องต้นในการจ้างเพื่อขอจดทะเบียนเป็นผู้รับจ้าง งานบำรุงทาง ของกรมทางหลวง					8.000	งปม.แผ่นดิน	สรฐ.		
	โครงการพัฒนาหลักเกณฑ์สำหรับการพัฒนาขอบเขตงาน (Term of Reference : TOR) ของกรมทางหลวง ให้สอดคล้องกับสัญญา FIDIC (The International Federation of Consulting Engineers) สำหรับงานก่อสร้างและบำรุง		13.300	13.300			งปม.แผ่นดิน	สรฐ.		
โครงการจัดทำมาตรฐานโครงสร้างสะพานชนิดพิเศษ : Segmental Concrete Box Girder Bridges			15.000			งปม.แผ่นดิน	สรฐ.			





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/ เงินกู้/เงินกองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการศึกษามาตรฐานการบูรณาการระบบภูมิสารสนเทศ (GIS) ด้วยชุดคำสั่งด้านการจัดการเชิงพื้นที่ที่สเปค สำหรับกรมทางหลวง				10.000		งปม.แผ่นดิน	สรุ.		
	โครงการศึกษาและจัดทำคู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยการนำเทคโนโลยี ITS มาประยุกต์ใช้			10.000			งปม.แผ่นดิน	สรุ.		
	โครงการพัฒนาคู่มือบริหารโครงการงานก่อสร้างและบำรุงทางของกรมทางหลวง ให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. การจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และกฎระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง			10.000			งปม.แผ่นดิน	สรุ.		
	โครงการจัดทำระบบคู่มือการทำงานด้านงานก่อสร้างทางและโครงสร้างด้วยระบบสารสนเทศ					10.000	งปม.แผ่นดิน	สรุ.		
	โครงการจัดทำปริมาณวัสดุตามแบบมาตรฐานกรมทางหลวง ปี 2018 (Revision) และข้อมูลรายละเอียดตามหลักเกณฑ์ประเมินราคาต้นทุนการคำนวณราคากลาง		6.000				งปม.แผ่นดิน	สรุ.		





ยุทธศาสตร์ที่ 5 : ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์ : ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม มุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/เงิน กองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
กลยุทธ์ที่ 5.1 : สนับสนุนและขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม ทั้งในส่วนของงานวิจัยที่มุ่งเป้าตามภารกิจ										
งานวิจัยที่สร้างองค์ความรู้ใหม่เพื่อต่อยอด และนวัตกรรมที่พัฒนาขึ้นจากผู้ปฏิบัติงาน ให้เกิดความต่อเนื่องและชัดเจน รวมถึงส่งเสริมการนำผลงานวิจัยและนวัตกรรมไปใช้ประโยชน์และขยายผลในวงกว้าง										
โครงการสนับสนุนและ ขับเคลื่อนงานวิจัยและ นวัตกรรม	โครงการวิเคราะห์สมรรถนะด้านความแข็งแรงของโครงสร้าง ทางหลวง	1.800					งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการวิเคราะห์สมรรถนะความฝืดของผิวทางแอสฟัลต์ คอนกรีตกรมทางหลวง	1.800					งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการศึกษาวิเคราะห์สมรรถนะและประเมินวงจรชีวิต (Life Cycle Analysis) โครงสร้างถนนสำหรับโครงข่ายทางหลวง	14.470					งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการศึกษาการเสริมกำลังสะพานกิตติขจรโดยวิธีการวิเคราะห์ ค่าใช้จ่ายตลอดอายุการใช้งานเพื่อยกระดับความปลอดภัย ในการให้บริการและเพิ่มประสิทธิภาพในการบำรุงรักษาภายหลัง การใช้งาน 55 ปี	12.840					งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการข้อมูลจากอากาศยานไร้คนขับเพื่อตรวจติดตามข้อมูล ปริมาณจราจรและการจัดทำแผนที่เชิงวิศวกรรม	13.740					งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการศึกษาวิเคราะห์ค่าความฝืดของผิวทางคอนกรีตและ แอสฟัลต์คอนกรีตหลังเปิดใช้งาน		2.120				งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการศึกษาและพัฒนาวิธีการควบคุมสัญญาณไฟจราจรแบบ Adaptive เพื่อช่วยลดความล่าช้าของยานพาหนะและมลพิษ บริเวณทางแยก		16.160				งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการศึกษาเพื่อแก้ปัญหาพื้นสะพานแตกร้าวเนื่องจากความล่า ช้าจากการจราจรของรถบรรทุกหนักโดยใช้คอนกรีตผสมยางรถยนต์ เก่าบดละเอียด		8.610				งปม.แผ่นดิน	สจ.		
โครงการศึกษาการบูรณะสะพานวุฒิกุล เพื่อยกระดับความ ปลอดภัยในการให้บริการภายหลังการใช้งาน 70 ปี		10.400				งปม.แผ่นดิน	สจ.			

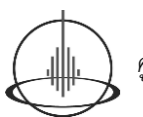


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/เงิน กองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	โครงการศึกษาพัฒนากระบวนการสำรวจและเก็บข้อมูลค่าความผิดของผิวทางด้วยระยะการชะลอผ่านพอร์ต OBD (On-board diagnostics) ของรถยนต์ เพื่อประเมินความปลอดภัยของถนน		13.810				งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการศึกษาผลกระทบของรถบรรทุกต่อสภาพการจราจรและคุณภาพการให้บริการของทางหลวง		11.080				งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการศึกษาความเร็วแนะนำบริเวณทางโค้งจากข้อมูลที่เก็บผ่านระบบเซนเซอร์บนสมาร์ตโฟน (Advisory Speed Accelerometer)		12.800				งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการศึกษา วิจัย แสงจ้าจากไฟฟ้แสงสว่างของถนน เพื่อยกระดับคุณภาพของการขับขี่ยามค่ำคืน (Glare Study for Road Lighting Quality)		12.500				งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการพัฒนาเซนเซอร์อัจฉริยะสำหรับตรวจวัดคุณสมบัติของดินและวัสดุงานทาง			10.000			งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยหาอัตราการทำงานที่เหมาะสมเพื่อกำหนดต้นทุนงานบำรุงรักษาทางหลวง			10.000			งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การพัฒนาฐานข้อมูล (Database) ผลการทดสอบกำลังรับน้ำหนักของเสาเข็มสำหรับงานออกแบบก่อสร้างคันทางและสะพานของกรมทางหลวง			12.000			งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การศึกษาค่าความผิดของผิวจราจรที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพค่าระยะเบรกเพื่อหยุดรถอย่างปลอดภัย			20.000			งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยพัฒนานวัตกรรมติดตามพฤติกรรมด้านวิศวกรรมของอุโมงค์ทางลอด (Under Pass) เพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจรและจัดแผนบำรุงรักษา			20.000			งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การพัฒนาเครื่องหมายและเส้นจราจรสำหรับยานยนต์ไร้คนขับ			15.000			งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในงานวิศวกรรมงานเพื่อความปลอดภัย (Human factors for safety in Highway Engineering)			25.000			งปม.แผ่นดิน	สจ.		



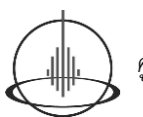


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/เงิน กองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
	การวิจัยพัฒนาปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) ในการประเมินสภาพผิวทางและสะพานสำหรับวางแผนซ่อมบำรุง				20.000		งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยพัฒนา Big Data สำหรับประเมินและบริหารจัดการสินทรัพย์ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (Road Asset Management)				15.000		งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยประเมินสมรรถนะทางหลวงในระยะยาว (Long-Term Pavement Performance) เพื่องานบำรุงรักษาและความปลอดภัย				12.000		งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยเทคนิคและวิธีการปรับปรุงเสถียรภาพและความมั่นคงของคันทางในพื้นที่เสี่ยงภัยพิบัติ				16.000		งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยเพื่อวิเคราะห์และออกแบบคอสสะพานในพื้นที่เสี่ยงภัยพิบัติ				15.000		งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยเพื่อการพยากรณ์เตือนภัยและระบบการเฝ้าระวังเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางธรรมชาติ (Natural Disasters) ในเขตทางหลวง					10.000	งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยระบบปลอดภัยอัจฉริยะบนถนน (Smart Road Safety) เพื่อป้องกันอุบัติเหตุบริเวณหน้าโรงเรียน					15.000	งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยการบริหารจัดการต้นไม้ริมทางเพื่อลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง					10.000	งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยเพื่อการบูรณะสะพานที่เสื่อมสภาพรุนแรงแบบยั่งยืน					15.000	งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยนวัตกรรมเพื่อเสริมกำลังและยืดอายุสะพาน					18.000	งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยเพื่อตรวจสอบและประเมินสภาพโครงสร้างสะพานและทางลอดด้วยเทคนิคขั้นสูง (Structural Health Monitoring)					20.000	งปม.แผ่นดิน	สจ.		



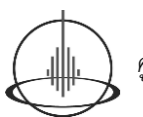


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/เงิน กองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
กลยุทธ์ที่ 5.2 : นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ในการกิจการดำเนินงาน										
เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ (UAV) ในการกิจสำรวจและออกแบบ การบริหารจราจร การใช้แบบจำลองข้อมูลอาคาร (BIM) ในการกิจสำรวจและออกแบบ งานบำรุงรักษา และงานอำนวยความสะดวก เป็นต้น										
โครงการบริหารจัดการ จราจรรองรับ อุบัติเหตุและภัย พิบัติ	งานจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (ด้านการสนับสนุน การบริหารจัดการจราจรเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย บนทางหลวง)	50.000	150.000	150.000	150.000	150.000	งปม.แผ่นดิน	สป.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 7 (ยกระดับ การทำงานของศูนย์บริหารจัดการจราจร และอุบัติเหตุ) ตามนโยบายและทิศทาง การดำเนินงานภายใน 5 ปี
โครงการเพิ่ม ประสิทธิภาพการ ดำเนินงานโดยใช้ เทคโนโลยีและ นวัตกรรม	โครงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในงานสำรวจและออกแบบ			N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	สป.		โครงการภายใต้ภารกิจที่ 13 (ประยุกต์ใช้ เทคโนโลยีที่ทันสมัยในงานสำรวจและ ออกแบบ) ตามนโยบายและทิศทาง การดำเนินงานภายใน 5 ปี
โครงการอื่น ๆ	โครงการประเมินผลงานโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยใช้อากาศยาน ไร้คนขับ (UAV)			15.000	15.000	15.000	งปม.แผ่นดิน	สฐ.		
กลยุทธ์ที่ 5.3 : สร้างเครือข่ายและความร่วมมือ (MOU) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานระหว่างประเทศและองค์กรนานาชาติ เพื่อการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรม										
กิจกรรมสร้างเครือข่าย กับหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง เพื่อการ พัฒนางานวิจัยและ นวัตกรรม	ความร่วมมือเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน ระหว่างศูนย์ ความเป็นเลิศทางวิชาการ ด้านการวิจัยและนวัตกรรม เพื่อการขนส่งเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์			N/A	N/A	N/A		สจ.		
	ความร่วมมือทางวิชาการกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศ แห่งประเทศญี่ปุ่น			N/A	N/A	N/A		สจ.		
	ความร่วมมือในการบูรณาการข้อมูลด้านวิชาการระหว่าง กรมทางหลวง และ กรมทางหลวงชนบท			N/A	N/A	N/A		สจ.		
	ความร่วมมือโครงการสนับสนุนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้าน วิศวกรรมส่องสว่างสำหรับงานสาธารณะระหว่าง กรมทางหลวง กับ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย			N/A	N/A	N/A		สจ.		



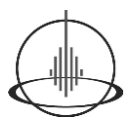


โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/เงิน กองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
กลยุทธ์ที่ 5.4 : พัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวง รวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทาง เพื่อให้คนทุกกลุ่มสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่และเท่าเทียมกัน										
โครงการพัฒนา ปรับปรุง และดูแล โครงข่าย ทางหลวงเพื่อรองรับ คนทุกกลุ่ม	โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกคนบริเวณ จุดจอดรถโดยสารประจำทางในพื้นที่ชุมชนเมือง			N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	สบ./สผ.		
	โครงการปรับปรุงและติดตั้งที่นั่งพักสำหรับผู้สูงอายุบนทางเดินเท้า ในพื้นที่ชุมชนทั่วประเทศ			N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	สบ./สผ.		
	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกคนบริเวณ จุดพักรถบนทางหลวงแผ่นดิน			N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	สบ./สผ.		
กลยุทธ์ที่ 5.5 : พัฒนาสายทางต้นแบบโดยนำแนวระเบียบโครงข่ายทางหลวงสีเขียว (Green Highway Corridor Development) ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง เปิดใช้งาน และการบำรุงรักษา ให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด มีการใช้ทรัพยากรที่คุ้มค่า และมีการประหยัดพลังงาน										
โครงการอื่น ๆ	โครงการศึกษาแนวทางการนำระบบประเมินด้านความยั่งยืน สากลแบบ Green roads มาใช้ในงานพัฒนาทางหลวง			15.0000			งปม.แผ่นดิน	สผ.	สฐ./สจ./สว.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
	กิจกรรมกำหนดขอบเขตการศึกษาออกแบบโครงการทางหลวง ที่มีศักยภาพ			N/A			งปม.แผ่นดิน	สผ./สบ.		เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
กลยุทธ์ที่ 5.6 : ส่งเสริมการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระบวนการทำงานที่ช่วยลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยคาร์บอนและก๊าซเรือนกระจก ในงานก่อสร้างและ บำรุงรักษาทางและงานสะพาน										
โครงการส่งเสริมการ ใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อมและ ประหยัดพลังงาน	การนำขยะพลาสติกมาใช้ในงานก่อสร้างถนนแอสฟัลต์			10.000			งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การประยุกต์ใช้วัสดุธรรมชาติปรับปรุงคุณภาพวัสดุในงานก่อสร้างทาง			15.000			งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การนำวัสดุคอนกรีตกลับมาใช้ใหม่ในงานทาง				15.000		งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยเพื่อลดผลกระทบของมลพิษระหว่างก่อสร้างทางหลวง				20.000		งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยปรับปรุงคุณภาพวัสดุและยึดอายุถนนเพื่อลดต้นทุน ในการบำรุงรักษา					15.000	งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	การวิจัยเสริมกำลังชั้นโครงสร้างทางด้วยวัสดุสังเคราะห์แบบ ผสมผสาน (Hybrid Materials) เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่มี รถบรรทุกสูง					10.000	งปม.แผ่นดิน	สจ.		
	โครงการติดตั้งไฟ LED งานไฟฟ้าแสงสว่างทางหลวง			N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	สป.	สทล./ขท.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
โครงการติดตั้งไฟ LED งานไฟฟ้าแสงสว่างภายในอาคารสำนักงาน	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	สสน./สร.	ทุกหน่วยงาน ของ ทล.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา	





โครงการ/ กิจกรรมที่รองรับ	รายการ	วงเงินคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566-2570 (ล้านบาท)					แหล่งงบประมาณ (งปม. แผ่นดิน/PPP/เงินกู้/เงิน กองทุนฯ)	หน่วยงาน รับผิดชอบ หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	หมายเหตุ
		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570				
โครงการติดตั้ง Solar Cell ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างของ กรมทางหลวง	โครงการติดตั้ง Solar Cell ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างของ กรมทางหลวง			N/A	N/A	N/A	งปม.แผ่นดิน	สสน.		ติดตั้งนำร่องที่อาคารสหกรณ์แล้ว
	โครงการติดตั้งสถานีอัดประจุในเขตทางหลวงภายในที่พักริมทาง			N/A	N/A	N/A	PPP	สคน./กท.		เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
	โครงการติดตั้งสถานีอัดประจุภายในพื้นที่ของกรมทางหลวง			N/A	N/A	N/A	PPP	สสน./สผ.	สทล./ขท.	เสนอแนะโดยที่ปรึกษา
กลยุทธ์ที่ 5.7 : ปลุกฝังค่านิยมด้านการรักษาสีเขียวให้แก่มูลนิธิที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ										
โครงการปลุกฝัง ค่านิยมบุคลากร	กิจกรรมปลุกฝังค่านิยมด้านการรักษาสีเขียว	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		สสน.		เสนอแนะโดยที่ปรึกษา/ไม่ใช้งบประมาณ



ภาคผนวก
คำอธิบายการประเมินผลตัวชี้วัด
ของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง
(พ.ศ. 2566-2570)



ยุทธศาสตร์ที่ 1

ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

เป้าประสงค์ที่ 1.1 มีโครงข่ายทางหลวงที่สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจ และจุดเชื่อมต่อ การขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง รวมถึงสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ การขนส่งทางรางและน้ำ เพื่อให้การเดินทางและขนส่งสินค้า มีความสะดวก รองรับการขยายตัว ทางเศรษฐกิจและชุมชนเมือง และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 1.1 จำนวน Missing Link เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้

คำอธิบายตัวชี้วัด

การพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงที่ขาดช่วง (Missing Links) เชื่อมโยง “พื้นที่เศรษฐกิจ” “สถานีขนส่ง” “สถานีรถไฟ” “ท่าเรือ” “ท่าเรือบก” “ท่าอากาศยาน” “จุดรวบรวมและกระจายสินค้า” รวมถึงปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้รองรับการเชื่อมต่อบริเวณจุดเข้าออกของระบบโครงข่ายทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินผลการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน สนับสนุนการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าเรือบก ท่าอากาศยาน จุดรวบรวมและกระจายสินค้า โดยเน้นการเชื่อมโยงเพื่อสนับสนุนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ หลากหลายรูปแบบ (Intermodal Transport) ทั้งในรูปแบบเดี่ยว (Single Mode) และหลายรูปแบบ (Multi Modes) ด้วยการวัดผลเชิงปริมาณโดยตรงจากจำนวน Missing Link ที่เริ่มดำเนินการก่อสร้าง ในปีนั้น ๆ

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- จำนวน Missing Link เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุน การเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ และการเชื่อมต่อจุดเข้าออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เริ่มดำเนินการก่อสร้าง

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวน Missing Link	โครงการ	มีข้อมูล	สำนักแผนงาน, สำนักก่อสร้างทางที่ 1 และ 2

คำเป้าหมาย

เป้าหมายเชิงปริมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานของจำนวน Missing Link เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึง โครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้

หน่วย : โครงการ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
5*	จำนวน 3 โครงการ ภายใน 5 ปี				

หมายเหตุ : สาเหตุที่ค่าเป้าหมายมีค่าต่ำกว่าค่าฐาน เนื่องจากโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จนโครงข่ายมีความสมบูรณ์ครอบคลุมพื้นที่หลักของประเทศแล้ว ดังนั้นจำนวนโครงการพัฒนาที่เป็น Missing Link จึงมีแนวโน้มลดลง





วิธีการคำนวณ

นับจำนวนโครงการของสายทางที่ระบุว่าเป็นกลุ่ม Missing Link ที่ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายเพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าเรือบก ท่าอากาศยาน จุดรวบรวมและกระจายสินค้า โดยพิจารณาโครงการที่ริเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปีนั้น ๆ หรือพิจารณารวมในระยะเวลา 5 ปีก็ได้

ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

นับจำนวนโครงการของสายทางที่ระบุเป็นกลุ่ม Missing Link ที่ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายเพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยง โดยพิจารณาโครงการที่ริเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปีนั้น ๆ หรือพิจารณารวมในระยะเวลา 5 ปีก็ได้ โดยมีตัวอย่างของสถานที่ดังต่อไปนี้

- พื้นที่เศรษฐกิจ
- สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าเรือบก ท่าอากาศยาน
- จุดรวบรวมและกระจายสินค้า

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักแผนงาน (กลุ่มงานวางแผน) กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 และสำนักก่อสร้างทางที่ 2





ยุทธศาสตร์ที่ 1

ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

เป้าประสงค์ที่ 1.2 มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดความสูญเสียจากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 1.2 จำนวนและระยะทางของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางพิเศษระหว่างเมืองเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน

คำอธิบายตัวชี้วัด

การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อรองรับ “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” “แหล่งท่องเที่ยว” และ “ด่านชายแดน” เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรให้เกิดความคล่องตัว สนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดความสูญเสียจากความล่าช้าของการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินผลการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงด้านความคล่องตัว (Mobility) ของการจราจรในโครงข่ายทางหลวง สนับสนุนการเดินทางขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ด้วยการวัดผลเชิงปริมาณโดยตรงจากจำนวนทางเลี่ยงเมือง ทางสายใหม่ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีการเริ่มดำเนินการก่อสร้าง

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- ทางเลี่ยงเมือง ทางสายใหม่ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เริ่มดำเนินการก่อสร้าง
- สะพาน ทางลอด อุโมงค์ ทางแยก ที่มีการเริ่มดำเนินการก่อสร้าง
- ปรับปรุงทางเดิม ขยายช่องจราจรที่มีการเริ่มดำเนินการก่อสร้าง

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
ทางเลี่ยงเมือง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	จำนวน (โครงการ)	มีข้อมูล	สำนักแผนงาน กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สำนักก่อสร้างที่ 1 และ 2
สะพาน ทางลอด อุโมงค์ ทางแยก	จำนวน (แห่ง)	มีข้อมูล	สำนักแผนงาน สำนักก่อสร้างสะพาน
ทางสายใหม่ และโครงข่ายทางหลวงที่ขยายช่องจราจร	ระยะทาง (กม.)	มีข้อมูล	สำนักแผนงาน สำนักบริหารบำรุงทาง





คำเป้าหมาย

เป้าหมายเชิงปริมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานของจำนวนทางเลี้ยวเมืองที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้

หน่วย : โครงการ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
7*	จำนวน 3 โครงการภายใน 5 ปี				

หมายเหตุ : สาเหตุที่ค่าเป้าหมายมีค่าต่ำกว่าค่าฐาน เนื่องจากโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนโครงข่ายมีความสมบูรณ์ครอบคลุมพื้นที่หลักของประเทศแล้ว ดังนั้น จำนวนโครงการพัฒนาที่เป็นทางเลี้ยวเมืองจึงมีแนวโน้มลดลง

เป้าหมายเชิงปริมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานของระยะทางของทางสายใหม่ที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้

หน่วย : กิโลเมตร

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
30	จำนวน 200 กม. ภายใน 5 ปี				

เป้าหมายเชิงปริมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานของจำนวนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้

หน่วย : โครงการ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
2	จำนวน 3 โครงการ ภายใน 5 ปี				

เป้าหมายเชิงปริมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานของจำนวนสะพาน ทางลอด อุโมงค์ และทางแยกที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้

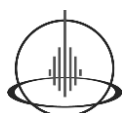
หน่วย : แห่ง

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
10	11	12	13	14	15

เป้าหมายเชิงปริมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานของโครงข่ายทางหลวงที่มีการปรับปรุง หรือขยายช่องจราจรที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้

หน่วย : กิโลเมตร

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
75	75	75	80	80	85





วิธีการคำนวณ

นับจำนวนโครงการของทางเลี่ยงเมือง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยพิจารณาโครงการที่มีการเริ่มก่อสร้างในปีนั้น ๆ หรือพิจารณารวมในระยะเวลา 5 ปีก็ได้

นับจำนวน (แห่ง) ของสะพาน ทางลอด อุโมงค์ ทางแยก โดยพิจารณาโครงการที่มีการเริ่มก่อสร้างในปีนั้น ๆ หรือพิจารณารวมในระยะเวลา 5 ปีก็ได้

นับระยะทาง (กม.) ของทางสายใหม่ และโครงข่ายทางหลวงที่มีการปรับปรุงหรือที่ขยายช่องจราจร โดยพิจารณาโครงการที่มีการเริ่มก่อสร้างในปีนั้น ๆ หรือพิจารณารวมในระยะเวลา 5 ปีก็ได้

โดยนิยามดังต่อไปนี้

- ทางเลี่ยงเมือง (Highway Bypass) เป้าหมายเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางให้สามารถเดินทางอ้อมผ่านพื้นที่ตัวเมืองได้ โดยไม่เสียเวลารถติดในพื้นที่เมือง และช่วยระบายความคับคั่งของจราจรในพื้นที่เมือง โดยทั่วไปทางเลี่ยงเมืองมี 2 ลักษณะคือ
 1. ก่อสร้างเป็นลักษณะทางแยกจากถนนเดิม และมีแนวเส้นทางใหม่อ้อมพื้นที่เมืองและไปบรรจบกับทางหลวงในบริเวณที่เลยเขตเมืองไปแล้ว
 2. ก่อสร้างเป็นแนวถนนใหม่ต่อเนื่องกับถนนหลักแนวเดิม
- สะพาน ทางลอด อุโมงค์ และทางแยกต่างระดับ เป็นโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกหรือจุดกลับรถบนทางหลวงสายหลัก เพื่อปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น

ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

การนับจำนวนโครงการที่มีการเริ่มก่อสร้างโครงข่ายทางหลวง ทางเลี่ยงเมือง ทางสายใหม่ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในแต่ละปีงบประมาณ

การนับจำนวน (แห่ง) ของสะพาน ทางลอด อุโมงค์ และทางแยกต่างระดับ ที่มีการเริ่มก่อสร้างในแต่ละปีงบประมาณ

การนับจำนวนระยะทาง (กม.) ที่มีการเริ่มก่อสร้างทางสายใหม่ และโครงการทางหลวงที่เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง (Performance Enhancement for Major Highway Network) เช่น กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร (Highway Capacity Improvement) งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวง (Two – Lane Highway Upgrading) งานก่อสร้างเพิ่มช่องทางการแซง (Construction of Passing Lanes for Mobility and Safety Improvement) เป็นต้น

ซึ่งการประเมินดังกล่าว ก็เพื่อให้เกิดความคล่องตัว แก้ไขปัญหาจราจร สนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดความสูญเสียจากความล่าช้าของการเดินทาง

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักแผนงาน (กลุ่มงานวางแผน) กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 สำนักก่อสร้างทางที่ 2 และสำนักก่อสร้างสะพาน





ยุทธศาสตร์ที่ 1

ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

เป้าประสงค์ที่ 1.3 มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับกิจกรรมการเดินทาง การข้ามถนน และการสัญจรอื่น ๆ ของผู้ใช้ถนนกลุ่มเปราะบางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 1.3 จำนวนพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม

คำอธิบายตัวชี้วัด

การพัฒนาและปรับปรุงทางหลวง และสิ่งอำนวยความสะดวกผ่านช่วงถนนที่เป็นย่านชุมชน ต่อเนื่องกันตลอดบริเวณข้างทาง หรือผ่านบริเวณที่เป็นสถานที่สำคัญ เช่น พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และแหล่งอุตสาหกรรม เป็นต้น เพื่อให้มีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและรูปแบบการใช้ถนนบริเวณชุมชน และเน้นให้ความสำคัญกับผู้ใช้ถนนกลุ่มเปราะบาง โดยให้เกิดความสมดุลกันของประสิทธิภาพ และความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินผลการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่มีการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวง และสิ่งอำนวยความสะดวก ผ่านช่วงถนนที่เป็นย่านชุมชน พื้นที่เกษตร สถานที่สำคัญ โดยให้ความสำคัญกับผู้ใช้ถนนกลุ่มเปราะบาง เพื่อให้เกิดความเหมาะสม เช่น กิจกรรมการเดินทางข้ามถนน และการสัญจรอื่น ๆ

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- จำนวนพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม	จำนวน (แห่ง)	มีข้อมูล	สำนักแผนงาน สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักอำนวยความสะดวก

คำเป้าหมาย

จำนวนพื้นที่ชุมชน ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม ภายในระยะเวลา 5 ปี

หน่วย : แห่ง

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
60	60	60	65	65	70





จำนวนพื้นที่การเกษตรที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน
ทุกกลุ่มกลุ่มภายในระยะเวลา 5 ปี

หน่วย : แห่ง

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
60	60	60	65	65	70

จำนวนแหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับ
ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่มภายในระยะเวลา 5 ปี

หน่วย : แห่ง

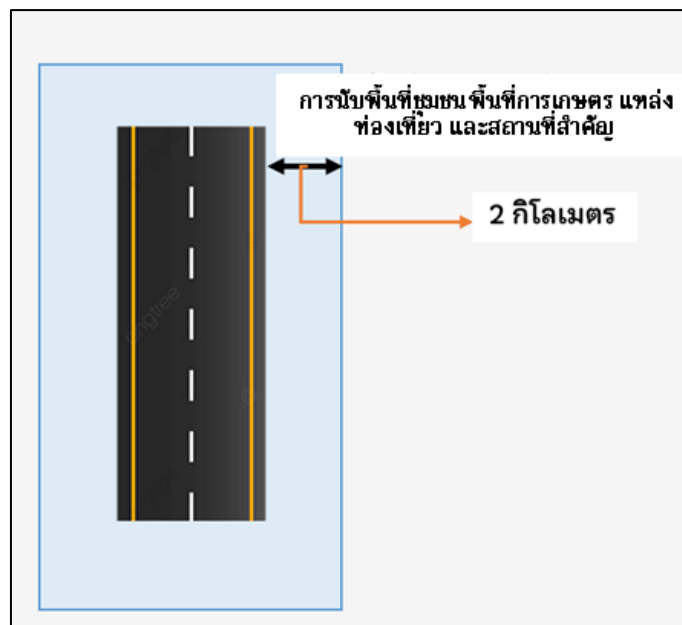
ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
50	50	50	55	55	60

วิธีการคำนวณ

นับจำนวนพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุง
ให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยอาจพิจารณาจากโครงการที่เริ่มดำเนินการ
ก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงในปีนั้น ๆ หรือพิจารณาภาพรวมในระยะเวลา 5 ปี ก็ได้

ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

แหล่งชุมชน การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวก
และปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม ทั้งนี้อาจอ้างอิงจำนวนพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร
ในรัศมี 2 กิโลเมตร จากโครงข่ายถนนทางหลวง และพิจารณาแหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ
จากวัตถุประสงค์ของการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวง





ทั้งนี้ โครงการอ้างอิงจากรหัสงานและลักษณะงานที่ดำเนินงานในปัจจุบันของกรมทางหลวง โดยตัวอย่างอาจจะอ้างอิงจากรายละเอียดรหัสงาน งานพัฒนาทางหลวง งานบำรุงรักษาทางหลวง และงานอำนวยความสะดวก (พ.ศ. 2565) ดังต่อไปนี้

- โครงการในกลุ่มรหัสงาน 11100 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม (Highway Improvement through Communities for All Road Users)
- โครงการในกลุ่มรหัสงาน 11110 งานก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน (Highway Improvement through Communities Area)
- โครงการในกลุ่มรหัสงาน 11120 งานก่อสร้างทางหลวงผ่านสถานที่สำคัญ (Highway Improvement through Important Places)
- โครงการในกลุ่มรหัสงาน 11600 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง (Highway Shoulder Widening)
- โครงการในกลุ่มรหัสงาน 11700 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง (Performance Enhancement for Major Highway Network)
- โครงการในกลุ่มรหัสงาน 11800 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค (Regional Strategic Based Highway Network Development)

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักแผนงาน (กลุ่มงานวางแผนดำเนินงาน)

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักอำนวยความสะดวก





ยุทธศาสตร์ที่ 1

ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

เป้าประสงค์ที่ 1.4 มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว (Mobility) และเข้าถึง (Accessibility) สอดคล้องกับมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 1.4 จำนวนหน่วยงานที่ได้รับการพัฒนาหรือปรับปรุงให้สอดคล้องตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

คำอธิบายตัวชี้วัด

การพัฒนาและปรับปรุงทางหลวง การบำรุงรักษาทางหลวง และสิ่งอำนวยความสะดวกอุปกรณอำนวยความสะดวกปลอดภัย จำเป็นต้องมีการพัฒนาให้เหมาะสม และสอดคล้องตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบาย ความปลอดภัยในการใช้งานถนน

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินผลการนำมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) มาประยุกต์ใช้เพื่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงตั้งแต่กระบวนการสร้างการรับรู้และการประชาสัมพันธ์ภายในองค์กร การนำไปประยุกต์ใช้เพื่อการสำรวจออกแบบ การก่อสร้าง การบำรุงรักษา และการอำนวยความสะดวก

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- ข้อมูลหน่วยงาน (สำนัก) ที่มีการนำมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) มาประยุกต์ใช้เพื่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
ข้อมูลการจัดแบ่งลำดับชั้นของถนน (Road Hierarchy) ที่ได้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาและบริหารจัดการทางหลวง	หน่วยงาน (สำนัก)	มีข้อมูล	สำนักแผนงาน สำนักสำรวจและออกแบบ สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักอำนวยความสะดวก

คำเป้าหมาย

จำนวนหน่วยงานที่นำมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) มาประยุกต์ใช้เพื่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงตั้งแต่กระบวนการสร้างการรับรู้และการประชาสัมพันธ์ภายในองค์กร การนำไปประยุกต์ใช้เพื่อการวางแผน การสำรวจออกแบบ การก่อสร้าง การบำรุงรักษา และการอำนวยความสะดวก

หน่วย : หน่วยงาน

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ไม่มี	จำนวน 4 หน่วยงาน ภายใน 5 ปี				





วิธีการคำนวณ

นับจำนวนหน่วยงานที่นำมามาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) มาประยุกต์ใช้เพื่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงตั้งแต่กระบวนการวางแผน การสำรวจออกแบบ การก่อสร้าง การบำรุงรักษาและการอำนวยความสะดวกปีนั้น ๆ หรือพิจารณาภาพรวมในระยะเวลา 5 ปี ก็ได้

ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

ตัวอย่างนับจำนวนหน่วยงานที่นำมามาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) มาประยุกต์ใช้เพื่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงตั้งแต่สร้างการรับรู้และการประชาสัมพันธ์ภายในองค์กร การนำไปประยุกต์ใช้เพื่อการวางแผน การสำรวจออกแบบ การก่อสร้าง การบำรุงรักษา และการอำนวยความสะดวก ตัวอย่างเช่น

- การพัฒนามาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยสำนักแผนงาน กรมทางหลวง
- การสร้างการรับรู้และการประชาสัมพันธ์ภายในองค์กรของกรมทางหลวงทั้งในส่วนของผู้บริหาร หน่วยงานส่วนกลาง หน่วยงานส่วนภูมิภาค
- การประยุกต์ใช้มาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อใช้ในกระบวนการสำรวจและออกแบบเพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ
- การประยุกต์ใช้มาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อใช้ในการวางแผน การบำรุงรักษา การจัดสรรงบประมาณ และการรักษาระดับการให้บริการของโครงข่ายทางหลวง โดยสำนักบริหารบำรุงทาง
- การประยุกต์ใช้มาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อใช้ในการยกระดับความปลอดภัย การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกของโครงข่ายทางหลวง โดยสำนักอำนวยความสะดวก

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักแผนงาน

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักสำรวจและออกแบบ / สำนักบริหารบำรุงทาง / สำนักอำนวยความสะดวก / สำนักแผนงาน





ยุทธศาสตร์ที่ 1

ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1.1 ความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

คำอธิบายตัวชี้วัด

สัดส่วนของประชากรที่เข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน สะท้อนถึงผลสัมฤทธิ์ของการพัฒนา Missing Link เส้นทางยุทธศาสตร์ และเส้นทางเชื่อมระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อสนับสนุนการเดินทางขนส่งและระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินผลสัมฤทธิ์ของการพัฒนา Missing Link เส้นทางยุทธศาสตร์ และเส้นทางเชื่อมระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อสนับสนุนการเดินทางขนส่งและระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยประเมินจากสัดส่วนของประชากรที่เข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน ด้วยการพิจารณาสัดส่วนของประชากรที่อาศัยอยู่ในระยะ 2 กิโลเมตร จากโครงข่ายถนนทางหลวงที่สามารถใช้งานได้

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- ระยะทางโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัด (กิโลเมตร)
- ขอบเขตพื้นที่ของแต่ละจังหวัด (ตารางกิโลเมตร)
สืบค้น : <https://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statMenu/newStat/home.php>
- จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในแต่ละจังหวัดโดยรวมประชากรแฝง (คน)
สืบค้น : <https://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statMenu/newStat/home.php>

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
ระยะทางโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัด	กิโลเมตร	มีข้อมูล	สำนักแผนงาน
ขอบเขตพื้นที่ของแต่ละจังหวัด	ตารางกิโลเมตร	มีข้อมูล	กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในแต่ละจังหวัดโดยรวมประชากรแฝง	คน	มีข้อมูล	กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

คำเป้าหมาย

ความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ภายใน 5 ปี เมื่อเทียบกับค่าฐาน
หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ไม่มี	เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ภายในระยะเวลา 5 ปี				

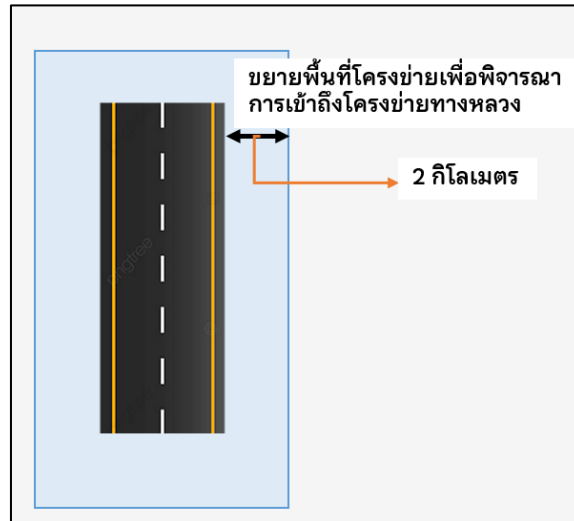




วิธีการคำนวณ

ขั้นตอนที่ 1 : คำนวณระยะทางโครงข่ายทางหลวงตามขอบเขตของจังหวัดด้วยโปรแกรม Q-GIS

ขั้นตอนที่ 2 : พิจารณาขอบเขตโครงข่ายทางหลวงด้วยการขยายขอบเขตทางหลวงออกไป ด้านละ 2 กิโลเมตร เพื่อพิจารณาการเข้าถึงประชากรที่อาศัยอยู่ภายในระยะ 2 กิโลเมตร จากโครงข่ายทางหลวง



ขั้นตอนที่ 3 : นำความกว้างของโครงข่าย (ขั้นตอนที่ 2) คูณกับผลการวิเคราะห์ระยะทางโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัด (ขั้นตอนที่ 1) จะทำให้ได้ขอบเขตโครงข่ายทางของแต่ละจังหวัดที่ประชากรสามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงได้ในระยะ 2 กิโลเมตร

$$\begin{array}{l} \text{ขอบเขตโครงข่ายทางของแต่ละจังหวัด} \\ \text{ที่ประชากรสามารถเข้าถึงโครงข่าย} \\ \text{ทางหลวงได้ในระยะ 2 กิโลเมตร} \end{array} = \begin{array}{l} \text{ความกว้างของโครงข่าย} \\ \text{ทางหลวง (2 กม.)} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{ระยะทางโครงข่ายทางหลวง} \\ \text{ของแต่ละจังหวัด} \end{array}$$

ขั้นตอนที่ 4 : พิจารณาความหนาแน่นของประชากรในแต่ละจังหวัดจาก

$$\text{ความหนาแน่นของประชากร} = \frac{\text{จำนวนประชากรในแต่ละจังหวัด (คน)}}{\text{ขอบเขตพื้นที่ของแต่ละจังหวัด (ตารางกิโลเมตร)}}$$

นำผลการวิเคราะห์ขอบเขตโครงข่ายทางของแต่ละจังหวัด ที่ประชากรสามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงได้ในระยะ 2 กิโลเมตร (ขั้นตอนที่ 3) คูณกับความหนาแน่นของประชากรในแต่ละจังหวัดผลลัพธ์ที่ได้จะทำให้ทราบถึงจำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัด ในระยะ 2 กิโลเมตร จำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัด ในระยะ 2 กิโลเมตร = ขอบเขตโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัดที่ประชากรสามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงได้ในระยะ 2 กิโลเมตร x ความหนาแน่นของประชากรในแต่ละจังหวัด





ขั้นตอนที่ 5 : การพิจารณาความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ภายใน 5 ปี เมื่อเทียบกับค่าฐานจะเป็นการพิจารณาร้อยละการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัดในระยะ 2 กิโลเมตร ตั้งแต่ พ.ศ. 2566-2570 เทียบกับจำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัดในระยะ 2 กิโลเมตร พ.ศ. 2565 (ปีฐาน)

ร้อยละการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัดในระยะ 2 กิโลเมตร

$$= \frac{\text{ผลการดำเนินการ—ปีฐาน}}{\text{ปีฐาน}} \times 100$$

โดยที่

ผลการดำเนินการ คือ จำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัดในระยะ 2 กิโลเมตร ตั้งแต่ พ.ศ. 2566-2570

ปีฐาน คือ จำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัดในระยะ 2 กิโลเมตร พ.ศ. 2565

ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

ผลคำนวณระยะทางโครงข่ายทางหลวง และตามขอบเขตของจังหวัดด้วยโปรแกรม Q-GIS

รายชื่อจังหวัด	ระยะทาง (กม.)	ขอบเขตการพิจารณา 2 กม (ตร.กม.)
กรุงเทพมหานคร	300.80	1,203.19
สมุทรปราการ	211.94	847.77
นนทบุรี	126.82	507.28
ปทุมธานี	351.44	1,405.75
พระนครศรีอยุธยา	532.96	2,131.86
อ่างทอง	252.56	1,010.25
ลพบุรี	993.44	3,973.74
สิงห์บุรี	253.85	1,015.39
ชัยนาท	326.44	1,305.76
สระบุรี	641.90	2,567.58
ชลบุรี	789.74	3,158.94
ระยอง	423.23	1,692.91
จันทบุรี	523.76	2,095.03
ตราด	426.82	1,707.27
ฉะเชิงเทรา	457.49	1,829.96
ปราจีนบุรี	412.36	1,649.43
นครนายก	208.35	833.42
สระแก้ว	823.10	3,292.41
นครราชสีมา	1,589.29	6,357.17
บุรีรัมย์	890.67	3,562.67
สุรินทร์	932.17	3,728.70
ศรีสะเกษ	850.47	3,401.88





ผลการพิจารณาความหนาแน่นของประชากรในแต่ละจังหวัด

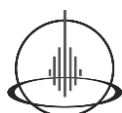
หน่วย : คน/ตร.กม.

จังหวัด	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนประชากรรวมประชากรแฝง (คน)	ความหนาแน่นประชากร
กรุงเทพมหานคร	1,568.74	5,527,994.00	3,523.85
สมุทรปราการ	1,004.09	1,356,449.00	1,350.92
นนทบุรี	622.30	1,288,637.00	2,070.75
ปทุมธานี	1,525.86	1,190,060.00	779.93
พระนครศรีอยุธยา	2,556.64	820,512.00	320.93
อ่างทอง	968.37	274,763.00	283.74
ลพบุรี	6,199.75	739,473.00	119.27
สิงห์บุรี	822.48	204,526.00	248.67
ชัยนาท	2,469.75	320,432.00	129.74
สระบุรี	3,576.49	643,963.00	180.05
ชลบุรี	4,363.00	1,583,672.00	362.98
ระยอง	3,552.00	751,343.00	211.53
จันทบุรี	6,338.00	536,557.00	84.66
ตราด	2,819.00	228,376.00	81.01
ฉะเชิงเทรา	5,351.00	724,178.00	135.34
ปราจีนบุรี	4,762.36	495,325.00	104.01
นครนายก	2,122.00	260,433.00	122.73

จำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัดในระยะ 2 กิโลเมตร ข้อมูลปีฐาน (พ.ศ. 2565)

- 10 จังหวัดที่มีจำนวนประชากรเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงได้มากที่สุด (หน่วย : คน)

อันดับ	รายชื่อจังหวัด	จำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัดในระยะ 2 กิโลเมตร	จำนวนประชากรทั้งหมด	ร้อยละจำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงในระยะ 2 กม. เทียบกับจำนวนประชากรทั้งหมด
1	กรุงเทพมหานคร	4,239,868	5,527,994	77%
2	ชลบุรี	1,146,625	1,583,672	72%
3	สมุทรปราการ	1,145,273	1,356,449	84%





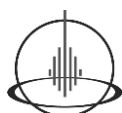
อันดับ	รายชื่อจังหวัด	จำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัดในระยะ 2 กิโลเมตร	จำนวนประชากรทั้งหมด	ร้อยละจำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงในระยะ 2 กม.เทียบกับจำนวนประชากรทั้งหมด
4	ปทุมธานี	1,096,384	1,190,060	92%
5	นนทบุรี	1,050,444	1,288,637	82%
6	นครศรีธรรมราช	842,474	1,549,344	54%
7	นครราชสีมา	817,107	2,634,154	31%
8	อุบลราชธานี	696,683	1,868,519	37%
9	พระนครศรีอยุธยา	684,184	820,512	83%
10	ขอนแก่น	672,607	1,790,863	38%

- 10 จังหวัดที่มีจำนวนประชากรเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงได้น้อยที่สุด (หน่วย : คน)

อันดับ	รายชื่อจังหวัด	จำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงของแต่ละจังหวัดในระยะ 2 กิโลเมตร	จำนวนประชากรทั้งหมด	ร้อยละจำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงในระยะ 2 กม.เทียบกับจำนวนประชากรทั้งหมด
77	แม่ฮ่องสอน	61,593	285,916	22%
76	ระนอง	61,860	194,573	32%
75	อุทัยธานี	84,937	325,116	26%
74	พังงา	93,469	268,016	35%
73	อำนาจเจริญ	95,273	376,350	25%
72	นครนายก	102,285	260,433	39%
71	สมุทรสงคราม	114,406	190,842	60%
70	สตูล	115,268	324,835	35%
69	กระบี่	127,542	479,351	27%
68	ประจวบคีรีขันธ์	131,522	553,171	24%

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักแผนงาน (กลุ่มงานวางแผน)

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักแผนงาน (กลุ่มงานวางแผน)





ยุทธศาสตร์ที่ 2

ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

เป้าประสงค์ที่ 2.1 มีการบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ได้เป้าหมายตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยที่กำหนด

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 2.1 ระยะทางของทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการ

คำอธิบายตัวชี้วัด

การบำรุงรักษาทางหลวงเป็นหนึ่งในกิจกรรมหลักที่สำคัญ ซึ่งสามารถยกระดับคุณภาพโครงข่ายทางหลวงให้มีความยั่งยืน ดังนั้น หากสายทางได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการที่เหมาะสมจะทำให้สามารถรักษาคุณภาพของสายทางทั้งทางด้านสุนทรียศาสตร์ในการขับขี่และความปลอดภัยในการสัญจร การใช้งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพได้

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินการบริหารจัดการงานบำรุงรักษาถนนภายใต้งบประมาณที่จำกัด ซึ่งกรมทางหลวงต้องบริหารจัดการจำนวนระยะทางของถนนที่ได้รับการบำรุงรักษา ให้ครอบคลุมต่อความต้องการในโครงข่ายทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบ และทันต่อการเสื่อมสภาพจากการใช้ทางอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการรักษาคุณภาพของสายทางให้เกิดประสิทธิภาพต่องบประมาณที่ได้รับการจัดสรร

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- ระบบบริหารแผนงานทางหลวง (<http://plannet.doh.go.th/>)

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนระยะทางของถนนที่ได้รับการบำรุงรักษา	กิโลเมตร	มีข้อมูล	สำนักแผนงาน, สำนักบริหารบำรุงทาง

ค่าเป้าหมาย

ระยะทาง (ระยะทางจริง) ของถนนที่ได้รับการบำรุงรักษา (กิโลเมตร) โดยจะต้องเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3 ของปีฐาน

หน่วย : กิโลเมตร

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
2,800	2,900	3,000	3,100	3,200	3,300

วิธีการคำนวณค่าเป้าหมาย

- บันทึกจำนวนระยะทางของถนนที่ได้รับการบำรุงรักษา ณ ปีงบประมาณนั้น ๆ โดยบันทึกเฉพาะกิจกรรมที่เป็นงานบำรุงผิวทาง โดยไม่รวมกิจกรรมงานบำรุงปกติ





ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

- เข้าระบบหรือฐานข้อมูลของระบบบริหารแผนงานทางหลวง
- กดเข้าไปยังหน้า “สืบค้นข้อมูล”
- กำหนดระยะเวลาทางปีงบประมาณนั้น ๆ
- เลือกรหัสงานและกิจกรรมด้านงานบำรุงทาง
- ส่งออกข้อมูลและรวบรวมเป็นระยะทางที่ได้รับการบำรุง

ค้นหาขั้นพื้นฐาน Export Excel ย้อนกลับ

ค้นหาข้อมูล

เลือกทั้งหมด

ปีงบประมาณ 2559

สำนัก สำนักบริหารบำรุงทาง

ผลผลิต โครงการทางหลวงได้รับการบำรุงก..

รหัสงาน เลือกทั้งหมด

รหัสแผนงาน

หมายเลขทางหลวง เลือกทั้งหมด

ดอนควบคุม เลือกทั้งหมด

ชื่อตอน

กม.ดำเนินการ

ระยะทาง

งบประมาณ

สำนักทางหลวง เลือกทั้งหมด

แขวงทางหลวง เลือกทั้งหมด

สถานะ(ส.ทล.) กรุณาเลือก

สถานะ(ส่วนกลาง) กรุณาเลือก

ปีงบ.	สำนัก	ผลผลิต	รหัสงาน	รหัสแผนงาน	หมายเลขทางหลวง	ดอนควบคุม	ชื่อตอน	กม.วิ่งขึ้น
2559	สำนักบริหารบำรุงทาง	โครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	22300	02-2559-411-0009	31	0102	งานวงกว้าง - หลักสี่	14+700
2559	สำนักบริหารบำรุงทาง	โครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	22100	02-2559-411-0010	31	0101	ดินแดง - งานวงกว้าง	5+550
2559	สำนักบริหารบำรุงทาง	โครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	22100	02-2559-411-0013	31	0101	ดินแดง - งานวงกว้าง	5+550
2559	สำนักบริหารบำรุงทาง	โครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	22100	01-2559-511-0001	117	0300	หนองนา - พิษณุโลก	102+550
2559	สำนักบริหารบำรุงทาง	โครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	22200	01-2559-511-0002	126	0100	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือ	0+000
	สำนักบริหารบำรุงทาง	โครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา			126	0200	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศใต้	40+000
2559	สำนักบริหารบำรุงทาง	โครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	22300	01-2559-511-0003	126	0100	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือ	0+000
	สำนักบริหารบำรุงทาง	โครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา			1057	0100	กกแรต - คลองจระเข้	0+000

รูปที่ 2-1 ตัวอย่างข้อมูลค่าฐานจากระบบบริหารแผนงานทางหลวง

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักบริหารบำรุงทาง

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ





ยุทธศาสตร์ที่ 2

ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

เป้าประสงค์ที่ 2.1 มีการบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ได้เป้าหมายตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยที่กำหนด

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 2.2 จำนวนสะพานที่ได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการ

คำอธิบายตัวชี้วัด

สะพานถือเป็นองค์ประกอบและโครงสร้างที่สำคัญอย่างหนึ่งในระบบโครงข่ายทางหลวง โดยสะพานที่ได้รับการบำรุงรักษาที่ดีเป็นไปตามรอบอายุบริการ จะช่วยเชื่อมโยงทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย รวมทั้งใช้งบประมาณการซ่อมบำรุงได้อย่างเหมาะสม ที่ผ่านกรมทางหลวงได้มีโครงการซ่อมแซมขนาดใหญ่อย่างต่อเนื่อง (เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลังอยู่ที่ 3-4 สะพานต่อปี) แต่ยังมีสะพานขนาดใหญ่ที่ผ่านการใช้งานมานานเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องกำหนดการเป้าหมายการซ่อมบำรุงเพื่อให้ได้ตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินการบริหารจัดการงานบำรุงรักษาสะพานภายใต้งบประมาณจำกัด ซึ่งกรมทางหลวงต้องพัฒนากลไกการบริหารจัดการสะพาน ตั้งแต่การวางแผนการสำรวจ วางแผนงานซ่อมบำรุง เพื่อให้ได้จำนวนสะพานที่ได้รับการซ่อมแซมที่ครอบคลุมต่อโครงข่ายที่อยู่ความรับผิดชอบ และทันต่อการเชื่อมสภาพจากการใช้ทางอย่างต่อเนื่อง เพื่อความปลอดภัยสูงสุดของผู้ใช้งาน

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- ระบบบริหารแผนงานทางหลวง (<http://plannet.doh.go.th/>)

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนสะพานที่ได้รับการซ่อมแซม	สะพาน	มีข้อมูล	สำนักแผนงาน สำนักก่อสร้างสะพาน

ค่าเป้าหมาย

จำนวนสะพานที่ได้รับการซ่อมแซม (สะพาน) ในแต่ละปี

หน่วย : สะพาน

ค่าฐาน (เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง)	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
3	4	4	4	5	5





วิธีการคำนวณตัวชี้วัด

- บันทึกจำนวนสะพานที่ได้รับการซ่อมแซมแล้วเสร็จ ณ ปีงบประมาณนั้น ๆ โดยบันทึกเฉพาะโครงการบูรณะซ่อมแซมสะพานขนาดใหญ่ (งบประมาณมากกว่า 100 ล้านบาท)

ตัวอย่างการคำนวณตัวชี้วัด

- เข้าระบบหรือฐานข้อมูลของระบบบริหารแผนงานทางหลวง
- กดเข้าไปยังหน้า “สืบค้นข้อมูล”
- กำหนดระยะเวลาทางปีงบประมาณนั้น ๆ
- เลือกกิจกรรมดำเนินงานบูรณะซ่อมแซมสะพานขนาดใหญ่ (งบประมาณมากกว่า 100 ล้านบาท)
- ส่งออกข้อมูลและรวบรวมเป็นระยะทางที่ได้รับการบำรุง

# เขต		# แขวง	รหัส งาน	แขวง	หมายเลข ทางหลวง	ชื่อตอน	กม. เริ่มต้น (เริ่ม)	กม. สิ้นสุด (สิ้นสุด)	ปริมาณงาน (เริ่ม)	งบประมาณ (เริ่ม)	งบประมาณ (เห็นชอบ)	ปริมาณงาน (เห็นชอบ)	กม. เริ่มต้น (เห็นชอบ)	กม. สิ้นสุด (เห็นชอบ)
			13000	แม่ฮ่องสอน	108	สะพานแมริค - หัวยุ	191+400	192+500	0.000 แห่ง	0	45,000,000	1.000 แห่ง	191+400	192+500
			13000	เชียงใหม่ 3	1001	บ้านโป่ง - พร้าว	91+050	93+225	0.000 แห่ง	0	50,000,000	1.000 แห่ง	91+050	93+225
<input type="checkbox"/>	7	7	13001	แม่ฮ่องสอน	105	แม่เงา - แม่สะเรียง	215+325	219+325	1.000 แห่ง	45,000,000	45,000,000	1.000 แห่ง	215+325	219+325
<input type="checkbox"/>	19	9	13001	แม่ฮ่องสอน	108	สะพานแมริค - หัวยุ	192+500	195+800	1.000 แห่ง	41,250,000	41,250,000	1.000 แห่ง	192+500	195+800
<input type="checkbox"/>	28	4	13001	แม่ฮ่องสอน	1095	ท่าโค้ว - แม่ฮ่องสอน	154+500	159+000	1.000 แห่ง	50,000,000	50,000,000	1.000 แห่ง	154+500	159+000
<input type="checkbox"/>	31	2	13001	แม่ฮ่องสอน	1095	ท่าโค้ว - แม่ฮ่องสอน	184+935	189+435	1.000 แห่ง	50,000,000	50,000,000	1.000 แห่ง	184+935	189+435

รูปที่ 2-2 ตัวอย่างข้อมูลค่าฐานจากระบบบริหารแผนงานทางหลวง

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักก่อสร้างสะพาน

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักก่อสร้างสะพาน





ยุทธศาสตร์ที่ 2

ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

เป้าประสงค์ที่ 2.2 มีการบริหารจัดการจราจรและเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อทุกสถานการณ์ ทั้งในสภาวะปกติ พื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง ตลอดจนเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติต่าง ๆ

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 2.3 ร้อยละของการตอบสนองต่ออุบัติการณ์ได้ภายในเวลาที่กำหนดในโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

คำอธิบายตัวชี้วัด

อุบัติการณ์บนทางหลวงหมายถึงเหตุการณ์ต่าง ๆ (รวมถึงอุบัติเหตุ) ที่เกิดขึ้นแล้วมีผลต่อการสัญจรบนทางหลวง อาทิ รถเสีย หรือวัสดุตกหล่นกีดขวางช่องทางการจราจร อุบัติการณ์เหล่านี้หากไม่ได้รับการตอบสนองแก้ไขอย่างรวดเร็ว อาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา และในบางครั้งนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน ปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวงมีระบบ Incident Detection & Management ในการติดตามตรวจสอบสภาพการจราจรตามเวลาจริง (Real Time Traffic Monitoring) อยู่ระดับหนึ่ง โดยมีหัวใจสำคัญของการบริหารจัดการจราจรคือความสามารถในการตรวจจับอุบัติการณ์และหรืออุบัติเหตุและสามารถตอบสนองในด้านการเข้าจัดการจุดเกิดเหตุและการจัดการจราจรให้ผ่านจุดเกิดเหตุอย่างเป็นระเบียบและมีความล่าช้า น้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินความสามารถในการตรวจจับอุบัติการณ์ (เหตุการณ์ต่าง ๆ รวมถึงอุบัติเหตุ) และความสามารถในการตอบสนองในด้านการเข้าจัดการจุดเกิดเหตุและการจัดการจราจรให้ผ่านจุดเกิดเหตุอย่างเป็นระเบียบและมีความล่าช้า น้อยที่สุด

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- ข้อมูลระยะเวลาในการตอบสนองต่ออุบัติการณ์ในโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

คำเป้าหมาย

อ้างอิงจากเกณฑ์ที่ใช้ในโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองปัจจุบันรวมถึงทางสายใหม่ที่จะให้เอกชนดำเนินการ (PPP) ดังนี้

- ตอบสนองอุบัติการณ์ รวมถึงจัดการจราจร ณ ที่เกิดเหตุ ภายใน 30 นาที หรือภายใน 15 นาที กรณีเกิดเหตุในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางด่าน
- ตอบสนองอุบัติการณ์ รวมถึงจัดการจราจร และทำความสะอาดที่เกิดเหตุ กรณีกีดขวาง 1 ช่องทาง ภายใน 60 นาที





- ตอบสนองอุบัติการณ์ รวมถึงจัดการจราจร และทำความสะอาดที่เกิดเหตุ กรณีเกิดขวาง 2 ช่องทาง ภายใน 90 นาที

ปัจจุบันกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สามารถดำเนินการได้ในระดับ ร้อยละ 85-90 ในทั้ง 3 กรณี

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
85-90	91	92	93	94	95

วิธีการคำนวณค่าเป้าหมาย

- รวบรวมข้อมูลสัดส่วนของจำนวนอุบัติการณ์ที่สามารถตอบสนองได้ภายในเวลาที่กำหนด ต่อจำนวนอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นทั้งหมดในแต่ละปี

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

- จากข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และ 9 พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 4,197 ครั้ง
- ในจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมดตอบสนองต่ออุบัติการณ์ได้ภายในเวลา 90 นาที เป็นจำนวน 3,651 ครั้ง
- คิดเห็นร้อยละ 87 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง





ยุทธศาสตร์ที่ 2

ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

เป้าประสงค์ที่ 2.3 มีการบูรณาการการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติอย่างยั่งยืน โดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 2.4 ร้อยละของการเข้าถึงพื้นที่ที่เกิดภัยพิบัติได้ภายในเวลาที่กำหนด ในโครงข่ายทางหลวง

คำอธิบายตัวชี้วัด

ในปัจจุบันภัยพิบัติทางธรรมชาติเป็นอุบัติการณ์ที่มีความแปรปรวนสูงยากต่อการคาดเดา ดังนั้น กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องมีการเตรียมการรับมือกับเหตุการณ์ รวมถึงการเข้าถึงพื้นที่ เร่งแก้ไข อุบัติการณ์ให้การสัญจรผ่านได้อย่างทันท่วงที โดยในปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบบริหารงานภัยพิบัติและสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้โครงข่ายทางหลวงมีการจราจรที่รวดเร็วและต่อเนื่อง ตลอดเวลา

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่อุบัติการณ์ (ภัยธรรมชาติ) และความสามารถ ในการตอบสนองด้านการเข้าจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินและด้านการจัดการจราจรให้ผ่านจุดเกิดเหตุ อย่างเป็นระเบียบและการจราจรมีความต่อเนื่องตลอดเวลา

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- ข้อมูลระยะเวลาในการเข้าถึงพื้นที่สถานการณ์ฉุกเฉินที่กระทบกับการจราจร จากระบบ บริหารงานภัยพิบัติและสถานการณ์ฉุกเฉิน

คำเป้าหมาย

ร้อยละของการเข้าถึงพื้นที่เหตุการณ์ภัยพิบัติทางธรรมชาติได้ภายในระยะเวลา 60 นาที โดยกรมทางหลวง ต้องสามารถดำเนินการได้ดังนี้

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	80	80	80	80	80

วิธีการคำนวณค่าเป้าหมาย

รวบรวมข้อมูลระยะเวลาในการเข้าถึงพื้นที่สถานการณ์ฉุกเฉินที่กระทบกับการจราจร จากระบบบริหารงานภัยพิบัติและสถานการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้นทั้งหมดในแต่ละปี





ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

- รวบรวมจากข้อมูลในระบบบริหารงานภัยพิบัติและสถานการณ์ฉุกเฉิน (ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนา) ณ ปี นั้น ๆ พบว่า มีจำนวนที่เกิดภัยพิบัติ 1,397 ครั้ง (ค่าสมมุติ)
- ในจำนวนนี้กรมทางหลวงสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ภายในระยะเวลา 60 นาที เป็นจำนวน 1,103 ครั้ง (ค่าสมมุติ) คิดเป็นร้อยละ 79 ของจำนวนทั้งหมด

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักบริหารบำรุงทาง

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักบริหารบำรุงทาง





ยุทธศาสตร์ที่ 2

ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

เป้าประสงค์ที่ 2.4 มีการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อยืดอายุการใช้งานและลดภาระงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 2.5 ร้อยละของจำนวนวันที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักที่สามารถให้บริการในแต่ละปี

คำอธิบายตัวชี้วัด

การลักลอบบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ส่งผลกระทบโดยตรงกับความเสียหายของผิวทาง อันเป็นผลให้กรมทางหลวงต้องใช้งบประมาณมากขึ้นในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาผิวทาง อีกทั้ง ปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินกำหนด ส่งผลทำให้โครงสร้างของสะพานเกิดการเสื่อมสภาพที่รวดเร็วเกินกว่าน้ำหนักบรรทุกที่ออกแบบหรืออาจจะก่อให้เกิดการวิบัติในสะพานที่ไม่สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกที่เกินพิกัดได้ โดยในปัจจุบันกรมทางหลวงได้เปิดให้บริการสถานีตรวจสอบน้ำหนักตลอด 24 ชั่วโมง 7 วันต่อสัปดาห์ (ไม่รวมระยะเวลาการซ่อมบำรุงสถานี) ดังนั้น ตัวชี้วัดดังกล่าวจะสามารถเป็นตัวกำหนดเป้าหมายเพื่อให้การดำเนินการตรวจสอบและควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และจะสามารถช่วยลดผลกระทบของสายทางที่เสียหายจากการลักลอบบรรทุกน้ำหนักเกินได้

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

- เพื่อประเมินผลการพัฒนาสถานีตรวจสอบน้ำหนักเพื่อรองรับปริมาณการจราจรและการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น ด้วยการกำหนดเป้าหมายในการให้บริการสถานีตรวจสอบน้ำหนัก
- เพื่อประเมินจำนวนวันที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักที่เปิดให้บริการในแต่ละปี เพื่อให้เกิดการใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- ระบบบริหารแผนงานทางหลวง (<http://plannet.doh.go.th/>)
- จำนวนสถานีตรวจสอบน้ำหนักที่เปิดให้บริการ

(http://www.highwayweigh.go.th/weight_stations/)

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนสถานีตรวจสอบน้ำหนักและจุดจอดพักรถบรรทุกที่เปิดให้บริการ	แห่ง	มีข้อมูล	สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ
จำนวนวันที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักและจุดจอดพักรถบรรทุกที่เปิดให้บริการในแต่ละปี	จำนวนวัน	มีข้อมูล	สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

คำเป้าหมาย





จำนวนวันที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักทุกสถานีเปิดใช้รวมในแต่ละปีไม่น้อยกว่าร้อยละ 85

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ไม่มี	86	87	88	89	90

วิธีการคำนวณค่าเป้าหมาย

- บันทึกจำนวนสถานีตรวจสอบน้ำหนักที่เปิดให้บริการได้จริงในแต่ละปี โดยพิจารณาโครงการที่มีแนวโน้มจะแล้วเสร็จในปีนั้น ๆ หรือพิจารณาโครงการที่มีการปรับปรุงและยกระดับจุดพักรถเป็นสถานีตรวจสอบน้ำหนักรวมด้วย
- บันทึกข้อมูลจำนวนวันที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักที่เปิดบริการให้บริการในแต่ละปี โดยพิจารณาจากจำนวนวันที่เปิดใช้ตรวจสอบน้ำหนักจริงในแต่ละปีนั้น ๆ โดยไม่นับระยะเวลาที่ใช้ในการบำรุงรักษาสถานีตรวจสอบน้ำหนัก

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

- จำนวนสถานีตรวจสอบน้ำหนัก ณ ปัจจุบันจำนวน 20 สถานี
- ระยะเวลาดำเนิน (ไม่ปิดให้บริการเลย) รวม $365 \times 20 = 7,300$ วัน
- มีการบำรุงรักษา รวม 4 สถานี จำนวน 60 วัน
- จำนวนวันที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักควรเปิดให้บริการ $(7,300 - 60) \times 0.9 = 6,516$ วัน

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ





ยุทธศาสตร์ที่ 2

ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

เป้าประสงค์ที่ 2.4 มีการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อยืดอายุการใช้งานและลดภาระงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 2.6 จำนวนระบบควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกที่เปิดให้บริการเพิ่มเติมและจำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสอบน้ำหนักและระบบควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก

คำอธิบายตัวชี้วัด

การก่อสร้างระบบตรวจสอบน้ำหนักบนโครงข่ายทางหลวง จะสามารถช่วยป้องปรามการลักลอบบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งส่งผลกระทบต่อตรงกับความเสียหายของผิวทาง เป็นผลให้กรมทางหลวงต้องใช้งบประมาณมากขึ้นในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาผิวทาง อีกทั้งปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินกำหนดส่งผลทำให้โครงสร้างของสะพานเกิดการเสื่อมสภาพที่รวดเร็ว หรืออาจก่อให้เกิดการวิบัติในสะพานที่ไม่สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกที่เกินพิกัดได้ อีกทั้งการขับซิ่งรถบรรทุกที่เกินพิกัดถือเป็นปัจจัยเสี่ยงปัจจัยหนึ่งนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุที่มีแนวโน้มที่มีความรุนแรงกว่าอุบัติเหตุทั่วไป

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

- เพื่อประเมินการควบคุมและตรวจสอบรถบรรทุกหนักของสถานีตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกที่เปิดใช้งานในปัจจุบันให้บริการในแต่ละปี เพื่อให้เกิดการได้อย่างติดตามพฤติกรรมรถบรรทุกหนักอย่างต่อเนื่อง

- เพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับปริมาณการจราจรและการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น ด้วยการกำหนดเป้าหมายจำนวนระบบควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกที่เปิดให้บริการใหม่ในทางหลวง

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- ระบบบริหารแผนงานทางหลวง (<http://plannet.doh.go.th/>)
- จำนวนสถานีตรวจสอบน้ำหนักเปิดที่เปิดให้บริการ
(http://www.highwayweigh.go.th/weigh_stations/)

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนระบบควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกที่เปิดให้บริการเพิ่มเติมในแต่ละปี	แห่ง	มีข้อมูล	สำนักงานควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก
จำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ล้านคัน	มีข้อมูล	สำนักงานควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก



**ค่าเป้าหมาย**

จำนวนระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะที่เปิดให้บริการเพิ่มเติม

หน่วย : แห่ง

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
4	10	10	10	10	10

จำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสอบน้ำหนักและระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

หน่วย : ล้านคัน

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
30	31	32	33	34	35

วิธีการคำนวณค่าเป้าหมาย

- บันทึกจำนวนระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ ซึ่งรวมถึงระบบเทคโนโลยีต่าง ๆ เช่น สถานีตรวจสอบน้ำหนัก สถานีตรวจสอบลูกข่าย Weigh-In-Motion (WIM) เป็นต้น ที่เปิดให้บริการเพิ่มเติมได้จริงในแต่ละปี โดยพิจารณาโครงการที่มีแนวโน้มจะแล้วเสร็จในปีนั้น ๆ หรือพิจารณาโครงการที่มีการปรับปรุงและยกระดับจุดพักรถเป็นสถานีตรวจสอบน้ำหนักรวมด้วย

- บันทึกจำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสอบน้ำหนักในทุกสถานี โดยทั้งจำนวนระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะเปิดให้บริการเพิ่มเติม และจำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสอบ จะต้องผ่านทั้ง 2 ค่าเป้าหมาย

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

- ณ ปี พ.ศ. 2565 มีจำนวนระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ ที่ได้รับการปรับปรุงหรือเปิดให้บริการ จำนวน 4 แห่ง

- รวบรวมข้อมูลรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสอบน้ำหนัก ณ ปี พ.ศ. 2565 มีจำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสอบน้ำหนัก จำนวน 30.417 ล้านคัน

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ





ยุทธศาสตร์ที่ 2

ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2.1 ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความซรุขระสากลของผิวทางผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

คำอธิบายตัวชี้วัด

ความซรุขระของผิวทางเป็นตัวแทนของระดับการให้บริการของกรมทางหลวง โดยค่าดัชนีความซรุขระสากล หรือ IRI เป็นดัชนีชี้วัดที่เป็นสากล อีกทั้งสามารถสะท้อนถึงการช่วยลดค่าเสียโอกาสทางเศรษฐศาสตร์ Vehicle Operating Costs (VOC) แต่ทั้งนี้การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรและจำนวนระยะทางในความรับผิดชอบ รวมทั้งพฤติกรรมการบรรทุกหนักที่เพิ่มขึ้น เป็นผลให้กรมทางหลวงมีความท้าทายในการรักษาระดับค่าดัชนีความซรุขระสากลให้คงเดิม (ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความซรุขระสากลของผิวทางผ่านเกณฑ์มาตรฐาน) ภายใต้งบประมาณการซ่อมบำรุงที่มีอยู่อย่างจำกัด

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินระดับการให้บริการของโครงข่ายทางหลวง (Serviceability) ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมกับสายทางที่เป็นการสัญจรหลัก และช่วยในการรักษาคุณภาพของผิวทางให้ได้มาตรฐาน ด้วยการติดตามและสำรวจค่าดัชนีความซรุขระสากลของทั้งโครงข่ายทางหลวง โดยพิจารณาในมิติของระยะทางรวมที่ต้องผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- ข้อมูลค่าดัชนีความซรุขระสากลที่ได้จากการสำรวจ ณ ปีงบประมาณนั้น ๆ จากระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง สำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง (<https://roadnet2.doh.go.th/>)
- ข้อมูลค่าดัชนีความซรุขระสากลที่ได้จากการสำรวจ ณ ปีงบประมาณนั้น ๆ จากระบบฐานข้อมูลงานวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพทางหลวง สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ กรมทางหลวง(<https://miis.doh.go.th/>)

ค่าเป้าหมาย

ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความซรุขระสากลของผิวทางผ่านเกณฑ์มาตรฐานต่อระยะทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงทั่วประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 85

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
87.73	>85	>85	>85	>85	>85





วิธีการคำนวณค่าเป้าหมาย

ขั้นตอนที่ 1 : รวบรวมข้อมูลสำรวจค่าความขรุขระสากลจากทั้งระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง และระบบฐานข้อมูลงานวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพทางหลวง โดยหากมีสายทางที่มีการสำรวจซ้ำกัน ให้เลือกสายทางที่ทำการสำรวจล่าสุด และพิจารณาเป็นระยะต่อ 2 ช่องจราจร หรือระยะจริง ใดอย่างหนึ่ง

ขั้นตอนที่ 2 : จัดกลุ่มสายทางเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มสายทางที่มีค่า IRI มากกว่า 3.5 เมตรต่อกิโลเมตรและกลุ่มสายทางที่มีค่า IRI ไม่มากกว่า 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร

ขั้นตอนที่ 3 : คำนวณร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (3.5) ดังสมการต่อไปนี้

$$\text{ร้อยละของระยะทางบนทางหลวง } IRI > 3.5 = \frac{\text{ระยะที่ค่า } IRI > 3.5}{\text{ระยะทางโครงข่ายทางหลวง}} \times 100$$

หมายเหตุ : ข้อมูลการสำรวจ ณ มิถุนายน พ.ศ. 2565 ไม่ครอบคลุมถึงพื้นที่ในจังหวัดชายแดนใต้ตาม พ.ร.บ. รักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักร ได้แก่ จังหวัดปัตตานี จังหวัดยะลา และจังหวัดนราธิวาส รวมถึง 4 อำเภอในจังหวัดสงขลา ได้แก่ อำเภอเทพา อำเภอนาทวี อำเภोजะนะ และอำเภอสบ้าย้อย

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ผลการคำนวณสภาพโครงข่ายทางหลวงจากระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง และระบบฐานข้อมูลงานวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพทางหลวง ณ ปี พ.ศ. 2565

ความเรียบ	IRI (ม./กม.)	ระยะทาง	ร้อยละ
ดี-ดีมาก	2.5 - 3.5	44,419.50	87.73
ชำรุด-พอใช้	3.5 - 4.5	6,212.56	12.27
รวม		50,632.06	100

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักบริหารบำรุงทาง

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ สำนักบริหารบำรุงทาง





ยุทธศาสตร์ที่ 2

ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2.2 ร้อยละของสะพานที่มีสภาพการใช้งาน (Condition Rating) ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

คำอธิบายตัวชี้วัด

การวางแผนบำรุงรักษาสะพานให้มีคุณภาพทั้งในมิติของความปลอดภัยและการให้บริการ มีความจำเป็นที่จะต้องทราบสภาพปัจจุบันของสะพาน กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องใช้วิธีการตรวจสอบสภาพปัจจุบันของสะพานด้วยสายตา (Visual Inspection) เพื่อประเมินสภาพของแต่ละองค์ประกอบ ในรูปของคะแนนระดับสภาพโดยรวม (Overall Condition Rating : OCR) และเมื่อพบสะพานที่มีสภาพพอใช้-วิบัติ ควรเร่งดำเนินการซ่อมแซมให้กลับมาอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานอยู่เสมอ

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินความปลอดภัยและความพร้อมของการให้บริการของสะพานในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง เนื่องจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากสะพานที่ไม่ได้คุณภาพจะส่งผลเสียร้ายแรงต่อทั้งชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้ทางโดยตรง

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

ข้อมูลค่า Overall Condition Rating : OCR จากระบบบริหารงานบำรุงสะพาน สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง (<http://bmms.doh.go.th/>)

ค่าเป้าหมาย

ร้อยละของสะพานที่มีการสำรวจประจำปี มีค่าสภาพการใช้งานโดยรวมของสะพาน (Overall Condition Rating : OCR) ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 ต่อปี

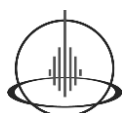
หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
93.7	>70	>80	>80	>85	>85

วิธีการคำนวณค่าเป้าหมาย

ขั้นตอนที่ 1 : รวบรวมข้อมูลสำรวจจากการสำรวจสภาพสะพาน ณ ปีงบประมาณนั้น ๆ โดยสามารถรวบรวมได้จากระบบบริหารงานบำรุงสะพาน หรือพิจารณาจากรายงานสะพานประจำปี (Bridge Annual Report) โดยสำนักก่อสร้างสะพาน

ขั้นตอนที่ 2 : พิจารณาสัดส่วนระหว่างจำนวนสะพานที่มีค่าสภาพการใช้งานโดยรวมของสะพาน (Overall Condition Rating: OCR) อยู่ในระดับ ดี-ดีมาก ต่อจำนวนสะพานทั้งหมดโดยคำนวณอยู่ในรูปแบบร้อยละ



**ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย**

จากข้อมูลในระบบบริหารงานบำรุงสะพานประจำปี พ.ศ. 2565 พบว่า มีการสำรวจสะพานทั้งหมด 130 สะพาน ในจำนวนนี้เป็นสะพานที่อยู่ในระดับ ดี-ดีมาก 121 สะพาน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 93.07 จากสะพานที่ได้รับการสำรวจทั้งหมด

ตารางที่ 2-1 จำนวนสะพานจำแนกตามศูนย์สร้างและบูรณะสะพานและสภาพการใช้งานโดยรวม (จากการตรวจสอบปี พ.ศ. 2565)

สภาพการใช้งาน โดยรวม (OCR)	ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน				
	ศสส. 1 พิจิตร	ศสส. 2 ขอนแก่น	ศสส. 3 ปทุมธานี	ศสส. 4 นครศรีธรรมราช	รวม
5 (ดีมาก)	92	4	23	0	119
4 (ดีพอใช้)	0	2	0	0	2
3 (พอใช้)	0	0	0	0	0
2 (ชำรุด)	0	3	1	0	4
1 (วิกฤต)	1	1	1	0	3
0 (วิบัติ)	1	1	0	0	2
ไม่ระบุ	0	0	0	0	0
รวม	94	11	25	0	130

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักก่อสร้างสะพาน

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักบริหารบำรุงทาง และสำนักก่อสร้างสะพาน





ยุทธศาสตร์ที่ 3

ด้านความปลอดภัย

เป้าประสงค์ที่ 3.1 มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และดำเนินการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 3.1 ร้อยละของจำนวนแห่งที่ได้รับการปรับปรุงการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง ที่ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี

คำอธิบายตัวชี้วัด

อุบัติเหตุบนทางหลวงที่เกิดจากยานพาหนะคันเดียว (Single vehicle accident) ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นอุบัติเหตุตกรอกนอกทางหลวง (Run off) ทั้งบริเวณทางตรง และทางโค้ง ซึ่งเกิดขึ้นปีละประมาณ 10,450 ครั้ง และมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 820 ราย โดยสาเหตุของการเสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดจากสิ่งอันตรายข้างทาง ซึ่งหนึ่งในแนวทางการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุลักษณะนี้ คือการติดตั้งราวกันอันตรายตามมาตรฐาน ที่สามารถรองรับการชนตามสภาพการจราจรบริเวณทางหลวง รวมถึงป้องกันการชนสิ่งอันตรายข้างทาง (Roadside hazard) เช่น เสาไฟ และต้นไม้ขนาดใหญ่ ไหล่ทางต่างระดับ หรือมีคันทางสูง เป็นต้น

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

ติดตามผลการดำเนินงานติดตั้งอุปกรณ์กั้น (Guardrail หรือ Barrier) ในลักษณะต่อเนื่องบนทางหลวง ให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- จำนวนแห่งที่มีแผนกิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง
- จำนวนแห่งที่ดำเนินการกิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวงแล้วเสร็จ

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนแห่งที่มีแผนกิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง	แห่ง	มีข้อมูล	สำนักอำนวยการความปลอดภัย
จำนวนแห่งที่ดำเนินการกิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวงแล้วเสร็จ	แห่ง	มีข้อมูล	สำนักอำนวยการความปลอดภัย

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมายการปรับปรุงการป้องกันอันตรายข้างทางหลวงที่ดำเนินการจริง ในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	100	100	100	100	100





วิธีการคำนวณ

$$= \frac{\text{จำนวนแห่งที่ดำเนินการกิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวงแล้วเสร็จ}}{\text{จำนวนแห่งที่มีแผนกิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง}} \times 100$$

ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

ปีงบประมาณ พ.ศ.	จำนวนแผนงาน/โครงการ ตามแผนที่กำหนด (โครงการ/แผนงาน)	ผลการดำเนินการตามแผนฯ (โครงการ/แผนงาน)	ร้อยละ
2564	107	107	100
2565	144	146	>100

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักอำนวยการความปลอดภัย

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักอำนวยการความปลอดภัย





ยุทธศาสตร์ที่ 3

ด้านความปลอดภัย

เป้าประสงค์ที่ 3.2 มีการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง โดยเน้นการทำงานในเชิงรุก (Proactive)

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 3.2 ร้อยละของจำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงที่ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี

คำอธิบายตัวชี้วัด

การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนโครงข่ายทางหลวง สามารถลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ช่วยให้ประชาชนผู้ใช้ทางมีความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งมากยิ่งขึ้น โดยการปรับปรุงและแก้ไขสามารถดำเนินการได้ทั้งการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพ และการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

ติดตามผลการดำเนินงานแก้ไขและปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย ด้วยการปรับปรุงและแก้ไขทั้งลักษณะทางกายภาพและการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- จำนวนแห่งที่มีแผนปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง
- จำนวนแห่งที่ดำเนินการปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวงแล้วเสร็จ

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนแห่งที่มีแผนปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง	แห่ง	มีข้อมูล	สำนักอำนวยความปลอดภัย
จำนวนแห่งที่ดำเนินการปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวงแล้วเสร็จ	แห่ง	มีข้อมูล	สำนักอำนวยความปลอดภัย

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

ค่าเป้าหมาย

การปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570 โดยพิจารณาจากอัตราการเปลี่ยนแปลงระหว่างจุดที่ดำเนินการได้จริงเทียบกับค่าเป้าหมายระหว่างปี พ.ศ. 2562-2564 มีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ทุกปี ดังนั้น จึงพิจารณากำหนดค่าเป้าหมายเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	105	105	105	105	105





วิธีการคำนวณ

$$= \frac{(\text{จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ดำเนินการ})}{\text{จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย (แผน)}} \times 100$$

ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

ปีงบประมาณ พ.ศ.	จำนวนจุดเสี่ยงอันตรายปีฐาน (n-1)	จำนวนจุดเสี่ยงอันตราย ปีฐานที่ได้รับงบประมาณ (n)	ร้อยละ
2563	22	18	81.82
2564	23	19	82.61
2565	21	20	95.24
รวม	66	57	86.36

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักอำนวยความปลอดภัย

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักอำนวยความปลอดภัย





ยุทธศาสตร์ที่ 3

ด้านความปลอดภัย

เป้าประสงค์ที่ 3.2 มีการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงโดยเน้นการทำงานเชิงรุก (Proactive)

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 3.3 จำนวนรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการจุดจอดพักรถบรรทุก

คำอธิบายตัวชี้วัด

การให้บริการจุดจอดพักรถบรรทุกสามารถช่วยลดปัญหาการจอดรถบรรทุกข้างทาง การลักลอบวิ่งรถบรรทุกนอกเวลาอนุญาต รวมทั้งลดความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ โดยถือเป็นปัจจัยเสี่ยงปัจจัยหนึ่งที่น่าไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกหนักซึ่งมีแนวโน้มมีความรุนแรงมากกว่าอุบัติเหตุทั่วไป อันส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทั้งต่อตัวผู้ขับขี่รถบรรทุกเอง และผู้ร่วมทาง

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

- เพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับปริมาณการจราจรและการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น ด้วยการกำหนดเป้าหมายในการให้บริการจุดจอดพักรถบรรทุก

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- ข้อมูลจำนวนจุดพักรถบรรทุกที่เปิดให้บริการ
(http://www.highwayweigh.go.th/weight_stations/)

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนจุดจอดพักรถบรรทุกที่เปิดให้บริการ	แห่ง	มีข้อมูล	สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ
จำนวนรถบรรทุกที่ใช้บริการในแต่ละปี	คัน	มีข้อมูล	สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

ค่าฐาน

สถิติจำนวนรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการจุดพักรถบรรทุกในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 จำนวน 379,570 คัน

ค่าเป้าหมาย

จำนวนรถบรรทุกที่ใช้บริการในแต่ละปีเพิ่มขึ้นจากปีฐานไม่น้อยกว่าปีละ 10,000 คัน

หน่วย : คัน

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
379,570	390,000	400,000	410,000	420,000	430,000

วิธีการคำนวณ

- ใช้ข้อมูลจำนวนรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการในทุกสถานีของสำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

- จำนวนรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 = 379,570 คัน/ปี

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล : สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ





ยุทธศาสตร์ที่ 3

ด้านความปลอดภัย

เป้าประสงค์ที่ 3.4 มีกลไกขับเคลื่อนและสนับสนุนการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 3.4 ร้อยละของโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงขนาดใหญ่ที่มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (RSA) ก่อนเปิดใช้งาน

คำอธิบายตัวชี้วัด

สัดส่วนของโครงการขนาดใหญ่ ที่มีการตรวจสอบความปลอดภัย (RSA) ตามรายการตรวจสอบสำหรับขั้นตอนก่อนเปิดการจราจร (Pre-Opening to Traffic) ที่ระบุในคู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยงานทางสำหรับกรมทางหลวง เทียบกับจำนวนโครงการขนาดใหญ่แต่ละปี เพื่อลดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุบนทางหลวงที่เปิดให้บริการใหม่

โครงการขนาดใหญ่ที่ควรได้รับการตรวจสอบความปลอดภัยก่อนเปิดใช้งาน เช่น โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการขยายช่องทางจราจร โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพานและอุโมงค์ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ เป็นต้น

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

โครงการขนาดใหญ่ได้รับการตรวจสอบ RSA ก่อนเปิดใช้งาน และได้รับการรับรองจากสำนักอำนวยความปลอดภัย

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- จำนวนโครงการขนาดใหญ่ที่มีการส่งรายงาน RSA ก่อนเปิดการจราจร
- จำนวนโครงการขนาดใหญ่แต่ละปี

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

คำเป้าหมาย

มีกลไกขับเคลื่อนและสนับสนุนการยกระดับการตรวจสอบความปลอดภัยโครงการทางหลวงขนาดใหญ่ก่อนเปิดให้บริการ เพื่อลดความเสี่ยง และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	-	60	70	80	90

วิธีการคำนวณ

$$= \frac{\text{จำนวนโครงการขนาดใหญ่ที่มีการส่งรายงาน RSA ก่อนเปิดการจราจร}}{\text{จำนวนโครงการขนาดใหญ่}} \times 100$$



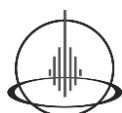


ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

ปีงบประมาณ	จำนวนโครงการขนาดใหญ่	จำนวนโครงการขนาดใหญ่ที่มีการส่งรายงาน RSA ก่อนเปิดการจราจร	ร้อยละ (ร้อยละ)
2563	22	18	81.82
2564	23	19	82.61
2565	21	20	95.24
รวม	66	57	86.36

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักอำนวยการความปลอดภัย

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักอำนวยการความปลอดภัย





ยุทธศาสตร์ที่ 3

ด้านความปลอดภัย

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3.1 ร้อยละของจำนวนบริเวณอันตราย (Black Spots) บนทางหลวงที่ลดลง

คำอธิบายตัวชี้วัด

กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัยได้วิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงจากฐานข้อมูลอุบัติเหตุของกรมทางหลวง (HAIMS) เพื่อระบุบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ด้วยวิธีวิเคราะห์ข้อมูลแบบต่อเนื่องตามลำดับ (Sequential pacing technique) โดยพิจารณาจากการจัดกลุ่มของอุบัติเหตุตามตำแหน่งการเกิดอุบัติเหตุซึ่งห่างกันไม่เกิน 100 เมตร ให้เป็นกลุ่มเดียวกัน ภายใต้เงื่อนไขว่ากลุ่มใดมีจำนวนอุบัติเหตุมากกว่าหรือเท่ากับ 9 ครั้ง ในรอบ 3 ปี และในปีล่าสุดมีจำนวนอุบัติเหตุอย่างน้อย 1 ครั้ง ซึ่งกลุ่มที่เป็นไปตามเงื่อนไขดังกล่าวจะถูกจัดเป็นจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย

ทั้งนี้ตำแหน่งและจำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายเป็นข้อมูลที่มีการเปลี่ยนแปลงทุกปี ดังนั้นในการพิจารณาจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ลดลงจึงต้องกำหนดค่าฐานที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถติดตามและประเมินผลการเปลี่ยนแปลงของอุบัติเหตุในบริเวณดังกล่าวได้ ซึ่งเมื่อพิจารณาเงื่อนไขในการระบุจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่พิจารณาข้อมูลภายในช่วงเวลา 3 ปีแล้วนั้น การจะระบุว่าจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายดังกล่าวไม่ได้เป็นจุดเสี่ยงอีกต่อไป ควรจะต้องพิจารณาจากอุบัติเหตุภายหลังจากการระบุหรือขึ้นบัญชีจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายอย่างน้อย 3 ปี

ดังนั้น เพื่อให้กรมทางหลวงสามารถนำตัวชี้วัดนี้ไปดำเนินการได้ กรมทางหลวงควรมีบัญชีจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายในแต่ละปี และมีการตรวจสอบตำแหน่งของจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายเปรียบเทียบกับแต่ละปีว่าเป็นจุดเดียวกันหรือไม่ เพื่อนำไปกำหนดเป็นข้อมูลพื้นฐานในการติดตามและประเมินการเปลี่ยนแปลงของอุบัติเหตุในบริเวณดังกล่าว

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

ติดตามการเปลี่ยนแปลงของอุบัติเหตุในบริเวณจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย เพื่อพิจารณาการลดลงของจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายในปีฐาน (ปี 65-67) ว่าเมื่อตรวจสอบสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายใน 3-5 ปี (ปี 66-70) หลังการขึ้นบัญชีเป็นจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายแล้ว บริเวณดังกล่าวจะยังถูกจัดให้เป็นจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายหรือไม่

ปีที่ขึ้นบัญชีจุดเสี่ยง	ปีที่ประเมินผล
พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566-2568
พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567-2569
พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568-2570





ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- บัญชีจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายปีฐาน (ปี 65-67)
- สถิติอุบัติเหตุรายปี ในแต่ละจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย (ปี 66-70)

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
บัญชีจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายปีฐาน (ปี 65-67)	แห่ง	มีข้อมูล	สำนักอำนวยความปลอดภัย
สถิติอุบัติเหตุรายปี ในแต่ละจุดเสี่ยง และบริเวณอันตราย (ปี 66-70)	ครั้งต่อปี	มีข้อมูล	สำนักอำนวยความปลอดภัย

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

ค่าเป้าหมาย

ร้อยละจำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงในฐานที่ลดลง ในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	-	25	50	60	70

วิธีการคำนวณ

$$= \frac{\text{จำนวนบริเวณอันตรายประจำปี ที่มีสถิติอุบัติเหตุลดลง}}{\text{จำนวนบริเวณอันตรายปีฐาน}} \times 100$$

ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

ปีฐาน	จำนวนจุดเสี่ยงและ บริเวณอันตรายปีฐาน	ปีที่ประเมิน	จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายปีฐาน (สถิติอุบัติเหตุลดลงกว่าเงื่อนไข)	ร้อยละ
2565	100	2568	50	50.00
2566	150	2569	100	66.66
2567	200	2570	160	80.00

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักอำนวยความปลอดภัย / สำนักงานทางหลวง / แขวงทางหลวง

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักอำนวยความปลอดภัย





ยุทธศาสตร์ที่ 3

ด้านความปลอดภัย

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3.2 ดัชนีความรุนแรง (Severity Index)

คำอธิบายตัวชี้วัด

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวง (ราย) ต่อจำนวนของอุบัติเหตุบนทางหลวง (100 ครั้ง)

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เนื่องจากการชนหรืออุบัติเหตุบนทางหลวงมีสาเหตุจากหลากหลายปัจจัยทั้งที่กรมทางหลวงสามารถควบคุมได้ และอยู่นอกเหนือการควบคุม ประกอบกับแนวคิดที่ว่า “มนุษย์สามารถเกิดความผิดพลาดได้” ซึ่งจะนำไปสู่พฤติกรรมในการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ตัวเลขอุบัติเหตุบนทางหลวงในแต่ละปี ไม่ได้สะท้อนประสิทธิภาพในการทำงานด้านความปลอดภัยของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเพียงหน่วยงานเดียว แต่ในกรณีความรุนแรงและความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้เกิดเหตุ นั้น ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะปฏิเสธความรับผิดชอบมิได้ ดังนั้นการพิจารณาดัชนีความรุนแรงของอุบัติเหตุจึงเป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปรับปรุง และยกระดับมาตรฐานงานด้านความปลอดภัย เพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุแต่ละครั้ง

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	ราย	มีข้อมูล	สำนักอำนวยการความปลอดภัย
จำนวนของอุบัติเหตุทางถนน	ครั้ง	มีข้อมูล	สำนักอำนวยการความปลอดภัย

วิธีการคำนวณ

$$\text{ดัชนีความรุนแรง (Severity Index)} = \frac{\text{อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวง (ราย)}}{\text{จำนวนของอุบัติเหตุบนทางหลวง (ครั้ง)}} \times 100$$

ค่าฐาน

12.92 ราย ต่อ 100 ครั้ง (คิดจากค่าเฉลี่ย 3 ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563-2565)

ค่าเป้าหมาย

ช่วง 3 ปีที่ผ่านมา กรมทางหลวงมีดัชนีความรุนแรงลดลงเฉลี่ย ประมาณร้อยละ 8-9 แต่เนื่องจากการดำเนินการของกรมทางหลวงเป็นเพียง 1 ในปีปัจจัยที่จะช่วยลดอุบัติเหตุบนทางหลวง ดังนั้นจึงตั้งค่าเป้าหมายในการลดดัชนีความรุนแรงที่ร้อยละ 4-6 เช่นเดียวกับอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปริมาณการเดินทาง (VKT) โดยสามารถสรุปค่าเป้าหมายของกรมทางหลวงสำหรับปี พ.ศ. 2566-2570 ดังนี้

หน่วย : ราย ต่อ 100 ครั้ง

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
12.92	12.50	12.25	12.00	11.75	11.50



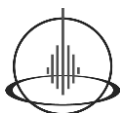


วิธีการคำนวณ

ปีงบประมาณ	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
2563	2,856	19,806	14.42
2564	2,299	18,657	12.32
2565	2,297	19,213	11.96
รวม	7,452	57,676	12.92

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักอำนวยความปลอดภัย

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักอำนวยความปลอดภัย





ยุทธศาสตร์ที่ 3

ด้านความปลอดภัย

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3.3 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปริมาณการเดินทาง (VKT) บนโครงข่ายทางหลวง

คำอธิบายตัวชี้วัด

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนบนระบบทางหลวงในแต่ละปีเป็นตัวสะท้อนระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง โดยปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง (VKT) เป็นตัวสะท้อนถึงโอกาส (Exposure) ของการเกิดอุบัติเหตุ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุต่อปริมาณการเดินทาง (VKT) เป็นตัวชี้วัดที่ปรับฐานของข้อมูลผู้เสียชีวิต (Normalization) เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้ในช่วงเวลาต่าง ๆ บนโครงข่ายเดียวกัน เพื่อลดผลกระทบจากปัจจัยภายนอกอื่น ๆ อาทิ การเปรียบเทียบอัตราผู้เสียชีวิตบนระบบทางหลวงของปีที่ผ่านมากับอัตราผู้เสียชีวิตย้อนหลังไป 5 ปี ว่ามีแนวโน้มลดลงหรือมากขึ้นอย่างไร แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงของปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงรวมทั้งสามารถนำมาใช้เทียบเคียงในมิติของช่วงเวลาเดียวกันบนต่างโครงข่าย อาทิ การเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิต ของปีที่ผ่านมาบนโครงข่ายทางหลวงในประเทศไทยกับอัตราการเสียชีวิต ของปีที่ผ่านมาบนโครงข่ายทางหลวงในประเทศอื่น เพื่อเป็นตัวสะท้อนระดับความรุนแรงของการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปริมาณการเดินทาง (VKT) จึงเป็นตัวชี้วัดสากลที่หน่วยงานด้านความปลอดภัยและหน่วยงานทางหลวงทั่วโลกใช้ในการวิเคราะห์ติดตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินผลสัมฤทธิ์ของมาตรฐานความปลอดภัยของระบบทางหลวง ทั้งทางด้านวิศวกรรม เทคโนโลยี ระบบควบคุมติดตาม และมาตรการทางกฎหมายและสังคม จากจำนวนผู้เสียชีวิตต่อ ปริมาณการเดินทาง (VKT) บนโครงข่ายทางหลวง ซึ่งสะท้อนระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปี จากระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ของสำนักอำนวยการความปลอดภัย
- ปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดทั้งปี (Annual Average Daily Traffic: AADT) และความยาวของตอนควบคุมทางหลวงที่แสดงข้อมูลปริมาณการจราจร จากฐานข้อมูลระบบสารสนเทศปริมาณจราจรบนทางหลวง (<https://tims.doh.go.th/>) ของสำนักอำนวยการความปลอดภัย

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	รายต่อปี	มีข้อมูล	สำนักอำนวยการความปลอดภัย
ปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดทั้งปี	คันต่อวัน	มีข้อมูล	สำนักอำนวยการความปลอดภัย
ความยาวของตอนควบคุมทางหลวง	กิโลเมตร	มีข้อมูล	สำนักอำนวยการความปลอดภัย



**ค่าฐาน**

0.93 ราย ต่อ 100 ล้าน VKT

คำเป้าหมาย

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปริมาณการเดินทาง (VKT) บนระบบทางหลวงลดลงไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ต่อปี ซึ่งอ้างอิงจากค่าเฉลี่ยของ 3 ประเทศที่มีมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนสูงกว่าประเทศไทย ประกอบด้วย ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศออสเตรเลียและประเทศสวีเดน โดยในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา 3 ประเทศดังกล่าว สามารถดำเนินงานปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนจนอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปริมาณการเดินทาง (VKT) ลดจากระดับ 0.9 (ซึ่งใกล้เคียงค่าฐานปัจจุบันในประเทศไทย) จนอัตรา อยู่ในระดับเฉลี่ย 0.47 คิดเป็นอัตราที่ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 4-6 ต่อปีโดยสามารถสรุปค่าเป้าหมายของกรมทางหลวงสำหรับปี พ.ศ. 2566-2570 ดังนี้

หน่วย : ราย ต่อ 100 ล้าน VKT

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
0.93	0.88	0.84	0.80	0.76	0.72

วิธีการคำนวณ

$$\frac{\text{อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปริมาณการเดินทาง (VKT)}}{\text{ปริมาณการเดินทาง (VKT)}} = \frac{\text{จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ (คน)}}{\text{ปริมาณการเดินทางสะสม (VKT) (100 ล้านคัน - กม.)}}$$

$$\text{การเดินทางสะสม (100 ล้านคัน-กม.)} = \frac{\sum_{i=1}^n \text{ปริมาณการจราจรเฉลี่ย} \times \text{ความยาวของตอน} \times 365}{10^8}$$

โดยที่

$$i = \text{ตอนควบคุมที่ } i$$

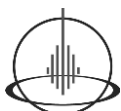
$$n = \text{จำนวนตอนควบคุมทั้งหมด}$$

ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปริมาณการเดินทาง (VKT)
 - จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 2,299 คน
 - ระยะการเดินทางสะสม (VKT) 246,722 ล้านคัน-กิโลเมตร
 - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อระยะการเดินทางสะสม = $2,299 / 2,467 = 0.93$
- การเดินทาง (VKT)
 - ปริมาณการจราจรเฉลี่ย 15,000 คัน/วัน
 - ความยาวช่วงตอนควบคุม 10 กิโลเมตร
 - ปริมาณการเดินทางในช่วง 1 ปี ของตอนควบคุม = $15,000 \times 10 \times 365 = 54,750,000$ คัน/กิโลเมตร

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักอำนวยความปลอดภัย

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักอำนวยความปลอดภัย





ยุทธศาสตร์ที่ 3

ด้านความปลอดภัย

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3.4 ร้อยละของอัตราการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทาง ต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง

คำอธิบายตัวชี้วัด

อุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างเกิดขึ้นได้กับการปฏิบัติงาน (Work Zone Occupational Safety) รวมถึงการสัญจรผ่านบริเวณที่ก่อสร้าง (Work Zone Traffic Safety) โดยอุบัติเหตุทั้งสองประเภทอาจเกิดขึ้นเป็นเอกเทศหรือเกิดขึ้นต่อเนื่องจากอุบัติเหตุประเภทหนึ่งนำไปสู่อุบัติเหตุอีกประเภท เช่น ชี้นส่วนวัสดุโครงสร้างในงานก่อสร้างสะพานหล่นใส่รถที่สัญจรผ่านบริเวณที่ก่อสร้าง เป็นต้น ดังนั้น จำนวนอุบัติเหตุทั้งในส่วนของผู้ปฏิบัติงานและผู้สัญจรผ่านบริเวณที่ก่อสร้าง รวมทั้งจำนวนวันทำงานรวมของทุกโครงการ จึงเป็นตัวสะท้อนโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ (Exposure) ของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างในปีนั้น ๆ โดยในแต่ละปีอาจมีจำนวนโครงการก่อสร้าง งานบำรุงทาง และงานสะพานที่ต่างกัน และอาจมีระยะเวลาที่ต้องดำเนินงานที่กระทบกับการจราจรต่างกัน ซึ่งการใช้อัตราการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างต่อจำนวนวันทำงาน จึงเป็นการปรับฐาน (Normalization) ของการเสียชีวิตในพื้นที่ก่อสร้างให้สามารถเปรียบเทียบช่วงเวลาต่าง ๆ ได้ว่ามีแนวโน้มลดลงหรือมากขึ้นอย่างไร

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

ตรวจสอบประสิทธิผลของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Work Zone Occupational Safety) และมาตรการจัดการความปลอดภัยด้านการจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง (Work Zone Traffic Safety) เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุระหว่างการปฏิบัติงานในโครงการก่อสร้าง งานบำรุงทาง และสะพานแต่ละปี จากกองการเจ้าหน้าที่ สำหรับโครงการที่คัดเลือกในแต่ละปี
- จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างแต่ละปี จากระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ของสำนักอำนวยความปลอดภัย สำหรับโครงการที่คัดเลือกในแต่ละปี
- จำนวนวันทำงานรวมของโครงการก่อสร้างและงานบำรุงทางและสะพานแต่ละปี จากฐานข้อมูลระบบ Plannet ของสำนักแผนงาน สำหรับโครงการที่คัดเลือกในแต่ละปี

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุระหว่างการปฏิบัติงาน	ครั้ง	มีข้อมูล	กองการเจ้าหน้าที่
จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ครั้ง	มีข้อมูล	สำนักอำนวยความปลอดภัย
จำนวนวันทำงานรวมของโครงการก่อสร้างและงานบำรุงทางและสะพาน	วัน	ต้องรวบรวมจากสัญญาและแผนงานโครงการต่าง ๆ	สำนักก่อสร้างทางที่ 1, 2 สำนักก่อสร้างสะพาน แขวงทางหลวง



**ค่าฐาน**

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

ค่าเป้าหมายอัตราการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงาน ลดลงไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ต่อปี
หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	-	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน

วิธีการคำนวณ

$$\text{อัตราการเกิดอุบัติเหตุ} = \frac{\text{จำนวนครั้งอุบัติเหตุระหว่างการปฏิบัติงาน (ครั้ง)} + \text{จำนวนครั้งอุบัติเหตุทางถนนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (ครั้ง)}}{\text{จำนวนวันทำงานรวมของโครงการก่อสร้างและงานบำรุงทางและสะพาน}}$$

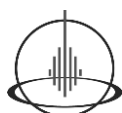
ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

ปีงบประมาณ พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุระหว่างการปฏิบัติงาน (ครั้ง)	จำนวนอุบัติเหตุทางถนน ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (ครั้ง)	จำนวน วันทำงาน (วัน)	อัตราอุบัติเหตุ ในพื้นที่ก่อสร้าง (ครั้ง/หมื่นวัน)	ร้อยละ ลดลง
2563 (ปีฐาน)	21*	82*	128,218*	8.03	-
2564	15*	90*	140,415*	7.48	-7
2565	13*	60*	130,211*	5.61	-30

* ข้อมูลสมมติโดยที่ปรึกษา

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 / สำนักก่อสร้างทางที่ 2 / สำนักก่อสร้างสะพาน
สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักบริหารบำรุงทางและสำนักอำนวยความปลอดภัย





ยุทธศาสตร์ที่ 3

ด้านความปลอดภัย

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3.5 ร้อยละของอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง

คำอธิบายตัวชี้วัด

อุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างเกิดขึ้นได้กับการปฏิบัติงาน (Work Zone Occupational Safety) รวมถึงการสัญจรผ่านบริเวณที่ก่อสร้าง (Work Zone Traffic Safety) โดยอุบัติเหตุทั้งสองประเภทอาจเกิดขึ้นเป็นเอกเทศหรือเกิดขึ้นต่อเนื่องจากอุบัติเหตุประเภทหนึ่งนำไปสู่อุบัติเหตุอีกประเภท เช่น ชี้นส่วนวัสดุโครงสร้างในงานก่อสร้างสะพานหล่นใส่รถที่สัญจรผ่านบริเวณที่ก่อสร้าง เป็นต้น ดังนั้น จำนวนอุบัติเหตุทั้งในส่วนของผู้ปฏิบัติงานและผู้สัญจรผ่านบริเวณที่ก่อสร้าง รวมทั้งจำนวนวันทำงานรวมของทุกโครงการจึงเป็นตัวสะท้อนโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ (Exposure) ของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างในปีนั้น ๆ โดยในแต่ละปีอาจมีจำนวนโครงการก่อสร้าง งานบำรุงทาง และงานสะพานที่ต่างกัน และอาจมีระยะเวลาที่ต้องดำเนินงานที่กระทบกับการจราจรต่างกัน ซึ่งการใช้อัตราการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างต่อจำนวนวันทำงาน จึงเป็นการปรับฐาน (Normalization) ของการเสียชีวิตในพื้นที่ก่อสร้างให้สามารถเปรียบเทียบช่วงเวลาต่าง ๆ ได้ว่ามีแนวโน้มลดลงหรือมากขึ้นอย่างไร

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อตรวจสอบประสิทธิผลของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Work Zone Occupational Safety) และมาตรการจัดการความปลอดภัยด้านการจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง (Work Zone Traffic Safety)

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- จำนวนผู้เสียชีวิตระหว่างการปฏิบัติงานในโครงการก่อสร้าง งานบำรุงทางและสะพานในแต่ละปี จากกองการเจ้าหน้าที่
- จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างแต่ละปี จากระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ของสำนักอำนวยความปลอดภัย
- จำนวนวันทำงานรวมของโครงการก่อสร้างและงานบำรุงทางและสะพานแต่ละปี จากฐานข้อมูลระบบ Plannet ของ สำนักแผนงาน

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนผู้เสียชีวิตระหว่างการปฏิบัติงาน	ราย	มีข้อมูล	กองการเจ้าหน้าที่
จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ราย	มีข้อมูล	สำนักอำนวยความปลอดภัย
จำนวนวันทำงานรวมของโครงการก่อสร้างและงานบำรุงทางและสะพาน	วัน	ต้องรวบรวมจากสัญญาและแผนงานโครงการต่าง ๆ	สำนักก่อสร้างทางที่ 1, 2 สำนักก่อสร้างสะพาน แขวงทางหลวง





ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

ค่าเป้าหมาย

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงาน ลดลงไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 5 ต่อปี

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	-	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน

วิธีการคำนวณ

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างต่อจำนวนวันทำงาน =

$$\frac{\text{จำนวนผู้เสียชีวิตระหว่างการปฏิบัติงาน (ราย)} + \text{จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (ราย)}}{\text{จำนวนวันทำงานรวมของโครงการก่อสร้างและงานบำรุงทางและสะพาน}}$$

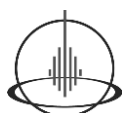
ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

ปีงบประมาณ พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิตระหว่างการปฏิบัติงาน (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (คน)	จำนวนวันทำงาน (วัน)	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง (คน/หมื่นวัน)	ร้อยละลดลง
2563 (ปีฐาน)	21*	50*	128,218*	5.54	
2564	15*	70*	140,415*	6.05	9
2565	13*	40*	130,211*	4.07	-26

* ข้อมูลสมมติโดยที่ปรึกษา

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 / สำนักก่อสร้างทางที่ 2 / สำนักก่อสร้างสะพาน สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักบริหารบำรุงทาง และสำนักอำนวยความปลอดภัย





ยุทธศาสตร์ที่ 3

ด้านความปลอดภัย

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3.6 จำนวนบุคลากรของกรมทางหลวงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในขณะปฏิบัติงาน

คำอธิบายตัวชี้วัด

ในแต่ละปีกรมทางหลวงมีกิจกรรมและโครงการที่ต้องดำเนินการบนผิวทางหลวง ทั้งงานก่อสร้างทางงานบำรุงทาง และงานอำนวยความสะดวก ซึ่งแต่ละกิจกรรมจะมีเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงเข้าไปเกี่ยวข้องทั้งในส่วนของการบริหารจัดการ ไปจนถึงการปฏิบัติงานเพื่อให้กิจกรรมนั้นแล้วเสร็จ ตามเป้าหมายที่วางไว้ ซึ่งในกรณีที่กิจกรรมหรือโครงการนั้นเกิดขึ้นในบริเวณที่มีการเปิดให้มีการสัญจรระหว่างดำเนินการย่อมก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ ดังนั้นการวางแผนการก่อสร้าง การจัดการจราจรและการวางแผนด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง จึงมีความสำคัญต่อความปลอดภัยต่อเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ ทั้งที่กรมทางหลวงมุ่งหวังความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานเป็นสำคัญ

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อสร้างความตระหนักถึงการวางแผนการก่อสร้าง การจัดการด้านการจราจรและการวางแผนด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงการป้องกันความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นกับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงที่ลงพื้นที่ปฏิบัติงาน

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- จำนวนบุคลากรของกรมทางหลวงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในขณะปฏิบัติงาน

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนบุคลากรของกรมทางหลวงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในขณะปฏิบัติงาน	ราย	มีข้อมูล	กองการเจ้าหน้าที่

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

ค่าเป้าหมาย

ไม่มีบุคลากรของกรมทางหลวงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในขณะปฏิบัติงาน

หน่วย : ราย

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	-	0	0	0	0

วิธีการคำนวณ

- ไม่มี

ตัวอย่างการคำนวณค่าฐาน

- ไม่มี

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักบริหารบำรุงทาง / สำนักอำนวยความสะดวก / สำนักก่อสร้างทางที่ 1 / สำนักก่อสร้างทางที่ 2 / สำนักก่อสร้างสะพาน / สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : กองการเจ้าหน้าที่





ยุทธศาสตร์ที่ 4

ด้านบริหารจัดการองค์กร

เป้าประสงค์ที่ 4.1 เป็นองค์กรที่มีบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ ที่สามารถปรับตัวต่อสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลก

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 4.1 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมประจำปี

คำอธิบายตัวชี้วัด

พิจารณาจากผลสำเร็จของจำนวนโครงการ/หลักสูตร ที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมที่ได้จัดดำเนินการ เทียบกับจำนวนโครงการ/หลักสูตรทั้งหมดในแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมประจำปี

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินความสำเร็จในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรม ซึ่งได้จัดให้มีการฝึกอบรมบุคลากรและกำหนดไว้ในแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมประจำปี

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

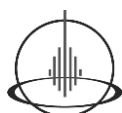
- จำนวนโครงการ/หลักสูตร ที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมที่ได้จัดดำเนินการ
- จำนวนโครงการ/หลักสูตรทั้งหมดในแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมประจำปี

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนโครงการ/หลักสูตร ที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมที่ได้จัดดำเนินการ	โครงการ/ หลักสูตร	มีข้อมูล	กองฝึกอบรม
จำนวนโครงการ/หลักสูตรทั้งหมดในแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมประจำปี	โครงการ/ หลักสูตร	มีข้อมูล	กองฝึกอบรม

ค่าฐาน

ปีงบประมาณ	จำนวนแผนงาน/โครงการตามแผนที่กำหนด (โครงการ/แผนงาน)	ผลการดำเนินการตามแผนฯ (โครงการ/แผนงาน)	ร้อยละของผลสำเร็จ (ร้อยละ)
2563	22	18	81.82
2564	23	19	82.61
2565	21	20	95.24
รวม	66	57	86.36

โดยค่าเฉลี่ยของร้อยละของผลสำเร็จในช่วงปี พ.ศ. 2563-2565 ที่ผ่านมามีค่าเท่ากับร้อยละ 86.36



**ค่าเป้าหมาย**

ค่าเป้าหมายกำหนดไว้ที่ร้อยละ 72 ในปี พ.ศ. 2566 และเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2 ต่อปี ไปจนถึงร้อยละ 80 ภายในปี พ.ศ. 2570 ซึ่งค่าเป้าหมายดังกล่าวต่ำกว่าค่าเฉลี่ยที่เคยทำได้ ในช่วงปี พ.ศ. 2563-2565 (ร้อยละ 86.36) เนื่องจากกองฝึกอบรมได้รับงบประมาณเรื่องการฝึกอบรมลดลง จากเดิม และบางแผนงาน/โครงการไม่สามารถดำเนินการได้เหมือนกับช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
86.36	72	74	76	78	80

วิธีการคำนวณ

ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมประจำปี

$$= \frac{\text{จำนวนโครงการ/หลักสูตร ที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมที่ได้จัดดำเนินการ}}{\text{จำนวนโครงการ/หลักสูตรทั้งหมดในแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมประจำปี}} \times 100$$

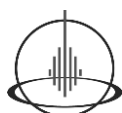
ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ตัวอย่างเช่น ในปี พ.ศ. 2570 พบว่า จำนวนแผนงาน/โครงการตามแผนที่กำหนด คือ 20 โครงการ และผลการดำเนินการตามแผน เท่ากับ 17 โครงการ ดังนั้น ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมประจำปี 2570 เท่ากับ ร้อยละ 85

ปีงบประมาณ	จำนวนแผนงาน/โครงการตามแผนที่กำหนด (โครงการ/แผนงาน)	ผลการดำเนินการตามแผน (โครงการ/แผนงาน)	ร้อยละของผลสำเร็จ (ร้อยละ)
2570	20	17	85

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : กองฝึกอบรม

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : กองฝึกอบรม





ยุทธศาสตร์ที่ 4

ด้านบริหารจัดการองค์กร

เป้าประสงค์ที่ 4.2 เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อคนทุกกลุ่ม บนพื้นฐานของความเข้าใจและหลักธรรมาภิบาล

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 4.2 จำนวนหน่วยงานที่มีกิจกรรมสร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีในการทำงานตามกิจกรรมที่กำหนด

คำอธิบายตัวชี้วัด

พิจารณาจากจำนวนหน่วยงานที่มีการจัดกิจกรรมสร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีในการทำงานตามกิจกรรมและความถี่ที่กำหนด (เฉพาะหน่วยงานส่วนกลาง) โดยมีกิจกรรมที่กำหนด ดังนี้

ชื่อกิจกรรม	คำอธิบายกิจกรรม	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
กิจกรรม 5 ส	บุคลากรภายในหน่วยงานร่วมกันสร้างสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดีภายในองค์กร ประกอบด้วย สะอาด สะดวก สะอาด สุขลักษณะ และสร้างนิสัย	<ul style="list-style-type: none"> - สร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีในการทำงาน - บุคลากรภายในหน่วยงานมีความสัมพันธ์ที่ดีมากขึ้น
กิจกรรม Share and Learn	บุคลากรภายในหน่วยงานมีโอกาสได้ถ่ายทอดความรู้ที่ใช้ในการทำงานหรือความรู้ที่ได้จากเข้าฝึกอบรมหรือสัมมนาให้กับบุคลากรอื่น ๆ แบบไม่เป็นทางการ โดยเลือกถ่ายทอด 1 หัวข้อในแต่ละครั้ง โดยใช้เวลาไม่เกิน 30 นาที	<ul style="list-style-type: none"> - บุคลากรภายในหน่วยงานมีความรู้ความเข้าใจในการทำงานมากขึ้น - หน่วยงานสามารถพัฒนาเป็นองค์ความรู้และเก็บไว้ใช้ในอนาคตได้ - บุคลากรมีความสุขในการทำงานและมีความผูกพันที่ดีต่อองค์กร - เพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน
กิจกรรมรายงานความคืบหน้าในการปฏิบัติงาน	หน่วยงานให้บุคลากรทุกคนจัดทำรายงานความคืบหน้าในการปฏิบัติงานเพื่อส่งให้ผู้บังคับบัญชารับทราบภาระงาน โดยจัดประชุมภายในเพื่อรับทราบปัญหาในการทำงานและติดตามสถานะการทำงานเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์	<ul style="list-style-type: none"> - บุคลากรมีทักษะการวางแผนการทำงานที่เป็นระบบมากขึ้น - การติดตามการทำงานของหน่วยงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น



**วัตถุประสงค์ของการชี้วัด**

เพื่อประเมินความสำเร็จในการจัดกิจกรรมที่สร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีในการทำงาน โดยนับจำนวนหน่วยงานภายในของกรมทางหลวง (เฉพาะหน่วยงานส่วนกลาง) ที่มีการจัดกิจกรรมตามที่กำหนด

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- รายชื่อกิจกรรมที่ได้มีการดำเนินการในแต่ละปี โดยระบุจำนวนครั้งของกิจกรรมแต่ละประเภท แยกตามหน่วยงาน (เฉพาะหน่วยงานส่วนกลาง)

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
กิจกรรม 5 ส ที่ได้มีการดำเนินการ	ครั้ง/ปี	มีข้อมูล	ทุกหน่วยงานของกรมทางหลวง
กิจกรรม Share and Learn ที่ได้มีการดำเนินการ	ครั้ง/ปี	มีข้อมูล	กองการเจ้าหน้าที่ (หน่วยงานต้นแบบ)
กิจกรรมรายงานความคืบหน้าในการปฏิบัติงาน ที่ได้มีการดำเนินการ	ครั้ง/ปี	มีข้อมูล	กองการเจ้าหน้าที่ (หน่วยงานต้นแบบ)

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐานเนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

ค่าเป้าหมาย

จำนวนหน่วยงานที่มีกิจกรรมสร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีในการทำงานตามกิจกรรมที่กำหนดไม่ต่ำกว่า 17 หน่วยงาน ภายในปี พ.ศ. 2570

หน่วย : หน่วยงาน

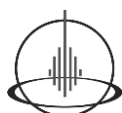
ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	5	8	11	14	17

วิธีการคำนวณ

นับจำนวนหน่วยงานที่มีการจัดกิจกรรมสร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีในการทำงานตามกิจกรรมที่กำหนดครบทั้ง 3 กิจกรรม รวมกันอย่างน้อย 6 ครั้งต่อปี โดยประกอบด้วย (1) กิจกรรม 5 ส (2) กิจกรรม Share and Learn และ (3) กิจกรรมรายงานความคืบหน้าในการปฏิบัติงาน หากหน่วยงานใดจัดกิจกรรมไม่ครบตามประเภทที่กำหนด หรืออาจดำเนินการครบทั้ง 3 กิจกรรม แต่ดำเนินการรวมกันได้น้อยกว่า 6 ครั้งต่อปี จะไม่นับรวมหน่วยงานดังกล่าว

ตัวอย่างการคำนวณ

กรณีตัวอย่าง พบว่า มีเพียง 2 หน่วยงานที่ดำเนินการได้ครบทั้ง 3 กิจกรรม และไม่ต่ำกว่า 6 ครั้งต่อปี





แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)

การศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566-2570)

ชื่อหน่วยงาน	จำนวนครั้งที่ได้ดำเนินการ (ครั้งต่อปี)			หน่วยงาน ที่ดำเนินการ ได้ครบ
	กิจกรรม 5 ส	กิจกรรม Share and Learn	กิจกรรมรายงานความคืบหน้า ในการปฏิบัติงาน	
กองการเจ้าหน้าที่	2	3	3	1
กองฝึกอบรม	1	3	2	1
สำนักอำนวยความปลอดภัย	1	2	1	0
สำนักบริหารบำรุงทาง	2	5	-	0
รวมหน่วยงาน (หน่วยงาน)				2

หมายเหตุ : เป็นข้อมูลที่กำหนดขึ้นโดยที่ปรึกษา เพื่อใช้เป็นตัวอย่างเท่านั้น

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : กองการเจ้าหน้าที่ กองฝึกอบรม

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : ทุกหน่วยงานภายในกรมทางหลวง (เฉพาะหน่วยงานส่วนกลาง)





ยุทธศาสตร์ที่ 4

ด้านบริหารจัดการองค์กร

เป้าประสงค์ที่ 4.3 เป็นองค์กรที่นำวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่ทุกกิจกรรมการดำเนินงานขององค์กร (Value Chain)

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 4.3 จำนวนระบบให้บริการภาคประชาชนที่ได้รับการพัฒนาตามหลัก Digital Government Services บริการภาครัฐ (Public Services) และการบริหารจัดการรูปแบบดิจิทัล (Smart Back Office)

คำอธิบายตัวชี้วัด

กรมทางหลวงมุ่งเน้นพัฒนาบริการภาครัฐ (Public Services) ที่ทันสมัยเพื่อบรรลุเป้าหมายการให้บริการสาธารณะที่สะดวกและรวดเร็ว ก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคม ปรับปรุงคุณภาพบริการให้ดีขึ้น ทำให้มีการใช้ทรัพยากรอย่างประหยัด เกิดความคล่องตัวในการบริหารงาน โดยมุ่งพัฒนาในรูปแบบของการให้บริการภาครัฐผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Government e-Service)

e-Service หรือ Electronics Service เป็นบริการของภาครัฐให้ประชาชนเข้าถึงได้ โดยผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้เกิดรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์อย่างเป็นรูปธรรม การพัฒนาช่องทางใหม่ในการให้บริการอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีความแตกต่างกันไปบ้าง แต่ก็มักจะเน้นช่องทางที่ใช้อินเทอร์เน็ตเป็นตัวกลางในการติดต่อและให้บริการกับประชาชน ทำให้เกิดช่องทางใหม่ ๆ ให้ประชาชนสามารถเลือกใช้เพิ่มขึ้นอยู่ตลอดเวลา

ในภารกิจของกรมทางหลวง สามารถนำระบบ e-Service มาประกอบการดำเนินงานทั้งในด้านการดำเนินงานสำรวจและออกแบบ งานก่อสร้าง งานบำรุงรักษาทางหลวง งานอำนวยความสะดวก งานทาง และงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ ยกตัวอย่างระบบ e-Service ในภารกิจของกรมทางหลวง ได้แก่

- ระบบบริการขออนุญาตกระทำการใด ๆ ในเขตทางหลวง โดยสำนักอำนวยความสะดวก
- ระบบบริหารจัดการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- ระบบบริการการวิเคราะห์และทดสอบวัสดุ โดยสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
- ระบบขออนุญาตเดินรถพิเศษเพื่อควบคุมการเดินรถที่มีขนาดใหญ่พิเศษ โดยสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ
- ระบบสารสนเทศเพื่อการลงทะเบียนผู้รับจ้าง โดยสำนักมาตรฐานและประเมินผล

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อยกระดับการให้บริการภาครัฐ (Public Services) ที่ใช้เป็นระบบให้บริการภาคประชาชนให้ครอบคลุมส่วนงานต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น โดยการพัฒนาแบบ e-Service





ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

จำนวนระบบสารสนเทศการบริการภาคประชาชน

ค่าฐาน

ปี พ.ศ.2565 กรมทางหลวงได้มีการพัฒนาระบบ e-Service แล้วจำนวน 1 ระบบ คือ แอปพลิเคชัน “ท่องเที่ยวทางหลวง (Trips on Thai Highways)” ใช้สำหรับค้นหาจุดบริการทางหลวง และสถานที่แนะนำสองข้างทางหลวง

ค่าเป้าหมาย

จำนวนระบบให้บริการภาคประชาชนที่ได้รับการพัฒนาตามหลัก Digital Government Services บริการภาครัฐ (Public Services) และการบริหารจัดการรูปแบบดิจิทัล (Smart Back Office) เพิ่มขึ้น ไม่ต่ำกว่า 5 ระบบ ภายในระยะเวลา 5 ปี

หน่วย : ระบบ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
1	เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 5 ระบบ ภายในระยะเวลา 5 ปี				

วิธีการคำนวณ

นับจำนวนระบบให้บริการประชาชนที่ได้รับการพัฒนาตามหลัก Digital Government Services บริการภาครัฐ (Public Services) และการบริหารจัดการรูปแบบดิจิทัล (Smart Back Office) โดยต้องเป็นระบบที่สามารถเปิดให้บริการได้จริง

ตัวอย่างการคำนวณ

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 - 2570 กรมทางหลวงได้พัฒนาระบบ e-Service ตามหลัก Digital Government Services บริการภาครัฐ (Public Services) เพื่ออำนวยความสะดวกงานบริการประชาชนและผู้ใช้ทาง ได้แก่ 1. ระบบบริการขออนุญาตกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวง (โดย : สำนักอำนวยความสะดวก) 2. ระบบบริหารจัดการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (โดย : สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน) 3. ระบบบริการการวิเคราะห์และทดสอบวัสดุ (โดย : สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ) 4. ระบบขออนุญาตเดินรถพิเศษเพื่อควบคุมการเดินรถที่มีขนาดใหญ่พิเศษ (โดย : สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ) และ 5. ระบบสารสนเทศเพื่อการลงทะเบียนผู้รับจ้าง (โดย : สำนักมาตรฐานและประเมินผล) เท่ากับว่ามีจำนวนทั้งสิ้น 5 ระบบที่สามารถดำเนินแล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการภาคประชาชน

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : ทุกหน่วยงานภายในกรมทางหลวง





ยุทธศาสตร์ที่ 4

ด้านบริหารจัดการองค์กร

เป้าประสงค์ที่ 4.4 เป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมการทำงานเชิงรุกและสามารถบูรณาการกับทุกภาคส่วน

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 4.4 ร้อยละความสำเร็จของบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการประเมินการอบรมด้านการจัดการเชิงพื้นที่ (Smart PR) และด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ

คำอธิบายตัวชี้วัด

กระบวนการคิดแก้ไขปัญหาอย่างสร้างสรรค์ร่วมกันและยึดชุมชนเป็นหลัก (Co-creative Thinking And Community-Rooted Approaches) เป็นแนวคิดสำคัญที่จะเปลี่ยนยุทธศาสตร์และกลยุทธ์เพื่อส่งเสริมการทำงานเชิงรุกกับภาคประชาชน ดังนั้น การรับฟังความคิดเห็น ควรสร้างการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน และความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และการจัดการเชิงพื้นที่ของบุคลากรภายในกรมทางหลวง จึงมีส่วนสำคัญอย่างมากต่อความสำเร็จของกระบวนการดังกล่าว

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และการจัดการเชิงพื้นที่ของบุคลากรกลุ่มเป้าหมายจากทุกหน่วยงานภายในกรมทางหลวง

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- จำนวนบุคลากรกลุ่มเป้าหมายจากทุกหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เข้ารับการอบรมในหลักสูตรด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และการจัดการเชิงพื้นที่ในแต่ละปี
- จำนวนบุคลากรที่ผ่านการทดสอบตามเกณฑ์ที่กำหนดในหลักสูตร

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนบุคลากรกลุ่มเป้าหมายจากทุกหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เข้ารับการอบรมในหลักสูตรด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และการจัดการเชิงพื้นที่ของกองฝึกอบรมในแต่ละปี	คน	มีข้อมูล	สำนักงานเลขานุการกรมทางหลวง
จำนวนบุคลากรที่ผ่านการทดสอบตามเกณฑ์ที่กำหนดในหลักสูตร	คน	มีข้อมูล	สำนักงานเลขานุการกรมทางหลวง

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

ค่าเป้าหมาย

ร้อยละของบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการประเมินด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และการจัดการเชิงพื้นที่ ตามเกณฑ์ที่กำหนดไม่น้อยกว่าร้อยละ 60

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	60	60	60	60	60





วิธีการคำนวณ

ร้อยละของบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการประเมิน

ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และการจัดการเชิงพื้นที่ ตามเกณฑ์ที่กำหนด

$$= \frac{\text{จำนวนบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการทดสอบในหลักสูตรด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และการจัดการเชิงพื้นที่}}{\text{จำนวนบุคลากรที่เข้าร่วมการอบรมทั้งหมด}} \times 100$$

ตัวอย่างการคำนวณ

ตัวอย่างเช่น ในปี พ.ศ. 2570 พบว่าจำนวนบุคลากรที่เข้าร่วมการอบรมทั้งหมด คือ 40 คน และจำนวนบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการทดสอบในหลักสูตรด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และการจัดการเชิงพื้นที่ มีจำนวน 25 คน ดังนั้น ร้อยละของผลสำเร็จในปี 2570 เท่ากับ ร้อยละ 62.5

ปีงบประมาณ	จำนวนบุคลากรที่เข้าร่วมการอบรมทั้งหมด (คน)	จำนวนบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการทดสอบในหลักสูตรด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และการจัดการเชิงพื้นที่ (คน)	ร้อยละของผลสำเร็จ (ร้อยละ)
2570	40	25	62.5

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักงานเลขาธิการกรม กองฝึกอบรม

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักกฎหมาย





ยุทธศาสตร์ที่ 4

ด้านบริหารจัดการองค์กร

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.1 ระดับความพึงพอใจในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากร

คำอธิบายตัวชี้วัด

เพื่อประเมินระดับความพึงพอใจในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากรกรมทางหลวง ทั้งหมด 4 ด้าน ได้แก่ คุณภาพชีวิตด้านการทำงาน คุณภาพชีวิตด้านส่วนตัว คุณภาพชีวิตด้านสังคม และคุณภาพชีวิตด้านเศรษฐกิจ

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินระดับของคุณภาพชีวิตของเจ้าหน้าที่ภายในกรมทางหลวง

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

● ผลการวิเคราะห์จากแบบสอบถามความพึงพอใจในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากรกรมทางหลวง

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
แบบสอบถามความพึงพอใจในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากรกรมทางหลวง	ร้อยละ	ไม่มีข้อมูล	กองการเจ้าหน้าที่

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

ค่าเป้าหมาย

ระดับความพึงพอใจในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากรไม่ต่ำกว่าร้อยละ 75 ภายในปี พ.ศ. 2570

หน่วย : ร้อยละ

ค่าเป้าหมาย	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
	71	72	73	74	75

วิธีการคำนวณ

สำรวจโดยใช้แบบสอบถาม ปีละ 1 ครั้ง โดยแบบสอบถามประกอบด้วยคำถามทั้งหมด 4 ด้าน ได้แก่ คุณภาพชีวิตด้านการทำงาน คุณภาพชีวิตด้านส่วนตัว คุณภาพชีวิตด้านสังคม และคุณภาพชีวิตด้านเศรษฐกิจ ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามจะมาจากหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวงทั้งหมด

ตัวอย่างการคำนวณ

ประเมินผลระดับความพึงพอใจของบุคลากร โดยใช้ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของทั้ง 4 ด้านที่ได้รับจากแบบสอบถาม

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : กองการเจ้าหน้าที่

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : ทุกหน่วยงานภายในกรมทางหลวง





ยุทธศาสตร์ที่ 4

ด้านบริหารจัดการองค์กร

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.2 ระดับความพร้อมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของกรมทางหลวง

คำอธิบายตัวชี้วัด

เทคโนโลยีดิจิทัล จะเป็นปัจจัยหลัก (ผู้นำ) ในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งในระดับนโยบาย ระดับการควบคุม กำกับ ดูแล ระดับบริการ และระดับการประกอบการขนส่ง ให้สามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในโลกยุคปัจจุบัน โดยมุ่งเน้นการรองรับระบบการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทิศทางการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวง จำเป็นต้องขยายตัวในเชิงรุก เพื่อตอบสนองต่อแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม นโยบายภาครัฐ ที่ต้องการเพิ่มขีดความสามารถให้ก้าวเข้าสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล (Digital Government) กรมทางหลวง จึงเร่งพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ พัฒนาคุณภาพการปฏิบัติงาน การให้บริการ และการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร เพื่อปรับปรุงองค์กรให้เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพ

ในทุกปี สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) จะเป็นผู้ประเมินระดับความพร้อมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของหน่วยงานราชการ เพื่อประเมินระดับความพร้อมการพัฒนาทักษะด้านความเข้าใจและใช้เทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่บุคลากรของกรมทางหลวง โดยครอบคลุมในเรื่อง 1. แนวนโยบายและหลักปฏิบัติ (Policies And Practices) 2. ศักยภาพเจ้าหน้าที่ภาครัฐด้านดิจิทัล (Digital Capabilities) 3. บริการภาครัฐ (Public Services) 4. การบริหารจัดการรูปแบบดิจิทัล (Smart Back Office) 5. โครงสร้างพื้นฐานที่มีความมั่นคงปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ (Secure and Efficient Infrastructure) และ 6. เทคโนโลยีดิจิทัลและการนำไปใช้ (Digital Technological Practices) ทั้งนี้ สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) ในฐานะหน่วยงานหลัก และกระทรวงคมนาคม ในฐานะหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีส่วนร่วมในการกำหนดแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลด้านคมนาคม เพื่อให้หน่วยงานรัฐด้านคมนาคม ได้ใช้ดำเนินงานให้สอดคล้องกับแผนหลักของประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับงานของกรมทางหลวง

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อสนับสนุนการสร้างและพัฒนาทักษะด้านความเข้าใจและใช้เทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่บุคลากรของกรมทางหลวง

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
การสำรวจระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัล หน่วยงานภาครัฐของประเทศไทย	ร้อยละ	มีข้อมูล	สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) หรือสำนักพัฒนาระบบบริหาร



**ค่าฐาน**

ผลสำรวจระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัลหน่วยงานภาครัฐของประเทศไทย ประจำปี พ.ศ. 2564 โดยสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) มีคะแนนเฉลี่ยร้อยละ 62.14 ดังนี้

คะแนนรายตัวชี้วัด	กรมทางหลวง (ร้อยละ)
แนวนโยบายและหลักปฏิบัติ (Policies And Practices)	73.57
ศักยภาพเจ้าหน้าที่ภาครัฐด้านดิจิทัล (Digital Capabilities)	49.60
บริการภาครัฐ (Public Services)	57.32
การบริหารจัดการรูปแบบดิจิทัล (Smart Back Office)	77.33
โครงสร้างพื้นฐานที่มีความมั่นคงปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ (Secure and Efficient Infrastructure)	75.00
เทคโนโลยีดิจิทัลและการนำไปใช้ (Digital Technological Practices)	40.00
ค่าเฉลี่ย	62.14

ค่าเป้าหมาย

ระดับความพร้อมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของกรมทางหลวง ผ่านเกณฑ์ร้อยละ 75 ภายใน 5 ปี

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	65	70	72	75	75

วิธีการคำนวณ

แบบสำรวจระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัลหน่วยงานภาครัฐของประเทศไทยประจำปี โดยสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)

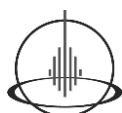
ตัวอย่างการคำนวณ

ประเมินผลระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัลของกรมทางหลวง โดยคำนวณเป็นค่าเฉลี่ยของทั้ง 6 ด้านที่ได้รับจากแบบสอบถาม ดังนี้

คะแนนรายตัวชี้วัด	กรมทางหลวง (ร้อยละ)
แนวนโยบายและหลักปฏิบัติ (Policies And Practices)	80.00
ศักยภาพเจ้าหน้าที่ภาครัฐด้านดิจิทัล (Digital Capabilities)	70.00
บริการภาครัฐ (Public Services)	70.00
การบริหารจัดการรูปแบบดิจิทัล (Smart Back Office)	75.00
โครงสร้างพื้นฐานที่มีความมั่นคงปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ (Secure and Efficient Infrastructure)	80.00
เทคโนโลยีดิจิทัลและการนำไปใช้ (Digital Technological Practices)	80.00
ค่าเฉลี่ย	75.83

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : ทุกหน่วยงานภายในกรมทางหลวง





ยุทธศาสตร์ที่ 4

ด้านบริหารจัดการองค์กร

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.3 ระดับความสำเร็จการบริหารจัดการต่อข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ ในกิจกรรมดำเนินงานเองของกรมทางหลวง (จนได้ข้อยุติ)

คำอธิบายตัวชี้วัด

เพื่อให้การดำเนินงานด้านการบริหารจัดการข้อร้องเรียนร้องทุกข์จากทุกช่องทางของกรมทางหลวง เป็นไปตามความต้องการของผู้รับบริการ โดยพิจารณาจากข้อมูลสถิติการแจ้งเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ ของผู้ใช้งานทางและสะพานของกรมทางหลวง ข้อมูลตามกระบวนการหลักของกรมทางหลวง ในระบบ <http://complain.doh.go.th> ทั้งนี้ ยังไม่รวมถึงเรื่องราวที่ร้องเรียน/ร้องทุกข์ ผ่านสื่อสาธารณะ (Social) **วัตถุประสงค์ของการชี้วัด**

เพื่อประเมินระดับความสำเร็จในการบริหารจัดการข้อร้องเรียนร้องทุกข์จากทุกช่องทางจนได้ข้อยุติ **ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ**

ระบบ <http://complain.doh.go.th> โดยฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ สำนักงานเลขานุการกรม

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
ข้อมูลสถิติการร้องเรียนในกิจกรรมดำเนินงานเองของกรมทางหลวง (จนได้ข้อยุติ)	ร้อยละ	มีข้อมูล	ฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ สำนักงานเลขานุการกรม

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

ค่าเป้าหมาย

ระดับความสำเร็จการบริหารจัดการต่อข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ ในกิจกรรมดำเนินงานเองของกรมทางหลวง (จนได้ข้อยุติ) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 85 ภายในปี พ.ศ. 2570 จากจำนวนข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ทั้งหมด

หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	70	75	78	80	85

วิธีการคำนวณ

ร้อยละความสำเร็จการบริหารจัดการต่อข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ ในกิจกรรมดำเนินงานเองของกรมทางหลวง (จนได้ข้อยุติ)

$$= \frac{\text{จำนวนข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ ในกิจกรรมดำเนินงานเองของกรมทางหลวง จนได้ข้อยุติ}}{\text{จำนวนข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ ในกิจกรรมดำเนินงานเองของกรมทางหลวงทั้งหมด}} \times 100$$





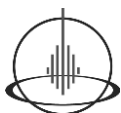
ตัวอย่างการคำนวณ

ยกตัวอย่าง สมมติฐานในปีงบประมาณ พ.ศ.2566 กรมทางหลวง จากระบบ <http://complain.doh.go.th> มีจำนวนข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ ในกิจกรรมดำเนินงานเองของกรมทางหลวงโดยที่ไม่ได้เป็นงานบูรณาการกับหน่วยงานอื่น รวมทั้งสิ้น 10,000 เรื่อง ซึ่งกรมทางหลวงสามารถดำเนินการจัดการในกิจกรรมดำเนินงานเองของกรมทางหลวงจนได้ข้อยุติ รวมทั้งสิ้น 7,000 เรื่อง ดังนั้นร้อยละความสำเร็จการบริหารจัดการต่อข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ ในกิจกรรมดำเนินงานเองของกรมทางหลวง (จนได้ข้อยุติ) เท่ากับร้อยละ 70

$$= \frac{7,000}{10,000} \times 100$$

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักงานเลขานุการกรม

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : ทุกหน่วยงานภายในกรมทางหลวง





ยุทธศาสตร์ที่ 5

ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เป้าประสงค์ที่ 5.1 มีผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในภารกิจตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) อย่างเป็นรูปธรรม

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 5.1 ผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานในกิจกรรมของกรมทางหลวง

คำอธิบายตัวชี้วัด

กรมทางหลวง เป็นองค์กรที่มีอายุกว่า 110 ปี จึงมีฐานความรู้ งานวิจัยและการพัฒนานวัตกรรมงานทางและสะพานอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลสถิติงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมของกรมทางหลวง ตั้งแต่ปีพ.ศ.2545-2564 แบ่งตามกลุ่มพัฒนาทั้ง 7 มิติ จากทั้งหมด 181 โครงการ ได้แก่ กลุ่มวัสดุสร้างทางและโครงสร้างถนน (59 โครงการ) กลุ่มธรณีเทคนิคและฐานราก (48 โครงการ) กลุ่มสะพานและโครงสร้างอื่น ๆ (24 โครงการ) กลุ่มขนส่งและอำนวยความสะดวกบนถนน (27 โครงการ) กลุ่มบริหารจัดการข้อมูลและสารสนเทศงานทาง (8 โครงการ) กลุ่มพลังงานและสิ่งแวดล้อม (6 โครงการ) และกลุ่มเทคโนโลยีนวัตกรรม (9 โครงการ)

ทั้งนี้ เป้าหมายกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงระดับโลก (Global Megatrends)) เน้นการพัฒนาทาง ทางหลวงอัจฉริยะ และทางหลวงสีเขียว ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรให้น้ำหนักในการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรมและทิศทางการพัฒนาด้านวิจัยและนวัตกรรม ทั้งนี้ เพื่อยกระดับการจัดการความรู้ไปสู่ผลลัพธ์กระบวนการงานที่มีประสิทธิภาพและการสร้างสรรค์นวัตกรรมที่มีคุณค่าให้กับคนทุกกลุ่ม และตอบรับต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 และแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัล ซึ่งรัฐบาลได้กำหนดเป็นนโยบายสำคัญที่เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนสู่การพัฒนาประเทศ

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินผลสัมฤทธิ์จากจำนวนผลงานวิจัยและนวัตกรรม หรือ ผลงานจากกิจกรรมจัดการความรู้ (Knowledge Management : KM) ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานจริงอย่างเป็นรูปธรรม ในกิจกรรมของกรมทางหลวง และเพื่อประเมินจำนวนผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งาน ในกิจกรรมของกรมทางหลวง อย่างน้อย 2 ชิ้นงานต่อปี

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

ผลงานวิจัยและนวัตกรรม หรือ ผลงานจากกิจกรรมจัดการความรู้ (Knowledge Management : KM)

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
ข้อมูลผลสัมฤทธิ์งานวิจัยและพัฒนานวัตกรรม	ชิ้น	มีข้อมูล	สำนักวิจัยและพัฒนาทาง
ข้อมูลผลสัมฤทธิ์ของผลงานจากกิจกรรมจัดการความรู้ (Knowledge Management : KM)	ชิ้น	มีข้อมูล	กองฝึกอบรม

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่



**คำเป้าหมาย**

จำนวนผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานในกิจกรรมของกรมทางหลวงอย่างน้อย 2 ชิ้นงานต่อปี

หน่วย : สายทาง

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	2	2	2	2	2

วิธีการคำนวณ

นับจำนวนผลงานวิจัยและนวัตกรรมหรือผลงานจากกิจกรรมจัดการความรู้ (Knowledge Management : KM) ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานจริงอย่างเป็นรูปธรรมในกิจกรรมของกรมทางหลวง

ตัวอย่างการคำนวณ

สมมติฐานในปีงบประมาณ พ.ศ.2566 กรมทางหลวง โดยสำนักวิจัยและพัฒนาทางได้มีผลผลิตของงานวิจัย ในเรื่องเทคโนโลยีตรวจวัด ติดตามเตือนภัย และบริหารจัดการความเสี่ยงภัยพิบัติดินสไลด์จนนำไปสู่การปฏิบัติจริงอย่างเป็นรูปธรรม จำนวน 1 ผลงาน ประกอบกับแขวงทางหลวงนครนายกได้พัฒนาอุปกรณ์เสริมเครื่องปาดไหล่ (Shoulder Pad Accessory) แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1 ได้พัฒนานวัตกรรมเคลือบแก้วเสาไฟฟ้าส่องสว่าง ทั้งคู่สามารถขยายผลการดำเนินงานปฏิบัติใช้งานจริงอย่างเป็นรูปธรรม

ดังนั้น จำนวนผลงานวิจัยและนวัตกรรม หรือผลงานจากกิจกรรมจัดการความรู้ (Knowledge Management : KM) ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานจริงอย่างเป็นรูปธรรมในกิจกรรมของกรมทางหลวงในปีงบประมาณ พ.ศ.2566 ซึ่งมีทั้งหมด 3 ผลงาน (ชิ้นงาน)

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักวิจัยและพัฒนาทาง กองฝึกอบรม

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักวิจัยและพัฒนาทาง กองฝึกอบรม





ยุทธศาสตร์ที่ 5

ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เป้าประสงค์ที่ 5.2 มีกลไกการทำงานที่มุ่งเน้นการพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่มให้มากยิ่งขึ้น

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 5.2 จำนวนสายทางที่นำแนวทางถนนสีเขียว (Green Highway) และ/หรือ ถนนที่ออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) สู่การก่อสร้างจริง

คำอธิบายตัวชี้วัด

การพัฒนาทางหลวงสีเขียว เป็นแนวคิดริเริ่มที่หลายประเทศให้ความสนใจแต่ยังไม่มีกำหนดเป็นรูปแบบและหรือมาตรฐาน โดยในเชิงหลักการเป็นการปรับรูปแบบทางหลวงตลอดวงจรการพัฒนา ตั้งแต่ขั้นตอนการศึกษา ออกแบบ ก่อสร้าง และเปิดใช้งาน ให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด มีการใช้ทรัพยากร ที่คุ้มค่า และมีการประหยัดพลังงาน ซึ่งหลักแนวคิด 5 ด้าน ของการพัฒนาทางหลวงสีเขียว ตามกรอบของ GHP ประกอบด้วย (1) การจัดการระบบนิเวศและอนุรักษ์สภาพแวดล้อม (2) การจัดการน้ำท่วมขังและพื้นที่รับน้ำ (3) การอนุรักษ์พลังงานและการลดมลพิษตลอดวงจร (4) การนำวัสดุมาใช้ใหม่ในรูปแบบต่าง และ (5) มีประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม

ถนนที่ออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) เป็นการออกแบบถนนให้สามารถรองรับคนทุกคนในสังคมได้อย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้สูงอายุ คนพิการ ผู้เจ็บป่วย หรือผู้ที่มีความสามารถในการใช้ชีวิตประจำวันแตกต่างจากบุคคลทั่วไปด้วยข้อจำกัดทางร่างกายโดยมีหัวใจสำคัญของการออกแบบถนนเพื่อทุกกลุ่ม คือ ความสะดวก ปลอดภัย เป็นธรรม ทัวถึง และเท่าเทียม

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินผลลัพธ์ของการพัฒนาทางหลวง ที่นำแนวทางเรื่องถนนสีเขียว (Green Highway) และ/หรือ ถนนที่ออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) สู่การก่อสร้างจริง ให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด มีการใช้ทรัพยากรที่คุ้มค่า และประหยัดพลังงาน ส่งเสริมการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระบวนการทำงานที่ช่วยลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยคาร์บอนและก๊าซเรือนกระจก

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

จำนวนผลงาน (สายทาง) ที่นำแนวทางเรื่องถนนสีเขียว (Green Highway) และ/หรือ ถนนที่ออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) มาปรับใช้ในงานทาง ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง เปิดใช้งานและการบำรุงรักษา





ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
สายทางที่นำแนวทางการพัฒนาถนนสีเขียว (Green Highway)	จำนวน	มีข้อมูล	สำนักแผนงาน, สำนักสำรวจและออกแบบ, สำนักบริหารบำรุงทาง, สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
สายทางที่นำแนวทางการออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design)	จำนวน	มีข้อมูล	สำนักแผนงาน, สำนักสำรวจและออกแบบ, สำนักบริหารบำรุงทาง, สำนักวิจัยและพัฒนาทาง, สำนักก่อสร้างทางที่ 1, สำนักก่อสร้างทางที่ 2, สำนักก่อสร้างสะพาน

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

ค่าเป้าหมาย

จำนวนผลงาน (สายทาง) ที่นำแนวทางเรื่องถนนสีเขียว (Green Highway) และ/หรือ ถนนที่ออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) มาปรับใช้ในงานทาง ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง เปิดใช้งานและการบำรุงรักษา เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 2 สายทางภายใน 5 ปี

หน่วย : สายทาง

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 3 สายทางภายใน 5 ปี				

วิธีการคำนวณ

นับผลงาน (สายทาง) ที่นำแนวทางเรื่องถนนสีเขียว (Green Highway) และ/หรือ ถนนที่ออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) มาปรับใช้ในงานทาง ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง เปิดใช้งานและการบำรุงรักษา มาปรับใช้ในระยะเวลา 5 ปี

ตัวอย่างการคำนวณ

สมมติฐานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 กรมทางหลวง โดยสำนักแผนงาน ร่วมกับสำนักสำรวจและออกแบบ สำนักก่อสร้างทางที่ 1 ได้นำแนวทางเรื่องถนนสีเขียว (Green Highway) มาพัฒนาสายทาง จนนำไปสู่การดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ.2568

สำนักบริหารบำรุงทาง ร่วมกับสำนักสำรวจและออกแบบ แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 ได้เริ่มก่อสร้างถนนเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) ในปีงบประมาณ พ.ศ.2568

ทำให้จำนวนสายทางที่นำแนวทางเรื่องถนนสีเขียว (Green Highway) และ/หรือ ถนนออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) ในปีงบประมาณ พ.ศ.2568 สู่การก่อสร้างจริง 2 สายทาง

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักแผนงาน สำนักสำรวจและออกแบบ

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักก่อสร้างทางที่ 1 สำนักก่อสร้างทางที่ 2 สำนักงานทางหลวง





ยุทธศาสตร์ที่ 5

ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เป้าประสงค์ที่ 5.3 มีการนำเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) มาใช้กำหนดเป็นเป้าหมายในการดำเนินภารกิจที่เกี่ยวข้อง

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ 5.3 จำนวนงานออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน ที่สอดคล้องกับภูมิทัศน์สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชนที่ได้รับอนุมัติให้นำไปใช้จริง

คำอธิบายตัวชี้วัด

การพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) คือ แนวทางการพัฒนาที่ตอบสนองความต้องการของคนรุ่นปัจจุบัน โดยไม่ลดทอนความสามารถในการตอบสนองความต้องการของคนรุ่นหลัง (Brundtland Report, 1987) โดยการบรรลุการพัฒนาที่ยั่งยืน มีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ การเติบโตทางเศรษฐกิจ (Economic Growth) ความครอบคลุมทางสังคม (Social Inclusion) และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (Environmental Protection) ซึ่งเป็นกรอบการพัฒนาของโลกเพื่อร่วมกันบรรลุการพัฒนาทางสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง ภายในปี พ.ศ. 2573 โดยกำหนดให้มีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) เป็นแนวทางให้แต่ละประเทศดำเนินการร่วมกัน

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ทั้งหมด 17 เป้าหมาย ประกอบไปด้วย 169 เป้าหมายย่อย (SDG Targets) ที่มีความเป็นสากล ทั้งนี้เป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง ประกอบด้วย

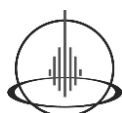
- เป้าหมายที่ 3 สร้างหลักประกันการมีสุขภาพที่ดี และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคน ในทุกช่วงวัย

- เป้าหมายย่อย 3.6 ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนทั่วโลกครั้งหนึ่ง ภายในปี พ.ศ. 2563

- เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรม ที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

- เป้าหมายย่อย 9.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ยั่งยืนและมีความต้านทานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์

- เป้าหมายย่อย 9.4 ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงอุตสาหกรรม เพื่อให้เกิดความยั่งยืน โดยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการทางอุตสาหกรรมที่สะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยทุกประเทศดำเนินการตามขีดความสามารถของแต่ละประเทศภายในปี พ.ศ. 2573





○ เป้าหมายย่อย 9.5 เพิ่มพูนการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ยกระดับขีดความสามารถทางเทคโนโลยีของภาคอุตสาหกรรมในทุกประเทศ โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนาและให้ภายในปี พ.ศ. 2573 มีการส่งเสริมนวัตกรรมและให้เพิ่มจำนวนผู้ทำงานวิจัยและพัฒนาต่อประชากร 1 ล้านคน และเพิ่มค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาในภาครัฐและเอกชน

- เป้าหมายที่ 11 ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ มีความครอบคลุม ปลอดภัย ยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง และยั่งยืน

○ เป้าหมายย่อย 11.2 จัดให้ทุกคนเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ปลอดภัย ในราคาที่สามารถจ่ายได้ พัฒนาความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะและคำนึงถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็กผู้พิการ และผู้สูงอายุภายในปี พ.ศ. 2573

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมินผลสัมฤทธิ์จากจำนวนผลงานออกแบบที่ได้รับอนุมัติให้นำไปใช้จริง โดยนำหลักการออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development มาประยุกต์ใช้ในงานทางและสะพาน ให้สอดคล้องกับภูมิทัศน์ สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชน

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

- จำนวนงานออกแบบที่สอดคล้องกับภูมิทัศน์ สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชน สำนักสำรวจและออกแบบ

- จำนวนโครงการก่อสร้างที่มีการนำการออกแบบที่สอดคล้องกับภูมิทัศน์ สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชนไปใช้จริง สำนักก่อสร้างทางที่ 1 สำนักก่อสร้างทางที่ 2 สำนักก่อสร้างสะพาน

ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
จำนวนงานออกแบบที่สอดคล้องกับภูมิทัศน์ สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชน	จำนวน	มีข้อมูล	สำนักสำรวจและออกแบบ
จำนวนโครงการก่อสร้างที่มีการนำการออกแบบที่สอดคล้องกับภูมิทัศน์ สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชนไปใช้จริง	จำนวน	มีข้อมูล	สำนักก่อสร้างทางที่ 1, สำนักก่อสร้างทางที่ 2, สำนักก่อสร้างสะพาน

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

ค่าเป้าหมาย

จำนวนงานออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนสอดคล้องกับภูมิทัศน์ สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชนที่ได้รับอนุมัติให้นำไปใช้จริง เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 2 ชิ้นงานต่อปี

หน่วย : จำนวน

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	2	2	2	2	2





วิธีการคำนวณ

นับจำนวนงานออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนสอดคล้องกับภูมิทัศน์สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชนที่ได้รับอนุมัติให้นำไปใช้จริงในปีที่ทำการประเมิน

ตัวอย่างการคำนวณ

สมมติฐานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 กรมทางหลวง โดยสำนักแผนงาน สำนักสำรวจและออกแบบ และสำนักก่อสร้างทางที่ 1 ได้นำแนวคิดเรื่องการออกแบบที่สอดคล้องกับภูมิทัศน์สถาปัตยกรรมและอัตลักษณ์ของชุมชน จนนำไปสู่การดำเนินการก่อสร้าง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

ทำให้จำนวนสายทางที่นำแนวคิดเรื่องการออกแบบที่สอดคล้องกับภูมิทัศน์ สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 มี 1 สายทาง

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักสำรวจและออกแบบ

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 สำนักก่อสร้างทางที่ 2 สำนักก่อสร้างสะพาน





ยุทธศาสตร์ที่ 5

ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5.1 ร้อยละความสำเร็จในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับคนทุกกลุ่ม

คำอธิบายตัวชี้วัด

การจัดการเชิงพื้นที่ (Space Management) การควบคุมความเร็วของยานพาหนะ (Speed Control) และการจัดลำดับความสำคัญของผู้ใช้รถใช้ถนน (Priority Among Traffic Participants) เป็นปัจจัยที่ช่วยให้เกิดความปลอดภัย การเข้าถึง และโอกาสทางสังคมแก่คนทุกกลุ่ม ตัวอย่างเช่น การที่จะทำให้ผู้สูงอายุหรือผู้พิการสามารถข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย ควรลดระยะทางและระยะเวลาในการข้ามถนน รวมทั้งปลูกฝังความรู้ความเข้าใจในสิทธิและหน้าที่ของผู้ใช้ถนน

แนวคิดการออกแบบที่ครอบคลุม เพื่อให้ทุกคนเข้าถึง ใช้งานได้ สร้างการเติบโตยั่งยืน (Integrated And Inclusive Design) ประกอบด้วย (1) การออกแบบเชิงวิศวกรรม (2) การออกแบบการใช้พื้นที่และสิ่งแวดล้อมสรรค์สร้าง และ (3) การออกแบบชุมชนในมุมมองทางสังคมและวัฒนธรรม ร่วมกับการรับฟังความคิดเห็นและสร้างการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ด้วยเหตุนี้ จึงควรนำหลักการ “ความเสมอภาคระหว่างเพศและความครอบคลุมทางสังคม (GESI : Gender Equality And Social Inclusion)” มาใช้เพื่อประเมิน “ความสำเร็จ (Achievement)” ในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับผู้เดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และกลุ่มเปราะบาง ให้สอดคล้องกับความต้องการและลักษณะพื้นที่ในพื้นที่เป้าหมาย

วัตถุประสงค์ของการชี้วัด

เพื่อประเมิน “ความสำเร็จ (Achievement)” ในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับผู้เดินเท้า ผู้ใช้จักรยานและกลุ่มเปราะบาง ให้สอดคล้องกับความต้องการและลักษณะพื้นที่ในพื้นที่เป้าหมาย ตามหลักการความเสมอภาคระหว่างเพศและความครอบคลุมทางสังคม (GESI : Gender Equality And Social Inclusion) ซึ่งสะท้อนความต้องการ ปัญหาอุปสรรคในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงของกลุ่มผู้ใช้ทางทุกกลุ่ม โดยเฉพาะผู้ใช้ทางที่เป็นกลุ่มเปราะบาง (Vulnerable Road Users)

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ

ผลการประเมินโครงการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับผู้เดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และกลุ่มเปราะบาง ตามหลักการความเสมอภาคระหว่างเพศและความครอบคลุมทางสังคม (GESI: Gender Equality And Social Inclusion) โดยใช้แบบสำรวจ





ข้อมูลประกอบการพิจารณา	หน่วยวัด	สถานะข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
ผลการประเมินโครงการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับผู้เดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และกลุ่มเปราะบางตามหลักการความเสมอภาคระหว่างเพศและความครอบคลุมทางสังคม (GESI)	ร้อยละ	ไม่มีข้อมูล	สำนักแผนงาน

ค่าฐาน

ไม่มีค่าฐาน เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นมาใหม่

คำเป้าหมาย

ร้อยละความสำเร็จในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับผู้เดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และกลุ่มเปราะบางให้สอดคล้องกับความต้องการและลักษณะพื้นที่ คิดเป็นอย่างน้อยร้อยละ 80 ของโครงการที่รับการประเมินผล
หน่วย : ร้อยละ

ค่าฐาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	80	80	80	80	80

วิธีการคำนวณ

เจ้าหน้าที่สำนักแผนงาน ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้ประเมินโครงการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับผู้เดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และกลุ่มเปราะบาง ทำการประเมินโดยใช้แบบฟอร์มการจัดการโครงการตามหลักการความเสมอภาคระหว่างเพศและความครอบคลุมทางสังคม (GESI Project Management Checklist) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

คำชี้แจง : แบบประเมินต่อไปนี้ใช้เพื่อประเมินว่าหลักการความเสมอภาคระหว่างเพศและความครอบคลุมทางสังคม (GESI : Gender Equality And Social Inclusion) ถูกนำมาใช้เป็นแกนหลักในกระบวนการบริหารจัดการโครงการ ตั้งแต่การวางแผนริเริ่มโครงการ ออกแบบ ก่อสร้าง ตรวจสอบ และประเมินผล ผู้บริหารควรให้ความสำคัญกับคำตอบ “ไม่ใช่” ในแต่ละหัวข้อซึ่งสะท้อนว่าควรได้รับการปรับปรุงกระบวนการทำงานเพื่อการรับฟังความคิดเห็นและสร้างการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน





ลำดับที่	ประเด็นตรวจสอบ	ใช่/ไม่ใช่
1	ขั้นตอนริเริ่มโครงการ (การระบุที่มาและความสำคัญของโครงการ หลักคิดของโครงการ ทฤษฎีที่ใช้) นำหลักการความเสมอภาค ครอบคลุมทุกกลุ่มผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะผู้ใช้ทางที่เป็นกลุ่มเปราะบาง (Vulnerable Road Users) มาใช้ ใช่หรือไม่	
2	แนวคิดของโครงการเกิดขึ้นจากการทำความเข้าใจ “ความต้องการที่แท้จริง” ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ใช่หรือไม่	
3	มีการจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน (Participatory Consultation) เพื่อนำมาประกอบการพัฒนาโครงการ ใช่หรือไม่	
4	มีตัวแทนของสตรี เด็ก เยาวชน ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้ใช้ทางกลุ่มเปราะบางอื่น ๆ เข้าร่วมในโครงการ ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง และการประเมินผล ใช่หรือไม่	
5	กระบวนการออกแบบได้คำนึงถึงผลกระทบต่อสตรี เด็ก เยาวชน ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้ใช้ทางกลุ่มเปราะบางอื่น ๆ อย่างรอบคอบและเพียงพอ ใช่หรือไม่	
6	ผลสำเร็จของโครงการมีส่วนช่วยเพิ่มบทบาททางสังคม (Empowering) ให้แก่ผู้ใช้ทางกลุ่มเปราะบางอื่น ๆ หรือไม่ และมีกลไก/กลยุทธ์เพื่อสนับสนุนการเข้าถึงบริการได้อย่างเท่าเทียม (Equitable Participation) ของคนทุกกลุ่ม ใช่หรือไม่	
7	โครงการมีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเพียงพอ (ด้านบุคลากร เครื่องมือเครื่องจักร และด้านงบประมาณ) ใช่หรือไม่	
8	โครงการมีการส่งเสริมการใช้วัสดุหมุนเวียน วัสดุทางเลือก หรือวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในกระบวนการดำเนินโครงการ ใช่หรือไม่	
9	โครงการมีการประเมินผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ต่อครัวเรือน ชุมชน และโครงสร้างทางสังคมในพื้นที่เป้าหมาย อย่างรอบคอบและเพียงพอใช่หรือไม่	
10	โครงการมีการจัดทำรายงาน “ความสำเร็จ ข้อจำกัด และการถอดบทเรียน” นำมาเสนอต่อผู้บริหารและตัวแทนของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ใช่หรือไม่	

จากผลการประเมินด้วยแบบฟอร์มการบริการจัดการโครงการตามหลักการความเสมอภาคระหว่างเพศ และความครอบคลุมทางสังคม (GESI Project Management Checklist) คำตอบแต่ละข้อคิดที่ตอบว่า “ใช่” จะได้ 1 คะแนน และ “ไม่ใช่” จะได้ 0 คะแนน โดยมีคำถามรวม 10 ข้อ (คะแนนเต็ม 10 คะแนน) จากนั้นจึงคำนวณหา “ร้อยละความสำเร็จในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับผู้เดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และกลุ่มเปราะบาง ให้สอดคล้องกับความต้องการและลักษณะพื้นที่” ดังนี้

ร้อยละความสำเร็จในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับผู้เดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และกลุ่มเปราะบาง ให้สอดคล้องกับความต้องการและลักษณะพื้นที่

$$= \frac{\text{จำนวนตอบในแบบฟอร์มการบริการจัดการโครงการที่ตอบว่า “ใช่”}}{10} \times 100$$





โครงการที่มีค่าร้อยละความสำเร็จในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับผู้เดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และกลุ่มเปราะบาง ให้สอดคล้องกับความต้องการและลักษณะพื้นที่ มากกว่าหรือเท่ากับ 80 จะถือว่า “ผ่าน” การประเมินผล

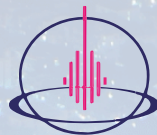
ตัวอย่างการคำนวณ

สมมติฐานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 กรมทางหลวง โดยสำนักแผนงานได้กำหนดสายทางเพื่อประเมินความสำเร็จในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับคนทุกกลุ่ม จำนวน 10 สายทางตามแนวทางการประเมินโดยใช้แบบประเมินหลักการความเสมอภาคระหว่างเพศและความครอบคลุมทางสังคม (GESI) ถ้าสายทางที่ประเมินและผ่าน จำนวนทั้งสิ้น 9 สายทาง (มีคะแนนร้อยละความสำเร็จมากกว่าหรือเท่ากับ 80) หรือเท่ากับร้อยละ 90 ของโครงการที่รับการประเมินผล เท่ากับในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ผ่านเกณฑ์

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด : สำนักแผนงาน

หน่วยงานจัดเก็บและประมวลผลข้อมูล : สำนักแผนงาน





สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ร่วมกับ

ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย