



นโยบายกรมทางหลวง
ของ
นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล
อธิบดีกรมทางหลวง
วันพุธที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๘



เอกสารนโยบาย

...

<https://shorturl.asia/๕D๑wK...>

นโยบายกรมทางหลวง

๐๑ นโยบายการดำเนินงานและบริหารงานของกรมทางหลวง ๙ ด้าน

๑. ยกระดับความปลอดภัยของงานก่อสร้างและบำรุงรักษาเพื่อฟื้นความเชื่อมั่นของประชาชน
๒. ยกระดับการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยสาธารณะ
๓. ยกระดับคุณภาพงานทางและการให้บริการประชาชน
๔. ยกระดับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ
๕. ยกระดับการจัดการทางหลวงที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
๖. เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารการใช้จ่ายงบประมาณและบริหารจัดการระบบงานในองค์กร
๗. ส่งเสริมการใช้นวัตกรรมและยกระดับงานวิจัยพัฒนาแบบมุ่งเป้า
๘. พัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลเพื่อขับเคลื่อนองค์กรและส่งเสริมความก้าวหน้าในอาชีพ
๙. ขับเคลื่อนงานประชาสัมพันธ์และการสื่อสารต่อสาธารณะในเชิงรุก

๐๒ นโยบายเร่งด่วน ๑๐ ข้อ

นโยบายการดำเนินงานและบริหารงานของกรมทางหลวง ๙ ด้าน

“ยกระดับความปลอดภัยและคุณภาพงานทาง สู่มาตรฐานสากลด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม”

๑. ยกระดับความปลอดภัยของงานก่อสร้างและบำรุงรักษาเพื่อฟื้นความเชื่อมั่นของประชาชน

- ๑.๑ เร่งนำระบบบริหารจัดการความเสี่ยง (Safety Risk Management) มาใช้กับสัญญาโครงการก่อสร้างของกรมทางหลวงอย่างเป็นรูปธรรม โดยให้มีการวิเคราะห์ความเสี่ยงของงานที่มีความอันตราย (Job Safety Analysis: JSA) และมีมาตรการควบคุมความเสี่ยงตามขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Method Statement)
- ๑.๒ กำหนดให้โครงการก่อสร้างต้องจัดทำแบบการจัดการจราจรและความปลอดภัยพื้นที่ก่อสร้าง (Traffic Control Plan) ให้เหมาะสมกับสภาพหน้างานและลักษณะกิจกรรม เพื่อขออนุมัติก่อนดำเนินการ และให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนระหว่างก่อสร้าง (Road Safety Audit during Construction) อยู่เสมอ เพื่อให้การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง (Traffic Work Zone Management) มีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล
- ๑.๓ วางแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยของงานบำรุงรักษาในทุกมิติ เช่น การปิดเบี่ยงจราจรชั่วคราว การจัดแนวป้องกันพื้นที่ปฏิบัติงานข้างทาง มาตรการความปลอดภัยของการปฏิบัติงานที่มีลักษณะเคลื่อนที่ รวมถึงการใช้อยานพาหนะหรือเครื่องจักรที่มีความเสี่ยงสูง เพื่อความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานและผู้ใช้ทาง
- ๑.๔ วางระบบงานและบุคลากรให้ทำหน้าที่ติดตามและตรวจสอบการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยของงานก่อสร้างและบำรุงรักษา (Periodic Safety Inspection) ทั่วประเทศ ทั้งงานสัญญาจ้างและงานดำเนินการเอง

๒. ยกระดับการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยสาธารณะ

- ๒.๑ ทบทวนมาตรฐานการออกแบบทางหลวง รูปแบบการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และข้อกำหนดการอนุญาตกระทำการในเขตทางหลวง เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงที่มีความรุนแรงให้เป็นไปตามหลักวิธีแห่งถนนปลอดภัย (Safe System Approach) รวมถึงให้สอดคล้องกับมาตรฐานลำดับชั้นของถนน (Road Hierarchy) และให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้ใช้ทางกลุ่มเปราะบาง
- ๒.๒ วางแนวทางการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot) แบบมุ่งเป้า โดยให้นำสถิติข้อมูลแผนผังการชน (Collision Diagram) แต่ละแห่งมาใช้กำหนดรูปแบบการปรับปรุงแก้ไขทางด้านวิศวกรรมเพื่อให้อัฒจันทร์ประกอบทางหลวงมีความปลอดภัย
- ๒.๓ มุ่งเน้นการดำเนินมาตรการทางวิศวกรรมเพื่อลดความเสี่ยงการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่มีความรุนแรง ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว อุบัติเหตุจากการหลับใน อุบัติเหตุรถเสียหลักพลิกคว่ำตกถนน หรือเสียหลักชนกับวัตถุถาวรในเขตทาง (Fixed object) อุบัติเหตุชนประสาธาณ อุบัติเหตุรถโดยสารบริเวณเส้นทางลาดชัน อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุรถชนคนเดินเท้า
- ๒.๔ จัดตั้งคณะทำงานบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนให้ครบทุกมิติ ทั้งด้านความปลอดภัยยานพาหนะ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และด้านการสื่อสารให้ความรู้
- ๒.๕ ยกระดับความปลอดภัยสาธารณะในเชิงรุก เพื่อป้องกันและคุ้มครองประชาชนและทรัพย์สินจากอันตราย โดยเร่งดำเนินการตรวจสอบ บูรณะ และซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงและสะพานที่มีอายุการใช้งานยาวนาน ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีตรวจสอบและแก้ไขสภาพโพรงใต้ผิวดินบริเวณพื้นที่เสี่ยงถนนทรุดตัว ซ่อมแซมอุปกรณ์ไฟฟ้าที่ชำรุดและวางมาตรการป้องกันเหตุไฟรั่วที่เป็นอันตรายต่อคนเดินเท้า วางแผนและป้องกันเหตุดินถล่มในเขตทางหลวง

๓. ยกระดับคุณภาพงานทางและการให้บริการประชาชน

- ๓.๑ ติดตามและแก้ไขปัญหาอุปสรรคของโครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ (M๘๑ M๘๒ และ M๖) และโครงการอื่นๆ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการทั่วประเทศ เพื่อเร่งรัดการเปิดบริการให้ประชาชนได้ใช้ประโยชน์โดยเร็ว
- ๓.๒ ตรวจสอบควบคุมงานก่อสร้างและบำรุงทางทั่วประเทศให้มีคุณภาพอย่างเคร่งครัด เพื่อให้ได้ทางหลวงที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัย การบำรุงรักษาต่ำ หากการบูรณะทางและสะพานบนถนนสายหลักส่งผลกระทบต่อจราจรสูงในช่วงเวลาเร่งด่วน ให้พิจารณาดำเนินการเฉพาะในช่วงเวลากลางคืนและคืนผิวจราจรในช่วงกลางวัน
- ๓.๓ ติดตามชั้นน้ือตงานบำรุงทางและสะพานที่เป็นพื้นฐาน เพื่อความสะดวกลดภัยของผู้ใช้ทาง ไร้หลุมบ่อ เส้นขีด ป้ายไม่ถูกบัง ป้ายไม่ขัดแย้ง เข้าเมืองไม่หลง ไฟส่องทางติด อุปกรณ์ไม่ชำรุด หลุมไม่รก ดูแลสองข้างทางให้สะอาดเรียบร้อย อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งานตลอดเวลา
- ๓.๔ ผลักดันการใช้นวัตกรรมด้านการออกแบบและก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนระหว่างก่อสร้าง เช่น การก่อสร้างด้วยชิ้นส่วนหล่อสำเร็จรูป การนำระบบท่อสาธารณูปโภคที่ใช้ร่วมกัน (Common Utility Ducts) มาใช้ในเขตเมือง เพื่อลดการขุดรื้อถนนและทางเท้าของงานสาธารณูปโภคซ้ำซาก
- ๓.๕ ปรับปรุงเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพงานก่อสร้างและบำรุงทาง เช่น ความผิดของผิวทาง ค่าสะท้อนแสงของเส้นจราจร รวมถึงขับเคลื่อนการนำร่องการจ้างบำรุงรักษาและดูแลทางหลวงแบบมุ่งผลผลิตและผลงาน (Output and Performance-Based Contract) เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการแก่ผู้ใช้เส้นทาง
- ๓.๖ จัดให้มีมาตรการป้องกันและเตรียมความพร้อมในการรับมือเหตุภัยพิบัติอย่างทันท่วงที เร่งบริหารจัดการพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบให้สามารถใช้เส้นทางได้โดยเร็วที่สุด รวมถึงดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาบริเวณที่มีเหตุภัยพิบัติเกิดขึ้นซ้ำซาก โดยบูรณาการข้อมูลและประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมรับผลกระทบจากปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
- ๓.๗ พัฒนาระบบงานและขั้นตอนการปฏิบัติงานมาตรฐาน (SOP) ของศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (HTOC) ให้มีบทบาทและสนับสนุนภารกิจการอำนวยความสะดวกจราจรของแขวงทางหลวงในพื้นที่ และเพิ่มช่องทางการให้บริการข้อมูลสภาพจราจรและแนะนำเส้นทางแก่ประชาชนผู้ใช้ทางได้อย่างทันท่วงที
- ๓.๘ สนับสนุนการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้กับงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎหมายให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ เพื่อให้เกิดความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และลดภาระงานด้านบุคลากร รวมถึงการบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานอื่น และปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค
- ๓.๙ เร่งพัฒนา เพิ่มประสิทธิภาพ และขยายผลระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Services) สำหรับภารกิจต่างๆ ของกรมทางหลวงที่ต้องให้บริการประชาชน เช่น งานขออนุญาตและติดตามเรียกเก็บค่าใช้เขตทางของแขวงทางหลวงทั่วประเทศให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน งานขึ้นและต่อทะเบียนผู้ประกอบการ และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- ๓.๑๐ อัปเดตระบบ M-Flow ให้ใช้งานได้ง่ายและสะดวกมากขึ้น พร้อมทั้งเร่งขยายพื้นที่การให้บริการไปยังโครงข่ายมอเตอร์เวย์ทุกเส้นทางภายใต้รูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน (Single Platform)

๔. ยกระดับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

- ๔.๑ ผลักดันโครงการมอเตอร์เวย์ M๘ นครปฐม - ปากท่อ เส้นทางลัดสู่ภาคใต้ ให้ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เพื่อนำไปสู่การประกวดราคาและเริ่มก่อสร้างโดยเร็ว
- ๔.๒ เร่งรัดการประมูลคัดเลือกเอกชนรูปแบบ PPP โครงการมอเตอร์เวย์ M๘๒ บางขุนเทียน - บ้านแพ้ว (งานติดตั้งระบบและ O&M) M๕ ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุดรธานี - รังสิต - บางปะอิน และ M๙ ทางยกระดับ

บางขุนเทียน - บางบัวทอง เพื่อพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปยังภูมิภาค

- ๔.๓ ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายมอเตอร์เวย์เส้นทางใหม่ที่เป็นกระดูกสันหลัง (Backbone) ของโครงข่ายระบบคมนาคมของประเทศ ตามแผนแม่บท MR-MAP เพื่อให้ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่มั่นคงและมีประสิทธิภาพสูง สร้างโอกาสใหม่ทางเศรษฐกิจและกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคต่างๆ เช่น MR๑ นครปฐม-นครสวรรค์/ปากท่อ - ปรานบุรี MR๒ ชลบุรี (แหลมฉบัง) - นครราชสีมา MR๙ สุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต และ MR๑๐ วงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ ๓
- ๔.๔ จัดทำแผนงานเชิงรุกในการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และระบบขนส่งสาธารณะ โดยพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงศูนย์กลางคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญ ได้แก่ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า รวมทั้งเชื่อมต่อกับประตูการค้าระหว่างประเทศ เพื่อเสริมประสิทธิภาพการขนส่งและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและประเทศ
- ๔.๕ ผลักดันการพัฒนาปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงและจุดตัดทางแยกในเขตเมืองใหญ่และพื้นที่โดยรอบ โดยแก้ไขปัญหารถจราจรติดขัดเป็นคอขวดให้มีความคล่องตัวและลดความแออัด เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมการเพิ่มผลผลิตของเมืองจากเศรษฐกิจแบบรวมกลุ่ม
- ๔.๖ มุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทาง เช่น ทางตัน (Dead End) โครงข่ายไม่เชื่อมโยง (Missing Link) รวมถึงทางลัด (Short Cut) มากกว่าการขยายความจุทางหลวง
- ๔.๗ ออกแบบและปรับปรุงองค์ประกอบทางกายภาพของทางหลวงให้เหมาะสมกับบทบาทและหน้าที่ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยเน้น ๔ เรื่องสำคัญ คือ การจัดการและควบคุมการเข้า-ออกของทางเลี้ยวเมืองและทางหลวงสายหลัก การปรับปรุงรูปตัดทางหลวง การจัดการจราจรบริเวณทางแยกและทางเชื่อม และการปรับปรุงทางหลวงสายหลักที่เป็น ๒ ช่องจราจร ให้ผู้ใช้ทางสามารถขับแซงรถได้อย่างปลอดภัย

๕. ยกระดับการจัดการทางหลวงที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- ๕.๑ ส่งเสริมและขับเคลื่อนการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ใหม่ ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม เช่น เพิ่มสัดส่วนการนำวัสดุผิวทางแอสฟัลต์กลับมาใช้ใหม่ (Recycled Asphalt Pavement: RAP) ในงานก่อสร้างและงานบำรุงทาง ริเริ่มการนำคอนกรีตที่รื้อทิ้งกลับมาใช้ใหม่ (Recycled Concrete Waste) เพื่อลดการใช้ทรัพยากรและลดภาระการจัดการวัสดุเหลือทิ้ง
- ๕.๒ ส่งเสริม ปรับปรุง และควบคุม กระบวนการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของโรงงานผลิตแอสฟัลต์คอนกรีตสำหรับงานซ่อมสร้างผิวทางด้วยวิธี Hot-Mix In-Plant Recycling การใช้เทคนิคก่อสร้างผิวทาง (Warm Mix Asphalt) เพื่อลดอุณหภูมิการผลิตและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การใช้เครื่องจักรพลังงานไฟฟ้า (EV Machinery)
- ๕.๓ ขับเคลื่อนการเปลี่ยนมาใช้โคมไฟส่องถนนแบบ LED Highway Lighting ทั้งการติดตั้งใหม่และเปลี่ยนโคมไฟเดิมที่หมดอายุการใช้งาน รวมถึงส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียน (Renewable Energy) ในภารกิจของกรมทางหลวง เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานของประเทศและลดปริมาณคาร์บอนฟุตพริ้นท์
- ๕.๔ ส่งเสริมและขยายผลการใช้แนวทางแก้ไขปัญหาคืออาศัยธรรมชาติเป็นพื้นฐาน (Nature-Based Solutions) ในงานก่อสร้างและบูรณะบำรุงรักษาทางหลวง เช่น การใช้หญ้าแฝกเพื่อป้องกันการพังทลายของดิน การใช้แนวคิด “เมืองฟองน้ำ (Sponge City)” เพื่อรับมือและแก้ไขปัญหา น้ำท่วมในเขตทาง การออกแบบทางเชื่อมผืนป่า เป็นต้น
- ๕.๕ สนับสนุนการให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุนติดตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้า (EV Charging Station) บริเวณที่พักริมทาง และจุดพักรถบรรทุก รวมถึงพิจารณาทบทวนกฎหมายและมิติด้านวิศวกรรมเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุก

(Pay-Load) ที่เป็นอุปสรรคต่อการเปลี่ยนมาใช้ EV Truck ของผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อส่งเสริมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ของประเทศ

๕.๖ ส่งเสริมการปลูกต้นไม้ในบริเวณที่อยู่นอกกระยะปลอดภัย (Clear Zone) เพื่อเพิ่มแหล่งดูดซับและกักเก็บคาร์บอน (Carbon Sink)

๖. เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารการใช้จ่ายงบประมาณและบริหารจัดการระบบงานในองค์กร

๖.๑ ติดตามเร่งรัดงานและการใช้จ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ทุกชั้นตอนอย่างมีประสิทธิภาพ ตั้งแต่การจัดซื้อจัดจ้าง การลงนามสัญญา และการเบิกจ่ายงบประมาณ โดยใช้ระบบสารสนเทศที่ทันสมัยในการติดตามความก้าวหน้า เพื่อให้ข้อมูลมีความถูกต้องและเป็นปัจจุบัน ลดความซ้ำซ้อนของการรายงานข้อมูล รวมถึงบริหารการใช้จ่ายงบประมาณให้เป็นไปอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม

๖.๒ ลดปัญหาความล่าช้าของโครงการก่อสร้าง โดยแต่งตั้งหน่วยเฉพาะกิจ เพื่อตรวจสอบ ประสานงาน และดำเนินการล่วงหน้า ในเรื่องการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ต้นไม้ การขออนุญาตใช้พื้นที่ก่อสร้าง สำหรับโครงการก่อสร้างที่คาดว่าจะได้รับการจัดสรรงบประมาณ รวมถึงกำกับดูแลงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการปรับแก้ไขแบบก่อสร้างให้มีความรวดเร็วและสอดคล้องกับแผนงานก่อสร้าง ตลอดจนพิจารณานำเงื่อนไขการออกหนังสือเริ่มงาน (NTP) มาใช้กับสัญญาโครงการที่คาดว่าจะติดปัญหาความพร้อมการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง

๖.๓ กำชับและติดตามการบริหารงานของแขวงฯ ให้ใช้งบประมาณบำรุงปกติอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ

๖.๔ ทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนดและเงื่อนไขแบบท้ายสัญญาโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ เพื่อให้ขอบเขตหน้าที่ของผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้างมีความครบถ้วน รัดกุม ชัดเจน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดข้อผิดพลาดในการควบคุมงานและบริหารสัญญา

๖.๕ จัดตั้งคณะทำงานติดตามการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

๖.๖ พัฒนา ทบทวน และปรับปรุง กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ คำสั่ง ขั้นตอนการปฏิบัติงาน เพื่อให้มีความทันสมัย คล่องตัว สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป แก้ไขอุปสรรคข้อจำกัดของการปฏิบัติงานในภารกิจที่เกี่ยวข้อง และเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนนโยบายต่างๆ ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

๖.๗ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก (Data Analytic) เพื่อการวางนโยบายและแนวทางการดำเนินงานหรือแก้ไขปัญหามนพื้นฐานของข้อมูล (Data Driven Policy) ได้อย่างตรงจุดและสามารถติดตามวัดผลความสำเร็จได้

๖.๘ สำรวจความต้องการและจัดหาเครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ ให้เพียงพอและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ตลอดจนปรับปรุงอาคารสำนักงานและบ้านพัก รวมถึงส่งเสริมงานด้านสวัสดิการ เพื่อสร้างขวัญกำลังใจให้กับบุคลากร

๖.๙ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานและการให้บริการอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีความมั่นคงและปลอดภัยจากภัยคุกคามทางไซเบอร์

๗. ส่งเสริมการใช้นวัตกรรมและยกระดับงานวิจัยพัฒนาแบบมุ่งเป้า

๗.๑ นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ในงานวางแผน สำรวจและออกแบบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความแม่นยำ ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายการดำเนินงาน เช่น การใช้ข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียมและข้อมูลภูมิสารสนเทศจาก GISTDA การใช้อากาศยานไร้คนขับ (Drone) และการใช้เทคโนโลยี BIM

- ๗.๒ ส่งเสริมบทบาทของศูนย์สร้างทางและศูนย์สร้างและบูรณะสะพานให้เป็นสนามทดสอบ (Sand Box) และนำร่องการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ เพื่อนำไปสู่การพัฒนามาตรฐาน วิธีการ และขยายผลการดำเนินการต่อไป
- ๗.๓ ปรับโครงสร้างรูปแบบการทำงานและบทบาทสำนักวิจัยฯ ให้เป็น “มันสมอง” ที่สามารถสนับสนุนงานด้านวิชาการของหน่วยปฏิบัติในสายงานต่างๆ ให้สามารถนำมาปฏิบัติในแบบ “มุ่งเป้า” ที่เป็นรูปธรรมและสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม รวมถึงสร้างแรงจูงใจให้บุคลากรมีเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพเฉพาะด้านของบุคลากรสายวิชาการ
- ๗.๔ ผลักดันให้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์งานใหม่ๆ ผ่านองค์กรกำหนดมาตรฐาน (SDOs) โดยกรมทางหลวง
- ๗.๕ สร้างเครือข่ายและความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา ตลอดจนหน่วยงานระหว่างประเทศและองค์กรนานาชาติ เพื่อร่วมกันดำเนินการศึกษาวิจัยและพัฒนานวัตกรรม รวมทั้งส่งเสริมการขอรับการสนับสนุนทุนวิจัยและนวัตกรรมจากแหล่งทุนที่เกี่ยวข้อง

๘. พัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลเพื่อขับเคลื่อนองค์กรและส่งเสริมความก้าวหน้าในอาชีพ

- ๘.๑ บริหารทรัพยากรบุคคลภายใต้หลักธรรมาภิบาล โดยมุ่งเน้นการทบทวนโครงสร้างองค์กร ปรับบทบาทภารกิจให้ตอบสนองภาวะแวดล้อมด้านสังคม สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน รวมทั้งเกี่ยวข้องอัตรากำลังบุคลากรให้สอดคล้องกับภารกิจที่เปลี่ยนแปลง เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง
- ๘.๒ บูรณาการการจัดทำแผนบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคลากรให้ครอบคลุมภารกิจ และเสริมทักษะบุคลากรให้มีศักยภาพและสมรรถนะให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละตำแหน่ง เพื่อพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องและส่งเสริมความก้าวหน้าในอาชีพ โดยสนับสนุนให้บุคลากรได้รับการฝึกอบรมความรู้พื้นฐาน ทักษะเฉพาะตำแหน่งที่จำเป็น เช่น กฎหมาย ดิจิทัล บัญชี พัสดุ การขับและควบคุมเครื่องจักร การติดตั้งสะพานเหล็กชั่วคราว งานออกแบบทางและสะพาน การควบคุมงานก่อสร้าง รวมถึงทักษะเฉพาะสำหรับผู้บริหาร
- ๘.๓ วางแผนพัฒนาบุคลากรต่อเนื่องเพื่อทดแทนตำแหน่งที่ว่างในสายงานเฉพาะด้าน
- ๘.๔ ส่งเสริมและเปิดโอกาสให้บุคลากรที่มีศักยภาพและประสบการณ์เฉพาะทางได้ใช้ความรู้ความสามารถอย่างเต็มประสิทธิภาพ เช่น เปิดเวทีนำเสนอผลงาน แต่งตั้งเป็นคณะทำงานเฉพาะกิจ (Task Force)
- ๘.๕ ประสานความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาในการพัฒนาหลักสูตรและเนื้อหาการเรียนการสอนที่สอดคล้องกับความต้องการหรือทิศทางภารกิจของกรมทางหลวง รวมถึงสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรในสายงานช่างและสายงานสนับสนุนให้มีความรู้ความสามารถและความก้าวหน้าในอาชีพ

๙. ขับเคลื่อนงานประชาสัมพันธ์และการสื่อสารต่อสาธารณะในเชิงรุก

- ๙.๑ ขับเคลื่อนงานด้านประชาสัมพันธ์และการสื่อสารในเชิงรุก โดยมุ่งเน้นการสร้างความเข้าใจและความเชื่อมั่นต่อบทบาทและผลงานของกรมทางหลวง ลดช่องว่างการสื่อสารให้ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย สร้างภาพลักษณ์องค์กรที่ทันสมัยและใส่ใจประชาชน สร้างการมีส่วนร่วมของสังคมในการพัฒนาและดูแลโครงสร้างพื้นฐาน และมีการบริหารจัดการวิกฤตด้านข้อมูลและข่าวสารที่มีประสิทธิภาพ

- ๙.๒ พัฒนาเนื้อหาและช่องทางการประชาสัมพันธ์ข้อมูลและข่าวสารที่เข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย โดยวางกลยุทธ์ใช้สื่อออนไลน์เป็นแกนหลัก มีการเชื่อมโยงกับประชาชน ใช้ข้อมูลจริงในการสื่อสาร สร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านประชาสัมพันธ์ รวมถึงการสื่อสารผ่านเรื่องราวของผู้ใช้ถนนและมุมมองที่สังคมให้ความสนใจ
- ๙.๓ สนับสนุนการใช้ระบบติดตามและวิเคราะห์ข้อมูลบนสื่อออนไลน์ (Social Monitoring & Listening) ในการวางแผนและพัฒนานโยบายที่ตอบโจทย์ความคาดหวังของประชาชน การปรับกลยุทธ์การสื่อสารและประชาสัมพันธ์ในเรื่องต่างๆ รวมถึงการวางแผนการสื่อสารเชิงรุกในการบริหารจัดการวิกฤตด้านข้อมูลและข่าวสาร เช่น เหตุภัยพิบัติ การจลาจลติดขัดรุนแรง ข่าวปลอม เพื่อชี้แจงข้อเท็จจริงต่อสาธารณะอย่างทันเวลา
- ๙.๔ จัดตั้งเครือข่าย “อาสาสมัครกรมทางหลวง” เพื่อเป็น หู-ตา-ใจอาสา สร้างการมีส่วนร่วมที่ใกล้ชิดกับประชาชน
-

นโยบายเร่งด่วน ๑๐ ข้อ

กรมทางหลวง

๑. เร่งรัดการประกวดราคาและการใช้จ่ายงบประมาณปี ๒๕๖๙ เพื่อช่วยรัฐบาลกระตุ้นเศรษฐกิจ
๒. เร่งรัดการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ M๘๑ M๘๒ และ M๖ และเปิดบริการตามเป้าหมายที่กำหนด เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์จากโครงการได้โดยเร็วที่สุด
๓. ยกระดับความปลอดภัยงานก่อสร้าง วิเคราะห์-ป้องกัน-ควบคุมความเสี่ยงในงานก่อสร้างอย่างเป็นระบบ ด้วย JSA (Job Safety Analysis) พร้อมติดตามและตรวจสอบให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย เพื่อฟื้นความเชื่อมั่นของประชาชน
๔. ยกระดับความปลอดภัยบนทางหลวง ใส่ใจคนทุกกลุ่ม โดยปรับปรุงทางข้ามและทางเดินบริเวณทางแยกในเขตเมืองที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า และจัดทำช่องทางรถจักรยานยนต์บนสะพานที่เป็นพื้นที่จุดเสี่ยง
๕. ชันน้อตงานบำรุงทางและสะพานที่เป็นพื้นฐาน เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ ไร้อุปกรณ์ ป้ายไม่ถูกบัง ป้ายไม่ขัดแย้ง อุปกรณ์ไม่ชำรุด ไฟติด หล้าไม่รก คูแอสองข้างทางให้สะอาดเรียบร้อย
๖. เตรียมพร้อมรับมือสถานการณ์น้ำท่วมอย่างทันท่วงที บูรณาการร่วมในการอำนวยความสะดวกการจราจร และเร่งฟื้นฟูเส้นทางหลังน้ำท่วม เพื่อประชาชนมีความปลอดภัยและลดความเสียหายต่อเศรษฐกิจ
๗. อัปเดตระบบ M-Flow ให้ใช้งานง่ายขึ้น เพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการ และเพิ่มความคล่องตัวจราจรบริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง
๘. เร่งรัดเปิดประมูลคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน (PPP) งานติดตั้งระบบและ O&M ของมอเตอร์เวย์ M๘๒ และการลงทุนพัฒนา Rest Area บนมอเตอร์เวย์ M๖ และ M๘๑
๙. ขับเคลื่อนโครงการมอเตอร์เวย์สายใหม่ M๘ นครปฐม - ปากท่อ ทางลัดสู่ภาคใต้ ให้ได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี เพื่อนำไปสู่การประกวดราคาและเริ่มก่อสร้างต่อไป
๑๐. เสริมทักษะบุคลากรให้มีสมรรถนะสอดคล้องกับหน้าที่ พัฒนาและปรับเปลี่ยกำลังคน เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง