



รายงานประจำปี
กรมทางหลวง
2567

MARKET
ON
THE

SIAM
RING ROAD







หน้าที่ของข้าราชการทุกฝ่ายนั้น อาจแบ่งได้เป็น
๒ ส่วน. ส่วนหนึ่งคือการทำงานตามภาระรับผิดชอบ
ของตน ให้สำเร็จผลอย่างมีประสิทธิภาพ อีกส่วนหนึ่งคือ
การร่วมกับชาวไทยทุกคน ในอันที่จะจรรโลงรักษาความดีงาม
ในชาติบ้านเมือง. จึงขอให้ข้าราชการทุกคนทุกฝ่าย
ตั้งใจขวนขวายปฏิบัติหน้าที่ทั้งนั้นให้ครบถ้วนสมบูรณ์.

A handwritten signature in black ink, which appears to be the signature of King Rama V.

พระที่นั่งอัมพรสถาน พระราชวังดุสิต
วันที่ ๒๕ มีนาคม พุทธศักราช ๒๕๖๗



THAILAND

คำนำ

ตลอดระยะเวลากว่า 112 ปี กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่มุ่งมั่นขับเคลื่อนภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง ให้สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนควบคุมและดูแลรักษาทางหลวงในความรับผิดชอบ จำนวน 1,531 สายทาง ระยะทางรวม 52,380.804 กิโลเมตร ในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนและพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวงอย่างไร้รอยต่อในทุกมิติ ตามนโยบายรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม โดยได้ดำเนินการตามแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570) ตามวิสัยทัศน์ที่ว่า “มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึงปลอดภัย ตามมาตรฐานลำดับขั้นทางหลวง ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม”

ในรอบปีงบประมาณที่ผ่านมา กรมทางหลวงยังคงเดินหน้าดำเนินโครงการที่สำคัญต่าง ๆ เช่น โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (สายบางปะอิน - นครราชสีมา) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 (สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี) และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 (สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว) โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) โครงการพัฒนาศูนย์ริมถนนวิภาวดีรังสิต ระยะที่ 3 รวมถึงโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินบนทางสายต่าง ๆ โครงการขยายทางหลวงสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร โครงการแก้ไข

ปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และเมืองหลัก โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงกับต่างประเทศ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ โครงการสนับสนุนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ฯลฯ

นอกจากภารกิจเพื่อการพัฒนาทางหลวงในด้านต่าง ๆ แล้ว กรมทางหลวงยังให้ความสำคัญกับการช่วยเหลือสังคมและประชาชนอย่างเต็มที่ ไม่ว่าจะเป็นการตั้งจุดให้บริการประชาชนเพื่อรองรับการเดินทางช่วงเทศกาล การเข้าร่วมช่วยเหลือในกรณีอุบัติเหตุและการแก้ไขกรณีเหตุภัยพิบัติ การบูรณาการร่วมกับการประสานภูมิภาคแจกจ่ายน้ำประปาเพื่อช่วยเหลือประชาชนในช่วงสถานการณ์ภัยแล้ง ตลอดจนการป้องกันและแก้ไขปัญหาไฟป่า หมอกควัน ฝุ่นละออง และฝุ่น PM_{2.5}

กรมทางหลวงตระหนักถึงหน้าที่อันสำคัญยิ่งและพร้อมที่จะขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมเพื่อบรรลุเป้าหมายภายใต้นโยบาย “คมนาคมเพื่อโอกาสประเทศไทย” มุ่งหวังให้การดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และการพัฒนาการให้บริการตามมาตรฐานสากล สร้างโอกาสและการเข้าถึงให้กับประชาชนจากการพัฒนาดังกล่าว พร้อมทั้งสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกมิติอย่างครอบคลุม ทั้งถึง เท่าเทียม และเป็นธรรม โดยมุ่งเน้นประชาชนและประเทศชาติเป็นสำคัญ

คณะผู้จัดทำ



สารบัญ

| | |
|---|-----|
| คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม | 6 |
| คณะผู้บริหารกรมทางหลวง ชุดปีงบประมาณ 2567 | 8 |
| คณะผู้บริหารกรมทางหลวง ชุดปัจจุบัน | 10 |
| หน้าที่ความรับผิดชอบกรมทางหลวง | 12 |
| แผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570) | 12 |
| ประวัติกรมทางหลวง | 20 |
| การเงินการคลัง | 22 |
| งานบริหารทรัพยากรบุคคล | 28 |
| งานพัฒนาศักยภาพบุคคล | 36 |
| งานพัฒนาระบบบริหาร | 45 |
| การวางแผนพัฒนาทางหลวง | 48 |
| งานก่อสร้างทางหลวง | 58 |
| งานพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ | 64 |
| งานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง | 70 |
| งานปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง | 72 |
| งานสำรวจและออกแบบ | 74 |
| งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน | 76 |
| งานวิเคราะห์และตรวจสอบ | 81 |
| งานวิจัยและพัฒนางานทาง | 88 |
| งานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน | 91 |
| งานบำรุงรักษาทางหลวง | 94 |
| งานควบคุมน้ำหนักและยานพาหนะ | 103 |
| งานอำนวยความสะดวก | 105 |
| กองบังคับการตำรวจทางหลวง | 106 |
| งานประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร | 110 |
| ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร | 111 |
| งานเทคโนโลยีสารสนเทศ | 113 |
| ประมวลภาพกิจกรรม | 118 |



นางสาวแพทองธาร ชินวัตร
นายกรัฐมนตรี

คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม



นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



นางมนพร เจริญศรี
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



นายชยธรรม์ พรหมศร
ปลัดกระทรวงคมนาคม



นางสาวรัชนิพร ธิติทรัพย์
รองปลัดกระทรวงคมนาคม



นายวิทยา ยาม่วง
รองปลัดกระทรวงคมนาคม



นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง

ชุดปีงบประมาณ 2567



นายสรaturong ทรงศิวิไล
อธิบดีกรมทางหลวง



นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ



นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์
รองอธิบดีฝ่ายบริหาร



นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง



นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต
รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน

EXECUTIVES
OF



นายธานินทร์ ธีรัตน์พงษ์
วิศวกรใหญ่ด้านวางแผน
และวางโครงการก่อสร้าง



นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่
ด้านสำรวจและออกแบบ



นายชวเลิศ เลิศขณะกุล
วิศวกรใหญ่
ด้านควบคุมการก่อสร้าง



นายริติ เศรษฐมานพ
วิศวกรใหญ่
ด้านบำรุงรักษา



นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช
วิศวกรใหญ่
ด้านวิจัยและพัฒนา



นายदनัย เรืองสอน
วิศวกรใหญ่
ด้านอำนวยความสะดวก

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง

ชุดปัจจุบัน



นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
อธิบดีกรมทางหลวง



นายพงษ์พันธ์ จันเงิน
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ



นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์
รองอธิบดีฝ่ายบริหาร



นายพงศกร จุลละโพธิ์
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง



นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต
รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน

CURRENT
EXECUTIVES
OF



นายธานินทร์ ริรัตนพงษ์
วิศวกรใหญ่ด้านวางแผน
และวางโครงการก่อสร้าง



นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่
ด้านสำรวจและออกแบบ



นายชวเลิศ เลิศชนะกุล
วิศวกรใหญ่
ด้านควบคุมการก่อสร้าง



นายธิตี เศรษฐมานพ
วิศวกรใหญ่
ด้านบำรุงรักษา



นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช
วิศวกรใหญ่
ด้านวิจัยและพัฒนา



นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช
ปฏิบัติราชการในตำแหน่งวิศวกรใหญ่
ด้านอำนวยความสะดวก



แผนปฏิบัติการราชการ ของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570)

วิสัยทัศน์

**“มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง
ที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย
ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม”**

ครอบคลุมประเด็น ดังนี้

- 1) ประเด็นเชิงกระบวนการ มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
- 2) ประเด็นเชิงผลผลิตและผลลัพธ์ สนับสนุนการพัฒนาประเทศโดยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่ “สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเพิ่มโอกาสทางสังคมแก่คนทุกกลุ่ม”

หน้าที่ความรับผิดชอบ กรมทางหลวง

- 1 ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 2 วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน
- 3 ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กร และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศ
- 4 ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

พันธกิจ

- 1) พัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network) ที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) ที่สมบูรณ์และคล่องตัว (Mobility) เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
- 2) บำรุงรักษา ยกระดับความปลอดภัย และบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงให้ได้ตามมาตรฐานคุณภาพ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่อง
- 3) บริหารจัดการองค์กรที่มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง ให้มีความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน



วัฒนธรรม



- D**eliver Good Service to People : มุ่งให้เกิดการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน
- O**bligate Governance and Sustainability : ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและความยั่งยืน
- H**old Accountability for Interests of Nation and People : คงไว้ซึ่งความรับผิดชอบในผลประโยชน์ของชาติและประชาชน

ค่านิยม



**“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม
 ซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ รับผิดชอบต่อพันธกิจ
 เกะติดการให้บริการ ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว”**

- H**igh performance : สร้างสรรค์ผลงาน
- I**ntelligent technology : ผสานเทคโนโลยี
- G**ood knowledge : ด้วยความรู้ที่เหมาะสม
- H**onesty : ซื่อสัตย์
- W**ork smart : ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ
- A**ccountability : รับผิดชอบต่อพันธกิจ
- E**ar-round commitment : เกะติดการให้บริการ
- S**ynergy : ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว

ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าหมายยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

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

1. เป้าประสงค์

- 1) มีโครงข่ายทางหลวงที่สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจและจุดเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง รวมถึงสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางรางและน้ำ เพื่อให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวกรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจและชุมชนเมือง และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์
- 2) มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัว สามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร และลดความสูญเสียจากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง
- 3) มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับกิจกรรมการเดินทาง การข้ามถนน และการสัญจรอื่น ๆ ของผู้ใช้ถนนกลุ่มเปราะบางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
- 4) มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว (Mobility) และเข้าถึง (Accessibility) สอดคล้องกับมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

2. กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจแหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน

กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงที่ขาดช่วง (Missing Links) เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าเรือบก ท่าอากาศยาน และจุดรวบรวมและกระจายสินค้า รวมถึงปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้รองรับการเชื่อมต่อบริเวณจุดเข้าออกของระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาและปรับปรุงทางหลวง สะพานทางลอด อุโมงค์ ทางแยก ทางเลี่ยงเมือง จุดตัดทางรถไฟ และบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้า เพื่อแก้ปัญหการจราจรติดขัดหรือมีสภาพเป็นคอขวด

กลยุทธ์ที่ 1.4 ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม

กลยุทธ์ที่ 1.5 จัดทำมาตรฐานโครงข่ายทางหลวงตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาทางหลวงบนทางหลวงสายหลักและสายรอง รวมถึงบริเวณจุดตัดทางแยกและการจัดการทางเข้าออกต่าง ๆ





ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการ โครงข่ายทางหลวง

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ

1. เป้าประสงค์

- 1) มีการบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ได้เป้าหมายตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยที่กำหนด
- 2) มีการบริหารจัดการจราจรและเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ และทันต่อทุกสถานการณ์ ทั้งในสภาวะปกติ พื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง ตลอดจนเหตุการณ์ไม่ปกติ และภัยพิบัติต่าง ๆ
- 3) มีการบูรณาการการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติอย่างยั่งยืน โดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ
- 4) มีการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อยืดอายุการใช้งานและลดภาระงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง

2. กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 2.1 บริหารจัดการงานบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยใช้ข้อมูลการตรวจสอบและประเมินสภาพทางวิศวกรรม

กลยุทธ์ที่ 2.2 จัดให้มีศูนย์บริหารจัดการจราจร อุบัติการณ์และภัยพิบัติ โดยมีการบูรณาการข้อมูลและการทำงานร่วมกัน ตั้งแต่การเฝ้าระวัง การรับรู้เหตุการณ์ติดตามเหตุ การแก้ไขเหตุ และการป้องกันเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

กลยุทธ์ที่ 2.3 จัดให้มีกลไกเพื่อการบูรณาการข้อมูล การปฏิบัติงาน งบประมาณ บุคลากร เครื่องมือ เครื่องจักร และเทคโนโลยีที่ทันสมัย สำหรับการบริหารจัดการด้านจราจร รวมถึงการแก้ไขเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติ

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

กลยุทธ์ที่ 2.5 เพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ และปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค





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 ปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางและการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สำหรับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงที่กำหนดไว้ในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง

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) ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง ก่อนเปิดใช้งาน และถนนที่เปิดใช้งานแล้ว

กลยุทธ์ที่ 3.5 ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.6 พัฒนาทักษะและปลูกฝังค่านิยมด้านการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกๆระดับ

กลยุทธ์ที่ 3.7 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณ และบุคลากรที่ชัดเจนในการจัดการความปลอดภัยบริเวณพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางให้เป็นมาตรฐาน



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 พัฒนาบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ ทางด้านความคิด ทักษะ และทัศนคติที่ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต (Lifelong 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 ยกระดับการประชาสัมพันธ์เชิงรุกด้านการปฏิบัติการกิจและผลการดำเนินงาน โดยเน้นการสื่อสารให้ประชาชนเข้าใจในเรื่องการใช้นวัตกรรม และหน้าที่ของประชาชนตามกฎหมาย

กลยุทธ์ที่ 4.6 ยกระดับการติดตามการดำเนินงาน และใช้จ่ายงบประมาณโดยใช้ระบบสารสนเทศ

กลยุทธ์ที่ 4.7 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากร เพื่อการจัดการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

กลยุทธ์ที่ 4.8 ทบทวน ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรฐานที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน ให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และรองรับการเปลี่ยนแปลง



ยุทธศาสตร์ที่ 5 : ด้านงานวิจัยสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม มุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

1. เป้าประสงค์

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

2. กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 5.1 สนับสนุนและขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม ทั้งในส่วนของงานวิจัยที่มุ่งเป้าตามภารกิจงานวิจัยที่สร้างองค์ความรู้ใหม่เพื่อต่อยอด และนวัตกรรมที่พัฒนาขึ้นจากผู้ปฏิบัติงานให้เกิดความต่อเนื่องและชัดเจน รวมถึงส่งเสริมการนำผลงานวิจัยและนวัตกรรมไปใช้ประโยชน์และขยายผลในวงกว้าง

กลยุทธ์ที่ 5.2 นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ในภารกิจการดำเนินงาน เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ (UAV) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ การบริหารจราจร การใช้แบบจำลองข้อมูลอาคาร (BIM) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ งานบำรุงรักษา และงานอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่ เป็นต้น

กลยุทธ์ที่ 5.3 สร้างเครือข่ายและความร่วมมือ (MOU) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานระหว่างประเทศและองค์กรนานาชาติ เพื่อการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 5.4 พัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวง รวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทาง เพื่อให้คนทุกกลุ่มสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่และเท่าเทียมกัน

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

กลยุทธ์ที่ 5.6 ส่งเสริมการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระบวนการทำงานที่ช่วยลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยคาร์บอนและก๊าซเรือนกระจกในงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางและงานสะพาน

กลยุทธ์ที่ 5.7 ปลูกฝังค่านิยมด้านการรักษาสิ่งแวดล้อมให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ

แผนผังการแบ่งส่วนราชการ กรมทางหลวง



อธิบดีกรมทางหลวง



วิศวกรใหญ่ด้านวางแผนและวางแผนโครงการก่อสร้าง

- สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ
- สำนักงานมาตรฐานและประเมินผล

วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ

- สำนักสำรวจและออกแบบ

วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง

- สำนักก่อสร้างสะพาน
- ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน

วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา

- สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- สำนักงานควบคุมน้ำหนักและยานพาหนะ
- กองบังคับการตำรวจทางหลวง

วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา

- สำนักวิจัยและพัฒนาทาง
- กองฝึกรอบรม

วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความสะดวก

- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร สำนักงานตรวจสอบภายใน กองการเจ้าหน้าที่



รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ

- สำนักแผนงาน
- สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
- สำนักงานอำนวยความสะดวก



รองอธิบดีฝ่ายบริหาร

- สำนักงานเลขาธิการกรม
- กองการเงินและบัญชี
- กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- กองการพัสดุ
- สำนักกฎหมาย



รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

- สำนักบริหารบำรุงทาง
- สำนักงานทางหลวงที่ 1 - 18
- แว่งทางหลวง (104 หน.)

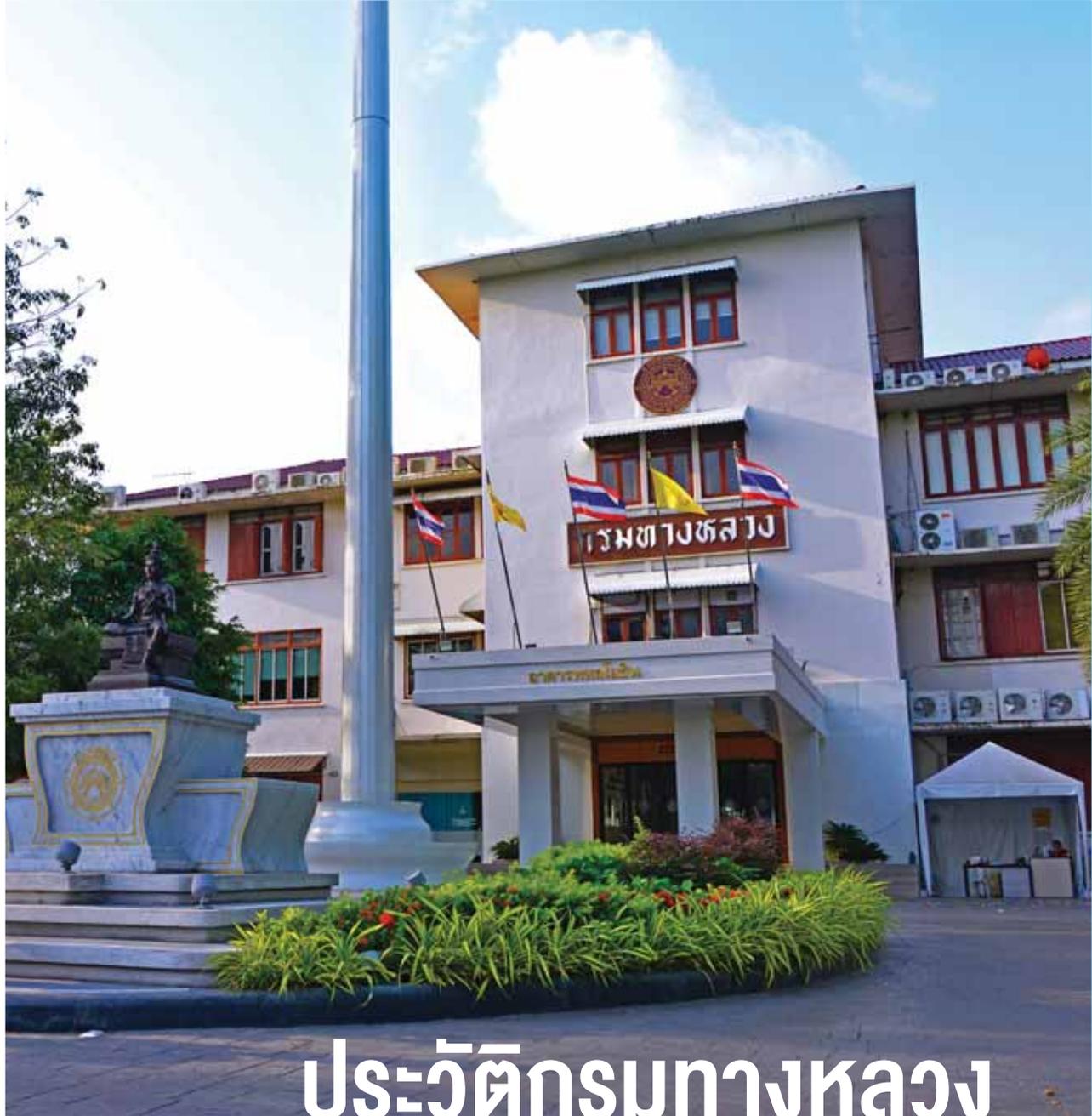


รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน

- สำนักก่อสร้างทางที่ 1
- สำนักก่อสร้างทางที่ 2
- ศูนย์สร้างทาง
- สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

หน่วยงานที่กรมทางหลวงกำหนด

- ศูนย์สร้างทาง ประกอบด้วย 5 ศูนย์ ได้แก่ ศูนย์สร้างทางลำปาง หล่มสัก ขอนแก่น กาญจนบุรี และสงขลา
- แว่งทางหลวงที่มีสะพานมิตรภาพระหว่างประเทศ ได้แก่ แว่งทางหลวงเชียงรายได้ 2 นครพนม หนองคาย และมุกดาหาร



ประวัติกรมทางหลวง



กรมทางหลวงได้รับการสถาปนาขึ้นเป็นกรม เมื่อวันที่ 1 เมษายน ร.ศ. 131 ตรงกับ พ.ศ. 2455 แต่เดิมนั้นมีแต่กรมคลอง ซึ่งอยู่ในกระทรวงเกษตราธิการ ล่วงมาจนถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้ยุบกรมคลองมาขึ้นกับกระทรวงโยธาธิการและให้ชื่อว่า "กรมทาง" ให้เปลี่ยนชื่อกระทรวงโยธาธิการเป็นกระทรวงคมนาคม ตามประกาศจัดราชการ ร.ศ. 131

วันที่ 30 กันยายน 2457 โปรดเกล้าฯ ให้โอนแผนกทางน้ำของกรมทางไปให้กรมท่อน้ำ คือ กรมชลประทานขึ้นในกระทรวงเกษตราธิการ กรมทางจึงเหลืออยู่แต่กองทางบกเพียงอย่างเดียว โดยมีเจ้ากรมเป็นหัวหน้า

วันที่ 30 กรกฎาคม 2460 ภายหลังจากประเทศไทยประกาศสงครามกับประเทศเยอรมัน ออสเตรีย-ฮังการีโปรดเกล้าฯ ให้กรมทางไปขึ้นกับกรมรถไฟหลวงสังกัดกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ขึ้นกับผู้บัญชาการรถไฟหลวง เพื่อสะดวกแก่กรมรถไฟหลวงและกรมทาง

ที่จะได้ใช้วิศวกรรมที่เป็นชนชาติศัตรูที่ต้องถูกควบคุม เป็นเชลยศึกและปลดออกจากประจำการหลายคน ในสมัยนั้น มีนายช่างทางเอกเป็นหัวหน้ากรมทาง

วันที่ 29 มิถุนายน 2475 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ด้วยความเห็นชอบของคณะราษฎร โปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมกับกระทรวงเกษตรธิการ เข้าเป็นกระทรวงเดียวกัน เรียกว่า “กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ” กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วย เดิมสังกัดอยู่ กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม จึงต้องเปลี่ยนเป็นสังกัด กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ

วันที่ 3 พฤษภาคม 2476 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้ตรา พ.ร.บ. จัดตั้งกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2476 โดยคำแนะนำและยินยอม ของคณะรัฐมนตรี ซึ่งตาม พ.ร.บ. นี้ กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การได้ถูกยุบเลิกไป กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทาง รวมอยู่ด้วยจึงไปสังกัดกระทรวงเศรษฐการแทน

วันที่ 18 กันยายน 2477 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้ตรา พ.ร.บ.โอนอำนาจหน้าที่ เกี่ยวกับการสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง พ.ศ. 2477 โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ได้เปลี่ยน อำนาจหน้าที่ของกรมทางให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมโยธา เทศบาล สังกัดกระทรวงมหาดไทย

วันที่ 19 สิงหาคม 2484 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล กองทางได้ยกฐานะขึ้นเป็น กรมทาง โอนสังกัดจากกรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย มาสังกัดกระทรวงคมนาคม ตาม พ.ร.บ. ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2484 แม้จะได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นกรม สังกัดกระทรวงคมนาคมแล้วก็ตาม แต่ก็ยังไม่มีที่ทำการ เป็นของตนเอง ยังคงอาศัยอยู่ในกรมโยธาเทศบาล ที่เชิงสะพานผ่านฟ้าลีลาศจนถึงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2491 จากนั้นวันที่ 13 พฤศจิกายน ปีเดียวกัน จึงย้ายไปอยู่ที่ ถนนพระรามที่ 6 ซึ่งเป็นที่ตั้งของกองการพัสดุในปัจจุบัน

วันที่ 12 มีนาคม 2495 กรมทางหลวงเปลี่ยนชื่อเป็น “กรมทางหลวงแผ่นดิน” ตาม พ.ร.บ. ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2495 สังกัดกระทรวงคมนาคม

วันที่ 24 มิถุนายน 2498 กรมทางหลวงแผ่นดิน มีการทำพิธีเปิดอาคารที่ทำการด้านถนนศรีอยุธยา

วันที่ 4 พฤษภาคม 2506 กรมทางหลวงแผ่นดิน ได้เปลี่ยนชื่อกลับมาเป็น “กรมทางหลวง” สังกัดกระทรวง พัฒนาการแห่งชาติ ตาม พ.ร.บ. ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2506



วันที่ 29 กันยายน 2515 จนถึงปัจจุบัน กรมทางหลวง มีการโอนไปสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีการปรับปรุงโครงสร้างส่วนราชการโดยลำดับ ดังนี้

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



การเงินการคลัง

รายงานการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

จำแนกตามแผนงาน/ผลผลิต/โครงการ

(รายจ่ายประจำและรายจ่ายลงทุน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

หน่วย : บาท

| แผนงาน/ผลผลิต/โครงการ | | เงินงบประมาณ ภายหลังโอน เปลี่ยนแปลง | เบิกจ่ายสะสม | % |
|---|--|---|-------------------|-------|
| รวมทั้งสิ้น | | 121,874,933,337.27 | 98,691,022,150.56 | 80.98 |
| 1. แผนงาน : แผนงานบุคลากรภาครัฐ | | 5,141,175,337.27 | 5,136,363,891.42 | 99.91 |
| รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ | | 5,141,175,337.27 | 5,136,363,891.42 | 99.91 |
| 2. แผนงาน : แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน | | 1,230,086,950.00 | 860,050,809.06 | 69.92 |
| ผลผลิตที่ 1 | โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา | 628,802,300.00 | 374,943,095.35 | 59.63 |
| ผลผลิตที่ 2 | โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา | 147,056,450.00 | 140,261,728.17 | 95.38 |
| ผลผลิตที่ 3 | โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย | 454,228,200.00 | 344,845,985.54 | 75.92 |
| 3. แผนงาน : แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ | | 35,158,501,350.00 | 30,461,690,941.72 | 86.64 |
| ผลผลิตที่ 1 | การพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ | 1,586,758,416.00 | 993,989,499.12 | 62.64 |
| ผลผลิตที่ 2 | การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงและสะพาน | 27,309,773,040.00 | 24,066,299,919.21 | 88.12 |
| ผลผลิตที่ 3 | การเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับความปลอดภัยบนทางหลวง | 6,261,969,894.00 | 5,401,401,523.39 | 86.26 |
| 4. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ | | 77,765,121,100.00 | 60,162,030,989.29 | 77.36 |
| โครงการที่ 1 | โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง | 6,993,796,559.43 | 6,715,241,871.58 | 96.02 |
| โครงการที่ 2 | โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค | 5,290,203,625.57 | 4,109,051,347.42 | 77.67 |
| โครงการที่ 3 | โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน | 58,983,687,323.00 | 45,360,493,313.56 | 76.90 |
| โครงการที่ 4 | โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก | 1,787,884,793.00 | 1,111,323,274.64 | 62.16 |
| โครงการที่ 5 | โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง | 3,695,096,713.00 | 2,108,407,222.88 | 57.06 |
| โครงการที่ 6 | โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระรามที่ 2) | 1,014,452,086.00 | 757,513,959.21 | 74.67 |
| 5. แผนงาน : แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก | | 2,580,048,600.00 | 2,070,885,519.07 | 80.27 |
| โครงการที่ 1 | โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก | 2,580,048,600.00 | 2,070,885,519.07 | 80.27 |

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

| | หมายเหตุ | 2567 | 2566 |
|---|----------|---------------------------|---------------------------|
| สินทรัพย์ | | | |
| สินทรัพย์หมุนเวียน | | | |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด | 4 | 1,977,887,561.14 | 2,166,518,772.04 |
| ลูกหนี้ระยะสั้น | 5 | 9,508,453,474.90 | 8,461,694,689.54 |
| เงินฝากประจำ | | 12,132.69 | 12,010.93 |
| วัสดุคงเหลือ | | 100,582,387.90 | 79,268,644.71 |
| สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น | | 3,134,189.40 | 2,919,268.87 |
| รวมสินทรัพย์หมุนเวียน | | 11,590,069,746.03 | 10,710,413,386.09 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | | | |
| ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ | 6 | 94,946,869,495.05 | 89,751,845,250.99 |
| สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน - สุทธิ | 7 | 434,683,807,483.86 | 414,800,196,299.24 |
| สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ | 8 | 36,632,451.66 | 42,368,875.03 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น | | 180,810.69 | - |
| รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | | 529,667,490,241.26 | 504,594,410,425.26 |
| รวมสินทรัพย์ของกรมทางหลวง | | 541,257,559,987.29 | 515,304,823,811.35 |
| สินทรัพย์ของทุนหมุนเวียนที่ไม่เป็นนิติบุคคล | 28.1 | 58,597,906,313.63 | 53,868,360,451.67 |
| รวมสินทรัพย์ | | 599,855,466,300.92 | 569,173,184,263.02 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้



(นางสาวอัญชลี สาทะ)

ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

อธิบดีกรมทางหลวง

หมายเหตุ : งบการเงินนี้ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

| หมายเหตุ | 2567 | 2566 | |
|--|------|---------------------------|---------------------------|
| หนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน | | | |
| หนี้สิน | | | |
| หนี้สินหมุนเวียน | | | |
| เจ้าหนี้การค้า | 9 | 7,708,971,307.09 | 1,753,735,488.10 |
| เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น | | 2,963,669.09 | 159,275.67 |
| เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น | 10 | 2,314,769,140.13 | 2,552,106,680.05 |
| เงินรับฝากระยะสั้น | 11 | 5,564,970,704.02 | 6,381,465,121.66 |
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น | 12 | 483.50 | 49,478,790.14 |
| รวมหนี้สินหมุนเวียน | | 15,591,675,303.83 | 10,736,945,355.62 |
| หนี้สินไม่หมุนเวียน | | | |
| เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว | | 255,624,477.96 | 273,074,716.00 |
| เงินทรองราชการรับจากคลังระยะยาว | | 15,538,000.00 | 15,538,000.00 |
| รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน | | 271,162,477.96 | 288,612,716.00 |
| รวมหนี้สินกรมทางหลวง | | 15,862,837,781.79 | 11,025,558,071.62 |
| หนี้สินของทุนหมุนเวียนที่ไม่เป็นนิติบุคคล | 28.1 | 1,057,798,730.70 | 605,997,413.00 |
| รวมหนี้สิน | | 16,920,636,512.49 | 11,631,555,484.62 |
| สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน | | | |
| ทุน | | 22,737,041,607.79 | 22,737,041,607.79 |
| รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม | 14 | 502,657,680,597.71 | 481,542,224,131.94 |
| รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนของกรมทางหลวง | | 525,394,722,205.50 | 504,279,265,739.73 |
| สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนของทุนหมุนเวียนที่ไม่เป็นนิติบุคคล | 28.1 | 57,540,107,582.93 | 53,262,363,038.67 |
| รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน | | 582,934,829,788.43 | 557,541,628,778.40 |
| รวมหนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน | | 599,855,466,300.92 | 569,173,184,263.02 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้



(นางสาวอัญชลี สาทะ)

ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

อธิบดีกรมทางหลวง

หมายเหตุ : งบการเงินนี้ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

| หมายเหตุ | 2567 | 2566 | |
|---|------|---------------------------|---------------------------|
| รายได้ | | | |
| รายได้จากงบประมาณ | 15 | 104,814,470,775.87 | 132,334,896,283.83 |
| รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล | 16 | - | 226,800.00 |
| รายได้จากการขายสินค้าและบริการ | | 1,827,935.00 | 5,851,116.41 |
| รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค | 17 | 1,557,694,947.81 | 1,152,095,425.60 |
| รายได้อื่น | 18 | 336,179,710.00 | 291,005,617.60 |
| รวมรายได้ของกรมทางหลวง | | 106,710,173,368.68 | 133,784,075,243.44 |
| รายได้ของทุนหมุนเวียนที่ไม่เป็นนิติบุคคล | 28.2 | 10,582,558,707.53 | 10,275,374,799.65 |
| รวมรายได้ | | 117,292,732,076.21 | 144,059,450,043.09 |
| ค่าใช้จ่าย | | | |
| ค่าใช้จ่ายบุคลากร | | 8,424,139,556.81 | 8,414,870,148.43 |
| ค่าบำเหน็จบำนาญ | | 2,823,122,402.81 | 2,707,382,614.28 |
| ค่าตอบแทน | | 4,269,992.95 | 2,856,652.20 |
| ค่าใช้จ่ายสอย | | 23,961,177,651.22 | 31,704,286,810.33 |
| ค่าวัสดุ | | 796,511,427.05 | 789,600,025.05 |
| ค่าสาธารณูปโภค | | 431,016,797.61 | 390,469,826.44 |
| ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย | | 49,143,636,150.39 | 42,547,633,101.69 |
| ค่าใช้จ่ายอื่น | | 11,022,345.80 | (11,591,373.74) |
| รวมค่าใช้จ่ายของกรมทางหลวง | | 85,594,896,324.64 | 86,545,507,834.68 |
| ค่าใช้จ่ายของทุนหมุนเวียนที่ไม่เป็นนิติบุคคล | | 6,304,814,163.27 | 6,292,031,395.10 |
| รวมค่าใช้จ่าย | | 91,899,710,487.91 | 92,837,539,229.78 |
| รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิของกรมทางหลวง | | 21,115,277,044.04 | 47,238,567,408.76 |
| รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิของทุนหมุนเวียนที่ไม่เป็นนิติบุคคล | | 4,277,744,544.26 | 3,983,343,404.55 |
| รวมรายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ | | 25,393,021,588.30 | 51,221,910,813.31 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้



(นางสาวอัญชลี สาทะ)

ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

อธิบดีกรมทางหลวง

หมายเหตุ : งบการเงินนี้ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

| | ทุน | รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม | รวมสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุน |
|--|-------------------|---------------------------------------|-------------------------------|
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 - ตามที่รายงานไว้เดิม | 22,737,041,607.79 | 434,306,704,519.74 | 457,043,746,127.53 |
| ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน | - | (3,047,796.56) | (3,047,796.56) |
| ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี | - | - | - |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 - หลังการปรับปรุง | 22,737,041,607.79 | 434,303,656,723.18 | 457,040,698,330.97 |
| การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน สำหรับปี 2566 | | | |
| การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด | - | - | - |
| รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด | 47,238,567,408.76 | 47,238,567,408.76 | - |
| กำไร/ขาดทุนจากการปรับมูลค่าเงินลงทุน | - | - | - |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 | 22,737,041,607.79 | 481,542,224,131.94 | 504,279,265,739.73 |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 - ตามที่รายงานไว้เดิม | 22,737,041,607.79 | 481,528,567,053.46 | 504,265,608,661.25 |
| ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน | - | 13,836,500.21 | 13,836,500.21 |
| ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี | - | - | - |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 - หลังการปรับปรุง | 22,737,041,607.79 | 481,542,403,553.67 | 504,279,445,161.46 |
| ทุนหมุนเวียนที่ไม่เป็นนิติบุคคล | | | |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 28.3 | 7,889,981,742.93 | 41,389,037,891.19 | 49,279,019,634.12 |
| การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน สำหรับปีงบประมาณ 2566 | - | - | - |
| การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด | - | - | - |
| รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด | - | 3,983,343,404.55 | 3,983,343,404.55- |
| กำไร/ขาดทุนจากการปรับมูลค่าเงินลงทุน | - | - | - |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 28.3 | 7,889,981,742.93 | 45,372,381,295.74 | 53,262,363,038.67 |
| ยอดคงเหลือรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 | 30,627,023,350.72 | 526,914,784,849.41 | 557,541,808,200.13 |

| | กุน | รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม | รวมสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนกุน |
|---|--------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|
| การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนกุน สำหรับปี 2567 | | | |
| การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด | - | - | - |
| รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด | - | 21,115,277,044.04 | 21,115,277,044.04 |
| กำไร/ขาดทุนจากการปรับมูลค่าเงินลงทุน | - | - | - |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 | 22,737,041,607.79 | 502,657,680,597.71 | 525,394,722,205.50 |
| กุนหมุนเวียนที่ไม่เป็นนิติบุคคล | | | |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 | 28.3 | 7,889,981,742.93 | 45,372,381,295.74 |
| การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนกุน สำหรับปีงบประมาณ 2567 | - | - | - |
| การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด | - | - | - |
| รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด | - | 4,277,744,544.26 | 4,277,744,544.26 |
| กำไร/ขาดทุนจากการปรับมูลค่าเงินลงทุน | - | - | - |
| ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 | 28.3 | 7,889,981,742.93 | 49,650,125,840.00 |
| ยอดคงเหลือรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 | 30,627,023,350.72 | 552,307,806,437.71 | 582,934,829,788.43 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้



(นางสาวอัญชลี สาตะ)

ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

อธิบดีกรมทางหลวง



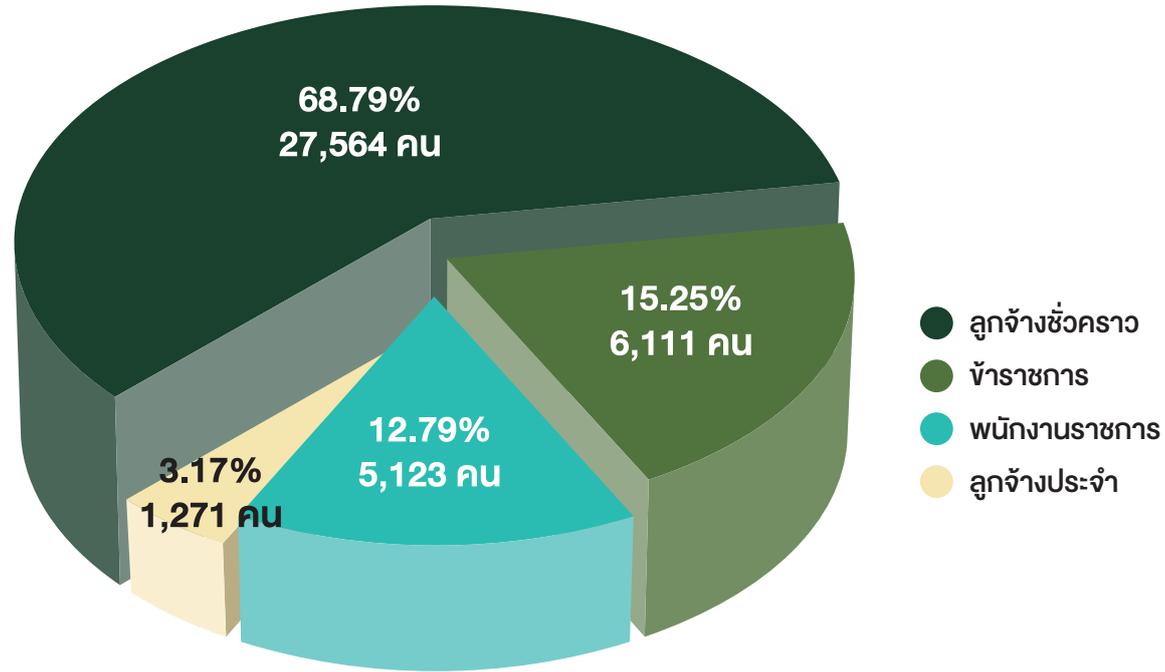
หมายเหตุประกอบงบการเงิน สแกน QR CODE

หมายเหตุ : งบการเงินนี้ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

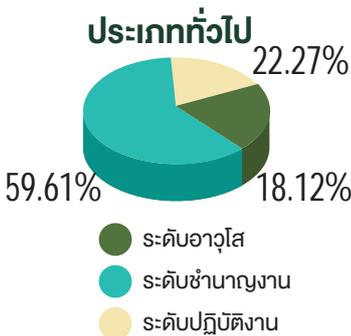
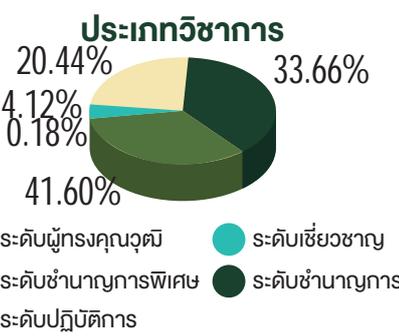
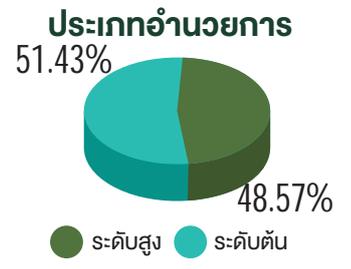
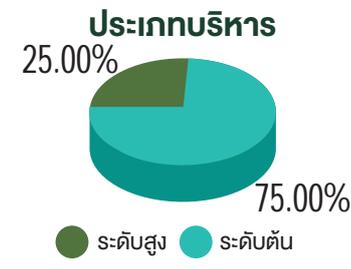
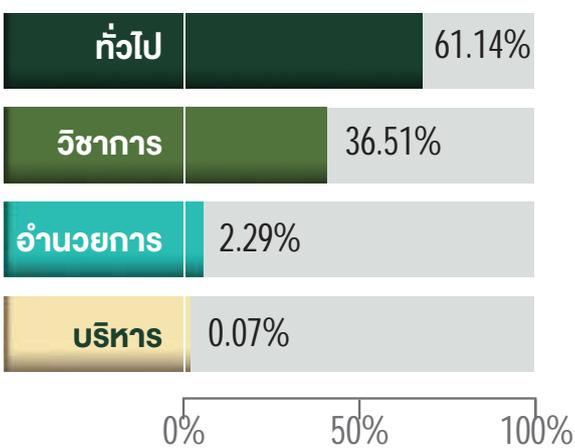


งานบริหารทรัพยากรบุคคล

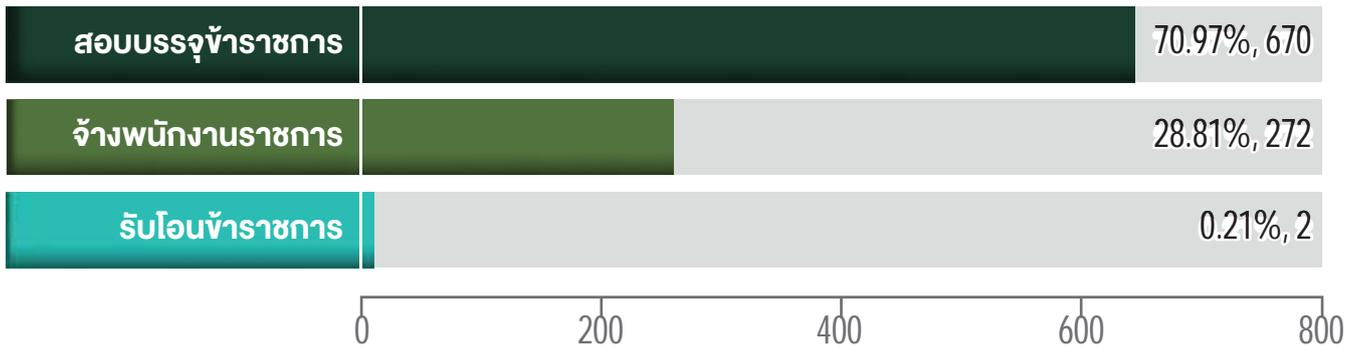
อัตรากำลังกรมทางหลวง
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 รวมทั้งสิ้น 40,069 คน



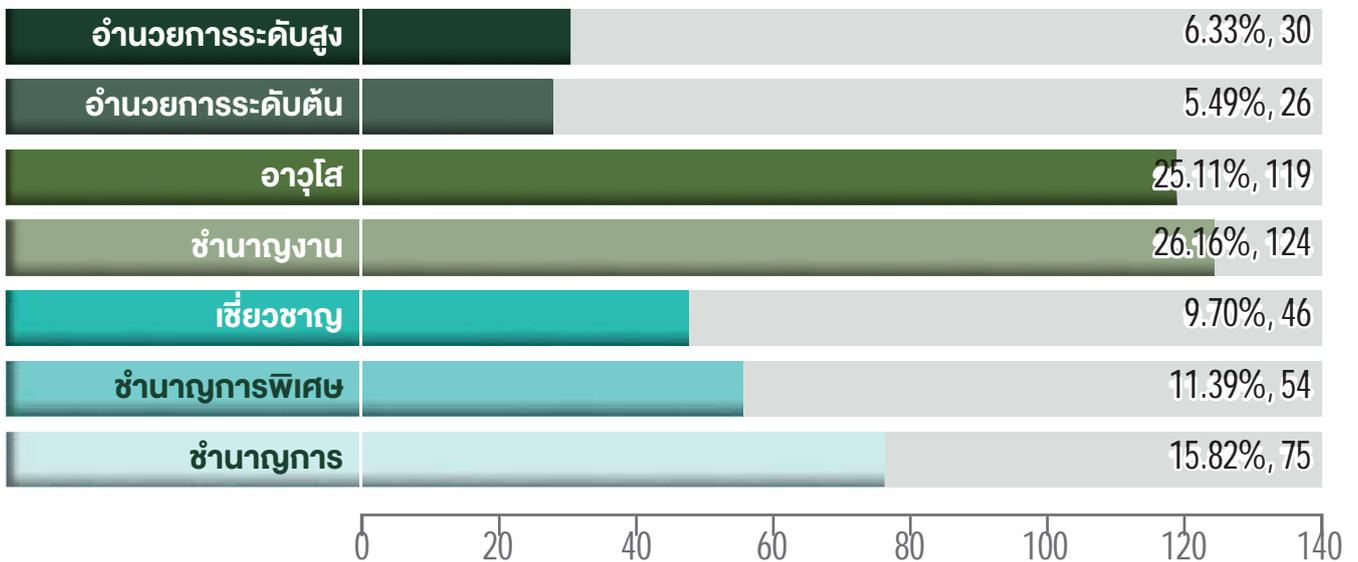
อัตรากำลังข้าราชการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567
(จำแนกตามประเภทตำแหน่งและระดับตำแหน่ง)



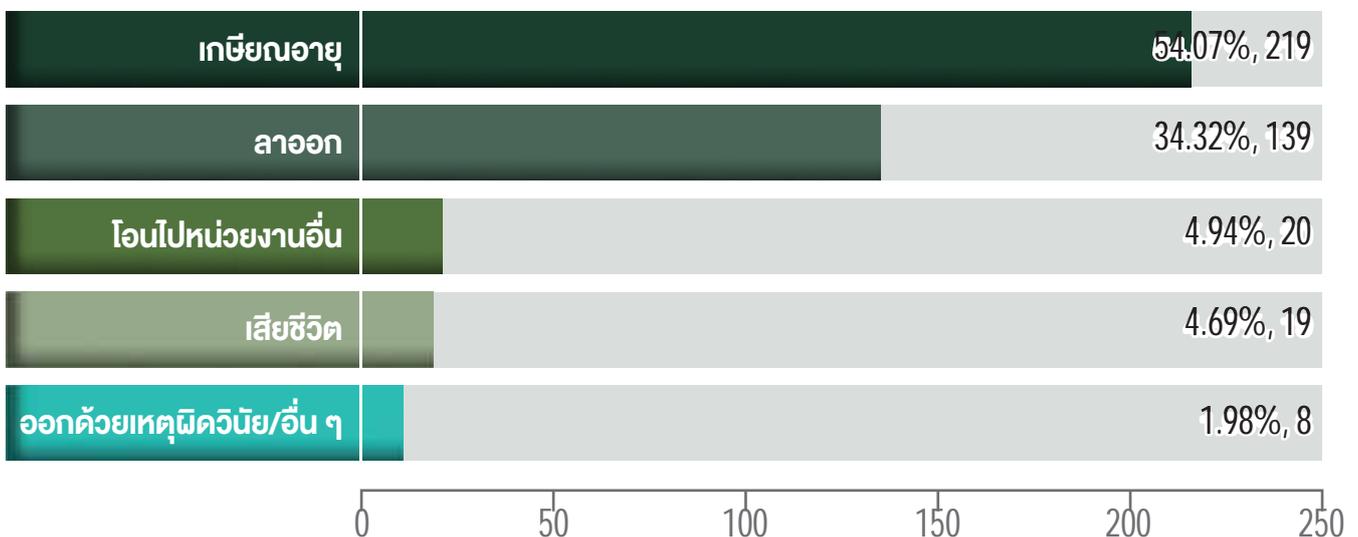
อัตราการสรรหาและบรรจุข้าราชการและพนักงานราชการของกรมทางหลวง ปีงบประมาณ 2567



การแต่งตั้งข้าราชการให้ดำรงตำแหน่งในระดับที่สูงขึ้น ปีงบประมาณ 2567



อัตราการสูญเสียข้าราชการกรมทางหลวง ปีงบประมาณ 2567



ผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2567

ในปีงบประมาณที่ผ่านมา กรมทางหลวงให้ความสำคัญด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ซึ่งถือได้ว่ามีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนและผลักดันให้ภารกิจของกรมทางหลวงบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด โดยได้ดำเนินการครอบคลุมตั้งแต่การพัฒนาระบบงาน การจัดการระบบสารสนเทศด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล การควบคุมดูแลข้อมูลทะเบียนประวัติบุคคล การดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิและประโยชน์ การวางแผนและบริหารจัดการกรอบอัตรากำลัง การสรรหาและบรรจุแต่งตั้ง การดำเนินการทางวินัย การส่งเสริมจริยธรรม การจัดสวัสดิการและจัดทำแผนพัฒนาคุณภาพชีวิตตามนโยบายรัฐบาล การประเมินผลงานและผลการปฏิบัติราชการเพื่อเลื่อนระดับและเลื่อนเงินเดือน ตลอดจนการดำเนินการอื่น ๆ ตามนโยบายด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ซึ่งในปีงบประมาณ 2567 กรมทางหลวงได้ดำเนินการด้านบริหารทรัพยากรบุคคล ดังนี้

1. กบทวนและกำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารทรัพยากรบุคคล

1) จัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณากันกรองเพื่อขึ้นบัญชีรายชื่อผู้ผ่านการกันกรองเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภทอำนวยการ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1006/ว 3 ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567 ทั้งนี้ ได้ประกาศหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้ทุกหน่วยงานทราบโดยทั่วกันแล้ว

2) หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการย้าย การโอน หรือการเลื่อน ข้าราชการพลเรือนสามัญ เพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ ตั้งแต่ระดับเชี่ยวชาญลงมา ประกาศ ณ วันที่ 18 เมษายน 2567 โดยได้แก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1006/ว 5 ลงวันที่ 22 มีนาคม 2567 เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการย้าย การโอน หรือการเลื่อนข้าราชการพลเรือนสามัญ เพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ ทั้งนี้ ได้ประกาศหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้ทุกหน่วยงานทราบโดยทั่วกันแล้ว

3) หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินบุคคลเพื่อการย้ายไปแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ/ชำนาญการ (หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป) โดยได้จัดทำหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติในการย้ายข้าราชการเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป ให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1006/ว 5 ลงวันที่ 22 มีนาคม 2567 เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการย้าย การโอน หรือการเลื่อนข้าราชการพลเรือนสามัญ เพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ ทั้งนี้ ได้ประกาศหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้ทุกหน่วยงานทราบโดยทั่วกันแล้ว

4) ชักซ้อมความเข้าใจในการจัดทำแบบประเมินผลการทดลองปฏิบัติหน้าที่ราชการ ตามที่สำนักงาน ก.พ. ได้มีการปรับปรุงแนวทางการดำเนินการพัฒนาและการประเมินผลการพัฒนาข้าราชการพลเรือนที่อยู่ระหว่างทดลองปฏิบัติหน้าที่ราชการ สำหรับข้าราชการพลเรือนสามัญที่บรรจุเข้ารับราชการ ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2567 เป็นต้นไป



2. ปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งข้าราชการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1008/ว 2 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2558 (ว 2/2558)

เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจของกรมทางหลวงที่เปลี่ยนแปลงไป และเป็นการสร้างความก้าวหน้าในสายงานให้กับบุคลากรในสังกัด ได้แก่ ตำแหน่งผู้อำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรมโยธา) แขวงทางหลวง จำนวน 2 ตำแหน่ง ตำแหน่งวิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ (ตำแหน่งหัวหน้า) ส่วนควบคุมงานก่อสร้างทาง สำนักงานทางหลวง จำนวน 2 ตำแหน่ง ตำแหน่งวิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ (ตำแหน่งหัวหน้า) ฝ่ายวิศวกรรม แขวงทางหลวงที่มีผู้อำนวยการหน่วยงานดำรงตำแหน่งประเภทอำนวยการ ระดับสูง จำนวน 3 ตำแหน่ง และตำแหน่งนิติกรชำนาญการพิเศษ ส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวง จำนวน 2 ตำแหน่ง

3. การบริหารอัตรว่างได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยในปีงบประมาณที่ผ่านมาคงเหลืออัตรว่างประมาณร้อยละ 5 ของอัตรว่าง ส่งผลให้การปฏิบัติงานตามภารกิจของกรมทางหลวงและหน่วยงานในสังกัดบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมทั้งเป็นการบริหารจัดการด้านทรัพยากรบุคคลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นการสร้างขวัญกำลังใจ แรงจูงใจ และความก้าวหน้าของข้าราชการในการปฏิบัติงาน ซึ่งให้ความสำคัญ ดังนี้

1) การสรรหาบุคคลเพื่อบรรจุเข้ารับราชการ โดยเฉพาะตำแหน่งในสายงานหลัก เช่น วิศวกรโยธาปฏิบัติการ นายช่างโยธาปฏิบัติงาน และสายงานสนับสนุน เช่น นักทรัพยากรบุคคลปฏิบัติการ นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ นักวิชาการพัสดุปฏิบัติการ นักวิชาการตรวจสอบภายในปฏิบัติการ นักวิทยาศาสตร์ปฏิบัติการ นายช่างเครื่องกลปฏิบัติงาน เป็นต้น

2) การสรรหาบุคคลเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในประเภททั่วไป ระดับอาวุโส ประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ ระดับเชี่ยวชาญ และประเภทอำนวยการ ระดับต้น ระดับสูง โดยได้ดำเนินการสรรหาบุคคลเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในประเภทต่าง ๆ ตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่ ก.พ. กำหนด ได้ครบทุกอัตรว่าง

3) การให้ข้าราชการดำเนินการขอย้ายของข้าราชการประเภททั่วไป ประเภทวิชาการ และประเภทอำนวยการ เมื่อมีอัตรว่างลงในกรณีต่าง ๆ เช่น การเลื่อนระดับการย้ายสังกัด และการย้ายไปดำรงตำแหน่งประเภทอื่น เป็นต้น

4. ดำเนินการบรรจุนักเรียนทุนรัฐบาลเป็นข้าราชการพลเรือนสามัญ

เป็นไปตามหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1004.1/ว 16 ลงวันที่ 11 ธันวาคม 2551 เรื่อง การคัดเลือกเพื่อบรรจุบุคคลเข้ารับราชการ ดังนี้

- 1) รัฐบาลได้จัดสรรทุนรัฐบาล (ก.พ.) ทุนบุคคลทั่วไป ระดับปริญญา ประจำปี 2563 ตามความต้องการของกรมทางหลวง จำนวน 3 ราย
- 2) โครงการพัฒนาและส่งเสริมผู้มีความรู้ความสามารถพิเศษทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (ทุน พสวท.) ของสถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จำนวน 1 ราย
- 3) โครงการพัฒนากำลังคนด้านวิทยาศาสตร์ (ทุนเรียนดี วิทยาศาสตร์แห่งประเทศไทย) ของสำนักงานปลัดกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม จำนวน 2 ราย

5. วิเคราะห์และจัดทำค่าของออบุติกรอบอัตรากำลังพนักงานราชการของกรมทางหลวง รอบที่ 6 (ปีงบประมาณ 2568 - 2571)

ตามแนวทางที่คณะกรรมการบริหารพนักงานราชการ (คพร.) กำหนด ซึ่งมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย ข้อมูลอัตรากำลังในภาพรวมของส่วนราชการ ข้อมูลวิเคราะห์เพื่อจัดทำกรอบอัตรากำลังพนักงานราชการ ข้อมูลตำแหน่งพนักงานราชการที่ต้องการสำหรับภารกิจที่สำคัญและจำเป็น ข้อมูลปริมาณงานย้อนหลัง ข้อมูลอัตรว่างที่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณการจ้างพนักงานราชการ และสรุปการวิเคราะห์เพื่อจัดทำกรอบอัตรากำลังพนักงานราชการ ทั้งนี้ คพร. ได้มีมติอนุมัติการจัดสรรกรอบอัตรากำลังพนักงานราชการให้กรมทางหลวงแล้ว จำนวน 6,956 อัตรา ส่งผลให้กรมทางหลวงสามารถดำเนินการประเมินผลการปฏิบัติงานและต่อสัญญาจ้างพนักงานราชการในสังกัดให้ปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง

6. ดำเนินการคัดเลือกคนต้นแบบ คมนาคมและข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี 2567

1) รางวัล “คนต้นแบบคมนาคม” เป็นรางวัลอันทรงเกียรติที่กระทรวงคมนาคมได้มอบให้แก่บุคลากรในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ประพฤติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และมีคุณธรรมและจริยธรรม เพื่อสร้างขวัญกำลังใจให้แก่ผู้ปฏิบัติงานที่มีความมุ่งมั่นในความซื่อสัตย์สุจริตอย่างมั่นคง ยืนหยัดต่อสู้ปกป้องเพื่อความถูกต้องและมีความภาคภูมิใจ มุ่งมั่นทุ่มเทจนเกิดผลเป็นที่ประจักษ์ และเป็นแรงบันดาลใจให้บุคลากรได้ยึดมั่นเป็นต้นแบบอันเป็นการกระตุ้นจิตสำนึก ให้มีทัศนคติและค่านิยมในความซื่อสัตย์สุจริต โดยเห็นความสำคัญของการส่งเสริมการบริหารราชการแผ่นดินที่มีธรรมาภิบาล และการป้องกันปราบปรามและประพฤติมิชอบในภาครัฐ เน้นการปลูกฝังค่านิยม จริยธรรม จิตสำนึกในการรักษาคำสัตย์ของความเป็นข้าราชการ ภายใต้โครงการยกระดับด้านการป้องกันปราบปรามการทุจริต และด้านการส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรม ของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ 2567 โดยกรมทางหลวงได้เสนอชื่อข้าราชการผู้มีคุณสมบัติตรงตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคมและได้รับคัดเลือกให้เป็น คนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2567 ได้แก่ นายทวีศักดิ์ รุจิรธรรยาวัดน์ ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพาน



2) รางวัล “ข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง” เป็นรางวัลที่กรมทางหลวงดำเนินการคัดเลือกข้าราชการพลเรือนในสังกัดที่มีความประพฤติและผลงานดีเด่น เป็นประจำทุกปี ตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติที่กระทรวงศึกษาธิการกำหนดไว้ สำหรับปี 2566 มีผู้ได้รับคัดเลือกเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง จำนวน 5 ราย ผู้ที่ได้รับรางวัลชมเชย จำนวน 10 ราย และผู้ได้รับรางวัลเกียรติบัตรประกาศเกียรติคุณ จำนวน 12 ราย ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดพิธีมอบโล่รางวัลและประกาศนียบัตรขึ้นเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2567 ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ เศรษฐ์มานพ รวมทั้งได้เสนอรายชื่อข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวงให้กระทรวงศึกษาธิการเพื่อเข้ารับคัดเลือกเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่น ประจำปี 2566 จำนวน 3 ราย ได้แก่ นายสืบพงษ์ ไพศาลวัฒนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นายณัฐวุฒิ ดีประดิษฐ์ นายช่างโยธาอาวุโส แขวงทางหลวงชัยนาท นางวิไล เพชรเกิด พนักงานพิมพ์ ระดับ ส 4 แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1

7. ส่งเสริมให้บุคลากรในสังกัด มีจิตสำนึก คุณธรรม และจริยธรรม ตลอดจนรณรงค์ให้มีการป้องกันและ ปราบปรามการทุจริตและประพฤติ มิชอบในภาครัฐ

1) ขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการป้องกัน
ปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบและส่งเสริมคุณธรรม
จริยธรรมของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ 2567
โดยกำหนดให้มีโครงการหรือกิจกรรมที่มุ่งเน้นการส่งเสริม
จิตสำนึกคุณธรรมและจริยธรรมให้แก่บุคลากรของ
กรมทางหลวง ปฏิบัติงานภายใต้กฎระเบียบของทางราชการ
และตั้งมั่นอยู่ในความประพฤติที่ดี มีการรณรงค์ให้ตระหนักถึง
ความสำคัญของการมีส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปราม
การทุจริตในภาครัฐ ตลอดจนการสร้างความรู้ความเข้าใจ
ในการปฏิบัติงาน โดยยึดหลักธรรมาภิบาล ทั้งนี้ ได้มีการติดตาม
ผลการดำเนินการอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อจัดทำสรุปรายงานผล
ส่งให้หน่วยงานภายนอก เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงาน ก.พ.
 เป็นต้น



2) จัดกิจกรรมส่งเสริมวัฒนธรรมและค่านิยมคุณธรรม
จริยธรรม และป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติ
มิชอบในภาครัฐอย่างต่อเนื่อง เช่น กิจกรรมทำบุญตักบาตร
เนื่องในโอกาสวันขึ้นปีใหม่ กิจกรรมพิธีถวายสัตย์ปฏิญาณ
เพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน กิจกรรมบำเพ็ญกุศล
เจริญพระพุทธมนต์เนื่องในวันคล้ายวันสถาปนากกรมทางหลวง
ปีที่ 112 (1 เมษายน 2567) กรฐินพระราชทานกรมทางหลวง
ซึ่งทอดถวาย ณ วัดเจียงอีศรีมิ่งควรราม (พระอารามหลวง)
จังหวัดศรีสะเกษ กิจกรรมงานวันต่อต้านคอร์รัปชัน
ประจำปี 2567 และกิจกรรมการแต่งกายด้วยผ้าไทย เป็นต้น





9. ดำเนินการประเมินองค์กรคุณธรรม ของกรมทางหลวงประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

ให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินชุมชน องค์กร อำเภอ และจังหวัดคุณธรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ 2 (2566 - 2570) ตามเกณฑ์การประเมิน 9 ขั้นตอน 3 ระดับ คือ ระดับส่งเสริมคุณธรรม ระดับพัฒนาคุณธรรมและระดับคุณธรรมต้นแบบ โดยมีการกำหนดเป้าหมายจาก “ปัญหาที่ยากแก้” และ “ความดีที่ยากทำ” ที่สอดคล้องกับหลักธรรมทางศาสนา หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง วิถีวัฒนธรรมไทยและคุณธรรม 5 ประการ “พอเพียง วินัย สุจริต จิตอาสา กตัญญู” เพื่อนำสู่การเป็นคนดี มีคุณธรรม และเป็น “มนุษย์ที่สมบูรณ์” ซึ่งเป็นหลักคิดในการดำรงชีวิตและการพัฒนาคุณธรรม ให้ปรากฏชัดเป็นรูปธรรมในสังคม โดยสรุปผลการดำเนินงาน ขับเคลื่อนองค์กรคุณธรรมของหน่วยงานและเผยแพร่คลิปวิดีโอช่องทางประชาสัมพันธ์ของกรมทางหลวง ตามแนวทางการประเมินที่ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต กระทรวงคมนาคมกำหนดไว้อย่างครบถ้วน และเป็นไปภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยมีผลการประเมินองค์กรคุณธรรมของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ 2567 อยู่ในระดับ “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ” ซึ่งผลการประเมินดังกล่าวเกิดจากความร่วมมือของหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง ที่ได้ร่วมกันขับเคลื่อนการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในเกณฑ์การประเมินองค์กรคุณธรรมจนบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้



8. ดำเนินการตามแนวทางประเมิน คุณธรรมและความโปร่งใสในการ ดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment - ITA) ประจำปี งบประมาณ 2567

ซึ่งได้ดำเนินการประเมินโดยใช้เครื่องมือ 3 ส่วน ได้แก่ แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment: IIT) สำหรับบุคลากรในสังกัดกรมทางหลวง แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment: EIT) สำหรับประชาชน ผู้มาติดต่อราชการ/ผู้รับบริการของกรมทางหลวง และแบบตรวจการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment: OIT) และบันทึกข้อมูลการประเมินในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรองรับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment System - ITAS) ตามแนวทางการประเมินที่สำนักงาน ป.ป.ช. กำหนดไว้อย่างครบถ้วนและเป็นไปภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยมีผลการประเมินในปีงบประมาณ 2567 คิดเป็นร้อยละ 87.44 อยู่ในระดับ ผ่าน ซึ่งอยู่ในระดับที่สูงกว่าตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่กระทรวงคมนาคมและสำนักงาน ป.ป.ช.กำหนดไว้

10. จัดสวัสดิการให้ความช่วยเหลือ ด้านการเงินตามระเบียบสวัสดิการ กรมทางหลวงว่าด้วยการจ่ายเงิน สงเคราะห์สมาชิกสวัสดิการ กรมทางหลวง 2554

ได้แก่ กรณีเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุขณะปฏิบัติงานในหน้าที่ จำนวน 5 ราย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 150,000 บาท กรณีได้รับอันตรายหรือบาดเจ็บเพราะเหตุปฏิบัติงานในหน้าที่ จำนวน 50 ราย เป็นเงินจำนวน 134,500 บาท กรณีประสบภัยโดยตรงในอัคคีภัย อุทกภัย หรือสาธารณภัย จำนวน 53 ราย เป็นเงินจำนวน 171,450 บาท และกรณีได้รับบาดเจ็บจนเป็นเหตุให้เกิดความพิการหรือทุพพลภาพจนต้องออกจากราชการเพราะเหตุปฏิบัติงานในหน้าที่ จำนวน 2 ราย เป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท

11. ดำเนินการจัดทำและจำหน่าย เสื้อโปโลตราสัญลักษณ์กรมทางหลวง (เสื้อสีเหลือง สีกรมท่า และสีขาว) และเสื้อโปโลสีเหลืองตราสัญลักษณ์ งานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระ พระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธี มหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 28 กรกฎาคม 2567

เพื่อนำรายได้เข้ากองทุนสวัสดิการกรมทางหลวง ซึ่งเป็นการสนับสนุนให้การจัดสวัสดิการสำหรับบุคลากร เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพมากขึ้น อันเป็นการส่งเสริม การพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคลากรกรมทางหลวง โดยได้จัด ให้มีการสั่งซื้อผ่านทางแบบสำรวจออนไลน์ (Google Forms) พร้อมทั้งจัดทำฐานข้อมูลการสั่งซื้อ การชำระเงิน การจัดส่ง และการจัดเก็บเอกสารหลักฐาน

**เสื้อโปโลตราสัญลักษณ์กรมทางหลวง
สีเหลือง**

290.-

| ตารางขนาดเสื้อแบบผู้ชายและผู้หญิง (ขนาดรอบอกและความยาว : นิ้ว) | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| ขนาด | XS | S | M | L | XL | 2XL | 3XL | 4XL | 5XL | 6XL | 7XL | 8XL | 9XL |
| ชาย | รอบอก 34 | 36 | 38 | 40 | 42 | 44 | 46 | 48 | 50 | 52 | 54 | 56 | 60 |
| ชาย | ความยาว 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 38 |
| หญิง | รอบอก 30 | 32 | 34 | 36 | 38 | 40 | 42 | 44 | 46 | 48 | 50 | 52 | 54 |
| หญิง | ความยาว 24 | 24 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 35 |

*แบบเสื้อผู้หญิงเป็นทรง Slim Fit (ทรงพอดีตัว) ขนาดรอบอกของเสื้อจะตรงตามตาราง

ช่องทาง
การสั่งซื้อ

ติดต่อ
สอบถาม

290.-



12. พัฒนาและส่งเสริมเพื่อยกระดับ คุณภาพชีวิตและสร้างความผูกพัน ต่อองค์กรของบุคลากรกรมทางหลวง

ให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิตของบุคลากร โดยดำเนินการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรกรมทางหลวง ด้านการอำนวยความสะดวกให้แก่บุคลากรกรมทางหลวง เพื่อประโยชน์ในการดำรงชีวิตนอกเหนือจากสวัสดิการ ที่ทางราชการจัดให้แก่ข้าราชการเป็นกรณีปกติ จัดให้มีการลงนามในข้อตกลงระหว่างกรมทางหลวง โดยคณะกรรมการ สวัสดิการกรมทางหลวง กับบริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ในรูปแบบร้านค้าสวัสดิการกรมทางหลวง ซึ่งเปิดให้บริการ ในวันเวลาทำการ วันจันทร์ - วันศุกร์ เวลา 06.00 น. - 18.00 น. (เปิดทำการ วันเสาร์ - วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์) ในพื้นที่ส่วนกลาง ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานภายใน 24 หน่วยงาน ด้านการดูแลสุขภาพอนามัยของบุคลากร ภายใต้อำนาจ/มาตรฐานด้านสุขาภิบาลอาหารของ กรมอนามัย ซึ่งโรงพยาบาลของกรมทางหลวงจัดให้มีการบริหารจัดการและควบคุมอาหารให้มีคุณภาพ สะอาด ปลอดภัย และจัดให้มีตู้ลวกซอสแดนเลส พร้อมทั้งใส่ช้อน และตะเกียบ ก่อนนำไปใช้

13. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศ มาสนับสนุนการปฏิบัติงาน

เพื่อให้มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัลและการเข้าถึงข้อมูล ด้านการปฏิบัติงานบริหารทรัพยากรบุคคล เช่น การประชุมชี้แจง เพื่อซักซ้อมความเข้าใจเกี่ยวกับการประเมินผลการปฏิบัติงาน ของพนักงานราชการทั่วไป ครั้งที่ 2 (1 เมษายน 2567 - 30 กันยายน 2567) ประจำปีงบประมาณ 2567 ในรูปแบบออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings และการรับแจ้งความประสงค์ขอย้ายผ่านทางระบบออนไลน์ (Google Forms) เป็นต้น



งานพัฒนากฎวิทยากรบุคคล

ในปีงบประมาณ 2567 กองฝึกอบรมได้รับการจัดสรรงบประมาณ (งบดำเนินงาน) ตาม พ.ร.บ. (สำหรับจัดดำเนินการฝึกอบรม/สัมมนา) เป็นจำนวนเงิน 2,176,100 บาท และได้รับการจัดสรรเพิ่มเติมอีกเป็นจำนวนเงิน 10,590,680 บาท รวมงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรเป็นเงิน 12,766,780 บาท โดยมีการดำเนินการพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวง ทั้งสายงานหลักและสายงานสนับสนุน รวมถึงโครงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และสร้างเครือข่ายความร่วมมือ ดังนี้

1. โครงการพัฒนากฎวิทยากรบุคคล ตามนโยบายและยุทธศาสตร์

1.1 โครงการสัมมนาผู้บริหารกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ 2567

เรื่อง การขับเคลื่อนนโยบายรัฐบาลและนำองค์กรสู่เป้าหมาย ภายใต้นโยบาย “คมนาคมเพื่อความอุดมสุขของประชาชน” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้บริหารได้รับทราบนโยบายและแนวทางการปฏิบัติราชการ สามารถบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร วางแผนการใช้จ่ายและจัดทำงบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพคุ้มค่า สอดรับกับแผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวง พ.ศ. 2566 - 2570 โดยการสัมมนาดังกล่าวได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2567 ณ ห้องประชุม มนัส คอวนิช สำหรับผู้บริหารส่วนกลาง และผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings สำหรับผู้บริหารสังกัดหน่วยงานส่วนภูมิภาค โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวนรวม 163 คน

1.2 โครงการพัฒนาข้าราชการบรรจุใหม่ของกรมทางหลวง

ในปีงบประมาณ 2567 กรมทางหลวง ได้มีการบรรจุรับข้าราชการใหม่จำนวน 416 คน โดยเงื่อนไขของสำนักงาน ก.พ. ให้ส่วนราชการเจ้าสังกัดจะต้องดำเนินการพัฒนาข้าราชการให้ครบทั้ง 3 กระบวนการ ได้แก่ การปฐมนิเทศ การเรียนรู้ด้วยตนเอง “หลักสูตรฝึกอบรมข้าราชการบรรจุใหม่ ผ่าน e-Learning” และการอบรมสัมมนาร่วมกัน เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว กองฝึกอบรมได้ส่งข้าราชการบรรจุใหม่เข้ารับการฝึกอบรมกับกระทรวงคมนาคม หลักสูตร นั่นคือ... ข้าราชการที่ตี รุ่นที่ 75 - 79 และเข้ารับการฝึกอบรม ในโครงการฝึกอบรมปฐมนิเทศต้นกล้าข้าราชการกรมทางหลวง รุ่นที่ 1 - 5 จัดดำเนินการ ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ฯ กองฝึกอบรมและศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลลงานทาง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ซึ่งข้าราชการบรรจุใหม่จะได้รับการปลูกฝังการเป็นข้าราชการที่ดี เสริมสร้างสรรณะ และทักษะที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติราชการ ปลูกฝังความสามัคคี ซึ่งจะนำไปสู่ความร่วมมือที่ดีในการปฏิบัติงานให้แก่กรมทางหลวงในอนาคต



2. โครงการส่งเสริมและพัฒนา ด้านวิศวกรรม

เพื่อให้การพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวงเป็นไปอย่างมีระบบ ต่อเนื่อง สอดคล้องกับความสามารถเฉพาะขององค์กร และภารกิจงานโครงสร้างพื้นฐานในสถานการณ์ปัจจุบันและอนาคต รวมถึงความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนวิธีการบริหารงานให้สอดคล้องกับมาตรฐานทางหลวงและหลักเกณฑ์ของทางราชการ โดยจัดให้มีโครงการฝึกอบรมหลักสูตรต่าง ๆ อาทิ

2.1 หลักสูตรการเสริมสร้างประสบการณ์ สำหรับข้าราชการบรรจุใหม่สายงานวิศวกรรม รุ่นที่ 26

จัดดำเนินการ ณ ห้องประชุมกองฝึกอบรม ผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 127 คน

2.2 หลักสูตรการควบคุมงานก่อสร้างทาง สำหรับวิศวกรโยธาและนายช่างโยธา

จัดดำเนินการ ณ สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น) ผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 117 คน

2.3 หลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัย ทางถนนในขั้นตอนระหว่างการก่อสร้างและก่อนเปิด การใช้งาน (Road Safety Audit During Construction and Pre-Opening Stage)

จัดดำเนินการ ณ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1 สำนักงานทางหลวงที่ 4 (ตาก) และสำนักงานทางหลวงที่ 17 (กระบี่) ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวนทั้งสิ้น 157 คน

2.4 หลักสูตรการบริหารโครงการก่อสร้างทางหลวง ด้วยการประยุกต์ใช้อากาศยานไร้คนขับ (Drone) พร้อมระบบ RTK

จัดดำเนินการ ณ สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่) ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 34 คน

2.5 หลักสูตรการสำรวจและวิเคราะห์ความเสียหาย ของสะพาน รุ่นที่ 1 - 4

จัดดำเนินการ ณ ศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลลงงานทางจังหวัดชลบุรี จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดนครศรีธรรมราช ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวนทั้งสิ้น 123 คน

2.6 หลักสูตรการควบคุมงานติดตั้งและ การบำรุงรักษาไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง

จัดดำเนินการ ณ สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี) ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 68 คน



3. โครงการส่งเสริมและพัฒนาด้านบริหาร

จากนโยบายของผู้บริหาร ที่ต้องการส่งเสริมให้บุคลากรของกรมทางหลวงทุกสายงานได้รับโอกาสในการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติงาน จึงได้มีการจัดโครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาสมรรถนะด้านต่าง ๆ โดยมีกลุ่มเป้าหมายทั้งบุคลากรสายงานหลักด้านวิศวกรรม และสายงานสนับสนุนเพื่อร่วมกันขับเคลื่อนภารกิจของหน่วยงาน อาทิ

3.1 หลักสูตรนักบริหารกรมทางหลวงระดับต้น รุ่นที่ 13 และรุ่นที่ 14

จัดดำเนินการในรูปแบบผสมผสาน (เรียนชุดวิชา e-Learning และฝึกอบรมในห้องเรียน) ณ ศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลกรมทางหลวง จังหวัดชลบุรี ผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวนทั้งสิ้น 120 คน

3.2 โครงการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาทรัพยากรบุคคลกรมทางหลวง พ.ศ. 2566-2570

จัดดำเนินการ ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ฯ ผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 68 คน

3.3 โครงการฝึกทักษะการช่วยชีวิตขั้นพื้นฐาน

จัดดำเนินการ ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ฯ ผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 107 คน

3.4 โครงการสัมมนา เรื่อง การบริหารจัดการเรื่องร้องเรียนของกรมทางหลวงในรูปแบบออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings

จัดดำเนินการ ณ ห้องประชุมกองฝึกอบรม ผู้ผ่านการสัมมนา จำนวน 164 คน

3.5 โครงการสัมมนา เรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพและเสริมสร้างสมรรถนะ ด้านการเงินและบัญชี

จัดดำเนินการ ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ฯ ผู้ผ่านการสัมมนาจำนวน 158 คน

3.6 โครงการสัมมนาทางวิชาการเจ้าหน้าที่วิเคราะห์และตรวจสอบ

จัดดำเนินการ ณ อาคารศูนย์พัฒนาเทคโนโลยีงานทาง (Central Lab) ผู้ผ่านการสัมมนา จำนวน 300 คน

3.7 โครงการสัมมนา เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

จัดดำเนินการ ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ฯ ผู้ผ่านการสัมมนาจำนวน 182 คน





4. โครงการส่งเสริมและพัฒนา ด้านเครื่องจักรกลทางการ

จากการประชุมศูนย์สร้างทางสัญจรและศูนย์สร้างและบูรณะสะพานสัญจร ได้เสนอเรื่อง บุคลากรที่มีประสบการณ์ด้านการขับเครื่องจักรหนัก จะมีการเกษียณอายุราชการ จึงต้องวางแผนและเตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนาบุคลากรที่จะมาทดแทนผู้ที่มีประสบการณ์ดังกล่าว เพื่อให้มีความรู้ ทักษะ มีความเชี่ยวชาญ ซึ่งจะส่งผลให้การปฏิบัติงานภาพรวมของกรมในด้านงานก่อสร้างทางและงานบำรุงรักษาทางสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ กองฝึกอบรมจึงได้จัดโครงการฝึกอบรมให้แก่ศูนย์สร้างทางและศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน จำนวน 2 หลักสูตร ได้แก่

4.1 โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการขับรถชุดรุ่นที่ 7

จัดดำเนินการ ณ ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี ผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 28 คน

4.2 โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการขับรถกลี่ยรุ่นที่ 6

จัดดำเนินการ ณ ศูนย์สร้างทางหล่มสัก ผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 30 คน



5. โครงการส่งเสริมการเรียนรู้ในองค์กร

กองฝึกอบรมได้มีการจัดโครงการส่งเสริมและเผยแพร่ องค์ความรู้ โครงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อให้บุคลากร ทุกกลุ่ม ทุกระดับ ทุกตำแหน่ง สามารถเข้าถึงและเรียนรู้ ด้วยตนเองในหลากหลายรูปแบบ อาทิ KM Facebook KM Website รวมถึงการสร้างและพัฒนาบุคลากรที่ทำหน้าที่เป็น นักจัดการความรู้ประจำหน่วยงาน เพื่อให้ผู้ที่ทำหน้าที่ ดังกล่าวได้เพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์ด้านการจัดการความรู้ โดยในปีงบประมาณ 2567 ได้มีการจัดโครงการต่าง ๆ เพื่อรองรับการปฏิบัติงานของกรมทางหลวง ทั้งสายงานหลัก และสายงานสนับสนุน ดังนี้

5.1 โครงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เรื่อง แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านพัสดุของ กรมทางหลวง

จัดดำเนินการ ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ฯ ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 159 คน

5.2 โครงการประชุมคณะทำงานขับเคลื่อน กลยุทธ์การจัดการความรู้ กรมทางหลวง

จัดดำเนินการ ณ ห้องประชุมกองฝึกอบรม ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 33 คน

5.3 โครงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ชุมชนนักปฏิบัติ (COP) เรื่องแนวทางการออกแบบและการควบคุม งานผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต และเรื่องการค้าบริการ จัดซื้อจัดจ้างและบริหารงานพัสดุ ครั้งที่ 13

ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 123 คน และ 90 คน ตามลำดับ จัดดำเนินการ ณ ห้องประชุมกองฝึกอบรม

5.4 โครงการส่งเสริมการเรียนรู้เพื่อสร้าง นวัตกรรมในองค์กร

จัดดำเนินการ ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ฯ ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 41 คน

5.5 โครงการฝึกอบรม การจัดการความรู้เบื้องต้น ในรูปแบบออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings

จัดดำเนินการ ณ ห้องประชุมกองฝึกอบรม ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 131 คน

5.6 โครงการสัมมนาการกำหนดสมรรถนะชี้ ด้านการจัดการความรู้

จัดดำเนินการ ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ฯ ผู้ผ่านการสัมมนา จำนวน 42 คน

5.7 โครงการฝึกอบรม/สัมมนานักจัดการความรู้ กรมทางหลวง เรื่อง การจัดการความรู้อย่างมืออาชีพ

จัดดำเนินการ ณ ศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลงานทาง จังหวัดชลบุรี ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 90 คน





6. โครงการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และพัฒนาคุณภาพชีวิต

กองฝึกอบรมได้จัดโครงการส่งเสริมและสร้างจิตสำนึกที่ดี มีคุณธรรมและจริยธรรมในการปฏิบัติงาน รวมถึงการสร้าง ความสัมพันธ์ระหว่างคุณภาพชีวิต และการทำงาน มาอย่างต่อเนื่อง โดยในปีนี้ได้จัดโครงการ เรื่อง “อิมบิยู อุ่นธรรม นำสุขในการทำงาน” จัดดำเนินการ ณ วัดพระธาตุผาซ้อนแก้ว อำเภอเขาค้อ จังหวัดเพชรบูรณ์ ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 48 คน

7. โครงการส่งบุคลากรไปศึกษา อบรม หลักสูตรที่จัดดำเนินการโดยหน่วยงาน ภายนอก

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในด้านความรู้ ทักษะ และสมรรถนะที่จำเป็น รองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมถึงการสร้าง ความก้าวหน้าในสายอาชีพให้แก่บุคลากรในสายงานต่าง ๆ กองฝึกอบรมได้ดำเนินการจัดส่งบุคลากรของกรมทางหลวง ไปศึกษาอบรม จำนวน 22 โครงการ/หลักสูตร และในส่วนของผู้บริหารระดับสูงของกรมทางหลวงได้มีการส่งข้าราชการระดับสูง ไปศึกษา/อบรมกับหน่วยงานภายนอก อาทิ

7.1 หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ส.บ.บ.ส.) รุ่นที่ 16

จัดดำเนินการ ณ สำนักงาน ก.พ. ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 5 คน

7.2 หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์ และคุณธรรม (บ.บ.ส.1)

ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 2 คน

7.3 โครงการพัฒนานักบริหารระดับสูง : ผู้บริหาร ส่วนราชการ (บ.บ.ส.2)

ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 1 คน

7.4 โครงการฝึกอบรมเสริมหลักสูตรนักบริหาร ระดับสูง (ส.บ.บ.ส.)

ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 5 คน

7.5 การศึกษาหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (ว.ป.อ.) รุ่นที่ 66

จัดดำเนินการโดยวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ผู้ผ่านการ ฝึกอบรม จำนวน 2 คน

7.6 หลักสูตรนักบริหารระดับสูงกระทรวงคมนาคม (บ.บ.ส.ค.ค.)

จัดดำเนินการโดยกระทรวงคมนาคม ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 8 คน

นอกจากนี้ ยังมีการส่งข้าราชการไปอบรมหลักสูตร การพัฒนากลุ่มกำลังคนคุณภาพ โดยสำนักงาน ก.พ. จำนวน 2 หลักสูตร ได้แก่

7.7 หลักสูตรการพัฒนาผู้นำคลื่นลูกใหม่ ในราชการไทย รุ่นที่ 29 (New Wave Leader)

ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 1 คน

7.8 ระบบข้าราชการผู้มีผลสัมฤทธิ์สูง (HiPPS)

ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 4 คน





8. โครงการส่งเสริมความร่วมมือกับ หน่วยงานภายนอก และการจัดบรรยาย พิเศษ

กรมทางหลวงมีนโยบายให้ความร่วมมือทางวิชาการ เพื่อพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านวิศวกรรมงานทางแก่บุคลากร ภายในและภายนอก ทั้งภาครัฐและเอกชน และยังเป็นหน่วยงานหลักในการถ่ายทอดความรู้ทางวิชาการด้านงานทาง ตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่าง ๆ มาอย่างต่อเนื่อง โดยในปีงบประมาณ 2567 ได้มีการจัดดำเนินการ 3 เรื่อง ได้แก่

8.1 หลักสูตรงานผิวทางและเทคนิคการ Recycling กบน สำหรับวิศวกรกรมทางหลวงและเจ้าหน้าที่ กรมจวททาง กระทรวงโยธาธิการ และขนส่ง สปป.ลาว

ซึ่งเป็นการส่งเสริมความร่วมมือในดำเนินงานทางระหว่าง ประเทศ ดำเนินการ ณ อาคารศูนย์พัฒนาเทคโนโลยีงานทาง (Central Lab) ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 7 คน

8.2 การบรรยายพิเศษ เรื่องนวัตกรรมสีทาอาคาร และเคมีภัณฑ์ เพื่อใช้ในการก่อสร้าง

จัดดำเนินการ ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ฯ กองฝึกอบรม ผู้เข้ารับฟังประกอบด้วยวิศวกรโยธา นายช่างโยธา นักวิทยาศาสตร์ รวมจำนวน 19 คน โดยได้รับความร่วมมือจากบริษัท เมเยอร์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประกอบการ เป็นผู้ผลิตและตัวแทนจำหน่าย สีทาอาคารและเคมีภัณฑ์เพื่อใช้ในการก่อสร้าง มาเป็นวิทยากร ถ่ายทอดความรู้

8.3 การสัมมนาทางวิชาการภายใต้โครงการ ความร่วมมือทางวิชาการระหว่างกรมทางหลวง JICA และภาคเอกชนญี่ปุ่น

เรื่อง “เทคโนโลยีการเสริมแรงโดยใช้แผ่นใยคาร์บอน สำหรับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอายุการใช้งานยาวนาน ในประเทศไทย” จัดดำเนินการ ณ ห้องประชุมกองฝึกอบรม และผ่านระบบออนไลน์โปรแกรม Zoom Video Conference รวมจำนวนผู้เข้าสัมมนาทั้งสิ้น 161 คน ซึ่งการสัมมนาในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีระหว่าง ผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่นและวิศวกรไทย ในเรื่องประสิทธิภาพของ วัสดุเสริมกำลัง รวมถึงการซ่อมแซมโครงสร้างคอนกรีต ด้วยเทคโนโลยีที่ใช้วัสดุเสริมกำลัง Carbon Fiber Sheet ซึ่งจะสามารถนำไปประยุกต์ใช้สำหรับโครงการอื่น ๆ ของกรมทางหลวงต่อไปในอนาคต

8.4 วิธีการจัดตั้งองค์กรกำหนดมาตรฐาน แห่งกรมทางหลวง ระหว่างสำนักงานมาตรฐาน ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมและกรมทางหลวง

กรมทางหลวง สมัครเป็นองค์กรกำหนดมาตรฐาน
แห่งกรมทางหลวง (SDOs) กับสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์
อุตสาหกรรม (สมอ.) โดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อสร้างมาตรฐาน
ที่มีความน่าเชื่อถือ โปร่งใส และเป็นไปตามหลักมาตรฐาน
สากล ซึ่งการจดทะเบียนเป็นองค์กรกำหนดมาตรฐาน หรือ
SDO จะช่วยให้กรมทางหลวงสามารถยกระดับคุณภาพงาน
พัฒนาและควบคุมมาตรฐานเกี่ยวข้องกับงานทางหลวง
ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย นำไปสู่การพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานทางถนนที่มีคุณภาพ เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติ
และประชาชนในระยะยาว โดยกำหนดให้มีพิธีมอบใบจัดตั้ง
องค์กรกำหนดมาตรฐานแห่งกรมทางหลวง (SDOs) ในวันที่
29 สิงหาคม 2567 ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ย กองฝักอบรม
โดยได้เรียนเชิญ นายสรวิศ ทรงศิริไล อธิบดีกรมทางหลวง
เป็นประธานในพิธีเปิดงาน ผู้ร่วมงาน ประกอบด้วย
ผู้บริหารจาก สมอ. และกรมทางหลวง รวมถึงสื่อมวลชน



8.5 โครงการประชุมทางวิชาการนานาชาติ วิศวกรรมงานทาง ครั้งที่ 5 “ครั้งแรกของประเทศไทย กับการร่วมมือระดับนานาชาติที่รวบรวมนวัตกรรม งานทาง”

กรมทางหลวงร่วมกับสมาคมทางหลวงแห่งประเทศไทย
(Roads Association of Thailand) จัดการประชุมทางวิชาการ
นานาชาติวิศวกรรมงานทาง ครั้งที่ 5 (5th International
Conference on Highway Engineering 2024) หรือ iCHE2024
ภายใต้หัวข้อ Future - proofing Roads for Asia and Beyond
เพื่อเป็นเวทีในการนำเสนอผลงานทางด้านวิชาการในระดับ
นานาชาติ ตลอดจนการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์
ระหว่างบุคลากรด้านวิศวกรรมงานทางและผู้เข้าร่วมประชุม
จากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ จัดดำเนินการ
ระหว่างวันที่ 4 - 6 กันยายน 2567 ณ ศูนย์การประชุมและ
นิทรรศการ BITEC บางนา กรุงเทพมหานคร โดยภายในงาน
จัดให้มีการบรรยายพิเศษโดยผู้ทรงคุณวุฒิในด้านต่าง ๆ
(Keynote Speaker) การนำเสนอผลงานทางวิชาการ การเสวนา
การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) รวมถึงการออกบูธ
นิทรรศการ โดยผู้ร่วมงานไม่เสียค่าใช้จ่ายในการลงทะเบียน
เข้าร่วมงาน (www.iche2024.com)



9. โครงการพัฒนาทักษะดิจิทัลของกรมทางหลวง โดยวิธีการเรียนรู้ด้วยตนเอง (Online)

กองฝึกอบรมได้จัดทำโครงการพัฒนาทักษะดิจิทัลของกรมทางหลวง โดยวิธีการเรียนรู้ด้วยตนเองในรูปแบบออนไลน์ตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นมา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวง ให้มีความรู้และทักษะด้านดิจิทัล สามารถนำความรู้ไปใช้ในการปฏิบัติงานได้ตามบทบาท หน้าที่ความรับผิดชอบ สามารถปรับตัวได้เท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเตรียมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล โดยผ่านแหล่งการเรียนรู้ 2 ช่องทาง คือ สำนักงาน ก.พ. และ THAI MOOC โดยในปีงบประมาณ 2567 บุคลากรของกรมทางหลวง (ข้าราชการ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ และลูกจ้างชั่วคราว) ผ่านการเรียนรู้ จำนวนทั้งสิ้น 3,439 คน

10. โครงการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Learning)

กรมทางหลวง มีการสนับสนุนและส่งเสริมการเรียนรู้ของบุคลากรในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อเป็นช่องทางในการพัฒนาตนเอง โดยกองฝึกอบรมได้จัดโครงการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์มาอย่างต่อเนื่อง โดยในปีงบประมาณ 2567 ได้จัดดำเนินการจำนวน 4 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตรภาษาอังกฤษ หลักสูตรการควบคุมการก่อสร้าง หลักสูตรการจัดการนวัตกรรม และหลักสูตรเทคนิคการบริหารจัดการเวลา ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเป็นบุคลากรของกรมทางหลวงและบุคคลภายนอก ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวนทั้งสิ้น 1,219 คน

สรุปภาพรวม ผลการดำเนินงานการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ 2567

กรมทางหลวงมีผลการดำเนินงานการพัฒนาทรัพยากรบุคคล รวมจำนวน 101 โครงการ/หลักสูตร ผู้ผ่านการฝึกอบรมรวมจำนวนทั้งสิ้น 12,127 คน งบประมาณที่ใช้ในการจัดดำเนินการ (ตามแผนและนอกแผน) เป็นเงิน 12,766,780 บาท

| ประเภทหลักสูตร | โครงการ | หลักสูตร | ผู้ผ่านการฝึกอบรม (คน) | งบประมาณ (บาท) |
|---|-----------|------------|------------------------|---|
| 1) โครงการตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคล | 17 | 27 | 2,264 | 2,176,100 |
| 2) โครงการนอกแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคล | 17 | 24 | 1,352 | 10,590,680 |
| 3) โครงการฝึกอบรม/สัมมนาตามข้อตกลงในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษา/ตามเงื่อนไขสัญญาซื้อขาย/ตามคำร้องขอ | - | 46 | 3,853 | 6,672,680 |
| 4) โครงการอบรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Learning) | - | 4 | 1,219 | - |
| 5) โครงการพัฒนาทักษะดิจิทัลของกรมทางหลวง โดยวิธีการเรียนรู้ด้วยตนเอง (Online) | - | - | 3,439 | - |
| รวม | 34 | 101 | 12,127 | 12,766,780 (โครงการตามแผนและนอกแผน) |

งานพัฒนาระบบบริหาร

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด

1. สรุปผลการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้ดำเนินการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ 2567 โดยสรุปผลเป็นประเด็นดังนี้

| ตัวชี้วัด | น้ำหนัก (ร้อยละ) | เป้าหมาย | | | ผลการดำเนินงาน | คะแนน กว่งน้ำหนัก |
|---|------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------|
| | | ขั้นต้น (50) | มาตรฐาน (75) | ขั้นสูง (100) | | |
| การประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Performance Based) (ร้อยละ= 70) | | | | | | |
| 1. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน | 20 | 4.37 คนต่อประชากรแสนคน | 3.85 คนต่อประชากรแสนคน | 3.24 คนต่อประชากรแสนคน | 3.80 คนต่อประชากรแสนคน | 15.41 |
| 2. ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร) | 20 | ร้อยละ 86.70 | ร้อยละ 90.35 | ร้อยละ 90.38 | ร้อยละ 88.23 | 12.096 |
| 3. ร้อยละของระยะทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว | 10 | ร้อยละ 37.95 | ร้อยละ 40.95 | ร้อยละ 43.95 | ร้อยละ 44.81 | 10.00 |
| 4. จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข | 20 | 1,905 แห่ง | 1,928 แห่ง | 1,951 แห่ง | 1,961 แห่ง | 20.00 |
| การประเมินศักยภาพในการดำเนินงาน (Potential Based) (ร้อยละ= 30) | | | | | | |
| 5. ร้อยละของชุดข้อมูลเปิดที่เป็นไปตามมาตรฐานในระบบบัญชีข้อมูลภาครัฐ (GD Catalog) | 10 | 50 (คะแนน) | 75 (คะแนน) | 100 (คะแนน) | 100 (คะแนน) | 10.00 |
| 6. ระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัลหน่วยงานภาครัฐของประเทศไทย | 5 | 2 (Pillar) | 3 (Pillar) | 4 (Pillar) | 3 (Pillar) | 3.75 |
| 7. ระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัลหน่วยงานภาครัฐของประเทศไทย | 5 | 44.44 (คะแนน) | 54.44 (คะแนน) | 59.44 (คะแนน) | 50.22 (คะแนน) | 3.2225 |
| 8. คะแนนผลการประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA) | 10 | 400.00 (คะแนน) | 449.33 (คะแนน) | 458.32 (คะแนน) | 454.10 (คะแนน) | 8.826 |
| คะแนนรวม | | | | | | 83.3045 |

สรุปผลการประเมิน : ระดับมาตรฐานขั้นสูง

ผลงานที่โดดเด่น

2. ผลการสำรวจความพึงพอใจและไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง 2567

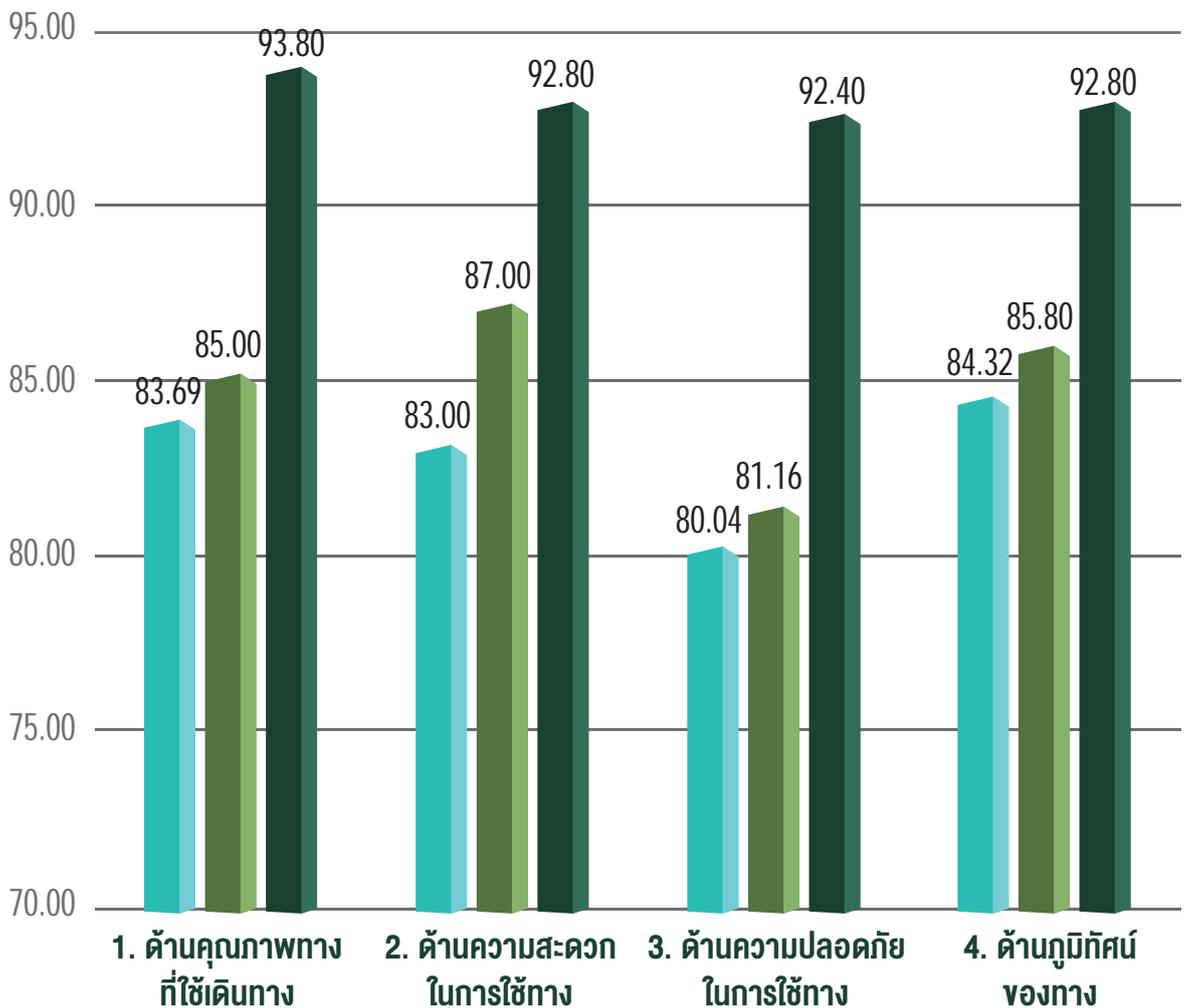
การสำรวจความพึงพอใจและไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความพึงพอใจและไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงในด้านคุณภาพของทางที่ใช้เดินทาง ด้านความสะดวกในการใช้ทาง ด้านความปลอดภัยในการใช้ทาง ด้านภูมิทัศน์ของทาง และความพึงพอใจโดยภาพรวมทั้งหมด

กลุ่มตัวอย่างได้แก่ ผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง จำนวน 1,884 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ การเก็บข้อมูลผู้สำรวจได้ดำเนินการเก็บข้อมูลแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างทั้ง 77 จังหวัด ครอบคลุม 104 แขวงทางหลวงทั่วประเทศ

ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง

| ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง | ค่าเฉลี่ย | ร้อยละ | ระดับความพึงพอใจ |
|---|-----------|--------|------------------|
| 1. ด้านคุณภาพทางที่ใช้เดินทาง | | | |
| 1.1 สภาพความเรียบของถนน/สะพาน | 4.72 | 94.40 | มากที่สุด |
| 1.2 จำนวนช่องทาง (เลน) ของถนน | 4.70 | 94.00 | มากที่สุด |
| 1.3 มีสภาพไหล่ทางที่เหมาะสมปลอดภัย | 4.65 | 93.00 | มากที่สุด |
| 1.4 ความชัดเจนของเส้นและเครื่องหมายจราจรบนถนน | 4.67 | 93.40 | มากที่สุด |
| เฉลี่ยรวม | 4.69 | 93.80 | มากที่สุด |
| 2. ด้านความสะดวกในการใช้ทาง | | | |
| 2.1 ความคล่องตัวในการเดินทาง | 4.68 | 93.60 | มากที่สุด |
| 2.2 ป้ายบอกเส้นทางเพียงพอและชัดเจน | 4.63 | 92.60 | มากที่สุด |
| 2.3 มีจุดพักรถและศาลาทางหลวงเพียงพอ | 4.67 | 93.40 | มากที่สุด |
| 2.4 ความเหมาะสมของเกาะกลางถนน (ถ้ามี) | 4.59 | 91.80 | มากที่สุด |
| 2.5 สามารถหาข้อมูลเส้นทางและข้อมูลจราจรได้สะดวก | 4.65 | 93.10 | มากที่สุด |
| เฉลี่ยรวม | 4.64 | 92.80 | มากที่สุด |
| 3. ด้านความปลอดภัยในการใช้ทาง | | | |
| 3.1 มีจุดกัณฑ์รถที่เหมาะสมและปลอดภัย | 4.61 | 92.20 | มากที่สุด |
| 3.2 ความเพียงพอของไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณชุมชน | 4.48 | 89.60 | มากที่สุด |
| 3.3 ความสะดวกปลอดภัยของคนข้ามถนนในบริเวณชุมชน | 4.63 | 92.60 | มากที่สุด |
| 3.4 อุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยเพียงพอและชัดเจน | 4.64 | 92.80 | มากที่สุด |
| เฉลี่ยรวม | 4.62 | 92.40 | มากที่สุด |
| 4. ด้านภูมิทัศน์ของทาง | | | |
| 4.1 ความสะอาดของสองข้างทาง (ไม่มีขยะและหญ้ารก) | 4.60 | 92.00 | มากที่สุด |
| 4.2 สภาพถนนได้รับการดูแลบำรุงรักษา | 4.64 | 92.80 | มากที่สุด |
| 4.3 มีทัศนียภาพที่สวยงาม | 4.67 | 93.40 | มากที่สุด |
| เฉลี่ยรวม | 4.64 | 92.80 | มากที่สุด |
| สรุปผลความพึงพอใจและไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง | 4.65 | 93.00 | มากที่สุด |

แผนภูมิเปรียบเทียบคะแนนความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง ระหว่างปีงบประมาณ 2565 - 2567



| | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|
| ■ ปี 2565 (ร้อยละ) | 83.69 | 83.00 | 80.04 | 84.32 |
| ■ ปี 2566 (ร้อยละ) | 85.00 | 87.00 | 81.16 | 85.80 |
| ■ ปี 2567 (ร้อยละ) | 93.80 | 92.80 | 92.40 | 92.80 |

จากแผนภูมิเปรียบเทียบความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง ระหว่างปีงบประมาณ 2565 - 2567 พบว่าคะแนนความพึงพอใจในภาพรวมทั้ง 4 ด้านเพิ่มขึ้นตามลำดับ โดยในปีงบประมาณ 2567 ด้านที่มีความพึงพอใจสูงสุดคือ ด้านคุณภาพทางที่ใช้เดินทาง ระดับคะแนนความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ 93.80 ด้านความสะดวกในการใช้ทาง ระดับคะแนนความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ 92.80 ด้านภูมิทัศน์ของทาง ระดับคะแนน

ความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ 92.80 และด้านความปลอดภัยในการใช้ทาง ระดับคะแนนความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ 92.40 ตามลำดับ นอกจากนี้ ระดับคะแนนความพึงพอใจที่เป็นค่าเฉลี่ยในภาพรวมของกรมทางหลวงเท่ากับร้อยละ 93.00 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการดำเนินงานของกรมทางหลวงที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของประชาชนผู้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง



การวางแผนพัฒนาทางหลวง

งานวางแผนพัฒนาทางหลวง เป็นหนึ่งในภารกิจหลักที่สำคัญของกรมทางหลวง ประกอบด้วย 1. การกำหนดและวิเคราะห์ยุทธศาสตร์และเป้าหมายของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 2. การศึกษาและวางแผนพัฒนาทางหลวงทั้งระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อใช้เป็นกรอบในการพิจารณาคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญโครงการ และ 3. การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งในปีงบประมาณ 2567 กรมทางหลวงมีกิจกรรมการดำเนินงานด้านการวางแผนพัฒนาทางหลวงที่สำคัญ ดังนี้



รูปที่ 1 โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

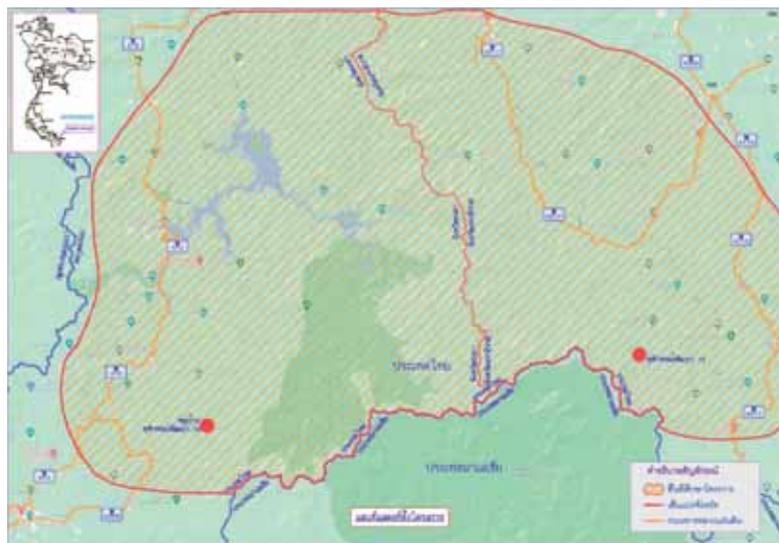
1. การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

การเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงสายหลักในบางพื้นที่มีข้อจำกัดในหลากหลายด้านที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการขนส่งและต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวม ดังนั้น กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องศึกษาและกำหนดทิศทางการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ของประเทศ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายที่ขาดหายไป (Missing Link) การเชื่อมโยงจุดสำคัญ (Connectivity) และการพัฒนาเส้นทางลัดที่สามารถลดระยะเวลาในการเดินทาง (Shortcut) เพื่อเพิ่มเส้นทางเลือกให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เปิดการพัฒนาพื้นที่ใหม่ และกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น อันจะนำไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้สามารถเข้าถึงการเดินทางขั้นพื้นฐานได้อย่างเท่าเทียม โดยปัจจุบันกำลังอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ในระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษา 77 จังหวัดทั่วประเทศ ทั้งนี้ ผลการศึกษาจะนำไปสู่การคัดเลือกโครงการที่มีศักยภาพอย่างน้อย 20 โครงการ ด้วยระยะทางรวมไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร

2. การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยง อ.เบตง จ.ยะลา - อ.สุคีริน จ.นราธิวาส

โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยงอำเภอเบตง จังหวัดยะลา - อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส เป็นโครงการภายใต้นโยบายการบริหารและการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ที่ต้องการให้ทุกภาคส่วนเร่งรัดบูรณาการและประสานความร่วมมือในทุกด้าน เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ให้มีความก้าวหน้าไปพร้อมกัน นำไปสู่เป้าหมายสูงสุดที่จะให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น แก้ไขปัญหาความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำ และนำพาความสันติสุขสู่จังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยปัจจุบัน

กำลังอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ซึ่งครอบคลุมพื้นที่อำเภอเบตง จังหวัดยะลา อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ ผลการศึกษาจะสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวง เพิ่มโอกาสการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ สนับสนุนงานด้านความมั่นคง ลดความเหลื่อมล้ำยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน และส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว



รูปที่ 2 พื้นที่ศึกษา ครอบคลุมพื้นที่อำเภอเบตง จังหวัดยะลา อำเภอสุคีริน จังหวัดนราธิวาส

3. การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ สาย บ.ป่าคอก - บ.บางคู จ.ภูเก็ต

จังหวัดภูเก็ตเป็นหนึ่งในเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของประเทศ สามารถสร้างรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสูงเป็นอันดับที่ 2 รองจากกรุงเทพมหานคร และเป็นพื้นที่ที่มีการขยายตัวทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 402 (ถนนเทพกษัตรี) เป็นถนนสายหลักที่ใช้เดินทางจากจังหวัดพังงาเข้าสู่เกาะภูเก็ต และจากสนามบินภูเก็ตเข้าสู่ตัวเมือง ซึ่งกรมทางหลวงมีแผนที่จะพัฒนาทางหลวงหมายเลข 4027 สายท่าเรือ - เมืองใหม่ เพื่อเป็นเส้นทางเลือกเข้าสู่ตัวเมือง อย่างไรก็ตาม ทางหลวงทั้งสองสายจะต้องผ่านแยกท่าเรือ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับ 4027 และ 4025) ซึ่งมีสภาพการจราจรหนาแน่น นอกจากนี้ เส้นทางตั้งแต่แยกท่าเรือ จนถึงแยกบางคู มีทางหลวงหมายเลข 402 เพียงเส้นทางเดียวที่มุ่งเข้าสู่ตัวเมืองชั้นในและไม่สามารถขยายช่องจราจรได้อีก เนื่องจากได้ก่อสร้างเต็มเขตทางแล้ว กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบและแนวเส้นทาง ตลอดจนความเป็นไปได้เบื้องต้นของโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ สายบ้านป่าคอก - บ้านบางคู เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงในบริเวณดังกล่าวให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น



รูปที่ 3 พื้นที่ศึกษา ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดภูเก็ต และพื้นที่ที่มีอิทธิพลของโครงการ

4. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกช่วงบางบัวทอง-บางปะอิน

ในส่วนงานโยธา

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2543 และเปิดให้บริการโดยไม่เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ปัจจุบันถนนสายนี้เป็นเส้นทางหลักฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ ที่รองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ทำให้การจราจรมีความหนาแน่นเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ พื้นที่ดังกล่าวยังมีการเปลี่ยนแปลงจากสังคมชนบทเป็นสังคมเมือง และจากภาคเกษตรกรรมเป็นภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม ทำให้เกิดชุมชนที่พักอาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมจำนวนมาก มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน มีปริมาณจราจรเฉลี่ยสูงถึง 65,000 คันต่อวัน

และมีอัตราการเพิ่มขึ้นต่อปีเฉลี่ยร้อยละ 4.7 ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรจนเกิดปัญหาการจราจรติดขัดและความล่าช้าในการเดินทางและการขนส่งสินค้า จึงไม่สามารถทำหน้าที่เป็นเส้นทางเลี่ยงเมืองและเชื่อมต่อการเข้าออกพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ดังนั้น การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน ให้เป็นโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีการควบคุมทางเข้าออกอย่างสมบูรณ์ (Fully Controlled Access) จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะแก้ไขปัญหการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อช่วยให้การเดินทางและคมนาคมขนส่งสินค้าจากภาคใต้ไปสู่ภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ (หรือในทางกลับกัน) เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงเวลา ลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนยกระดับขีดความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ นอกจากนี้ โครงการจะเชื่อมกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเส้นทางอื่นในอนาคต มีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 4 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน และการเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเส้นทางอื่นในอนาคต



1) เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง บริเวณทางแยกต่างระดับบางบัวทอง เพื่อเดินทางสู่ภาคตะวันตกผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี หรือเดินทางต่อเนื่องลงสู่ภาคใต้ผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว

2) เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา บริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน เพื่อเดินทางสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

3) เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ช่วงบางปะอิน - บางพลี บริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน เพื่อเดินทางสู่พื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน มีจุดเริ่มต้นต่อจากจุดสิ้นสุดของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9

สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง บริเวณทางแยกต่างระดับบางบัวทอง และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน ระยะทางประมาณ 34.57 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

กรมทางหลวงมีแผนดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน ในส่วนของงานโยธา ระหว่างปี 2568 - 2572 และเมื่อการก่อสร้างงานโยธาเริ่มทยอยแล้วเสร็จ จึงเริ่มดำเนินการก่อสร้างงานระบบ เพื่อเร่งรัดการเชื่อมต่อการเดินทาง และการคมนาคมขนส่งกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและคาดว่าจะเริ่มเปิดใช้เส้นทางในปี 2568 รวมถึงให้สอดคล้องกับแผนการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง ที่จะเปิดให้บริการในปี 2573

5. โครงการก่อสร้างทางสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2

คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวง ดำเนินการจัดทำแผนการก่อสร้างทางสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โดยปัจจุบันแผนดำเนินการดังกล่าวครอบคลุมการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ทั่วทุกภูมิภาค รวม 11 โครงการ ระยะทางรวมทั้งสิ้น 5,246.23 กิโลเมตร ดังนี้

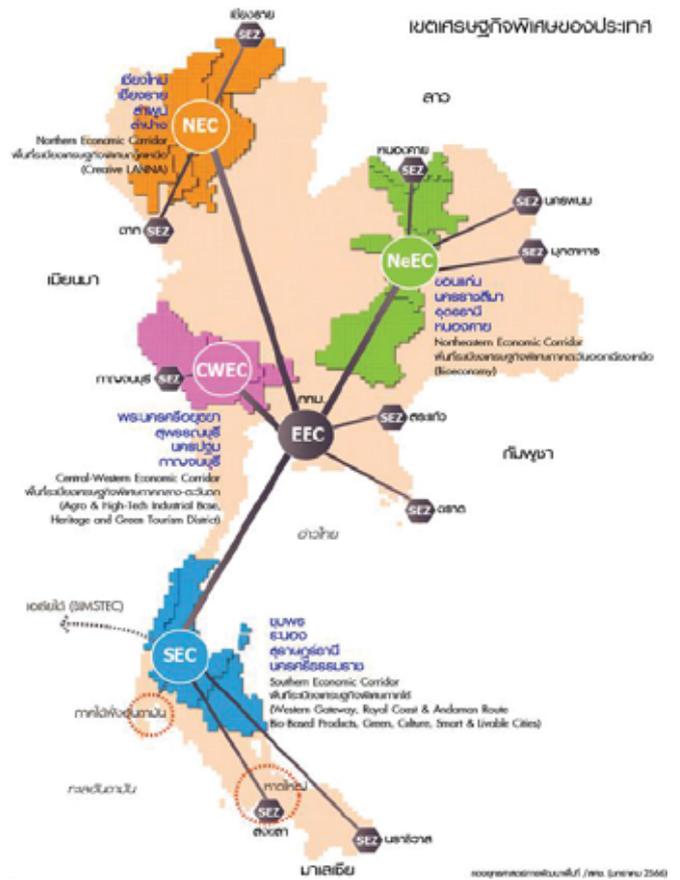
| โครงการ | ก่อสร้างแล้วเสร็จ | อยู่ระหว่างก่อสร้าง | รอรับการจัดสรรงบประมาณ | รวม |
|--|-------------------|---------------------|------------------------|-----------------|
| โครงการที่ 1 : นครสวรรค์ - พิษณุโลก - อ.เด่นชัย - แพร่ - อ.จาว (รวมแพร่ - น่าน) | 543.61 | 20.00 | - | 563.61 |
| โครงการที่ 2 : อ.แม่สอด - ตาก - สุโขทัย - พิษณุโลก - อ.หล่มสัก - อ.ชุมแพ - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - บุคคาร | 752.36 | - | 80.73 | 833.09 |
| โครงการที่ 3 : สระบุรี - เพชรบูรณ์ - อ.หล่มสัก - เลย | 280.21 | - | 111.83 | 392.04 |
| โครงการที่ 4 : บ.หินกอง - นครนายก - ปราจีนบุรี - อ.อรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา | 196.00 | - | - | 196.00 |
| โครงการที่ 5 : นครปฐม - สุพรรณบุรี - อ.ป่าโมก - สระบุรี (รวมกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี) | 229.24 | - | - | 229.24 |
| โครงการที่ 6 : นครสวรรค์ - ชัยภูมิ - อ.บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - อุบลราชธานี - ชื่องเม็ก | 507.67 | - | 136.01 | 643.68 |
| โครงการที่ 7 : อ.สีคิ้ว - อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย - อ.โชคชัย - อ.นางรอง - อ.ปราสาท - อุบลราชธานี - บุคคาร (รวม อ.สีคิ้ว - อ.โชคชัย) | 917.36 | - | - | 917.36 |
| โครงการที่ 8 : สุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช - สงขลา - อ.หาดใหญ่ (รวมสงขลา - อ.จะนะ) | 343.16 | - | - | 343.16 |
| โครงการที่ 9 : ภูเก็ต - พังงา - กระบี่ - ตรัง - พัทลุง (รวม อ.ห้วยยอด - นครศรีธรรมราช) | 386.74 | - | - | 386.74 |
| โครงการที่ 10 : เลย - อุดรธานี - สกลนคร - นครพนม | 304.96 | 12.95 | - | 317.91 |
| โครงการที่ 11 : โครงการอื่น ๆ | 404.52 | 18.88 | - | 423.40 |
| รวม | 4,865.83 | 51.83 | 328.57 | 5,246.23 |
| ร้อยละ | 92.75 | 0.99 | 6.26 | 100.00 |

6. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ)

ในปี 2558 รัฐบาลได้กำหนดนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (เดิม) ในพื้นที่ 10 จังหวัด เพื่อสร้างฐานการผลิตที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนและพัฒนาเมืองชายแดนเป็นการเปิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ให้สามารถเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างทั่วถึง เป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมและรายได้ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ชายแดน และแก้ไขปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน

กรมทางหลวงจึงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีแผนการดำเนินงานระหว่างปี 2557 - 2571 ทั้งหมด 53 โครงการ ระยะทาง 1,073.20 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ 46 โครงการ ระยะทาง 967.09 กิโลเมตร อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 2 โครงการ ระยะทาง 25.23 กิโลเมตร และมีแผนการดำเนินงานในอนาคตอีก 5 โครงการ ระยะทาง 80.87 กิโลเมตร

และในปี 2565 คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กทศ.) ได้เห็นชอบการประกาศพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ 4 ภาค ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนและรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษในอนาคต ประกอบด้วยพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) 20 โครงการ พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (NeEC) 20 โครงการ พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันตก (CWEC) 17 โครงการ และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) 16 โครงการ



รูปที่ 5 ขอบเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ



7. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนโครงการพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ โดยมีเป้าหมายหลักในการส่งเสริมการลงทุน ยกกระดับอุตสาหกรรมของประเทศครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ซึ่งกรมทางหลวงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว โดยได้รับงบประมาณดำเนินงานระหว่างปี 2557 - 2567 ทั้งหมด 51 โครงการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 43 โครงการ อยู่ระหว่างก่อสร้าง 8 โครงการ และได้รับงบประมาณในปี 2567 เพิ่มเติมจำนวน 2 โครงการ

8. การจัดทำแผนงบประมาณประจำปี

ในแต่ละปีกรมทางหลวงได้จัดทำแผนเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณไปยังสำนักงบประมาณ เพื่อรวบรวมและพิจารณากลับกรองตามกระบวนการ ซึ่งการจัดทำแผนดังกล่าวมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งและความจำเป็นเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน โดยในปีงบประมาณ 2567 กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณจำแนกตามลักษณะของแผนงานได้ดังนี้

8.1 โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่

ในปีงบประมาณ 2567 กรมทางหลวงได้รับการพิจารณาจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการใหม่ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ้นจำนวน 42 โครงการ ดังนี้

| กิจกรรม | จำนวน (โครงการ) | ระยะทาง (กิโลเมตร) | วงเงิน ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท) | วงเงิน ปี 2567 (ล้านบาท) |
|---|-----------------|--------------------|------------------------------|--------------------------|
| กิจกรรมก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ | 1 | 27.80 | 1,120.00 | 168.00 |
| กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง | 1 | 9.00 | 950.00 | 142.50 |
| กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน | 22 | 320.23 | 21,610.00 | 3,241.50 |
| กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก | 2 | 13.45 | 3,713.76 | 557.06 |
| กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ | 8 | - | 7,850.00 | 1,177.50 |
| กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และเมืองหลัก | 1 | 9.36 | 6,450.00 | 967.50 |
| กิจกรรมบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง เพื่อยกระดับประสิทธิภาพและความปลอดภัย | 1 | 25.93 | 860.00 | 129.00 |
| กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก | 4 | 100.04 | 4,680.00 | 702.00 |
| กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) | 2 | 31.42 | 2,450.00 | 367.50 |
| รวม | 42 | 537.23 | 49,683.76 | 7,452.56 |

8.2 โครงการก่อสร้างขนาดเล็ก

กรมทางหลวงยังได้ดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงที่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี ซึ่งงบประมาณไม่สูงมาก เพื่อเป็นการแก้ไข/บรรเทาปัญหาเฉพาะจุด และสอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของระดับพื้นที่ เช่น ปัญหาการจราจรติดขัดในย่านชุมชน ซึ่งกระจายครอบคลุมอยู่ทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ทั้งนี้ เพื่อดูแลทางหลวงให้มีสภาพดีได้มาตรฐาน สามารถให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้เส้นทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ภายใต้โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ ประกอบด้วย

8.2.1 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านย่าน

ชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม เป็นการปรับปรุงเส้นทางบริเวณที่ผ่านย่านชุมชนที่มีประชาชนอาศัยอยู่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการสัญจรผ่านย่านชุมชน และอำนวยความสะดวกปลอดภัยของการสัญจรภายในชุมชน รวมทั้งลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุลดฝุ่นละออง ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

8.2.2 กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ

เป็นการก่อสร้างปรับปรุงสะพานและอาคารระบายน้ำขนาดเล็กให้ได้มาตรฐานสอดคล้องกับมาตรฐานของทางหลวง ทั้งนี้ อาจรวมถึงการดำเนินงานในลักษณะอื่น ๆ ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ ป้องกันการเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง อาทิ การก่อสร้างรางระบายน้ำถาวร งานป้องกันการกัดเซาะคอสะพาน เป็นต้น



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

8.2.3 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง

เนื่องจากโครงการก่อสร้างถนนในปัจจุบันมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของถนนเป็นหลัก เช่น กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ซึ่งเป็นโครงการที่เพิ่มประสิทธิภาพของทางหลวงในลักษณะต่าง ๆ และคำนึงถึงปริมาณการจราจรที่มีปริมาณค่อนข้างสูง และเป็นการก่อสร้างเพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหาเนื่องจากการเจริญเติบโตของชุมชนบริเวณสองข้างทาง แต่ยังคงมีถนนอีกส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญในลักษณะที่แตกต่างออกไป และยังไม่ได้รับการก่อสร้างปรับปรุงหรือพัฒนาเท่าที่ควร นั่นคือ “ถนนที่ยังไม่มีไหล่ทาง”



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

8.2.4 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

เนื่องจากปัญหาจากการดำเนินการโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการดำเนินการ มีขั้นตอนในการพิจารณาที่หลากหลาย ไม่ทันต่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในบางพื้นที่ที่ต้องเร่งรัดดำเนินการอย่างเร่งด่วนทุกปี ซึ่งกิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเป็นงานก่อสร้างขนาดเล็กที่สามารถดำเนินการพัฒนาและแก้ไขปัญหาในโครงข่ายทางหลวงสายหลักและสายสำคัญอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุเป้าหมายสูงสุด คุ่มค่าต่อการลงทุน เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนโดยรวม ก่อนที่โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่จะเข้าดำเนินการ



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

8.2.5 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค

เป็นแผนงานที่ใช้พัฒนาทางหลวงในมิติของภาคและของประเทศ เป็นการพัฒนทางหลวงแบบบูรณาการหลายภาคส่วน ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เป็นแผนงานที่พัฒนาทางหลวงตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ของรัฐในแต่ละภาค ในหลากหลายด้านด้วยกัน อาทิ ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว ด้านการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ ด้านการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน เป็นต้น แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาคจะช่วยส่งเสริมให้นโยบายของรัฐบาลตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นบรรลุวัตถุประสงค์ได้



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

โดยในปีงบประมาณ 2567 มีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

| ที่ | กิจกรรม | แผนงานทั้งหมด | |
|------------|--|---------------|------------------|
| | | จำนวน | ล้านบาท |
| 1 | กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม | 59 | 1,865.30 |
| 2 | กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ | 26 | 449.50 |
| 3 | กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง | 40 | 1,438.20 |
| 4 | กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง | 172 | 6,143.80 |
| 5 | กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค | 53 | 1,862.00 |
| รวม | | 350 | 11,758.80 |

9. การประเมินผลโครงการ

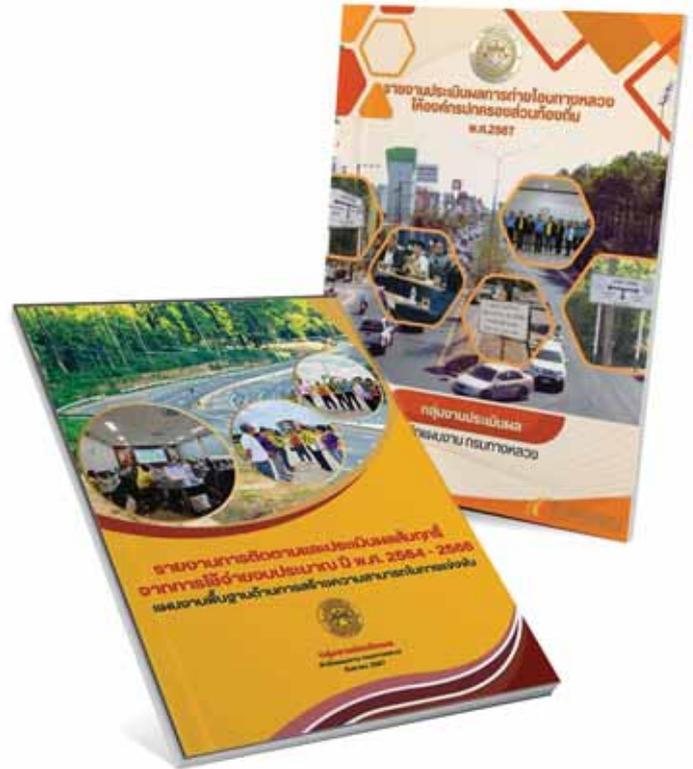
ภารกิจด้านการประเมินผลของสำนักแผนงาน ได้ดำเนินการตามกรอบแนวทางการติดตามและประเมินผล การปฏิบัติงาน และแผนการใช้จ่ายงบประมาณ ของสำนักงบประมาณ เพื่อวิเคราะห์ระดับความสำเร็จ หรือผลสัมฤทธิ์ของโครงการ ทั้งด้านผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ที่ได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ โดยในปีงบประมาณ 2567 กรมทางหลวง สำนักแผนงาน กลุ่มงานประเมินผล ได้คัดเลือกโครงการที่เหมาะสม เพื่อทำการประเมินผลการดำเนินงาน ซึ่งประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

9.1 การประเมินผลตามแบบรายงานการวิเคราะห์ ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานจากการใช้จ่าย งบประมาณของสำนักงบประมาณ

โดยมีการประเมินทั้งด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) และ ประสิทธิภาพ (Effectiveness) ในมิติต่าง ๆ ได้แก่ เชิงปริมาณ เชิงคุณภาพ เชิงระยะเวลาและเชิงค่าใช้จ่าย ประกอบด้วย ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา ผลผลิตโครงข่าย ทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา ผลผลิตโครงข่ายทางหลวง มีความปลอดภัย โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง และ โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

9.2 การประเมินผลการถ่ายโอนทางหลวง ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลการถ่ายโอนทางหลวง ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ดำเนินการไปแล้ว ระหว่างปี 2545 - 2560 จำนวน 1,034 สายทาง ซึ่งผลการประเมินสายทาง ในภาพรวมอยู่ในระดับ B (ระดับ ดี) คิดเป็นร้อยละ 55.61 ของสายทางทั้งหมด ซึ่งปัญหาที่พบและควรเร่งรัดปรับปรุงแก้ไข ส่วนใหญ่คือปัญหาด้านความปลอดภัย เช่น ไฟฟ้าส่องสว่าง ไม่เพียงพอ ผิวทางชำรุดเสียหาย ป้ายและเครื่องหมายจราจร ไม่ชัดเจน ทั้งนี้ จากการประเมินพบว่า มีจำนวน 17 สายทาง ที่ผู้ประเมินเห็นควรโอนสายทางให้แก่หน่วยงานอื่น ที่มีศักยภาพในการดูแลมากกว่าหน่วยงานที่ดูแลอยู่ในปัจจุบัน



9.3 การติดตามและประเมินผลสัมฤทธิ์จาก การใช้จ่ายงบประมาณ

ภายใต้แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการ แข่งขันของโครงการพัฒนาทางหลวงทั่วประเทศ ระหว่างปีงบประมาณ 2564 - 2566 จำนวน 2,053 โครงการ ประกอบด้วย ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา และผลผลิต โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย โดยผู้ประเมินได้ทำการ คัดเลือกตัวแทนกลุ่มตัวอย่างจำนวน 335 โครงการ จำนวน แบบสอบถามทั้งสิ้น 33,500 ชุด ผลการประเมิน พบว่า โครงการภายใต้แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการ แข่งขันมีความคุ้มค่าในการดำเนินงานมีผลประโยชน์ ตอบแทนของโครงการ เท่ากับ 1,643.62 ล้านบาท อัตราผลตอบแทนปีแรก (FYRR) เฉลี่ยร้อยละ 25.45



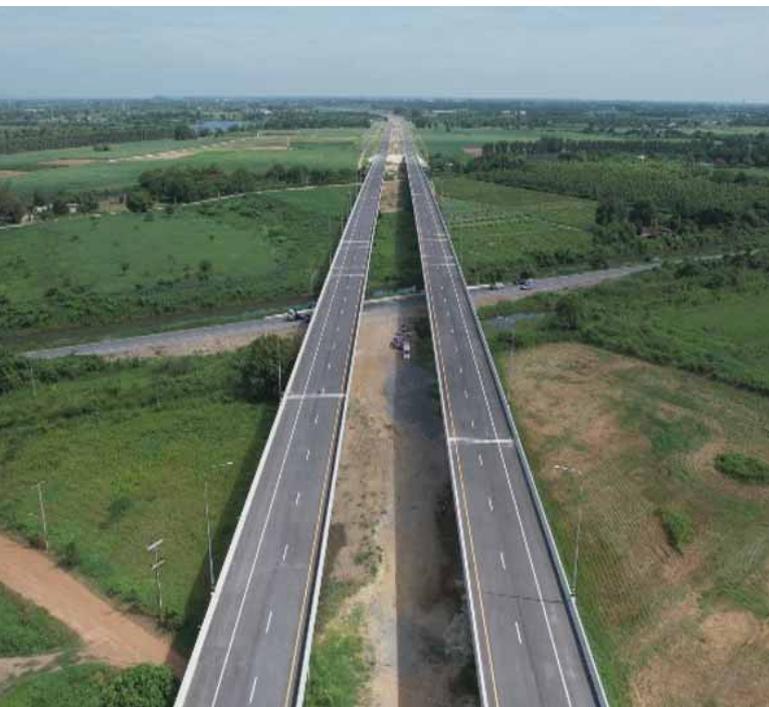
งานก่อสร้างทางหลวง

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ตอน 11

สำนักก่อสร้างทางที่ 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81) ตอน 11 ระหว่าง กม.35+900 - กม.38+500 ระยะทาง 2.600 กิโลเมตร (รวมทางแยกต่างระดับนครปฐมตะวันออก) โดยมีลักษณะรูปแบบการก่อสร้างเป็นมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 6 ช่องจราจร ผิวทางเป็นแบบแอสฟัลต์คอนกรีต งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างตลอดสายทาง รวมทั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตามมาตรฐานกรมทางหลวง

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 (บางใหญ่ - กาญจนบุรี) ตอน 11 ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในโครงการสำคัญตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่มุ่งยกระดับระบบขนส่งทางถนนให้ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย นอกจากนี้ ยังเป็นเส้นทางที่ส่งเสริมศักยภาพด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกของประเทศไทย ซึ่งจะส่งผลดีต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างยั่งยืน





โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ตอน 16

สำนักก่อสร้างทางที่ 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81) ตอน 16 ระหว่าง กม.55+500 - กม.60+950 ระยะทาง 5.450 กิโลเมตร ในพื้นที่อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม และอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี โดยมีลักษณะรูปแบบการก่อสร้างเป็นมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร ผิวทางเป็นแบบแอสฟัลต์คอนกรีต ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางชนิดเดียวกับผิวทางด้านนอก กว้าง 3 เมตร และด้านใน กว้าง 1 เมตร รวมทั้งงานก่อสร้างสะพาน จำนวน 6 แห่ง งานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างตลอดสายทาง รวมทั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตามมาตรฐานกรมทางหลวง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81) ตอน 16 ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในโครงการสำคัญตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ที่มุ่งยกระดับระบบขนส่งทางถนนให้ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางที่ส่งเสริมศักยภาพด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกของประเทศไทย ซึ่งจะส่งผลดีต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างยั่งยืน

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11

สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สาทเหล็ก ตอน บ.หนองขว้าว - โดตาล

สำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สาทเหล็ก ตอน บ.หนองขว้าว - โดตาล โดยแบ่งการก่อสร้างเป็น 2 ตอน ได้แก่ ตอน 1 กม.51+000 - กม.61+000 รวมระยะทาง 10.000 กิโลเมตร และ ตอน 2 กม.61+000 - กม.71+665 รวมระยะทาง 10.665 กิโลเมตร มีลักษณะและรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุงทางสายเดิม จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร โดยการก่อสร้างขยายคันทางเดิมเพิ่มอีกข้างละ 1 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต ก่อสร้างสะพาน 8 แห่ง สะพานลอยคนเดินข้าม 3 แห่ง สัญญาณไฟจราจร 1 แห่ง ก่อสร้างศาลาทางหลวง 26 แห่ง และก่อสร้างจุดกัลปพฤกษ์ 10 แห่ง รวมทั้งงานติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง

สำหรับทางหลวงหมายเลข 11 เป็นเส้นทางในการเดินทางท่องเที่ยวและการขนส่งด้านโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างภาค และทั้งภายในจังหวัดนครสวรรค์ ไปยังจังหวัดพิจิตร รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียงด้วย เส้นทางสายนี้มีปริมาณการจราจรที่สูง และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต เดิมมีจำนวนช่องจราจร 2 ช่องจราจร เสี่ยงต่อการจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ทั้งในช่วงเวลาปกติ วันหยุดยาว และช่วงเทศกาลสำคัญต่าง ๆ ซึ่งเมื่อทำการก่อสร้างขยายผิวทางจราจรให้กว้างขึ้น โดยมีจำนวนช่องจราจรเพิ่มขึ้นเป็น 4 ช่องจราจร ทิศทางการจราจรละ 2 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น คาดว่าจะสามารถช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรให้มีความปลอดภัย ความสะดวก และรวดเร็วในการคมนาคมขนส่ง ช่วยบูรณะและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างภาค ส่งเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวในภูมิภาค





โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.โป่งน้ำร้อน - อ.สอยดาว จ.จันทบุรี

สำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.โป่งน้ำร้อน - อ.สอยดาว จ.จันทบุรี จุดเริ่มต้นโครงการที่ กม.44+200 - กม.65+350 รวมระยะทาง 21.150 กิโลเมตร มีลักษณะและรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุงทางสายเดิมจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร โดยการก่อสร้างขยายคันทางเดิมเพิ่มอีกข้างละ 1 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยกผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต ก่อสร้างสะพาน 8 แห่ง สะพานลอยคนเดินข้าม 3 แห่ง สัญญาณไฟจราจร 1 แห่ง ก่อสร้างศาลาทางหลวง 26 แห่ง และก่อสร้างจุดกลับรถ 10 แห่ง รวมทั้งงานติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง

สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.โป่งน้ำร้อน - อ.สอยดาว เป็นสายทางที่มีความสำคัญของจังหวัดจันทบุรี และมีปริมาณการจราจรหนาแน่น ทางสายนี้เป็นเส้นทางหลักเชื่อมระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้ว เป็นทางหลวงที่เชื่อมโยงระบบคมนาคมและยังเป็นเส้นทางด้านการสัญจรของประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงอีกด้วย ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยจะเป็นการรองรับปริมาณการจราจรทางหลวงสายหลัก แก้ไขปัญหาการจราจร ประหยัดเวลาในการเดินทาง และป้องกันความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ พร้อมทั้งเพิ่มศักยภาพการแข่งขันและการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ

โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 417 (แยกสนามบิน) จ.สุราษฎร์ธานี

สำนักก่อสร้างสะพาน ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 417 (แยกสนามบิน) จ.สุราษฎร์ธานี โดยก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 41 ที่ กม.159+450 - 162+661 และทางหลวงหมายเลข 417 ที่ กม.0+000 - 0+950 รวมระยะทาง 4.161 กิโลเมตร มีลักษณะและรูปแบบการก่อสร้างเป็นงานโครงสร้างสะพาน ได้แก่ สะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง Box Segment สะพานคอนกรีตอัดแรง I - Girder สะพานคอนกรีตอัดแรง Box Beam และสะพานคอนกรีตอัดแรงแบบ Plank พร้อมทั้งก่อสร้างและขยายผิวจราจร วางท่อระบายน้ำและบ่อพัก ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทาสีตีเส้นจราจร และอื่น ๆ

สำหรับทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 417 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างสนามบินสุราษฎร์ธานีกับภาคใต้ฝั่งตะวันออก และต่อเนื่องภาคใต้ตอนล่างกับภาคใต้ตอนบน ทำให้มีปริมาณการจราจรสูงขึ้นอีกทั้งในระยะ 1 กิโลเมตร เป็นทางเข้า - ออก สนามบินสุราษฎร์ธานี สำนักก่อสร้างสะพานได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งจะทำให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย นอกจากนี้ ยังเป็นการรองรับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต เนื่องจากจุดตัดบริเวณดังกล่าวเป็นเส้นทางเชื่อมโยงภาคใต้ฝั่งตะวันออกกับทางเข้าออกของสนามบินสุราษฎร์ธานี





โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ตอน 2

สำนักก่อสร้างสะพาน ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา (รวมทางแยกต่างระดับบางปะอิน 1) ช่วง กม.0+000 - กม.5+470 ระยะทางประมาณ 4.81 กิโลเมตร ในพื้นที่ตำบลลำไทร อำเภอลำไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีลักษณะและรูปแบบการก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ พร้อมทั้งวางท่อระบายน้ำและบ่อพัก ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ทาสีตีเส้นจราจร และอื่น ๆ

ทั้งนี้ เมื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 แล้วเสร็จตลอดสายทางจะเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญที่ช่วยเติมเต็มโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และเปิดประตูการค้าของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ได้อย่างสมบูรณ์ เพิ่มความสะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัย พร้อมยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนให้ดียิ่งขึ้น

งานพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ

นอกจากการพัฒนากระบวนทางหลวงภายในประเทศแล้ว กรมทางหลวงยังมุ่งสนับสนุนส่งเสริมการเชื่อมต่อทางคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวในภูมิภาค เส้นทางที่กรมทางหลวงพัฒนาจะเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่าง ๆ ทั้งเมืองหลวง ศูนย์กลางอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และแหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้การเดินทาง การขนส่ง และการค้าขายแดนเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น สอดคล้องกับเป้าหมายการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

กรมทางหลวงมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงระดับนานาชาติ ผ่านความร่วมมือกับหลายประเทศ ทั้งในรูปแบบพหุภาคีและทวิภาคี ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีนานาชาติ นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังมีการใช้แหล่งเงินกู้จากต่างประเทศเพื่อพัฒนาทางหลวงในประเทศอีกด้วย เพื่อที่กรมทางหลวงจะได้เรียนรู้แนวทางการดำเนินการในการก่อสร้างทางหลวงที่ยั่งยืน รวมถึงการพัฒนาด้านอื่น ๆ ควบคู่กันไปด้วย ตามข้อกำหนดของแหล่งเงินกู้ ตัวอย่างของการดำเนินการด้านความร่วมมือระหว่างประเทศในปีงบประมาณ 2567 มีดังนี้

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนไทย - กัมพูชา

ความตกลงว่าด้วยกรรมสิทธิ์ การใช้ การบริหาร และการบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สติงบท)

สืบเนื่องจากการที่รัฐบาลไทยโดยกรมทางหลวง ว่าจ้างกรมการทหารช่าง กองทัพบก ดำเนินการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สติงบท) โดยฝ่ายไทยให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าแก่ฝ่ายกัมพูชา ซึ่งการก่อสร้างดำเนินการเสร็จสมบูรณ์และมีการจัดพิธีฉลองความสำเร็จโครงการแล้วนั้น เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2565 จังหวัดสระแก้ว ได้ประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวบ้านหนองเอี่ยน กำหนดให้รถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่เปลี่ยนเส้นทางการขนส่งสินค้าจากจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มาใช้เส้นทางจุดผ่านแดนบ้านหนองเอี่ยน - สติงบท จังหวัดสระแก้ว เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก

ในการใช้และบำรุงรักษาสะพาน กรมทางหลวง ราชอาณาจักรไทย และกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ราชอาณาจักรกัมพูชา ได้มีการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยกรรมสิทธิ์ การใช้ การบริหาร และการบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สติงบท)

ร่วมไทย - กัมพูชา ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2566 ณ จังหวัดสระแก้ว ราชอาณาจักรไทย และการประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยกรรมสิทธิ์ การใช้ การบริหาร และการบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สติงบท) ร่วมไทย - กัมพูชา ครั้งที่ 4 ครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2567 ณ เมืองเสียมเรียบ ราชอาณาจักรกัมพูชา ซึ่งจากผลการประชุมทั้ง 2 ครั้ง ทั้งสองฝ่ายยังไม่สามารถบรรลุข้อตกลงเรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านสะพานได้





การประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยกรรมสิทธิ์ การใช้ การบริหาร และการบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สติงบท) ร่วมไทย - กัมพูชา ครั้งที่ 3 วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2566

ต่อมา เพื่อให้ได้ข้อยุติเรื่องการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านสะพาน เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2567 ฯพณฯ สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ประชุมหารือผ่านระบบการประชุมทางไกล กับ H.E. Mr. Peng Ponea รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ราชอาณาจักรกัมพูชา ซึ่งฝ่ายไทยได้แจ้งต่อฝ่ายกัมพูชาว่า หากฝ่ายกัมพูชาไม่ประสงค์ที่จะเก็บค่าธรรมเนียมผ่านสะพาน ฝ่ายไทยเคารพความประสงค์ของฝ่ายกัมพูชา เพื่อเป็นการส่งเสริมการขนส่งข้ามแดนของสินค้าและสนับสนุนเศรษฐกิจชายแดน โดยปัจจุบันสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สติงบท) มีสภาพใหม่ จึงอาจยังไม่จำเป็นต้องจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านสะพานในขณะนี้ อย่างไรก็ตาม ในอนาคต สะพานดังกล่าวจะเกิดการชำรุดจากการใช้งานและจำเป็นต้องมีการบูรณะหรือซ่อมแซมขนาดใหญ่ ทั้งสองฝ่ายสามารถพิจารณาและเห็นชอบร่วมกันในภายหลังเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านสะพาน

เมื่อมีข้อสรุปที่ชัดเจนจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแล้ว กรมทางหลวง ราชอาณาจักรไทย และกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ราชอาณาจักรกัมพูชา กำหนดจัดประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยกรรมสิทธิ์ การใช้ การบริหาร และการบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สติงบท) ร่วมไทย - กัมพูชา ครั้งที่ 5 ขึ้นในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2568 เพื่อสรุปร่างความตกลงดังกล่าวให้แล้วเสร็จ ทั้งนี้ คาดว่าจะลงนามความตกลงฯ ได้ภายในปี 2568 สำหรับการเปิดจุดผ่านแดนถาวรบ้านหนองเอี่ยน และการเปิดใช้สะพานแบบเต็มรูปแบบ จะดำเนินการเมื่อการก่อสร้างอาคารด่านพรมแดน ซึ่งรับผิดชอบโดยกรมศุลกากรแล้วเสร็จในอนาคตอันใกล้

การจัดการด่าน เรื่อง แนวทางการบริหารจัดการและควบคุมน้ำหนักบรรทุก และเยี่ยมชมการดำเนินงานของสถานีด่านซิ่งน้ำหนักบรรทุก

จากการเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวที่บ้านหนองเอี่ยน สะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สติงบท) นั้น ทั้งฝ่ายไทยและกัมพูชาพบว่า มีการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกหนักจำนวนมาก ทั้งสองฝ่ายจึงตระหนักถึงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสะพานและโครงข่ายถนน กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ราชอาณาจักรกัมพูชา จึงขอให้กรมทางหลวง จัดการด่านเรื่อง การบริหารจัดการรถบรรทุกน้ำหนักเกินและเยี่ยมชมการดำเนินงานของด่านซิ่งน้ำหนักบรรทุกในประเทศไทย ในวันที่ 6 พฤศจิกายน 2567 นายธานีรินทร์ ธีรตันพงษ์ วิศวกรใหญ่ ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง เป็นประธานฝ่ายไทย พร้อมด้วย นายธันวิน สวัสดิ์สถานต์ ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ ให้การต้อนรับ H.E. Mr. Seng Chhuon รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ราชอาณาจักรกัมพูชา พร้อมคณะผู้บริหารระดับสูง เข้ารับฟังแนวทางการบริหารจัดการและควบคุมน้ำหนักบรรทุก และเยี่ยมชมการดำเนินงานของสถานีด่านซิ่งน้ำหนักบรรทุก สระแก้วและด่านซิ่งน้ำหนักวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว โดยนายพิทยา แก้วโพนยอ วิศวกรโยธาชำนาญพิเศษ สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ เป็นผู้บรรยาย



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนไทย - ลาว

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี - สาละวัน)

ตามมติ ครม. สัญจร ณ จังหวัดสุรินทร์ เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2555 เห็นชอบในหลักการผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาคของคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่องการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ข้อเสนอขอรับการสนับสนุนการพัฒนาและขยายเส้นทางจราจร โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมแบบ 4 ช่องจราจร จากอำเภอเสนางนครนิคมถึงอำเภอนามูน จังหวัดอำนาจเจริญ (ชายแดน สปป.ลาว) ระยะทาง 50 กิโลเมตร โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม รับผิดชอบดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญของการขยายเส้นทางและช่องจราจรในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างโดยให้ความสำคัญกับเส้นทางและช่องจราจรที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและประเทศเพื่อนบ้าน

ต่อมา การประชุมระดับรัฐมนตรีคมนาคมไทย - สปป.ลาว เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2559 ณ กรุงเทพมหานคร ฝ่าย สปป.ลาว ขอให้ฝ่ายไทยดำเนินการศึกษาและออกแบบการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 6 ซึ่งเป็นหนึ่งในเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อจากประเทศไทยไปยังประเทศเวียดนามในระยะทางที่สั้นที่สุด ที่ประชุมมอบหมายให้กรมทางหลวงและกรมขั้วทางพิจารณาร่วมกันในการกำหนดจุดก่อสร้างสะพาน

ในปี 2560 กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัทดำเนินการโครงการเพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดระยะเวลาสัญญาตั้งแต่วันที่ 18 มีนาคม 2560 - 6 ธันวาคม 2561 โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการทำงาน (Project Steering Committee) โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงข่ายสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี - สาละวัน)

ต่อมาในปี 2561 กรมทางหลวงและกรมขั้วทางได้แต่งตั้งคณะทำงานประสานงานร่วมไทย - สปป.ลาว เพื่อเตรียมความพร้อมโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี - สาละวัน) และทำหน้าที่พิจารณาวงเงินโครงการ รวมถึงกรอบระยะเวลาในการดำเนินโครงการก่อสร้าง

สถานะปัจจุบัน

ในเดือนสิงหาคม ปี พ.ศ. 2567 คณะทำงานประสานงานร่วมไทย - สปป.ลาว ได้มีการประชุมและมีข้อสรุปค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว วงเงินรวม 4,846 ล้านบาท (ฝ่ายไทยใช้เงินงบประมาณ ฝ่าย สปป.ลาว ใช้เงินกู้ NEDA) ดังรายละเอียดตามตาราง

| Category | Unit | Value | Value |
|-------------------|------|-------|-------|
| Construction Cost | THB | 4,846 | 1,000 |
| Construction Cost | USD | 1,000 | 1,000 |
| Construction Cost | THB | 4,846 | 1,000 |
| Construction Cost | USD | 1,000 | 1,000 |
| Construction Cost | THB | 4,846 | 1,000 |
| Construction Cost | USD | 1,000 | 1,000 |
| Construction Cost | THB | 4,846 | 1,000 |
| Construction Cost | USD | 1,000 | 1,000 |
| Construction Cost | THB | 4,846 | 1,000 |
| Construction Cost | USD | 1,000 | 1,000 |

นอกจากนี้ คณะทำงานประสานงานร่วมไทย - สปป.ลาว เห็นชอบร่วมกันเรื่องกรอบระยะเวลาโครงการ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปีงบประมาณ 2570

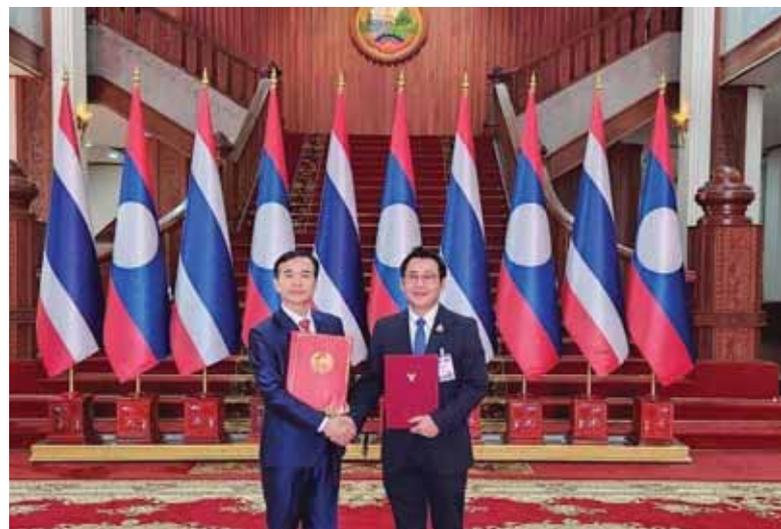
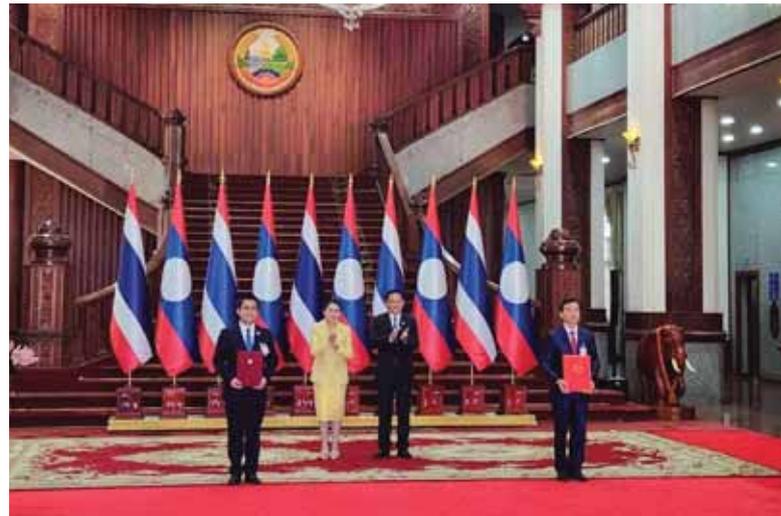
| กิจกรรม | ระยะเวลา |
|--|------------------------|
| การจัดทำร่างความตกลงสัญญาก่อสร้าง | ก.ย. 2567 - ม.ค. 2568 |
| ขออนุมัติโครงการ | ก.พ. 2568 - ก.ค. 2568 |
| เสนองบประมาณ | เม.ย. 2568 - ก.ค. 2568 |
| จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน | ส.ค. 2568 - ส.ค. 2569 |
| เตรียมความพร้อมกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง | ก.ค. 2569 |



โครงการบูรณะและเสริมกำลังสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์)

กรมทางหลวงได้รับอนุมัติงบประมาณปี 2567 วงเงินรวม 48 ล้านบาท ดำเนินโครงการบูรณะและเสริมกำลังสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) โดยเป็นค่างานฝั่งไทย 24 ล้านบาท และให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า สปป.ลาว 24 ล้านบาท และในวันที่ 8 ตุลาคม 2567 เวลา 10.00 น. นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ พร้อมด้วยนายธนิวิน สวัสดิ์ศานต์ ผู้อำนวยการบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ นายถนอมพจน์ เจริญสุจริตการกุล ผู้อำนวยการศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 2 (ขอนแก่น) นายธีระศักดิ์ วันนาพ้อ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงหนองคาย รักษาราชการแทนผู้อำนวยการแขวงทางหลวงหนองคาย และคณะข้าราชการกรมทางหลวง ได้เดินทางไปลงนามและเข้าร่วมพิธีลงนามหนังสือแสดงเจตจำนง (Letter of Intent) ให้ความช่วยเหลือในการบูรณะและเสริมกำลังสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) กับนายอาดนาดา บูลม รองอธิบดีกรมขั้วทาง กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สปป.ลาว ณ กรมขั้วทาง กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สปป.ลาว

ในช่วงบ่ายวันเดียวกัน นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ พร้อมด้วย นายธนิวิน สวัสดิ์ศานต์ ผู้อำนวยการบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ ได้เข้าร่วมพิธีแลกเปลี่ยนหนังสือแสดงเจตจำนง ให้ความช่วยเหลือในการบูรณะและเสริมกำลังสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) กับผู้แทนกรมขั้วทาง กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สปป.ลาว โดยมีนายกรัฐมนตรีแห่งราชอาณาจักรไทยและ สปป.ลาว ร่วมเป็นสักขีพยาน ณ สำนักงานนายกรัฐมนตรี สปป.ลาว นครหลวงเวียงจันทน์



หนังสือแสดงเจตจำนงฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบของกรมทางหลวงและกรมขั้วทางในโครงการซ่อมแซมและเสริมกำลังสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) รวมทั้งแสดงให้เห็นถึงความร่วมมือที่จะพัฒนาต้นโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งระหว่างประเทศร่วมกันของราชอาณาจักรไทยและ สปป.ลาว รวมทั้งเป็นการเน้นย้ำมิตรภาพอันยั่งยืนของทั้งสองประเทศอีกด้วย

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) พร้อมโครงข่ายทางหลวง เป็นโครงการยุทธศาสตร์สำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion, GMS) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy, ACMECS) ที่มุ่งเชื่อมโยงประเทศไทยกับ สปป.ลาว และประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น การขนส่งสินค้าและการเดินทางสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่

โครงการก่อสร้างมีระยะทางรวมทั้งหมด 16.34 กิโลเมตร โดยเริ่มต้นจากจากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ บริเวณทางหลวงหมายเลข 222 กม.123+430 ตัดผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข บก.3217 ทางหลวงชนบทหมายเลข บก.3013 และทางหลวงหมายเลข 212 ข้ามสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) สิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 13 ในฝั่ง สปป.ลาว ในส่วนของตัวสะพานข้ามแม่น้ำโขง สะพานมีความยาว 1,350 เมตร และได้รับการออกแบบโดยนำเสาหลักของสะพานมาประยุกต์เป็นรูป “แคน” ซึ่งเป็นเครื่องดนตรีท้องถิ่นของประชาชนทั้งสองประเทศในภูมิภาคนั้น



รูปที่ 1 งานถนนฝั่งไทย



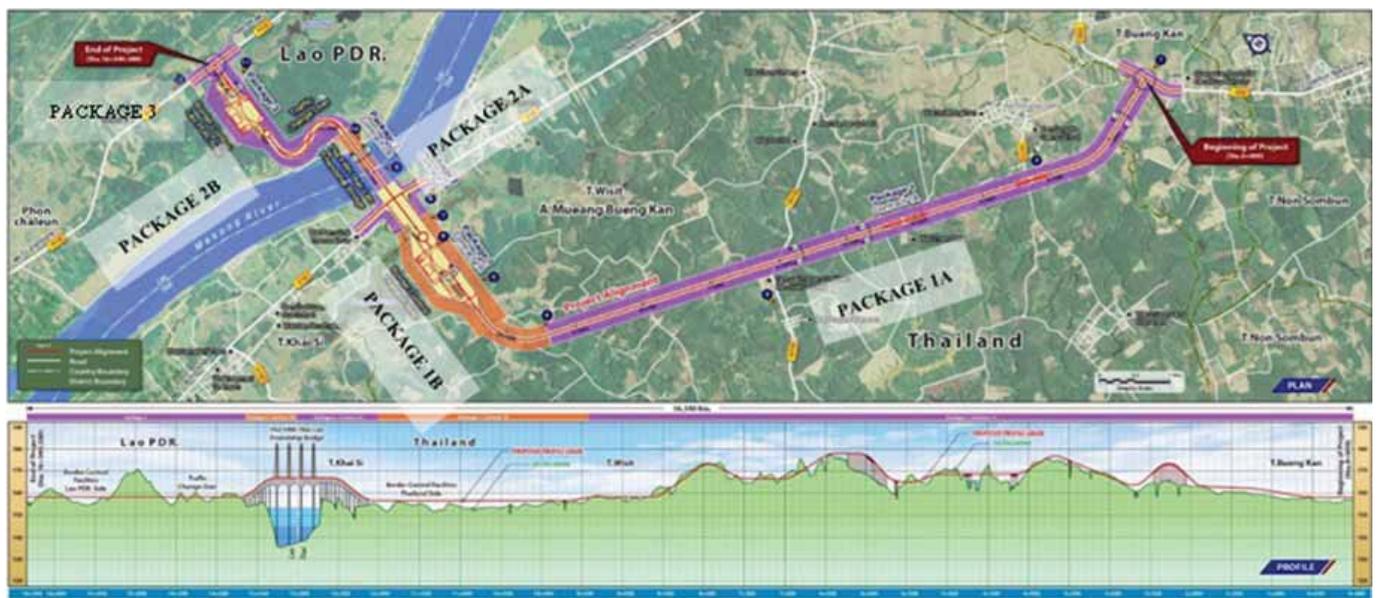
รูปที่ 2 งานถนนฝั่งไทยและด่านพรมแดนฝั่งไทย



รูปที่ 3 งานสะพานข้ามแม่น้ำโขงฝั่งไทย



รูปที่ 4 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (แสดงให้เห็นถึงเสาหลักของสะพานที่เป็นรูปแคน)



รูปที่ 5 ภาพรวมโครงการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5

กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงโดยใช้แหล่งเงินทุนต่างประเทศ

โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

โครงการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) มีเป้าหมายหลักเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมรองรับการเติบโตของ EEC โดยเฉพาะการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์กลางการบินนานาชาติแห่งที่ 3 ของประเทศ โดยจะมีการก่อสร้างทางยกระดับเพื่อเชื่อมต่อสนามบินเข้ากับระบบคมนาคมหลัก ทำให้การเดินทางเข้า-ออกสนามบินสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น ส่งเสริมการเติบโตของธุรกิจการบินเชิงพาณิชย์ และดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาในพื้นที่ EEC เพิ่มมากขึ้น

โครงการนี้ครอบคลุมการก่อสร้างทางยกระดับระยะทาง 1.92 กิโลเมตร พร้อมช่องจราจร 4 ช่อง และทางบริการใต้แนวยกระดับ รวมถึงการขยายความกว้างของทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ในบริเวณดังกล่าวตั้งแต่ กม.186+350 - กม.192+000 รวมเป็นระยะทาง 5.65 กิโลเมตร เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่อาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ที่สนามบินอู่ตะเภา โดยแผนงานพัฒนานี้ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อปี 2565 และได้รับการสนับสนุนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการวางแผนและประเมินโครงการด้วยนโยบายของ ADB โครงการนี้ไม่เพียงแต่ทำการก่อสร้างเท่านั้น แต่ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ ควบคู่ไปกับการพัฒนากรมทางหลวงไปด้วย ซึ่งประกอบด้วยมาตรการหลาย ๆ อย่าง เช่น การให้ความรู้แก่ประชาชนในพื้นที่เรื่องความปลอดภัยทางถนนและความเท่าเทียมในสังคม การพัฒนาแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมทางหลวง และการจัดอบรมให้แก่บุคลากรของกรมทางหลวงในเรื่องความเท่าเทียมทางเพศ เป็นต้น เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของ ADB ที่มุ่งเน้นการพัฒนาที่ยั่งยืน

ในเดือนพฤศจิกายน 2567 โครงการอยู่ในระหว่างขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง โดยอยู่ระหว่างการเจรจาต่อรองเงื่อนไขสัญญากับผู้ชนะการเสนอราคา คาดว่าโครงการจะสามารถเริ่มต้นการก่อสร้างได้ภายในต้นปี 2568



งานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

โครงการร่วมลงทุนสำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชาบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงชลบุรี - พัทยา

ที่มาและความสำคัญของโครงการ

ที่พักริมทางเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นจุดแวะพักในการผ่อนคลายอิริยาบถจากการเดินทางเป็นระยะเวลาอันเป็นการอำนวยความสะดวก ปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ผู้ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ลดการเข้า - ออกจากระบบโดยไม่จำเป็น เนื่องจากในระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีการควบคุมการเข้า - ออกของยานพาหนะอย่างสมบูรณ์ตลอดเส้นทาง ในการพัฒนาและบริหารจัดการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชานั้น กรมทางหลวงได้เปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ นำความเชี่ยวชาญและประสบการณ์มาบริหารจัดการ และดูแลรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกของที่พักริมทางอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการและมาตรฐานที่พักริมทางสู่ระดับสากล โดยศูนย์บริการทางหลวงศรีราชาจะเป็นที่พักริมทางขนาดใหญ่ (Service Center) แห่งแรกของประเทศไทยที่ดำเนินโครงการในรูปแบบของการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน (Public - Private Partnership: PPP)

รายละเอียดของโครงการ

ศูนย์บริการทางหลวงศรีราชา ตั้งอยู่บริเวณ กม. 93+500 ระหว่างทางแยกต่างระดับบางพระ (คีรี) และทางแยกต่างระดับหนองขาม อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยแบ่งพื้นที่บริการเป็น 2 ฝั่ง ทิศทางฝั่งขาออกกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ประมาณ 62 ไร่ ทิศทางฝั่งขาเข้ากรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ประมาณ 59 ไร่ ปัจจุบันมีปริมาณจราจรผ่านพื้นที่โครงการมากกว่า 100,000 คันต่อวัน ซึ่งเอกชนจะเข้ามาร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการในรูปแบบ PPP Net Cost โดยเอกชนรับผิดชอบในการจัดหาเงินทุน สรรวจและออกแบบก่อสร้างโครงการ พร้อมจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการต่าง ๆ เช่น ห้องสุขา ลานจอดรถ ที่พักคอยพื้นที่สีเขียว ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ร้านค้าและบริการสถานีบริการเชื้อเพลิงและสถานีอัดประจุไฟฟ้า ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาร่วมลงทุน พร้อมรับผิดชอบในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance: O&M) โครงการ จนสิ้นสุดสัญญา ทั้งนี้ โครงการมีระยะเวลาดำเนินการ 32 ปี โดยแบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้าง มีระยะเวลา 2 ปี และระยะที่ 2 การดำเนินงานและบำรุงรักษา มีระยะเวลา 30 ปี โดยกรมทางหลวงรับผิดชอบในการจัดหาที่ดินและกำกับดูแลการดำเนินงานของเอกชนให้เป็นไปตามข้อกำหนดและตัวชี้วัดประสิทธิภาพ (KPI)

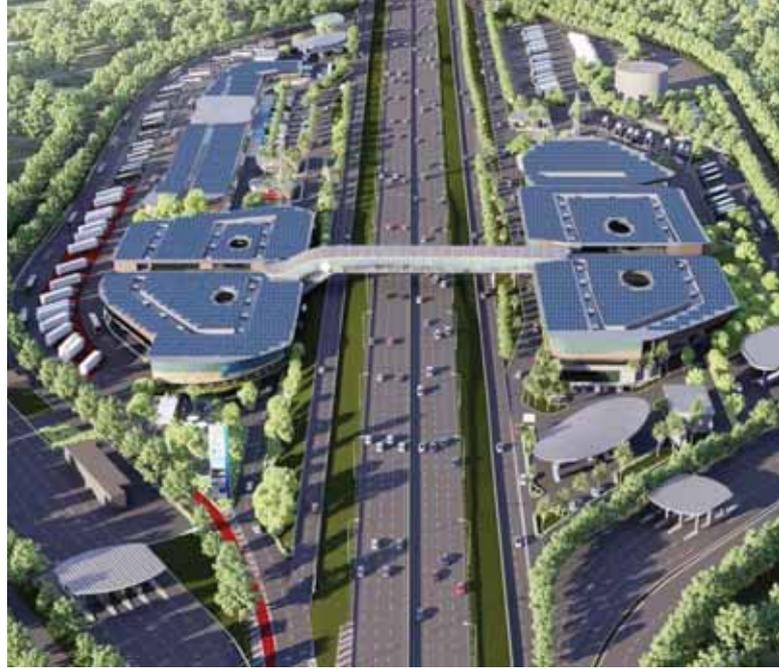


ความก้าวหน้าของโครงการ

กรมทางหลวง โดยคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการ ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 โดยมีกลุ่มกิจการร่วมค้าอาร์อี ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ปตท.บริหารธุรกิจค้าปลีก จำกัด และบริษัท เจริญโภคภัณฑ์ วิศวกรรม จำกัด เป็นผู้ได้รับการคัดเลือก ต่อมา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการแล้ว เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2567 และกรมทางหลวงได้ลงนามร่วมกับ เอกชนคู่สัญญา บริษัท เดอะ เรส วิลเลจ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทจัดตั้งใหม่โดยกลุ่มกิจการร่วมค้าอาร์อี เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2567 โดยมีนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้เกียรติมาเป็นประธานในพิธี

ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างขั้นตอนการเตรียมความพร้อมในการส่งมอบพื้นที่โครงการให้เอกชนคู่สัญญา เพื่อออกแบบและก่อสร้างโครงการ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น ห้องน้ำ ที่จอดรถ ที่พักคอย และร้านอาหารและเครื่องดื่มบางส่วนได้ในปี 2569 และสามารถเปิดให้บริการเต็มรูปแบบได้ในปี 2570

การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชาบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงชลบุรี - พัทยา จะเป็นการยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและมาตรฐานการให้บริการของที่พักริมทางสู่ระดับสากล โครงการได้รับการออกแบบด้วยแนวคิดที่จะพัฒนา ศูนย์บริการทางหลวงศรีราชาให้เป็นต้นแบบของที่พักริมทางระดับโลก มีสถาปัตยกรรมที่ทันสมัย พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครัน เพื่อตอบโจทย์ความต้องการผู้ใช้รถใช้ถนนที่หลากหลาย มีการออกแบบสวยงามและเป็นเอกลักษณ์ โดยยึดหลัก Universal Design และผสานนวัตกรรมเข้ากับแนวคิดอนุรักษ์พลังงานและส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมสะอาด เพื่อสร้างความยั่งยืนให้แก่โครงการในระยะยาว





งานปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง

โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข 321 ตอน วังบอน - ดอนแจง บริเวณ กม.69+359 - กม.73+864 แนวทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2

ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่โครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 321 ซึ่งเป็นเส้นทางสู่อุทยานมังกรสวรรค์ ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของจังหวัดสุพรรณบุรี โดยสภาพพื้นที่เดิมได้ทรุดโทรมตามกาลเวลา ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้สวยงามเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของจังหวัดสุพรรณบุรี

ลักษณะโครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในตัวเมืองสุพรรณบุรีซึ่งมีการจราจรหนาแน่น โดยลักษณะงานเป็นเกาะกลางถนนที่อยู่บนเส้นทางที่มุ่งสู่อุทยานมังกรสวรรค์

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. สร้างจุดหมายตาให้แก่ผู้ใช้ทาง และพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว
2. เป็นพื้นที่สร้างทัศนียภาพที่ดีในเขตเมือง
3. เผยแพร่เอกลักษณ์วัฒนธรรมท้องถิ่นให้บุคคลภายนอกได้รับรู้และชื่นชมให้แพร่หลายยิ่งขึ้น



โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ต้นเปา - ดอนแก้ว บริเวณ กม.22+047 แนวทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2

ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่โครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 121 เป็นพื้นที่ว่างบริเวณแยกแม่กวาง มีแหล่งชุมชนโดยรอบ และมีปริมาณการสัญจรจำนวนมาก สภาพพื้นที่ปัจจุบันถูกปล่อยรกร้างเนื่องจากการขยายแยก ซึ่งแยกแม่กวางเป็นจุดตัดทางมุ่งไปสู่สถานที่สำคัญต่าง ๆ มากมาย ในจังหวัดเชียงใหม่ เช่น อำเภอสันทราย ดอยสะเก็ด เป็นต้น ทำให้พื้นที่เหมาะแก่การปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อความสวยงาม



ลักษณะโครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ว่างบริเวณแยกแม่กวางเหมาะแก่การปรับปรุงภูมิทัศน์และพัฒนาพื้นที่ให้เป็นพื้นที่สีเขียว เพิ่มอากาศบริสุทธิ์ให้แก่พื้นที่โดยรอบเพิ่มความสวยงามต่อผู้สัญจรผ่านไปมา

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ปรับปรุงพื้นที่รกร้างให้สวยงามและปลอดภัย เป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวง



โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข 201 ตอน ปากกู่ - เชียงคาน บริเวณ กม.355+190 - กม.355+250 แนวทางหลวงเลยที่ 1

ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่โครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 201 เป็นพื้นที่บริการประชาชน ซึ่งอยู่ติดกับสำนักงานขนส่งทางบกจังหวัดเลย ในพื้นที่ชานอำเภอเมืองเลย มุ่งหน้าไปยังอำเภอเชียงคาน ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวได้เลย โดยทางหลวงหมายเลข 201 มีปริมาณการสัญจรจำนวนมากช่วงฤดูท่องเที่ยวและยังเป็นพื้นที่รกร้างอยู่ติดกับหน่วยราชการ จึงปรับปรุงพื้นที่ให้ประชาชน ผู้ใช้ทางได้มีจุดพักรถ เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดระหว่างการเดินทาง และยังให้บริการประชาชนในพื้นที่ รวมถึงผู้มาติดต่อราชการด้วย



ลักษณะโครงการ

พื้นที่โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้เข้ามาพักผ่อน รวมถึงประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง ในรูปแบบที่พักริมทาง (Rest Area) มีพื้นที่พักผ่อนและศาลาให้บริการประชาชนในพื้นที่ ประชาชนที่มาติดต่อหน่วยงานราชการ และประชาชนที่เดินทางในช่วงเทศกาล

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. เป็นพื้นที่จุดพักรถและพักผ่อนของผู้ใช้ทางและประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง
2. ปรับปรุงพื้นที่รกร้างให้สวยงามและปลอดภัย เป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวง



งานสำรวจและออกแบบ

สะพานกลับรถเคเบิลแห่งแรกของโลก : นวัตกรรมวิศวกรรมสะพานไทยสู่มาตรฐานสากล

ในปี 2568 กรมทางหลวงเตรียมเปิดตัวโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถเคเบิลแบบแนวโค้ง (Horizontal Curve Cable - Stayed Bridge) แห่งแรกของโลก บนทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ณ กม. 8.000-9.000 พื้นที่บ้านหลุบเลา ตำบลตาลเดี่ยว อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี นับเป็นการพลิกโฉมแนวคิดการออกแบบสะพานกลับรถแบบดั้งเดิม โดยแทนที่การใช้เสาตอม่อกลางถนนด้วยระบบเคเบิลรับแรง ซึ่งไม่เพียงแต่เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง แต่ยังช่วยลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและลดอุบัติเหตุจากการชนเสากลางถนน

แนวคิดและที่มาของนวัตกรรมสะพานกลับรถเคเบิล

จากสถิติสถานการณ์สะพานบนเครือข่ายทางหลวงทั่วประเทศ กรมทางหลวงมีสะพานรวมกว่า 17,219 แห่ง แบ่งเป็นสะพานข้ามคลอง ลำห้วย อ่างเก็บน้ำ 15,765 แห่ง สะพานข้ามแม่น้ำ 761 แห่ง สะพานข้ามทางแยกและถนน 376 แห่ง สะพานข้ามทางรถไฟ 156 แห่ง และสะพานกลับรถกว่า 120 แห่ง

เดิมที สะพานกลับรถ (เกือกม้า) ถูกออกแบบให้มีเสาตอม่อกลางถนน เพื่อรองรับน้ำหนักโครงสร้าง แต่การก่อสร้างลักษณะดังกล่าวส่งผลกระทบต่อจราจร โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง กรมทางหลวงจึงพัฒนานวัตกรรมใหม่ที่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โมเดลสะพานกลับรถเคเบิล : โครงสร้างล้ำสมัยและปลอดภัย

สะพานกลับรถแบบเคเบิลใช้หลักการออกแบบเชิงวิศวกรรมที่ให้เคเบิลรับน้ำหนักแทนเสาตอม่อกลางถนน โครงสร้างถูกออกแบบให้รองรับยานพาหนะทุกประเภท รวมถึงรถจักรยานยนต์ และการสัญจรของคนเดินเท้า ด้วยความยาวของสะพานที่ออกแบบให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และชั้นดิน พร้อมรองรับการใช้งานในระยะยาว

จากการศึกษาข้อมูลเชิงลึก สะพานกลับรถแห่งนี้ได้นำเทคนิคการออกแบบจากสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร และสะพานเคเบิลในต่างประเทศ เช่น สะพาน Terenez Bridge (ฝรั่งเศส), Katsushika Harp Bridge (ญี่ปุ่น), Ponte del Mare (อิตาลี) และ Santa Maria De Benquerencia Bridge (สเปน) มาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของประเทศไทย

ประโยชน์และอนาคตของสะพานกลับรถเคเบิลในประเทศไทย

โครงการสะพานกลับรถเคเบิลไม่เพียงแต่เป็นนวัตกรรมเชิงวิศวกรรมที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางเท่านั้น แต่ยังเป็นสัญลักษณ์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไทยให้ทัดเทียมระดับสากล โดยเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ จะกลายเป็นแลนด์มาร์กสำคัญของจังหวัดสระบุรี และเป็นต้นแบบให้แก่โครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ในอนาคต

โครงการนี้ใช้งบประมาณก่อสร้างราว 400 ล้านบาท โดยคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในเดือนเมษายน 2568 ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 1,080 วัน และแล้วเสร็จภายในปี 2571

นับเป็นอีกหนึ่งก้าวสำคัญของประเทศไทยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงที่ทันสมัย ปลอดภัย และมีความโดดเด่นทางวิศวกรรม ซึ่งสะพานกลับรถแบบเคเบิลแห่งนี้ อาจกลายเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของการออกแบบสะพานกลับรถทั่วโลกต่อไป

การประยุกต์ใช้ข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียมอากาศยานไร้คนขับ และเทคโนโลยี LiDAR ในการสำรวจเพื่อออกแบบทาง

เทคโนโลยีการสำรวจด้วยภาพถ่ายดาวเทียม

ในปัจจุบันเทคโนโลยีการสำรวจด้วยภาพถ่ายดาวเทียมได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในงานสำรวจและออกแบบทาง โดยเฉพาะการวางแผนโครงข่ายทางในอนาคต การวางแผนเส้นทางใหม่สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วยการใช้ภาพถ่ายดาวเทียม ทำให้สามารถศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสม วิเคราะห์การเชื่อมโยงโครงข่ายได้ครอบคลุมในภาพรวม รวมถึงการติดตามสภาพภูมิประเทศ การตรวจสอบพื้นที่เสี่ยงภัย การประเมินสภาพการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ นอกจากนี้ ภาพถ่ายดาวเทียมสามารถนำไปวิเคราะห์การขยายตัวของชุมชน การติดตามเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งช่วยให้วิศวกรสามารถตรวจสอบการรुक้าเขตทางและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพ



เทคโนโลยีการสำรวจด้วย Photogrammetry

การสำรวจด้วย Photogrammetry ผ่านอากาศยานไร้คนขับ (UAV) ได้พัฒนาก้าวหน้าอย่างรวดเร็วในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ด้วยความละเอียดของภาพที่สูงถึง 2-5 เซนติเมตร ทำให้สามารถจัดทำแผนที่ภูมิประเทศที่มีความละเอียดสูงครอบคลุมพื้นที่กว้างและสามารถปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัยได้อย่างรวดเร็ว ในด้านการออกแบบ ข้อมูลจาก Photogrammetry นำมาสร้างแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (Digital Elevation Model) ที่มีความแม่นยำสูง ช่วยในการคำนวณปริมาณงานดินและการวางแผนเส้นทางเบื้องต้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังเป็นเครื่องมือสำคัญในการติดตามความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง การตรวจสอบคุณภาพงาน และการประเมินปริมาณงานที่แล้วเสร็จได้อย่างแม่นยำ



เทคโนโลยีการสำรวจด้วย LiDAR UAV

เทคโนโลยีการสำรวจด้วย LiDAR UAV ที่ติดตั้งบนอากาศยานไร้คนขับ นับเป็นนวัตกรรมล่าสุดในวงการสำรวจ ด้วยความสามารถในการเก็บข้อมูลที่มีความละเอียดสูงถึง 1-2 เซนติเมตร และคุณสมบัติพิเศษในการทะลุทะลวงพืชพรรณ ทำให้ได้ข้อมูลภูมิประเทศที่แม่นยำ แม้ในพื้นที่ที่มีพืชปกคลุมหนาแน่น ข้อมูลจาก LiDAR UAV สามารถนำมาสร้างแบบจำลอง 3 มิติ ที่มีความละเอียดสูง ช่วยในการวิเคราะห์ความลาดชันและการคำนวณระยะและพื้นที่ได้อย่างแม่นยำ นอกจากนี้ยังมีประโยชน์อย่างมากในการตรวจสอบโครงสร้างการวัดการทรุดตัวและการประเมินความเสียหายของโครงสร้างทางที่มีอยู่เดิม





รูปแบบทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2133 (จุดเริ่มต้นโครงการ)



รูปแบบทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 (ชุมชนหนองบัวน้อย)



รูปแบบทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2420 (ชุมชนบ้านโปร่งแจ้ง)



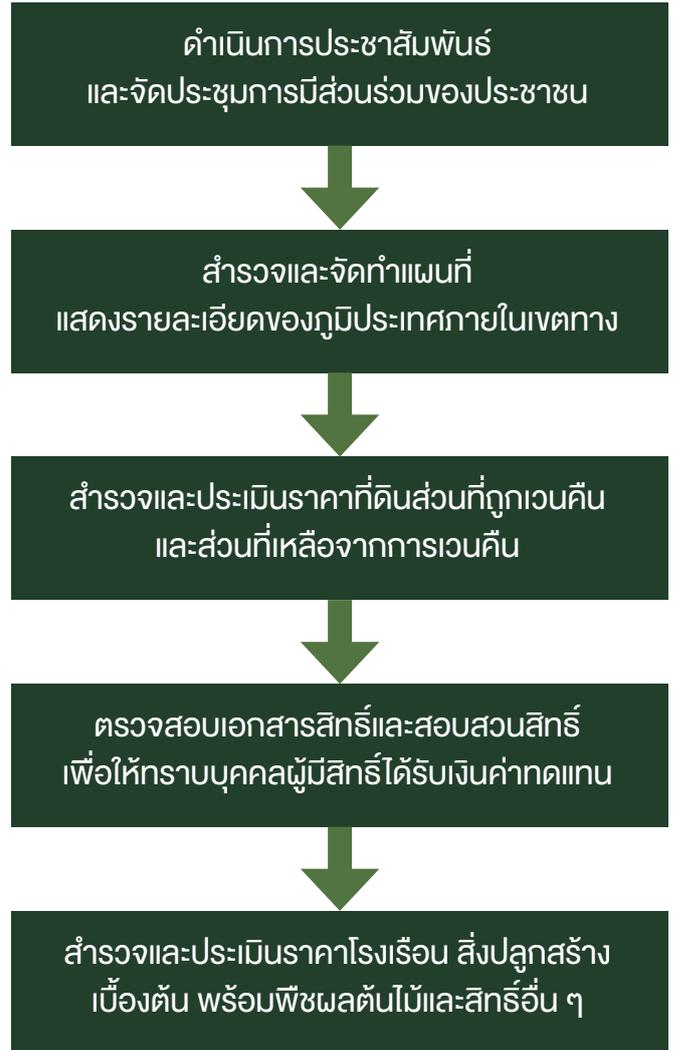
รูปแบบทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 (ชุมชนบ้านทุ่งพัฒนา) จุดสิ้นสุดโครงการ

เนื่องจากรัฐธรรมนูญมีความประสงค์จะให้ประชาชนได้รับข้อมูลข่าวสารเพื่อให้ประชาชนรับรู้และมีส่วนร่วมในการบริหารประเทศไทยในฐานะที่เป็นเจ้าของอำนาจอธิปไตย การมีส่วนร่วมรูปแบบนี้ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย จึงได้กำหนดทั้งในแง่ของ “สิทธิ เสรีภาพ และหน้าที่” ให้แก่ประชาชนชาวไทย ดังนั้น การดำเนินการใดของรัฐหรือที่รัฐจะอนุญาตให้ผู้ใดดำเนินการ ถ้าการนั้นอาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม รัฐต้องดำเนินการให้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม และสุขภาพของประชาชนหรือชุมชน และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องก่อน ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 58

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนใช้แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่องแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประชาชนในท้องถิ่น องค์กรเอกชน เจ้าหน้าที่ของรัฐ และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการรับทราบข้อมูลอย่างถูกต้องชัดเจนและต่อเนื่อง พร้อมฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มต่าง ๆ เพื่อนำมาประกอบการการศึกษาในขั้นตอนต่าง ๆ ของโครงการ



การจัดประชุมประชาสัมพันธ์ใหญ่ 5 สิงหาคม 2567



ประเภทของบุคคลผู้มีสิทธิ์ได้รับเงินค่าทดแทน

1. เจ้าของที่ดินที่ต้องเวนคืน หมายความว่าผู้ถือกรรมสิทธิ์
ในที่ดินและที่ดินนั้นจะเวนคืนได้ เอกสารสิทธิ์ที่แสดง
ความเป็นเจ้าของหรือกรรมสิทธิ์ ได้แก่ โฉนดที่ดิน
2. เจ้าของโรงเรียน สิ่งปลูกสร้าง หรืออสังหาริมทรัพย์อื่น
ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้น
3. เจ้าของต้นไม้ยืนต้นที่ขึ้นอยู่ในที่ดิน
4. ผู้เช่า หรือผู้เช่าช่วงที่ดิน โรงเรียน หรือสิ่งปลูกสร้างอื่น
ที่ต้องเวนคืน
5. บุคคลผู้ใช้สิทธิในการใช้ทาง วางท่อ ท่อระบายน้ำ สายไฟฟ้า
หรือสิ่งอื่นที่คล้ายกันผ่านที่ดินที่ต้องเวนคืน
6. เจ้าของหรือบุคคลใดซึ่งอยู่อาศัยหรือประกอบการค้าขาย
หรือการงานอันชอบด้วยกฎหมายในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้อง
เวนคืนนั้น และได้รับความเสียหายจากการที่ต้องออกจาก
อสังหาริมทรัพย์นั้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงไปยังจังหวัดอุตรธานีและ
จังหวัดหนองคายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และส่งเสริมกิจกรรม
ทางเศรษฐกิจของพื้นที่โครงการให้สามารถเดินทางติดต่อกัน
อย่างสะดวกรวดเร็ว ลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่
อำเภอศรีบุญเรือง ทำให้การสัญจรมีความคล่องตัว สะดวก
รวดเร็วและปลอดภัย และส่งเสริมการพัฒนาระบบคมนาคม
และขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญถึงความถูกต้องและ
เป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน
โดยมีการกำหนดขั้นตอนในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
แบบปรองดอง ดังนี้

หลักเกณฑ์การกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น

1) ค่าที่ดิน

(1) ที่ดินที่เวนคืน

1. ราคา สภาพ เหตุและวัตถุประสงค์ ประกอบกัน
 - 1.1 ราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด
 - 1.2 ราคาประเมินที่ดินของทางราชการที่กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
 - 1.3 ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินเพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดิน
 - 1.4 สภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น
 - 1.5 เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน

(2) ที่ดินในแปลงเดียวกันที่เหลืออยู่

1. ราคาสูงขึ้น (มาตรา 22 วรรคแรก)
 - 1.1 ให้เอาราคาที่สูงขึ้นนั้นหักออกจากเงินค่าทดแทน
 - 1.2 แต่ไม่ว่ากรณีจะเป็นประการใดจะหักเกินร้อยละห้าสิบของเงินค่าทดแทนมิได้
 - 1.3 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง
2. ราคาลดลง (มาตรา 22 วรรคสาม)
 - 2.1 ให้กำหนดเงินค่าทดแทนให้สำหรับที่ดินส่วนที่เหลืออันมีราคาลดลง
 - 2.2 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

2) ค่ารั้งถอน ค่าขนย้าย ค่าโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง ค่าปลูกสร้างโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างใหม่ และค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากที่เจ้าของที่ดินต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน

(1) หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดราคา

1. เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดเงินค่าทดแทนอื่นนอกจากค่าที่ดิน
2. เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการกำหนดราคากลางงานก่อสร้างตามที่คณะกรรมการราคากลางประกาศ
3. ในกรณีสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะพิเศษ เช่น อาคารทรงไทย อาคารสูง ฯลฯ ที่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าต้องใช้ค่าใช้จ่ายในการรื้อถอนสูงกว่าอัตราที่กำหนด ให้เจ้าหน้าที่พิจารณาตามที่เหมาะสมพร้อมเหตุผลและหลักฐานประกอบเป็นราย ๆ ไป

4. ค่าออกแบบและควบคุมงานให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารงานพัสดุภาครัฐ

5. ค่าขออนุญาตปลูกสร้างให้กำหนดตามอัตราที่ส่วนราชการเรียกเก็บ

6. ค่าป้องกันอุบัติเหตุต่าง ๆ ให้ใช้วิธีสืบเหมาะจ่าย

7. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการรื้อย้าย และติดตั้งเกี่ยวกับอุปกรณ์ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เครื่องปรับอากาศ อุปกรณ์สัญญาณโทรศัพท์ ให้กำหนดไม่เกินจำนวนที่จ่ายจริง

3) อสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน

(1) ค่าคณคณต้นไม้ยืนต้น

1. หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดราคา
 - 1.1 เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดเงินค่าทดแทนอื่นนอกจากค่าที่ดิน
 - 1.2 ให้กำหนดค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้นตามบัญชีสำนักงานเกษตรจังหวัดกำหนด
 - 1.3 หากไม่มีราคาดังกล่าวให้ใช้ราคาสำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานหรือราคาที่ดินส่วนราชการอื่นกำหนดไว้ไม่เกิน 3 ปี
 - 1.4 กรณีไม่มีราคาตาม 1) และ 2) ให้สืบราคาซื้อขายในท้องตลาดพื้นที่ใกล้เคียงที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา
 - 1.5 กรณีเจ้าของต้นไม้ยืนต้นประสงค์จะรื้อถอนขนย้ายต้นไม้ยืนต้นออกไปจากที่ดินที่เวนคืน ให้จ่ายเฉพาะค่ารื้อถอนและค่าขนย้าย แต่รวมกันแล้วจะต้องไม่เกินราคาต้นไม้ที่กำหนดไว้

(2) อสังหาริมทรัพย์ที่ไม่ใช่ต้นไม้ยืนต้น

1. หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนด
 - 1.1 เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดเงินค่าทดแทนอื่นนอกจากค่าที่ดิน
 - 1.2 ให้เจ้าหน้าที่พิจารณาตามความเหมาะสมพร้อมเหตุผลและหลักฐานประกอบเป็นราย ๆ



4) ค่าเสียสิทธิ์จากการใช้สังหาริมทรัพย์

(1) **ค่าเสียสิทธิ์ในการใช้ทาง** เป็นบุคคลที่จำเป็นต้องผ่านที่ดินแปลงอื่นที่ล้อมไปสู่ทางสาธารณะเนื่องจากที่ดินแปลงนั้นถูกเวนคืน และเฉพาะกรณีที่ดินที่ล้อมอยู่ที่ถูกเวนคืนเท่านั้น

(2) **วางท่อน้ำสายไฟหรือสิ่งอื่น** ซึ่งเป็นผู้เสียสิทธิ์ในการใช้ที่ดินของผู้อื่นเนื่องจากที่ดินนั้นถูกเวนคืนและเฉพาะกรณีที่บุคคลผู้เสียสิทธิ์การใช้ทางได้จ่ายค่าทดแทนให้แก่เจ้าของที่ดินซึ่งถูกเวนคืนเท่านั้น

(3) **ผู้เสียสิทธิ์ที่จะได้รับค่าเสียสิทธิ์** ต้องได้รับจดทะเบียนใช้สิทธิ์ในที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้น ในกรณีที่ไม่ได้มีการจดทะเบียนต้องมีพยานหลักฐานที่แสดงว่ามีการใช้สิทธิ์ในที่ดินนั้นจริง

(4) **เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดคเงินค่าทดแทนอื่น** นอกจากค่าที่ดิน

5) ค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากการที่เจ้าของต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน

(1) **ค่าเสียหายระหว่างการจัดหาที่อยู่อาศัยหรือสถานที่ประกอบกิจการใหม่** ให้กำหนดอัตราร้อยละ 2.5 ของค่าโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างแต่ต้องไม่น้อยกว่า 25,000 บาท

(2) **ค่าเสียหายทางจิตใจอันเนื่องมาต้องย้ายจากบ้านที่อยู่อาศัยเพราะการเวนคืน**

1. ให้จ่ายเป็นเงินเหมาจ่ายจำนวน 50,000 บาท
2. กรณีที่มีบ้านอยู่อาศัยที่ถูกเวนคืนหลายหลังหรือมีเจ้าของกรรมสิทธิ์รวมให้จ่ายให้เพียงจำนวนเดียว

(3) **ค่าเสียหายจากการขาดรายได้ในการประกอบกิจการหรือการงานอันชอบด้วยกฎหมาย** ซึ่งรวมถึงการให้บุคคลอื่นเช่าเพื่ออยู่อาศัยหรือทำการค้าทั้งหมดหรือบางส่วน

1. กรณีบุคคลธรรมดา พิจารณากำหนดจากเงินได้สุทธิที่คำนวณได้เป็นรายเดือนจำนวน 6 เดือน โดยให้คำนวณเงินได้สุทธิที่ได้จากการค้าขายหรือการงานอันชอบด้วยกฎหมาย ตามที่ปรากฏในแบบแสดงรายการภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาของปีก่อนวันที่พระราชกฤษฎีกาใช้บังคับ

2. กรณีนิติบุคคล พิจารณากำหนดจากเงินได้สุทธิที่คำนวณได้เป็นรายเดือนจำนวน 6 เดือน โดยให้คำนวณกำไรสุทธิที่ได้จากการค้าขายหรือการงานอันชอบด้วยกฎหมาย ตามที่ปรากฏในแบบแสดงรายการภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อนวันที่พระราชกฤษฎีกาใช้บังคับ

3. กรณีการให้เช่าสังหาริมทรัพย์โดยมีหลักฐานเป็นหนังสือ ไม่ว่าจะมีการเช่าช่วงต่อไปหรือไม่ ให้จ่ายเป็นจำนวนเท่ากับค่าเช่า 6 เดือน ตามที่ปรากฏในแบบแสดงรายการภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลของปีก่อนวันที่พระราชกฤษฎีกาใช้บังคับ

4. ในกรณีที่เมื่ออาจคำนวณเงินค่าเสียหายตาม (ก) (ข) หรือ (ค) ได้ ให้จ่ายเป็นเงินเหมาจ่ายจำนวน 20,000 บาท

(4) **ค่าเสียหายอันเกิดจากการที่ต้องขนย้ายสัมภาระ** สำหรับกรณีการเวนคืนที่ดินและโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดต่อกับที่ดิน ให้จ่ายตามราคาที่ตกลงขนย้ายกันตามปกติในท้องตลาด

(5) **ค่าเสียหายจากการขาดรายได้ในการขายผลผลิต** ให้จ่ายในอัตราร้อยละ 20 ของค่าต้นไม้ยืนต้น

(6) **ค่าเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาติดต่อกับเจ้าหน้าที่**

1. มีการเวนคืนที่ดินทั้งแปลง เหมาจ่ายจำนวน 5,000 บาท ไม่ว่าจะถูกเวนคืนที่ดินแปลงเดียวหรือหลายแปลง
2. ให้เงินเหมาจ่ายจำนวน 5,000 บาท เพิ่มขึ้นเป็น 10,000 บาทต่อราย สำหรับกรณีที่มีการเวนคืนที่ดินบางส่วนหรือเวนคืนโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างทั้งหลังหรือบางส่วน ไม่ว่าจะถูกเวนคืนที่ดินแปลงเดียวหรือหลายแปลง
3. กรณีที่มีผู้ถือกรรมสิทธิ์รวมหลายคนให้ถือเป็นรายเดียว

(7) **เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดคเงินค่าทดแทนอื่น** นอกจากค่าที่ดิน

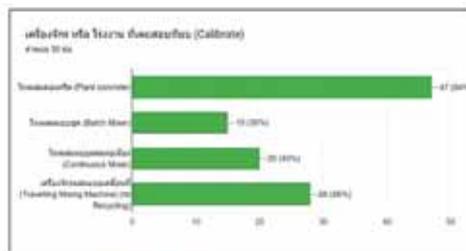


งานวิเคราะห์และตรวจสอบ

1. การปรับปรุงมาตรฐานที่ ทล. - ม. 203 “มาตรฐานพื้นทางหินคลุกผสมซีเมนต์ (Cement Modified Crushed Rock Base)”

ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change : UNFCCC) ซึ่งประเทศไทยได้เข้าร่วมและกำหนดแนวทางลดผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศโดยได้จัดทำความตกลงปารีส ในปี 2559 เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเฉลี่ย 20 - 25 ภายในปี 2573 เมื่อเทียบกับปีฐาน (ปี 2550) และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2558 ซึ่งให้ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี 2564 - 2573 (Nationally Determined Contribution Roadmap on Mitigation 2021 - 2030: NDC)

และยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งกรมทางหลวงได้ร่วมลงนาม “บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการบูรณาการความร่วมมือในการจัดการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเพื่อประเทศไทยบรรลุเป้าหมายลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสาขากระบวนการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ : มาตรฐานการทดแทนปูนซีเมนต์” เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2563 เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้สามารถใช้วัสดุก่อสร้าง ประเภทปูนซีเมนต์ที่ได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในงานก่อสร้างต่าง ๆ



เก็บตัวอย่างหลุมผสม



สำรวจหลุมก่อนทำตัวอย่าง



ทดสอบกำลังรับแรงอัด



รูปที่ 1 การศึกษา ทดลอง วิเคราะห์ เพื่อนำผลสรุปไปใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุง มาตรฐานที่ ทล. - ม. 203 “มาตรฐานพื้นทางหินคลุกผสมซีเมนต์ (Cement Modified Crushed Rock Base)”

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ ซึ่งมีการปฏิบัติงานในการควบคุม ตรวจสอบคุณภาพวัสดุงานทาง จึงได้ทำการศึกษาทดลอง วิเคราะห์ เพื่อนำผลสรุปที่ได้ไปใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงมาตรฐานที่ ทล. - ม. 203 มาตรฐานพื้นทางหินคลุกผสมซีเมนต์ (Cement Modified Crushed Rock Base) โดยเพิ่มเติมให้สามารถใช้ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิก (ตาม มอก. 2594) ในงานชั้นพื้นทาง โดยทำการศึกษาคูณสมบัติของปูนซีเมนต์ไฮดรอลิก (ตาม มอก. 2594) และทำการศึกษารเปรียบเทียบคุณสมบัติของปูนซีเมนต์ไฮดรอลิก (ตาม มอก. 2594) กับปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ ประเภท 1 (ตาม มอก. 15) จากนั้นดำเนินการก่อสร้างแปลงทดลองในสนาม ทำการเก็บตัวอย่างเพื่อทดสอบความแน่นในการบดอัด (Density) กำลังรับแรงอัดแท่งตัวอย่าง (UCS) และทำการทดสอบความแข็งแรงโครงสร้างชั้นทางด้วยเครื่องมือ Falling Weight Deflectometer (FWD) ซึ่งผลสรุปจากการศึกษาพบว่าปูนซีเมนต์ไฮดรอลิก (ตาม มอก. 2594) ให้ผลการทดสอบใกล้เคียงกับปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ ประเภท 1 (ตาม มอก.15)

จากผลสรุปดังกล่าวนำไปสู่การจัดทำร่างมาตรฐานที่ ทล. - ม. 203/2566 “มาตรฐานพื้นทางหินคลุกผสมซีเมนต์ (Cement Modified Crushed Rock Base)” ซึ่งสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้เสนอร่างฯ ดังกล่าว เข้าพิจารณาในคณะกรรมการกำกับการปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับวิศวกรรมงานทางของกรมทางหลวง ซึ่งต่อมาอธิบดีกรมทางหลวงได้เห็นชอบในร่างมาตรฐานที่ ทล. - ม. 203/2566 เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2567 ประกาศใช้เป็นมาตรฐานที่ ทล. - ม. 203/2567 “มาตรฐานพื้นทางหินคลุกผสมซีเมนต์ (Cement Modified Crushed Rock Base)” ซึ่งมาตรฐานที่ ทล. - ม. 203/2567 นี้ จะมีการปรับปรุงจากมาตรฐานที่ ทล. - ม. 203/2556 โดยกำหนดเพิ่มเติมให้ใช้วัสดุงานทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น รวมทั้งพัฒนากระบวนการก่อสร้างโดยการกำหนดให้ใช้เครื่องมือเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับเทคโนโลยีวิศวกรรมงานทางในปัจจุบัน

2. การแก้ไขและป้องกันการชะล้างพังทลายและการเคลื่อนตัวของเชิงลาดทางหลวงหมายเลข 12 ตอน วังทอง - เข็กน้อย ที่ประมาณ กม.297+800 - กม.297+900 วากาง

เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 12 ซึ่งเป็นเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจสายตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) เกิดปัญหาเชิงลาดคั่นทาง (Side Slope) เกิดการทรุดตัวเป็นทางยาว บริเวณทางหลวงหมายเลข 12 ตอน วังทอง - เข็กน้อย ที่ประมาณ กม.297+800 - กม.297+900 ขวาทาง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั้งในระดับจังหวัดและในระดับประเทศได้ หากการจราจรไม่สามารถสัญจรได้ตามปกติ

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบจึงเข้าสำรวจพื้นที่ร่วมกับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง ทั้งจากส่วนกลางและส่วนภูมิภาค (สำนักงานทางหลวงที่ 5 และแขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2) เพื่อร่วมกันวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางแก้ไข ซึ่งผลการสำรวจพบว่า ผิวทางเริ่มมีรอยแตก และทรุดตัวเป็นทางยาวเข้ามาในพื้นที่ผิวจราจร เกิดความเสียหายลุกลาม จำนวน 1 ช่องจราจร (รูปที่ 2) ท่อลอดเหลี่ยมที่อยู่ใต้โครงสร้างชั้นทางเกิดการชำรุดแตกหัก จึงทำให้มีน้ำบางส่วนไหลซึมออกมาจากท่อ (รูปที่ 3 และรูปที่ 4) ทำให้ดินบริเวณนั้นเกิดการเคลื่อนตัวไหลออกไป ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของความเสียหายนี้ ประกอบกับมีน้ำผิวดินไหลลงมากัดเซาะหน้าเชิงลาด (รูปที่ 5) และบริเวณ Toe Slope พบน้ำใต้ดินไหลซึมออกจากหน้าเชิงลาด จึงได้กำหนดแนวทางแก้ไขและป้องกันการชะล้างพังทลายและการเคลื่อนตัวของเชิงลาด โดยให้เปลี่ยนท่อลอดเหลี่ยมใหม่ และก่อสร้างเสริมคั่นทางขึ้นมาใหม่

ทั้งนี้ พื้นที่บริเวณดังกล่าว เป็นภูเขาและมีเขตทางจำกัด จึงให้ดำเนินการก่อสร้างในรูปแบบคันทงเสริมกำลังดินชนิด Modular Block Wall ซึ่งเป็นคันทงที่มีความลาดชันสูงสามารถก่อสร้างในพื้นที่เขตทางได้ โดยมีการติดตั้งระบบระบายน้ำใต้ดินและระบบระบายน้ำผิวดิน ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ สามารถแก้ไขปัญหาการชะล้างพังทลายของเชิงลาดและการทรุดตัวของถนนได้ ประชาชนผู้ใช้ทางสามารถสัญจรได้ตามปกติ มีความสะดวกและปลอดภัย



รูปที่ 5 ลักษณะการกัดเซาะหน้าเชิงลาด



รูปที่ 2 ผิวทางที่เริ่มมีรอยแตกและทรุดตัว



รูปที่ 6 การเปิดหน้างานเพื่อเริ่มก่อสร้าง



รูปที่ 3 ร่องรอยน้ำซึมภายในท่อลอดเหลี่ยม



รูปที่ 7 ระหว่างการก่อสร้าง



รูปที่ 4 ความเสียหายของท่อลอดเหลี่ยม



รูปที่ 8 คันทงเสริมกำลังดิน (Modular Block Wall) ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ สามารถเปิดการจราจรได้ตามปกติ



รูปที่ 9 The 5th International Conference on Highway Engineering (iCHE 2024): Track C (Resilience and Sustainable Infrastructure)

3. การออกแบบแนะนำโครงสร้างชั้นทางตามแนวคิด “โครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นอย่างยั่งยืน (Resilience and Sustainable Infrastructure)” และคู่มือ “The Green Roads Toolkit ของ The Asian Development Bank (ADB)”

งานประชุมทางวิชาการนานาชาติ The 5th International Conference on Highway Engineering (iCHE 2024) ภายใต้แนวคิด Future - proofing Roads for Asia and Beyond ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 4 - 6 กันยายน 2567 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุม BITEC บางนา กรุงเทพฯ ได้มีการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ด้านนวัตกรรมการก่อสร้างทาง 3 ด้าน ได้แก่ 1. Efficient Inclusive and Safe Road Management 2. Smart Mobility Digital Technology and Innovation for Roads และ 3. Sustainability and Resilience of Road Networks

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบมีภารกิจที่สำคัญอย่างหนึ่งในการออกแบบแนะนำโครงสร้างชั้นทางให้แก่กรมทางหลวง จึงได้ดำเนินการศึกษาและพัฒนาวิชาการเทคโนโลยีใหม่สำหรับการออกแบบโครงสร้างทาง การปรับปรุงคุณภาพวัสดุงานทาง (ดิน) และนำมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิด “โครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นอย่างยั่งยืน (Resilience and Sustainable Infrastructure)”

ในงานประชุมทางวิชาการนานาชาติดังกล่าวซึ่งให้ความสำคัญกับการรักษาความสามารถในการให้บริการและความน่าเชื่อถือของระบบการขนส่งทางถนน เพื่อบรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยทางธรรมชาติ ตลอดจนลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทาง

นอกจากนี้ สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้นำหลักการตามคู่มือ The Green Roads Toolkit ซึ่งจัดทำโดย The Asian Development Bank (ADB) มาประยุกต์ใช้กับงานออกแบบแนะนำโครงสร้างชั้นทาง เพื่อส่งเสริมการพัฒนาให้ถนนมีความยืดหยุ่นและยั่งยืน คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและสังคม ดังนี้

1. พิจารณาเลือกใช้วัสดุในการออกแบบโครงสร้างชั้นทางเพื่อมุ่งเน้นต่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การปรับเปลี่ยนจากการใช้ปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ ประเภท 1 (ตาม มอก. 15) เป็นปูนซีเมนต์ไฮดรอลิก (ตาม มอก. 2594) และการหมุนเวียนวัสดุชั้นทางเดิมกลับมาใช้งานใหม่ (Pavement Recycling)

2. กำหนดแนวทางการออกแบบแนะนำในด้านการแก้ไขการพังทลาย การทรุดตัว และการเลื่อนไถลของคันทางโดยประเมินเสถียรภาพการทรุดตัวของคันทางซึ่งเป็นผลมาจากระดับน้ำท่วมที่ผันผวนในแต่ละปี รวมถึงการออกแบบยกระดับโครงสร้างชั้นทางให้พ้นจากระดับน้ำและใช้วัสดุที่ระบายน้ำได้ดี เพื่อช่วยลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างชั้นทาง

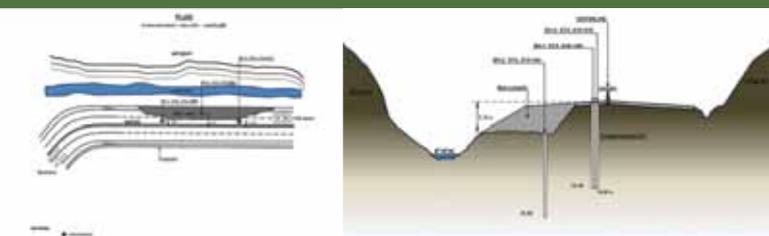
3. มีการจัดทำข้อกำหนดพิเศษในการออกแบบพื้นทางหินคลุกปรับปรุงคุณภาพด้วยปูนซีเมนต์ (Cement Treated Base: CTB) ซึ่งจะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในกระบวนการก่อสร้าง โดยภายหลังได้จัดทำเป็นร่างมาตรฐานฯ และอธิบดีกรมทางหลวงได้เห็นชอบในร่างมาตรฐานฯ ดังกล่าวเมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2566 ประกาศใช้เป็นมาตรฐานที่ ทล. - ม. 214/2566 “มาตรฐานพื้นทางหินคลุกปรับปรุงคุณภาพด้วยปูนซีเมนต์ (Cement Treated Base)”

4. ออกแบบแนะนำโครงสร้างชั้นทางถนนคอนกรีตของกรมทางหลวงให้สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามแนวคิด “ถนนสีเขียว” ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นในระยะยาว

5. มุ่งเน้นไปที่การเลือกและใช้วัสดุและเทคนิคการก่อสร้างที่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสนับสนุนความยั่งยืนในระยะยาว เช่น การเลือกใช้แอสฟัลต์ซีเมนต์ AC 40/50 ในการออกแบบโครงสร้างชั้นทางทดแทนแอสฟัลต์ซีเมนต์ AC 60/70 ในบางโครงการ เพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดร่องล้อ ทำให้ถนนมีอายุการใช้งานยาวนานยิ่งขึ้น



รูปที่ 10 สภาพความเสียหายของถนนบริเวณที่เกิดการทรุดตัวของคันทาง



รูปที่ 11 แผนและรูปตัดพื้นที่บริเวณที่ดำเนินการเจาะสำรวจ



รูปที่ 12 การดำเนินการเจาะสำรวจ

| BH-1 | | BH-2 | | BH-3 | |
|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|
| Depth (m) | Soil Description | Depth (m) | Soil Description | Depth (m) | Soil Description |
| 0.00 - 0.50 | ดินเหนียวปนทราย | 0.00 - 0.50 | ดินเหนียวปนทราย | 0.00 - 0.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 0.50 - 1.00 | ดินเหนียวปนทราย | 0.50 - 1.00 | ดินเหนียวปนทราย | 0.50 - 1.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 1.00 - 1.50 | ดินเหนียวปนทราย | 1.00 - 1.50 | ดินเหนียวปนทราย | 1.00 - 1.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 1.50 - 2.00 | ดินเหนียวปนทราย | 1.50 - 2.00 | ดินเหนียวปนทราย | 1.50 - 2.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 2.00 - 2.50 | ดินเหนียวปนทราย | 2.00 - 2.50 | ดินเหนียวปนทราย | 2.00 - 2.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 2.50 - 3.00 | ดินเหนียวปนทราย | 2.50 - 3.00 | ดินเหนียวปนทราย | 2.50 - 3.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 3.00 - 3.50 | ดินเหนียวปนทราย | 3.00 - 3.50 | ดินเหนียวปนทราย | 3.00 - 3.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 3.50 - 4.00 | ดินเหนียวปนทราย | 3.50 - 4.00 | ดินเหนียวปนทราย | 3.50 - 4.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 4.00 - 4.50 | ดินเหนียวปนทราย | 4.00 - 4.50 | ดินเหนียวปนทราย | 4.00 - 4.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 4.50 - 5.00 | ดินเหนียวปนทราย | 4.50 - 5.00 | ดินเหนียวปนทราย | 4.50 - 5.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 5.00 - 5.50 | ดินเหนียวปนทราย | 5.00 - 5.50 | ดินเหนียวปนทราย | 5.00 - 5.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 5.50 - 6.00 | ดินเหนียวปนทราย | 5.50 - 6.00 | ดินเหนียวปนทราย | 5.50 - 6.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 6.00 - 6.50 | ดินเหนียวปนทราย | 6.00 - 6.50 | ดินเหนียวปนทราย | 6.00 - 6.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 6.50 - 7.00 | ดินเหนียวปนทราย | 6.50 - 7.00 | ดินเหนียวปนทราย | 6.50 - 7.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 7.00 - 7.50 | ดินเหนียวปนทราย | 7.00 - 7.50 | ดินเหนียวปนทราย | 7.00 - 7.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 7.50 - 8.00 | ดินเหนียวปนทราย | 7.50 - 8.00 | ดินเหนียวปนทราย | 7.50 - 8.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 8.00 - 8.50 | ดินเหนียวปนทราย | 8.00 - 8.50 | ดินเหนียวปนทราย | 8.00 - 8.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 8.50 - 9.00 | ดินเหนียวปนทราย | 8.50 - 9.00 | ดินเหนียวปนทราย | 8.50 - 9.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 9.00 - 9.50 | ดินเหนียวปนทราย | 9.00 - 9.50 | ดินเหนียวปนทราย | 9.00 - 9.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 9.50 - 10.00 | ดินเหนียวปนทราย | 9.50 - 10.00 | ดินเหนียวปนทราย | 9.50 - 10.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 10.00 - 10.50 | ดินเหนียวปนทราย | 10.00 - 10.50 | ดินเหนียวปนทราย | 10.00 - 10.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 10.50 - 11.00 | ดินเหนียวปนทราย | 10.50 - 11.00 | ดินเหนียวปนทราย | 10.50 - 11.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 11.00 - 11.50 | ดินเหนียวปนทราย | 11.00 - 11.50 | ดินเหนียวปนทราย | 11.00 - 11.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 11.50 - 12.00 | ดินเหนียวปนทราย | 11.50 - 12.00 | ดินเหนียวปนทราย | 11.50 - 12.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 12.00 - 12.50 | ดินเหนียวปนทราย | 12.00 - 12.50 | ดินเหนียวปนทราย | 12.00 - 12.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 12.50 - 13.00 | ดินเหนียวปนทราย | 12.50 - 13.00 | ดินเหนียวปนทราย | 12.50 - 13.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 13.00 - 13.50 | ดินเหนียวปนทราย | 13.00 - 13.50 | ดินเหนียวปนทราย | 13.00 - 13.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 13.50 - 14.00 | ดินเหนียวปนทราย | 13.50 - 14.00 | ดินเหนียวปนทราย | 13.50 - 14.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 14.00 - 14.50 | ดินเหนียวปนทราย | 14.00 - 14.50 | ดินเหนียวปนทราย | 14.00 - 14.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 14.50 - 15.00 | ดินเหนียวปนทราย | 14.50 - 15.00 | ดินเหนียวปนทราย | 14.50 - 15.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 15.00 - 15.50 | ดินเหนียวปนทราย | 15.00 - 15.50 | ดินเหนียวปนทราย | 15.00 - 15.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 15.50 - 16.00 | ดินเหนียวปนทราย | 15.50 - 16.00 | ดินเหนียวปนทราย | 15.50 - 16.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 16.00 - 16.50 | ดินเหนียวปนทราย | 16.00 - 16.50 | ดินเหนียวปนทราย | 16.00 - 16.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 16.50 - 17.00 | ดินเหนียวปนทราย | 16.50 - 17.00 | ดินเหนียวปนทราย | 16.50 - 17.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 17.00 - 17.50 | ดินเหนียวปนทราย | 17.00 - 17.50 | ดินเหนียวปนทราย | 17.00 - 17.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 17.50 - 18.00 | ดินเหนียวปนทราย | 17.50 - 18.00 | ดินเหนียวปนทราย | 17.50 - 18.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 18.00 - 18.50 | ดินเหนียวปนทราย | 18.00 - 18.50 | ดินเหนียวปนทราย | 18.00 - 18.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 18.50 - 19.00 | ดินเหนียวปนทราย | 18.50 - 19.00 | ดินเหนียวปนทราย | 18.50 - 19.00 | ดินเหนียวปนทราย |
| 19.00 - 19.50 | ดินเหนียวปนทราย | 19.00 - 19.50 | ดินเหนียวปนทราย | 19.00 - 19.50 | ดินเหนียวปนทราย |
| 19.50 - 20.00 | ดินเหนียวปนทราย | 19.50 - 20.00 | ดินเหนียวปนทราย | 19.50 - 20.00 | ดินเหนียวปนทราย |

รูปที่ 13 บันทึกข้อมูลผลการเจาะสำรวจดิน Boring Log หลุมเจาะที่ BH-1, BH-2 และ BH-3

4. การเจาะสำรวจและทดสอบคุณสมบัติของชั้นดินกรณีคันทางทรุดตัว ทางหลวงหมายเลข 1 ตอนแม่กา - แยกประตูชัย กม.815+564 - กม.815+615

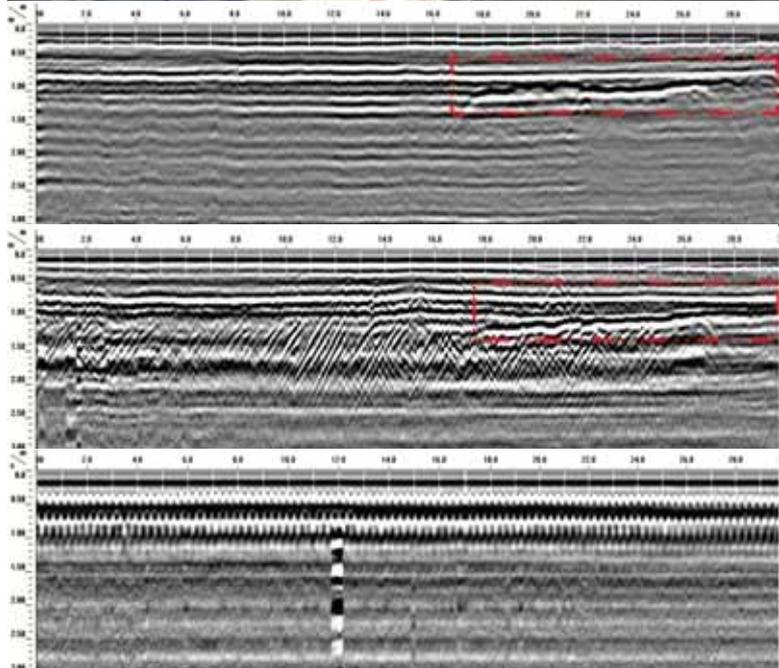
เนื่องจากฝนตกหนักในพื้นที่ภาคเหนือ ทำให้บริเวณทางหลวงหมายเลข 1 ตอน แม่กา- แยกประตูชัย กม.815+564 - กม.815+615 ด้านซ้ายทาง ยาวประมาณ 100 เมตร อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา เกิดคันทางทรุดตัว แขวงทางหลวงพะเยาจึงขอความอนุเคราะห์ให้สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบจัดส่งเจ้าหน้าที่ดำเนินการเจาะสำรวจ (Boring) โครงสร้างชั้นทาง เพื่อนำผลการเจาะสำรวจมาประกอบการพิจารณาออกแบบแก้ไขปัญหาด้านทรุดตัว

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้จัดส่งคณะเจ้าหน้าที่เข้าดำเนินการเจาะสำรวจชั้นดิน จำนวน 3 จุด ความลึกหลุมเจาะประมาณ 15 - 19 เมตร โดยใช้เครื่องมือ Boring ชนิด Rotary Drilling Rig ทำการเจาะโดยวิธีเจาะด้วยสว่าน (Power Auger) ขนาดหลุมเจาะเส้นผ่านศูนย์กลาง 3 1/2 นิ้ว ตลอดความลึกของหลุมเจาะ ในระหว่างเจาะได้ฝัง Casing ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 4 นิ้ว เพื่อป้องกันการพังทลายของหลุมเจาะ เก็บตัวอย่างและทดสอบ Standard Penetration Test (SPT) ตามมาตรฐาน ASTM D - 1586 โดยทำการทดสอบทุกระยะ 1.00 เมตร จากระดับ 0.00 - 6.00 เมตร และทุกระยะ 1.50 เมตร ตั้งแต่ 6.00 เมตร จนถึงสิ้นสุดการเจาะ บันทึกค่า SPT N-Value ที่ได้จากการทดสอบ Standard Penetration Test (SPT) และบันทึกลักษณะของดิน เช่น ชนิด สีของดิน ลงในสมุดจดข้อมูลสนาม (Field Log) โดยได้แจ้งผลการเจาะสำรวจและทดสอบคุณสมบัติของชั้นดินให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปประกอบการพิจารณาออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาด้านทรุดตัวต่อไป

5. การสำรวจโพรงใต้ผิวทาง ด้วย เครื่องมือ Ground Penetration Radar (GPR) บริเวณที่มีการ ยุบตัวของโครงสร้างชั้นทาง บนทางหลวงหมายเลข 3902

เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2567 บริเวณทางหลวงหมายเลข 3902 ตอน พระประแดง - บางแค กม.15+500 มีการทรุดตัวของชั้นดินเป็นบริเวณกว้าง ทำให้โครงสร้างชั้นทางเกิดการยุบตัว มีเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 30 เมตร และลึกประมาณ 1.30 เมตร โดยสาเหตุเกิดจากการก่อสร้างอุโมงค์ส่งน้ำใต้ดินตามแนวทางหลวงหมายเลข 9 (กาญจนภิเษก) ของการประปานครหลวง

ในวันที่ 6 มกราคม 2567 สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ จึงจัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าทำการสำรวจโครงสร้างชั้นทาง ด้วยเครื่องมือ Ground Penetration Radar (GPR) ในบริเวณที่เกิดหลุมยุบ เพื่อหาจุดที่มีความผิดปกติหรือจุดที่เกิดโพรงอากาศใต้ผิวทางซึ่งไม่สามารถมองเห็นจากผิวถนนด้านบนได้



รูปที่ 15 แนวการสำรวจและผลการสำรวจบริเวณที่มีการยุบตัวของโครงสร้างชั้นทาง บนทางหลวงหมายเลข 3902

ผลการสำรวจที่บริเวณแนวสำรวจที่ 1 และ 2 ห่างจากขอบหลุมยุบประมาณ 0.8 และ 1.5 เมตร ได้โครงสร้างชั้นทางที่อยู่ใกล้กับหลุมยุบ พบว่า มีโพรงขนาดใหญ่ที่มีความลึกประมาณ 1.00 - 1.20 เมตร มีความยาวประมาณ 13 เมตร ผลการสำรวจที่บริเวณแนวสำรวจที่ 3 ห่างจากขอบหลุมยุบประมาณ 2.5 เมตร ซึ่งเป็นผิวทางคอนกรีตบนทางหลวงหมายเลข 9 ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ไม่พบความผิดปกติของคลื่นเรดาร์ โดยสำนักได้แจ้งผลการสำรวจทั้งหมดไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาวางแผนและออกแบบวิธีการซ่อมบำรุงถนน บริเวณที่มีการยุบตัวของโครงสร้างชั้นทางบนทางหลวงหมายเลข 3902 ต่อไป



รูปที่ 14 การสำรวจโพรงใต้ผิวทาง ด้วยเครื่อง GPR บนทางหลวงหมายเลข 3902 ในบริเวณที่โครงสร้างชั้นทางเกิดการยุบตัว

6. การประเมินคุณภาพถนนโครงการก่อสร้างใหม่ด้วยเครื่องมือ Fast Falling Weight Deflectometer (FFWD)

ในปี 2567 กรมทางหลวงได้กำหนดให้ความแข็งแรงของโครงสร้างชั้นทาง เป็นอีกหนึ่งเกณฑ์การตัดสิน ในการประเมินคุณภาพงานก่อสร้างใหม่ประจำปี 2567 ซึ่งสำนักมาตรฐานและประเมินผลในฐานะฝ่ายเลขานุการที่ได้รับมอบหมายจากกรมทางหลวงให้ดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ได้ขอความอนุเคราะห์จากสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบให้ดำเนินการทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างชั้นทางด้วยเครื่องมือ Fast Falling Weight Deflectometer (FFWD) เพื่อนำผลการทดสอบมาวิเคราะห์และสรุปผลการประเมินคุณภาพงานก่อสร้างทางของกรมทางหลวงประจำปี 2567 ซึ่งเป็นถนนที่ก่อสร้างใหม่ จำนวนทั้งสิ้น 22 โครงการ

| โครงการ | ประเภท | วันที่ | ค่าเฉลี่ย-ค่าเบี่ยง | ความแข็งแรง | หมายเหตุ |
|---------|--------------------------|----------|---------------------|-------------|----------|
| 1 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 10.000-11.000 | 200 | |
| 2 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 11.000-12.000 | 200 | |
| 3 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 12.000-13.000 | 200 | |
| 4 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 13.000-14.000 | 200 | |
| 5 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 14.000-15.000 | 200 | |
| 6 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 15.000-16.000 | 200 | |
| 7 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 16.000-17.000 | 200 | |
| 8 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 17.000-18.000 | 200 | |
| 9 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 18.000-19.000 | 200 | |
| 10 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 19.000-20.000 | 200 | |
| 11 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 20.000-21.000 | 200 | |
| 12 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 21.000-22.000 | 200 | |
| 13 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 22.000-23.000 | 200 | |
| 14 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 23.000-24.000 | 200 | |
| 15 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 24.000-25.000 | 200 | |
| 16 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 25.000-26.000 | 200 | |
| 17 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 26.000-27.000 | 200 | |
| 18 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 27.000-28.000 | 200 | |
| 19 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 28.000-29.000 | 200 | |
| 20 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 29.000-30.000 | 200 | |
| 21 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 30.000-31.000 | 200 | |
| 22 | ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง | 08/05/67 | 31.000-32.000 | 200 | |

รูปที่ 16 สายทางที่ทำการทดสอบประเมินคุณภาพถนนที่ก่อสร้างใหม่

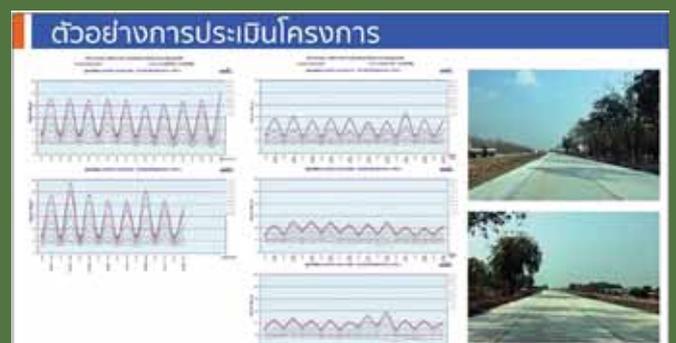


รูปที่ 17 การประเมินคุณภาพถนนด้วยเครื่องมือ Fast Falling Weight Deflectometer (FFWD)

ผลการทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างชั้นทางด้วยเครื่องมือ Fast Falling Weight Deflectometer (FFWD) โดยพิจารณาการแอ่นตัวของถนน สามารถนำมาใช้ในการประเมินคุณภาพงานก่อสร้างได้ดังนี้

1. ประเมินคุณภาพวัสดุที่ใช้ในแต่ละชั้นทาง วัสดุที่มีความแข็งแรงต่ำจะทำให้ถนนมีค่าการแอ่นตัวมากขึ้น ในขณะที่วัสดุที่มีความแข็งแรงจะทำให้ถนนมีค่าการแอ่นตัวลดลง
2. ตรวจสอบการบดอัด การทดสอบการแอ่นตัวบ่งบอกถึงประสิทธิภาพการบดอัด หากมีการแอ่นตัวมากเกินไป อาจแสดงถึงการบดอัดที่ไม่ดีพอ ซึ่งต้องทำการแก้ไขเพื่อป้องกันความเสียหายในอนาคต
3. ประเมินความสามารถในการรับน้ำหนัก ถนนที่มีโครงสร้างชั้นทางที่แข็งแรงจะสามารถรองรับน้ำหนักจากยานพาหนะได้โดยไม่เกิดการแอ่นตัวมากนัก การทดสอบการแอ่นตัวจะบ่งบอกถึงความแข็งแรงและความทนทานของโครงสร้างชั้นทางที่ก่อสร้างขึ้น
4. ตรวจสอบความสม่ำเสมอของโครงสร้างชั้นทาง การทดสอบการแอ่นตัวสามารถใช้ตรวจสอบความสม่ำเสมอของโครงสร้างชั้นทาง หากพบว่า บางพื้นที่มีการแอ่นตัวมากกว่าพื้นที่อื่น อาจแสดงถึงปัญหาในการก่อสร้างหรือการเลือกใช้วัสดุที่ไม่สม่ำเสมอ

การทดสอบการแอ่นตัวของถนนที่ก่อสร้างใหม่จะช่วยให้การประเมินคุณภาพของงานก่อสร้างให้มั่นใจมากยิ่งขึ้นว่าถนนที่ก่อสร้างใหม่มีความแข็งแรง มีอายุการใช้งานยาวนาน สามารถรองรับปริมาณการจราจรตามที่กำหนดไว้ในแบบ หากไม่มีการทดสอบหรือไม่มีการแก้ไขปัญหาที่พบจากการทดสอบการแอ่นตัวของถนน อาจส่งผลให้ถนนเสียหายเร็วกว่าที่คาดการณ์ เกิดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงมากกว่าที่กำหนดไว้ส่งผลกระทบต่อความสะดวกในการสัญจรและความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้ทาง



รูปที่ 18 ตัวอย่างการประเมินโครงการก่อสร้างใหม่ด้วยเครื่องมือ Fast Falling Weight Deflectometer (FFWD)

งานวิจัยและพัฒนาทาง

การพยากรณ์ค่าดัชนีแรงเสียดทานสากลด้วยวิธีปัญญาประดิษฐ์

จากรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม 2565 ระบุว่า มูลเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ในด้านสภาพแวดล้อม มีสาเหตุมาจากถนนลื่นถึงร้อยละ 19 คิดเป็นอันดับสองจากสาเหตุทั้งหมดถือเป็นปัญหาสำคัญบนท้องถนน จากสาเหตุถนนลื่นนี้ กรมทางหลวง ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการกำกับดูแลถนนทางหลวง ค่าความต้านทานการเลื่อนไถล (Skid Resistance) จึงถือเป็นดัชนีหนึ่ง que แสดงถึงความปลอดภัยบนท้องถนน



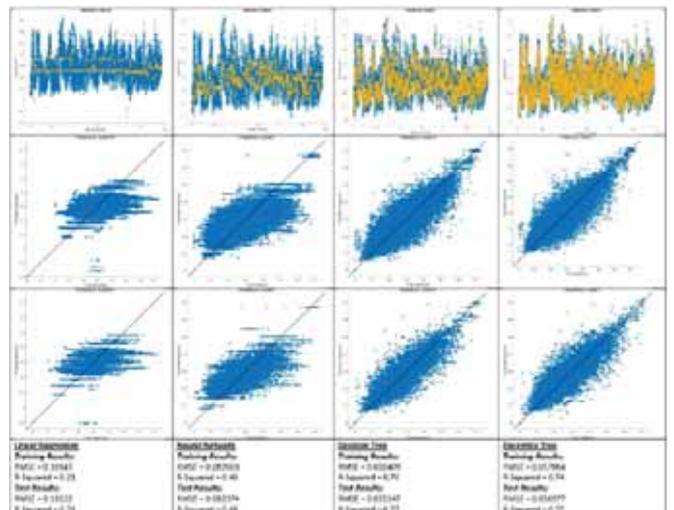
รูปแสดงการเก็บข้อมูลค่าความเสียดทานของผิวถนน



ที่มา: รายงาน CMREL, พ. 2565 ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565

ค่าดัชนีความเสียดทานสากล (International Friction Index: IFI) เป็นตัวชี้วัดที่ใช้ในการประเมินคุณสมบัติด้านความเสียดทานของพื้นผิวถนน เกิดขึ้นจากความร่วมมือของหลายหน่วยงานด้านวิจัยและหน่วยงานด้านมาตรฐานระดับสากล เช่น ASTM (American Society for Testing and Materials) และ PIARC (World Road Association) โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างมาตรฐานการวัดค่าความเสียดทานของผิวถนนได้อย่างแม่นยำและเทียบเคียงกันได้ทั่วโลก ซึ่งใช้อุปกรณ์ที่มีความซับซ้อน และต้องใช้งบประมาณในการดำเนินการสูง อีกทั้งใช้เวลานานเพื่อให้ครอบคลุมถนนทุกสายในโครงข่ายทางหลวงของประเทศไทย

ปัจจุบันมีเทคโนโลยีที่ชื่อว่า ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ทำให้เครื่องจักรหรือระบบคอมพิวเตอร์สามารถทำงานที่ต้องใช้สติปัญญาแบบที่มนุษย์มีได้ โดย AI สามารถเรียนรู้ วิเคราะห์ และตัดสินใจ ในสถานการณ์ต่าง ๆ ตามข้อมูลและแบบจำลองที่ได้รับการฝึกฝนซึ่งสามารถนำมาใช้ในการพยากรณ์ค่า IFI ได้รวดเร็ว โดยการนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาเป็นข้อมูลตั้งต้น เพื่อสร้างแบบจำลองในการพยากรณ์ ในงานวิจัยนี้พิจารณาเปรียบเทียบ 4 วิธี คือ 1) แบบจำลองการถดถอยเชิงเส้น (Multiple Linear Regression Model) 2) แบบจำลองโครงข่ายประสาทเทียม (Artificial Neural Networks) 3) แบบจำลองแผนผังการตัดสินใจ (Decision Tree Model) และ 4) แบบจำลองฟอเรสต์แบบสุ่ม (Random Forest Model) หรือ Ensemble Tree



รูปแสดงการพยากรณ์ค่า IFI ด้วยวิธีปัญญาประดิษฐ์ทั้ง 4 วิธี

แบบจำลองสามารถวัดค่าความแม่นยำได้จากค่า R^2 หากค่าดังกล่าวมีค่าสูงเข้าใกล้ 1 หมายความว่า แบบจำลองมีความสามารถในการพยากรณ์สูง จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลค่า IFI โดยการพยากรณ์จากแบบจำลอง สามารถสรุปได้ว่าแบบจำลองแผนผังการตัดสินใจ (Decision Tree Model) และแบบจำลองฟอเรสต์แบบสุ่ม (Random Forest Model) สามารถประมาณค่า IFI ด้วยค่า R^2 ที่ 0.75 สามารถนำมาใช้ในการพยากรณ์ค่า IFI ได้อย่างพอเพียงและเหมาะสม

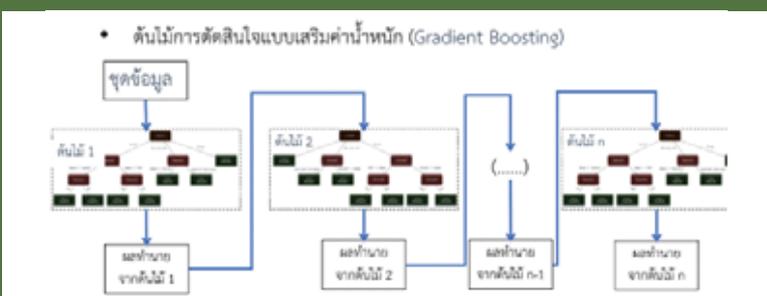
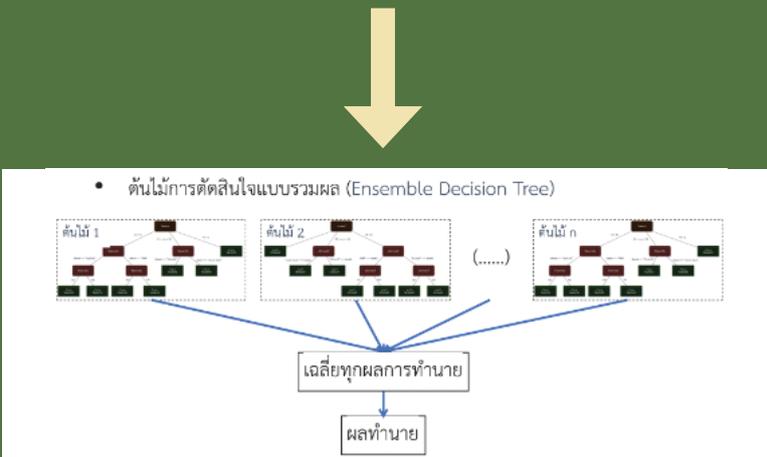
กว่าแบบจำลองการถดถอยเชิงเส้น (Multiple Linear Regression Model) และแบบจำลองโครงข่ายประสาทเทียม (Artificial Neural Networks) ที่ให้ค่า R^2 เท่ากับ 0.21 และ 0.48 ตามลำดับ ซึ่งในอนาคตแบบจำลองการคาดการณ์ค่า IFI ที่เสนอนี้จะสามารถนำไปรวมเข้ากับระบบการจัดการผิวทางของกรมทางหลวง (Thailand Pavement Management System: TPMS) ได้ต่อไป

การพยากรณ์ค่าความขรุขระระยะสากลและอายุบริการที่เหลือของถนนด้วยวิธีปัญญาประดิษฐ์



โครงข่ายทางหลวงเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักสำหรับการขนส่งทางบกที่สนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาสังคม ทั้งนี้ การขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วในปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโตของเมืองใหญ่นอกกับความต้องการในการขนส่งผู้คนและสินค้าได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก การขนส่งด้วยยานพาหนะหนักและการขนส่งสินค้าจำเป็นต้องมีเพื่อตอบสนองต่อความต้องการการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจึงเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ทำให้ผิวทางเสื่อมสภาพอย่างรวดเร็ว

ในประเทศไทย กรมทางหลวงมีหน้าที่ในการบำรุงรักษาและฟื้นฟูโครงสร้างถนน โดยค่าดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index หรือ IRI) ถูกใช้เป็นตัวชี้วัดหลักในการประเมินสมรรถนะของผิวทาง หากค่า IRI มาก ความขรุขระก็จะมาก ความสะดวกสบายในการขับขี่ก็จะลดลง ซึ่งค่า IRI ได้มาจากรถสำรวจสภาพทาง แต่รถสำรวจสภาพทางนั้นมีราคาแพง และระหว่างสำรวจอาจรบกวนกระแสจราจรได้ อีกทั้งค่า IRI ในส่วนต่าง ๆ ของถนนสายเดียวกันอาจแตกต่างกันอย่างมาก เนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ ของผิวทาง กรมทางหลวงจึงพัฒนาปัญญาประดิษฐ์ที่ใช้ทำนายค่าดัชนีความขรุขระสากล นอกจากนี้ ยังได้พัฒนาตัวชี้วัดหนึ่งที่ใช้วัดสภาพผิวทางนอกเหนือจาก IRI นั่นคือ อายุการใช้งานที่เหลืออยู่ (Remaining Service Life หรือ RSL) โดยใช้ข้อมูลทางหลวงที่เก็บรวบรวมในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาเพื่อทำนายอายุที่เหลืออยู่ของถนน ซึ่งปัญญาประดิษฐ์ที่ได้สามารถทำนายค่า IRI และ RSL ได้อย่างแม่นยำ ซึ่งจะช่วยลดความถี่ในการใช้รถสำรวจสภาพทาง และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการบำรุงทางของกรมทางหลวง พร้อมทั้งเสริมสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอีกด้วย



การคำนวณค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่งจากข้อมูลจราจร สำหรับถนนหลายช่องจราจร

ค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่ง หรือ Passenger Car Equivalent (PCE) เป็นค่าแสดงผลกระทบของรถบรรทุกขนาดใหญ่ต่อการจราจรเมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์นั่ง โดยรถบรรทุกและรถโดยสารขนาดใหญ่มีลักษณะเฉพาะที่ส่งผลกระทบต่อจราจร เช่น การเคลื่อนที่ช้ากว่ารถยนต์นั่งทั่วไปและมีการใช้พื้นที่บนถนนมากกว่า ทำให้ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของถนนลดลงในหลายประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา ได้กำหนดค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่ง เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของรถขนาดใหญ่ต่อการจราจรและนำไปใช้ในการออกแบบทางหลวงและถนนหลายช่องจราจร อย่างไรก็ตาม หากประเทศไทยใช้ค่าของประเทศอื่นโดยตรงอาจไม่สะท้อนความเป็นจริงในประเทศไทย เนื่องจากลักษณะและขนาดของยานพาหนะต่างกัน และอาจนำไปสู่ปัญหาการออกแบบจำนวนช่องจราจรไม่สอดคล้องกับสภาพการจราจร

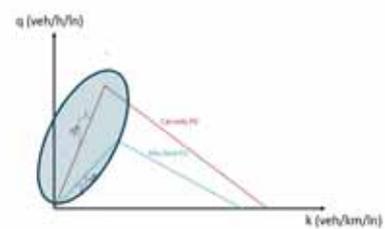
กรมทางหลวง โดยสำนักวิจัยและพัฒนาทาง ได้คำนวณค่า PCE ที่จะวัดจากความหนาแน่นซึ่งสะท้อนระดับการให้บริการของถนน และใช้ข้อมูลจราจรที่เกิดขึ้นจริงบนทางหลวงในประเทศไทย เพื่อให้การออกแบบถนนมีความแม่นยำและตรงกับสภาพจราจรประเทศไทยมากที่สุด

งานวิจัยนี้ใช้ข้อมูลที่สำรวจจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และ 9 โดยข้อมูลที่น่ามาวิเคราะห์ในการศึกษานี้ได้รวบรวมในช่วงเวลาระหว่างเดือนมกราคมถึงมีนาคม ปี 2563 โดยสำรวจทั้งหมด 10 ตำแหน่ง ทุกตำแหน่งมีสภาพภูมิประเทศราบเรียบ ซึ่งมีสัดส่วนของรถบรรทุกเปลี่ยนแปลงไปตามตำแหน่งที่สำรวจข้อมูลจราจร ในการเก็บข้อมูลจะแบ่งรถเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) รถยนต์นั่งทั่วไปและรถบรรทุก 4 ล้อ ที่มีความยาวไม่เกิน 5.1 เมตร 2) รถบรรทุกขนาดกลางที่มีความยาวระหว่าง 5.2 ถึง 13.0 เมตร และ 3) รถบรรทุกขนาดใหญ่ที่มีความยาวตั้งแต่ 13.0 เมตรขึ้นไป จากผลการวิเคราะห์พบว่าค่า PCE ของรถบรรทุกขนาดกลางมีค่าเท่ากับ 1.46 และรถบรรทุกขนาดใหญ่มีค่าเท่ากับ 2.08 สำหรับสภาพภูมิประเทศราบเรียบและถนนที่มี 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า

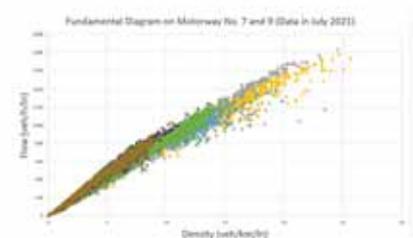
การใช้ค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่งที่พัฒนาขึ้นจากการศึกษานี้ จะช่วยให้การคำนวณอัตราการไหลเทียบเท่ารถยนต์นั่งซึ่งนำไปสู่การคำนวณความหนาแน่นเพื่อกำหนดระดับการให้บริการของถนน และการคำนวณหาช่องจราจรที่เหมาะสมในการออกแบบปรับปรุงทางหลวงให้ได้ระดับการให้บริการตามที่กำหนด มีความสอดคล้องกับสภาพการจราจรของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น



สมมติฐาน Fundamental Diagram ที่ใช้ในการพัฒนา



Fundamental Diagram จากข้อมูลจริงภาคสนาม



งานสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญของการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาทางหลวง จึงมีนโยบายที่มุ่งส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงอย่างยั่งยืน ควบคู่ไปกับการดำเนินงานด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม และสามารถตรวจสอบได้ โดยการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวง เพื่อให้มีความสอดคล้องกับ พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ซึ่งปีที่ผ่านมามีกรมทางหลวงได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการสำคัญ ได้แก่ โครงการสะพานคู่ขนานข้ามแม่น้ำโก-ลก ที่อำเภอสุโขทัย-ลก ซึ่งเป็นโครงการภายใต้กรอบความร่วมมือว่าด้วยยุทธศาสตร์ในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย- มาเลเซีย (Thailand-Malaysia Committee on Joint Development Strategy for Border Areas: JDS) และแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle: IMT - GT)

รวมถึงได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ จำนวน 22 โครงการ ได้แก่

- 1) ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 3087 (แยกเขางู)
- 2) ทางหลวงหมายเลข 3646 อ.อรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ.หนองเอี่ยน - สดิ่งบท) ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 33 บรรจบทางหลวงหมายเลข 3586 จ.สระแก้ว (ระยะดำเนินการ)
- 3) ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ - อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (ระยะดำเนินการ)
- 4) ทางหลวงหมายเลข 319 ปราจีนบุรี - อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองบัวหมี - อ.พนมสารคาม ตอน 2 จ.ปราจีนบุรี (ระยะดำเนินการ)
- 5) โครงการต่อขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี และปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 338 สายปิ่นเกล้า - นครชัยศรี กรุงเทพมหานคร (ระยะที่ 2)
- 6) ทางหลวงหมายเลข 101 ร้อยแก้ว - น่าน ตอน 2 จ.น่าน (ระยะที่ 2)
- 7) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว



รูปที่ 1 การออกแบบรูปทรงสถาปัตยกรรมคล้ายเรือประมงท้องถิ่น เพื่อเป็นสัญลักษณ์สะท้อนถึงประวัติศาสตร์พื้นที่ (Landmark)



รูปที่ 2 กำหนดให้มีการตกแต่งลวดลายประตู โดยใช้ลาย “ต้นหญ้าขัด” เป็นพันธุ์ไม้ท้องถิ่นที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่นมาประยุกต์ใช้



รูปที่ 3 มาตรการติดตั้งตาข่ายใต้โครงสร้างสะพาน เพื่อป้องกันเศษวัสดุตกลงแก่ผู้ใช้ทาง



รูปที่ 4 มาตรการติดตั้งกำแพงคอนกรีต (Barrier) บริเวณพื้นที่อ่อนไหว เพื่อกันพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน

- 8) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ - บ้านฉาง ช่วงชลบุรี - มาบตาพุด
- 9) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี
- 10) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา
- 11) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองสุครีพ บนทางหลวงหมายเลข 3 กม.112+875 จ.ชลบุรี
- 12) สะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 กม.62+886 (ต่อเขตแขวงสุรินทร์) - แยกเข้าอุทุมพรพิสัย ที่ กม.75+971 จ.ศรีสะเกษ
- 13) ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา
- 14) โครงการทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน - บางปะอิน)

- 15) ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 205 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 226 จ.นครราชสีมา
- 16) โครงการสะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 4114 แยกทางหลวงหมายเลข 41 (สมอทอง) - ชายทะเล ที่ กม.4+492 จ.สุราษฎร์ธานี
- 17) ทางหลวงหมายเลข 333 อ.หนองผ่อง - อุทัยธานี ตอน ต.หนองไผ่ - อุทัยธานี จ.อุทัยธานี
- 18) ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะดำเนินการ)
- 19) ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างฝือก (แยกประโดก) และอุโมงค์บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกนครราชสีมา) จ.นครราชสีมา
- 20) โครงการก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจรทางหลวงหมายเลข 304 ตอน อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย จ.นครราชสีมา และโครงการทางเชื่อมฝืนป่ามรดกโลกบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี - ปักธงชัย จ.ปราจีนบุรี (ระยะดำเนินการ)
- 21) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3702 ตอน บางควาย - เขาคิน (สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง) จ.ฉะเชิงเทรา
- 22) โครงการขั้วทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศทางหลวงหมายเลข 101 ตอน น่าน - อ.เฉลิมพระเกียรติ (ตอน 2) จ.น่าน



รูปที่ 5 มาตรการความปลอดภัยและการจัดการจราจรทางน้ำ โดยกำหนดให้มีทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือ



รูปที่ 7 มาตรการป้องกันผลกระทบต่อการสูญเสียดิน และการเคลื่อนย้ายดิน ออกจากพื้นที่โครงการ โดยกำหนดเป็นพื้นที่ที่ต้องใช้กองดิน



รูปที่ 6 มาตรการความปลอดภัยและการจัดการจราจรทางน้ำ โดยกำหนดให้มีการทาสี (Marking) บนตอม่อสะพาน



รูปที่ 8 กรมทางหลวงร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการ

เสริมสร้างความโปร่งใส ในการพัฒนาทางหลวง ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม ของประชาชน

เพื่อเป็นการส่งเสริมและเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการทางหลวง กรมทางหลวงจึงจัดให้มีกิจกรรมการดำเนินงานที่มีส่วนร่วมของประชาชนครอบคลุมทุกขั้นตอนของการพัฒนาทางหลวง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนของการก่อสร้าง กรมทางหลวงจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชน และนำมาใช้ประกอบในการพิจารณาปรับปรุงการพัฒนาโครงการทางหลวงให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นให้มากที่สุด โดยในปี 2567 ได้ดำเนินการทั้งสิ้น 295 โครงการ ได้แก่

- 1) กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง จำนวน 172 โครงการ
- 2) กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน จำนวน 59 โครงการ
- 3) โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี 2567 จำนวน 64 โครงการ



กรมทางหลวงร่วมสร้าง อนาคตสีเขียวที่ยั่งยืน

กรมทางหลวงมีความมุ่งมั่นที่จะร่วมสร้างอนาคตสีเขียวที่ยั่งยืน นอกเหนือจากภารกิจหลักที่ต้องดำเนินการ โดยเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการบูรณาการงานที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานอื่น ๆ ได้แก่

- คณะอนุกรรมการกำกับดูแลขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติการแก้ไขปัญหาหมอกควัน ด้านฝุ่นละออง
- คณะอนุกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาไฟป่าหมอกควัน และฝุ่นละออง
- คณะอนุกรรมการพิจารณาการจัดการมลพิษในเขตควบคุมมลพิษ
- คณะอนุกรรมการบูรณาการด้านการจัดการการกัดเซาะชายฝั่งทะเล
- คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังเข้าร่วมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยในปี 2567 กรมทางหลวงเข้าร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทั้งทางทางด้านวิชาการและการลงพื้นที่เพื่อปฏิบัติ





งานบำรุงรักษาทางหลวง

งานบำรุงรักษาทางหลวงเป็นหนึ่งในภารกิจหลักของกรมทางหลวงที่จะต้องดำเนินการโดยต่อเนื่องตลอดเวลา เพื่อให้ทางหลวงอยู่ในสภาพพร้อมให้บริการ มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และสวยงาม จึงควรมีการวางแผนดำเนินงาน และการติดตามงานบำรุงรักษาทางหลวงอย่างมีระบบ เพื่อให้งานบำรุงรักษาทางหลวงมีประสิทธิภาพสูงสุดภายใต้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด และสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพความเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อสามารถยืดอายุการใช้งานทางหลวงให้ยืนยาวที่สุด

กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2567 สำหรับใช้ในงานบำรุงรักษาทางหลวงทั้งสิ้น 31,682.1231 ล้านบาท แบ่งออกเป็นงบประมาณแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน กิจกรรมอำนวยการ และสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง 433.2645 ล้านบาท กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง 25,266.5786 ล้านบาท กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน 679.5770 ล้านบาท กิจกรรมแก้ไขปัญหาสัญญาณจราจรเร่งด่วน 200.0000 ล้านบาท และแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 4,602.3030 ล้านบาท กิจกรรมแก้ไขปัญหาการระบายน้ำที่ส่งผลกระทบต่อ การจราจรบนโครงข่ายทางหลวง 133.8000 ล้านบาท และกิจกรรมก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง 366.6000 ล้านบาท มีรายละเอียด ดังนี้

ผลผลิตที่ 1 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

| | | |
|---|----------|---------|
| 1) กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง (สร.) | 433.2645 | ล้านบาท |
| 1.1 ค่าก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ | 160.5000 | ล้านบาท |
| 1.2 ค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบ | 105.0750 | ล้านบาท |
| 1.3 ค่าปรับปรุงอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบ | 66.5904 | ล้านบาท |
| 1.4 ค่าปรับปรุงอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ | 51.6950 | ล้านบาท |
| 1.5 โครงการค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการ พร้อมอาคารที่พักอาศัย และสิ่งก่อสร้างประกอบแขวงทางหลวงระนอง | 49.4041 | ล้านบาท |

ผลผลิตที่ 2 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

| | | |
|---|-------------|---------|
| 1) กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง | 25,266.5786 | ล้านบาท |
| 1.1 งานบำรุงปกติ | 7,056.3600 | ล้านบาท |
| 1.2 งานบำรุงตามกำหนดเวลา | 6,919.6880 | ล้านบาท |
| 1.3 งานบำรุงพิเศษและบูรณะ | 9,140.0415 | ล้านบาท |
| 1.4 งานฟื้นฟูทางหลวง | 1,697.3959 | ล้านบาท |
| 1.5 งานปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตขั้นพื้นฐาน | 365.2760 | ล้านบาท |
| 1.6 งบรายจ่ายอื่น ๆ (โครงการจ้างที่ปรึกษา 5 รายการ) | 87.8172 | ล้านบาท |
| 2) กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน | 679.5770 | ล้านบาท |
| 3) กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน | 200.0000 | ล้านบาท |
| แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ | | |
| • กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค | 4,602.3030 | ล้านบาท |
| • กิจกรรมแก้ไขปัญหาการระบายน้ำที่ส่งผลกระทบต่ออาการจราจรบนโครงข่ายทางหลวง | 133.8000 | ล้านบาท |
| • กิจกรรมก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง | 366.6000 | ล้านบาท |

งานบำรุงรักษาทางหลวงสามารถแบ่งออกเป็นกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ อธิบายรายละเอียดไว้ดังต่อไปนี้

1. กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง

เป็นกิจกรรมเพื่อดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงอาคารที่ทำการและอาคารที่พักอาศัยต่าง ๆ ของกรมทางหลวง ซึ่งปัจจุบันสภาพอาคารที่ทำการและอาคารที่พักอาศัยของหน่วยงาน มีสภาพชำรุดทรุดโทรมและเสียหายตามกาลเวลาเป็นจำนวนหลายแห่ง ซึ่งมีหน่วยงานรวมทั้งสิ้น 712 แห่ง ประกอบไปด้วยอาคารสำนักงานและอาคารที่พักอาศัยและ

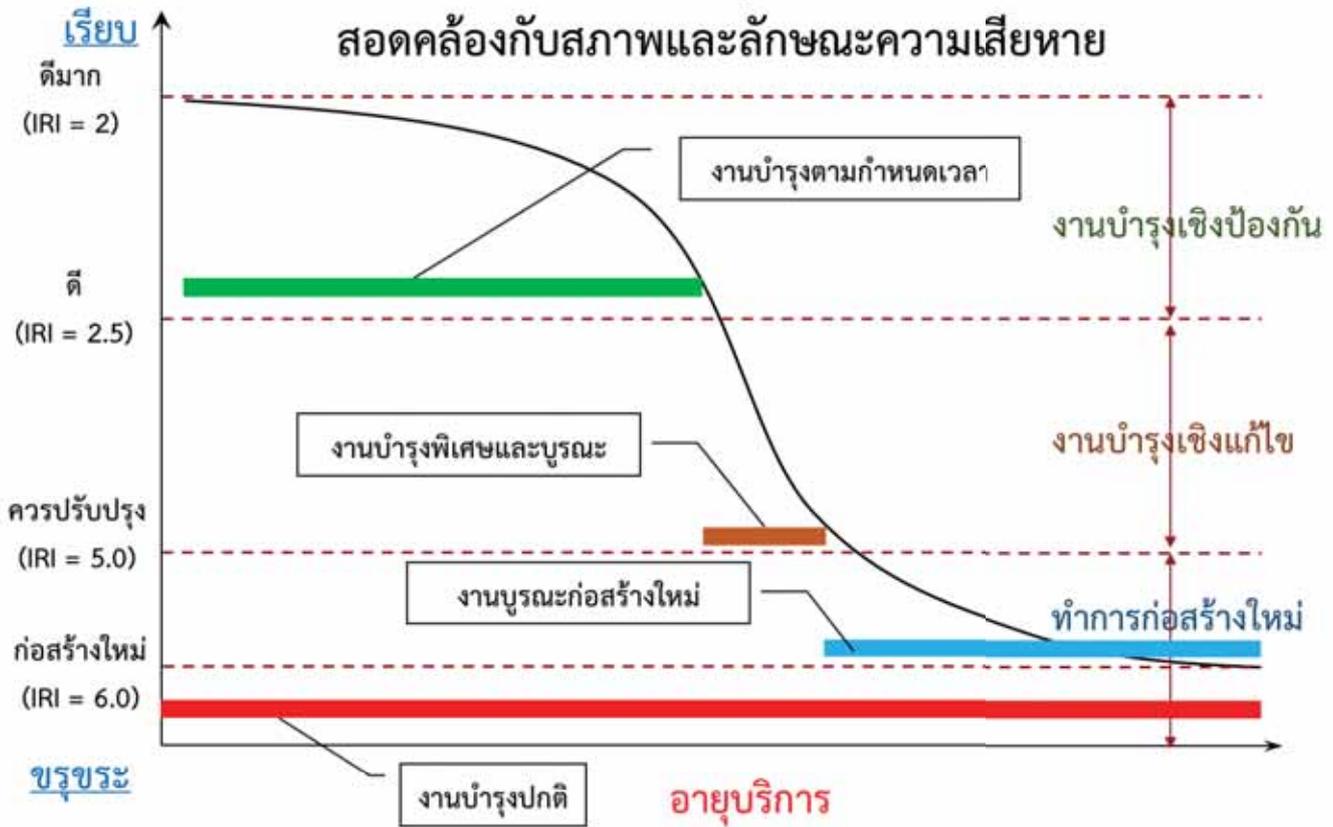
สิ่งก่อสร้างประกอบ ของสำนักงานทางหลวง จำนวน 18 แห่ง ศูนย์สร้างทาง จำนวน 5 แห่ง ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน จำนวน 4 แห่ง แขวงทางหลวง จำนวน 104 แห่ง และหมวดทางหลวง จำนวน 581 แห่ง ซึ่งในจำนวนดังกล่าวมีอายุการใช้งานเป็นเวลานานและจำเป็นต้องได้รับการบำรุงรักษาให้สามารถใช้งานได้อย่างดี



สภาพของผิวทาง

เลือก เวลาและวิธีบำรุงรักษา ที่เหมาะสม

สอดคล้องกับสภาพและลักษณะความเสียหาย



2. กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง

สำนักบริหารบำรุงทาง (สร.) ได้กำหนดแผนกลยุทธ์จากผลการตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพทางในงานซ่อมบำรุง พร้อมทั้งรวบรวมความต้องการงบประมาณสำหรับซ่อมบำรุงทางจากสำนักงานทางหลวงและแขวงทางหลวง เพื่อนำมาจัดทำงบประมาณประจำปีให้สอดคล้องกับแนวนโยบายของกรมทางหลวงและกระทรวงคมนาคม โดยกำหนดกรอบในงานบำรุงดูแลรักษาจากสมรรถนะเทียบกับอายุบริการของทางหลวง

2.1 งานบำรุงปกติ

เป็นงานกำกับดูแลและซ่อมแซมบำรุงรักษาทำความสะอาดเสริมแต่งทางหลวง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องทำเป็นประจำ โดยมีปริมาณงานไม่มากนัก ทั้งนี้ ให้รวมถึงการแก้ไข ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงหรือต่อเติมได้บ้างตามความเหมาะสม รวมถึงงานบริการสาธารณะ เพื่อให้ทางหลวงคงสภาพใช้งานได้ดี อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงปกติ มีดังนี้

1) งานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทาง กรณีงานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทางแอสฟัลต์

1. งานอุดรอยแตก
2. งานฉาบ
3. งานปรับระดับ
4. งานปะซ่อม
5. งานขุดซ่อม
6. งานปาดแต่ง

กรณีงานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทางคอนกรีต

1. งานซ่อมวัสดุรอยต่อ
2. งานอุดเชื่อมรอย
3. งานปรับระดับคอนกรีต
4. งานซ่อมคอนกรีต

กรณีงานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทางลูกรัง

1. งานซ่อมหลุมบ่อ
2. งานกวาดเกลี่ย
3. งานขึ้นรูปบดทับใหม่

2) งานบำรุงรักษา ทางเท้า ทางเชื่อม เกาะแบ่งถนน และทางจักรยาน

3) งานระบบระบายน้ำ สะพานและโครงสร้าง

กรณี งานบำรุงรักษา ระบบระบายน้ำ

1. งานทางระบายน้ำ เช่น งานทำความสะอาด ขุดลอก ตกแต่ง ต่อเติม ซ่อมแซม หรือรื้อย้ายท่อระบายน้ำและส่วนประกอบ เป็นต้น
2. งานท่อระบายน้ำ เช่น งานทำความสะอาด ขุดลอก ตกแต่ง ต่อเติม ซ่อมแซม หรือรื้อย้ายท่อระบายน้ำและส่วนประกอบ เป็นต้น

กรณี บำรุงรักษาสะพานและโครงสร้าง

1. งานสะพาน เช่น อุดรอยแตกพื้นสะพานด้วยวัสดุอุดซ่อมคอนกรีต ซ่อมราวสะพาน ซ่อมพื้นสะพาน งานทาสี หรือน้ำปูน
2. งานลาดคอคอสะพาน เช่น งานปรับแต่งเรียงหินยาแนว เป็นต้น
3. งานกำแพงกันดิน เช่น งานซ่อมรอยแตกกร้าวของกำแพงกันดินคอนกรีต
4. งานสะพานคนเดินข้ามหรือทางลอด
5. งานอุโมงค์ทางรถยนต์

4) งานจราจรสงเคราะห์และสิ่งอำนวยความสะดวก

กรณี งานป้ายและเครื่องหมายจราจร

1. งานป้ายจราจร เช่น ทำความสะอาด ซ่อม ทาสี รื้อย้ายหรือติดตั้งเพิ่มเติมบางส่วน เป็นต้น
2. งานตีเส้นและทำเครื่องหมายจราจร

กรณี งานสิ่งอำนวยความสะดวก

1. งานบำรุง หลัคนำทาง หลักกิโลเมตร หลักเขตทาง และหมุดหลักฐานอื่น ๆ
2. งานบำรุง ราวกันอันตราย กำแพงกันอันตราย รั้วเขตทาง แผงกัน อุปกรณ์ดูดซับแรงกระแทกและราวกันอันตรายประเภทอื่น ๆ เช่น ทำความสะอาด ซ่อมแซม ทาสี รื้อย้ายหรือติดตั้งเพิ่มเติมบางส่วน เป็นต้น
3. งานบำรุงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ

กรณี งานซ่อมบำรุงไฟฟ้าแสงสว่างและไฟฟ้าสัญญาณจราจร

1. งานไฟฟ้าแสงสว่าง เช่น ทำความสะอาด ซ่อม ทาสี หรือเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ชำรุด รวมถึงรื้อย้ายหรือติดตั้งใหม่ได้ตามความเหมาะสม
2. งานไฟสัญญาณจราจร

5) งานภูมิทัศน์ทางหลวง

6) งานสนับสนุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพงานบำรุงรักษาทางหลวง



2.2 งานบำรุงตามกำหนดเวลา

เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงเชิงป้องกันซึ่งจะต้องดำเนินการเพื่อยืดอายุบริการและเสริมความแข็งแรงสำหรับรองรับปริมาณจราจรในอนาคต ประกอบด้วย งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต งานเสริมผิวลูกรัง งานเสริมผิวแอสฟัลต์ และงานฉาบผิวแอสฟัลต์ รวมถึงงานฉาบผิวพาราสเลอริซีล

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามกำหนดเวลา มีดังนี้

- 1) งานฉาบผิวแอสฟัลต์
- 2) งานเสริมผิวแอสฟัลต์
- 3) งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตคือนำกลับมาใช้ใหม่
- 4) งานเสริมผิวลูกรัง
- 5) งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต
- 6) งานตกแต่ง ปรับปรุง หรือซ่อมแซมผิวโครงสร้าง





2.3 งานบำรุงพิเศษและงานบูรณะ

1) งานบำรุงพิเศษ เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหาย และมีปริมาณงานมากเกินกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงด้วยงานบำรุงปกติได้ วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงพิเศษมีดังนี้

1. งานปรับระดับผิวทาง
2. งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์
3. งานซ่อมทางผิวคอนกรีต
4. งานซ่อมทางลาดข้างทาง

2) งานบูรณะ เป็นงานซ่อมแซมทางหลวงที่ชำรุดเสียหายมากจนไม่สามารถทำการแก้ไขด้วยงานบำรุงพิเศษได้ วิธีการบูรณะมีดังนี้

1. งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์
2. งานบูรณะทางผิวคอนกรีต

2.4 งานฟื้นฟูทางหลวง

เป็นงานฟื้นฟูทางหลวงหรือทรัพย์สินของทางราชการที่เกิดการชำรุดเสียหาย อันเกิดจากภัยพิบัติ ซึ่งจะต้องทำการฟื้นฟูตามความเหมาะสมหรือตามที่แบบกำหนดในภายหลัง รวมไปถึงงานเพิ่มประสิทธิภาพระบบระบายน้ำ งานเสริมเสถียรภาพทางหลวงเพื่อแก้ไขปัญหาการพังทลายเชิงลาด



2.5 งานปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตขั้นพื้นฐาน

เป็นงานปรับปรุงทางหลวงเพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการเดินทางสัญจรของประชากรไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ในระดับชุมชน และเป็นโครงข่ายที่รองรับการขนส่งสินค้าทางการเกษตรที่มาจากแหล่งผลิตของเกษตรกรไปยังแหล่งจำหน่ายสินค้าทั้งในชุมชนและนอกพื้นที่ชุมชนเป็นหลัก โครงข่ายทางหลวงซึ่งเป็นพื้นที่ห่างไกลจากศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจหรือเป็นพื้นที่ถิ่นทุรกันดาร เป็นเส้นทางช่วงปลายของโครงข่าย หรือเป็นทางหลวงที่รับมอบจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้ออกแบบมาเพื่อเป็นทางจราจรสำหรับรองรับการขนส่งสินค้าหรือรถบรรทุกขนส่งสินค้า เช่น ถนนลำนาลอง ถนนลูกรัง คันคลองชลประทาน ให้ได้มาตรฐาน ส่งเสริมให้การเดินทางมีความสะดวกสบาย คล่องตัวและปลอดภัย สามารถเดินทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชุมชน และเข้าถึงบริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน สถานที่ราชการ ได้อย่างเสมอภาคเท่าเทียม

จุดประสงค์หลัก

- เพื่อส่งเสริมความเท่าเทียม เสมอภาค ทิวถึงและครอบคลุมพื้นที่ห่างไกลทุรกันดาร
- เพื่อให้ประชาชนหรือเกษตรกรในพื้นที่สามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตได้อย่างมีคุณภาพ โดยเน้นพัฒนาเศรษฐกิจระดับชุมชน
- ลดงบประมาณในการบำรุงรักษาในระยะยาว

พื้นที่เป้าหมาย

- พื้นที่ห่างไกลช่วงปลายของโครงข่ายทางหลวง
- เป็นถนนที่รับมอบหรือโอนให้หน่วยงานอื่น
- เป็นทางหลวงหมายเลข 4 หลัก และมีปริมาณการจราจรต่ำกว่า 2,000 คัน/วัน เนื่องจากข้อจำกัดของงบประมาณที่มุ่งเน้นไปยังโครงข่ายทางหลวงที่มีปริมาณการจราจรสูง

3. กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน

เป็นงานซ่อมบำรุงส่วนที่เป็นโครงสร้างและ/หรือส่วนประกอบของสะพาน ทางแยกต่างระดับ กำแพงกันดิน ลาดคองสะพาน อุโมงค์ ทางลอด และกำแพงคอนกรีต ซึ่งมีปริมาณงานมากเกินกว่าที่จะดำเนินการได้ด้วยงานบำรุงปกติ ทั้งนี้ อาจรวมถึงงานจราจรสงเคราะห์ และสิ่งอำนวยความสะดวกภัยได้ตามความจำเป็น (ไม่รวมงานก่อสร้างใหม่ ต่อความยาว ขยายความกว้างสะพาน)

4. กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน

เป็นลักษณะงานเป็นงานซ่อมแซม แก้ไขทางหลวง หรือทรัพย์สินของทางราชการที่เกิดการชำรุดเสียหาย อันเกิดจากภัยพิบัติ ซึ่งจะต้องทำการแก้ไขให้สามารถใช้งานได้ ในเบื้องต้นโดยเร็วที่สุด เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างทัน่วงที ลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชน

5. กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคเป็นเส้นทางคมนาคมหลักในการสัญจรเชื่อมโยง ทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค กลุ่มจังหวัด และการเดินทางระหว่างประเทศ รวมทั้งเชื่อมโยงจุดสำคัญทางยุทธศาสตร์และการขนส่งต่าง ๆ เช่น ท่าเรือ สนามบิน ท่าอากาศยานแดน นิคมอุตสาหกรรม และเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งมีปริมาณจราจรและสัดส่วนของรถบรรทุกหนักสูง เป็นสาเหตุให้สภาพทางชำรุดเสียหายอย่างรวดเร็ว จำเป็นต้องได้รับการบำรุงรักษาเป็นพิเศษ และต้องการงบประมาณในการบำรุงรักษามากกว่าทางหลวงทั่วไป กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ทางหลวงสายหลักอยู่ในสภาพดี สามารถใช้ในการคมนาคมขนส่งของประเทศได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยตลอดเวลา พร้อมสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างเต็มศักยภาพและมีความยั่งยืน

6. กิจกรรมแก้ปัญหการระบายน้ำที่ส่งผลกระทบต่อทางหลวงบนโครงข่ายทางหลวง

ปัญหาการระบายน้ำบนทางหลวงเป็นปัญหาสำคัญที่มักเกิดขึ้นในช่วงฤดูฝน เนื่องจากมีปริมาณน้ำไหลผ่านจำนวนมาก ระบบระบายน้ำข้างทางและลอดคั่นทางไม่เพียงพอส่งผลให้น้ำท่วมผิวจราจร กระทั่งการจราจรของผู้ใช้ทางจึงต้องมีการแก้ปัญหการระบายน้ำและปรับปรุงระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

7. กิจกรรมก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง

โครงการก่อสร้างจุดพักรถเป็นโครงการพัฒนาด้านคมนาคมรองรับการขนส่งสินค้า และสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามข้อกำหนด พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้ผู้ขับรถได้พักเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง จึงขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน กรมทางหลวงจึงจัดให้มีที่บริการที่พักรถทางเฉพาะสำหรับรถขนาดใหญ่ โดยมีบริการพื้นฐานที่จำเป็น และมีระบบรักษาความปลอดภัยเมื่อผู้ใช้ทางจอดพัก ช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากความเมื่อยล้าและอ่อนเพลียของผู้ขับขี่ได้ ทั้งยังช่วยลดปัญหาการจราจรบนไหล่ทาง ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุทั้งต่อผู้จอดและผู้ใช้ทางที่สัญจรอยู่





8. โครงการจ้างที่ปรึกษา

8.1 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง (TPMS) เพื่อบริหารงานบำรุงทาง

สำนักบริหารบำรุงทาง มีบทบาทหน้าที่ในการกำหนดกลยุทธ์ แผนงาน โครงการงานบำรุงรักษาทางหลวง รวมทั้งศึกษาและพัฒนาการบริหารและการบำรุงรักษาทางหลวง โดยในปัจจุบัน กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่ดูแลโครงข่ายสายทางมากที่สุดของประเทศไทย โดยมีสายทางที่อยู่ในความรับผิดชอบ 79,011 กิโลเมตร (ระยะต่อ 2 ช่องจราจร) โดยประกอบด้วยทางผิวลาดยาง ประมาณ 70,722 กิโลเมตร ทางผิวคอนกรีต ประมาณ 8,235 กิโลเมตร และทางผิวลูกรัง ประมาณ 54 กิโลเมตร (ข้อมูลบัญชีลักษณะผิวทาง ณ วันที่ 18 มีนาคม 2567) และยังมีภารกิจสำรวจสภาพผิวทาง ลักษณะความเสียหายของผิวทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของทางหลวงทั่วประเทศซึ่งถูกรวบรวมและจัดเก็บในฐานข้อมูลระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง (Roadnet) เพื่อเป็นข้อมูลตั้งต้นในการวางแผนบริหารจัดการงบประมาณบำรุงทาง ดังนั้น ทางสำนักจึงมีความจำเป็นอย่างมาก ที่จะต้องนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการบริหารงานบำรุงรักษาทาง ด้วยระบบการวิเคราะห์งบประมาณที่มีความแม่นยำ และครอบคลุมทุกมิติปัจจัย ทั้งด้านการให้บริการและการยกระดับความปลอดภัย เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้ ทั้งในทั้งระดับโครงข่ายและระดับรายสายทาง การวิเคราะห์งบประมาณการซ่อมบำรุงทางถือเป็นหนึ่งในภารกิจที่มีความสำคัญของสำนักอย่างมาก ในอดีตกรมทางหลวงได้เริ่มนำระบบบริหารงานบำรุงทาง (Pavement Management System) มาใช้ โดยมีความช่วยเหลือจากธนาคารโลกซึ่งอ้างอิงแนวทางการวิเคราะห์จากซอฟต์แวร์ประยุกต์ Highway Development and Management (HDM) ต่อมา ได้มีการพัฒนาปรับปรุงระบบให้สอดคล้องกับสภาพถนนและ

สภาพการจราจรของประเทศไทย จากนั้น ได้นำมาใช้สำหรับงานบริหารบำรุงรักษาทางหลวงทั่วประเทศ เริ่มในปี 2530 โดยเรียกระบบบริหารงานบำรุงทางนี้ว่า ระบบ Thailand Pavement Management System (TPMS) อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันระบบ TPMS ยังมีความสามารถในการวิเคราะห์แผนงานบำรุงทางที่ยังไม่ครอบคลุมตรงกับความต้องการใช้งานที่เปลี่ยนแปลงไปของผู้ใช้งานปัจจุบัน อาทิ มีพื้นฐานการวิเคราะห์ในด้านความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ และเงื่อนไขการซ่อมบำรุงทางวิศวกรรมในภาพรวมระดับโครงข่ายเท่านั้น ยังมีได้สะท้อนถึงการกระจายงบประมาณตามพื้นที่ หรือสามารถให้ผลลัพธ์การวิเคราะห์ละเอียดระดับรายโครงการได้ รวมทั้งมิได้นำปัจจัยด้านความปลอดภัย เช่น ค่าความเสียหาย รวมเข้าวิเคราะห์เพื่อพิจารณาแผนงานบำรุงทาง เป็นผลให้ในปัจจุบันการวางแผนงบประมาณบำรุงทางของกรมทางหลวงด้วยระบบ TPMS สามารถให้ผลการวิเคราะห์ได้ในเฉพาะปัจจัยด้านระดับการให้บริการทางและวิเคราะห์ระดับโครงข่ายเท่านั้น

เนื่องด้วยความต้องการในการวิเคราะห์งบประมาณซ่อมบำรุงทางที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งความต้องการให้เจ้าหน้าที่ระดับสำนักหรือแขวงสามารถมีส่วนร่วมในการช่วยวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางในระดับรายสายทางระดับรายโครงการและในระดับโครงข่าย จึงมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาและปรับปรุงระบบ TPMS ทั้งการพัฒนาแบบจำลองทำนายการเสื่อมสภาพ (Deterioration Model) แบบจำลองผลกระทบจากมาตรฐานการซ่อม (Road Work Effect Model) และแบบจำลองผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง (Road User Effect Model) การจัดสรรงบประมาณการบำรุงทางรวมทั้งกระบวนการวิเคราะห์ในมิติและตัวแปรต่าง ๆ ทั้งความเรียบและความเสียหาย ที่ใช้ในการบริหารแผนและงบประมาณการซ่อมบำรุง เพื่อยกระดับการบริหารจัดการและปฏิบัติงาน รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพพัฒนาการบริหารและบำรุงรักษาทางหลวงอย่างยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- 1) เพื่อศึกษาและทบทวนระบบวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง (TPMS)
- 2) เพื่อจัดทำเกณฑ์การเก็บข้อมูลสภาพผิวทางที่สอดคล้องกับหลักการของระบบวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง (TPMS)
- 3) เพื่อดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพ การปรับปรุงและพัฒนา ระบบวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง (TPMS) ให้ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งาน
- 4) เพื่อดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพระบบวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง (TPMS) เพื่อรองรับมิติด้านความปลอดภัย และเกณฑ์คุณภาพตามทางหลวงประเภทต่าง ๆ
- 5) เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลที่เป็นประโยชน์กับการวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง เช่น ข้อมูลปริมาณจราจร ข้อมูลการสำรวจสภาพทางกับระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง (Roadnet) ระบบ Plannet และระบบอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 6) เพื่อพัฒนาระบบการนำเสนอข้อมูลการวิเคราะห์ข้อมูลในรูปแบบรายงาน (Info - graphical Report) ให้สอดคล้องกับการใช้งานและรายงานการวิเคราะห์ความต้องการงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง

การนำไปปฏิบัติหรือใช้งาน

สำนักบริหารบำรุงทางได้นำระบบวิเคราะห์งบประมาณบำรุงทางหลวง (TPMS) ไปใช้งานเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพในการบริหารจัดการงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง โดยมุ่งเน้นการศึกษาและปรับปรุงระบบให้เหมาะสมกับความต้องการในปัจจุบัน รวมถึงการจัดทำเกณฑ์การเก็บข้อมูลสภาพผิวทางให้สอดคล้องกับหลักการวิเคราะห์ของระบบ TPMS นอกจากนี้ ยังดำเนินการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบให้ตอบสนองความต้องการในด้านความปลอดภัยและเกณฑ์คุณภาพของทางหลวงประเภทต่าง ๆ ตลอดจนการเชื่อมโยงข้อมูลที่สำคัญ เช่น ข้อมูลปริมาณจราจรและสภาพทางกับระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง (Roadnet) และระบบอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจในการจัดสรรงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การนำเสนอข้อมูลในรูปแบบรายงานเชิงภาพ (Info - graphical Report) ยังช่วยให้การวิเคราะห์และรายงานผลการใช้งานมีความชัดเจนและง่ายต่อการนำไปใช้ในกระบวนการบริหารงานบำรุงทางอีกด้วย



8.2 โครงการศึกษาการเพิ่มศักยภาพ ศูนย์บัญชาการกรมทางหลวง ระยะที่ 2

ในปัจจุบัน สำนักบริหารบำรุงทางได้ดำเนินโครงการศึกษาการเพิ่มศักยภาพศูนย์บัญชาการกรมทางหลวง ระยะที่ 1 เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการสถานการณ์ภัยพิบัติหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ในระยะที่ 1 แล้ว โดยได้มีการดำเนินการศึกษา ทบทวน และรวบรวมข้อมูลการดำเนินงานระบบบริหารงานบำรุงทางต่าง ๆ ที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน วิเคราะห์แนวทางการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบบริหารงานบำรุงทางภายในสำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง รวมถึงได้มีการพัฒนาระบบต้นแบบที่เหมาะสม พร้อมปรับปรุงศูนย์บัญชาการกรมทางหลวงให้รองรับกับระบบที่พัฒนาขึ้น นอกจากนี้ ยังสามารถพัฒนาต่อยอดการบูรณาการของข้อมูล และการบริหารจัดการระหว่างหน่วยงานภายนอกกรมทางหลวง ได้ในอนาคต เพื่อนำศักยภาพและความพร้อมในระยะที่ 1 มาผืนกำลังในการแก้ไขปัญหา การบริหารสั่งการตอบสนอง และสนับสนุนในกรณีที่เกิดสถานการณ์ภัยพิบัติหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ เพื่อให้มีการจัดการเหตุที่เกิดขึ้นได้ทันท่วงที ด้วยการรายงานเหตุดังกล่าวโดยทันที (Real Time) จากเทคโนโลยี และระบบที่เกี่ยวข้องโดยการเพิ่มช่องทางในการสื่อสารและให้บริการข้อมูลกับประชาชนได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ในการบริหารจัดการข้อมูลกระบวนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ที่ดีถือเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยลดความซ้ำซ้อนและความผิดพลาดและเพิ่มความรวดเร็วในการทำงาน แต่ยังคงขาดการดำเนินงานในส่วนของการเผยแพร่ข้อมูลสถานการณ์ภัยพิบัติหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ให้ประชาชนรู้ทันเหตุการณ์สำหรับเตรียมการวางแผนในการเดินทางหรือหลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าว ส่งผลให้กระบวนการทำงานของสำนักบริหารบำรุงทางยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

จากเหตุผลความจำเป็นดังกล่าว กรมทางหลวง โดยสำนักบริหารบำรุงทาง จึงเห็นว่าควรให้มีการดำเนินการศึกษา “โครงการศึกษาการเพิ่มศักยภาพศูนย์บัญชาการกรมทางหลวง ระยะที่ 2” เพื่อศึกษา พัฒนา ระบบในการประสานงาน ติดตามงาน และสื่อสารแบบทันเหตุการณ์แบบใหม่ โดยจะต้องสามารถรวบรวมข้อมูลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง ที่เกี่ยวข้องที่มีความพร้อมในการเชื่อมต่อข้อมูล และสามารถปรับรูปแบบการรายงานให้เหมาะสมตามสถานการณ์ เพื่อให้ศูนย์บัญชาการกรมทางหลวง ระยะที่ 2 มีประสิทธิภาพในการจัดการสถานการณ์ภัยพิบัติหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ให้ดีมากยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- 1) เพื่อศึกษาและรวบรวมข้อมูลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้องที่มีความพร้อมในการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อนำมาเพิ่มความสามารถในการวิเคราะห์และแสดงผล
- 2) เพื่อศึกษาอุปกรณ์หรือเทคโนโลยีที่ได้มาซึ่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ภัยพิบัติ สาธารณภัย หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนทางหลวง โดยจะต้องทำการทดสอบเพื่อเก็บข้อมูลในพื้นที่นำร่อง 1 พื้นที่
- 3) เพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบส่วนกลางของศูนย์บัญชาการกรมทางหลวง สำหรับนำเสนอข้อมูลต่อผู้บริหารหรือผู้บังคับบัญชาให้สามารถติดตามสถานการณ์ภัยพิบัติหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น รวมไปถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการนำเสนอให้เหมาะสมตามสถานการณ์ และเป็นการเพิ่มช่องทางในการสื่อสารและให้บริการข้อมูลกับประชาชนผ่านสื่อโซเชียลมีเดียได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 4) เพื่อเสริมสร้างศักยภาพบุคลากรของสำนักบริหารบำรุงทางกรมทางหลวง ให้มีความรู้ความเข้าใจในระบบที่ปรับปรุงพัฒนาและอื่น ๆ ให้สามารถนำไปใช้งานได้จริง

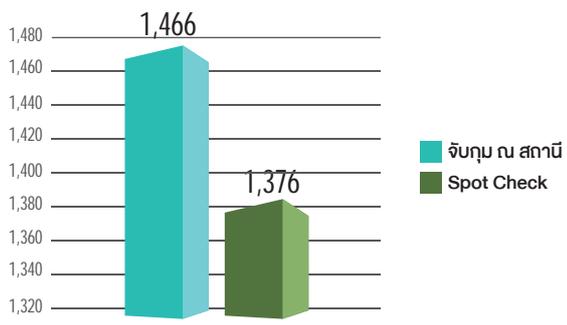
การนำไปปฏิบัติหรือใช้งาน

รวบรวมข้อมูลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ศูนย์บัญชาการกรมทางหลวง ระยะที่ 2 มีประสิทธิภาพในการจัดการสถานการณ์ภัยพิบัติหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ให้ดีมากยิ่งขึ้น

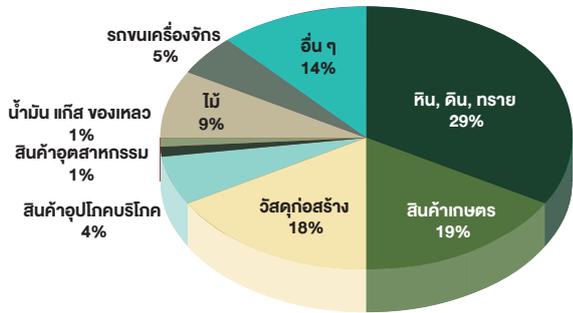


งานควบคุมน้ำหนักและยานพาหนะ

สถิติการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ปี 2567



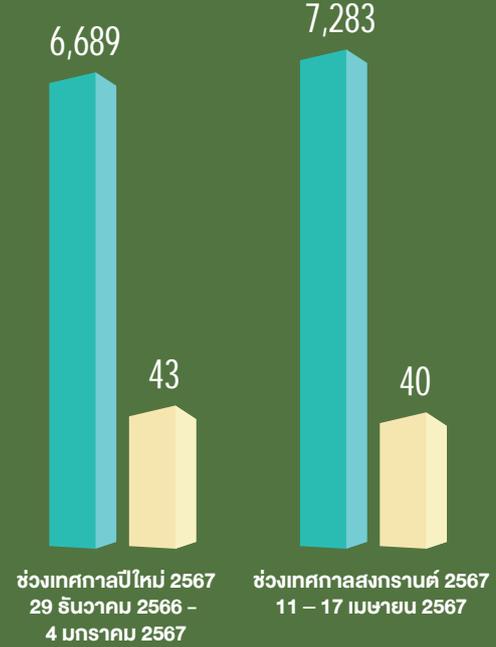
ข้อมูลการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามประเภทวัสดุบรรทุก ปีงบประมาณ 2567 จำนวน 2,842 คัน



ประมวลรูปภาพการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน



สถิติการใช้บริการและช่วยเหลือประชาชน ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ปี 2567



คำอธิบายสัญลักษณ์
■ ให้บริการประชาชน ■ การช่วยเหลือ

ประมวลรูปภาพการให้บริการและช่วยเหลือประชาชน ปี 2567



สถิติการใช้บริการจุดจอดพักรถบรรทุก ปี 2567

- 700,541 คัน (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 - 30 กันยายน 2567)

สถิติการใช้บริการจุดจอดพักรถ (รถยนต์ส่วนบุคคล) ปี 2567

- 31,147 คัน (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 - 30 กันยายน 2567)

แผนที่จุดจอดพักรถบรรทุก ที่เปิดให้บริการ 31 แห่ง ในประเทศไทย



สัญลักษณ์

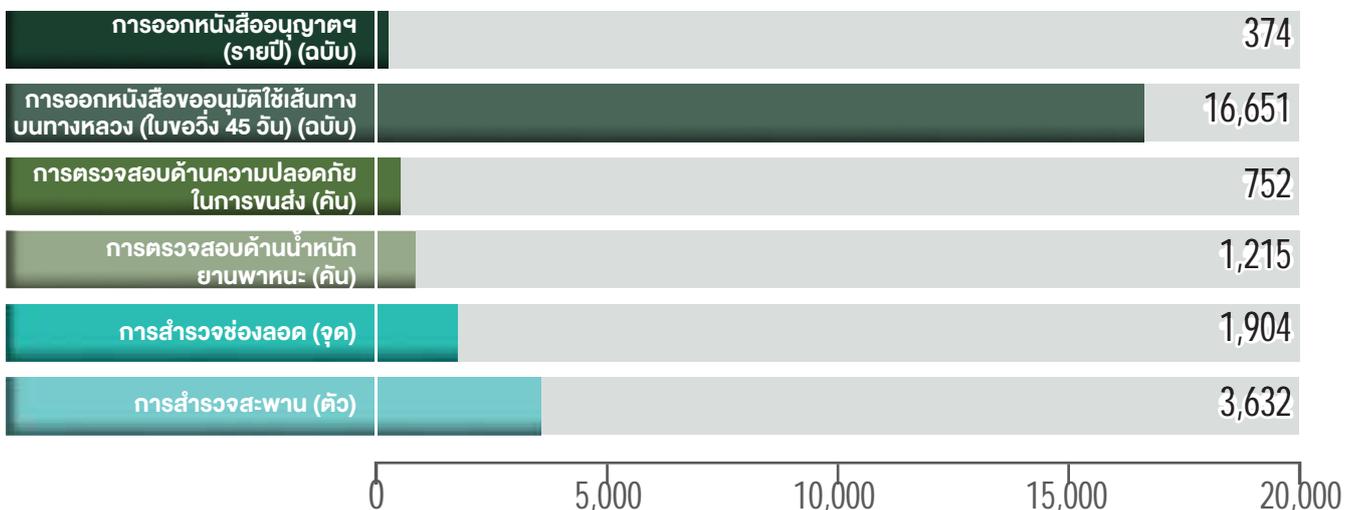
■ จุดจอดพักรถบรรทุกที่เปิดให้บริการ 31 แห่ง

| ลำดับ | จุดจอดพักรถบรรทุก | จังหวัด | พิกัด |
|-------|------------------------------|---------|-----------------|
| 1 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 1 | สงขลา | 10.057, 101.512 |
| 2 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 2 | สงขลา | 10.055, 101.515 |
| 3 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 3 | สงขลา | 10.057, 101.518 |
| 4 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 4 | สงขลา | 10.012, 101.667 |
| 5 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 5 | สงขลา | 10.126, 101.773 |
| 6 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 6 | สงขลา | 10.126, 101.812 |
| 7 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 7 | สงขลา | 10.205, 101.838 |
| 8 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 8 | สงขลา | 10.215, 101.838 |
| 9 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 9 | สงขลา | 10.273, 101.842 |
| 10 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 10 | สงขลา | 10.017, 101.516 |
| 11 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 11 | สงขลา | 10.205, 101.249 |
| 12 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 12 | สงขลา | 10.205, 101.249 |
| 13 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 13 | สงขลา | 10.205, 101.249 |
| 14 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 14 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 15 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 15 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 16 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 16 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 17 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 17 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 18 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 18 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 19 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 19 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 20 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 20 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 21 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 21 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 22 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 22 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 23 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 23 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 24 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 24 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 25 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 25 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 26 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 26 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 27 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 27 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 28 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 28 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 29 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 29 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 30 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 30 | สงขลา | 10.273, 101.838 |
| 31 | จุดจอดพักรถบรรทุก (สงขลา) 31 | สงขลา | 10.273, 101.838 |



ประมวลรูปภาพการใช้บริการจุดจอดพักรถบรรทุกปี 2567

สรุปรวมผลการดำเนินงานตรวจสอบการขออนุญาตฯ ปี 2567





งานอำนวยความปลอดภัย

งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง บนสายทาง 107
ตอน เชียงใหม่ - จีเหล็กหลวง กม.4+202 - กม.18+500



กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจร
บนทางหลวงอาเซียน บนสายทาง 33 ตอน โนนจิก - อรัญประเทศ
(เขตแดนไทย/กัมพูชา) กม.279+700 - กม.280+700



งานป้ายจราจร บนสายทาง 21
ตอน ดำนาคู - โคกงาม กม.321+987 - กม.345+903



กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง
บนสายทาง 11 ตอน ขุนตาน - อุโมงค์ ตอน 2
กม.522+700 - กม.525+100



งานไฟฟ้าส่องสว่างและไฟสัญญาณจราจรบนสายทาง 1
ตอน พาน - ร่องขุน ตอน 9 กม.906+000 - กม.914+034



กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย
บนสายทาง 212 ตอน กลางน้อย - ย่อมพัฒนา
กม.351+332 - กม.357+393



งานราวกันอันตราย บนสายทาง 333 ตอน อุทัยธานี - สะพาน
ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ตอน 2 กม.174+500 - กม.180+818



กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน
บนสายทาง 222 ตอน ท่ากกแดง - บึงกาฬ ตอน 10
กม.81+504 - กม.81+704



กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่
บนสายทาง 2226 ตอน วังหิน - ทองนางคำ
กม.34+500 - กม.35+226



กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกอันตราย
บนสายทาง 1280 ตอน กุ่มหาชัย - ระหาน
กม.17+255 - กม.18+075



HIGHWAY

กองบังคับการตำรวจทางหลวง



กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีอำนาจหน้าที่ในการ ถวายความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี รัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ รวมทั้งรักษาความปลอดภัย บุคคลสำคัญอื่น ๆ ซึ่งในรอบปีงบประมาณ 2567 ได้ปฏิบัติ หน้าที่รักษาความปลอดภัยขบวนเสด็จ 198 ขบวน

กองบังคับการตำรวจทางหลวง อยู่เคียงข้างและเป็นที่พักพิง ของประชาชนมากกว่า 64 ปี โดยได้พัฒนาหน่วยงานเพื่อรับใช้ ประชาชนอย่างต่อเนื่อง มีความมุ่งมั่นในการอำนวยความสะดวก ให้บริการและจัดการจราจรบนทางหลวงและทางพิเศษต่าง ๆ ควบคุมดูแลการใช้ทางหลวงและทางพิเศษให้เป็นไปตาม กฎหมาย และช่วยเหลือประชาชนเพื่อให้ประชาชนเดินทาง ถึงที่หมายอย่างปลอดภัย นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่ในการป้องกัน และปราบปรามอาชญากรรม มีการจับกุมผู้กระทำความผิด ที่ทำให้กรมทางหลวงเกิดความเสียหาย ผู้กระทำความผิด

ตาม พ.ร.บ. ต่าง ๆ ที่ใช้ทางหลวงเป็นเส้นทางผ่าน เพื่อให้เกิด ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของพี่น้องประชาชนและ ประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติ อีกทั้งคอยตรวจสอบ ปรามปรามผู้ที่ลักลอบทิ้งขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล น้ำเสีย น้ำโสโครก หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง และยังได้มีการกวาดขันตรวจสอบ ผู้ใช้รถยนต์ยานพาหนะที่ไม่มีสภาพร่างกายที่ไม่พร้อมในการขับขี่ ด้วยการตั้งด่านตรวจจับผู้เสพสุราแล้วขับรถ อีกทั้งมีการ กวาดขันป้องกันปราบปรามการใช้ถนนหลวงในการแข่งขันรถ อย่างต่อเนื่อง



สกัดจับหมุ่ขม 'ยาบ้า-อาگا-เอ็ม16' ส่งได้ ยอมเสี่ยงลำเลียง 5 ครั้งแลก ครั้งล้าน

สกัดขมลงได้

สกัดจับหมุ่ขมยาบ้า อาگا เอ็ม 16 พร้อมกระสุนอ้อส่ง ลงได้ สารภาพรับจ้างลำเลียง 5 ครั้งได้ค่าเสี่ยงครั้งล้าน



กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีความห่วงใยในชีวิตของเยาวชน รวมถึงการมุ่งปลูกจิตสำนึกในการปฏิบัติตามวินัยจราจร จึงมีโครงการพาน้องข้ามถนน มีการอำนวยความสะดวกจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนและมีการให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัยและรถณรงค์ให้ขับขี่ปลอดภัย



กองบังคับการตำรวจทางหลวง ยังเป็นแกนนำในการสร้างเครือข่ายภาคจิตอาสาประชาชน เพื่อเป็นการปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกให้ตระหนักถึงการทำความดีเพื่อสังคม โดยดำเนินการทั้งด้านจิตอาสาพัฒนา จิตอาสาภัยพิบัติ และจิตอาสาเฉพาะกิจ อีกทั้งยังมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ร่วมกันจัดกิจกรรมจิตอาสาในการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่เดินทางกลับภูมิลำเนาในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว จิตอาสาในการสร้างความสามัคคีในชุมชน จิตอาสาช่วยเหลือประชาชน มอบสิ่งของยังชีพ และตรวจเยี่ยมให้กำลังใจพี่น้องประชาชน พร้อมกันนี้ ได้ส่งมอบบ้านที่ช่วยกันฟื้นฟูหลังน้ำท่วมลดลง ตามโครงการจิตอาสา จากใจ สู่ใจ พี่นฟูภัยน้ำท่วม “เราทำความดี ด้วยหัวใจ” เพื่อช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากเหตุภัยพิบัติ



กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้จัดห้องพักฟรีทั่วประเทศ จากใจตำรวจทางหลวง ไว้รองรับประชาชนที่เดินทาง เพื่อให้ประชาชนแวะพัก เนื่องจากการขับรถเป็นเวลานาน ๆ อาจทำให้รู้สึกเหนื่อย เมื่อยล้า และง่วงนอน อันเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอันดับดับกัน ๆ จากการง่วงแล้วขับ ประชาชนสามารถแวะพักผ่อนคลายอิริยาบถให้พร้อมก่อนออกเดินทางต่อ หรือพักค้างคืนได้ที่หน่วยบริการประชาชนตำรวจทางหลวง 205 แห่งทั่วประเทศ โดยหน่วยบริการฯ ได้จัดห้องพัก เครื่องดื่มอาหาร ของว่าง ห้องน้ำสะอาด นอกจากนี้ ภายในหน่วยบริการฯ ยังมีโครงการเศรษฐกิจพอเพียง ปลูกผักสวนครัว เลี้ยงไก่ไข่ เลี้ยงปลา ซึ่งประชาชนสามารถศึกษาหาความรู้ หรือขอคำแนะนำจากเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงได้ และสามารถนำผลิตผลทางการเกษตรกลับไปบริโภคได้

| ผลการจับกุมผู้กระทำความผิดจราจร ประจำปีงบประมาณ 2567 (ข้อมูล ณ 31 ตุลาคม 2567) | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|-------|-------|-------|----------|--------|----------|-----------|---------|---------|-----------|
| ส.บ.ท. ขับขี่รถจักรยานยนต์ | | | | | | | | | | | |
| จังหวัด | รวม | ชาย | หญิง | ไทย | ต่างชาติ | ไทย | ต่างชาติ | สัญชาติ | สัญชาติ | สัญชาติ | สัญชาติ |
| ส.บ.ท. 46 | 270,306 | 182 | 4 | 39 | 183 | 1,240 | 1,742 | 61,803 | 114 | 101 | 30,832 |
| ท.บ.ท. 46 | 42,743 | 1 | 1 | 2 | 6 | 1 | 2 | 20,497 | 17 | 3 | 6,390 |
| ส.บ.ท. 46 | 188,892 | 65 | 137 | 93 | 124 | 73 | 32 | 23,874 | 38 | 79 | 184,760 |
| ท.บ.ท. 47 | 271,256 | 124 | 231 | 179 | 112 | 188 | 112 | 11,463 | 106 | 179 | 391,733 |
| ส.บ.ท. 47 | 314,884 | 31 | 72 | 209 | 240 | 227 | 32 | 61,364 | 113 | 108 | 378,356 |
| ท.บ.ท. 47 | 712,051 | 151 | 44 | 213 | 423 | 1,022 | 1,000 | 39,244 | 103 | 127 | 464,878 |
| ส.บ.ท. 47 | 322,853 | 127 | 793 | 434 | 342 | 944 | 1,217 | 102,703 | 129 | 138 | 445,316 |
| ท.บ.ท. 47 | 108,492 | 180 | 40 | 128 | 103 | 1,307 | 1,303 | 195,318 | 105 | 92 | 448,876 |
| ส.บ.ท. 47 | 348,112 | 187 | 39 | 101 | 248 | 1,894 | 1,378 | 91,173 | 111 | 111 | 451,424 |
| ท.บ.ท. 47 | 353,843 | 179 | 27 | 102 | 235 | 1,390 | 1,400 | 126,287 | 189 | 113 | 339,433 |
| ส.บ.ท. 47 | 369,290 | 157 | 18 | 100 | 212 | 1,171 | 1,177 | 13,123 | 181 | 100 | 366,837 |
| ท.บ.ท. 47 | 347,119 | 179 | 21 | 102 | 174 | 1,482 | 1,489 | 124,340 | 182 | 94 | 476,816 |
| รวม | 3,516,789 | 1,676 | 1,785 | 1,732 | 3,478 | 14,623 | 14,777 | 1,819,381 | 1,574 | 1,223 | 4,516,912 |



การอำนวยความสะดวก ด้านการจราจรและการป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน

กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีความมุ่งเน้นการสร้าง ความรับผิดชอบให้แก่ทุกคนในสังคมด้วยการรณรงค์ ความปลอดภัยในการขับขี่รถบนท้องถนน และตระหนักถึง ความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ซึ่งส่วนหนึ่งของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมาจากการใช้รถยนต์/ รถจักรยานยนต์ที่ผู้ขับขี่ที่มีความประมาทเลินเล่อ ไม่ปฏิบัติตาม กฎระเบียบข้อบังคับของกฎหมาย รวมถึงการบรรทุกสิ่งของ ที่เกินความจุของตัวรถซึ่งเป็นสาเหตุทำให้พื้นผิวการจราจร ได้รับความเสียหายและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันเหตุดังกล่าว ตำรวจทางหลวงจึงได้มีการกวาดค้นจับกุมผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก ที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและผู้ประกอบการ อย่างเป็นรูปธรรม

ซึ่งในปีงบประมาณ 2567 มีการจับกุมและดำเนินคดี กับผู้ขับขี่รถยนต์/รถจักรยานยนต์ รวม 4,556,012 คดี รถบรรทุก น้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน 1,660 คดี

ระบบจัดการที่มีประสิทธิภาพ

กองบังคับการตำรวจทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกัน และปราบปรามอาชญากรรมทั่วราชอาณาจักร และปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดทางอาญาบนทางหลวงและทางพิเศษต่าง ๆ รวมทั้งความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องทั่วราชอาณาจักร ดังนั้น เพื่อให้การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมบนทางหลวงในภาพรวมของกองบังคับการตำรวจทางหลวงมีประสิทธิภาพสูงสุด และสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คือ “เป็นองค์กรบังคับใช้กฎหมายที่น่าสรัทธา” ในระดับมาตรฐานสากล เพื่อให้ประชาชนเชื่อมั่นศรัทธา” กองบังคับการตำรวจทางหลวง จึงจัดตั้งศูนย์บริหารและจัดการจราจร (Traffic Control Center) เพื่อบริหารสั่งการจราจรโดยมีการเชื่อมโยงภาพจากกล้อง CCTV ที่ติดตั้งตามจุดต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อความสะดวกในการบริหารสั่งการจราจร มีสายด่วน 1193 ไว้คอยแจ้งเบาะแส เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างทันที่ และ “ศูนย์ปฏิบัติการตรวจสอบและเฝ้าระวังรถต้องสงสัย (Suspect Vehicle Command Center: SVCC) กองบังคับการตำรวจทางหลวง” โดยนำระบบการแจ้งเตือนรถเฝ้าระวังด้วยระบบอ่านแผ่นป้ายทะเบียนอัตโนมัติ (License Plate Recognition and Alarm) มาติดตั้งบนทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งระบบจะแจ้งเตือนเมื่อทราบว่าเป็นรถต้องสงสัยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจเฝ้าระวังอยู่ผ่านแอปพลิเคชันไลน์ (Line) ทำให้หน่วยงานในสังกัดกองบังคับการตำรวจทางหลวงสามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ นำไปสู่ความเชื่อมั่นและศรัทธาของประชาชนที่มีต่อตำรวจเพิ่มมากขึ้น

จุดให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง

พื้นที่รับผิดชอบ

☎ 41 สถานี
🏠 205 หน่วยบริการ
📏 21,280 กิโลเมตร

- ทก.1 ทก.ก.** กรุงเทพมหานคร
1. ทก.1 เขต 1 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 1 กรุงเทพฯ 10150
2. ทก.1 เขต 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 2 กรุงเทพฯ 10150
3. ทก.1 เขต 3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 3 กรุงเทพฯ 10150
4. ทก.1 เขต 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 4 กรุงเทพฯ 10150
5. ทก.1 เขต 5 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 5 กรุงเทพฯ 10150
6. ทก.1 เขต 6 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 6 กรุงเทพฯ 10150
- ทก.2 ทก.ก.** กรุงเทพมหานคร
1. ทก.2 เขต 1 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 1 กรุงเทพฯ 10150
2. ทก.2 เขต 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 2 กรุงเทพฯ 10150
3. ทก.2 เขต 3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 3 กรุงเทพฯ 10150
4. ทก.2 เขต 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 4 กรุงเทพฯ 10150
5. ทก.2 เขต 5 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 5 กรุงเทพฯ 10150
6. ทก.2 เขต 6 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 6 กรุงเทพฯ 10150
- ทก.3 ทก.ก.** กรุงเทพมหานคร
1. ทก.3 เขต 1 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 1 กรุงเทพฯ 10150
2. ทก.3 เขต 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 2 กรุงเทพฯ 10150
3. ทก.3 เขต 3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 3 กรุงเทพฯ 10150
4. ทก.3 เขต 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 4 กรุงเทพฯ 10150
5. ทก.3 เขต 5 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 5 กรุงเทพฯ 10150
6. ทก.3 เขต 6 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 6 กรุงเทพฯ 10150
- ทก.4 ทก.ก.** กรุงเทพมหานคร
1. ทก.4 เขต 1 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 1 กรุงเทพฯ 10150
2. ทก.4 เขต 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 2 กรุงเทพฯ 10150
3. ทก.4 เขต 3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 3 กรุงเทพฯ 10150
4. ทก.4 เขต 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 4 กรุงเทพฯ 10150
5. ทก.4 เขต 5 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 5 กรุงเทพฯ 10150
6. ทก.4 เขต 6 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 6 กรุงเทพฯ 10150
- ทก.5 ทก.ก.** กรุงเทพมหานคร
1. ทก.5 เขต 1 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 1 กรุงเทพฯ 10150
2. ทก.5 เขต 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 2 กรุงเทพฯ 10150
3. ทก.5 เขต 3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 3 กรุงเทพฯ 10150
4. ทก.5 เขต 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 4 กรุงเทพฯ 10150
5. ทก.5 เขต 5 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 5 กรุงเทพฯ 10150
6. ทก.5 เขต 6 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 6 กรุงเทพฯ 10150
- ทก.6 ทก.ก.** กรุงเทพมหานคร
1. ทก.6 เขต 1 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 1 กรุงเทพฯ 10150
2. ทก.6 เขต 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 2 กรุงเทพฯ 10150
3. ทก.6 เขต 3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 3 กรุงเทพฯ 10150
4. ทก.6 เขต 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 4 กรุงเทพฯ 10150
5. ทก.6 เขต 5 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 5 กรุงเทพฯ 10150
6. ทก.6 เขต 6 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 6 กรุงเทพฯ 10150
- ทก.7 ทก.ก.** กรุงเทพมหานคร
1. ทก.7 เขต 1 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 1 กรุงเทพฯ 10150
2. ทก.7 เขต 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 2 กรุงเทพฯ 10150
3. ทก.7 เขต 3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 3 กรุงเทพฯ 10150
4. ทก.7 เขต 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 4 กรุงเทพฯ 10150
5. ทก.7 เขต 5 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 5 กรุงเทพฯ 10150
6. ทก.7 เขต 6 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 6 กรุงเทพฯ 10150
- ทก.8 ทก.ก.** กรุงเทพมหานคร
1. ทก.8 เขต 1 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 1 กรุงเทพฯ 10150
2. ทก.8 เขต 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 2 กรุงเทพฯ 10150
3. ทก.8 เขต 3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 3 กรุงเทพฯ 10150
4. ทก.8 เขต 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 4 กรุงเทพฯ 10150
5. ทก.8 เขต 5 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 5 กรุงเทพฯ 10150
6. ทก.8 เขต 6 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามยุค เขต 6 กรุงเทพฯ 10150

ตำรวจทางหลวง โทร. 1193



ปัจจุบันตำรวจทางหลวงมี 41 สถานี 205 หน่วยบริการประชาชน ซึ่งครอบคลุมทั่วประเทศ เพื่อเป็นจุดแวะพักให้แก่ประชาชน เป็นจุดพักรถที่มีห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ ห้องนอน จุดเติมน้ำมัน และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่พร้อมดูแลรับใช้ประชาชนตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีศูนย์ปฏิบัติการ กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีหน้าที่สอดส่องสภาพการจราจรจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ เช่น กล้อง CCTV ความเร็วซึ่งผ่านหน้ากล้อง CCTV เพื่อประเมินสภาพการจราจร โดยหากเริ่มมีสภาพการจราจรผิดปกติ ทางกองบังคับการตำรวจทางหลวง จะส่งเจ้าหน้าที่ออกอำนวยความสะดวก โดยอาจรวมถึงเปิดช่องทางพิเศษ อีกทั้งยังดำเนินการติดตามรถต้องสงสัย เพื่อปราบปรามผู้กระทำความผิด เช่น รถบรรทุกขนรถจักรยานยนต์ซึ่งมาจากการขโมยจากประชาชนไปขายยังต่างประเทศเพื่อนำมาจับกุมรถขนยาเสพติด เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนอุ่นใจกับการเดินทางบนทางหลวง



งานประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร

งานประชาสัมพันธ์นับว่ามีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงานของกรมทางหลวงให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นสื่อกลางระหว่างกรมทางหลวงกับประชาชน โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวงให้ประชาชนรับทราบ เสริมสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างองค์กรกับประชาชน ตลอดจนสร้างความร่วมมือและการสนับสนุนจากประชาชนผ่านสื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ

ในปีงบประมาณ 2567 การดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ภารกิจของกรมทางหลวงในด้านต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้

1. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อโทรทัศน์

ดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่งานของกรมทางหลวงผ่านทางสื่อโทรทัศน์ ออกอากาศทางสถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 รายการสนทนาสด “เช้านี้ประเทศไทย” สปอตโทรทัศน์ความยาว 30 วินาที และรายการสารคดี 2 นาที



2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อสิ่งพิมพ์

จัดทำวารสารทางหลวงสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานตามภารกิจและกิจกรรมพิเศษต่าง ๆ ของหน่วยงาน ส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และจัดทำหนังสือรายงานประจำปี เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานของกรมทางหลวง

3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อออนไลน์

ดำเนินการเผยแพร่ข่าวสารภารกิจของกรมทางหลวงผ่านสื่อออนไลน์ต่าง ๆ ที่สามารถครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายได้ทั่วถึง เช่น เว็บไซต์ เฟซบุ๊กแฟนเพจ X (ทวิตเตอร์) ยูทูป TikTok Instagram และแอปพลิเคชัน G-News

4. การสัมภาษณ์

ดำเนินการประสานให้ผู้บริหารสัมภาษณ์ผลการดำเนินงานโครงการสำคัญ ๆ ของกรมทางหลวง ผ่านสื่อมวลชนสาขาต่าง ๆ เช่น สื่อโทรทัศน์ สื่อวิทยุ และสื่อสิ่งพิมพ์ และชี้แจงข้อเท็จจริงต่าง ๆ ตามสถานการณ์และตามนโยบายรัฐบาลในรูปแบบ IA IR Chat และ Fake News



5. งานสื่อกิจกรรมและนิทรรศการ

ดำเนินการบันทึก จัดเก็บ และเผยแพร่ภาพถ่าย (ภาพนิ่ง/ภาพเคลื่อนไหว) ตลอดจนการออกแบบและผลิตงานกราฟิก ดำเนินการจัดทำสื่อต่าง ๆ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เช่น จอภาพภายในกรมทางหลวง บอร์ดประชาสัมพันธ์ เว็บไซต์ เฟซบุ๊ก ยูทูป TikTok Instagram และสื่อสิ่งพิมพ์ของกรมทางหลวง การจัดทำป้ายคัทเอาต์ การจัดนิทรรศการ การจัดทำคลังภาพเพื่อให้บริการสืบค้นภาพถ่าย

6. กิจกรรมเนื่องในวาระต่าง ๆ

การเชิญสื่อมวลชนเพื่อเข้าร่วมทำข่าวในกิจกรรมต่าง ๆ ที่สำคัญของกรมทางหลวง และเข้าร่วมกิจกรรมกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงและสื่อมวลชน เนื่องในโอกาสวันครบรอบวันสถาปนา เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างองค์กร

ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร กรมทางหลวง

INFORMATION SERVICE CENTER DEPARTMENT OF HIGHWAYS

ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร

ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร กรมทางหลวง เปิดให้บริการประชาชนสืบค้นข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกรมทางหลวงและใช้ประโยชน์จากข้อมูลข่าวสารตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 รับผิดชอบดูแลโดยสำนักงานเลขานุการกรม ฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ เปิดให้บริการทุกวันในเวลาราชการ โดยมีข้อมูลการให้บริการ ดังนี้

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง ทางกายภาพ

ตั้งอยู่บริเวณชั้น 1 อาคารพหลโยธิน ถนนศรีอยุธยา เปิดให้บริการสืบค้นข้อมูลข่าวสารของกรมทางหลวง ได้อย่างสะดวก มีวัสดุอุปกรณ์ ครุภัณฑ์ สิ่งอำนวยความสะดวก และมีเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ข้อมูลข่าวสาร คอยให้คำปรึกษา คำแนะนำแก่ผู้มาติดต่อ รวมทั้งเป็นพื้นที่สำหรับประชาชนที่มาติดต่อยื่นหนังสือร้องเรียนร้องทุกข์ ติดต่อเพื่อขอเข้าพบผู้บริหารติดต่อราชการอื่น ๆ และเป็นพื้นที่รับรองสำหรับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงในโอกาสต่าง ๆ อีกด้วย

ในปีงบประมาณ 2567 (ตุลาคม 2566 - กันยายน 2567) สำนักงานเลขานุการกรม โดยฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ ได้จัดทำสถิติการให้บริการประชาชน พร้อมสรุปผลการให้บริการศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง ดังนี้

จำนวนผู้มาติดต่อสอบถาม ณ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง

พบว่าประชาชนมาติดต่อขอข้อมูล จำนวน 279 ราย โดยสามารถแยกตามจำนวนผู้เข้าชมในแต่ละเดือน แสดงเป็นกราฟข้อมูลได้ ดังนี้



สำหรับข้อมูลที่ประชาชนติดต่อสอบถาม ได้แก่ การสอบถามข้อมูลทั่วไป สอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน ข้อมูลความคืบหน้าโครงการก่อสร้าง ข้อมูลแนวเส้นทางใหม่ และการติดต่อส่งหนังสือ/เอกสารราชการ เป็นต้น

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง ทางอิเล็กทรอนิกส์

จัดทำข้อมูลข่าวสารตามมาตรา 7 และมาตรา 9 แห่ง พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 เผยแพร่บนเว็บไซต์กรมทางหลวง หัวข้อ “ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร” (<http://www.doh.go.th/information>) โดยในปีงบประมาณ 2567 พบว่า มีสถิติการเข้าชมศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวงทางอิเล็กทรอนิกส์ จำนวน 20,628 ครั้ง แสดงเป็นตารางข้อมูลได้ ดังนี้

| เดือน/ปี | จำนวนการเข้าชม (ครั้ง) | เดือน/ปี | จำนวนการเข้าชม (ครั้ง) |
|-----------------|------------------------|---------------|------------------------|
| ตุลาคม 2566 | 1,923 | เมษายน 2567 | 1,504 |
| พฤศจิกายน 2566 | 1,874 | พฤษภาคม 2567 | 1,779 |
| ธันวาคม 2566 | 1,689 | มิถุนายน 2567 | 1,953 |
| มกราคม 2567 | 1,995 | กรกฎาคม 2567 | 1,819 |
| กุมภาพันธ์ 2567 | 1,672 | สิงหาคม 2567 | 1,515 |
| มีนาคม 2567 | 1,430 | กันยายน 2567 | 1,475 |
| รวมทั้งสิ้น | | 20,628 ครั้ง | |

ที่มาข้อมูล : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมทางหลวง

จากสถิติจะเห็นได้ว่า จำนวนผู้เข้าชมศูนย์ข้อมูลข่าวสาร กรมทางหลวงทางอิเล็กทรอนิกส์ มีจำนวนการเข้าชมเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2566 (16,355 ครั้ง) เนื่องจาก ฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ ได้นำข้อมูล ข่าวสารของกรมทางหลวง ตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสาร ของราชการ พ.ศ. 2540 เผยแพร่ลงบนเว็บไซต์ในรูปแบบ ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ประชาชนได้ตรวจสอบ นอกจากนี้ ยังได้ จัดทำข้อมูลที่เป็นความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับ พ.ร.บ. ข้อมูล ข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 เช่น การแนะนำศูนย์ข้อมูล ข่าวสารกรมทางหลวง ขั้นตอนการให้บริการ สถานที่ตั้งและ สิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น โดยมียอดการเข้าชมสูงสุดในเดือนมิถุนายน 2567 จำนวน 1,953 ครั้ง

การใช้สิทธิในการตรวจดู ข้อมูลข่าวสารตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสาร ของราชการ พ.ศ. 2540

สำหรับการขอใช้สิทธิในการตรวจดูข้อมูลข่าวสาร มีประชาชนขอข้อมูลผ่านช่องทางจดหมาย จำนวน 3 ราย และได้ดำเนินการชำระค่าธรรมเนียมการขอคัดสำเนาเอกสารแล้ว จำนวน 1 ราย เป็นเงิน 204 บาท (สองร้อยสี่บาทถ้วน) โดยฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ ได้นำส่งเงิน ให้กองการเงินและบัญชี เพื่อเป็นรายได้แผ่นดินต่อไปแล้ว และยังมีผู้ขอข้อมูลจำนวน 2 ราย ที่ยังไม่ได้ติดต่อชำระ ค่าธรรมเนียมตามระเบียบแต่อย่างใด

กิจกรรม/โครงการที่เกี่ยวข้องกับ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง

ในปีงบประมาณ 2567 มีกิจกรรมและโครงการที่เกี่ยวข้อง กับศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง ดังนี้

1. การเข้าร่วมการประกวดศูนย์ข้อมูลข่าวสารของ ราชการโดดเด่น ปี 2567 สำนักงานเลขาธิการกรม ได้แจ้ง ความประสงค์เข้าร่วมการประกวดศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ของราชการโดดเด่น ปี 2567 โดยได้จัดทำข้อมูลและ หลักฐานในแต่ละหัวข้อตามเกณฑ์การประเมิน ผลปรากฏว่า กรมทางหลวง ได้คะแนน 206 คะแนน จากคะแนนเต็ม 300 คะแนน ซึ่งยังไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินศูนย์ข้อมูล ข่าวสารโดดเด่น

2. การร่วมโครงการเสริมสร้างความรู้เพื่อการบริหาร จัดการข้อมูลข่าวสารภาครัฐที่มีประสิทธิภาพ จัดขึ้น โดยกระทรวงคมนาคม มีเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวง จำนวน 2 ราย เข้าร่วมโครงการเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2567 ณ ห้องราชา 2 (ชั้น 11 อาคาร 2) โรงแรมปรีณซ์พลาเซท กรุงเทพฯ ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อทบทวน และเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสาร ของราชการ พ.ศ. 2540

3. การจัดกิจกรรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ศูนย์ข้อมูล ข่าวสาร โดยเมื่อวันที่ 21 - 22 สิงหาคม 2567 สำนักงาน เลขาธิการกรมร่วมกับกองฝึกอบรม จัดการสัมมนาเครือข่าย ผู้ปฏิบัติงานเรื่องราวร้องทุกข์ของกรมทางหลวง ประจำปี งบประมาณ 2567 เรื่อง การบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน ของกรมทางหลวง ผ่านระบบออนไลน์ Zoom Video Conference ผู้เข้าสัมมนาประกอบด้วยข้าราชการ และพนักงานที่ได้รับมอบหมายให้เป็นเครือข่ายผู้ปฏิบัติงาน เรื่องราวร้องทุกข์จากทุกหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง จำนวน 164 คน โดยมีหัวข้อ ความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติ ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 “ข้อมูลข่าวสารของ ผู้ร้องเรียน” ปฏิบัติอย่างไรให้ถูกต้องตามกฎหมายข้อมูล ข่าวสารของราชการ ได้รับเกียรติจากนางสาวผลทิพณ์ สร้างสวน นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักงาน คณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ สำนักงานปลัด สำนักนายกรัฐมนตรี เป็นวิทยากร ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มศักยภาพ ของเจ้าหน้าที่เครือข่ายผู้ปฏิบัติงานเรื่องราวร้องทุกข์ กรมทางหลวง ให้สามารถปฏิบัติงานร้องเรียนได้อย่างถูกต้องตามพระราชบัญญัติ ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ช่วงระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 - 30 กันยายน 2567 สำนักงานเลขาธิการกรม ยังได้จัดทำ แบบสอบถามความพึงพอใจการใช้บริการศูนย์ข้อมูลข่าวสาร กรมทางหลวง พบว่ามีผู้ใช้บริการตอบแบบสำรวจ จำนวน 7 คน โดยภาพรวมการประเมินมีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 4.68 คิดเป็นร้อยละ 93.65



งานเทคโนโลยีสารสนเทศ

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมทางหลวง มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวงให้เป็นที่ไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปี 2567 ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ มีการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลที่สำคัญ ดังนี้

แผนปฏิบัติการดิจิทัล กรมทางหลวง

การจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล กรมทางหลวง ปี 2566 - 2570 นั้น นอกจากจะต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแล้ว ยังต้องตอบสนองต่อนโยบายด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของรัฐบาล แผนระดับชาติ และแผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล 2027 (ปี 2566 - 2570) และต้องมีการบูรณาการเพื่อลดความซ้ำซ้อนของงานเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีอยู่ในหน่วยงาน ตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาล และเป้าหมายของหน่วยงาน โดยเฉพาะในการปฏิรูประบบการบริหารงานภาครัฐ และการให้บริการประชาชน เพื่อเป็นกรอบและแนวทางให้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ สามารถนำไปใช้ในการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลของหน่วยงาน ทั้งในระดับกระทรวง กรม และรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ เพื่อให้มีเนื้อหาสาระที่กระชับ มีความชัดเจนในเรื่องวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ และเป้าหมาย สามารถนำมาใช้เพื่อตอบสนองภารกิจของหน่วยงาน ทั้งในเรื่องการบริหารจัดการภายในหน่วยงานและการให้บริการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งต้องสามารถบูรณาการให้เห็นภาพรวมของแผนงาน และแนวทางที่ชัดเจนในการดำเนินงาน และสอดคล้องกับแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง มีวิสัยทัศน์ในการสร้างนวัตกรรมเพื่องานบริการมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล โดยมุ่งเน้น 4 เป้าหมายหลัก คือ

- มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและความมั่นคงปลอดภัยทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล
- มีนวัตกรรม ระบบงานที่มีการบูรณาการ เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูล ช่วยให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ประชาชนได้รับบริการจากกรมทางหลวงอย่างรวดเร็วและโปร่งใส
- บุคลากรของกรมทางหลวงได้รับการพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการดิจิทัล กรมทางหลวง ปี 2566 - 2570 ประกอบด้วย

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 :** เสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานและความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 :** พัฒนานวัตกรรม บูรณาการระบบสารสนเทศเพื่องานบริหารจัดการ
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 :** เพิ่มประสิทธิภาพการบริการประชาชน และเปิดเผยข้อมูลเปิดภาครัฐ
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 :** ส่งเสริมศักยภาพทรัพยากรบุคคลด้านเทคโนโลยีดิจิทัล



รูปที่ 1 แผนปฏิบัติการดิจิทัล กรมทางหลวง ปี 2566 - 2570



ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวงกับยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง



รูปที่ 2 ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวงกับยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

เพื่อให้เห็นแผนพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลกรมทางหลวงปี 2566 - 2570 ได้อย่างชัดเจน ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศจึงจัดทำ Roadmap DOH DE Plan ปี 2566-2570 ระยะเวลาที่ 1 - ระยะเวลาที่ 3 ดังรูปที่ 3

วิสัยทัศน์ : สร้างนวัตกรรมเพื่องานบริการ มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล



รูปที่ 3 แนวทางแผนปฏิบัติการดิจิทัล กรมทางหลวง ปี 2566 - 2570

จากแนวทางการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวงตามแผนปฏิบัติการดิจิทัล กรมทางหลวง ปี 2566 - 2570 กำหนดการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย

- ระยะเวลาที่ 1 (2566 - 2567) การเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานและความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีดิจิทัล
- ระยะเวลาที่ 2 (2568 - 2569) สร้างนวัตกรรมเพื่อการบริหารและบริการระบบสารสนเทศ
- ระยะเวลาที่ 3 (2570) ก้าวสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

ดังนั้น หากกรมทางหลวงต้องการเพิ่มศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและความมั่นคงปลอดภัยในด้านเทคโนโลยีดิจิทัล และก้าวสู่การเป็นองค์กรดิจิทัลให้ได้ภายในปี 2570 ตามแนวทางการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวง ควรให้ความสำคัญของแผนปฏิบัติการดิจิทัลกรมทางหลวง และสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้อย่างต่อเนื่อง เพื่อองค์กรจะได้เปลี่ยนผ่านสู่ระบบดิจิทัลที่มีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง



การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

กรมทางหลวง มีนโยบายการนำระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์สำหรับหน่วยงานภาครัฐ (e-Saraban) ของสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)(สพร.) มาใช้งานเพื่อลดค่าใช้จ่ายงบประมาณ ลดภาระในการบำรุงรักษาระบบและการจัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ พร้อมทั้งพื้นที่ในการจัดเก็บข้อมูล ซึ่งมีการให้บริการในรูปแบบ Software as a Service (SaaS) บนระบบ G-Cloud ซึ่งมีหน่วยงานต่าง ๆ ทั่วประเทศ ขอใช้บริการและมีฟังก์ชันการทำงานรองรับการใช้งานสำหรับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) และการทำงานให้ครอบคลุมถึงระดับกลุ่ม/ฝ่าย/ส่วน ของแต่ละหน่วยงาน เพิ่มศักยภาพของบุคลากร เพื่อยกระดับกรมทางหลวงให้เป็้องค์กรสมรรถนะสูง ที่สามารถให้บริการข้อมูลเทคโนโลยีดิจิทัล ด้วยการนำเทคโนโลยีเข้ามาปรับใช้กับหน่วยงานให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ตั้งแต่การบริหารงานรวมถึงกระบวนการทำงานต่าง ๆ และยังช่วยลดค่าใช้จ่ายขององค์กร ลดภาวะโลกร้อนได้อีกด้วย



รูปที่ 4 ภาพรวมระบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (e-Saraban)

ผู้บริหารกรมทางหลวง ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) และคณะทำงานขับเคลื่อนการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) เพื่อร่วมพิจารณาขับเคลื่อน ผลักดัน และส่งเสริม ให้มีการใช้งานภายในหน่วยงาน และมอบหมายให้ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศเป็นผู้บริหารจัดการกระบวนการดังกล่าว โดยเริ่มใช้งานการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2567 เป็นต้นมา



รูปที่ 5 ประกาศกรมทางหลวง การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature)

ปัจจุบัน ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศได้นำเข้าข้อมูลผู้ใช้งานในระดับผู้บริหารถึงระดับผู้อำนวยการกลุ่ม/ฝ่าย และหมวดทางหลวงทั้งหมดแล้ว ซึ่งมีผู้ใช้งานในระบบแล้ว 6,500 คน โดยจะนำข้อมูลข้าราชการและพนักงานราชการ ของหน่วยงานกลุ่ม/ฝ่าย และหมวดทางหลวง จนครบ 11,000 คน ภายในปี 2567 และในอนาคตจะมีการพัฒนาให้ครอบคลุมข้อมูลลูกจ้างประจำและลูกจ้างชั่วคราวอีก 30,000 คน ภายในปี 2568 ทำให้เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงทุกคนเข้าถึงการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) ได้อย่างทั่วถึงผ่าน e-mail โดยไม่มีค่าใช้จ่าย และให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล รวมทั้งยังสนับสนุนการลดปริมาณการใช้กระดาษ โดยการใช้งาน e-Signature ระหว่างวันที่ 1 กรกฎาคม 2567 - 30 กันยายน 2567 สามารถลดปริมาณการใช้กระดาษได้รวมจำนวน 1,466,428 แผ่น ซึ่งส่งผลต่อการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ถึง 15,426.82 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์



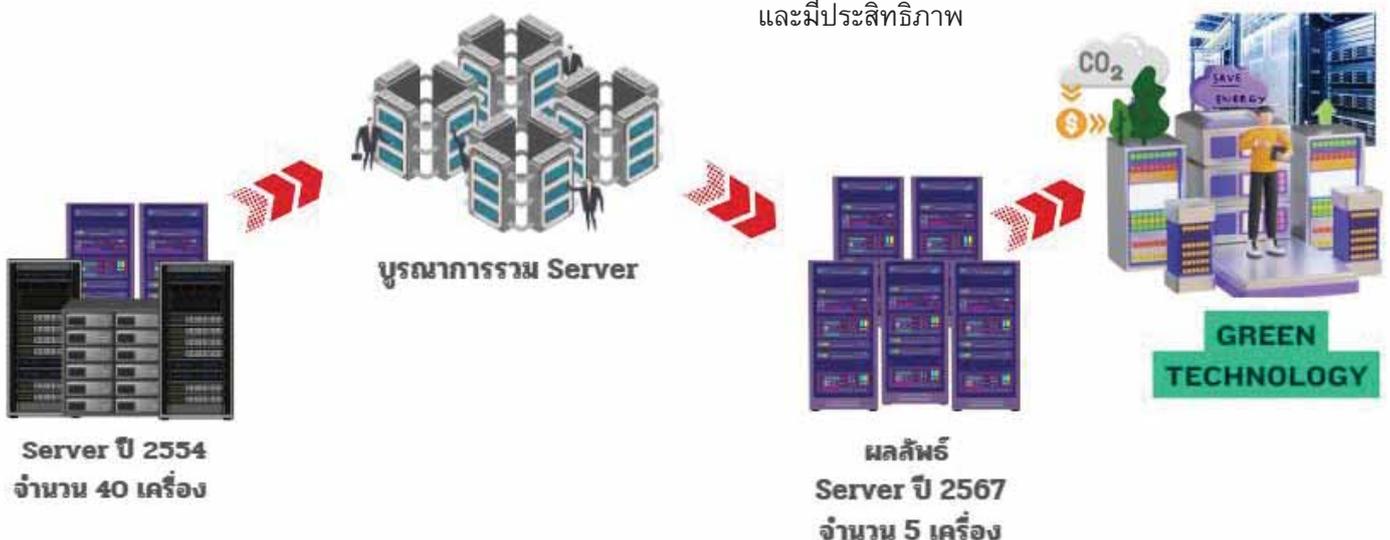
รูปที่ 6 ปริมาณคาร์บอนเครดิตของระบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (e-Saraban)

การบูรณาการเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเพื่อรองรับระบบงานสารสนเทศ

กรมทางหลวง มีระบบงานสารสนเทศที่เป็นส่วนช่วยสนับสนุนในการปฏิบัติงาน และการบริหารจัดการงานด้านต่าง ๆ รวมถึงการให้บริการแก่หน่วยงานภายนอก การติดตั้งเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายให้แก่หน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง ทั้งส่วนกลางและในภูมิภาค และจัดหาเครือข่ายเพื่อเชื่อมโยงหน่วยงานของกรมทางหลวง ให้สามารถสื่อสารข้อมูลถึงกันได้

จากการสำรวจระบบงานสารสนเทศของกรมทางหลวงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันพบว่า มีระบบงานสารสนเทศบางระบบติดตั้งบนเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายที่มีอายุการใช้งานมาก และเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายส่วนใหญ่ใกล้หมดอายุการใช้งาน ทำให้อาจเกิดความเสี่ยงต่อการหยุดทำงานของระบบงานสารสนเทศและความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยที่ผ่านมาศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศได้ดำเนินการแก้ไขด้วยการย้ายระบบงานสารสนเทศที่ติดตั้งบนเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายที่มีอายุการใช้งานมากและใกล้หมดสภาพบางระบบไปไว้บนระบบคลาวด์กลางภาครัฐ (Government Data Center and Cloud Service: GDCC) ผลการย้ายระบบงานสารสนเทศไปไว้บนระบบคลาวด์กลางภาครัฐ บางระบบเกิดปัญหาการถูกโจมตี เพราะเป็นระบบปฏิบัติการ (Operating System: OS) ล้าสมัย กรมทางหลวงเคยได้รับการแจ้งจาก GDCC ให้ดำเนินการติดตั้งระบบใหม่ แต่ไม่สามารถทำได้เนื่องจากระบบไม่รองรับกับระบบปฏิบัติการเวอร์ชันใหม่ที่ GDCC รองรับ

รูปที่ 7 การดำเนินงานบูรณาการเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเพื่อรองรับระบบงานสารสนเทศ (Server Consolidation)



ดังนั้น เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือและความปลอดภัยให้แก่ระบบงานสารสนเทศ เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) ต้องอยู่ในสภาพที่สามารถตอบสนองการใช้งานของผู้ใช้งานทุกระดับได้ตลอดเวลา จึงได้นำเทคโนโลยี Hyper Converged Infrastructure (HCI) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีใหม่ของระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายที่รวมเอา Server และ Storage เข้าไว้ด้วยกัน ทำให้ลดความยุ่งยาก ลดค่าใช้จ่ายด้านการดำเนินงาน (Operational Expenditures: OpEx) และค่าใช้จ่ายด้านการลงทุน (Capital Expenditures: CapEx) พร้อมเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย และยังช่วยในการต่อขยายเพิ่มเติมระบบ (Scaling) ได้อย่างง่ายดาย ซึ่งการมีเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายจำนวนมาก ย่อมส่งผลโดยตรงต่อการดูแล บำรุงรักษา การแก้ปัญหา โดยเฉพาะปัญหาจะมีความซับซ้อนมากขึ้นเมื่อมีเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายที่หลากหลายยี่ห้อ ต่างสถาปัตยกรรมและต่างระบบปฏิบัติการ จึงได้ดำเนินการบูรณาการเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเพื่อรองรับระบบงานสารสนเทศ ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวได้ติดตั้งฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์สำหรับบริหารจัดการเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย จำนวน 40 เครื่อง ยุบรวมกันเหลือเพียง 5 เครื่อง ทำให้มีพื้นที่ว่างในห้อง Data Center เพิ่มขึ้น

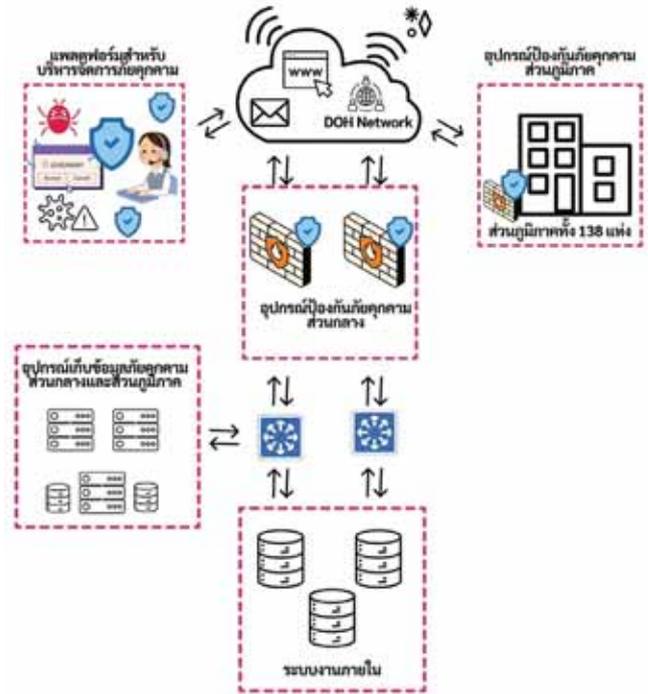
จากการบูรณาการเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเพื่อรองรับระบบงานสารสนเทศ (Server Consolidation) ทำให้กรมทางหลวงได้รับประโยชน์ ดังนี้

1. มีระบบการจัดเก็บข้อมูลที่มีความมั่นคงปลอดภัย ได้มาตรฐานตามข้อกำหนดการบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อการจัดการที่ดีตามมาตรฐานสากล และมีกระบวนการจัดการศูนย์ข้อมูล (Data Center) ที่สอดคล้องตามมาตรฐาน
2. ลดค่าใช้จ่ายเรื่องพลังงาน ลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา และซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์ในระยะยาว
3. รองรับเทคโนโลยีใหม่ ส่งผลให้สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

การติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยเทคโนโลยีสารสนเทศ

กรมทางหลวงมีระบบงานสารสนเทศที่เชื่อมโยงโครงข่ายสื่อสารข้อมูลถึงกันระหว่างหน่วยงานส่วนกลางและหน่วยงานในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการใช้งานระบบงานต่าง ๆ อีกทั้งยังใช้แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารงานออนไลน์ จำนวน 138 หน่วยงาน ครอบคลุมทั่วประเทศ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศตระหนักถึงปัญหาความปลอดภัยและภัยคุกคามทางไซเบอร์ รวมถึงการกำกับดูแลการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภายในหน่วยงานให้มีความปลอดภัย จึงจัดทำโครงการจ้างเหมาติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้มีระบบป้องกัน ฝ้าระวัง แจ้งเตือน และแก้ไขปัญหาภัยคุกคามทางไซเบอร์ในรูปแบบต่าง ๆ ในการใช้งานระบบสารสนเทศได้อย่างปลอดภัย ไม่ติดขัด และอำนวยความสะดวกด้านข้อมูลข่าวสารความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนได้อย่างต่อเนื่อง สะดวก รวดเร็ว เพื่อรองรับการดำเนินการตาม พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562

จากการสำรวจพบว่า อุปกรณ์ที่ติดตั้งอยู่มีการติดตั้งใช้งานมาตั้งแต่ 2557 และ 2560 ซึ่งผ่านการใช้งานมาแล้วหลายปี จึงทำให้ปัจจุบันอุปกรณ์ชำรุด เสื่อมสภาพ และไม่สามารถใช้งานได้ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์ตัวใหม่มาทดแทน เพื่อความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นตามยุคสมัย ส่งผลกระทบด้านอาชญากรรมคอมพิวเตอร์ ด้านการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล และด้านความมั่นคงของประเทศ โดยมีแนวโน้มที่จะมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นสร้างความเสียหายร้ายแรงระดับบุคคล ระดับองค์กร และระดับประเทศ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน



รูปที่ 8 การดำเนินการของระบบรักษาความปลอดภัยเทคโนโลยีสารสนเทศตามโครงการ

ปัจจุบัน ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศได้ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์รักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ทั้งส่วนกลางและภูมิภาคจำนวน 138 หน่วยงาน เสร็จเรียบร้อยแล้ว และเปิดใช้อุปกรณ์ ทำให้มีเทคโนโลยี Artificial Intelligence (AI) ในการวิเคราะห์ ตรวจสอบ ป้องกัน และมีฐานข้อมูล (Threat Intelligence) สำหรับใช้ในการตรวจสอบ ป้องกันภัยคุกคามแบบเรียลไทม์ สามารถสืบค้นเหตุการณ์ภัยคุกคามได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และป้องกันการบุกรุกและเข้าถึงเครือข่ายภายในของกรมทางหลวงที่ไม่ได้รับอนุญาตจากผู้ไม่ประสงค์ดี (Hacker) และป้องกันการโจมตีจากระบบเครือข่ายภายในของกรมทางหลวงที่เชื่อมต่อไปยังเครือข่ายภายนอก (Internet) ได้

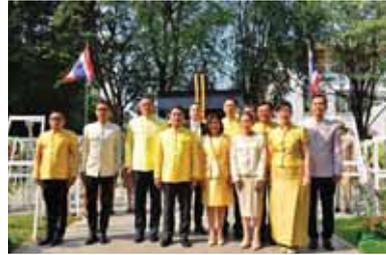
อนาคต

กรมทางหลวง ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ได้ดำเนินโครงการบูรณาการเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเพื่อรองรับระบบงานสารสนเทศ ดำเนินการจัดทำระบบการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) และดำเนินการติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการดิจิทัล กรมทางหลวง ปี 2566 - 2570 โดยมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล นอกจากนี้ ยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการประหยัดพลังงานในระยะยาว ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตามแนวคิด “เทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม” (Green Technology)



ประมวลาภาพทกจกรรรม

ประมวลาภาพทกจกรรรมวันคล้ายวันสถาปนากรมทางหลวง ปีที่ 112



ประมวลภาพกิจกรรมการช่วยเหลือประชาชนผู้ประสบภัยจากพายุยาจิ



คณะผู้จัดทำ

| | | |
|--------------------|----------------|----------------------------|
| 1. นายเสริมศักดิ์ | นัยนันท์ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายสืบพงษ์ | ไพศาลวัฒนา | กรรมการ |
| 3. นายสมบูรณ์ | เทียนธรรมชาติ | กรรมการ |
| 4. นายเอกพงศ์ | เศรษฐมานพ | กรรมการ |
| 5. นายมานิตย์ | สุคติศิริอุดม | กรรมการ |
| 6. นายทวีศักดิ์ | รุจิรฉายวัฒน์ | กรรมการ |
| 7. นายพงศกร | จุลละโพธิ | กรรมการ |
| 8. นายพงษ์พันธ์ | จันเงิน | กรรมการ |
| 9. นายพลเทพ | เลิศรวนนิช | กรรมการ |
| 10. นายโกสินทร์ | เจตียนนท์ | กรรมการ |
| 11. นายธันวิน | สวัสดิศานต์ | กรรมการ |
| 12. นายเมธี | เชียวอ่อน | กรรมการ |
| 13. นายธีรพล | สมุทรประภูต | กรรมการ |
| 14. นายนพคุณ | สว่างไสว | กรรมการ |
| 15. นายปรีชาพร | สุวัฒน์นอม | กรรมการ |
| 16. นายสหัสชัย | เรียงรุ่งโรจน์ | กรรมการ |
| 17. พล.ต.ต.คงกฤษ | เลิศสิทธิกุล | กรรมการ |
| 18. นางสาวชนานันท์ | จุลละจาริตต์ | กรรมการ |
| 19. นางสาวอัญชลี | สาทะ | กรรมการ |
| 20. นายปราบพล | โล่ห์วีระ | กรรมการ |
| 21. นายสุวิชาณ | สุระบาล | กรรมการ |
| 22. นายมนตรี | ธรรมวัฒน์ | กรรมการ |
| 23. นายบุญเลี้ยง | หิรัญลักษณ์สุด | กรรมการ |
| 24. นายอลงกรณ์ | พรหมศิลป์ | กรรมการ |
| 25. นายวีรพล | วงศ์วีเชียร | กรรมการและเลขานุการ |
| 26. นางนงลักษณ์ | กรัณย์พิสิฐ | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| 27. นายเป็รียบ | ดุขยเกีร | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| 28. นางสาววิกานดา | สิงห์วัฒนศิริ | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| 29. นางสาวอรรรณ | แสงจันทร์ | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| 30. นายปพน | อินนุวัฒน์ | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

จัดทำโดย : สำนักงานเลขานุการกรม ฝ่ายประชาสัมพันธ์
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400 โทร. 0 2354 6530

จำนวนพิมพ์ : 80 เล่ม

Website : www.doh.go.th

สร้างสรรค์โดย : บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

428/139 - 140 หมู่บ้าน เดอะรีเจนท์ สตรีท ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน

เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510 โทร. 0 2375 5422 - 24 โทรสาร. 0 2375 5427



กรมทํางานหลวง กระทรวงคณาการ
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400