

รายงานประจำปี



2561

กรมทางหลวง







**พระบรมราโชวาทของ
พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร
พระราชทานแก่ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ และพนักงานกรมทางหลวง
เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากรมทางหลวง ปีที่ 100**

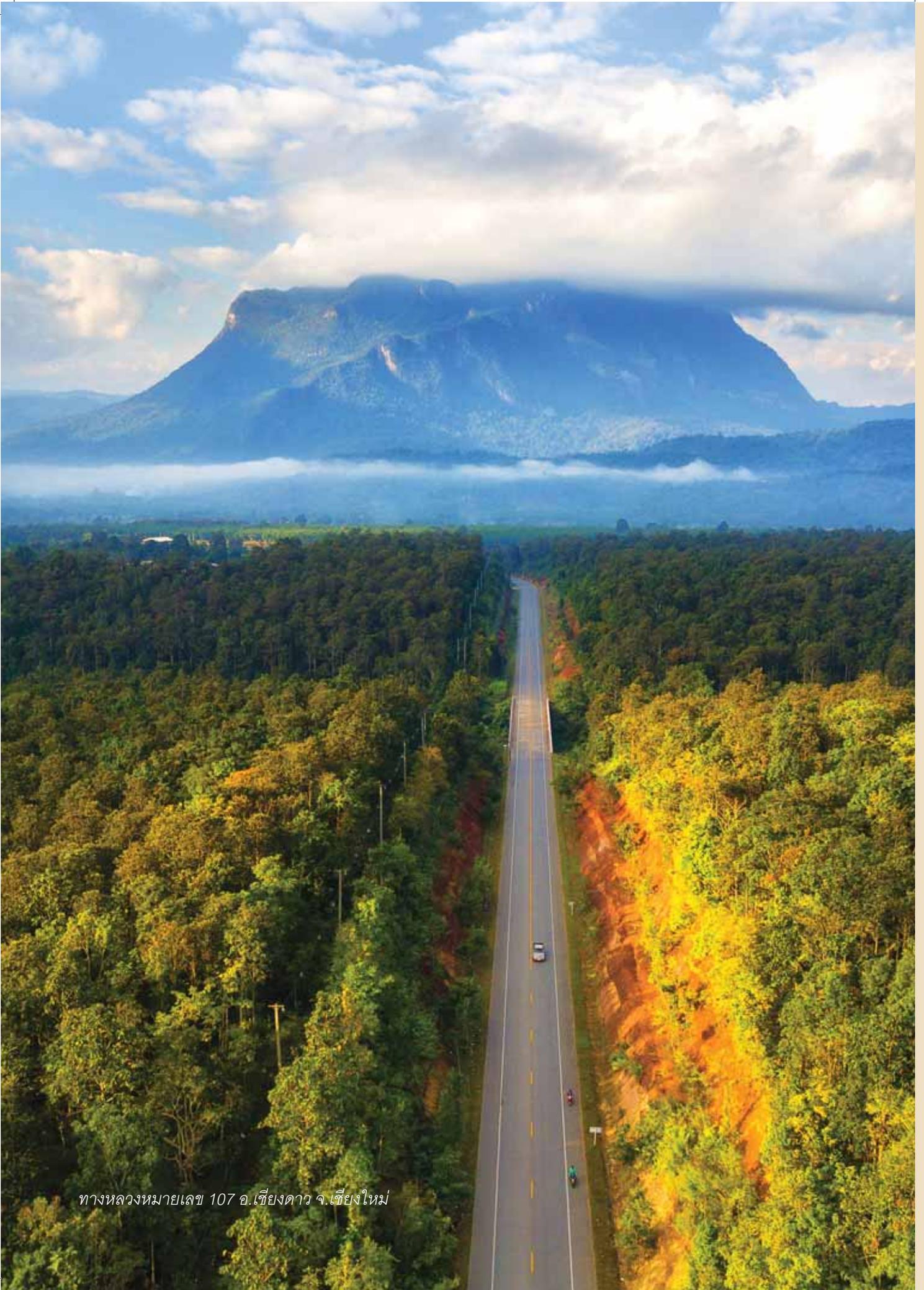
การคมนาคม เป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญยิ่งอย่างหนึ่งในการสร้างสรรค์ความเจริญของประเทศ และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน. ตลอด 100 ปี ที่ผ่านมา กระทรวงคมนาคมได้ปรับปรุงพัฒนากิจการคมนาคมของไทย ให้มีประสิทธิภาพและก้าวหน้าขึ้นอย่างต่อเนื่อง. จึงขอให้ทุกคนทุกฝ่าย ทุกหน่วยงานในกระทรวงนี้ ได้ภูมิใจในงานที่ทำ พร้อมทั้งร่วมมือร่วมใจกันให้ยิ่งสอดคล้องแน่นแฟ้นขึ้น เพื่อให้ผลแห่งการปฏิบัติงานของท่าน อำนวยประโยชน์อันกว้างขวาง ยั่งยืนให้แก่ประชาชน และเป็นปัจจัยเสริมสร้างความเจริญมั่นคงให้แก่ประเทศชาติตลอดต่อไปไม่มีที่สิ้นสุด.

อาคารเฉลิมพระเกียรติ โรงพยาบาลศิริราช
วันที่ 5 ตุลาคม พุทธศักราช 2554



พระราชโอรสของ
สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร
พระราชทานแก่ข้าราชการพลเรือน
เนื่องในวันข้าราชการพลเรือน พ.ศ. 2561

ผู้ปฏิบัติราชการ นอกจากจะต้องรู้งานในหน้าที่อย่างทั่วถึงแล้ว ยังจำเป็นต้องรู้ดีรู้ชั่ว
ประโยชน์และไม่ใช่ประโยชน์ อย่างกระจ่างชัดด้วย งานราชการซึ่งเป็นงานของแผ่นดิน
จึงจะดำเนินไปอย่างถูกต้อง ตรงตามเป้าหมาย และสำเร็จประโยชน์ที่พึงประสงค์
คือยังความดี ความเจริญให้เกิดแก่ประเทศชาติและประชาชนได้แท้จริงและยั่งยืน.



ทางหลวงหมายเลข 107 อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่

คำนำ

ตลอดระยะเวลา 106 ปีที่ผ่านมากรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่พัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง สนับสนุนการขับเคลื่อนประเทศ ในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี รวมถึงด้านความมั่นคง ผ่านการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ประมาณ 1,532 สายทาง ระยะทางรวม 51,841 กิโลเมตร โดยปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วประเทศ ผลงานของกรมทางหลวงทุกอย่างที่ผ่านมาล้วนเกิดจากความร่วมมือจากทุกภาคส่วนของกรมทางหลวง ทุกหน่วยงานที่ทำงานสอดประสานกันอย่างเป็นระบบ ทุกหน่วยงานจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางหลวง ผ่านการขับเคลื่อนของเจ้าหน้าที่ทุกระดับ ทุกคนที่ร่วมมือร่วมแรงในการดำเนินงาน ทั้งผู้บริหาร ข้าราชการ พนักงานราชการ ลูกจ้างประจำ ลูกจ้างชั่วคราว ตลอดจนผู้รับจ้าง ที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศและสังคม

ตลอดปี 2561 ที่ผ่านมากรมทางหลวงมีผลงานที่โดดเด่นในการดำเนินงานเป็นจำนวนมาก เช่นงานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สาย บางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-ชลบุรี-พัทยา ช่วงพัทยา-มาบตาพุด รวมถึงงานที่สนับสนุนพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) งานแก้ไขปัญหาราจร้ายในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล งานขยาย 4 ช่องจราจร ในพื้นที่ต่างๆ ตลอดจนงานสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ ไม่นับรวมงานหัวใจหลักของกรมทางหลวง ทั้งงานบำรุงในสายทางต่างๆ งานอำนวยความสะดวกปลอดภัย ตลอดจนงานพิเศษอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล เรียกว่าตลอด 24 ชม. ใน 365 วัน เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงต้องทำงานตลอด ทั้งนี้เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน ด้วยปณิธานที่มุ่งมั่นว่า เราจะทำให้ ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เพื่อความสุข อย่างยั่งยืนตลอดไป

คณะผู้จัดทำ



สารบัญ

คำนำ		ผลการดำเนินงานรอบปี 2561	32
คณะผู้บริหาร กระทรวงคมนาคม	9	งานพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ	40
คณะผู้บริหาร กรมทางหลวง	10	สำรวจและออกแบบ	46
หน้าที่ความรับผิดชอบ / แผนยุทธศาสตร์	12	งานก่อสร้าง	52
แผนผังการแบ่งส่วนราชการ	14	งานวิเคราะห์และตรวจสอบ	60
ประวัติกรมทางหลวง	16	งานวิจัยและพัฒนางานทาง	64
การเงิน การคลัง	18	งานบำรุงรักษาทางหลวง	70
งานบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง	25	งานอำนวยความสะดวก	78



สถิติการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน	87	งานพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง	104
งานด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วม ของประชาชน	88	งานตำรวจทางหลวง	108
การบริหารจัดการระบบควบคุมจราจร		งานกฎหมาย	111
ด้านอำนวยความสะดวกบนทางหลวง	93	งานประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และการบริการประชาชน	113
งานเครื่องกลและสื่อสาร	97	ภาคผนวก	116
งานปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง	99	ระบบหมายเลขทางหลวง	119



พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

รัฐมนตรีว่าการ / รัฐมนตรีช่วยว่าการ



นายอาคม เดิมพิทยาไพสิฐ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

ปลัดกระทรวง / รองปลัดกระทรวง



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ปลัดกระทรวงคมนาคม



นายสมัย ไชตีสกุล
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

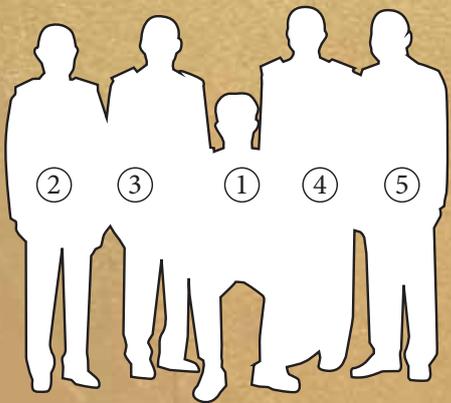


นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

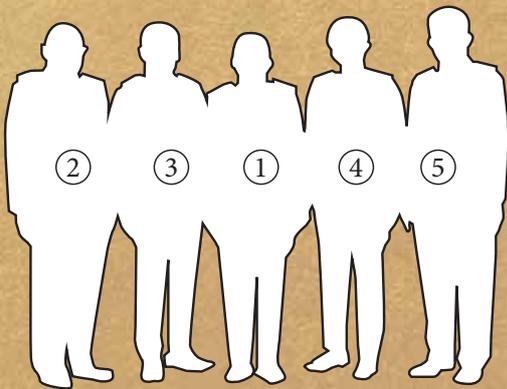


นายจิรุตม์ วิศาลจิตร
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง



- 1 นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
อธิบดีกรมทางหลวง
- 2 นายอภิสิทธิ์ พรหมเสน
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง
- 3 นายกมล หมั่นทำ
รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน
- 4 นายอภิชาติ จันทรทรัพย์
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ
- 5 นายทวี เกติสำอาง
รองอธิบดีฝ่ายบริหาร



- ① นายประมณฑ์ สถาพรนานนท์
วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ
- ② นายวันจักร ฉายากุล
วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความปลอดภัย
- ③ นายปริญญา แสงสุวรรณ
วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง
- ④ นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง
- ⑤ นายชาติชาย ช่างชิง
วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา และ ปฏิบัติราชการในตำแหน่ง
วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา

หน้าที่ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

- 1 ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และ ทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 2 วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บำรุง และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน
- 3 ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กร และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- 4 ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย



แผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564

วิสัยทัศน์

“ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ”

พันธกิจ

- 1 พัฒนาระบบทางหลวง (Highway System) ให้เกิดความเชื่อมต่อ (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) ที่สมบูรณ เพื่อการขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม
- 2 ควบคุมดูแลระดับการให้บริการ (Serviceability) และความปลอดภัย (Safety) บนทางหลวงให้ได้มาตรฐาน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่ดี ยกระดับการบริหารด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งของประเทศ
- 3 พัฒนาระบบบริหารองค์กร (Organization Management) ตามหลักธรรมาภิบาล

ค่านิยมร่วม “HIGHWAYS”

“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้
ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรอบรอบ รับผิดชอบ
ต่อพันธกิจ เกะติดการให้บริการ ประสานพลังเป็น
หนึ่งเดียว”

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



วัฒนธรรม “D O H”

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

ประเด็นยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

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

- 1) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงเพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
- 2) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
- 3) เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดการมลพิษที่ถนน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม
- 5) พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนดด้านงานทาง ทั้งในด้านออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ

6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ

การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

- 1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง
- 2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง
- 3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง
- 4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไร่มลพิษ และทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน

6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

2) พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

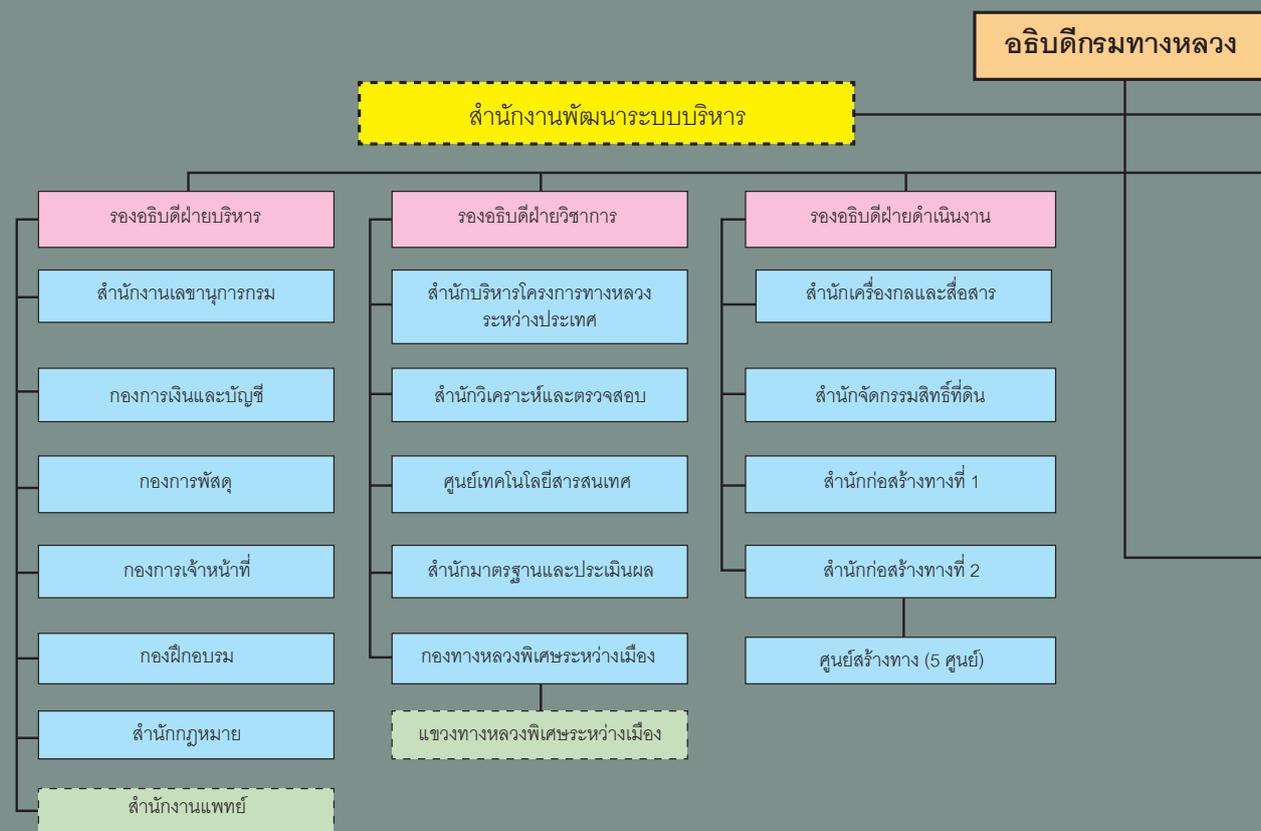
3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไร่มลพิษ และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่น ๆ

4) พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่านิยม วินัย ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง

6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

แผนผังการแบ่งส่วนราชการ



หมายเหตุ

- เป็นหน่วยงานภายใต้จัดตั้งโดยอธิบดี
- กรมทางหลวง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน โครงการ และกิจกรรม

2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัสดุ การบริหารเครื่องจักร การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินงานขององค์กร

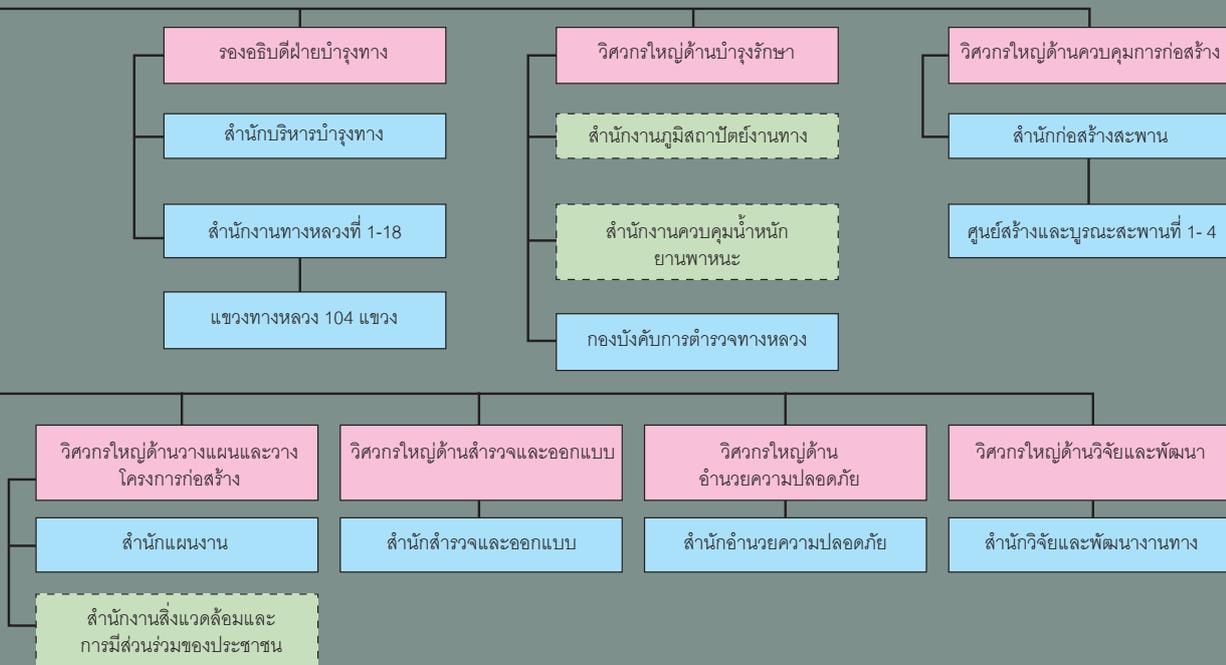
3) พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร

4) พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน

5) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก

6) พัฒนาและส่งเสริมการจัดการข้อร้องเรียน การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น และระบบบริหารจัดการ บนพื้นฐานของระบบธรรมาภิบาล

สำนักงานตรวจสอบภายใน



ประวัติกรมทางหลวง



กรมทางหลวงได้รับการสถาปนาขึ้นเป็นกรม เมื่อวันที่ 1 เมษายน ร.ศ. 131 ตรงกับ พ.ศ. 2455 แต่เดิมนั้นจะมีแต่กรมคลอง ซึ่งอยู่ในกระทรวงเกษตราธิการ ล่วงมาจนถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ยุบกรมคลองมาขึ้นอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ และให้ชื่อว่า “กรมทาง” ให้เปลี่ยนชื่อกระทรวงโยธาธิการเป็นกระทรวงคมนาคมตามประกาศจัดราชการรัตนโกสินทร์ศก 131

วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2457 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้โอนแผนกทางน้ำของกรมทางไปให้กรมท่อน้ำ คือกรมชลประทาน ขึ้นในกระทรวงเกษตราธิการ กรมทางจึงเหลืออยู่แต่กองทางบกเพียงอย่างเดียวโดยมีเจ้ากรมเป็นหัวหน้า

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

วันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2475 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ด้วยความเห็นชอบของคณะราษฎรได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมกับกระทรวงเกษตราธิการ เข้าเป็นกระทรวงเดียวกัน เรียกว่า “กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ” กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วยเดิมสังกัดอยู่กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม จึงต้องเปลี่ยนเป็นสังกัดกระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ





วันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2476 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 แห่งราชวงศ์จักรี ได้ตราพระราชบัญญัติจัดตั้งกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช 2476 โดยคำแนะนำและยินยอมของคณะรัฐมนตรี ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้ กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การได้ถูกยุบเลิกไป กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วย จึงไปสังกัดกระทรวงเศรษฐการแทน

วันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2477 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 แห่งราชวงศ์จักรี ได้ตราพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง พุทธศักราช 2477 โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ได้เปลี่ยนอำนาจหน้าที่ของกรมทางให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมโยธาเทศบาล สังกัดกระทรวงมหาดไทย

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

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

วันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2498 กรมทางหลวงแผ่นดิน ได้ทำพิธีเปิดอาคารที่ทำการด้านถนนศรีอยุธยา



วันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2506 กรมทางหลวงแผ่นดิน ได้เปลี่ยนชื่อกลับมาเป็น “กรมทางหลวง” สังกัดกระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ ตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2506

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

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



การเงิน การคลัง

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 รัฐบาลให้ความสำคัญกับความต่อเนื่องในการบริหารราชการแผ่นดิน ควบคู่กับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และนโยบายสำคัญเร่งด่วน ของรัฐบาลให้ประสบผลสำเร็จ เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และมีประสิทธิภาพ โดยมีเป้าหมายเพื่อวางรากฐานการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ขยายโอกาสให้แก่ประชาชน ยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ก่อให้เกิดการพัฒนาประเทศอย่างสมดุล ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม ความมั่นคง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยการน้อมนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มาเป็นแนวทางในการจัดสรรทรัพยากรของประเทศ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนอย่างเป็นรูปธรรม

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่าย ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ และรายการค่าดำเนินการ

ภาครัฐ ภายใต้ยุทธศาสตร์และรายการค่าดำเนินการภาครัฐ ประกอบด้วยแผนงานรวม 53 แผนงาน **กรมทางหลวง** ได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายภายใต้ **ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ** แผนงานที่ 2.4 แผนงานบูรณาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ แผนงานที่ 2.6 แผนงานบูรณาการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา แผนงานที่ 2.15 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ **ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 งบประมาณรายจ่ายของกรมทางหลวง** ประกอบด้วย 4 แผนงาน 3 ผลผลิต 13 โครงการ ในวงเงินงบประมาณรายจ่ายทั้งสิ้น 91,279.9377 ล้านบาท โดยเงินงบประมาณรายจ่ายที่กรมทางหลวงได้รับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 จำนวน 13,769.9626 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.09 และได้รับคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 60.55 ของเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีของกระทรวงคมนาคม ซึ่ง

ได้รับจำนวน 150,750 ล้านบาท และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.34 ของเงินงบประมาณของประเทศที่ตั้งไว้ จำนวน 2,733,000 ล้านบาท จำแนกตามงบรายจ่ายดังนี้ คือ

◆ **งบบุคลากร** เป็นรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายเพื่อการบริหารงานบุคคลภาครัฐ ได้แก่รายจ่ายที่จ่ายในลักษณะเงินเดือน ค่าจ้างประจำ ค่าจ้างชั่วคราว และค่าตอบแทนพนักงานราชการ รวมถึงรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายจากงบรายจ่ายอื่นใดในลักษณะรายจ่ายดังกล่าว จำนวนเงิน 4,922.7806 ล้านบาท

◆ **งบดำเนินงาน** เป็นรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายเพื่อการบริหารงานประจำ ได้แก่ รายจ่ายที่จ่ายในลักษณะค่าตอบแทน ค่าใช้สอย ค่าวัสดุ และค่าสาธารณูปโภค รวมถึงรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายจากงบรายจ่ายอื่นใดในลักษณะรายจ่ายดังกล่าว จำนวนเงิน 755.313 ล้านบาท

◆ **งบลงทุน** เป็นรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายเพื่อการลงทุน ได้แก่รายจ่ายที่จ่ายในลักษณะค่าครุภัณฑ์ ค่าที่ดิน และสิ่งก่อสร้าง รวมถึงรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายจากงบรายจ่ายอื่นใดในลักษณะรายจ่ายดังกล่าว จำนวนเงิน 85,126.2655 ล้านบาท

◆ **งบเงินอุดหนุน** เป็นรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายเป็นค่าบำรุงหรือเพื่อช่วยเหลือ สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานอิสระ หรือหน่วยงานของรัฐซึ่งมิใช่ราชการส่วนกลาง หน่วยงานในกำกับของรัฐ ฯลฯ รวมถึงเงินอุดหนุนงบประมาณมหากษัตริย์ เงินอุดหนุนการศาสนา และรายจ่ายที่สำนักงานงบประมาณกำหนดให้ใช้จ่ายในงบรายจ่ายนี้ จำนวนเงิน 6.482 ล้านบาท

◆ **งบรายจ่ายอื่น** เป็นรายจ่ายที่ไม่เข้าลักษณะประเภทงบรายจ่ายใดงบรายจ่ายหนึ่ง หรือรายจ่ายที่สำนักงานงบประมาณกำหนดให้ใช้จ่ายในงบรายจ่ายนี้ จำนวนเงิน 469.0966 ล้านบาท

การเบิกจ่ายเงิน

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 รัฐบาลได้กำหนดมาตรการและแนวทางการเร่งรัดติดตามการใช้จ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี โดยกำหนดเป้าหมายการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายลงทุนไม่น้อยกว่าร้อยละ 88.00 ของวงเงินงบประมาณรายจ่ายลงทุน และการเบิกจ่ายงบประมาณในภาพรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 96.00 ของวงเงินงบประมาณรายจ่าย ผลการเบิกจ่ายเงินของกรมทางหลวงเบิกจ่ายรายจ่ายลงทุนได้ร้อยละ 92.96 เบิกจ่ายงบประมาณในภาพรวมได้ร้อยละ 93.32 ซึ่งผลการเบิกจ่ายเงินรายจ่ายลงทุนสูงกว่าเป้าหมายที่รัฐบาลได้กำหนดไว้ เนื่องจากผู้บริหารมีการเร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณและการเบิกจ่ายให้เป็นไปตามแผนการปฏิบัติงานการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ ส่วนผลการเบิกจ่ายงบประมาณในภาพรวมต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องจากมีปัญหา อุปสรรค ดังนี้คืองานส่วนใหญ่ของกรมทางหลวงจะลงนามสัญญาในช่วงไตรมาสที่ 2 เป็นต้นไป, งานปีเดียว ซึ่งมีวงเงินงบประมาณร้อยละ 50 ของงบประมาณรายจ่าย จะเบิกเงินค่าจ้างงวดเดียว เมื่องานแล้วเสร็จ จะไม่มีการเบิกเงินค่าจ้างล่วงหน้า, สำหรับสายทางใหม่ มีการปรับปรุงรูปแบบติดปัญหาการรื้อย้ายสาธารณูปโภค/เขตรถไฟ รวมถึงมีประชาชนคัดค้านการก่อสร้าง เป็นต้น

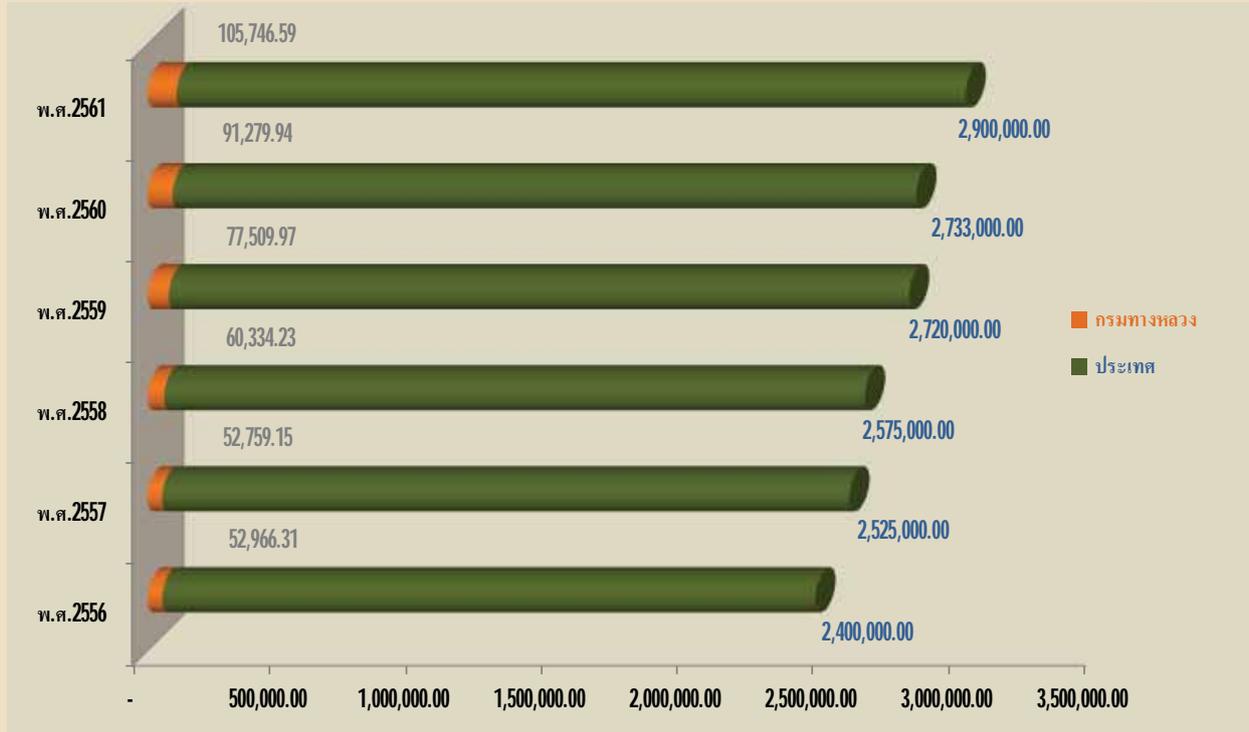


ทางหลวงหมายเลข 304
สาย อ.กบินทร์บุรี – อ.ปักธงชัย (ทางเชื่อมฝืนป่า)

การบริหารเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

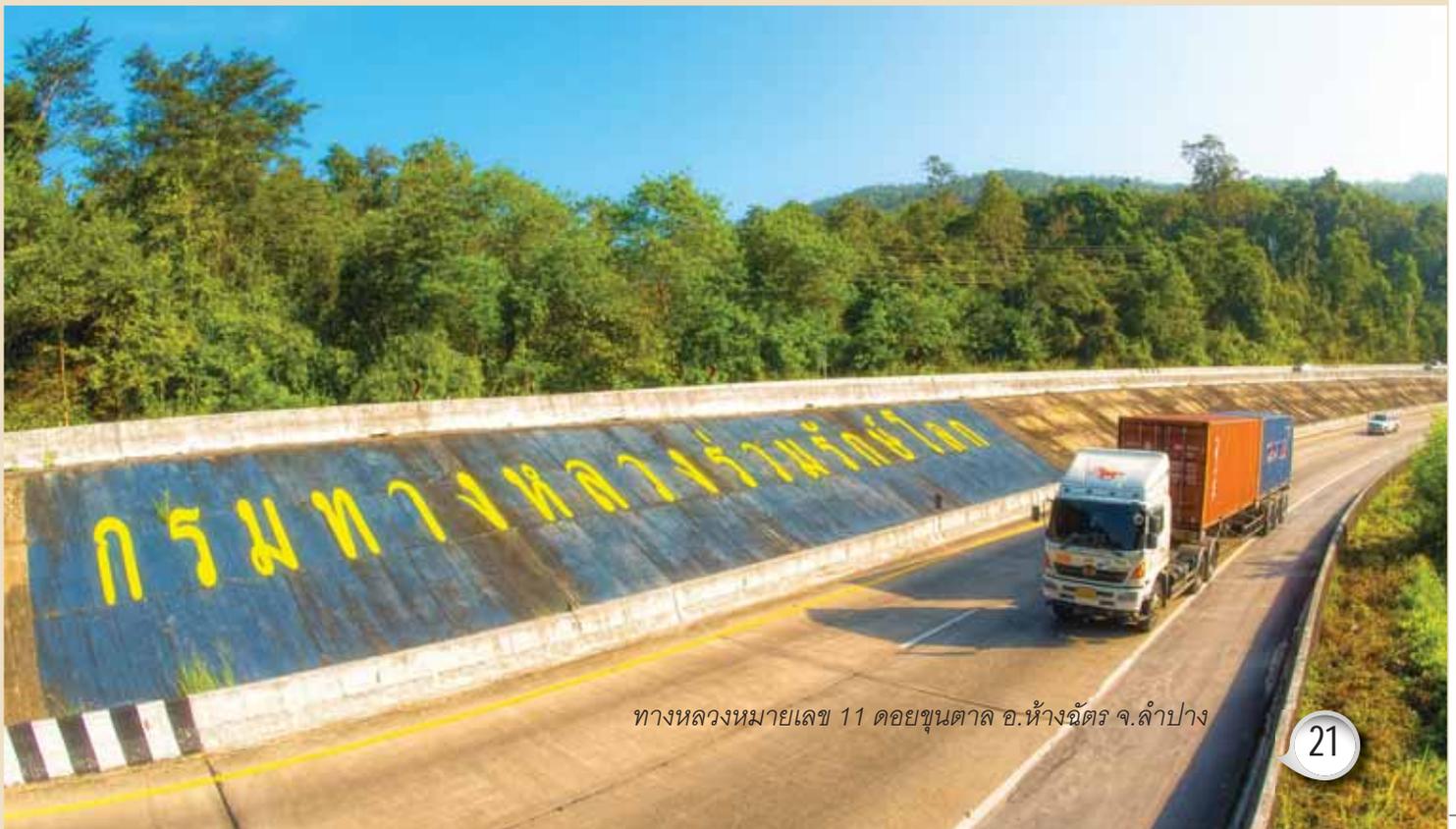
แผนงาน / ผลผลิต / โครงการ	เงินงบประมาณ ภายหลังโอน เปลี่ยนแปลง	จ่ายจริง	กันไว้เบิกเหลือในปี	คงเหลือ
1. แผนงาน : บุคลากรภาครัฐ รายการ ค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ	5,077,707,100.00	4,971,962,467.92	-	105,744,632.08
2. แผนงาน : พื้นฐานด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ผลผลิตที่ 1 โครงการทางหลวงได้รับการพัฒนา ผลผลิตที่ 2 โครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา ผลผลิตที่ 3 โครงการทางหลวงมีความปลอดภัย	2,258,689,285.79 17,145,028,071.27 3,657,419,842.94	1,768,693,462.65 16,873,756,899.29 3,387,819,217.17	377,027,752.31 263,848,951.06 268,106,464.70	112,968,070.83 7,422,220.92 1,494,161.07
3. แผนงาน : บูรณาการพัฒนาศูนย์เขตเศรษฐกิจพิเศษ โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	3,968,560,000.00	2,088,467,955.32	1,879,560,697.37	531,347.31
4. แผนงาน : บูรณาการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	3,462,396,000.00	3,024,244,068.62	412,632,463.63	25,519,467.75
5. แผนงาน : บูรณาการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โครงการที่ 1 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการที่ 2 โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ โครงการที่ 3 โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ โครงการที่ 4 โครงการบูรณะโครงการทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค โครงการที่ 5 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ โครงการที่ 6 โครงการก่อสร้างโครงการทางหลวงแผ่นดิน โครงการที่ 7 โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ โครงการที่ 8 โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน โครงการที่ 9 โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางจราจรเพื่อความปลอดภัย โครงการที่ 10 โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี โครงการที่ 11 โครงการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง โครงการที่ 12 โครงการแก้ไขปัญหาล้นน้ำและพื้นที่ทางหลวงที่ได้รับผลกระทบภัยพิบัติ	31,123,610,219.00 3,383,331,985.00 1,116,956,651.68 2,839,231,207.85 999,425,899.27 24,661,666,960.20 1,290,259,165.82 36,317,687.00 284,229,730.45 41,905,000.00 819,434,794.73 84,213,899.00	16,009,314,021.72 2,604,631,969.95 1,083,208,943.12 2,613,247,237.64 491,542,343.12 19,789,826,773.39 1,115,629,151.20 20,892,879.66 269,697,934.64 30,033,646.50 661,166,172.89 58,610,965.71	14,468,526,488.42 775,153,514.90 32,424,030.71 217,419,141.10 506,438,621.20 4,405,814,534.45 152,334,986.47 15,424,807.34 14,399,044.61 10,449,100.00 157,834,907.58 25,492,836.93	645,769,708.86 3,546,500.15 1,323,677.85 8,564,829.11 1,444,934.95 466,025,652.36 22,295,028.15 - 132,751.20 1,422,253.50 433,714.26 110,096.36
6. แผนงาน : บูรณาการวิจัยและนวัตกรรม โครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน	67,545,300.00	58,666,526.52	4,607,007.50	4,271,765.98
7. แผนงาน : การเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ โครงการ : โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน โครงการ : โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสุนทรภาพ โครงการ : โครงการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน โครงการ : โครงการระบบโครงข่ายคมนาคม โครงการ : โครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ โครงการ : โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมื่อนำอยู่) โครงการ : โครงการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดน และเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โครงการ : โครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ โครงการ : โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดน และพัฒนาคุณภาพแรงงาน โครงการ : โครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน	726,948,215.38 215,005,059.00 120,160,088.82 144,165,650.00 78,588,000.00 39,130,000.00 508,699,387.00 1,292,961,724.80 91,997,875.00 84,552,000.00	668,117,907.04 212,141,184.62 71,759,953.12 95,520,757.85 70,753,046.41 18,175,624.32 464,734,713.79 1,249,095,515.31 38,167,452.02 20,134,385.42	57,717,031.77 47,391,440.00 48,497,000.00 6,932,051.79 20,954,375.68 40,870,168.77 31,232,802.87 53,825,547.98 64,417,614.58	1,113,276.57 2,863,874.38 1,008,695.70 147,892.15 902,901.80 - 3,094,504.44 12,633,406.62 4,875.00 -
รวมทั้งสิ้น	105,620,136,800.00	79,830,013,176.93	24,359,333,383.72	1,430,790,239.35

เปรียบเทียบเงินงบประมาณกรมทางหลวงกับประเทศระหว่าง
ปี พ.ศ. 2556 - พ.ศ. 2561



หน่วย : ล้านบาท

	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561
กรมทางหลวง	52,966.31	52,759.15	60,334.23	77,509.97	91,279.94	105,746.59
ประเทศ	2,400,000.00	2,525,000.00	2,575,000.00	2,720,000.00	2,733,000.00	2,900,000.00



ทางหลวงหมายเลข 11 ดอยขุนตาล อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง

งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2561	2560
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	2,985,867,753.64	3,752,111,135.11
ลูกหนี้ระยะสั้น	6	166,120,009.28	148,336,920.19
เงินจ่ายล่วงหน้า		1,100,000.00	-
เงินฝากประจำ		110,615.79	127,146.32
วัสดุคงคลัง		60,811,302.82	38,436,882.12
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		10,386.50	19,136.50
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		<u>3,214,020,068.03</u>	<u>3,939,031,220.24</u>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	7	5,438,929,501.84	4,731,245,642.78
สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน	8	287,495,086,689.14	259,480,010,689.72
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	9	62,980,706.11	78,196,893.04
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		<u>3,646,556.42</u>	<u>1,193,789.37</u>
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		<u>293,000,643,453.51</u>	<u>264,290,647,014.91</u>
รวมสินทรัพย์		<u>296,214,663,521.54</u>	<u>268,229,678,235.15</u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการการเงินนี้

งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

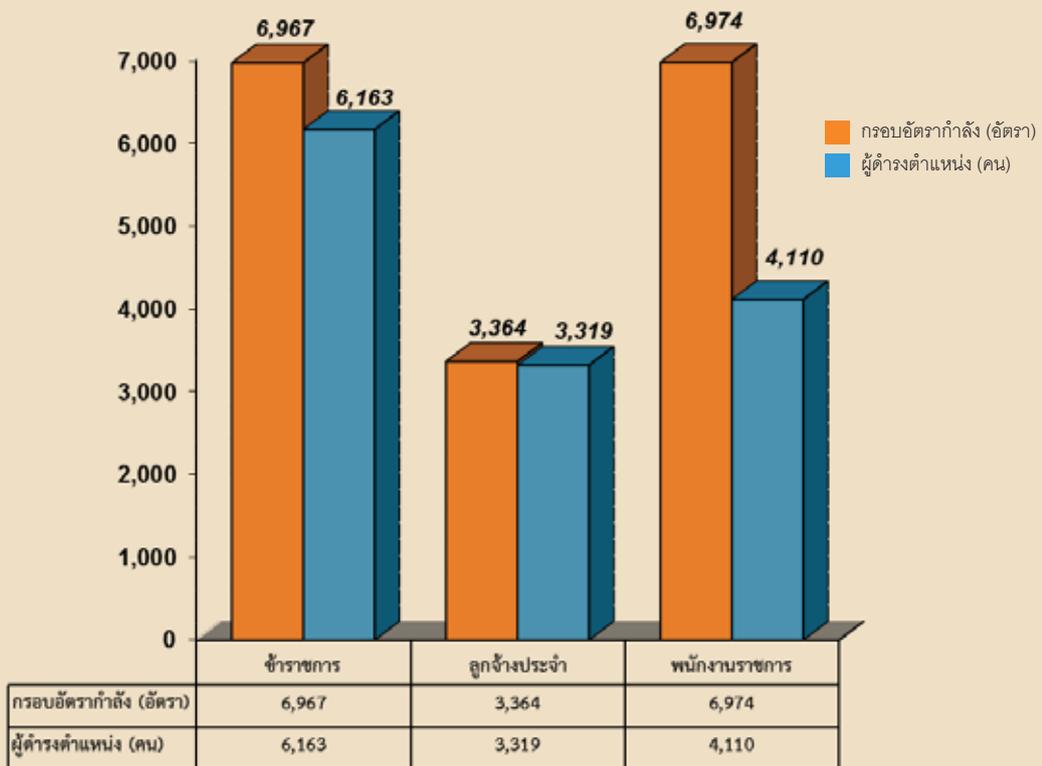
	หมายเหตุ	2561	2560
รายได้			
รายได้จากงบประมาณ	14	94,219,507,887.86	105,340,176,577.99
รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล	15	770,737,280.23	1,860,948,657.03
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ		1,331,566,764.88	939,460.00
รายได้ระหว่างหน่วยงาน		-	127,646.00
รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค	16	27,049,277.90	92,598,495.54
รายได้อื่น	17	170,576,186.08	124,269,294.00
รวมรายได้		96,519,437,396.95	107,419,060,130.56
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	18	8,396,774,842.15	7,856,439,205.77
ค่าบำเหน็จบำนาญ	19	2,062,149,567.79	1,959,461,114.89
ค่าตอบแทน		6,604,078.85	4,598,530.30
ค่าใช้จ่ายสอย	20	25,740,705,461.05	30,473,778,326.60
ค่าวัสดุ	21	1,542,454,915.48	655,587,879.73
ค่าสาธารณูปโภค	22	272,771,537.46	256,371,188.92
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	23	27,428,287,277.28	23,448,745,849.76
ค่าใช้จ่ายอื่น	24	113,412,813.33	357,308,442.36
รวมค่าใช้จ่าย		65,563,160,493.39	65,012,290,538.33
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		30,956,276,903.56	42,406,769,592.23

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

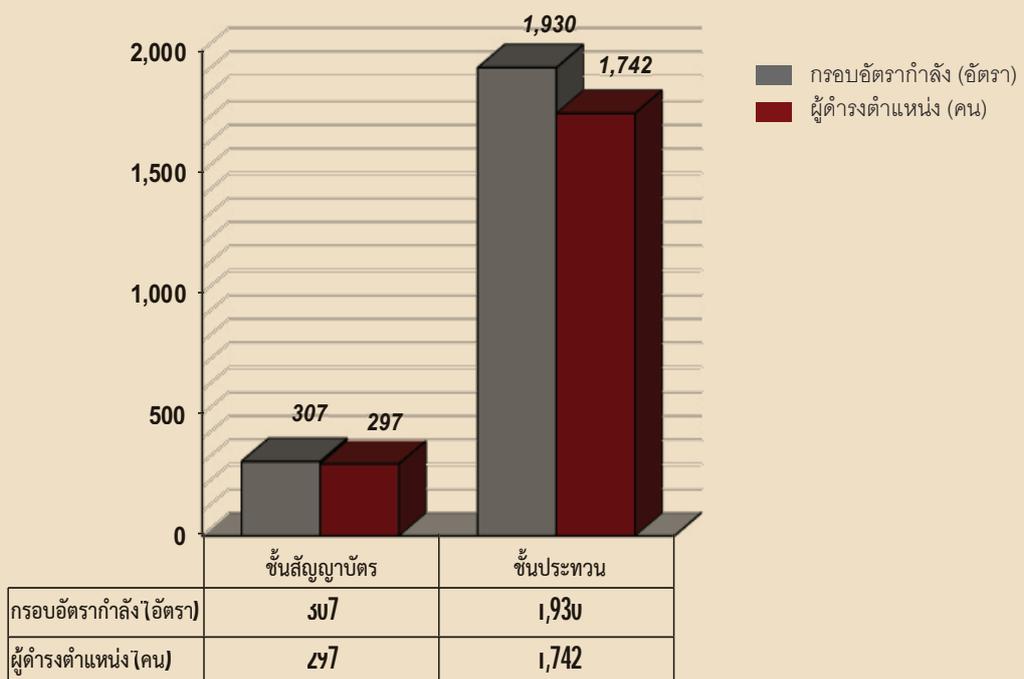
อัตรากำลัง

(กรมทางหลวงและตำรวจทางหลวง)

อัตรากำลังของกรมทางหลวง ณ วันที่ 30 กันยายน 2561



อัตรากำลังของตำรวจทางหลวง
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561



งานบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง

การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนให้ภารกิจของ กรมทางหลวง บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด ซึ่งเป็นการบริหาร ทรัพยากรบุคคลเชิงยุทธศาสตร์ ที่สอดคล้องกับภารกิจของ กรมทางหลวงอย่างต่อเนื่อง โดยมีกลไกการบริหาร ทรัพยากรบุคคลครอบคลุมตั้งแต่การทบทวนและจัดทำ แผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคล กรมทางหลวง การจัดระบบงานด้านบริหารทรัพยากรบุคคล การปรับปรุง แบ่งงานภายในและกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของ หน่วยงาน การบริหารอัตรากำลัง การควบคุมดูแลข้อมูล ประวัติบุคลากร การสรรหาและบรรจุแต่งตั้งบุคลากร การบริหารผลการปฏิบัติงานเพื่อเลื่อนเงินเดือน การกำหนด หน้าที่ความรับผิดชอบ ความรู้ ความสามารถ ทักษะและ สมรรถนะของบุคลากร การดำเนินการทางวินัย การส่งเสริม คุณธรรมและจริยธรรมของบุคลากร การส่งเสริมคุณภาพ ชีวิตของบุคลากร การจัดสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ของ บุคลากร การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคลากร และการ ฅวามปณิกสงเคราะห์ ตลอดจนการดำเนินการอื่น ๆ ตาม นโยบาย ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลซึ่งไม่รวมถึงการ พัฒนาทรัพยากรบุคคล ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงได้ดำเนินการด้านบริหารทรัพยากรบุคคล ดังนี้

1. กำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการตาม แผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคล พ.ศ. 2560 – 2564 โดยมีการติดตามผลการดำเนินการจากหน่วยงานที่ รับผิดชอบโครงการหรือกิจกรรมตาม แผนกลยุทธ์เป็น ประจำทุก 6 เดือนและ 12 เดือน ซึ่งแผนกลยุทธ์ดังกล่าวมุ่ง เน้นการบริหารเชิงกลยุทธ์และกำหนดทิศทางการบริหาร ทรัพยากรบุคคลและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากร เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้วิสัยทัศน์และภารกิจของกรม ทางหลวงบรรลุได้ตามเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

2. ปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1008/ว 2 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2558 เพื่อให้ สอดคล้องกับภารกิจที่เปลี่ยนแปลงไปของกรมทางหลวง

และเป็นการสร้างความก้าวหน้าในสายงานให้กับบุคลากร ในสังกัด โดยได้ดำเนินการดังนี้

2.1 เปลี่ยนชื่อตำแหน่งในสายงานตำแหน่ง ประเภทอำนวยการ ตำแหน่งผู้อำนวยการ แขวงทางหลวง จาก “ผู้อำนวยการเฉพาะด้าน (ปฏิบัติงานนายช่างโยธา)” เป็น “ผู้อำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรมโยธา)” จำนวน 11 ตำแหน่ง

2.2 ปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งประเภท วิชาการจากระดับชำนาญการ เป็นระดับชำนาญการพิเศษ จำนวน 4 ตำแหน่ง ได้แก่ ตำแหน่งนักวิชาการจัดหาที่ดิน ชำนาญการพิเศษ จำนวน 3 ตำแหน่ง และตำแหน่ง นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการพิเศษ จำนวน 1 ตำแหน่ง

3. วิเคราะห์ ทบทวน และกำหนดหลักเกณฑ์ แนวทางหรือคำสั่งที่เกี่ยวกับการบริหารทรัพยากร บุคคล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานในการ ปฏิบัติงาน ดังนี้

3.1 หลักเกณฑ์การคัดเลือกข้าราชการ เพื่อ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่าง ๆ ได้แก่ ตำแหน่งผู้อำนวยการ แขวงทางหลวง ตำแหน่งรองผู้อำนวยการแขวงทางหลวง (ตำแหน่งนายช่างโยธาอาวุโส), ตำแหน่งหัวหน้าสะพาน มิตรภาพ (นายช่างโยธาอาวุโส), ตำแหน่งประเภททั่วไป ออาวุโส ทั้งในสายงานช่างและสนับสนุน, ตำแหน่งหัวหน้า ฝ่ายบริหารงานทั่วไป (นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ) และผู้อำนวยการส่วนเทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักงาน ทางหลวง (ตำแหน่งนักวิชาการสถิติชำนาญการ)

3.2 หลักเกณฑ์และกระบวนการย้ายข้าราชการ

3.3 หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินบุคคลและ ผลงานเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับ ชำนาญการและชำนาญการพิเศษ

3.4 หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินบุคคลและ ผลงานเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับ ชำนาญการพิเศษ ในตำแหน่งที่ว่างเนื่องจากผู้ดำรง ตำแหน่งอยู่เดิมจะต้องพ้นจากราชการไปเพราะเกษียณอายุ ราชการ

3.5 หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินบุคคลและ

ผลงานเพื่อขอรับเงินประจำตำแหน่ง สำหรับตำแหน่ง
ประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ

4. จัดให้มีโครงการข้าราชการผู้มีผลสัมฤทธิ์สูง (HiPPS) โดยร่วมกับสำนักงาน ก.พ. เพื่อดึงดูด รักษาและ
จูงใจคนเก่ง คนดี มีผลงานเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะให้อยู่
อยู่ในระบบราชการ ซึ่งถือว่าการเตรียมผู้นำที่มีคุณภาพ
มากด้วยประสบการณ์ทั้งด้านการบริหารและวิชาการ โดย
คัดเลือกข้าราชการผู้มีคุณสมบัติและมีศักยภาพสูงเข้าสู่
ระบบเข้ารับการพัฒนาตามกรอบส่งเสริมประสบการณ์ที่วาง
ไว้และจะต้องผ่านการประเมินตามที่สำนักงาน ก.พ.
กำหนด

**5. ส่งเสริมให้บุคลากรในสังกัดมีจิตสำนึก
คุณธรรมและจริยธรรม ตลอดจนรณรงค์ให้มีการ
ป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ
ในภาครัฐ โดยดำเนินการดังนี้**

**5.1 ขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติ
การส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และ การป้องกันและ
ปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐ
ของกรมทางหลวง โดยกำหนดให้ มีโครงการหรือกิจกรรม
ที่มุ่งเน้นการส่งเสริมจิตสำนึกคุณธรรมและจริยธรรมให้กับ
บุคลากรของกรมทางหลวง การตั้งมั่นอยู่ในความประพฤติ**



1. การศึกษาดูงาน ครั้งที่ 1 “โครงการฟาร์มตัวอย่างตามพระราชดำริบ้านยางกลางและศูนย์ศิลปาชีพ สิบบัวทอง” จังหวัดอ่างทอง
เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2560

ที่ดี การประพฤติตนและปฏิบัติงานภายใต้กฎระเบียบของ
ทางราชการ การรณรงค์ให้ตระหนักถึงความสำคัญของการ
มีส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาค
รัฐ ตลอดจนการสร้างความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน
โดยยึดหลักธรรมาภิบาล

**5.2 จัดให้มีกิจกรรมส่งเสริมจริยธรรมและ
ป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติ มิชอบ
ในภาครัฐอย่างต่อเนื่อง** เช่น การจัดกิจกรรมฟั่งธรรมและ
ปฏิบัติธรรมทุกวันพุธและวันสำคัญต่าง ๆ เป็นต้น

**5.3 จัดให้มีโครงการส่งเสริมจริยธรรมและ
คุณธรรมให้แก่บุคลากรกรมทางหลวง ดังนี้**

- ครั้งที่ 1 “โครงการฟาร์มตัวอย่างตามพระราชดำริบ้านยางกลางและศูนย์ศิลปาชีพ สิบบัวทอง”
จังหวัดอ่างทอง เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2560
- ครั้งที่ 2 “โครงการศึกษาวิถีการฟื้นฟูที่ดิน
เสื่อมโทรมเขาชะงุ้ม อันเนื่องมาจากพระราชดำริ” จังหวัด
ราชบุรี เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2561
- ครั้งที่ 3 “โครงการศึกษาวิจัยและพัฒนา
สิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ย อันเนื่องมาจากพระราชดำริ”
จังหวัดเพชรบุรี เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2561





2. การศึกษาดูงาน ครั้งที่ 2 “โครงการศึกษาวิธีการฟื้นฟูที่ดินเสื่อมโทรมเขาชะงุ้ม” อันเนื่องมาจากพระราชดำริ จังหวัดราชบุรี เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2561



3. การศึกษาดูงาน ครั้งที่ 3 “โครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ย” อันเนื่องมาจากพระราชดำริ” จังหวัดเพชรบุรี เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2561



4. พิธีมอบรางวัลข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง

ผลการดำเนินการตามตัวชี้วัด

การประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ของกรมทางหลวง

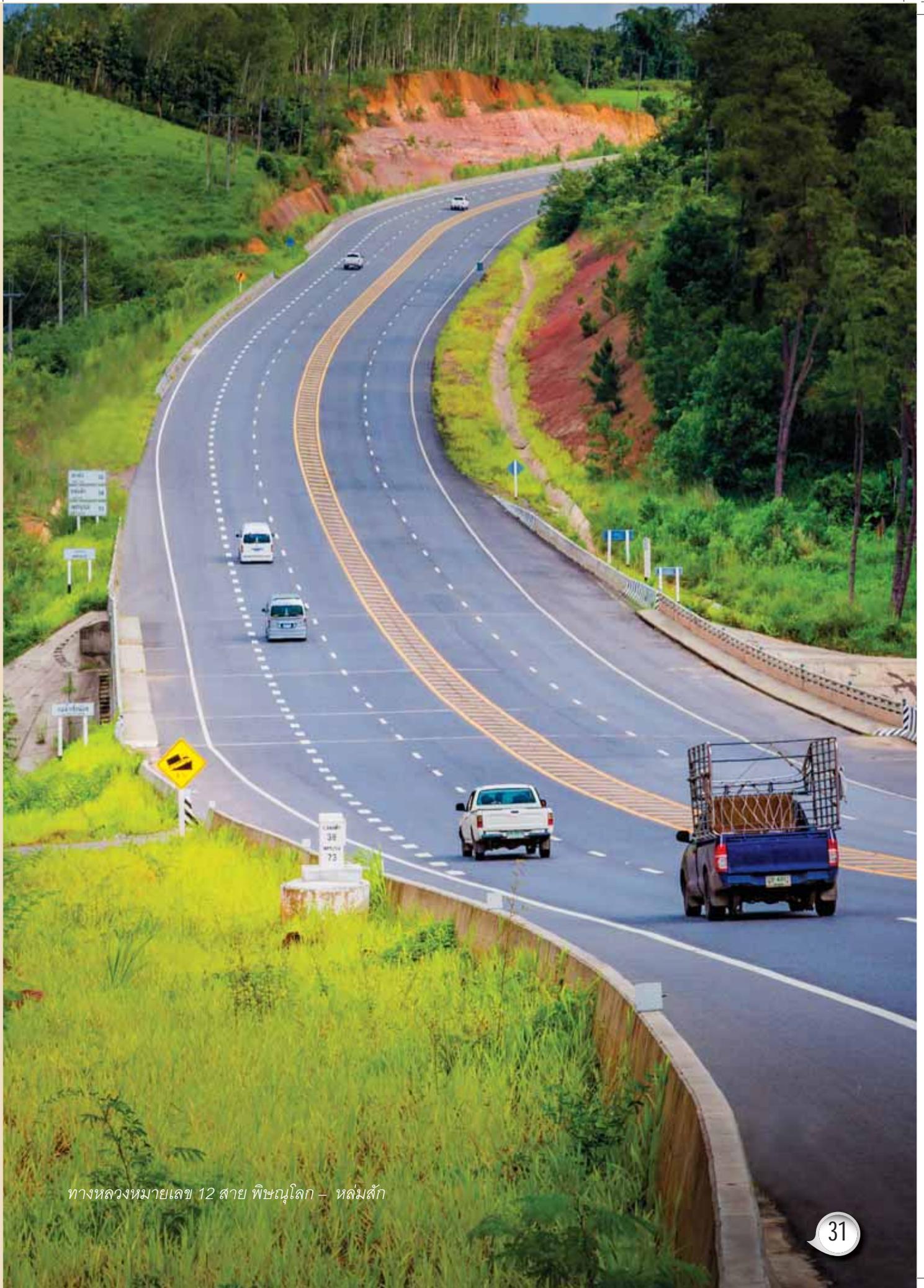
คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559 มีมติเห็นชอบกับการประเมินส่วนราชการและข้าราชการพลเรือนในความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร ตามคำสั่งของคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (คสช.) ที่ 5/2559 เรื่อง มาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ โดยมอบหมายให้สำนักงาน ก.พ.ร. เป็นผู้ประเมินส่วนราชการ ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2559 และในการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ครั้งที่ 3/2560 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2560 ได้มีมติเห็นชอบกับกรอบการประเมินส่วนราชการตามมาตรการ

ปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบการดำเนินงานของส่วนราชการในการขับเคลื่อนภารกิจสำคัญของรัฐบาล การแก้ไขปัญหาและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและเพื่อเพิ่มศักยภาพของส่วนราชการในการสนับสนุนการพัฒนาประเทศ รวมทั้งให้เป็นข้อมูลเพื่อประกอบการให้คุณให้โทษต่อหน่วยงานและผู้บริหาร ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนภารกิจที่สำคัญของรัฐบาลและการดำเนินงานตามภารกิจหน่วยงานของรัฐ กรมทางหลวงได้ดำเนินการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 สรุปผลได้ดังนี้

ชื่อตัวชี้วัด	เกณฑ์การให้คะแนน		ผลการดำเนินงาน	สรุปผลการประเมิน	
	รอบ 6 เดือน	รอบ 12 เดือน		ผ่าน	ไม่ผ่าน
องค์ประกอบที่ 1 ประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักภารกิจพื้นฐาน (Function base)					
1. ความสำเร็จของไทยในการผลักดันให้เกิดโครงข่ายความเชื่อมโยงทางด้าน โลจิสติกส์ที่ครอบคลุมทางบก ทางราง ทางน้ำ ทาง อากาศภายในภูมิภาค เพื่ออำนวยความสะดวก ลดระยะเวลา และต้นทุนในการขนส่ง					
1.1 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบางปะอิน – สระบุรี – นครราชสีมา *	ร้อยละ 38.54 (ก่อสร้างตามแผนได้ร้อยละ 12.305)	ร้อยละ 100 (ก่อสร้างตามแผนได้ร้อยละ 30.404)	ดำเนินการได้สูงกว่าเป้าหมาย 112.48 (ได้ร้อยละ 34.198)	✓	
1.2 ทางหลวงหมายเลข 24 สาย อ.ปราสาท – แยกทางหลวงหมายเลข 2085 ตอน กระเทียม – สังขะ	ร้อยละ 41.92 (ก่อสร้างตามแผนได้ร้อยละ 10.469)	ร้อยละ 100 (ก่อสร้างตามแผนได้ร้อยละ 24.975)	ดำเนินการได้สูงกว่าเป้าหมาย 141.13 ร้อยละ 35.246	✓	
2. ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความเรียบสากลของผิวทางดีกว่า เกณฑ์ที่กำหนด	สำรวจได้ ร้อยละ 40	ร้อยละ 91.80%	ดำเนินการได้สูงกว่าเป้าหมาย สำรวจได้ 95%	✓	
3 ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน	ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา	ร้อยละ 85%	ดำเนินการสูงกว่าเป้าหมาย 94.91%		
องค์ประกอบที่ 2 ประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักภารกิจยุทธศาสตร์หรือภารกิจที่ได้รับมอบหมายเป็นพิเศษ (Agenda base)					
1. การสร้างความรับรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน					
1.1 ร้อยละการดำเนินการตามแผนการสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน	100	100	100	✓	

ชื่อตัวชี้วัด	เกณฑ์การให้คะแนน		ผลการดำเนินงาน	สรุปผลการประเมิน	
	รอบ 6 เดือน	รอบ 12 เดือน		ผ่าน	ไม่ผ่าน
1.2 ร้อยละการชี้แจงประเด็นสำคัญที่ทันต่อสถานการณ์ (ถ้ามี)	100	100	100	✓	
2. Agenda สำคัญที่รองนายกรัฐมนตรี / รัฐมนตรี กำหนด					
2.1 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ทางหลวงหมายเลข 7 สายกรุงเทพ ฯ – บ้านฉาง ช่วงพัทยา – มาบตาพุด)	ร้อยละ 61.54 (ก่อสร้างตามแผนได้ ร้อยละ 23.779)	ร้อยละ 100 (ก่อสร้างตามแผนได้ ร้อยละ 38.637)	ดำเนินการได้สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 109.89 (ร้อยละ 42.457)	✓	
2.2 การใช้ยางพาราเป็นส่วนผสมในการซ่อมแซม	ใช้ยางพาราชั้นในงานบำรุงรักษาและก่อสร้างทางหลวง 700 ต้น	ใช้ยางพาราชั้นในงานบำรุงรักษาและก่อสร้างทางหลวง 471 ต้น	ดำเนินการได้ตามเป้าหมาย	✓	
3. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน (Joint KPI) *	ไม่เกิน 8 คนต่อประชากรแสนคน	ไม่เกิน 16 คนต่อประชากรแสนคน	17.90 คนต่อประชากรแสนคน		✓
องค์ประกอบที่ 3 ประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักภารกิจพื้นที่ หรือการบูรณาการการดำเนินงานหลายหน่วยงาน (Area base)					
1.....(ไม่มีตัวชี้วัดในองค์ประกอบนี้).....					
องค์ประกอบที่ 4 ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและพัฒนานวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบงาน (Innovation base)					
1 การพัฒนานวัตกรรม : หลักนำทางแบบยืดหยุ่นที่ทำจากยางพารา (Natural Rubber Flexible Delineator Post)	-	พิจารณาจากคุณภาพของนวัตกรรมต้องมีผลการประเมินตั้งแต่ 50 คะแนนขึ้นไป	ดำเนินการตามเกณฑ์ครบถ้วน	✓	
2. การพัฒนาประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน	ดำเนินกิจกรรมได้ ร้อยละ 80	ดำเนินกิจกรรมได้ ร้อยละ 80	ดำเนินกิจกรรมได้ ร้อยละ 80	✓	
องค์ประกอบที่ 5 ศักยภาพในการดำเนินการของส่วนราชการตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (Potential base)					
1. การจัดทำและดำเนินการตามแผนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ	วัดผลการดำเนินงานและการใช้จ่ายเงินงบประมาณของส่วนราชการ ในช่วง 6 เดือนแรกตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด	เป็นการวัดสมรรถนะในการส่งมอบผลผลิตและการใช้จ่ายเงินงบประมาณเพื่อแสดงถึงศักยภาพของส่วนราชการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด	ดำเนินการได้สูงกว่าเป้าหมาย ร้อยละ 70	✓	
5.1.1 โครงการก่อสร้างทางหลวงเลข 101 สาย สุโขทัย – อ.สวรรคโลก ตอน บ.เตวีร์ – ต.เกาะตาเลีย่ง (งานแล้วเสร็จ 15 ก.ค. 2561)	แผนงาน 52.044 %	แผนงาน 21.592%	งาน 39.673%	✓	
5.1.2 โครงการก่อสร้างทางหลวง 408 สาย นครศรีธรรมราช – อ.สทิงพระ ตอน 4 (งานแล้วเสร็จ 29 ส.ค. 2561)	แผนงาน 20.342%	แผนงาน 26.433%	งาน 19.816	✓	
5.1.3 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย อ.ปราสาท – แยกทางหลวงหมายเลข 2085 ตอนกระเทียม – อ.สังขะ	แผนงาน 10.4690%	แผนงาน 14.5060%	งาน 12.228%	✓	

ชื่อตัวชี้วัด	เกณฑ์การให้คะแนน		ผลการดำเนินงาน	สรุปผลการประเมิน	
	รอบ 6 เดือน	รอบ 12 เดือน		ผ่าน	ไม่ผ่าน
5.1.4 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี – สระแก้ว ตอน 4	แผนงาน 35.7170%	แผนงาน 26.422%	งาน 37.201%	✓	
5.1.5 สะพานลอยข้ามแยกจุดตัดทางเลี้ยวเมืองสุราษฎร์ธานีกับทางหลวงหมายเลข 4009 (แยกบางใหญ่) จ.สุราษฎร์ธานี	แผนงาน 15.5990%	แผนงาน 20.0500 %	งาน 25.393%	✓	
5.1.6 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 375 สาย อ.ดอนตุม – ต.ลำลูกบัว (งานแล้วเสร็จ 24 ก.ค.2561)	แผนงาน 28.956%	แผนงาน 30.171	งาน 14.545%	✓	
5.1.7. กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง งบบำรุงตามกำหนดเวลา ทางหลวงหมายเลข 106 ตอน ไชย-ห้วยหญ้าไทร จ.ลำปาง	แผนงาน 50%	แผนงาน 50 %	ดำเนินการได้ตามเป้าหมาย 100%	✓	
5.1.8. กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง งบบำรุงพิเศษและบูรณะ ทางหลวงหมายเลข 1012 ตอน ฮอด-วังลู่ จ.เชียงใหม่	แผนงาน 50%	แผนงาน 50%	ดำเนินการได้ตามเป้าหมาย 100%	✓	
5.1.9. กิจกรรมอำนวยความสะดวกภัยและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน	-	แผนงาน 100%	ดำเนินการได้ตามเป้าหมาย 100%	✓	
5.1.10. กิจกรรมปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง	-	แผนงาน 100%	ดำเนินการได้ตามเป้าหมาย 100%	✓	
2. การดำเนินการจัดทำแผนปฏิรูปองค์กร	ความครบถ้วนของข้อมูลที่กำหนดให้จัดทำตามแผนปฏิรูปองค์กร	ดำเนินการได้ตามเกณฑ์ที่กำหนด	ดำเนินการได้ตามเกณฑ์ที่กำหนด	✓	



ทางหลวงหมายเลข 12 สาย พิษณุโลก – หล่มสัก



ผลการดำเนินงานในรอบปี 2561

ทางหลวงหมายเลข 4034 กม.9 อ.เมือง จ.กระบี่

การวางแผนพัฒนาทางหลวง

งานวางแผนพัฒนาทางหลวง เป็นหนึ่งภารกิจหลักที่สำคัญของกรมทางหลวง ประกอบด้วย การกำหนดและวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การศึกษาและวางแผนพัฒนาทางหลวง ทั้งระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อใช้เป็นกรอบในการพิจารณาคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญโครงการ การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจพิจารณาลงทุนโครงการ การกำหนดหลักเกณฑ์ความต้องการระบบโครงข่ายทางหลวง ตลอดจนการจัดการข้อมูลระบบทางหลวง ประเภททางหลวง ระบบหมายเลขทางหลวง และ

ระยะทางควบคุม การศึกษาวิเคราะห์การลงทุนด้านทางหลวง ทั้งเงินงบประมาณ เงินกู้ และแหล่งเงินอื่นๆ รวมถึงการให้เอกชน มีส่วนร่วมในการลงทุน เพื่อกำหนดแผนกลยุทธ์การลงทุน โครงการต่างๆ การวิเคราะห์และจัดทำแผนการดำเนินงานโครงการ และงบประมาณของกรมทางหลวง ตลอดจนการติดตามผลการดำเนินงานและการประเมินผลโครงการเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อให้ทราบถึงผลลัพธ์และความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการที่ผ่านมา และที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อนำมาปรับปรุงและแก้ไขต่อไป

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงมีกิจกรรมการดำเนินงานด้านการวางแผนพัฒนาทางหลวงที่สำคัญ ดังนี้

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

ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 อนุมัติเห็นชอบให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี กรมทางหลวงได้เร่งรัดการก่อสร้างงานโยธาและดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมาอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2564

ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดภาระด้านงบประมาณและการบริหารจัดการของภาครัฐ ในระยะยาว คณะรัฐมนตรีจึงมีมติ เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2559 กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี สำหรับการก่อสร้างงานระบบ การบริหารจัดการและการบำรุงรักษา ตลอดจนการลงทุนและบริหารจัดการที่พักริมทาง ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาและเสนอขออนุมัติรูปแบบการร่วมลงทุนโครงการมาตามกระบวนการขั้นตอนแห่ง พรบ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556 โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2560 อนุมัติรูปแบบการร่วมลงทุนให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ในส่วนของการให้เอกชนร่วมลงทุนในการก่อสร้างงานระบบ การดำเนินงานและการบำรุงรักษา (Operation and Maintenance (O&M)) โดยเอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุน ค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุน สิ่งก่อสร้าง รวมถึงรายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษา โครงการทั้งหมดทั้งในส่วนของงานโยธาที่รัฐเป็นผู้ลงทุนและงานส่วนที่เอกชนเป็นผู้ลงทุน ตลอดจน

เป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางโดยเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษาและค่าบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามขอบเขตงานและเงื่อนไขที่กำหนด และมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน 30 ปี นับแต่เปิดให้บริการ

ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกเอกชนผู้ร่วมลงทุนตามกระบวนการขั้นตอนแห่ง พรบ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556 หมวด 5 (การดำเนินโครงการ) โดยคาดว่าจะสามารถประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนได้ภายในปี พ.ศ. 2561 และลงนามในสัญญากับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในปี 2562 เพื่อให้ทันกำหนดแผนการเปิดให้บริการ

2. การเสนอขออนุมัติรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม – ชะอำ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม – ชะอำ มีลักษณะการออกแบบเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองซึ่งมีมาตรฐานสูง มีวัตถุประสงค์ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 4 ถนนเพชรเกษม ซึ่งปัจจุบันเป็นเส้นทางหลักสายเดียวที่เชื่อมการเดินทางเข้าสู่ภาคใต้ อีกทั้งยังส่งเสริมการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้านตะวันตก ภาคกลาง และภาคใต้ การจ้างงาน การท่องเที่ยว และภาคธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยออกแบบให้มีระบบเก็บค่าผ่านทางระบบปิด (Closed System) ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 109 กิโลเมตร มีระบบอำนวยความสะดวก และระบบความปลอดภัยต่างๆ ตามมาตรฐาน

กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษารูปแบบการร่วมลงทุนที่เหมาะสมตาม พรบ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556 โดยเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2561 คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ ได้เห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม – ชะอำ ในรูปแบบทางหลวงสัมปทาน ด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและบำรุงรักษาทางบริการ และภาคเอกชนลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธา ค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง ค่าก่อสร้างที่พักริมทาง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ ตลอดจนรับผิดชอบการ

ดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการ (O&M) รวมถึงการบริหารจัดการที่พักริมทาง ในระยะเวลาไม่เกิน 30 ปี นับแต่เปิดให้บริการ ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจอยู่ระหว่างการนำเสนอขออนุมัติรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนต่อคณะรัฐมนตรี ซึ่งกรมทางหลวงคาดว่าจะสามารถดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนได้ภายในปี พ.ศ. 2562

3. การศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

เพื่อเป็นการผลักดันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) กรมทางหลวงได้ดำเนินการเตรียมพร้อมในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายที่เร่งด่วน โดยการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน เพื่อเตรียมเสนอขออนุมัติโครงการ โดยมีโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership) พ.ศ. 2560 – 2564 ที่กรมทางหลวงอยู่ระหว่างศึกษา ดังนี้

3.1 การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่ – ชายแดนไทย/มาเลเซีย

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่ – ชายแดนไทย/มาเลเซีย มีวัตถุประสงค์ในการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากด่านสะเดาแห่งใหม่ ซึ่งเป็นหนึ่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษระยะเร่งด่วนของรัฐบาล โดยที่ด่านชายแดนไทย – มาเลเซีย (ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์และสะเดา) มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ ดังนั้นการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในพื้นที่ดังกล่าวจะทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าจากด่านชายแดนสู่ตัวเมืองหาดใหญ่เป็นไปอย่างรวดเร็ว และปลอดภัย ส่งเสริมการกระตุ้นทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การจ้างงาน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยรูปแบบเป็นทางหลวงพิเศษ ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร

3.2 การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุดรธานี – บางปะอิน

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับ

อุดรธานี – บางปะอิน มีวัตถุประสงค์ในการเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางเมืองกรุงเทพมหานครสู่พื้นที่วงแหวนด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากปัจจุบันกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของความเจริญ ประกอบกับการขยายตัวของเมืองทางด้านทิศเหนือ ทำให้มีปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมาก บริเวณถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดี โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุดรธานี – บางปะอิน เป็นแนวทางหนึ่งในการแก้ปัญหาการจราจรบริเวณดังกล่าว โดยรูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร แนวโครงการเริ่มต้นจากทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ในปัจจุบันบริเวณรังสิต และสิ้นสุดบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมา ทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร

3.3 การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายบางขุนเทียน – ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 มีวัตถุประสงค์ในการเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางเมืองกรุงเทพมหานครสู่พื้นที่ภาคใต้ เนื่องจากช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครจนถึงตัวเมืองสมุทรสาคร (มหาชัย) ประสบปัญหาการจราจรติดขัดเป็นจำนวนมาก ทางยกระดับบนทางหลวงฯ เป็นทางเลือกในการเดินทางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร โดยรูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 35 สายบางขุนเทียน – ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว ระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร แนวโครงการเริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษ สายพระราม 3 – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก บริเวณด่านบางขุนเทียน ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย สิ้นสุดโครงการก่อนถึงแยกบ้านแพ้ว

4. การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจวิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม เส้นทางใหม่

เพื่อรองรับการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแก้ปัญหายั่งยืน กรมทางหลวงจึงดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม เพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยมีโครงการที่กรมทางหลวงอยู่ระหว่างศึกษา ดังนี้

4.1 การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย นครราชสีมา – ขอนแก่น

กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย นครราชสีมา – ขอนแก่น โดยเป็นหนึ่งในโครงการเร่งด่วนในแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2540 มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา แนวโครงการวางตัวขนานของทางหลวงหมายเลข 2 ผ่านจังหวัดนครราชสีมา และสิ้นสุดแนวสายทางที่จังหวัดขอนแก่น รวมระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะช่วยลดปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 อีกทั้งเป็นสายทางที่มีความสำคัญสูง สามารถเป็นตัวชี้้นำการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเมืองภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและตอนบน อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อกับประเทศลาว และประเทศจีนตอนใต้

4.2 การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายตาก – แม่สอด

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายตาก – แม่สอด เนื่องจากด่านชายแดนแม่สอดมีมูลค่าการส่งออกสินค้ากว่า 60,000 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นอัตราการเติบโตต่อปีโดยเฉลี่ยร้อยละ 37 อีกทั้งยังเป็นหนึ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษที่รัฐบาลมีนโยบายผลักดันในระยะเร่งด่วน แต่ในปัจจุบันเส้นทางระหว่างด่านชายแดนไทย/พม่า กับตัวเมืองตาก มีลักษณะเป็นเส้นทางคดเคี้ยว เนื่องจากภูมิประเทศมีลักษณะเป็นภูเขา จึงไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งในปริมาณมาก การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายตาก – แม่สอด จะทำให้การเดินทาง และขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็ว และปลอดภัยยังจะส่งผลให้การพัฒนาด้านเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ให้มีความเจริญรุดหน้า

อย่างรวดเร็ว ยั่งยืนและถาวรโดยกรมทางหลวงดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการแล้ว และอยู่ในขั้นตอนพิจารณาแนวเส้นทางเลือก และรูปแบบโครงการ

4.3 การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันตก

กรมทางหลวงได้ก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) ในปี พ.ศ. 2521 เพื่อช่วยลดภาวะความคับคั่งของจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเจริญเติบโตและการขยายตัวของเมืองยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ปริมาณจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับถนนวงแหวนดังกล่าวจะสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ในระดับหนึ่ง และอีกไม่นานก็จะเต็มความจุ จึงมีแนวคิดที่จะก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 รวมระยะทางประมาณ 98 กิโลเมตร ซึ่งเป็นโครงข่ายสายทางตามแผนกลยุทธ์ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ปี พ.ศ.2560 - 2579 เพื่อเสริมสร้างระบบโครงข่ายถนนในเขตพื้นที่ปริมณฑลให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านเข้า-ออก ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถบรรทุก รวมทั้งเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมในบริเวณลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาที่เคยเกิดเหตุการณ์มหาอุทกภัยเมื่อปี พ.ศ. 2554

5. การพัฒนาโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2

ภายหลังจากการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 1 แล้วเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ. 2539 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวง ดำเนินการจัดทำแผนการก่อสร้างทางสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โดยปัจจุบันแผนดำเนินการดังกล่าวครอบคลุมการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ทั่วประเทศทั้งหมด 11 โครงข่าย ระยะทางรวม 5,247.51 กิโลเมตร ดังนี้

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

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

3. โครงการขัายที่ 3 สระบุรี - เพชรบูรณ์ - อ.หล่มสัก - เลย

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

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

6. โครงการขัายที่ 6 นครสวรรค์ - ชัยภูมิ - อ.บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - อุบลราชธานี - ชองเม็ก

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

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

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

10. โครงการขัายที่ 10 เลย - อุดรธานี - สกลนคร - นครพนม

11. โครงการขัายที่ 11 โครงการขัายอื่นๆ ได้แก่ สาย อ.สากเหล็ก - อ.วังทอง, สายสุโขทัย - นครสวรรค์, สาย อ.สีคิ้ว - ชัยภูมิ, สาย อ.แก้งคร้อ - อ.ชุมแพ, สายชุมพร - ระนอง และสายสุราษฎร์ธานี - พังงา

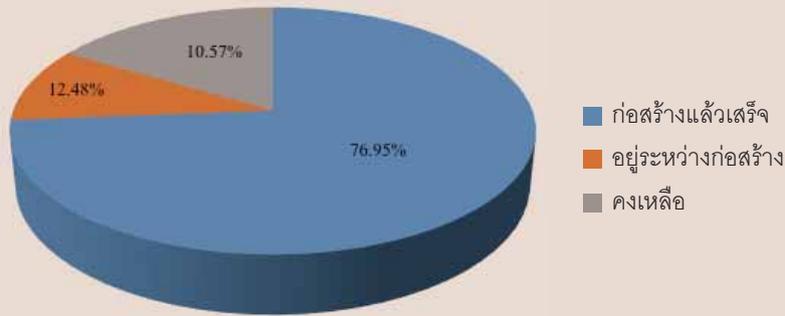
โดยปัจจุบันผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้า ดังนี้

หน่วย : ระยะทาง (กิโลเมตร)

โครงการขัายที่	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	คงเหลือ	รวม
1	504.19	39.42	20.00	563.61
2	618.16	134.20	80.73	833.09
3	276.32	-	102.83	379.15
4	167.15	28.85	-	196.00
5	194.61	34.63	-	229.24
6	300.82	64.48	293.89	659.19
7	758.18	160.32	-	918.50
8	338.32	4.48	-	343.16
9	386.74	-	-	386.74
10	216.48	92.92	8.64	318.03
11	276.80	95.22	48.78	420.80
รวม	4,037.77	654.88	554.87	5,247.51
ร้อยละ	76.95	12.48	10.57	100.00

สถานะ : เดือนตุลาคม 2561

แผนภูมิแสดงสัดส่วนสถานะการดำเนินงาน
ตามระยะทาง (กม.)



6. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ)

ตามที่รัฐบาลได้ประกาศกำหนดนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วยพื้นที่ใน 10 จังหวัด ตามประกาศ กนพ.ที่ 1/2558 และ 2/2558 เพื่อสร้างฐานการผลิตที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนและพัฒนาเมืองชายแดนเป็นการเปิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ให้สามารถเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างทั่วถึง เป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมและรายได้ ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ ชายแดน และแก้ไขปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน กรมทางหลวงจึงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ โดยมีแผนการดำเนินงานระหว่างปี พ.ศ. 2557 ถึง 2567 ทั้งหมด 49 โครงการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 16 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 20 โครงการ และมีแผนการดำเนินงานในอนาคตอีก 12 โครงการ

7. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ซึ่งต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินงานมาตลอด รัฐบาลมีเป้าหมายหลักในการส่งเสริมการลงทุน เพื่อเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศและเพิ่ม

ความสามารถในการแข่งขันได้และทำให้เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโตได้ในระยะยาว ปัจจุบันได้ออกเป็นพรบ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 โดยครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา กรมทางหลวงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ โดยมีแผนการดำเนินงานระหว่างปี พ.ศ.2557 ถึง 2563 ทั้งหมด 62 โครงการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 8 โครงการ อยู่ระหว่างก่อสร้าง 32 โครงการ และมีแผนการดำเนินงานในอนาคตอีก 22 โครงการ

8. การจัดทำแผนงบประมาณประจำปี

ในแต่ละปีกรมทางหลวงได้จัดทำแผนเสนอของบประมาณตามความต้องการไปยังสำนักงบประมาณเพื่อรวบรวมและพิจารณากลับนกรองตามกระบวนการ โดยการจัดทำแผนดังกล่าวสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง และความจำเป็นเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนในการเดินทางของประชาชน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ.2561 กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณมาดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวง โดยจำแนกตามลักษณะของแผนงาน ดังนี้

8.1 โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่

ในปีงบประมาณ พ.ศ.2561 ได้รับการพิจารณาจัดสรรสำหรับโครงการใหม่ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ้นจำนวน 59 โครงการ ดังนี้

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการ/ผลผลิต/กิจกรรม	จำนวนโครงการ	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	งบประมาณปี 2561 (ล้านบาท)
1	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	3	1,760	352
2	โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	13	18,866	3,406
3	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	5	1,270	254
4	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	34	25,781	4,845
4.1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	15	11,519	2,101
4.2	กิจกรรมก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพาน และท่ออุโมงค์	6	2,192	438
4.3	กิจกรรมแก้ไขปัญหาจราจรให้พื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	3	3,260	652
4.4	กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	7	6,110	1,113
4.5	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง	3	2,700	540
5	โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	3	2,545	509
6	โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี	1	200	40
	รวม	59	50,422	9,406

8.2 โครงการก่อสร้างขนาดเล็ก

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังได้ดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงที่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี ให้งบประมาณไม่สูงมากเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะจุด ให้สอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของระดับพื้นที่ ยกตัวอย่างเช่น ปัญหาการจราจรติดขัดในย่านชุมชน กระจายครอบคลุมอยู่ทั่วภูมิภาคของประเทศ ทั้งนี้เพื่อดูแลทางหลวงให้มีสภาพดีได้มาตรฐาน สามารถให้บริการกับประชาชนผู้ใช้เส้นทางได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ภายใต้โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ประกอบด้วย

กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน เป็นการปรับปรุงเส้นทางบริเวณที่ผ่านย่านชุมชนที่มีประชาชนอาศัยอยู่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการสัญจรผ่านย่านชุมชน และอำนวยความสะดวกปลอดภัยของการสัญจรภายในชุมชนด้วย ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ลดฝุ่นละออง

ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่

กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เนื่องจากปัญหาจากการดำเนินการโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการดำเนินการ มีขั้นตอนในการพิจารณาที่หลากหลาย และวัตถุประสงค์ของโครงการขนาดใหญ่ก็เน้นเรื่องการแก้ไขปัญหาตลอดเส้นทางในการเดินทาง ซึ่งไม่ทันการต่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในบางพื้นที่ที่ต้องการเร่งรัดดำเนินการอย่างเร่งด่วนทุกปี กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเป็นงานก่อสร้างขนาดเล็กที่สามารถดำเนินการพัฒนาและแก้ไขปัญหาในโครงข่ายทางหลวงสายหลักและสายสำคัญ อย่างมีประสิทธิภาพบรรลุเป้าหมายสูงสุด คุ่มค่าต่อการลงทุน เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนโดยรวม ก่อนที่โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่จะเข้าดำเนินการ เช่น งานปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริม ด้านเศรษฐกิจ การค้าและการท่องเที่ยว งานแก้ไข

ปัญหาทางหลวงที่มีลักษณะเป็นคอขวด เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันลักษณะปัญหาดังกล่าวมีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจัยหลายด้านด้วยกัน เช่น การขยายตัวของชุมชนและการพัฒนาพื้นที่บริเวณสองข้าง การเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรจากการเดินทางโดยทั่วไปของผู้ใช้เส้นทาง และการขนส่งสินค้าทั้งภายในชุมชนเองรวมทั้งการขนส่งระหว่างจังหวัดและภูมิภาค ตลอดจนระดับประเทศ

กิจกรรมก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพานและท่ออุโมงค์ เป็นการก่อสร้างสะพานและท่ออุโมงค์ขนาดเล็กให้ได้มาตรฐานสอดคล้องกับมาตรฐานของทางหลวง ทั้งนี้อาจรวมถึงการดำเนินงานในลักษณะอื่นๆ ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ ป้องกันการเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง อาทิเช่น การก่อสร้างรางระบายน้ำถาวร งานป้องกันการกัดเซาะคอสะพาน เป็นต้น

โดยในปีงบประมาณ พ.ศ.2561 มีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

ที่	กิจกรรม	แผนงานทั้งหมด	
		จำนวน	ล้านบาท
1	ปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน	13	345.85
2	แผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	81	2,365.33
3	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพานและท่ออุโมงค์	40	274.95
	รวม	134	2,986.13



ทางหลวงหมายเลข 108 สาย เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน อ.ฮอด จ.เชียงใหม่

งานพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ

1. ความสำคัญของกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศด้านทางหลวง

กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศด้านทางหลวง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกรอบความร่วมมือด้านคมนาคม ถือเป็นเครื่องมือสำคัญประการหนึ่งในการบูรณาการเศรษฐกิจและสังคมระหว่างกัน การส่งเสริมความร่วมมือนี้ จะส่งผลให้ประเทศไทยพัฒนาความสามารถในแข่งขันและรับมือกับการเปลี่ยนแปลงภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง

สำหรับประเทศไทยได้ให้ความสำคัญในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเชื่อมโยงทางถนนซึ่งกรมทางหลวงได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการพัฒนาถนนและสะพาน เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนทั้งกับประเทศเพื่อนบ้าน และภายในภูมิภาคให้ทั่วถึง สะดวก และปลอดภัย โดยกรมทางหลวงมีส่วนร่วมในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศด้านทางหลวงที่สำคัญหลายกรอบ ทั้งกรอบความร่วมมือแบบพหุภาคี เช่น

UNESCAP, ASEAN, GMS, และ IMT-GT และกรอบความร่วมมือแบบทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา, สปป.ลาว, เมียนมา และมาเลเซีย ดังมีความเป็นมาและผลการดำเนินงานภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ ดังต่อไปนี้

2.1 UNESCAP - The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific หรือ คณะกรรมการเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติ

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

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



รูปโครงข่ายทางหลวงเอเชีย

สำหรับโครงข่ายทางหลวงเอเชียในประเทศไทยมีทั้งหมด 9 เส้นทาง รวมระยะทางประมาณ 5,540 กิโลเมตร มีรายละเอียดเส้นทาง ดังนี้

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



รูปโครงข่ายทางหลวงเอเชียในประเทศไทย

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

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

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

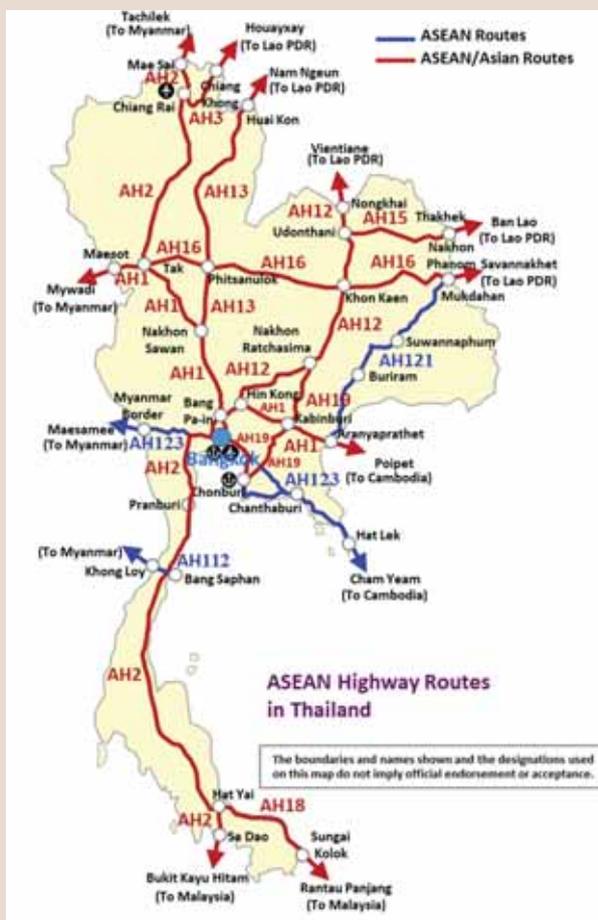


รูปโครงข่ายทางหลวงอาเซียน

สำหรับโครงข่ายทางหลวงอาเซียนในประเทศไทยมีทั้งหมด 12 เส้นทาง รวมระยะทางประมาณ 6,731.5 กิโลเมตร มีรายละเอียดเส้นทาง ดังนี้

หมายเลข	รายละเอียด
AH1	บ.คลองลึก (ชายแดนไทย/กัมพูชา) - อนุรักษ์ประเทศ - สระแก้ว - กบินทร์บุรี - ปราจีนบุรี - นครนายก - หินกอง - กรุงเทพ - อ่างทอง - สิงห์บุรี - ชัยนาท - นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด (ชายแดนไทย/พม่า)
AH2	สะเดา (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - บ.คลองแงะ - บ.คองหงษ์ - บ.คูหา - พัทลุง-อ.ทุ่งสง-อ.เวียงสระ-อ.ไชยา - อ.ละแม - ชุมพร - อ.ท่าแซะ - อ.บางสะพานน้อย-ประจวบคีรีขันธ์-อ.ปราณบุรี - อ.ชะอำ - เพชรบุรี - อ.ปากท่อ-นครปฐม-กรุงเทพ-อ.บางปะอิน - ตาก - อ.เถิน - ลำปาง - อ.งาว - พะเยา - เชียงราย - แม่สาย (ชายแดนไทย/พม่า)
AH3	อ.เชียงของ (ชายแดนไทย/ลาว) - บ.ต้าตลาด - บ.หัวดอย - เชียงราย
AH12	สะพานมิตรภาพไทย/ลาว - หนองคาย - อุดรธานี - อ.น้ำพอง - ขอนแก่น - อ.บ้านไผ่ - อ.พล - นครราชสีมา - อ.สีคิ้ว - อ.มวกเหล็ก - สระบุรี - หินกอง
AH13	ห้วยโก๋น (ชายแดนไทย/ลาว) - น่าน - แพร่ - อ.เด่นชัย - อุดรดิตถ์ - พิษณุโลก - อ.สามง่าม - นครสวรรค์
AH15	นครพนม (ชายแดนไทย/ลาว) - บ.ธาตุนาเวง(สกลนคร) - อ.พังโคน - อ.สว่างแดนดิน - อุดรธานี
AH16	มุกดาหาร (ชายแดนไทย/ลาว) - อ.หนองสูง - อ.สมเด็จ - กาฬสินธุ์ - ยางตลาด - ขอนแก่น - อ.น้ำหนาว - อ.หล่มสัก - บ.แยง - อ.วังทอง - พิษณุโลก - สุโขทัย - ตาก

หมายเลข	รายละเอียด
AH18	อ.สุโขทัย (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - อ.ตากใบ - นราธิวาส - อ.สายบุรี - อ.ป่าลิต - บัตตานี - อ.หนองจิก - อ.เทพา - อ.จะนะ - อ.หาดใหญ่
AH19	อ.ปัทมราช - อ.กบินทร์บุรี - อ.แปลงยาว - ท่าเรือแหลมฉบัง - ชลบุรี - กรุงเทพฯ
AH112	อ.คลองลพียง - อ.บางสะพาน
AH121	มุกดาหาร - อานาจเจริญ - ยโสธร - อ.สุวรรณภูมิ - อ.พยัคฆภูมิพิสัย - บุรีรัมย์ - นางรอง - บ.สัมปอ - บ.ช่องตะโก - สระแก้ว
AH123	บ.พุน้ำร้อน (ชายแดนไทย/พม่า) - กาญจนบุรี - นครปฐม - กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ - ชลบุรี - แหลมฉบัง - มาบตาพุด - ระยอง - อ.แกลง - จันทบุรี - ตราด - อ.หาดเล็ก



รูปโครงข่ายทางหลวงอาเซียนในประเทศไทย

กรมทางหลวงได้เข้ามามีบทบาทนำในการพัฒนาทางหลวงอาเซียนตั้งแต่ปี 2540 ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยเฉพาะบทบาทในการกำหนดโครงข่ายทางหลวงอาเซียน การจัดทำมาตรฐานการออกแบบและมาตรฐานป้ายหมายเลขทางหลวงอาเซียน ในปัจจุบัน ถนนในประเทศไทยภายใต้โครงข่ายทางหลวงอาเซียนได้รับการพัฒนาเป็นมาตรฐานขั้นพิเศษ และชั้น 1 แล้ว มากกว่าร้อยละ 80 รวมถึงมีการติดตั้งป้ายหมายเลขทางหลวงอาเซียนไว้ครบทุกสายแล้ว

2.3 GMS - Greater Mekong Subregion หรือโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

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

โครงการความร่วมมือด้านทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับ GMS คือ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าการลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงาน และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น เน้นการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพก่อนเพื่อให้เกิดความยั่งยืนทางการเงิน เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ระเบียงเศรษฐกิจแบ่งเป็น ระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 แนว ครอบคลุมทั้ง 6 ประเทศ สำหรับในประเทศไทย ประกอบด้วย 3 ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ และ

ระเบียบเศรษฐกิจอื่นๆ ได้แก่ ระเบียบเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) ระเบียบเศรษฐกิจ ตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) และระเบียบเศรษฐกิจและจุดข้ามแดนอื่นๆ (Others Corridors / Routes/Border Crossings)

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

ประกอบด้วยประเทศสมาชิก 3 ประเทศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้ง 14 จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ส่วนประเทศอินโดนีเซียประกอบด้วย 10 จังหวัด ได้แก่ อาเจห์ สุมาตราเหนือ สุมาตราตะวันตก สุมาตราใต้ เรียวไอแลนด์ จัมบี เบงกูลู บังกา-เบลิตุง และลัมปุง สำหรับประเทศมาเลเซียประกอบด้วย 8 รัฐ ได้แก่ ปีนัง เคดาห์ เปรัก เปรอริส กลันตัน สลังงอร์ มะละกา และเนกรีเซมบิลัน และได้แบ่งแนวระเบียบเศรษฐกิจออกเป็น 5 แนว โดยในส่วนของกรมทางหลวงจะเกี่ยวข้องกับแนวที่ 1 , 2 และ 5



รูปแบบระเบียบเศรษฐกิจ IMT-GT



รูปแบบระเบียบเศรษฐกิจ GMS

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

- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หาดใหญ่-สะเดา
- โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก อ.ตากใบ จ.นราธิวาส-เป็งกาลัยบูร์ รัฐกลันตัน หรือ สะพานตากใบ
- โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก แห่งที่ 2 อ.สุไหงโก-ลก จ.นราธิวาส-รันเตาปันยง รัฐกลันตัน หรือ สะพานโก-ลก 2

2.5 ความร่วมมือแบบทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน

ในปี 2561 กรมทางหลวง มีโครงการที่สำคัญที่อยู่ระหว่างดำเนินการภายใต้ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่

- โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยिन แห่งที่ 2 –อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จไตรมาสแรกของปี 2562

- โครงการก่อสร้างสะพานหนองเจียน-สตีงบท ระหว่างชายแดนไทยกับกัมพูชา-อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2562

- โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-ปากซัน)- อยู่ระหว่างจัดหาแหล่งเงินทุน

3. บทสรุป

กรมทางหลวงมีบทบาทนำอย่างเด่นชัดในกรอบความร่วมมือพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ ทั้งในภูมิภาคและอนุภูมิภาคต่างๆ ประเทศไทยโดยกรมทางหลวงได้เพิ่มบทบาทจากการเป็นผู้รับ มาเป็นผู้ให้ความร่วมมือและความช่วยเหลือในการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ประเทศไทยมีการพัฒนาถนนตามแนวโครงข่ายทางหลวงอาเซียนให้ได้มาตรฐานทางหลวงอาเซียนและเชื่อมโยงกันได้ทั่วประเทศ และการดำเนินงานโครงการพัฒนาถนนเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศ

เพื่อนบ้าน โดยมีหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบหลัก 2 หน่วยงานคือ กรมทางหลวง (ทล.) สังกัดกระทรวงคมนาคม ให้ความร่วมมือ/ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า และ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) สังกัดกระทรวงการคลัง ให้ความช่วยเหลือในรูปแบบเงินกู้กับประเทศเพื่อนบ้าน

จากการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปเป็นภาพรวมของโครงการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน อันจะเชื่อมโยงและเติมเต็มโครงข่ายถนนทั้งในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาคให้ครบสมบูรณ์ ดังแสดงในแผนที่ด้านบน อันแสดงถึงบทบาทที่สำคัญยิ่งต่อการประสานความร่วมมือในภูมิภาคอาเซียน และการเตรียมความพร้อมด้านถนนและการเชื่อมโยงกัน (Connectivity) เพื่อช่วยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของภูมิภาคนี้ กรมทางหลวงในฐานะหน่วยปฏิบัติด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จึงต้องรับหน้าที่สำคัญในการนำแนวนโยบายของรัฐบาลไปสู่การปฏิบัติให้เห็นเป็นรูปธรรมอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อไป



สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม – คำม่วน)

สำรวจและออกแบบ

งานสำรวจและออกแบบ เป็นภารกิจหลักของกรมทางหลวงในการดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวง งานออกแบบโครงสร้างสะพาน งานออกแบบระบบระบายน้ำ รวมทั้งมีบทบาทสำคัญในการศึกษาและกำหนดมาตรฐานการออกแบบงานทางและงานโครงสร้างต่างๆ ตามหลักวิศวกรรม เพื่อให้หน่วยงานของกรมทางหลวงและหน่วยงานอื่นๆ สามารถนำไปใช้ประกอบการออกแบบตลอดจนให้เกิดความสะดวกในการตรวจสอบรูปแบบการประมาณราคาการควบคุมการก่อสร้างที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

สืบเนื่องจากภารกิจหลักของกรมทางหลวงที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนพัฒนาทางหลวง ซึ่งกำหนดขึ้นตามทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตามลำดับให้สมบูรณ์ตามแผนงานที่วางไว้ โดยงานที่จะดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการอันเป็นลงทุนก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่างานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดมาตรฐาน งานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวก

กรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบจะต้องจัดเตรียมโครงการต่างๆ ให้สอดคล้องกับแผนงาน โดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบ ซึ่งในปีงบประมาณ 2561 สำนักสำรวจและออกแบบมีโครงการที่น่าสนใจหลายโครงการ ตัวอย่างเช่น

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

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง – บางปะอิน เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ด้านตะวันตก) โดยเริ่มต้นโครงการ จากอำเภอบางบัวทอง ผ่าน จังหวัด

ปทุมธานีข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และไปสิ้นสุดที่บริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน ซึ่งในปัจจุบันสายทางดังกล่าวมีปริมาณจราจรเป็นจำนวนมาก อีกทั้งทางแยกต่างระดับบางปะอินยังเป็นจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย บางปะอิน – นครราชสีมา และ สาย บางปะอิน – นครสวรรค์ การพัฒนาทางหลวงสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ในช่วงดังกล่าวให้เป็นทางหลวงพิเศษที่มีการควบคุมทางเข้า – ออก อย่างสมบูรณ์จะช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การขนส่งสินค้า ลดต้นทุนการขนส่ง รวมถึงเป็นเส้นทางที่มีความสะดวกและปลอดภัย ดังนั้นกรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ตอน บางบัวทอง – บางปะอิน (รวมงานปรับปรุงทางแยกต่างระดับบางปะอิน) โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1

เริ่มต้นบริเวณทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 345 ประมาณ กม.50+000 และสิ้นสุดบริเวณทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ประมาณ กม.73+500 ระยะทางประมาณ 23.5 กิโลเมตร ดำเนินงานโดย บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด บริษัท ซีวิลดีไซน์ แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแต้นท์ จำกัด

ส่วนที่ 2

เริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอก (ด้านตะวันตก) ประมาณ กม.73+500 และสิ้นสุดบริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน ระยะทางประมาณ 11.5 กิโลเมตร รวมงานออกแบบเส้นทางโครงข่ายถนนเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครสวรรค์ และออกแบบปรับปรุงให้สามารถเชื่อมต่อโครงข่ายระหว่างทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ด้านตะวันตกและตะวันออกดำเนินงานโดย บริษัท เอพซิลอน จำกัด บริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด บริษัท อินเด็กซ์ อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด และบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นท์ จำกัด

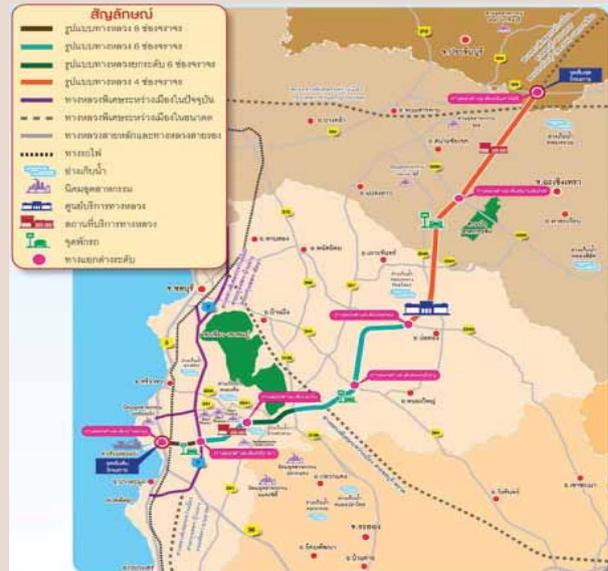


2. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-หนองคาย ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359)

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-หนองคาย ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี(ทล.359) เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-หนองคาย ซึ่งเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ตาม แนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ที่มีความสำคัญสูงในการรองรับการเดินทางของประชาชนและภาคการขนส่งสินค้า สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึง สปป.ลาว และเป็น การสร้างเสริมโครงข่ายโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านสำหรับรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ในปี 2558 โดยเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณท่าเรือ แหลมฉบัง จ.ชลบุรี ผ่านเมืองหลักของภูมิภาค ได้แก่ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ปราจีนบุรี จ.นครราชสีมา จ.ขอนแก่น จ.อุดรธานี และไปสิ้นสุดที่ จ.หนองคาย บริเวณพรมแดนไทย-ลาว

ช่วงดำเนินการ มีจุดเริ่มต้นจากบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี ไปถึง จ.ปราจีนบุรี เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพสูงในการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศ ด้วยการทำหน้าที่รองรับปริมาณการคมนาคมขนส่งจากโรงงานอุตสาหกรรมและนิคม อุตสาหกรรมต่างๆ ตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง อีกทั้งสามารถเชื่อมต่อ กับโครงข่ายทางหลวงสายหลัก เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง การขนส่งไปยังด้านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว ซึ่งเป็น ประตูการค้าที่สำคัญ ของไทยกับประเทศกัมพูชา รวมถึงยัง ช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่ตามแนวเส้นทางดังกล่าว มีความสะดวก รวดเร็ว ตรงต่อเวลา ช่วยลดปัญหา การเกิดอุบัติเหตุ และการจราจรติดขัด และช่วยบรรเทา ปัญหาจราจรคับคั่งบนโครงข่ายทางหลวงบริเวณพื้นที่ศึกษา



แนวเส้นทางโครงการ

3. งานสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 23 กับทางหลวงหมายเลข 231 (แยกดงคู่มึง)

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการตั้งอยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 23 กับทางหลวงหมายเลข 231 (แยกดงคู่มึง) ในเขตพื้นที่ของ ตำบลแฉะระแม ตำบลในเมือง ตำบลขามใหญ่และตำบล อุบล อำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานีซึ่งเป็น จุดทางแยกที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และเกิด อุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางชุมชนหนาแน่น ปัจจุบันทางแยกดังกล่าวเป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจร ดังนั้นการปรับปรุงบริเวณทางแยก จะช่วยบรรเทาปัญหา ดังกล่าว โดยการออกแบบปรับปรุงทางแยกต้องมีการ สำรวจและวิเคราะห์ทางวิศวกรรมอย่างละเอียด รวมทั้งต้อง มีการรับฟังความคิดเห็นตามกระบวนการมีส่วนร่วมของ ประชาชนเพื่อนำข้อคิดเห็นมาประกอบในการพิจารณา ออกแบบโครงการได้อย่างเหมาะสม



แยกดงคู่มึงหลังการปรับปรุง



4. โครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)

ความเป็นมาของโครงการ

ในปัจจุบันการส่งออกสินค้าจากประเทศไทยไปเมืองละครเพ็ง แขวงสาละวัน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) เป็นการขนส่งทางเรือผ่านด่านพรมแดนปากแซง ตำบลพะลาน อำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี จึงทำให้ขนส่งสินค้าได้จำนวนน้อย เนื่องจากความไม่สะดวกในการเดินทาง ข้อจำกัดของน้ำหนักรบรรทุกในการขนส่งทางเรือ โดยผู้ประกอบการที่ต้องการขนส่งสินค้าจำนวนมาก จึงเลือกใช้เส้นทางคมนาคมทางบก ซึ่งมีระยะทางไกลกว่าการขนส่งทางน้ำ ในปัจจุบันมี 2 ช่องทาง ได้แก่ 1) ผ่านด่านพรมแดนช่องเม็ก-วังเต่า อำเภอสรินธร (เดิมคืออำเภอบึงมูลมังสาหาร) จังหวัดอุบลราชธานี เข้าสู่เมืองปากแซง แขวงจำปาสัก มีระยะทางจากบริเวณด่านพรมแดนปากแซงถึงแขวงสาละวันประมาณ 315 กิโลเมตร และ 2) ผ่านด่านพรมแดนจังหวัดมุกดาหาร เข้าสู่แขวงสะหวันนะเขต มีระยะทางรวมจากบริเวณด่านพรมแดนปากแซงถึงแขวงสาละวันประมาณ 375 กิโลเมตร ในขณะที่การขนส่งทางเรือจากด่านพรมแดนปากแซงถึงแขวงสาละวัน

มีระยะทางเพียง 140 กิโลเมตรเท่านั้น ซึ่งจากการประชุม “การพัฒนาความร่วมมือเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)” ทั้งฝ่ายประเทศไทยและฝ่าย สปป.ลาว เห็นควรว่าให้มีการจัดทำโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงบริเวณนี้ โดยในการศึกษาต้องพิจารณาถึงการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศและพัฒนาทางหลวงให้สอดคล้องกับมาตรฐานอาเซียน (ASEAN Highway Design Standard) ฉบับล่าสุด รวมทั้งออกแบบทางหลวงให้มีขนาดเหมาะสมตามผลการวิเคราะห์ด้านวิศวกรรมและจราจร

วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการสายสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน) เชื่อมโยงระหว่าง จังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย กับ แขวงสาละวัน สปป.ลาว



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ทำให้การเดินทางระหว่างจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย และแขวงสาละวัน สปป.ลาว มีความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

- ช่วยให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย และ สปป.ลาว มีประสิทธิภาพรวมทั้งช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า

- ช่วยส่งเสริมธุรกิจและการท่องเที่ยวของประเทศไทย และ สปป.ลาว รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียง



1. วงเวียนฝั่งประเทศไทย กำหนดรูปแบบการควบคุมทางแยกเป็นวงเวียนขนาดใหญ่ โดยมีประติมากรรม ดอกบัวบริเวณวงเวียนเพื่อดึงดูดสายตาให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้ทราบว่ามีทางแยก โดยจัดให้มี 2 แห่ง คือ วงเวียน ติดกับทางหลวงหมายเลข 2112 และวงเวียนหน้าด่านอุบลราชธานี



2. ด่านอุบลราชธานี เป็นอาคารที่มีการผสมผสานกันระหว่างพื้นที่ใช้สอยของผู้ข้ามแดนและสินค้าข้ามแดน โดยใช้สัญลักษณ์ดอกบัวซึ่งเป็นดอกไม้ประจำจังหวัดอุบลราชธานี เป็นรูปแบบของด่านพรมแดน



3. จุดสลับทิศทางจราจร เป็นถนนขนาด 1 ช่องจราจร ผิวทางลาดยางกว้าง 1.00 เมตร หากเกิดกรณีฉุกเฉินสามารถนำรถเข้าจอดริมเขตทาง และรถคันอื่นสามารถผ่านได้



4. เจริญลาดสะพานฝั่งประเทศไทย ออกแบบโดยใช้ประติมากรรมรูปช้างซึ่งเป็นสัตว์ประจำชาติไทยในลักษณะยื่นติดรองรับแต่แยกผู้มาเยือนจากต่างแดน



5. เสาไฟฟ้า ใช้รูปแบบที่สื่อถึงต้นไม้ แสดงถึงความอ่อนน้อมถ่อมตนและแผ่ใบไม้เพื่อให้ความร่มเย็นแก่ผู้สัญจรที่เดินทางผ่าน ซึ่งโดยรวมแล้วหมายถึงความยินดีต้อนรับเข้าสู่ประเทศ



6. สะพานข้ามแม่น้ำโขง เป็นสะพานโค้ง Arch มีขนาด 2 ช่องทางจราจรขนาดช่องจราจรละ 3.50 เมตร ใหญ่ทางข้างละ 2.00 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยแถบกลางกว้าง 1.20 เมตร พร้อมทางเท้าขนาด 1.25 เมตร ทั้งสองฝั่งเส้นโค้งของสะพาน เปรียบเสมือนเส้นภูเขาสลับและเกลียวคลื่นที่อ่อนโยนที่เชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว เข้าด้วยกัน สะพานสีขาวเปรียบเสมือนความบริสุทธิ์ของมิตรภาพที่มีต่อกันมาอย่างยาวนาน



7. ลานพักผ่อนริมน้ำโขง จัดให้เป็นพื้นที่กิจกรรมนันทนาการทั้งสองฝั่งของแม่น้ำเพื่อสาธารณประโยชน์และการชมทัศนียภาพโดยรอบของตัวสะพาน



8. เจริญสะพานฝั่ง สปป.ลาว ประติมากรรมบริเวณเจริญลาดสะพานฝั่ง สปป.ลาว จะเป็นขุมประติมากรรมรูปคนคู่ ซึ่งเป็นเครื่องดนตรีประจำชาติ สปป.ลาว



9. ด่านสาละวัน เป็นอาคารที่มีการผสมผสานกันระหว่างพื้นที่ใช้สอยของผู้ข้ามแดนและสินค้าข้ามแดน โดยใช้รูปปั้นช้าง 3 เชือก เป็นรูปแบบของด่านพรมแดน



10. วงเวียนฝั่ง สปป.ลาว ออกแบบโดยมีประติมากรรมรูปปั้นช้าง เพื่อดึงดูดสายตาให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ให้ทราบว่ามีทางแยก โดยจัดให้มี 3 แห่ง คือ วงเวียนก่อนเข้าสู่ด่านสาละวันจากสะพานข้ามแม่น้ำโขง วงเวียนหน้าด่านสาละวันในทิศทางจากบ้านปากตะพาน แขวงสะหวันเขต สปป.ลาว และวงเวียนบริเวณทางแยกจุดตัดทางเส้นทางโครงการกับทางหลวงหมายเลข 11

งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

โครงการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 290 สายถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอนบ้านห้วยตะคร้อ - บ้านบึงขามทะเลสอ

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงสายนี้ได้มีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 290 สายถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอนบ้านห้วยตะคร้อ - บ้านบึงขามทะเลสอ พ.ศ.2559 ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 53 ก วันที่ 21 มิถุนายน 2559 เป็นทางหลวงตัดใหม่ตลอดสาย มีระยะทางรวมตลอดโครงการฯ ทั้งสิ้น 13.050 กิโลเมตร (รวมทางแยกต่างระดับทางหลวงหมายเลข 2 และ 2068) โดยแนวเส้นทางโครงการจะเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่อยู่อาศัย เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จเส้นทางสายนี้จะเป็นโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินรองรับการเจริญเติบโตของชุมชนในจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งมีปริมาณการจราจรในปัจจุบันที่สูงและในอนาคตมีแนวโน้มเพิ่มสูงมากขึ้น ทำให้ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง รวมทั้งลดปัญหาอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางได้

ดังนั้น การดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ย่อมมีราษฎรได้รับผลกระทบเป็นจำนวนมาก การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจึงต้องให้ราษฎรได้รับผลกระทบน้อยที่สุด ลดความขัดแย้งกับราษฎรด้วยวิธีการถูกต้องและเป็นธรรมต่อสังคม การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจึงเป็นภารกิจสนับสนุนเพื่อให้โครงการก่อสร้างดำเนินการต่อไปได้ตามแผนงานที่กำหนด

ลักษณะการดำเนินงาน

เป็นการดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณทางแยกต่างระดับทางหลวงหมายเลข 2 ระหว่าง กม.0+000 - 3+000 และตอนที่ 1 บ้านห้วยตะคร้อ - บ้านบึงขามทะเลสอ (รวมทางแยกต่างระดับทางหลวงหมายเลข 2068) ระหว่าง กม.0+000 - 10+050 เพื่อส่งมอบพื้นที่ให้โครงการก่อสร้าง ดังนี้

- จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่มีเอกสารสิทธิ เช่น โฉนด , นส.3 มีเนื้อที่รวมโดยประมาณ 800 ไร่
- ที่ดินของส่วนราชการ (ที่ราชพัสดุ) จำนวน 1 แปลง ได้ดำเนินการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่จากธนารักษ์พื้นที่นครราชสีมา

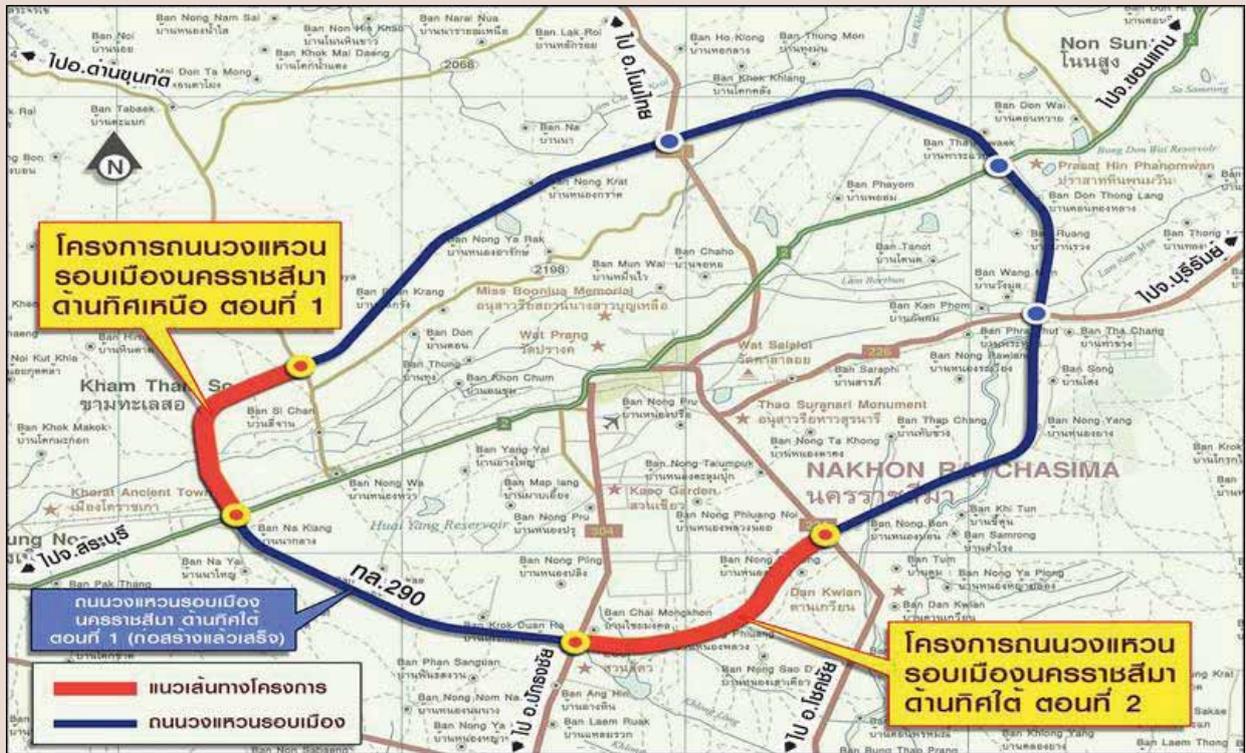
ทั้งนี้ ในการดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ทำการประชุมชี้แจง ทำความเข้าใจกับราษฎรผู้ถูกเวนคืนแต่ละราย โดยอธิบายถึงความจำเป็นเร่งด่วนที่เป็นนโยบายของรัฐบาลและหลักเกณฑ์การคิดราคาที่ดิน ให้ราษฎรเข้าใจยอมรับพร้อมทั้งอธิบายถึงประโยชน์ที่ราษฎรจะได้รับจากโครงการก่อสร้างฯ เช่น การคมนาคมขนส่งเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีแนวโน้มในเรื่องของราคาที่ดินสูงขึ้น จึงทำให้มีการต่อต้านหรือขัดขวางการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่น้อยลงและยินยอมให้ทางโครงการก่อสร้างฯ เข้าดำเนินการต่อไปได้

ประโยชน์ที่ได้รับ

โครงการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กฎหมายและระเบียบกำหนด โดยยึดผลประโยชน์ของประชาชนและรัฐเป็นที่ตั้ง ทำให้โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 290 สายถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา (ด้านทิศเหนือ) สามารถส่งมอบพื้นที่เพื่อเข้าดำเนินการก่อสร้างได้ทันตามกรอบเวลาที่ได้วางไว้ และไม่มีปัญหาการร้องเรียนจากราษฎรผู้ถูกเวนคืน



แผนที่ตั้งและแนวโครงการถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา (ทล.290)



ทางหลวงหมายเลข 290 ถนนวงแหวน รอบเมืองนครราชสีมา

งานก่อสร้าง ปีงบประมาณ 2561

ลำดับ	หมายเลข ทางหลวง	ชื่อสายทาง	จังหวัด	เริ่มต้น-สิ้นสุด กม.-กม.	ระยะทาง (กม.) (แบ่ง)	คำนวณตามสัญญา/ ประมาณค่าก่อสร้าง (บาท)	ก่อสร้างโดย	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ
1	11	บางตะ – บางมะอึ (ปี 2561)	แพร่	409+00-412+900	3.500	329,280,000	ศูนย์สร้างทางลำปาง	สศท.
2	21	บึงน้ำเต้า – ลักหลัง (ปี 2561)	เพชรบูรณ์	262+976-268+976	6.000	176,400,000	ศูนย์สร้างทางหล่มสัก	สศท.
3	24	แยกบั้งจาน – อ.เดชอุดม ตอน 1 (ปี 2561)	ศรีสะเกษ, อุบลราชธานี	330+780-352+310	21.530	582,634,600	บจก. ดอนเมืองกาซัง	สท.2
4	24	แยกบั้งจาน – อ.เดชอุดม ตอน 2 (ปี 2561)	อุบลราชธานี	352+310-363+760	21.812	600,000,000	บจก. น.ทวีก่อสร้าง	สท.2
5	33	บางปะหัน – โคกแดง (ปี 2561)	พระนครศรีอยุธยา	364+498-374+860	5.900	234,020,000	ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี	สศท.
6	121	ทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบนอก (ด้านเหนือ)	เชียงใหม่	48+500-54+397.70	7.690	288,751,000	บจก. ทรูเจริญแอนเตอร์ไพรส์เชียงใหม่	สท.1
7	121	ตอนต้นน้ำ – ต.ดอนแก้ว ตอน 1 (ปี 2561)		15+310-23+000				
8	201	ทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบนอก (ด้านเหนือ)	เชียงใหม่	23+000-31+644	8.644	328,240,000	บจก. ทรูเจริญแอนเตอร์ไพรส์เชียงใหม่	สท.1
9	202	ปากอู – ซึงตาด (ปี 2561)	เลย	364+720-367+220	5.000	166,600,000	ศูนย์สร้างทางหล่มสัก	สศท.
10	202	พัตภูมิพิสัย – บ.เมืองเตา (ปี 2560)	มหาสารคาม	379+657-382+157	3.285	99,396,000	หจก. ประชาพัฒนา	สท.2
11	202	อ.บ้านใหม่ไชยพจน์ – อ.พุทไธสง ตอน 1 (ปี 2561)	นครราชสีมา, บุรีรัมย์	168+715-162+000	15.000	535,000,000	บริษัท เจริญไทยดีเวลอปเม้นท์ จำกัด มหาชน	สท.2
12	202	อ.บ้านใหม่ไชยพจน์ – อ.พุทไธสง ตอน 2 (ปี 2561)	บุรีรัมย์	92+000-107+000	14.665	533,000,000	หจก. ยิ่งเจริญก่อสร้างบุรีรัมย์	สท.2
13	205	เกษตรวิสัย – สุวรรณภูมิ – โนนชัยศรี (ปี 2561)	ร้อยเอ็ด	204+675-207+947	8.000	200,250,000	ศูนย์สร้างทางขอนแก่น	สศท.
14	210	คลองห้วยไผ่ – เทศบาลลำนาทรายณ์ – ซ่งสำราญ (ปี 2561)	ลพบุรี	209+602-214+330	5.160	142,100,000	ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี	สศท.
15	214	วังสำราญ – วังสะพุง (ปี 2561)	เลย	77+540-82+700	3.000	147,000,000	ศูนย์สร้างทางหล่มสัก	สศท.
16	218	กาฬสินธุ์ – ร้อยเอ็ด (ปี 2561)	กาฬสินธุ์, ร้อยเอ็ด	103+100-106+100	15.405	302,000,000	บจก. พิพากร	สท.2
17	226	บุรีรัมย์ – อ.นางรอง ตอน บ.สระสี่เหลี่ยม – บ.โคกสีพัฒนา (ปี 2561)	บุรีรัมย์	14+500-20+225	11.400	302,000,000	หจก. บุรีรัมย์พัฒนาสิทธิ์	สท.1
18	232	อ.อุทุมพรพิสัย – ศรีสะเกษ ตอน บ.หนองสูง – ศรีสะเกษ (ปี 2560)	ศรีสะเกษ	20+820-30+500	7.700	150,100,000	หจก. หนองเหล็กสถาปัตย์	สท.2
19	232	ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด (ด้านเหนือ) (ปี 2561)	ร้อยเอ็ด	36+300-46+700	13.250	289,700,000	หจก. ประชาพัฒนา	สท.2
				260+389-268+089				
				0+200-4+100				
				5+600-12+250				
				12+800-15+500				

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ชื่อสายทาง	จังหวัด	เริ่มต้น-สิ้นสุด กม.-กม.	ระยะทาง (กม.)/(แห่ง)	คำนวณตามสัญญา/ประมาณค่าก่อสร้าง (บาท)	ก่อสร้างโดย	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
19	290	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 2068 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 205 (ด้านเหนือ) (รวมทางแยกต่างระดับ) ตอน 1 (ปี 2561)	นครราชสีมา	0+938-9+900	8.962	1,405,819,650	บจก.สีแสดโยธการ	สส.
20	290	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 2068 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 205 (ด้านเหนือ) (รวมทางแยกต่างระดับ) ตอน 2 (ปี 2561)	นครราชสีมา	9+900-24+400	14.500	1,400,998,295	บจก.สีแสดโยธการ (1979)	สท.2
21	294	ทางเลี่ยงเมืองสระเกษ (ปี 2561)	สระเกษ	1+300-8+325	7.025	134,900,000	หจก.เพชรสมวงศ์การโยธา	สท.2
22	319	ปราจีนบุรี – อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองซอม – อ.ศรีมโหสถ ตอน 1 (ปี 2561)	ปราจีนบุรี	3+800-10+500	6.700	299,862,000	หจก.ภาคธุรกิจกมล	สท.1
23	319	ปราจีนบุรี – อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองซอม – อ.ศรีมโหสถ ตอน 2 (ปี 2561)	ปราจีนบุรี	10+500-30+538	9.500	286,168,961	หจก.ภาคธุรกิจกมล	สท.1
24	319	ปราจีนบุรี – อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองซอม – อ.ศรีมโหสถ ตอน 3 (ปี 2561)	ปราจีนบุรี	20+000-30+538	10.538	283,411,844	หจก.กอมเมนีออสร้าง	สท.1
25	338	บ้านเก่า – นครชัยศรี (ปี 2561)	นครปฐม	24+200-27+050 (L.T.)	2.850	102,900,000	ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี	สศท.
26	401	พนม – ชองชาลี (ปี 2561)	สุราษฎร์ธานี	82+600-83+700 84+925-85+600	1.775	83,300,000	ศูนย์สร้างทางสงขลา	สศท.
27	408	จระนะ – นาหวี (ปี 2561)	สงขลา	206+800-207+000	0.200	19,600,000	ศูนย์สร้างทางสงขลา	สศท.
28	408	ทุ่งหวัง – นาหวี (ปี 2561)	สงขลา	207+000-211+000	4.000	106,300,000	ศูนย์สร้างทางสงขลา	สศท.
29	408	แยกน้ำกระจ่าย – สามแยกทุ่งหวัง (ปี 2561)	สงขลา	14+263.944-14+350 15+100-19+100	4.086	88,500,000	ศูนย์สร้างทางสงขลา	สศท.
30	420	วงแหวนรอบเมืองสุราษฎร์ธานี (ปี 2561)	สุราษฎร์ธานี	18+300-21+100 (รวมบริเวณทางแยก)	3.782	107,800,000	ศูนย์สร้างทางสงขลา	สศท.
31	1026	บ.ดอนไทย – บ.มาถียัง (ปี 2561)	น่าน	0+000-7+000	7.000	188,000,000	บจก.กิม แซ่จื้อ	สท.1
32	1081	บ่อเกลือ – เผลิมพระเกียรติ (ปี 2561)	น่าน	79+000-87+000	6.000	98,000,000	ศูนย์สร้างทางลำปาง	สศท.

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ชื่อสายทาง	จังหวัด	เริ่มต้น-สิ้นสุด กม.-กม.	ระยะทาง (กม.)/(แห่ง)	ค่าเงาตามสัญญา/ประมาณค่าก่อสร้าง (บาท)	ก่อสร้างโดย	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
33	1169	แยกทางหลวง 1168 (ท่าล้อ) – บรรจบทางหลวงหมายเลข 1081 (บ้านยาว) (ปี 2561)	น่าน	0+000-2+700 4+500-4+800 10+000-12+700 34+950-37+479	8.229	62,720,000	ศูนย์สร้างทางลำปาง	สศท.
34	2050	อุบลราชธานี – อ.ระการพิพิธผล (ปี 2561)	อุบลราชธานี	29+750-37+500	7.750	248,000,000	หจก.จิวสิ่งดีไม่	สท.2
35	2050	อ.ระการพิพิธผล – อ.เขมราฐ ตอน บ.เส้นสาย – อ.เขมราฐ (ปี 2561)	อุบลราชธานี	69+000-98+500	29.500	987,300,000	บจก. ส.คมนาคมอินดัสตรี	สท.2
36	2301	แยกทางหลวงหมายเลข 23 (หินตั้ง) – บรรจบทางหลวงหมายเลข 207 (หนองสองห้อง) (ปี 2561)	ขอนแก่น	26+650-35+771.60	9.735	118,540,000	ศูนย์สร้างทางขอนแก่น	สศท.
37	2391	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (ทุ่งข) – บรรจบทางหลวงหมายเลข 2237 (บ้านเตื่อน) (ปี 2561)	มหาสารคาม	24+442-28+137	3.695	68,600,000	ศูนย์สร้างทางขอนแก่น	สศท.
38	2420	แยกทางหลวงหมายเลข 228 (ในสูงเปลือย) – บรรจบทางหลวงหมายเลข 210 (กบโพธิ์ดอน 2 (ปี 2561))	หนองบัวลำภู	19+000-20+000 38+428-42+200	4.772	92,610,000	ศูนย์สร้างทางขอนแก่น	สศท.
39	4066	บ.เรือเส็งใต้ – ต.โกตาบาวู (รวมสะพานข้ามแม่น้ำสายบุรี) (ปี 2561)	ยะลา	26+050-32+200 35+100-35+600 38+900-43+100	10.850	245,520,000	บจก. อัครพันธ์ก่อสร้าง	สท.1
40	4169	ทางรอบเกาะสมุย ตอน บ.แดง – บ.ใต้ (ปี 2561)	สุราษฎร์ธานี	30+430-40+100	9.670	363,296,000	บจก. เอ.ดี.จี. 1995	สท.1
41	1	สะพานกลับรถ หนองแค – สระบุรี ขาออก รวม 1 แห่ง (ปี 2561)	สระบุรี	80+000-80+000	1.000	139,600,000	บจก. อี.จี. ภูเก็ตสร้างบุรีรัมย์	สส.
42	1/11	สะพานข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 (แยกเมโทร หรือแยกภาคเหนือ) (ปี 2561)	ลำปาง	700+587-700+587	1.000	551,400,000	บจก. เชียงใหม่คอนกรีตคัททัน	สส.
43	2	สะพานกลับรถทางหลวงหมายเลข 2 ที่ กม. 43+44 (ขาเข้าและขาออก) รวมทางคู่ขนาน (ปี 2561)	นครราชสีมา	43+000-43+000	1.000	336,000,000	บจก. เอส.ที.เค.คอนฯ	สส.
44	4	ทางแยกต่างระดับปากท่อ (ปี 2561)	ราชบุรี	122+192-122+192	1.000	434,800,000	บมจ. ศรีชัยเดียนิฯ	สส.

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ชื่อสายทาง	จังหวัด	เริ่มต้น-สิ้นสุด กม.-กม.	ระยะทาง (กม.)(แบ่ง)	ค่าตามสัญญา/ประมาณค่าก่อสร้าง (บาท)	ก่อสร้างโดย	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
45	4/4287	สะพานข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4287 (แยกควนล้ง) (ปี 2561)	สงขลา	31+224-31+224	1.000	448,900,000	บจก.ประยูรวิศร์	สส.
46	401/402	ปรับปรุงทางแยกต่างระดับจุดตัดทางเลี่ยงเมือง สุราษฎร์ธานี กับ ทางหลวงหมายเลข 420 (แยกบางกุ้ง) (ปี 2561)	สุราษฎร์ธานี	162+629-162+629	1.000	247,600,000	บจก.พีเอ็มคอนกรีต	สส.
47	33	อ.บางปะหัน - อ.นครหลวง - อ.ภาชี - หินกอง (329 เดิม) ตอน บ.ภาชี - บ.หินกอง ตอน 1 (ปี 2561)	อยุธยา	54+273-69+250	14.977	628,760,000	บจก.วิบูลย์กิจ	สท.1
48	33	อ.บางปะหัน - อ.นครหลวง - อ.ภาชี - หินกอง (329 เดิม) ตอน บ.ภาชี - บ.หินกอง ตอน 2 (ปี 2561)	อยุธยา, สระบุรี	69+250-81+000	11.750	628,997,580	บจก.โชนสินก่อสร้าง	สท.1
49	103	อ.ร้องกวาง - อ.งาว ตอน บ.แม่ตีบหลวง - บ.เปือย (ปี 2561)	แพร่	49+770-64+115	14.345	674,032,000	หจก.เพชรวิศกรรม	สท.1
50	415	พังกา - อ.บ้านตาขุน ตอน บ.นาเหนือ - บ.บางคราม ตอน 1 (ปี 2561)	กระบี่	0+000-10+061	10.061	309,000,000	บจก.สินเจริญสนม	สท.1
51	415	พังกา - อ.บ้านตาขุน ตอน บ.นาเหนือ - บ.บางคราม ตอน 2 (ปี 2561)	กระบี่	10+061-21+381	11.320	331,000,000	บจก.ตปี่เทรคเตอร์	สท.1
52	20862/78	แยกทางหลวงหมายเลข 24 - อ.อุบลราชธานี (บ.น้ำกลิ้ง) (ปี 2561)	อุบลราชธานี	13+000-22+725	10.804	278,020,000	หจก.ไทเนจวิศวะเกาะ	สท.2
53	35	ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน ทางแยก ต่างระดับบางขุนเทียน - เอกชัย ตอน 2 (ปี 2561)	กรุงเทพมหานคร	45+579-44+500	4.100	798,555,000	บจก.แสงชัยโศค	สท.1
54	35	ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน ทางแยก ต่างระดับบางขุนเทียน - เอกชัย ตอน 3 (ปี 2561)	กรุงเทพมหานคร	17+400-21+500	4.100	707,500,000	บจก. เอ็ม.ซี.คอนสตรัคชั่น (1979)	สท.1
55	3344	แยกทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา - ตราด) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3 (สุวินทิว) (ปี 2561)	สมุทรปราการ	16+450-19+500	3.050	379,800,000	หจก.อึ้งแซง	สท.2
56	317	จันทบุรี - สระแก้ว ตอน บ.เขาแหลม - อ.วังน้ำเย็น (ปี 2561)	สระแก้ว	97+000-113+500	16.500	808,430,000	บจก. เอส.พี.ที.สิวิลกรุ๊ป	สท.2
57	1421	เที่ยงราย - อ.ขุนตาล ตอน บ.ใหม่มงคล - อ.ขุนตาล ตอน 1 (ปี 2561)	เที่ยงราย	19+000-35+000	16.000	646,358,680	บจก.ทาญเจริญคอนกรีตโพธิ์โพธิ์เสียงราย	สท.1

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ชื่อสายทาง	จังหวัด	เริ่มต้น-สิ้นสุด กม.-กม.	ระยะทาง (กม.)/(แห่ง)	ค่างานตามสัญญา/ประมาณค่าก่อสร้าง (บาท)	ก่อสร้างโดย	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
58	1421	เชียงใหม่-อ.ขุนตาด ตอน บ.ใหม่มงคล - อ.ขุนตาด ตอน 2 (ปี 2561)	เชียงใหม่	35+000-18+190	13.190	680,816,411	บ.จก.หาญเจริญคอนกรีตโพธิ์ชัยราย	สท.1
59	3180/201	ชุมพร - อ.ปะทิว (สนามบินชุมพร) (ปี 2561)	ชุมพร	12+270-27+722	28.820	365,400,000	บ.จก.สหสถาปนาก่อสร้าง	สท.1
60	33	ปราจีนบุรี - อ.กบินทร์บุรี (แนวใหม่) ตอน แยกหนองระดม - อ.ประจันตคาม ตอน 1 (ปี 2561)	ปราจีนบุรี	17+950-31+558	9.489	330,090,000	หจก.กสิณเลิศ	สท.2
61	33	ปราจีนบุรี - อ.กบินทร์บุรี (แนวใหม่) ตอน แยกหนองระดม - อ.ประจันตคาม ตอน 2 (ปี 2561)	ปราจีนบุรี	156+200-166+050	9.850	337,650,000	หจก.กสิณเลิศ	สท.2
62	33	ปราจีนบุรี - อ.กบินทร์บุรี (แนวใหม่) ตอน แยกหนองระดม - อ.ประจันตคาม ตอน 3 (ปี 2561)	ปราจีนบุรี	166+050-175+562.931	9.513	432,380,000	หจก.กสิณเลิศ	สท.2
63	101	น่าน - อ.เฉลิมพระเกียรติ ตอน อ.ทุ่งช้าง - บ.ปอด (ปี 2561)	น่าน	452+400-471+955	19.555	628,500,000	บ.จก.แพรรี่จิววิทย์	สท.1
64	118	เชียงใหม่-เชียงใหม่ตอน บ.บางน้ำจืด - บ.ม่ป่าตอง ตอน 1 (ปี 2561)	เชียงใหม่	51+250-57+900	6.950	238,422,908	หจก.ธนะวงส์กรุ๊ป	สท.1
65	118	เชียงใหม่-เชียงใหม่ตอน บ.บางน้ำจืด - บ.ม่ป่าตอง ตอน 2 (ปี 2561)	เชียงใหม่	57+900-62+500	5.800	237,070,000	หจก.ธนะวงส์กรุ๊ป	สท.1
66	323	ทางเลี่ยงเมืองบ้านโป่ง (ปี 2561)	ราชบุรี	10+701-10+707	1.000	302,880,000	บ.จก.สามัคคีที่ดินฯ	สส.
67	1086	ชะอำสูง - วัดนิมิต (ปี 2561)	พิษณุโลก	14+791-14+791	1.000	246,543,210	หจก.โรจนากรพาณิชย์	สส.
68	2247	ป่าไผ่ - ปากช่อง (ปี 2561)	นครราชสีมา	64+312-64+312	1.000	214,790,000	บ.จก.บี ซี ซี	สส.
69	3188	ทางเข้าเมืองแก่งคอย (ปี 2561)	สระบุรี	0+000-4+100	4.100	302,880,000	หจก.โตชัยการโยธา	สส.
70	4	แยกทางหลวงหมายเลข 4 - ด้านสะพานแห่งที่ 2 ตอน 1 (ปี 2561)	สงขลา	4+100-5+496	1.396	168,000,000	บ.จก.พี.เอส.ดี คอนสตรัคชั่น 2011	สท.1
71	4	แยกทางหลวงหมายเลข 4 - ด้านสะพานแห่งที่ 2 ตอน 2 (ปี 2561)	สงขลา	11+545-24+633	13.088	299,300,000	หจก.ประชาพัฒนา	สท.2
72	211	แยกทางหลวงหมายเลข 2 (อ.หนองจองห้อง) - อ.ท่าบ่อ (ปี 2561)	หนองคาย	284+571-303+424	18.853	644,155,495	หจก.กิจรุ่งเรืองก่อสร้าง	สท.2
73	212	นครพนม - อ.ท่าอุเทน (ปี 2561)	นครพนม	47+450-53+160	5.710	597,444,444	บ.จก.กสิณเลิศ อิมเมจอินทีเนชั่นแนล	สท.1
74	3	บางปู - อ.บางปะกง ตอน 1 (ปี 2561)	ฉะเชิงเทรา					

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ชื่อสายทาง	จังหวัด	เริ่มต้น-สิ้นสุด กม.-กม.	ระยะทาง (กม.)/(แห่ง)	คำนวณตามสัญญา/ประมาณค่าก่อสร้าง (บาท)	ก่อสร้างโดย	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
75	3	บางปู - อ.บางปะกง ตอน 2 (ปี 2561)	ฉะเชิงเทรา	53+160-58+875	5.715	510,600,000	บ.จก. เอส.เทค ซีวิล แอนด์ คอนสตรัคชั่น	สท.1
76	3	บางปู - อ.บางปะกง ตอน 3 (ปี 2561)	ฉะเชิงเทรา	58+875-64+600	5.725	517,000,000	บ.จก. กรีน เลท อินเตอร์เนชั่นแนล	สท.1
77	3	บางปู - อ.บางปะกง ตอน 4 (ปี 2561)	ฉะเชิงเทรา	64+600-70+300	5.700	550,192,090	บ.จก. กวีวัฒน์ก่อสร้าง	สท.1
78	3	บางปู - อ.บางปะกง ตอน 5 (ปี 2561)	ฉะเชิงเทรา	70+300-76+022	5.722	551,600,000	บ.จก. บัญชากิจ	สท.1
79	36	กระดังงาย - ระยอง (รวมสะพานข้ามแยกหน้าไร่ และแยกหนองบอน) ตอน ทางแยกต่างระดับ เขาไม้แก้ว - แยกหนองบอน ตอน 1 (ปี 2561)	ชลบุรี	16+300-25+000	8.700	716,340,000	บ.จก. เอส.เค. วาย. คอนสตรัคชั่น	สท.2
80	36	กระดังงาย - ระยอง (รวมสะพานข้ามแยกหน้าไร่ และแยกหนองบอน) ตอน ทางแยกต่างระดับ เขาไม้แก้ว - แยกหนองบอน ตอน 2 (ปี 2561)	ชลบุรี	25+000-33+000	8.000	672,258,974	ท.จก. ไทพีพัฒนา	สท.2
81	36	กระดังงาย - ระยอง (รวมสะพานข้ามแยกหมวดฯ ระยะ 3 แยกทับมา และแยกบ้านดอน) ตอน แยกหนองบอน - แยกบ้านแดง ตอน 1 (ปี 2561)	ระยอง	33+000-45+000	12.000	1,024,632,000	บ.จก. เทค โท แอนด์ โค	สท.1
82	36	กระดังงาย - ระยอง (รวมสะพานข้ามแยกหมวดฯ ระยะ 3 แยกทับมา และแยกบ้านดอน) ตอน แยกหนองบอน - แยกบ้านแดง ตอน 2 (ปี 2561)	ระยอง	45+000-57+021	12.021	1,118,868,129	บ.จก. สีแสงการโยธา (1979)	สท.1
83	36	กระดังงาย - ระยอง ตอน แยกกระดังงาย - แยกดำรงศิลป์ (ทางหลวงหมายเลข 7) (ปี 2561)	ชลบุรี	0+000-6+900	6.900	408,897,000	ท.จก. ศรีประโคนชัยก่อสร้าง	สท.2
84	304	ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ฉะเชิงเทรา - อ.บางคล้า รวมสะพานข้ามแยกเขี้ยวตมบ้านรัตนาราม (ปี 2561)	ฉะเชิงเทรา	75+500-81+000	5.500	595,118,000	บ.จก. พีระมิตคอนกรีต	สท.2
85	304	มีนบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน นครเนื่องเขต - ฉะเชิงเทรา รวมสะพานข้ามแยก ตอน 1 (ปี 2561)	ฉะเชิงเทรา	59+900-65+600	5.700	614,980,000	บ.จก. ชัยวัฒน์ค้าวัสดุก่อสร้าง (2524)	สท.2
86	304	มีนบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน นครเนื่องเขต - ฉะเชิงเทรา รวมสะพานข้ามแยก ตอน 2 (ปี 2561)	ฉะเชิงเทรา	65+600-72+194	6.594	747,360,000	บ.จก. สุวลี	สท.2
87	315	อ.พนังนาค - ฉะเชิงเทรา ตอน 1 (ปี 2561)	ฉะเชิงเทรา	24+198-17+800	6.398	315,600,000	บ.จก. สุวลี	สท.2
88	315	อ.พนังนาค - ฉะเชิงเทรา ตอน 2 (ปี 2561)	ฉะเชิงเทรา	17+800-11+400	6.100	314,428,025	บ.จก. ไทคิตวิภักดิ์	สท.2
89	315	อ.พนังนาค - ฉะเชิงเทรา ตอน 3 (ปี 2561)	ฉะเชิงเทรา	11+400-5+000	6.400	311,552,420	บ.จก. สมบูรณ์สูง	สท.2

ลำดับ	หมายเลข ทางหลวง	ชื่อสายทาง	จังหวัด	เริ่มต้น-สิ้นสุด กม.-กม.	ระยะทาง (กม.)/(แพ่ง)	ค่าเงาตามสัญญา/ ประมาณค่าก่อสร้าง (บาท)	ก่อสร้างโดย	หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ
90	331	สะพานข้ามแยกนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน/ อัสสิริวิทีปอรัญคมตะขุขันธ์และแยกปากกร่วม (ปี 2561)	ชลบุรี	37+667-49+511	1,000	3,465,645,159	หจก.บุรีรัมย์เวิ้งอสังหาริมทรัพย์ก่อสร้าง	ส.ส.
91	344	อ.บ้านบึง - อ.แกลง ตอน บ.หนองเสือข้าง - อ.แกลง ตอน 1 (ปี 2561)	ระยอง	62+600-84+000	21,400	612,958,979	บจก.สหวิศกรก่อสร้าง	สท.2
92	344	อ.บ้านบึง - อ.แกลง ตอน บ.หนองเสือข้าง - อ.แกลง ตอน 2 (ปี 2561)	ระยอง	84+000-102+181	18,810	600,884,000	บจก.บ้านค่ายผลิตภัณฑ์	สท.2
93	344	อ.บ้านบึง - บรจบบทางหลวงหมายเลข 331 (แยกหนองบือหรือ รวมสะพานข้ามแยกหนองซาก ปี 2561)	ชลบุรี	12+700-25+000	13,300	1,196,859,600	บจก.กลุ่มธนเอเชียเนียร์	สท.2
94	349	ต.หนองตาก - อ.พนัสนิคม ตอน 1 (ปี 2561)	ชลบุรี	0+164-7+500	7,336	303,500,000	บจก.บ.วงแสงมหานคร	สท.2
95	349	ต.หนองตาก - อ.พนัสนิคม ตอน 2 (ปี 2561)	ชลบุรี	7+500-16+900	9,400	266,217,444	หจก.ศรีประโคนชัยก่อสร้าง	สท.2
96	363	ศูนย์ราชการระยอง - นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด พร้อมทางลอดแยกเนินคำสี่ (ลดถนนสุขุมวิท) (ปี 2561)	ระยอง	0+000-3+740	3,740	498,644,000	หจก.มากก่อสร้าง	ส.ส.
97	338	ปรับปรุงทางแยกต่างระดับมิตรผลและ พุทธมณฑลสาย 4 (ปี 2561)	กรุงเทพมหานคร, นครปฐม	9+506-18+350	1,000	200,000,000	บจก.วิเน็ชชัยก่อสร้าง (1979)	ส.ส.



สะพานพ้อขุนผาเมือง ทางหลวงหมายเลข 12
สาย หล่มสัก – ชุมแพ อ.หล่มสัก จ.เพชรบูรณ์

งานวิเคราะห์และตรวจสอบ

1. การออกแบบแนะนำการแก้ไขการเคลื่อนตัวของเชิงลาด (Landslide) โดยการผสมผสานเทคนิคทางธรณีวิศวกรรมในทางหลวงหมายเลข 1249 ตอนแม่ฮ่องสอน – หนองเต่า ระหว่าง กม.14+615 – กม.14+945

ความเป็นมา

จากการที่มีฝนตกหนักเมื่อประมาณปลายปี 2560 ทำให้หลายสายทางที่ตัดผ่านพื้นที่ภูเขา เกิดการชะล้างพังทลายและการเคลื่อนตัว (Erosion and Landslide) เนื่องจากดินคันทางอุ้มน้ำในปริมาณที่มากจนเกินไป ทำให้เสถียรภาพในการยึดเกาะตัวกันลดลง โดยในทางหลวงหมายเลข 1249 ตอน แม่ฮ่องสอน – หนองเต่า ระหว่าง กม.14+615 – กม.14+945 เป็นอีกบริเวณหนึ่งที่เกิดความเสียหาย ถนนเกิดการทรุดตัวอย่างต่อเนื่อง อาจจะเป็นอันตรายต่อผู้ใช้ทางเนื่องจากทางหลวงดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักที่ใช้สัญจรขึ้นไปยังดอยอ่างขาง ซึ่งเป็นพื้นที่โครงการหลวง และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ อีกทั้งยังเป็นเส้นทางที่เข้าสู่บ้านนอแลและบ้านขอบด้ง ซึ่งเป็นพื้นที่รอยต่อชายแดนและพื้นที่ยุทธศาสตร์ทางการทหาร ระหว่างไทย – เมียนมาร์ จึงต้องมีการแก้ไขปัญหาย่างเร่งด่วน โดยได้ดำเนินการสำรวจพื้นที่และออกแบบแนะนำการก่อสร้างแก้ไขการเคลื่อนตัวของมวลดินบริเวณดังกล่าว โดยใช้เทคนิควิธีการทางธรณีวิศวกรรมหลายวิธี มาแก้ไขการชะล้างพังทลายของบริเวณที่เกิดความเสียหาย เนื่องจากมีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายชนิด ซึ่งแต่ละปัจจัยจะมีวิธีดำเนินการแก้ไขที่แตกต่างกัน การใช้เทคนิควิธีทางธรณีวิศวกรรมเพียงรูปแบบเดียวบางครั้งไม่สามารถแก้ไขการชะล้างพังทลายและการเคลื่อนตัวได้ มีความจำเป็นต้องใช้หลายๆ เทคนิควิธีในการแก้ไข จึงจะสามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างถูกต้องครอบคลุมและยั่งยืน



ภาพแสดงลักษณะการเคลื่อนตัวของเชิงลาด

การดำเนินการ

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ โดยส่วนธรณีวิศวกรรม ได้ดำเนินการจัดทำแบบแนะนำเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยใช้ข้อมูลทางธรณีวิศวกรรม ข้อมูลทางธรณีฟิสิกส์ และการเจาะสำรวจ ดังนี้

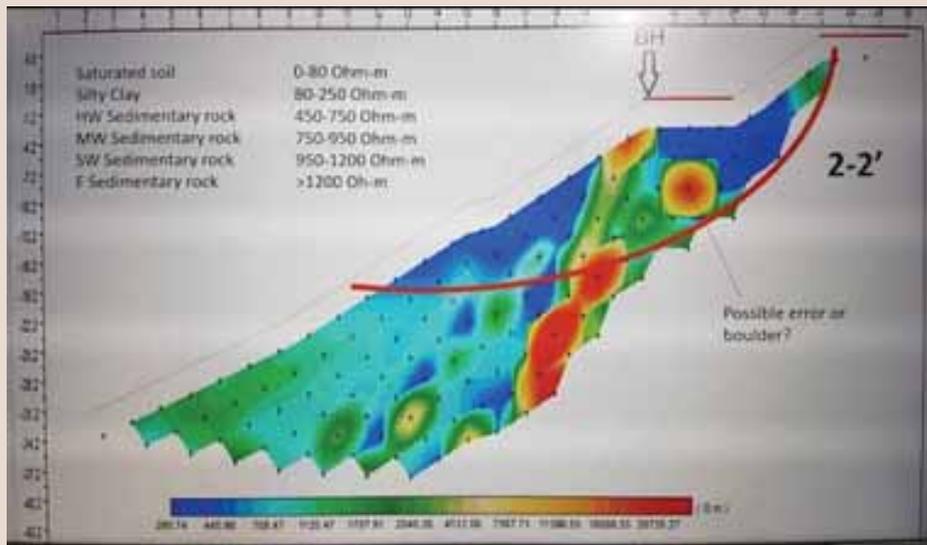
1. การศึกษาสภาพทางธรณีวิศวกรรม

- กม.14+760 – กม.14+810 ซึ่งเป็นเชิงลาดชนิดครึ่งตัดครึ่งถม สูงประมาณ 50 เมตร พบว่าหน้าเชิงลาดมีรอยแยก (Crack) เป็นระยะๆ อยู่ทั่วไปตลอดหน้าเชิงลาด จนถึงระดับลึกประมาณ 15 เมตร ในบางบริเวณพบเป็นร่องกักเซาะที่เกิดจากน้ำผิวดิน และพบการไหลซึมของน้ำ (Seepage) ออกมาจากบริเวณหน้าเชิงลาด ซึ่งบ่งบอกว่าในบริเวณดังกล่าวมีการสะสมตัวของน้ำใต้ดิน

- ช่วง กม.14+850 – กม.14+900 ดินหน้าเชิงลาดเกิดการเคลื่อนตัวไหลลงมาดันกำแพงกล่องบรรจุหิน (Gabion Wall) ที่อยู่ด้านล่างปิดทับรางระบายน้ำและช่องจรรยา บริเวณด้านล่างของกำแพงพบน้ำใต้ดินไหลซึมออกมาตลอดเวลา

2. การศึกษาสภาพทางธรณีฟิสิกส์

โดยใช้การสำรวจทางธรณีฟิสิกส์ด้วยวิธีการสำรวจความต้านทานไฟฟ้า (Resistivity Method) เพื่อตรวจวัดความต้านทานไฟฟ้าในชั้นดินและชั้นหิน ซึ่งสามารถอธิบายได้ว่า บริเวณที่มีความต้านทานไฟฟ้าต่ำ จึงเป็นชั้นดิน/หินที่มีช่องว่างมากหรือมีความพรุนมาก หรือจะมีแนวโน้มที่จะมีปริมาณน้ำหรือสารละลายอยู่มาก



ภาพแสดงลักษณะสัญญาณที่ได้จากการสำรวจความต้านทานไฟฟ้า

3. การเจาะสำรวจ

เนื่องจากบริเวณเชิงลาดที่เกิดการเคลื่อนตัวนั้นมีความเสียหายเป็นบริเวณกว้าง จำเป็นจะต้องดำเนินการแก้ไข โดยใช้วิธีการทางธรณีเทคนิค ในการแก้ไข จึงต้องดำเนินการเจาะสำรวจเพื่อสำรวจหาบริเวณชั้นหินหรือชั้นดินเดิม เพื่อใช้สำหรับเป็นชั้นที่วางฐานของโครงสร้างที่ต้องการได้

จากข้อมูลหลุมเจาะและข้อมูลจากการสำรวจธรณีฟิสิกส์ มีความสอดคล้องกัน พบว่าชั้นที่มีความแน่นและแข็งแรงอยู่ลึกลงไปจากผิวทาง ประมาณ 13 เมตร

ผลการดำเนินการ

จากการนำข้อมูลการสำรวจด้วยวิธีต่างๆ ที่พิจารณาสามารถจัดทำแบบแนะนำการแก้ไขและป้องกันการชะล้างพังทลายของเชิงลาด โดยการใช้วิธีการทางธรณีเทคนิคแบบผสมผสาน ได้แก่

1. การก่อสร้างคันทางเสริมกำลังดินประเภทลาดชันสูง (Steeply Inclined Slope) ด้วยระบบ Concrete Modular Block Wall การใช้เทคนิควิธีการนี้จะช่วยให้การปรับตัดพื้นที่ก่อสร้างด้านเชิงลาดคันทางลงลึกน้อยที่สุดสามารถลดปริมาณดินถม ได้ความกว้างของช่องจราจรไม่

น้อยกว่าเดิม และสามารถก่อสร้างให้อยู่ในเขตทางที่จำกัดได้ เพราะเป็นระบบที่มีความลาดชันเกือบตั้งฉาก (89 องศา)

2. สมอยึดดิน (Soil Nail) ในระหว่างการก่อสร้างคันทางเสริมกำลังดิน มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการปรับตัดเชิงลาดเพื่อการก่อสร้าง มีลักษณะลาดชันตั้งฉากกับแนวราบความสูง 6 เมตร เพื่อเป็นการป้องกันการพังทลายของผนังที่ปรับตัด จึงต้องเสริมเสถียรภาพด้วยการติดตั้งสมอยึดดิน (Soil Nail)

3. Shear Pins ร่วมกับระบบกำแพงกล่องบรรจุหิน (Gabion wall System) เป็นการเพิ่มเสถียรภาพเชิงลาดที่มีการก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ที่มีการชะล้างพังทลายและการเคลื่อนตัวโดยอาศัยหลักการต้านการเลื่อนไถลของมวลดินด้วยน้ำหนัก

4. การก่อสร้างติดตั้งระบบระบายน้ำใต้ดินได้แก่การติดตั้งท่อระบายน้ำใต้ดินในแนวราบ (Horizontal Drain) และร่องตัดระบายน้ำใต้ดิน (Cut - off Trench) เพื่อลดปริมาณน้ำใต้ดินที่อยู่ในเชิงลาด

5. การก่อสร้างระบบระบายน้ำผิวดิน ได้แก่การก่อสร้างรางระบายน้ำ คสล. (Concrete Side Ditch) ก่อสร้างรางระบายน้ำคอนกรีตเพื่อตัดระบายน้ำหน้าเชิงลาด (Interceptor ditch) ก่อสร้าง Stepped drain chute

6. การใช้วิธีการทาง Bio - Engineering ได้แก่ การปลูกหญ้าแฝกเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของเชิงลาด



ภาพแสดงการดำเนินงาน ณ วันที่ 18 ตุลาคม 2561

2. การควบคุมคุณภาพวัสดุสร้างทางสำหรับการก่อสร้างถนนปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตให้มีค่า IRI ต่ำ

ความเป็นมา

ถนนปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตมีความสามารถในการต้านทานการเกิดร่องล้อและกระจายความเค้นจากน้ำหนักยานพาหนะลงสู่ชั้นดินด้านล่าง กรมทางหลวงจึงได้

ดำเนินการออกแบบและก่อสร้างถนนปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตในทางหลวงสายสำคัญ ๆ ที่มีปริมาณรถบรรทุกสูง การก่อสร้างถนน ปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตให้ได้ตามมาตรฐานนั้น นอกจากการควบคุมการก่อสร้างให้มีขั้นตอนเป็นไปตามหลักวิศวกรรมงานทางแล้ว การควบคุมคุณภาพวัสดุสร้างทางที่ใช้มีส่วนสำคัญที่ทำให้ถนนคอนกรีตที่ก่อสร้างนั้นมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดสำนักวิศวกรรมและตรวจสอบจึงได้ดำเนินการควบคุมคุณภาพวัสดุสร้างทางโครงการก่อสร้างถนนปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตให้ได้ถนนที่มีคุณภาพและความเรียบตามที่กำหนดไว้

การดำเนินการ

สำนักวิศวกรรมและตรวจสอบได้ดำเนินการควบคุมคุณภาพวัสดุสร้างทางโดยดำเนินการตามมาตรฐานและข้อกำหนดที่กำหนดไว้ในแบบก่อสร้าง ซึ่งครอบคลุมจากชั้นดินถมจนถึงชั้นผิวทางถนนปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีต และต้องควบคุมคุณภาพทั้งในระหว่างก่อนเทคอนกรีต และหลังเทคอนกรีตเพื่อให้ได้ถนนปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตที่มีความเรียบตามที่กำหนด

Sta.	IRI (m./km.) ช่วงระยะ 10 เมตร										Sta.	AVG. IRI 100 m. (m./km.)	หมายเหตุ	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
048+780	Lt	2.56	1.51	2.25	2.34	1.85	2.30	2.19	1.53	1.08	1.61	048+680	1.82	
	Rt	2.44	1.74	1.99	2.37	1.58	1.86	1.98	1.55	1.31	1.44			
	Rt	2.32	1.97	1.72	2.40	1.31	1.43	1.78	1.57	1.55	1.27			
048+680	Lt	1.72	1.27	2.01	1.72	1.73	2.00	1.51	1.26	1.95	1.85	048+580	1.78	
	Rt	1.42	1.53	2.09	1.72	2.11	2.09	1.78	1.57	1.92	1.81			
	Rt	1.12	1.79	2.17	1.72	2.49	2.18	2.04	1.48	1.89	1.76			
048+580	Lt	2.22	1.90	2.13	1.62	2.84	2.29	1.69	1.69	1.03	1.78	048+480	1.96	
	Rt	1.82	2.05	2.27	1.81	2.58	2.13	1.73	2.02	1.36	1.91			
	Rt	1.43	2.19	2.41	2.00	2.33	1.97	1.76	2.35	1.70	2.04			
048+480	Lt	1.90	1.86	1.47	2.82	1.77	2.15	1.28	2.17	1.79	1.82	048+380	1.87	
	Rt	2.11	1.64	1.53	2.63	1.84	1.82	1.46	2.08	1.73	1.88			
	Rt	2.31	1.42	1.60	2.43	1.91	1.50	1.64	1.99	1.66	1.93			
048+380	Lt	1.97	1.48	2.10	1.86	1.95	2.43	1.71	1.60	1.53	1.75	048+280	1.88	
	Rt	2.21	1.44	2.00	1.90	2.28	2.32	2.00	1.46	1.60	1.59			
	Rt	2.45	1.39	1.91	1.94	2.61	2.21	2.29	1.31	1.66	1.43			

หมายเหตุ :

A	A= ค่า IRI ของแนวร่องล้อซ้าย ของช่วงระยะ 10 เมตร
C	C= ค่า IRI เฉลี่ยของช่วงระยะ 10 เมตร
B	B= ค่า IRI ของแนวร่องล้อขวา ของช่วงระยะ 10 เมตร

 ค่า AVG. IRI 100 m. ไม่ควรสูงเกิน 2.5 m./km. สำหรับถนนคอนกรีต และ 2.0 m./km. สำหรับถนนแอสฟัลต์คอนกรีต
 และค่า IRI เฉลี่ยของแต่ละช่วงระยะ 10 เมตร ไม่ควรสูงเกิน 2.75 m./km. สำหรับถนนคอนกรีต และ 2.20 m./km. สำหรับถนนแอสฟัลต์คอนกรีต

 (นายนิรันดร์ ภาสุข) ตำแหน่ง วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	 (นายชาน โพงค์ศรี) ตำแหน่ง วิศวกรโยธาชำนาญการ
---	--

ภาพแสดงตัวอย่างผลค่า IRI

ผลการดำเนินการ

ถนนपोर्टแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตที่ก่อสร้างแล้วเสร็จมีความเรียบตามมาตรฐานที่กรมทางหลวงกำหนด ทำให้ประชาชนผู้ใช้ทางเกิดความสะดวกรบายและความปลอดภัยในการขับขี่



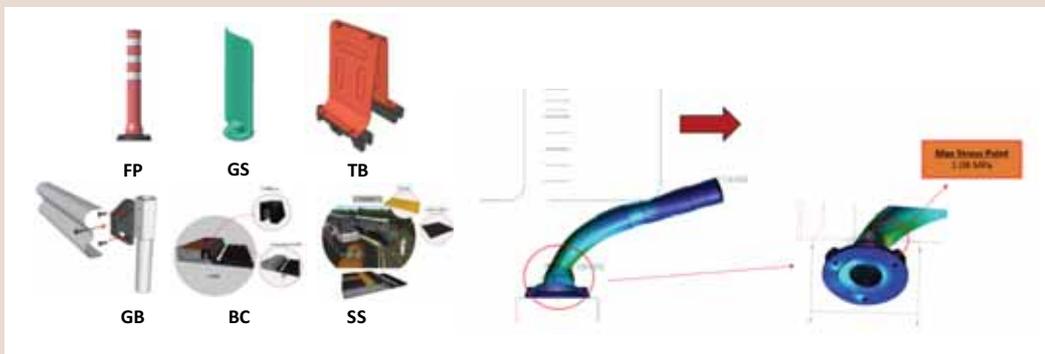
ภาพแสดงตัวอย่างถนนपोर्टแลนด์ซีเมนต์คอนกรีต
ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ

งานวิจัยและพัฒนาางานทาง

โครงการพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางพาราในงาน อำนวยความสะดวกทางถนน

โครงการนี้ได้พัฒนาต้นแบบอุปกรณ์อำนวยความสะดวก
ปลอดภัยทางถนนที่มียางพาราเป็นส่วนผสม จำนวน 6 ชนิด
ได้แก่ อุปกรณ์ป้องกันแสงสะท้อนจากไฟหน้ารถ (Glare
Screen) อุปกรณ์หลักนำทางแบบยืดหยุ่น (Flexible
Delineator Post) อุปกรณ์ที่กั้นถนนชั่วคราว (Temporary
Barrier) อุปกรณ์ช่วยรับแรงกระแทกสำหรับราวเหล็กลูกฟูก
(Rubber Blockout for Guard Rail) อุปกรณ์ที่กั้นคันขอบ
ถนน (Barrier Curb) และ พื้นทางเดินเท้า (Sidewalk
Wearing Surface) โดยได้ออกแบบอุปกรณ์ทั้ง 6 ชนิด ให้
มีความทนทานต่อสภาพแวดล้อมและการใช้งาน โดย
การตรวจสอบในห้องปฏิบัติการและแบบจำลองคอมพิวเตอร์
ตามลำดับ พร้อมศึกษาต้นทุนการผลิตควบคู่ไปด้วย เพื่อ

พิจารณาความเหมาะสมในการผลิตใช้งานจริง ผลการ
ศึกษา พบว่า อุปกรณ์ป้องกันแสงสะท้อนจากไฟหน้ารถ
อุปกรณ์หลักนำทางแบบยืดหยุ่น และ อุปกรณ์ที่กั้นถนน
ชั่วคราวที่ใช้ยางพาราเป็นส่วนผสม มีราคาต้นทุนการผลิต
ที่ทัดเทียมกับราคาอุปกรณ์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งทำจาก
พลาสติก ดังนั้นจึงสามารถผลักดันให้เกิดการผลิตอุปกรณ์
ป้องกันแสงสะท้อนจากไฟหน้ารถ อุปกรณ์หลักนำทางแบบ
ยืดหยุ่น และ อุปกรณ์ที่กั้นถนนชั่วคราว ที่ทำจากยางพารา
เพื่อนำไปใช้ในการอำนวยความสะดวกปลอดภัยบนถนนของกรม
ทางหลวงได้ ในขณะที่ อุปกรณ์ช่วยรับแรงกระแทกสำหรับ
ราวเหล็กลูกฟูก อุปกรณ์ที่กั้นคันขอบถนน และ พื้นทางเดิน
เท้า ยังคงมีราคาต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าราคาอุปกรณ์ที่ใช้
อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งทำจากโลหะ หรือ คอนกรีต ค่อนข้างมาก
ดังนั้น จึงยังไม่เหมาะสมที่จะผลิต



โครงการวิจัยและพัฒนาโครงสร้างถนนของกรมทางหลวง

โครงการวิจัยและพัฒนาโครงสร้างถนนของกรมทางหลวง เป็นโครงการศึกษาวิจัยพฤติกรรมการตอบสนองของโครงสร้างถนนภายใต้สภาวะการรับน้ำหนักจราจรและสภาพแวดล้อมของประเทศไทย โดยการติดตั้งระบบเครื่องมือตรวจวัดแบบฝังในโครงสร้างถนน ระบบประมวลผลข้อมูลภาคสนามเพื่อติดตามตรวจวัดความเค้น ความเครียด อุณหภูมิ และปริมาณความชื้น ที่เกิดขึ้นในโครงสร้างชั้นทางอย่างต่อเนื่อง และพัฒนาแบบจำลองทำนายสมรรถนะและอายุบริการทางหลวง ตลอดจนการวิเคราะห์อำนาจการทำลายของรถบรรทุกทั่วประเทศ โครงการนี้ได้ก่อสร้างแปลงตรวจวัดโครงสร้างถนนของกรมทางหลวง จำนวนทั้งสิ้น 3 แห่ง ประกอบด้วยแปลงตรวจวัดโครงสร้างถนนคอนกรีต จำนวน 1 แห่ง คือ บนทางหลวงหมายเลข 4 กม.41+940 (ขาเข้า) ต.ท่าตำหนัก อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม และแปลงตรวจวัดโครงสร้างถนนลาดยาง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บนทางหลวงหมายเลข 4 กม.88+770 (ขาเข้า) ต.ดอนทราย อ.โพธาราม จ.ราชบุรี และ บนทางหลวงหมายเลข 32 กม.121+250 (ขาเข้า) ต.หาดอาษา อ.สรรพยา จ.ชัยนาท โดยในแปลงตรวจวัดแต่ละแห่ง ได้ติดตั้งระบบเครื่องมือตรวจวัดแบบฝังในโครงสร้างถนน ระบบประมวลผลข้อมูลภาคสนาม และระบบติดตามสมรรถนะทางหลวง เพื่อให้ในการติดตามตรวจวัดค่าความเค้น ความเครียด อุณหภูมิ และปริมาณความชื้น ที่เกิดขึ้นในโครงสร้างชั้นทางอย่างต่อเนื่องแบบอัตโนมัติ โครงการได้ทดสอบแปลงตรวจวัดด้วยรถบรรทุกในสภาวะควบคุม ซึ่งกำหนดน้ำหนักบรรทุกที่แน่นอน จัดจำแนกตามประเภทน้ำหนักกึ่งเพลา ได้แก่ เพลาเดี่ยว-ล้อเดี่ยว เพลาเดี่ยว-ล้อคู่ เพลาคู่-ล้อคู่ และสามเพลา-ล้อคู่



เพื่อวิเคราะห์อำนาจการทำลายของรถบรรทุกทั่วประเทศ และศึกษาผลกระทบของความเร็วยานรถบรรทุกต่อความเค้นและความเครียดในโครงสร้างถนน นอกจากนี้โครงการยังได้วิเคราะห์เปรียบเทียบผลการตรวจวัดจริงกับผลการวิเคราะห์ตามหลักทฤษฎี พร้อมติดตามสมรรถนะทางหลวงในระยะยาวอย่างต่อเนื่องแบบอัตโนมัติ

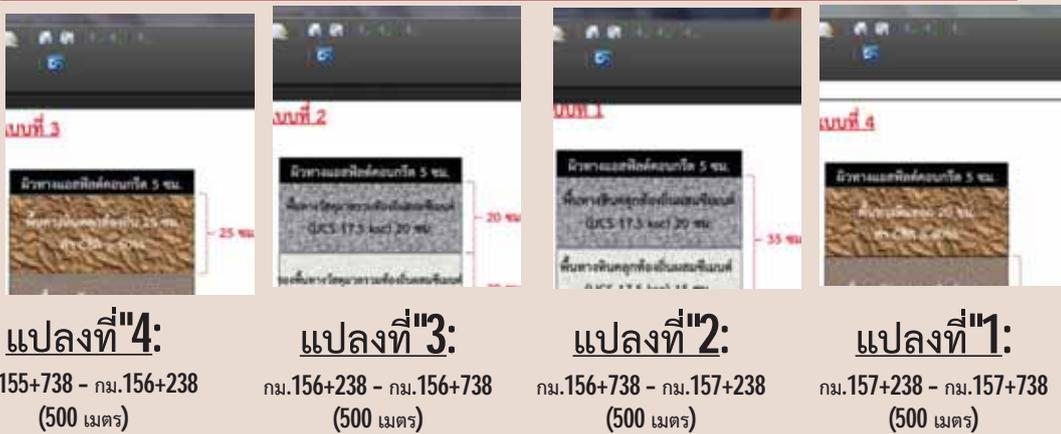
โครงการศึกษาพฤติกรรมของทางหลวงที่ใช้วัสดุท้องถิ่นเป็นโครงสร้างทาง

ในการออกแบบโครงสร้างชั้นทางตามมาตรฐานกรมทางหลวง ได้กำหนดคุณสมบัติทางวิศวกรรมต่างๆ ของวัสดุ ซึ่งในปัจจุบันพบว่า วัสดุสร้างทางมีคุณภาพด้อยลงและมีปริมาณลดลง ปัญหาการขาดแคลนวัสดุที่ได้ตามมาตรฐาน เป็นปัญหาสำคัญต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง สำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง ได้มีงานศึกษาวิจัยความคงทนของวัสดุงานทางที่ปรับปรุงคุณสมบัติทางวิศวกรรมด้วยปูนซีเมนต์ และการศึกษาคุณสมบัติทางวิศวกรรมของวัสดุท้องถิ่นเพื่อการออกแบบคั่นทาง โดยพบ

ว่า วัสดุท้องถิ่นสามารถนำมาใช้ก่อสร้างชั้นโครงสร้างทาง
ได้แต่ยังไม่เคยมีงานศึกษาการนำวัสดุท้องถิ่นไปใช้ก่อสร้าง
จริงเพื่อติดตามและตรวจวัดพฤติกรรมของทางหลวงที่ใช้
วัสดุท้องถิ่นเป็นโครงสร้างทาง สำนักวิจัยฯ จึงมีแนวคิดที่
จะประยุกต์ใช้วัสดุท้องถิ่นมาใช้ในการก่อสร้าง เพื่อ
พิจารณาแนวทางการวิเคราะห์ห้ออกแบบและปรับปรุง
คุณสมบัติทางวิศวกรรมของวัสดุที่มีอยู่ให้เหมาะสม พร้อม
เสนอวิธีการออกแบบและปรับปรุงวัสดุท้องถิ่นดังกล่าว เพื่อ
ประโยชน์ในการก่อสร้างในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งงาน

ดำเนินการเองโดยศูนย์สร้างทาง ทั้งนี้หน่วยงานที่สนใจ
สามารถนำองค์ความรู้เหล่านี้ไปประยุกต์ใช้ในการบริหาร
ทรัพยากร การบริหารงานก่อสร้างและบำรุงทางได้เช่นกัน
สำนักวิจัยฯ จึงร่วมกับ ศูนย์สร้างทางหล่มสัก กรมทางหลวง
ดำเนินการศึกษาออกแบบและก่อสร้างทางหลวงที่ใช้วัสดุ
ท้องถิ่นเป็นโครงสร้างทาง พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัด
พฤติกรรมวัสดุงานทาง บนทางหลวงหมายเลข 2275
ตอน ห้วยไร่ – บ้านกลาง ระหว่าง กม. 155+238 ถึง
กม. 157+738 ระยะทาง 2.500 กิโลเมตร

ผังแปลงก่อสร้าง



โครงการยกระดับมาตรฐานความผิดของผิวแอสฟัลต์ เพื่อมุ่งสู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

โครงการนี้ได้ศึกษาความต้านทานการลื่นไถลของส่วนผสมแอสฟัลต์คอนกรีตในห้องปฏิบัติการและภาคสนามเพื่อพัฒนามาตรฐานความผิดของทางแอสฟัลต์คอนกรีต การศึกษาครั้งนี้ได้รวบรวมวัสดุมวลรวมจำนวน 10 แห่ง จำแนกวัสดุเป็น 3 ชนิด ได้แก่ หินปูน หินบะซอลต์ และหินแกรนิต และนำมาออกแบบส่วนผสมจำนวน 20 สูตร รวมทั้งสิ้น 60 ตัวอย่าง จากนั้นได้จำลองการขีดสีแผ่นตัวอย่างจนครบ 100,000 รอบ เพื่อวิเคราะห์การเสื่อมสภาพของค่าความเสียหาย นอกจากนี้โครงการยังได้สำรวจค่าความต้านทานการลื่นไถลของผิวทางตามโครงข่ายทางหลวง รวมระยะทางทั้งสิ้น 1,160 กิโลเมตร



รูปที่ 1 การติดตั้งฐานเครื่องทดสอบขณะทำการทดสอบแรงการขีดสี



รูปที่ 2 เครื่องวัดความต้านทานการลื่นไถล (British Portable Tester)



รูปที่ 3 การวัดค่าความต้านทานการลื่นไถลของแผ่นตัวอย่างแอสฟัลต์คอนกรีตโดย Dynamic Friction Tester



รูปที่ 4 เครื่องมือ ASFT T-10 ที่ใช้สำรวจค่าสัมประสิทธิ์ความเสียหาย (μ) ในโครงการ



รูปที่ 5 เครื่องมือ Laser Profiler ที่ใช้สำรวจค่า Mean Profile Depth (MPD)

ผลการศึกษาจากโครงการสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางแนะนำการออกแบบส่วนผสมแอสฟัลต์คอนกรีตเพื่อเพิ่มค่าความผิดของผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต และเพื่อคำนวณค่า International Friction Index (IFI) ของสายทาง รวมถึงการจัดเก็บข้อมูลค่า IFI ในสายทางที่ใช้ส่วนผสมออกแบบเดียวกัน ตลอดช่วงอายุการใช้งาน

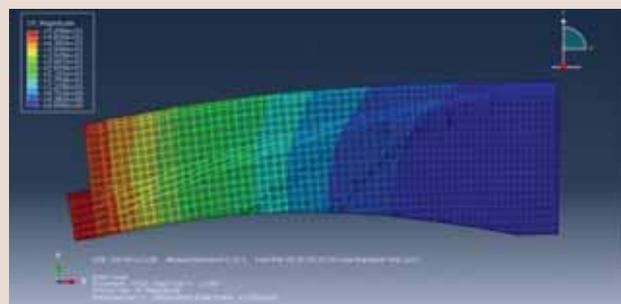
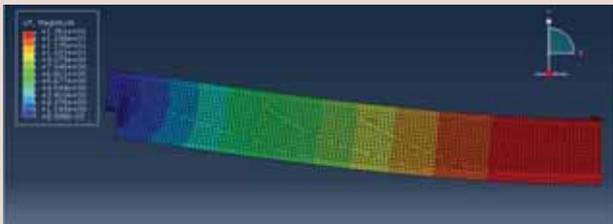
โครงการประเมินศักยภาพในการให้บริการของสะพานเดชาติวงศ์ 2 และ สะพานเดชาติวงศ์ 3 หลังการใช้งาน 45 ปี

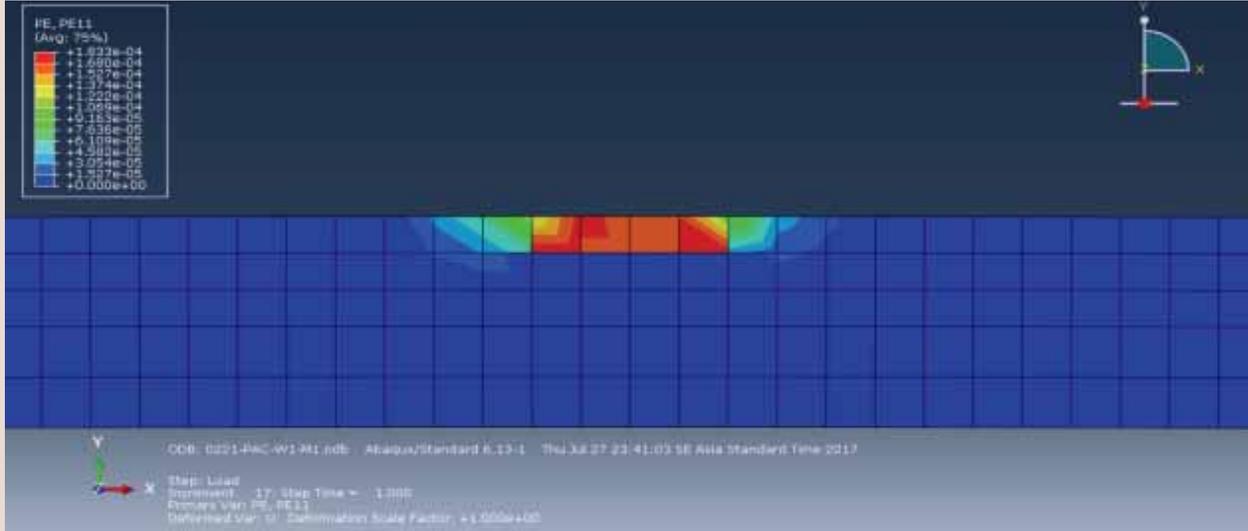
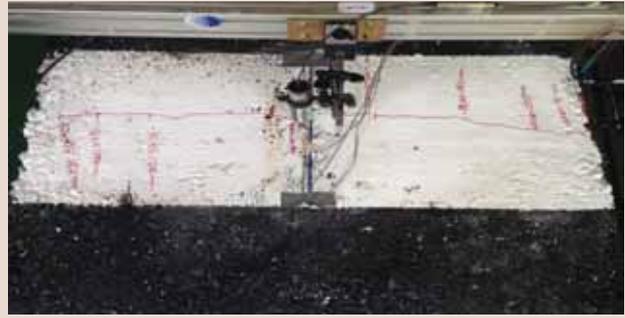
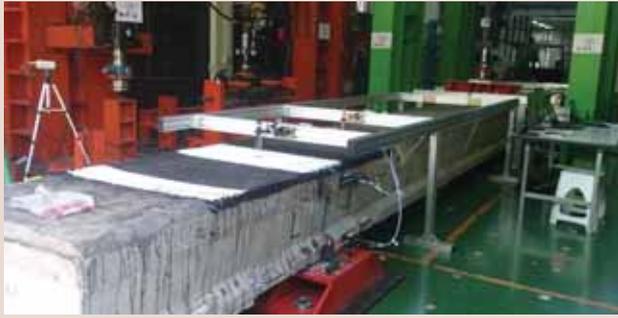
สะพานเดชาติวงศ์ 2 และสะพานเดชาติวงศ์ 3 เป็นสะพานรุ่นเก่าของกรมทางหลวง ออกแบบโดยใช้ชุดน้ำหนักบรรทุกทุกเดิม ซึ่งอาจจะไม่สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรและน้ำหนักของรถบรรทุกที่วิ่งผ่านสะพานในปัจจุบัน โครงการวิจัยนี้ จึงได้ทำการตรวจวัดหน่วยแรงที่เกิดขึ้นในโครงสร้างสะพานทั้งสองเนื่องจากน้ำหนักบรรทุกทุก เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาประมวลผลเพื่อประเมินศักยภาพในการให้บริการ รวมทั้งหาแนวทางเสริมกำลังหรือปรับปรุงโครงสร้างที่เหมาะสม ให้มั่นใจได้ว่าสะพานทั้งสองแห่งสามารถให้บริการได้อย่างปลอดภัย รองรับภาระเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่อไป โครงการนี้ได้ประเมินศักยภาพในการให้บริการของสะพานเดชาติวงศ์ 2 และสะพานเดชาติวงศ์ 3 อาศัยการตรวจวัดสะพานภายใต้การจราจรปกติ (สภาพการใช้งานจริง) ร่วมกับการ

วิเคราะห์แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ของโครงสร้างสะพานและการวิเคราะห์ทางสถิติ ผลการศึกษาพบว่า สะพานทั้งสองแห่งสามารถให้บริการได้ตามปกติ ยังไม่มีความจำเป็นต้องจำกัดพิกัดน้ำหนักและจำนวนรถบรรทุกวิ่งผ่านสะพาน โดยมีข้อเสนอแนะในการบำรุงรักษาสะพานเพิ่มเติม ดังนี้

1) ให้ตรวจสอบแรงดึงในลวดอัดแรงของสะพานเดชาติวงศ์ 2 เป็นการเร่งด่วน เนื่องจากลวดอัดแรงและชั้นตอนการดึงลวดอัดแรงของสะพานเดชาติวงศ์ 2 เป็นแบบเก่าจึงทำให้ลวดอัดแรงคลายตัวและสูญเสียกำลังได้ง่าย โดยหากพบว่า แรงดึงในลวดอัดแรงมีค่าลดต่ำกว่าค่าตั้งต้นเกินกว่า 30% ให้พิจารณาเสริมกำลังทันทีโดยวิธีอัดแรงจากภายนอก

2) ให้จัดโปรแกรมตรวจสอบสภาพสะพานทั้งสองแห่งครั้งใหญ่ ในรอบห่างไม่เกิน 10 ปี โดยสะพานช่วงแขวนให้เน้นไปที่การสำรวจความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคานตัวนอก ส่วนสะพานช่วงยื่นให้เน้นไปที่การสำรวจความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคานตัวใน





โครงการประเมินศักยภาพของแอสฟัลต์คอนกรีตผสมยางพารา ในการนำมาซ่อมรอยต่อพื้นสะพานกรมทางหลวงช่วงสั้น

ปัจจุบันพื้นสะพานของสะพานกรมทางหลวงเกือบทุกแห่งได้ถูกปูทับด้วยแอสฟัลต์คอนกรีต โดยแอสฟัลต์คอนกรีตที่นำมาปูทับพื้นสะพานเป็นแอสฟัลต์คอนกรีตที่ใช้ยาง AC 60/70 เป็นวัสดุเชื่อมประสาน ซึ่งเป็นแอสฟัลต์คอนกรีตประเภทเดียวกันกับที่นำมาปูผิวจราจรบนคันทางทั่วไป (Conventional Asphalt Concrete, CAC) ของถนนกรมทางหลวง แต่อย่างไรก็ตาม การปู CAC บนพื้นสะพานมักเกิดการชำรุดของ CAC บริเวณรอยต่อพื้นสะพานหลังจากที่ปู CAC ได้เพียงไม่นาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกิดขึ้นกับสะพานช่วงสั้นที่มีความยาวช่วง 5 ถึง 10 เมตร ซึ่งเป็นสะพานที่มีจำนวนอยู่กว่า 10,000 แห่งทั่วประเทศ ก่อให้เกิดปัญหาในการบำรุงรักษา สาเหตุของการชำรุด เนื่องจาก CAC มีความยืดหยุ่นและความต้านทานแรงดึงที่ค่อนข้างต่ำ ประกอบกับ CAC ที่นำมาปูพื้นสะพานถูกจำกัดความหนาไว้เพียง 5 เซนติเมตร ทำให้ CAC ไม่สามารถต้านทานแรงดึงได้ เป็นเหตุให้เกิดการชำรุดในลักษณะการเสียรูปโดย

การฉีกขาดและปูดนูนแอสฟัลต์คอนกรีตผสมยางพารา (Natural Rubber Modified Asphalt Concrete, NRMAC) เป็นการปรับปรุงคุณภาพแอสฟัลต์คอนกรีตวิธีหนึ่ง โดยอาศัยคุณสมบัติที่ดีของยางพารา ได้แก่ การมีความยืดหยุ่นสูงและเหนียวติดกันได้ดี ทนต่อแรงดึง ทนต่อการฉีกขาด และทนต่อการขีดสีได้ดี ทำให้ NRMAC มีความต้านทานต่อการแตกล่า ความต้านทานต่อการเกิดร่องล้อ และความคงทนสูงขึ้นด้วย โครงการนี้ได้ประเมินศักยภาพของแอสฟัลต์คอนกรีตผสมยางพาราในการนำมาซ่อมรอยต่อพื้นสะพานกรมทางหลวงช่วงสั้น อาศัยการทดสอบขนาดเท่าจริงในห้องปฏิบัติการ ร่วมกับการวิเคราะห์แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ของรอยต่อ ผลการศึกษา พบว่า แอสฟัลต์คอนกรีตผสมยางพาราสามารถนำมาใช้ซ่อมรอยต่อพื้นสะพานกรมทางหลวงช่วงสั้นได้ โดยออกแบบรอยต่อพื้นสะพานแอสฟัลต์คอนกรีตผสมยางพาราให้มีขนาดความกว้างที่เหมาะสม อาศัยเทคนิคการลดแรงยึดเหนี่ยว ทำให้สามารถรับน้ำหนักรถบรรทุกและจำนวนเที่ยวในช่วงสะพานได้ตามที่กำหนด

งานบำรุงรักษาทางหลวง

ทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 71,349 กิโลเมตรต่อสองช่องจราจร ในจำนวนดังกล่าวเป็นทางที่เปิดให้บริการและจำเป็นต้องได้รับการบำรุงรักษาตลอดปีคิดเป็นระยะทางรวม 70,010 กิโลเมตรต่อสองช่องจราจร โดยทางหลวงเมื่อเปิดให้ใช้บริการ จะเสื่อมสภาพและเกิดความชำรุดเสียหายตามสภาพการใช้งานและสภาวะแวดล้อม อาทิเช่น ปริมาณการจราจร ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ และ ปัจจัยอื่นๆ เช่นภัยธรรมชาติต่างๆ ดังนั้น รูปแบบการบริหารจัดการในการกำหนดแผนงานโครงการ การบำรุงรักษาทางหลวงในแต่ละลักษณะงาน จะต้องสอดคล้อง เหมาะสมกับสภาพความเสียหายที่ปรากฏ เพื่อให้การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน และเชิงแก้ไข เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สามารถยืดอายุการใช้งานของทางหลวง ให้ยืนยาวที่สุด

จากเหตุผลที่กล่าวข้างต้น งานบำรุงรักษาทางหลวง จึงเป็นภารกิจหลักของกรมทางหลวงที่จะต้องดำเนินการ

โดยตลอด เพื่อให้โครงข่ายทางหลวงอยู่ในสภาพดี เดินทางด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และสวยงามตลอดเวลา ดังนั้นงานบำรุงรักษาทางหลวงจึงควรมีการวางแผน ดำเนินงาน และติดตามประเมินผลอย่างมีระบบ เพื่อให้งานบำรุงรักษาทางหลวงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดภายใต้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงได้รับงบประมาณสำหรับกิจกรรมโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา (งบลงทุน) 17,487.156 ล้านบาท โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคได้รับงบประมาณ 1,346.250 ล้านบาท และสำหรับโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค (บูรณะฯ 29) ได้รับงบประมาณ 819.280 ล้านบาท รวมเป็นเงินงบประมาณที่ได้รับทั้งสิ้น 19,652.956 ล้านบาท โดยกรมทางหลวงได้จัดสรรงบประมาณตามกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

1. โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	17,487.156	ล้านบาท
1.1 กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง		
- บำรุงปกติ	5,514.880	ล้านบาท
- บำรุงตามกำหนดเวลา	4,115.995	ล้านบาท
- บำรุงพิเศษและบูรณะ	7,001.105	ล้านบาท
1.2 กิจกรรมแก้ไขปัญหาก็ภัยพิบัติ	203.786	ล้านบาท
1.3 กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการบำรุงรักษาทางหลวง	655.176	ล้านบาท
2. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	1,346.520	ล้านบาท
3. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค (บูรณะฯ 29)	819.280	ล้านบาท

จะเห็นได้ว่างบประมาณโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ดังอธิบายรายละเอียดไว้ดังต่อไปนี้

1. งานบำรุงปกติ

งานบำรุงปกติ เป็นงานบำรุงทางหลวงที่ดำเนินการเพื่อให้ทางหลวง สะพาน และทรัพย์สินทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาเบื้องต้นตามปกติให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี มีความสะดวก สะอาด เรียบร้อย และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องทำเป็นประจำโดยมีปริมาณงานไม่มากนัก ทั้งนี้รวมถึงการแก้ไขปรับปรุงเปลี่ยนแปลง หรือต่อเติมได้บ้างตามความเหมาะสม หรืออาจเป็นการบำรุงรักษาชั่วคราวเพื่อชะลอหรือหยุดยั้งความเสียหายก่อน จะได้รับการบำรุงตามกำหนดเวลา หรืองานบำรุงพิเศษและบูรณะ



2. งานบำรุงตามกำหนดเวลา

งานบำรุงตามกำหนดเวลา เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงเชิงป้องกันซึ่งจะต้องดำเนินการ เพื่อยืดอายุบริการและเสริมความแข็งแรงสำหรับรองรับปริมาณจราจร

ในอนาคต ประกอบด้วย งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต งานเสริมผิวลูกรัง งานเสริมผิวแอสฟัลต์ และงานฉาบผิวแอสฟัลต์รวมถึงงานฉาบผิวพาราเซลอร์ซีล



3. งานบำรุงพิเศษและงานบูรณะ

งานบำรุงพิเศษ เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายและมีปริมาณงานมากเกินกว่าที่จะทำการ ซ่อมบำรุงด้วยงานบำรุงปกติได้ โดยเฉพาะเส้นทางที่ไม่ได้รับการบำรุงตามกำหนดเวลา จะเกิดความเสียหายขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ต้องดำเนินการด้วยงานบำรุงพิเศษ เช่น งานปรับระดับผิวทาง งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ งานซ่อมผิวคอนกรีต งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ เป็นต้น

งานบูรณะ เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายมากเกินกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงด้วยงานบำรุงพิเศษได้ ประกอบด้วย งานบูรณะผิวทางแอสฟัลต์ และ งานบูรณะผิวทางคอนกรีต



4. กิจกรรมแก้ไขปัญหายุ้งยิบติ

ลักษณะของงานบำรุงตามกิจกรรมแก้ไขปัญหายุ้งยิบติ ได้แก่ งานป้องกันและแก้ไขน้ำท่วมทาง งานซ่อมแซมทางหลวงหรือทรัพย์สินของทางราชการที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย, วาตภัย, ดินโคลนถล่ม และภัยพิบัติอื่นๆ ที่เกิดขึ้นและไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้อย่างแม่นยำ วัตถุประสงค์ของกิจกรรมนี้เพื่อแก้ไขปัญหาให้การจราจรผ่านได้ในเบื้องต้น และซ่อมแซมให้คืนสู่สภาพเดิมตามความเหมาะสม หรือตามที่แบบกำหนดในภายหลัง เพื่อการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน



5. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

เป็นเส้นทางคมนาคมหลักในการสัญจรเชื่อมโยงทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ดังนั้นทางหลวงสายหลักเหล่านี้ จึงมีปริมาณจราจร และสัดส่วนของรถบรรทุกหนักค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นสาเหตุให้สภาพทางชำรุดเสียหายอยู่เสมอ และต้องการงบประมาณในการบำรุงรักษา มากกว่าทางหลวงทั่วไป กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณแยกเป็นพิเศษเพื่อสำหรับโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ทางหลวงสายหลักอยู่ในสภาพดี สามารถใช้ในการคมนาคมขนส่งของประเทศได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยตลอดเวลา และพร้อมสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศอย่างเต็มศักยภาพ และมีความยั่งยืน



6. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค (บูรณฯ29)

โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค คือ ส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงการขนส่งและเดินทางระหว่างภาค หรือกลุ่มจังหวัด และการเดินทางระหว่างประเทศ รวมทั้งเชื่อมโยงจุดสำคัญทางยุทธศาสตร์ และการขนส่งต่างๆ เช่น ท่าเรือ สนามบิน ด้านการค้าชายแดน นิคมอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ เป็นต้น ดังนั้น เมื่อเส้นทางในโครงข่ายทางหลวงระหว่างภาคเกิดการชำรุดเสียหายมาก จึงมีมาตรการจัดสรรงบประมาณร่วมกับสายทางทั่วไปไปตามปกติได้ กรมทางหลวงจึงได้จัดลำดับความสำคัญในการบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคเป็นพิเศษ โดยเสนอขอจัดสรรงบประมาณเป็นโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค (บูรณฯ29) เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าโครงข่ายการขนส่งทางถนนจะสามารถรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ประเภทการซ่อมบำรุงในงานบำรุงรักษาทางหลวง

งานบำรุงรักษาทางหลวง เป็นการดำเนินงานเพื่อดูแล รักษา ซ่อมแซม ทางหลวง เพื่อให้ทางหลวงมีสภาพดีพร้อมใช้งาน และมีลักษณะสภาพไม่ต่างจากหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมถึงการดำเนินงานในกิจกรรมการเสริมความ

แข็งแรง การยืดอายุบริการ การติดตั้งและการเสริมแต่งในสิ่งที่ไม่ได้ก่อสร้างไว้ เพื่อให้ทางหลวง สะดวก ปลอดภัย ต่อผู้ใช้บริการ

จึงมีการแบ่งประเภทลักษณะของงาน การซ่อมบำรุงรักษา ป้องกัน ให้เหมาะสมกับสภาพทางหลวง ดังต่อไปนี้

1. งานบำรุงปกติ (ROUTINE MAINTENANCE)

หมายถึง งานกำกับดูแล และซ่อมแซม บำรุงรักษา ทำความสะอาด เสริมแต่งทางหลวง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องทำเป็นประจำ นอกจากนี้ ให้รวมถึง การแก้ไข ปรับปรุง เปลี่ยนแปลงหรือต่อเติมได้บ้างตามความเหมาะสม วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงปกติ มีดังนี้

1.1 งานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทาง (Pavement Maintenance)

กรณี งานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทาง แอสฟัลต์ (Maintenance of Asphalt Pavement)

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

กรณี งานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทาง คอนกรีต (Maintenance of Concrete Pavement)

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

4) งานซ่อมคอนกรีต (Concrete Pavement Patching)

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

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

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

กรณี ระบบระบายน้ำ (Drainage System)

- 1) งานซ่อมบำรุงทางระบายน้ำและส่วน

ประกอบ (Maintenance of Open Channel) เช่น งานทำความสะอาด ขุดลอก ตกแต่ง ซ่อมแซม รื้อย้าย เป็นต้น

2) งานซ่อมบำรุงท่อระบายน้ำ (Maintenance of Culvert)

กรณี สะพานและโครงสร้าง (Bridge and Structure)

1) งานซ่อมบำรุงสะพาน (Maintenance of Bridge and Structure) เช่น อุดรอยแตกพื้นสะพานด้วยวัสดุอุดซ่อมคอนกรีต ซ่อมราวสะพาน ซ่อมพื้นสะพาน งานทาสี หรือ ทาหน้าปูน

2) งานซ่อมลาดคอคสะพาน (Repair of Bridge Approach) เช่น งานปรับแต่งเรียงหินยาแนว (Motor Rip-Rap) เป็นต้น

3) งานซ่อมกำแพงกันดิน (Repair of Retaining Structure) เช่น งานซ่อมรอยแตกร้าวของกำแพงกันดินคอนกรีต

4) งานซ่อมสะพานคนเดินข้ามหรือทางลอด (Repair of Pedestrian Bridge or Underpass)

5) งานอุโมงค์ทางรถยนต์ (Repair of Tunnel)

1.4 งานจราจรระแวงและสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย (Traffic and Safety Device Maintenance)

กรณี งานป้ายและเครื่องหมายจราจร (Maintenance of Traffic Sign and Marking)

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

2) งานตีเส้นและทำเครื่องหมายจราจร (Traffic Painting and Marking)

กรณี งานสิ่งอำนวยความสะดวก (Maintenance of Safety Device)

1) งานซ่อมบำรุง หลักนำทาง หลักกิโลเมตรหลักเขตทาง และหมุดหลักฐานอื่นๆ (Maintenance of Guard Rail, Guard Fence, Guard Cable, Barrier, R.O.W. Fence, Barricade, Crash Cushion and Others)

2) งานซ่อมบำรุง ราวกันอันตราย กำแพงกันอันตราย รั้วเขตทาง แผงกัน อุปกรณ์ดูดซับแรงกระแทก

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

3) งานซ่อมบำรุงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ (Maintenance of Other Safety Devices)

กรณี งานซ่อมบำรุงไฟฟ้าแสงสว่างและไฟฟาสัญญาณจราจร (Maintenance of Road Lighting and Traffic Signal)

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

2) งานซ่อมบำรุงไฟสัญญาณจราจร (Maintenance of Traffic Signal)

2. งานบำรุงตามกำหนดเวลา (PERIODIC MAINTENANCE)

หมายถึง งานซ่อมบำรุงทางหลวงซึ่งจะต้องดำเนินการเมื่อถึงกำหนดเวลา เพื่อยืดอายุบริการและเสริมความแข็งแรง เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามกำหนดเวลา มีดังนี้

2.1 งานฉาบผิวแอสฟัลต์ (Asphalt Seal Coating)

2.2 งานเสริมผิวแอสฟัลต์ (Asphalt Overlay)

2.3 งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต (Replacement of Joint Sealing)

3. งานบำรุงพิเศษ (SPECIAL MAINTENANCE)

หมายถึง งานซ่อมบำรุงทางหลวงที่เสียหาย และมีปริมาณงานมากเกินกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงด้วยงานบำรุงปกติได้

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามงานบำรุงพิเศษ มีดังนี้

3.1 งานปรับระดับผิวทาง (Surface Leveling)

3.2 งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ (Major Repair of Asphalt Pavement)

3.3 งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ (Asphalt Hot Mix Recycling)

3.4 งานซ่อมทางผิวคอนกรีต (Major Repair of Concrete Pavement)

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

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

4. งานบูรณะ (REHABILITATION)

หมายถึงงานซ่อมแซมทางหลวงที่ชำรุดเสียหายมากจนไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยงานบำรุงพิเศษ

วิธีการบูรณะ มีดังนี้

4.1 งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์ (Rehabilitation of Asphalt Pavement)

4.2 งานบูรณะทางผิวคอนกรีต (Rehabilitation of Concrete Pavement)

5. งานปรับปรุง (BETTERMENT)

หมายถึง งานเสริมแต่งทางหลวง ในส่วนที่ไม่ได้ก่อสร้างไว้ หรือ เพื่อเพิ่มมาตรฐานให้เหมาะสมกับสภาพจราจร ทำให้ทางหลวงสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

วิธีการปรับปรุง มีดังนี้

5.1 งานปรับปรุงผิวจราจร (Improvement of Surface)

5.2 งานขยายทางจราจร (Pavement Widening)

5.3 งานปรับปรุงและซ่อมไหล่ทาง ทางเท้า ทางเชื่อม และเกาะแบ่งถนน (Improvement and Repair of Shoulder, Sidewalk, Connection Road and Median)

5.4 งานปรับปรุงด้านเรขาคณิตของทาง (Improvement of Highway Geometry)

5.5 งานปรับปรุงสะพานและท่อระบายน้ำ (Improvement of Drainage Structures)

5.6 งานก่อสร้างที่จอดรถประจำทาง และที่พักผู้โดยสาร (Provision of Bus Stop and Shelter)

6. งานแก้ไขและป้องกัน (REMEDY AND PREVENTION)

หมายถึง งานก่อสร้างแก้ไข ปรับปรุงเพื่อป้องกันส่วนหนึ่งส่วนใดของทางหลวงที่คาดการณ์ว่าจะเกิดความเสียหายอย่างมาก หากไม่ดำเนินการ

วิธีการแก้ไขและป้องกัน มีดังนี้

6.1งานก่อสร้างทางระบายน้ำถาวร (Construction of Permanent Ditch) รวมถึงงานซ่อมทางระบายน้ำที่เสียหายมาก

6.2 งานแก้ไขและป้องกันน้ำกัดเซาะ (Remedy and Prevention of Erosion) เช่นบริเวณคอสะพาน ตอม่อ สะพาน ลาดดินถม ลาดดินตัด เป็นต้น

6.3 งานแก้ไขและป้องกันน้ำท่วมทาง (Remedy and Prevention of Flooding)

6.4 งานก่อสร้างกำแพงกันดิน (Construction of Retaining Wall)

6.5 งานระบายน้ำข้างทางและใต้ผิวทาง (Provision of Sidedrain and Subdrain)

7. งานซ่อมแซมทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติ (CORRECTION AND RESTORATION OF DISASTER DAMAGE)

หมายถึง งานซ่อมแซม แก้ไขทางหลวง หรือทรัพย์สินของทางราชการที่เกิดชำรุดเสียหายจากภัยพิบัติ โดยจะต้องทำการแก้ไขให้สามารถใช้งานได้เบื้องต้น และทำการฟื้นฟูทางหลวงที่เกิดความชำรุด ตามที่แบบกำหนดในภายหลัง

วิธีการซ่อมแซมทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติ มีดังนี้

7.1 งานฉุกเฉิน (Emergency Work)

7.2 งานฟื้นฟูทางหลวงเพื่อคืนสู่สภาพอย่างยั่งยืน (Restoration for Sustainable Recovery)

8. โครงการบำรุงรักษาทางหลวง (HIGHWAY MAINTENANCE PROJECT)

หมายถึง โครงการที่เกิดขึ้นตามแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีระบบเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุด เพื่อให้ทางหลวงอยู่ในสภาพดีได้มาตรฐาน ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งจราจรที่มีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย

กิจกรรมแก้ไขปัญหายั่งยืน ประจำปีงบประมาณ 2561

สำนักงานทางหลวง	จำนวนแผน	งบประมาณ (บาท)
สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่)	99	24,700,918
สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่)	105	22,182,086
สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร)	101	9,209,226
สำนักงานทางหลวงที่ 4 (ตาก)	69	5,584,882
สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก)	51	5,156,124
สำนักงานทางหลวงที่ 6 (เพชรบูรณ์)	97	20,825,819
สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น)	13	1,992,477
สำนักงานทางหลวงที่ 8 (มหาสารคาม)	53	4,755,694
สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี)	22	5,720,677
สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา)	23	21,033,415
สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)	42	13,440,781
สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี)	43	11,546,355
สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพ)	25	11,679,738
สำนักงานทางหลวงที่ 14 (ชลบุรี)	3	899,239
สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์)	36	2,557,498
สำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช)	98	10,643,648
สำนักงานทางหลวงที่ 17 (กระบี่)	10	4,723,668
สำนักงานทางหลวงที่ 18 (สงขลา)	69	17,193,527
ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 1 (พิจิตร)	4	1,879,191
ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 2 (ขอนแก่น)	7	7,361,000
ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี)	2	701,000
รวม	972	203,786,963

ตารางแสดงระยะทางบำรุง

ภาค	ทางบำรุง (กม.)				ระยะทางจริง	ทางก่อสร้าง (กม.)	รวมระยะทางทั้งสิ้น (กม.)
	ระยะทางต่อ 2 ช่องจราจร						
	คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม			
เหนือ	941	17,806	39	18,786	15,346	199	15,545
ตะวันออกเฉียงเหนือ	847	18,614	0	19,461	14,596	386	14,982
กลาง	3,305	14,886	5	18,196	10,779	207	10,986
ใต้	418	13,149	0	13,567	9,672	222	9,894
รวม	5,511	64,455	43	70,010	50,393	1,014	51,406

สถานะข้อมูล 30 กันยายน 2561

ตารางสรุปรายละเอียดลักษณะผิวทาง ปีงบประมาณ 2561

สำนักงานทางหลวง	ผิวทางบำรุง (กม.)			ระยะทางจริง	ทางก่อสร้าง (กม.)	รวมระยะทางทั้งสิ้น (กม.)
	ระยะทางต่อ 2 ช่องจราจร					
	คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง			
สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่)	458.640	4,174.962	204.578	4,642.443	51.154	4,736.307
สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่)	88.004	4,033.479	39.284	4,128.124	78.013	4,211.358
สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร)	40.673	3,474.173	18.687	3,514.846	38.665	3,592.176
สำนักงานทางหลวงที่ 4 (ตาก)	87.108	3,087.809	31.174	3,198.205	41.166	3,254.792
สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก)	265.124	3,099.986	108.298	3,365.110	20.400	3,405.965
สำนักงานทางหลวงที่ 6 (เพชรบูรณ์)	42.495	3,409.887	18.644	3,452.382	8.000	3,469.551
สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น)	383.923	3,336.168	151.945	3,720.091	23.247	3,739.338
สำนักงานทางหลวงที่ 8 (มหาสารคาม)	1.734	2,740.707	0.667	2,742.441	38.016	2,789.073
สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี)	26.342	4,080.985	14.913	4,107.327	239.664	4,365.421
สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา)	394.657	4,981.693	155.636	5,376.350	46.654	5,437.656
สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)	317.699	4,110.857	97.606	4,428.556	0.000	4,428.556
สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี)	823.461	3,791.554	345.009	4,615.015	24.100	4,640.415
สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพฯ)	1,715.245	2,752.917	613.514	4,472.787	48.058	4,559.630
สำนักงานทางหลวงที่ 14 (ชลบุรี)	265.992	3,674.918	97.624	3,940.910	126.787	4,125.665
สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์)	247.057	3,268.235	84.838	3,515.291	8.007	3,527.160
สำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช)	74.834	3,991.601	46.331	4,066.435	29.118	4,111.277
สำนักงานทางหลวงที่ 17 (กระบี่)	66.681	2,655.277	28.506	2,721.958	133.488	2,866.946
สำนักงานทางหลวงที่ 18 (สงขลา)	29.392	3,234.171	13.409	3,263.563	51.159	3,328.536
รวม	5,329.060	63,899.379	2,070.663	69,271.834	1,005.696	70,589.822
กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	182.439	556.116	55.953	738.555	8.091	759.197
รวมทั้งสิ้น	5,511.499	64,455.495	2,126.616	70,010.389	50,392.690	71,349.019

งานอำนวยความสะดวก

1. นวัตกรรมและเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนการปฏิบัติงาน

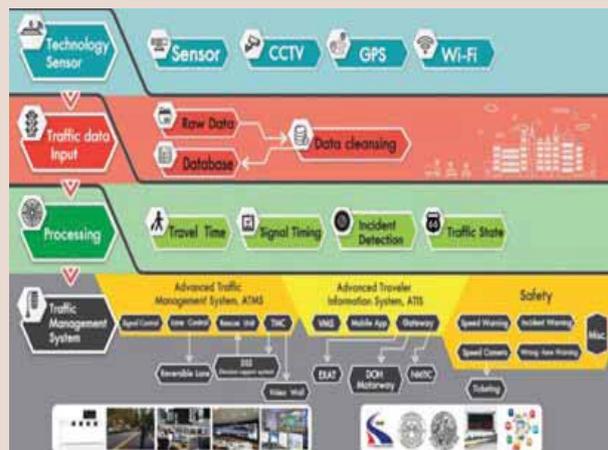
ในการดำเนินงานของกรมทางหลวง ได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – พ.ศ. 2564 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานให้บรรลุภารกิจตามแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ซึ่งมีมติการดำเนินงานตามวิสัยทัศน์ 4 มิติ ได้แก่ ระบบทางหลวงที่สะดวก ระบบทางหลวงที่ปลอดภัย ระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง และการพัฒนาระบบบริหารองค์กร โดยในการประเมินความสำเร็จของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ดังกล่าว จะมีตัวชี้วัดในภาพรวมที่เกี่ยวข้องกับงานอำนวยความสะดวก ได้แก่ อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวงในความรับผิดชอบ และเวลาที่ได้จากการเดินทางบนระบบทางหลวงสายหลัก ซึ่งสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้กำหนดกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกบนระบบทางหลวง จึงเป็นที่มาของการดำเนินงานจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (Traffic Operation Center: TOC) ซึ่งเป็นการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุนการปฏิบัติงาน เพื่อให้สามารถดำเนินงานอำนวยความสะดวกได้ตามแผนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง

ศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ เป็นการประสานงานการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย หน่วยงานประชาสัมพันธ์ และหน่วยงานวิศวกรรมในการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาเป็นตัวช่วยในการ

บริหารจัดการจราจรในมีความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว และแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ตัวอย่างเช่น การบริหารจัดการจราจรช่วงเทศกาล การตรวจสอบสภาพจราจร การบริหารจัดการที่ทางแยก การให้ข้อมูลผู้ใช้ทาง การเตือนหรือปรับการขับที่ผิดกฎหมาย และการประสานงานและติดต่อข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ซึ่งแสดงภาพรวมการนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้ในการบริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ ดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 ภาพรวมการนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้ในการบริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ



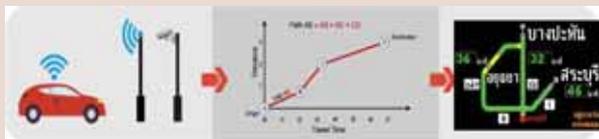
รูปที่ 2 แผนการพัฒนาและจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ

ในปีงบประมาณ 2560 กรมทางหลวง โดยสำนัก อำนวยการความปลอดภัย ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา งานจัด ตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาแนวทางการจัดตั้งและการบริหารจัดการของ ศูนย์ฯ พร้อมทั้งจัดทำแผนพัฒนาศูนย์ฯ แผนพัฒนาระบบ บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ แผนพัฒนาระบบ Intelligent Transportation System (ITS) แผนการติดตั้งระบบ ต่างๆ พร้อมจัดทำแบบก่อสร้างศูนย์ฯ เพื่อให้สามารถจัดตั้ง ศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุได้อย่างเป็นรูปธรรม ดังแสดงในรูปที่ 2 ซึ่งจากผลการศึกษาศึกษาสามารถสรุประบบ ภายใต้อำนวยการจราจรและอุบัติเหตุได้ ดังนี้

- ระบบตรวจสอบสภาพจราจร (Traffic Surveillance System)
- ระบบประมาณระยะเวลาการเดินทาง (Travel Time Estimation System)
- ระบบเผยแพร่ข้อมูลแก่ผู้ใช้ทาง (Advanced Traveler Information System)
- ระบบควบคุมการใช้ความเร็วบนทางหลวง (Speed Enforcement System)
- ระบบควบคุมการใช้ช่องจราจรบนทางหลวง (Lane Management System)
- ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร (Intersection Control)



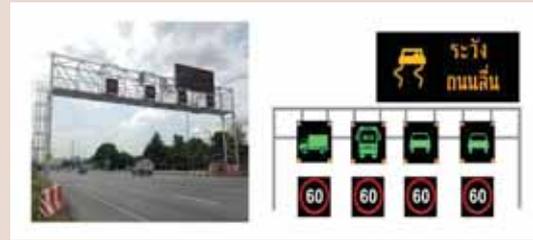
ระบบตรวจสอบสภาพจราจร



ระบบประมาณระยะเวลาการเดินทาง



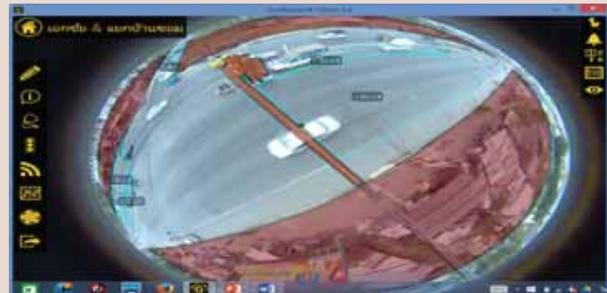
ระบบเผยแพร่ข้อมูลแก่ผู้ใช้ทาง



ระบบควบคุมการใช้ความเร็วบนทางหลวง



ระบบควบคุมการใช้ช่องจราจรบนทางหลวง



ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร

ซึ่งได้ดำเนินการออกแบบและพัฒนาระบบกลาง เพื่อควบคุมการทำงานและบริหารจัดการระบบดังกล่าว ตามรูปที่ 3



รูปที่ 3 ระบบงานกลางของศูนย์บริหารจัดการจราจร และอุบัติเหตุ

ต่อมาในปีงบประมาณ 2561 สำนักอำนวยการความปลอดภัยได้รับจัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานก่อสร้าง งานจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นการดำเนินการตามแผนพัฒนาศูนย์ฯ โดยมีการดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่างๆ บนทางหลวงหมายเลข 1 และ 2 ช่วงสระบุรี – ขอนแก่น เพื่อเป็นการพัฒนาต่อยอดจากโครงการที่ได้ดำเนินการแล้วให้สามารถบริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุได้อย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งประกอบด้วยจุดติดตั้งและระบบต่างๆ บนทางหลวงดังแสดงในรูปที่ 4 นอกจากนี้ ได้ดำเนินการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Data Exchange) เช่น ข้อมูลปริมาณจราจรและอุบัติเหตุกับหน่วยงานภายในและภายนอก ข้อมูล Big Government Data เป็นต้น และการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อช่วยให้การดำเนินงานของกรมทางหลวง (Analytic & Business Intelligence) เช่น การคาดการณ์การจราจร การประมาณระยะเวลาการเดินทาง การวางแผนการเดินทาง เป็นต้น

ดังรูปที่ 5 แสดงแผนผังการทำงานของระบบงานกลาง (Traffic Management System) ภายใต้ศูนย์บริหาร



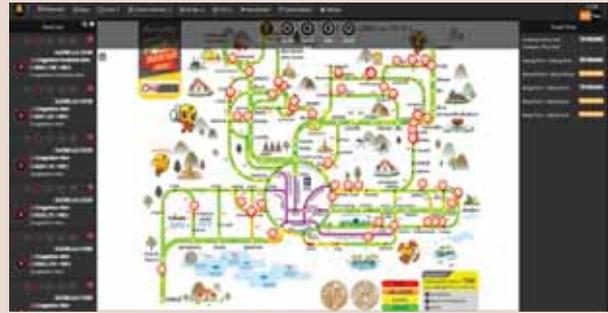
รูปที่ 4 โครงการก่อสร้างงานจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ 2561



รูปที่ 5 การทำงานของระบบงานกลางภายใต้ศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ

โดยในการทำงานของระบบกลาง TMC จะมีระบบต่างๆ ที่สนับสนุนการทำงาน ดังนี้

- ITS Traffic Management System (รูปที่ 6) เป็นระบบที่ใช้ในการควบคุมและสั่งการการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ ของศูนย์ในภาพรวมบนแผนที่ Schematic Map เช่น สภาพจราจร อุปกรณ์การจราจร ภาพ CCTV เป็นต้น



รูปที่ 6 ITS Traffic Management System

- Incident Management System (รูปที่ 7) เป็นระบบที่ใช้ในการบริหารจัดการอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นบนทางหลวง โดยเริ่มตั้งแต่การตรวจพบหรือรับแจ้งเหตุ การยืนยันเหตุ การตอบสนองต่อเหตุ การให้ข้อมูลผู้ใช้ทาง การบริหารจัดการพื้นที่ การบริหารจัดการจราจร จนถึงการคืนสถานที่ โดยอาศัยข้อมูลและความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน



รูปที่ 7 Incident Management System

- Traffic Sign Control System (รูปที่ 8) เป็นระบบที่ใช้ในการควบคุมการแสดงผลของป้าย Variable Message Sign ทั้งระบบควบคุมการเข้าช่องจราจรบนทางและระบบเผยแพร่ข้อมูลจราจรให้กับผู้ใช้ทาง

- ATIS Control System (รูปที่ 9) เป็นระบบที่ใช้ในการปรับแต่งการแสดงผลของ Map Sign ที่ได้จากระบบประมาณระยะเวลาการเดินทาง

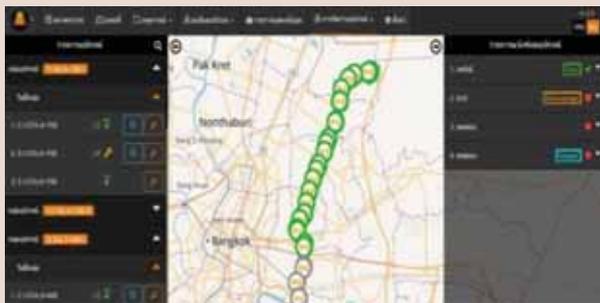


รูปที่ 8 Traffic Sign Control System



รูปที่ 9 ATIS Control System

- Facility Management System (รูปที่ 10) เป็นระบบที่ใช้ในการบริหารจัดการอุปกรณ์ที่ติดตั้งบนสายทาง ทั้งการตรวจสอบสถานการณ์ทำงาน และการติดตามการบำรุงรักษาของอุปกรณ์ สำหรับระบบที่ติดตั้งภายใต้ศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ



รูปที่ 10 Facility Management System

- Information Broadcast System (รูปที่ 11) เป็นระบบที่ใช้ในการบริหารจัดการและเผยแพร่ข้อมูลการจราจรและอุบัติเหตุจากศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุแก่ประชาชน และหน่วยงานต่างๆ โดยอาศัยสื่อสังคมออนไลน์ และการเชื่อมต่อข้อมูลกับแต่ละหน่วยงาน



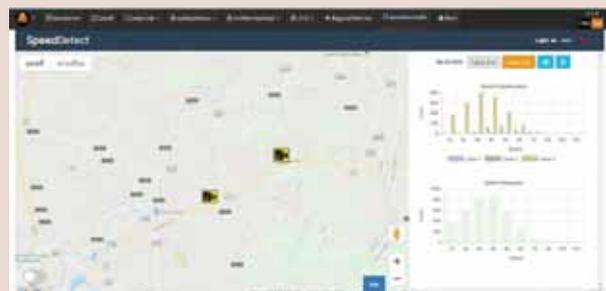
รูปที่ 11 Information Broadcast System

- Intersection Control System (รูปที่ 12) เป็นระบบที่ใช้ในการควบคุมการทำงานของระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร เนื่องจากระบบสัญญาณไฟจราจรที่ใช้เป็นระบบ Adaptive Control ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนสัญญาณไฟจราจรได้ตามปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริง จึงต้องมีระบบตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์และสามารถออกรายงานปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement) เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ต่อไป



รูปที่ 12 Intersection Control System

- Speed Enforcement System (รูปที่ 13) เป็นระบบที่ใช้ในการควบคุมการทำงานของระบบควบคุมการใช้ความเร็วบนทางหลวงและตรวจสอบข้อมูลผู้กระทำความผิดจากการใช้ความเร็ว ก่อนดำเนินการส่งข้อมูลให้เจ้าหน้าที่ตำรวจในการบังคับใช้ต่อไป



รูปที่ 13 Speed Enforcement System

จะเห็นได้ว่า การจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ เป็นการดำเนินงานโดยอาศัยนวัตกรรมและเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนสายทาง ทั้งในแง่ของการเก็บข้อมูลทางวิศวกรรมเพื่อใช้ในการประกอบการวิเคราะห์การช่วยเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ให้สามารถทำงานได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว การบังคับใช้กฎหมาย การเผยแพร่ข้อมูลให้แก่ผู้ใช้ทางและการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมายเพื่อแก้ไขและป้องกันปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวง ซึ่งจะนำไปสู่การเคลื่อนตัวของการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงที่ดีขึ้น และลดการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง โดยเฉพาะสาเหตุจากการฝ่าฝืนวินัยจราจร เพื่อให้ทางหลวงเป็นไปตามวิสัยทัศน์ของกรมทางหลวง “ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ”

2. ช่องหยุดรอสำหรับรถจักรยานและจักรยานยนต์ (Bike Box)

ปัญหาความปลอดภัยรถจักรยานยนต์ถือเป็นปัญหาหลักของการเกิดอุบัติเหตุ และทำให้มีผู้เสียชีวิต สำนักได้จัดทำมาตรการจัดระเบียบการจอดรถจักรยานและจักรยานยนต์บริเวณแยกสัญญาณไฟจราจรขึ้น โดยจัดช่องจราจรพิเศษในลักษณะของการกันพื้นที่จอดให้จักรยานและจักรยานยนต์ บริเวณพื้นที่ทางแยกไม่ให้ปะปนหรือแทรกระหว่างรถยนต์ เพื่อความปลอดภัยในการเบียดแซงกันขณะรถออกจากสัญญาณไฟ พื้นที่ดังกล่าวเรียกว่า Bike Box รูปแบบดังกล่าวใช้หลักการเดียวกันกับรูปแบบของทางจักรยาน แต่กรณีนี้จะใช้สำหรับจักรยานยนต์ด้วย โดยได้จัดทำครั้งแรกที่ทางแยก อ.ส. จังหวัดศรีสะเกษ หรือเรียกว่า ศรีสะเกษโมเดล ต่อมาได้ขยายผลไปที่จังหวัดเลย และนายกรัฐมนตรี้ได้สั่งการคราวประชุม ครม. สัญจรที่จังหวัดเลยให้ขยายผลไปทั่วประเทศ และกรุงเทพมหานคร

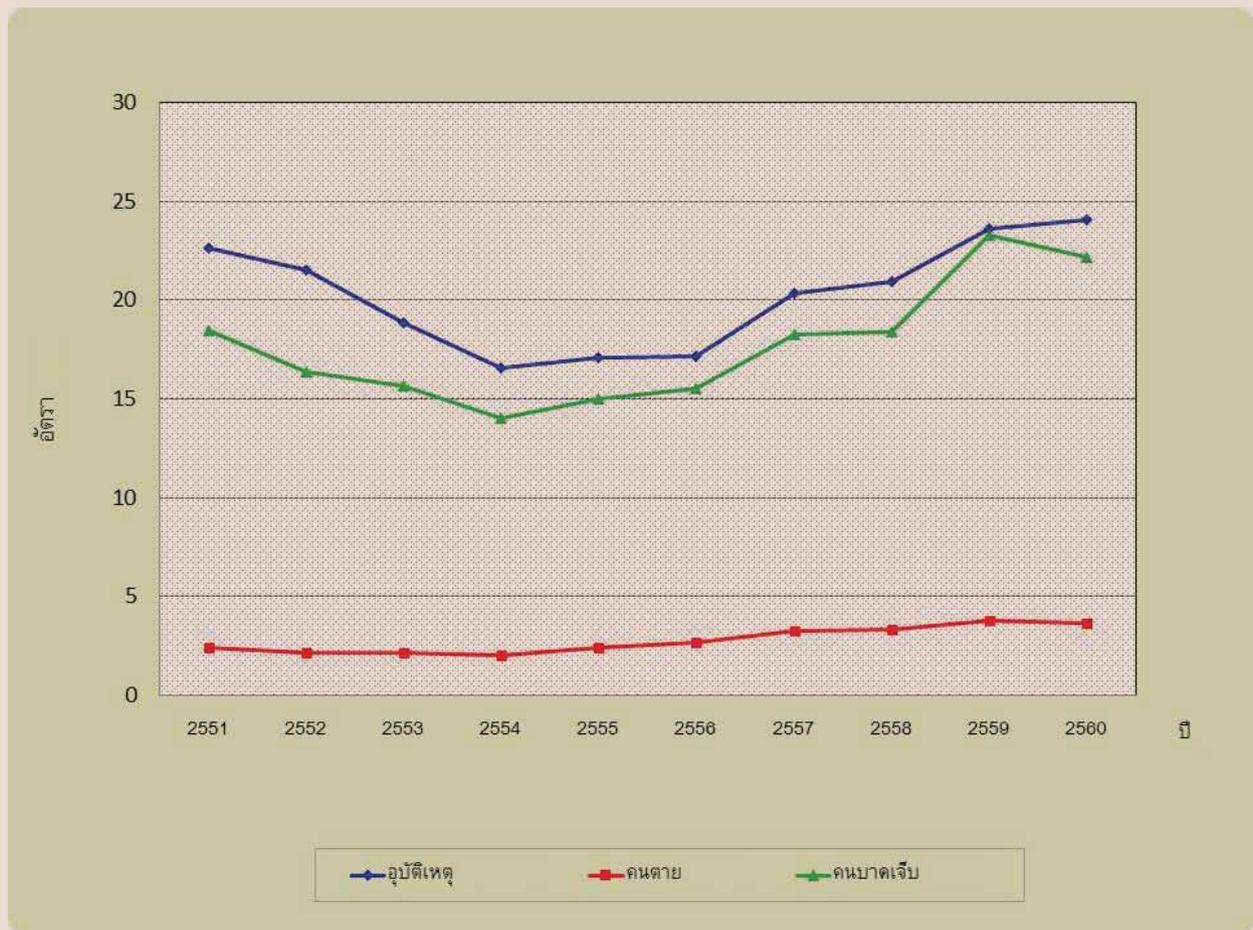


สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง

ปี 2560 การรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงที่มีระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (Highway Accident Information Management System : HAIMS) ซึ่งเป็น Web based Application สามารถสรุปรายงานตามความต้องการและได้ข้อมูลที่ทัน

ต่อเหตุการณ์ ทั้งนี้ที่มีการบันทึกข้อมูลในระบบ HAIMS ครบถ้วน โดยมีรถที่เกิดอุบัติเหตุ 24,053 คัน มีมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจรวม 273,932 ล้านบาท มูลค่าที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดสูงสุด คิดเป็น 75%

แผนภาพแสดงอัตราอุบัติเหตุบนทางหลวงต่อประชากร 100,000 คน ระหว่างปี 2551-2560



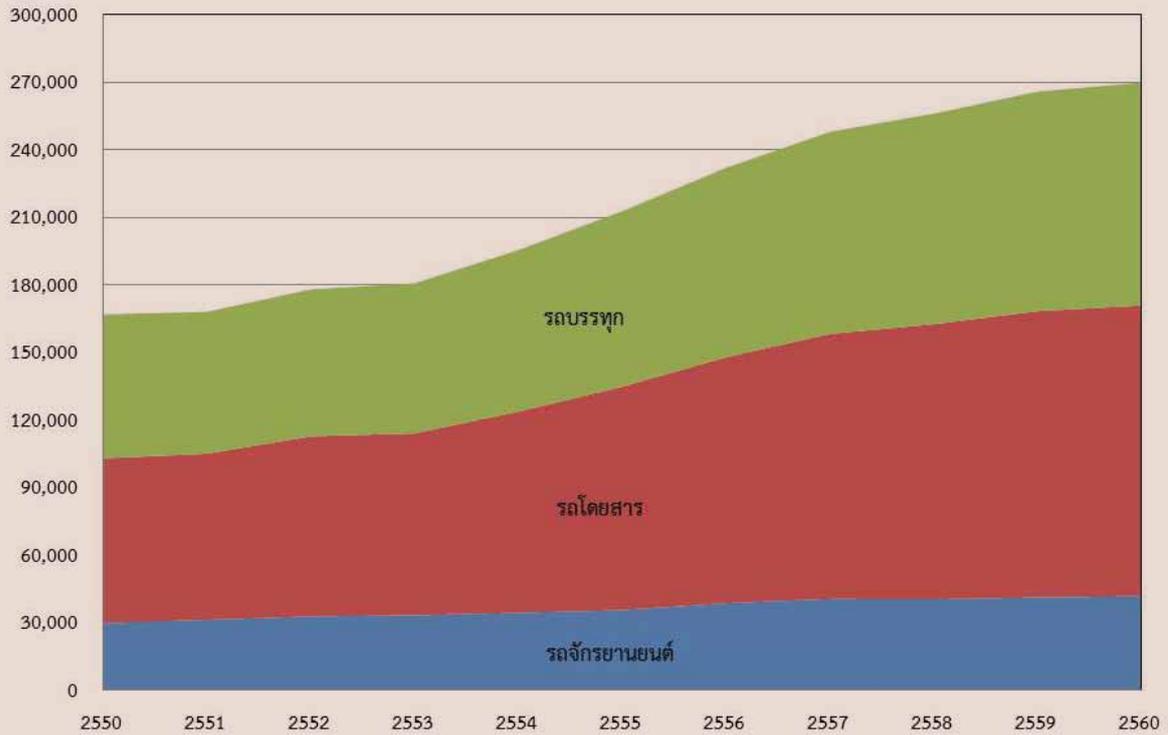
ปี	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
อุบัติเหตุ	14,336	13,673	12,054	10,607	11,013	11,125	13,259	13,575	15,578	15,936
คนตาย	1,513	1,378	1,370	1,291	1,549	1,740	2,115	2,136	2,464	2,409
คนบาดเจ็บ	11,680	10,415	9,991	8,970	9,675	10,043	11,906	11,948	15,365	14,692

ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง

ปี 2560 ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง ทั้งประเทศ สามารถสรุปรวมกรณีไม่รวมรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 228,206.9 ล้านคัน-กิโลเมตร และกรณีรวมรถจักรยานยนต์ 269,866.1 ล้านคัน-กิโลเมตร โดยมีการเดินทางเพื่อการ

ขนส่งสินค้าของรถบรรทุกขนาดเล็ก คิดเป็น 27% และ 23% สำหรับรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป มีจำนวน 36,754.8 ล้านคัน-กิโลเมตร คิดเป็น 16% ของปริมาณการเดินทางไม่รวมรถจักรยานยนต์ และ 14% ของปริมาณการเดินทางรวมรถจักรยานยนต์

แผนภาพแสดงปริมาณการเดินทางบนทางหลวง ระหว่างปี 2549-2559



ปี	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
ตามการบรรทุก	63,956.9	63,096.2	65,336.1	66,671.5	71,863.2	78,058.8	84,223.2	89,795.5	93,611.9	97,620.0	99,019.0
ตามการโดยสาร	73,256.3	73,811.2	79,978.1	80,796.0	89,410.4	99,282.4	109,311.4	117,817.8	122,297.4	127,211.7	129,187.9
รถจักรยานยนต์	29,632.6	31,128.7	32,681.4	33,219.4	34,263.9	35,460.0	38,573.8	40,421.1	40,273.0	41,097.1	41,659.3

ปริมาณการจราจรบนทางหลวงจากกรุงเทพ & ปริมณฑล
และภาคกลางไปสู่ภาคอื่นๆ

ไปสู่ภาคเหนือ

หมายเลขทางหลวง	2558		2559		2560		อัตราการเพิ่ม - ลด	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
1	62,016	65,049	61,251	59,270	65,860	64,662	6.91	4.66
9	24,071	21,029	24,264	21,498	28,069	31,528	16.08	47.77
32	59,102	52,300	58,617	52,661	55,188	60,263	-6.26	14.78
เหนือ	48,396	46,126	48,044	44,476	49,706	52,151	3.1	15.47



ไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

หมายเลขทางหลวง	2558		2559		2560		อัตราการเพิ่ม - ลด	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
1	62,016	65,049	61,251	59,270	65,860	64,662	6.91	4.66
9	24,071	21,029	24,264	21,498	28,069	31,528	16.08	47.77
305	15,979	18,304	17,565	18,492	16,968	18,891	1.56	2.67
ตะวันออกเฉียงเหนือ	34,022	34,794	34,360	33,087	36,966	38,360	8.08	13.49



ไปสู่ภาคใต้

หมายเลขทางหลวง	2558		2559		2560		อัตราการเพิ่ม - ลด	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
4	53,652	53,312	55,512	56,856	54,448	55,264	-0.18	0.52
35	59,724	57,147	58,163	56,787	57,254	57,066	-2.87	0.18
338	35,418	36,121	36,472	39,327	35,957	38,963	0.08	3.52
ใต้	49,598	48,860	50,049	50,990	49,220	50,431	-1.2	1.08



ไปสู่ภาคตะวันออก

หมายเลขทางหลวง	2558		2559		2560		อัตราการเพิ่ม - ลด	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
7	48,258	49,164	49,182	51,153	50,973	51,716	1.92	4.04
9	79,460	76,593	77,639	77,562	77,387	98,027	-2.29	1.27
34	112,281	129,056	114,608	134,187	112,848	128,278	2.07	3.97
304	21,877	18,575	19,955	18,032	36,376	36,364	-8.78	-2.91
305	15,979	18,304	17,565	18,492	16,968	18,891	9.93	1.03
ตะวันออก	55,571	58,338	55,790	59,885	48,716	56,312	0.39	2.65



ไปสู่ภาคตะวันตก

หมายเลขทางหลวง	2558		2559		2560		อัตราการเพิ่ม - ลด	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
4	53,652	53,312	55,512	56,856	54,448	55,264	-0.18	0.52
9	112,425	98,106	108,791	99,979	100,496	107,981	-9.24	8.96
35	59,724	57,147	58,163	56,787	57,254	57,066	-2.87	0.18
338	35,418	36,121	36,472	39,327	35,957	38,963	0.08	3.51
340	37,953	35,677	37,930	36,007	37,476	35,369	-1.22	-1.31
ตะวันตก	59,834	56,073	59,374	57,791	57,126	58,929	-4.17	3.5



สถิติการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน



ตามที่รัฐบาลได้มีนโยบายเข้มงวดกวดขันจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวงตั้งแต่ปีงบประมาณ 2560 กรมทางหลวง ได้ดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ได้จับกุมที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และการจัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) จากทุกสถานีฯ และหน่วยเฉพาะกิจส่วนกลาง ซึ่งมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2561 ได้ดำเนินการกวดขันจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 ถึง 30 กันยายน 2561 ระยะเวลา 12 เดือน จำนวน 5,010 คัน ปีงบประมาณ 2560 จำนวน 4,454 คัน รวมทั้งสิ้น 9,464 คัน และจากข้อสั่งการของกระทรวงคมนาคมให้รวบรวมรถ



กราฟแสดงผลการดำเนินงานควบคุมน้ำหนักตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 – 2561

บรรทุกน้ำหนักเกินที่มีการต่อเติมผิดกฎหมายเพื่อประสานข้อมูลกับกรมการขนส่งทางบก เพื่อตรวจสอบและหามาตรการลงโทษ จากการรวบรวมข้อมูลคาดว่ามีการต่อเติมผิดกฎหมายจำนวน 424 คัน

นอกจากนี้ สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะได้ดำเนินโครงการก่อสร้างจุดพักรถ จำนวน 36 แห่งทั่วประเทศ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 2 แห่ง และอยู่ระหว่างดำเนินการอีก 34 แห่ง



งานด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

การพัฒนาทางหลวงที่ห่วงใยและใส่ใจต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม

กรมทางหลวงมีแนวทางการพัฒนาโครงการทางหลวงที่เน้นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดผลกระทบทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชน โดยในปีที่ผ่านมากรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม จำนวน 9 โครงการ ได้แก่

1) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 3196 แยกทางหลวงหมายเลข 311 (ลพบุรี) - กม.93+500 (ต่อเขต สน.บพ. อ่างทอง -อยุธยา) ที่ กม.75+432 จ.ลพบุรี



มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน โดยออกแบบกำแพงกันดินตามแนวขนานกับโครงการ

2) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 205 – แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 226 จ.นครราชสีมา

3) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 4081 แยกทางหลวงหมายเลข 4 (ท่านางพรหม) - จงแก ที่ กม.7+168 จ.พัทลุง



มาตรการป้องกันผลกระทบด้านการระบายน้ำ โดยปรับปรุงรูปแบบอาคารระบายน้ำข้ามคลองชลประทานจากท่อลอดเป็นสะพาน

4) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 4048 แยกทางหลวงหมายเลข 41 (กม.76+630) - ทะเลน้อย ที่ กม.25+012 จ.พัทลุง

5) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 3008 (แยกพยุหะคีรี) จ.นครสวรรค์



มาตรการทางลดเนินฝอยทองเพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อชุมชนบ้านเนินฝอยทองและชุมชนเทศบาลตำบลพยุหะคีรีไปมาหาสู่กันได้สะดวก

6) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 4114 แยกทางหลวงหมายเลข 41 (สมอทอง) - ชายทะเล ที่ กม.4+492 จ.สุราษฎร์ธานี

7) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 กับทางหลวงหมายเลข 3275 (แยกอินทร์บุรี) จ.สิงห์บุรี



มาตรการแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำบริเวณชุมชนวัดโพธิ์ลังกา โดยออกแบบแก้ไขระบบระบายน้ำให้ต่อเนื่องในแนวทางหลวง 3275 ช่วยแก้ปัญหาน้ำท่วมขัง

8) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างเผือก (แยกประโดก) จ.นครราชสีมา

9) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา



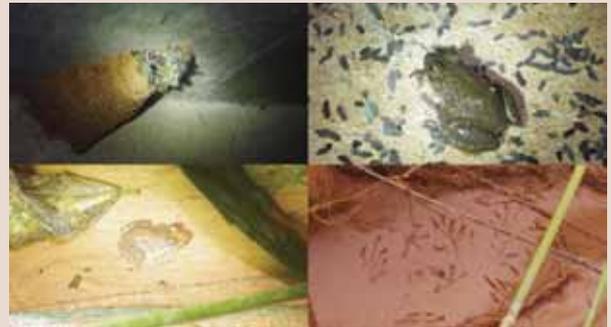
มาตรการลดผลกระทบด้านสุนทรียภาพ โดยออกแบบการจัดภูมิทัศน์บริเวณทางแยกที่สวยงามเพื่อลดผลกระทบของรูปแบบโครงสร้างหลายระดับให้กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม

ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินการพัฒนาโครงการดังกล่าวในอนาคต จะมีมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่ครอบคลุมตลอดทุกระยะของโครงการ เพื่อช่วยป้องกันมิให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม รวมทั้งประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบแนวเส้นทางโครงการได้อย่างเหมาะสม

การติดตามและปรับปรุงการพัฒนาทางหลวงอย่างต่อเนื่อง

เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 มาตรา 51/5 ที่กำหนดให้จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรา 101/2 ที่กำหนดบทลงโทษหากไม่ส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 9 โครงการ ได้แก่

1) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 12 สายพิษณุโลก – อ.หล่มสัก



การติดตามมาตรการลดผลกระทบด้านนิเวศวิทยา พบการเข้าใช้ประโยชน์ของสัตว์ในทางลอดสำหรับสัตว์ เช่น นกแอ่น กบหนอง กบห้วยขาป๋ม ค้างคาว

2) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงแนวใหม่ สาย บ.นาโครี – อ.คำชะอี

3) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการข้ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน - สตั้งบพ



การติดตามตรวจสอบโบราณคดีโดยการขุดค้นแหล่งโบราณคดีในลุ่มน้ำน้อย ในการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตีงบท จำนวน 10 หลุมในบริเวณแนวเส้นทางระหว่างกม. 28+100 ถึง 28+600

4) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - นครราชสีมา

5) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี

6) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 118 สายเชียงใหม่- เชียงราย ตอน อ.ดอยสะเก็ด - บ.แม่เจดีย์



การบูรณาการความร่วมมือระหว่างกรมทางหลวงและกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เพื่อติดตามด้านนิเวศวิทยาสัตว์ป่าและป่าไม้โดยคณะทำงานร่วม (Joint Working Group Committee)

7) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหมายเลข 12 ตาก - แม่สอด ตอน 4



ติดตามผลกระทบจากกิจกรรมการระเบิดหินบริเวณผาระกาและการจัดการภายหลังการระเบิดหินให้กลับสู่สภาพที่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้เส้นทาง

8) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตอน อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย (ระยะที่ 2)

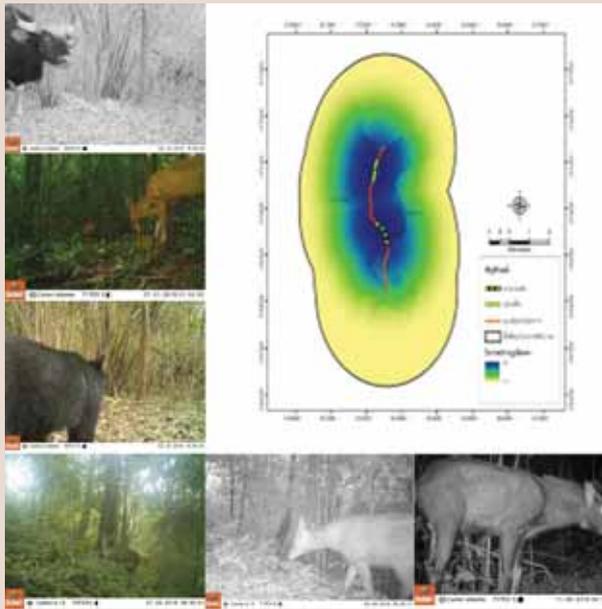
9) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางเชื่อมผืนป่ามรดกโลกบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี - ปักธงชัย (ระยะที่ 2)



ติดตามการติดตั้งกำแพงกันเสียงบนถนนยกระดับเหนือทางสัตว์ลอดเพื่อช่วยลดเสียงจากการจราจรที่จระบกวอนสัตว์ป่าที่เข้าใช้ทางเชื่อมผืนป่าของโครงการ



ติดตามการติดตั้งรั้วกันสัตว์ (Guide fence) เพื่อป้องกันอุบัติเหตุสัตว์ป่ากับยานพาหนะ และช่วยนำทางให้สัตว์เข้าใช้ทางเชื่อมผืนป่า



ติดตามการกระจายตัวของสัตว์ป่า พบความชุกชุมมากขึ้น ผลการวิเคราะห์โอกาสการเข้าใช้ทางเชื่อมผืนป่าโดยใช้แบบจำลอง MAXEnt พบว่าสัตว์น่าจะมาใช้ทางเชื่อมผืนป่าของโครงการเมื่อสร้างแล้วเสร็จ

การส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวง

เพื่อเป็นการส่งเสริมและเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการทางหลวง กรมทางหลวงจึงได้จัดให้มีกิจกรรมการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนครอบคลุมทุกขั้นตอนของการพัฒนาทางหลวง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนของการก่อสร้าง กรมทางหลวงได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชน และนำมาใช้ประกอบในการพิจารณาปรับปรุงการพัฒนาโครงการทางหลวงให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นให้มากที่สุด จำนวนทั้งสิ้น 160 โครงการ ได้แก่

1) กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชนจำนวน 13 โครงการ



กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทางหลวงหมายเลข 205 ตอน โคกสวาย - แขวงทางหลวง นครราชสีมาที่ 1 ระหว่าง กม.213+900 - กม.216+200 โดยแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1



กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทางหลวงหมายเลข 2218 ตอนควบคุม 0100 ตอน คำเพิ่ม - ห้วยบาง ช่วงระหว่าง กม.37+200 ถึง กม.39+620 โดยแขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน)

2) กิจกรรมบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ จำนวน 79 โครงการ



แผนงานพัฒนาทางหลวงหมายเลข 108 ตอน สะพานแมริต - ห้วยงู ระหว่าง กม. 203+0000 - กม. 204+775 โดยแขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน



แผนงานพัฒนาทางหลวงก่อสร้างทางจักรยานใหม่
ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน กระบุรี- หงาว ระหว่าง กม.
603+410 – 610+722 โดยแนวทางหลวงระนอง

กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 สาย
แยกบ้านจวน – อ.เดชอุดม ตอน 2 ระหว่าง กม.352+310
– 363+760 โดยแนวทางหลวงศรีสะเกษที่ 2

3) โครงการใหม่ที่ได้รับจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ.
2561 จำนวน 68 โครงการ



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 415 ตอน บ.นา
เหนือ – บ.บางคราม ระหว่าง กม.0+000 – 21+381 โดย
แนวทางหลวงพังงา



การบริหารจัดการระบบควบคุมการจราจร ด้านอำนวยความสะดวกบนทางหลวงพิเศษ



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือ มอเตอร์เวย์ เปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 และปี พ.ศ. 2542 ตามลำดับ ปัจจุบันเปิดให้บริการ 2 เส้นทาง ประกอบด้วย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กรุงเทพฯ – พัทยา และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก บางปะอิน – บางพลี เป็นทางหลวงพิเศษที่มีการควบคุมการเข้า – ออก แบบสมบูรณ์ (Full Control of Access) โดยรั้วถาวรกั้นตลอดแนวเส้นทาง

ในการตรวจสอบสภาพจราจรและเหตุการณ์ผิดปกติที่เกิดขึ้นบนทางหลวงพิเศษทั้ง 2 เส้นทางนั้น ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ดำเนินการจัดสร้างศูนย์ควบคุมจราจรเพื่อตรวจสอบเส้นทางและให้บริการข้อมูลแก่ผู้ใช้ทาง โดยปัจจุบัน ศูนย์ควบคุมจราจรมีทั้งสิ้น 2 แห่ง คือ ศูนย์ควบคุมจราจร ลาดกระบัง ควบคุมดูแล ตรวจสอบสภาพจราจรในพื้นที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงกรุงเทพฯ – ชลบุรี (สายใหม่) และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก บางปะอิน – บางพลี อีกแห่ง คือ ศูนย์ควบคุมจราจร พัทยา ควบคุมดูแล ตรวจสอบสภาพจราจรในพื้นที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในช่วงส่วนต่อขยาย ชลบุรี – พัทยา และเส้นทางช่วง

พัทยา – มาบตาพุด ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ในการตรวจสอบสภาพจราจรและเหตุการณ์ผิดปกติ รวมถึงการให้บริการข้อมูลและการประชาสัมพันธ์ของศูนย์ควบคุมจราจร ทั้ง 2 แห่ง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

งานบริการข้อมูล (Call Center) ในกรณีที่ผู้ใช้เส้นทาง พบเห็นเหตุการณ์ผิดปกติบนเส้นทาง เช่น รถเสีย สิ่งของตกหล่น หรือเป็นผู้ประสบเหตุ รวมถึงต้องการสอบถามข้อมูลเส้นทาง ผู้ใช้ทางสามารถแจ้งผ่านสายด่วนกรมทางหลวง 1586 กด 7 จะมีเจ้าหน้าที่คอยให้บริการข้อมูลตลอด 24 ชั่วโมง



รูปที่ 1 สายด่วนมอเตอร์เวย์ 1586 กด 7



รูปที่ 2 การให้บริการ Call Center Motorway 1586 กด 7 ปีงบประมาณ 2561

งานระบบอำนวยความสะดวกด้านการจราจร (Traffic Control) การอำนวยความสะดวกการจราจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนั้น ศูนย์ควบคุมจราจร ได้นำเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) จำนวน 246 ตัว ดำเนินการติดตั้งเพื่อใช้ในการตรวจสอบสภาพจราจรและความผิดปกติบนเส้นทาง ติดตั้งครอบคลุมตำแหน่งที่สำคัญบนทางหลวงพิเศษ
- ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency telephone) จำนวน 283 เครื่อง ดำเนินการติดตั้งทุก 1 กิโลเมตร ทั้งฝั่งขาเข้า และขาออก เพื่อให้บริการผู้ใช้ทางในการติดต่อกับเจ้าหน้าที่บริการข้อมูล กรณีสอบถามข้อมูล และแจ้งเหตุการณ์ผิดปกติต่าง ๆ
- ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (Variable Message Sign: VMS) จำนวน 43 ป้าย ดำเนินการติดตั้งก่อนทางเข้า - ออก เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลสภาพจราจร แจ้งเตือนเหตุการณ์ผิดปกติบนเส้นทาง เช่น อุบัติเหตุ ในรูปแบบข้อความ ให้กับผู้ใช้เส้นทางในการหลีกเลี่ยง และวางแผนการเดินทาง
- ป้ายสัญญาณปรับได้ (Matrix Sign: MS) จำนวน 99 ป้าย ดำเนินการติดตั้งเพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลในรูปแบบของสัญลักษณ์ รวมถึงแนะนำความเร็วที่ปลอดภัยในการใช้เส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



รูปที่ 3 งานระบบอำนวยความสะดวกการจราจร (Traffic Control)

งานเผยแพร่ข้อมูล เพื่อเพิ่มข้อมูลในการวางแผนการเดินทางของผู้ใช้ทาง กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ดำเนินการพัฒนา Mobile Application “M Traffic” ในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลสภาพจราจร รวมถึงอุบัติเหตุต่าง ๆ โดยมีฟังก์ชันการใช้งานที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้เส้นทางดังนี้

M Traffic จะแสดงข้อมูลตำแหน่งกล้องวงจรปิดในพื้นที่ที่สำคัญ เช่น บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ทางเข้า - ออก เป็นต้น นอกจากนี้ยังแสดงข้อมูลเหตุการณ์ผิดปกติ ตำแหน่งด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ราคาค่าธรรมเนียมผ่านทาง และตำแหน่งจุดพักรถ

M Map เป็นฟังก์ชันที่แสดงข้อมูลสภาพจราจรในรูปแบบของไดอะแกรม (Diagram) เส้นสี เพื่อง่ายต่อการตรวจสอบตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรติดขัด

M News ฟังก์ชันในการรับทราบข้อมูลข่าวสาร ประชาสัมพันธ์จากกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รวมไปถึงติดตามความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างฯ ต่าง ๆ



รูปที่ 4 Mobile Application “M Traffic”

นอกจากศูนย์ควบคุมจราจร ลาดกระบัง และพัทยา แล้วนั้น มีหน่วยงานอื่น ที่ให้บริการผู้ใช้ทาง และตรวจสอบเส้นทาง ประกอบไปด้วย หน่วยปฏิบัติงานกู้ภัย ซึ่งมีทั้งสิ้น 5 หน่วยงาน ครอบคลุมพื้นที่ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กรุงเทพฯ - พัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก บางปะอิน - บางพลี แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และตำรวจทางหลวง โดยหากผู้ใช้ทางพบเห็นเหตุการณ์ผิดปกติ หรือประสบเหตุ ศูนย์ควบคุมจราจร และหน่วยงานอื่นมีขั้นตอนการปฏิบัติงาน เพื่อช่วยเหลือผู้ใช้ทางดังรูปที่ 5 ปัจจุบันสามารถให้การช่วยเหลือประชาชนบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้มากถึง 37,420 ครั้ง หรือเฉลี่ยต่อเดือน 3,119 ครั้ง ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ (Incident) จำแนกได้ดังรูปที่ 6



รูปที่ 5 ขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อให้บริการผู้ใช้ทาง

การช่วยเหลือประชาชน บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และ 9 ประจำปี พ.ศ. 2561



รูปที่ 6 ข้อมูลการช่วยเหลือประชาชนบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

**สรุปปริมาณการจราจรที่ชำระค่าผ่านทางและรายได้
บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และ 9 ประจำปีงบประมาณ 2561**

ทางหลวงพิเศษ	ด่านฯ	ปริมาณจราจร (คัน)		รายได้ (บาท)	
		รวม	เฉลี่ยต่อวัน	รวม	เฉลี่ยต่อวัน
หมายเลข 9	ธัญบุรี 1	22,440,729	65,046	778,779,206.00	2,257,331
	ธัญบุรี 2	23,600,754	68,408	811,681,180.00	2,352,699
	ทับช้าง 1	30,035,134	87,058	1,027,709,472.00	2,978,868
	ทับช้าง 2	30,274,332	87,752	1,031,561,159.50	2,990,032
หมายเลข 7	ลาดกระบัง	17,794,511	51,578	1,141,175,167.50	3,307,754
	บางบ่อ	6,753,450	19,575	200,963,300.00	582,502
	บางปะกง	8,411,923	24,382	230,230,446.00	667,335
	พนัสนิคม	6,122,652	17,747	190,389,314.00	551,853
	พานทอง	* 3,969,884	* 47,261	* 226,467,506.00	* 2,696,042
	บ้านบึง	4,171,524	15,983	163,760,143.00	627,433
	บางพระ	8,893,153	34,073	246,203,630.25	943,309
	หนองขาม	7,679,873	29,425	290,868,835.00	1,114,440
	โป่ง	6,176,967	23,667	250,023,815.50	957,946
	พัตยา	6,453,574	24,726	271,745,842.00	1,041,172
รวมทั้งสิ้น		182,778,460	** 549,420	6,861,559,016.75	** 20,372,674

- หมายเหตุ :**
- ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในระบบเปิด (ชำระเงินทุกครั้งที่ผ่านมา)
 - ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในระบบปิด (ชำระเงินที่ด่านฯ ปลายทาง)
 - ด่านฯ ธัญบุรี 1 , 2 เริ่มจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางตั้งแต่วันที่ 5 มกราคม 2560
 - ด่านฯ บ้านบึง, บางพระ, หนองขาม, โป่ง และ พัตยา เริ่มจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางตั้งแต่วันที่ 18 เมษายน 2561
 - ด่านฯ พานทอง ยกเลิกการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางตั้งแต่วันที่ 28 ธันวาคม 2560

* ข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 ถึงวันที่ 27 ธันวาคม 2560 จำนวนรวม 84 วัน

** ข้อมูลค่าเฉลี่ยรวมต่อวันไม่รวมค่าเฉลี่ยปริมาณจราจรต่อวันและค่าเฉลี่ยรายได้ต่อวันของด่านฯ พานทอง

งานเครื่องกลและสื่อสาร

1. การดำเนินการเพื่อให้การใช้รถบรรทุกของกรมทางหลวงเป็นไปตามกฎหมาย

สำนักเครื่องกลและสื่อสารมีหน้าที่ในการบริหารจัดการรถบรรทุกประเภทต่าง ๆ ที่ใช้งานอยู่ในหน่วยงานของกรมทางหลวง ซึ่งในปัจจุบันได้มีกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับที่กำหนดให้ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการเพื่อให้รถบรรทุกที่อยู่ในครอบครองเป็นไปตามกฎหมายหากไม่ดำเนินการจะมีบทโทษตามที่กฎหมายกำหนด ได้แก่ การติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS) กับรถลากจูงและรถบรรทุกขนาด 10 ล้อขึ้นไปทุกประเภท การติดสติ๊กเกอร์และแถบสะท้อนแสงกับรถบรรทุกทุกประเภท ที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และกฎหมายตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก ดังนั้น สำนักเครื่องกลและสื่อสารจึงได้ เล็งเห็นถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎหมายและเพื่อให้กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่เป็นแบบอย่างในการบริหารจัดการรถบรรทุกในครอบครองให้เป็นไปตามกฎหมาย

อย่างเคร่งครัดรวมทั้งหน่วยงานผู้ใช้รถสามารถนำรถบรรทุกที่ได้ดำเนินการอย่างถูกต้องตามกฎหมายไปใช้ในการปฏิบัติงานได้โดยไม่มีปัญหาการกระทำผิดกฎหมาย ทั้งนี้ สำนักเครื่องกลและสื่อสารได้มีการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ได้แก่

1. การจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS) เพื่อติดตั้งกับรถลากจูงจำนวน 46 คันและรถบรรทุกขนาด 10 ล้อทุกประเภท จำนวน 152 คัน

2. การให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ทำหน้าที่กำกับและควบคุมการใช้รถของหน่วยงานต่างๆโดยวิทยากรของกรมการขนส่งทางบกและกองบังคับการตำรวจทางหลวง ซึ่งได้มีการจัดเป็นโครงการสัมมนาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านกฎหมายและระเบียบการใช้รถบรรทุก สำหรับเจ้าหน้าที่กำกับและควบคุมการใช้รถบรรทุกของกรมทางหลวงจำนวน 6 รุ่น โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาทั้งสิ้น 180 คน





2. ด้านการประชาสัมพันธ์ของเงินทุนหมุนเวียน ค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

กระทรวงการคลังได้อนุมัติประมาณการรายจ่ายเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2561 จำนวน 1,230.08 ล้านบาท สำนักเครื่องกลและสื่อสารได้บริหารงบประมาณที่ได้รับอย่างมีประสิทธิภาพทั้งการบริหารงานและพัฒนางานด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะด้านการจัดหาเครื่องจักรกลคิดเป็นร้อยละ 66 ของงบประมาณที่ได้รับในแต่ละปี สำนักเครื่องกลฯ ได้จัดหาเครื่องจักรกลให้หลากหลายประเภทเพื่อทดแทนเครื่องจักรกลเก่าที่หมดอายุการใช้งานและสนองความต้องการของผู้ใช้งาน รวมทั้งให้ทันกับเทคโนโลยีที่ปรับเปลี่ยนไป สำหรับปีงบประมาณ 2561 จัดหาเครื่องจักรกลได้ 21 ประเภท จำนวน 3,624 คัน/เครื่อง เมื่อส่งเครื่องจักรกลไปยังหน่วยงานต่าง ๆ แล้ว สำนักเครื่องกลฯ มีระบบการติดตามการใช้

งานเครื่องจักรกลในรูปแบบต่าง ๆ เช่น จากระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกล การส่งเจ้าหน้าที่ติดตามสอบถามที่หน่วยงานผู้ใช้โดยตรง และการประชาสัมพันธ์สัญจร เป็นต้น การประชาสัมพันธ์งานเงินทุนหมุนเวียนฯ มุ่งเน้นพบปะกับผู้เข้าใช้งานเครื่องจักรกลโดยตรงในลักษณะการประชุมชี้แจงการดำเนินงาน รับฟังและแก้ไขปัญหาในการบริหารงานเครื่องจักรของแต่ละหน่วยงาน จัดตั้งบู๊ทเผยแพร่ระบบการบริหารงานเงินทุนหมุนเวียนฯ รวมทั้งนำข้อมูลที่ได้มาพิจารณาปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อให้การบริหารงานของเงินทุนหมุนเวียนฯ มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลยิ่งขึ้น นอกจากการประชาสัมพันธ์ภายในหน่วยงานของกรมทางหลวงแล้ว สำนักเครื่องกลฯ ยังได้เข้าร่วมงานเงินทุนหมุนเวียนดีเด่น ประจำปี 2561 จัดโดยกรมบัญชีกลาง ณ อิมแพค เมืองทองธานี จ.นนทบุรี เพื่อเผยแพร่และแสดงผลงานของเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกล ของกรมทางหลวง

งานปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง



โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน ห้วยทรายใต้-วังยาว ระหว่าง กม. 216+500 – กม. 219+500 ด้านซ้ายทาง เป็นช่วง ๆ

ความเป็นมาของโครงการฯ

เป็นโครงการปรับปรุงทางเท้าในเขตอำเภอเมือง หัวหินให้ใช้งานได้สะดวก ปลอดภัย และสวยงาม มีความเป็นเอกลักษณ์ที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่

ลักษณะโครงการฯ

พื้นทางเท้าเดิมในเขตอำเภอเมืองหัวหินมีลักษณะที่ซ้ำๆ และทราดโทรม นอกจากนี้ยังใช้วัสดุและสีสันทึบหลาก หลายมาก ทำให้ขาดอัตลักษณ์และเอกลักษณ์ที่ชัดเจน จึงทำการออกแบบลายพื้นที่ยกบ่งบอกถึงความเป็นตัวเมือง หัวหินที่เข้าใจได้ง่ายที่สุด ได้แก่ ลายสี่ปี่ประดับ ลายทุเรียน และลายเรือใบ ซึ่งสามารถสื่อให้เห็นถึงเมืองที่อุดมสมบูรณ์ ไปด้วยผลไม้ และเมืองแห่งท้องทะเลที่มีเรือใบของนักท่องเที่ยวแล่นอยู่ในทะเลเป็นจำนวนมากในยามอากาศแจ่มใส

ทั้งนี้การออกแบบยังมีการติดตั้งปุ่มทางเดินสำหรับผู้พิการทางสายตา ทางลาดสำหรับผู้พิการ และเสากันรถ เป็นช่วง ๆ ซึ่งเป็นการพัฒนาที่เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. เป็นทางเท้าที่สามารถใช้งานได้สะดวก และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น รวมไปถึงผู้พิการทางสายตา และผู้พิการทางร่างกาย ที่ต้องนั่งรถเข็น สามารถใช้งานทางเท้านี้ได้ด้วย โดยเป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล
2. เป็นทางเท้าที่ยืดต่อการบำรุงรักษา เพราะใช้วัสดุที่คงทนและแข็งแรง ซึ่งง่ายต่อการบำรุงรักษา
3. เป็นทางเท้าที่มีความเป็นเอกลักษณ์และบอกเล่าเรื่องราวของอำเภอเมืองหัวหิน จึงทำให้เกิดการจดจำต่อผู้ที่พบเห็นได้เป็นอย่างดี
4. ส่งเสริมให้สภาพพื้นที่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และทำให้ทัศนียภาพโดยรวมของตัวเมืองมีความงดงามมากยิ่งขึ้น



โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข 11 ตอน ไชยสถาน – ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ บริเวณ กม.548+701

ความเป็นมาของโครงการฯ

พื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ทางแยกต่างระดับระหว่างทางหลวงหมายเลข 11 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 121 ซึ่งเป็นพื้นที่บ่อน้ำขนาดใหญ่เพื่อรองรับการระบายน้ำจากถนนทางหลวง โดยการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่แห่งนี้จะ

เป็นการปรับปรุงเพื่อการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ให้เพิ่มมากขึ้น เช่น พื้นที่ Rest Area, พื้นที่ออกกำลังกาย ศูนย์บริการประชาชน เป็นต้น นอกเหนือไปจากการเป็นพื้นที่รับน้ำ

ลักษณะโครงการฯ

พื้นที่โครงการอยู่ติดกับถนนทางหลวงหมายเลข 11 ซึ่งเป็นถนนซูเปอร์ไฮเวย์เชียงใหม่-ลำปาง และเป็นเส้นทางสำหรับเดินทางเพื่อเข้าสู่ตัวเมืองจังหวัดเชียงใหม่ ในช่วงระยะทาง 9 กิโลเมตร ดังนั้น การปรับปรุง ภูมิทัศน์พื้นที่แห่งนี้ จึงเปรียบเสมือนเป็นการปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อเป็นประตูเมือง (gateway) เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางสามารถรับรู้ที่กำลังเข้าสู่ตัวเมืองจังหวัดเชียงใหม่

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. เป็นการปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อเป็นประตูเมือง (gateway) เพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์สามารถรับรู้ได้และขับได้อย่างระมัดระวังมากยิ่งขึ้นเพื่อเข้าสู่พื้นที่ตัวเมืองเชียงใหม่
2. ประชาชนได้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น
3. เป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและส่งเสริมสภาพลักษณะที่ดีต่อกรมทางหลวง

งานวางแผนมูลหลักฐาน กรมทางหลวง

มูลหลักฐาน มูลอ้างอิง หรือทางภาษาช่างสำรวจ เรียกว่า “Benchmark” เรียกย่อๆ ว่า “BM” หมายถึง วัตถุที่มั่นคงถาวรและอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมต่อการถูกทำลาย มีค่าพิกัดและค่าระดับอ้างอิงเป็นที่ยอมรับ ไม่ว่าจะเป็นค่าพิกัดบนพื้นหลักฐาน WGS.84 โดยการแสดงค่าพิกัดทางเยื้องเดซี (ϕ, λ, h), ค่าพิกัด UTM. (N, E) และค่าระดับอ้างอิง จะอ้างอิงกับค่าระดับน้ำทะเลปานกลาง (รทก.) (Mean Sea Level : MSL.)

ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการเก็บค่าพิกัดตำแหน่งบนทางหลวงเฉพาะในทางราบ แต่ยังไม่มีการเก็บข้อมูลในทางตั้ง หรือระดับความสูงของโครงข่ายทางหลวงที่อ้างอิงกับระดับน้ำทะเล และมีหลักฐานถาวร (Bench Mark) ที่ใช้ในการอ้างอิงยังไม่ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ ประกอบกับคณะกรรมการกำหนดนโยบายและการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ต้องการข้อมูลสนับสนุนที่เพียงพอต่อการตัดสินใจในการบริหารจัดการน้ำ ทั้งในสภาวะปกติและสภาวะวิกฤต (เหตุอุทกภัยน้ำท่วม ปี พ.ศ. 2554)

กรมทางหลวง โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ร่วมกับ สำนักสำรวจและออกแบบ ได้จัดจ้างบริษัท อินทิเกรเทด เอนจิเนียริง คอนซัลแทนท์ จำกัด มาเป็นที่ปรึกษาในการดำเนินการวางแผนมูลหลักฐานของกรมทางหลวง ภายใต้ชื่อโครงการพิกัดหลักฐานด้านภูมิสารสนเทศ (GPS) ซึ่งดำเนินงานทั้งในระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ส่วนในระยะที่ 3 ซึ่งเป็นระยะสุดท้ายของโครงการได้จัดจ้าง บริษัท หนูแมพ จำกัด เป็นที่ปรึกษาในการดำเนินโครงการ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศระบบโครงข่ายทางหลวงและสะพาน โดยการจัดสร้างมูลหลักฐานถาวร (Bench Mark) จากนั้นดำเนินการเก็บค่าพิกัดและค่าระดับความสูงให้อยู่ในระบบข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ ให้สอดคล้องกับฐานข้อมูลตามมาตรฐานข้อกำหนดข้อมูลภูมิสารสนเทศพื้นฐาน (Fundamental Geographic Data Set : FGDS) ของประเทศไทย เพื่อให้สามารถนำฐานข้อมูลในโครงการนี้มาใช้งานได้ตามภารกิจและระบบสารสนเทศของกรมทางหลวง และยังเป็นการสนับสนุนข้อมูลในการบริหารจัดการน้ำทั้งในสภาวะปกติ และสภาวะวิกฤต โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงรายละเอียดการดำเนินโครงการฯ ครอบคลุมพื้นที่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

ระยะ	จำนวนหมุด	ปีงบประมาณ วัน เดือน ปี ที่ดำเนินการ	พื้นที่ที่ดำเนินการ
ระยะที่ 1	1,700	2559 10 มี.ค. 59 – 3 ม.ค. 60	ภาคกลาง ประกอบด้วยจังหวัด กรุงเทพมหานคร ชัยนาท ฉะเชิงเทรา นครนายก นครปฐม นครราชสีมา นครสวรรค์ นนทบุรี ปทุมธานี ปราจีนบุรี พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี สมุทรปราการ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร สระแก้ว สระบุรี สิงห์บุรี สุพรรณบุรี อ่างทอง อุทัยธานี ภาคตะวันออก ประกอบด้วยจังหวัด จันทบุรี ชลบุรี ตราด ระยอง ภาคตะวันตก ประกอบด้วยจังหวัด กาญจนบุรี ราชบุรี

ตารางที่ 1 แสดงรายละเอียดการดำเนินโครงการฯ ครอบคลุมพื้นที่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ต่อ)

ระยะ	จำนวนหมุด	ปีงบประมาณ วัน เดือน ปี ที่ดำเนินการ	พื้นที่ที่ดำเนินการ
ระยะที่ 2	1,700	2561 12 ม.ค.61 – 6 ม.ค.62	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วยจังหวัด เลย หนองคาย หนองบัวลำภู อุดรธานี ขอนแก่น เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ นครราชสีมา ภาคตะวันตก ประกอบด้วยจังหวัด เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ภาคใต้ ประกอบด้วยจังหวัด ระนอง ชุมพร นครศรีธรรมราช พังงา สุราษฎร์ธานี ตรัง กระบี่ สงขลา (ยกเว้น 4 อำเภอ ได้แก่ อ.เทพา อ.จะนะ อ.นาทวี อ.สะบ้าย้อย) พัทลุง ภูเก็ต สตูล
ระยะที่ 3	1,600	2562 31 ต.ค.61 – 27 ก.ค.62	ภาคเหนือ ประกอบด้วยจังหวัด แม่ฮ่องสอน เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง แพร่ อุดรดิตถ์ สุโขทัย กำแพงเพชร น่าน ตาก พะเยา พิจิตร พิษณุโลก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วยจังหวัด อุบลราชธานี บุรีรัมย์ ศรีสะเกษ สุรินทร์ สกลนคร นครพนม ยโสธร อำนาจเจริญ มุกดาหาร มหาสารคาม ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ บึงกาฬ
รวม	5,000		

ซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนในการดำเนินงาน 3 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 งานติดตั้งหมุดหลักฐาน จะติดตั้งหมุดหลักฐานที่บริเวณคอสะพาน หรือบนถาวรวัตถุอื่น ในพื้นที่รับผิดชอบของกรมทางหลวง โดยจะใช้หมุดหลักฐานตามแบบเลขที่ ส.1/3 แบบที่ 2 ในการดำเนินงานระยะที่ 1 กรมทางหลวงได้เลือกใช้หมุดชนิดทองเหลือง แต่เกิดปัญหาสูญหายบ่อย ในระยะที่ 2 จึงเปลี่ยนมาใช้หมุดชนิดกัลวาไนซ์สตีลแทน ซึ่งผลจากการออกตรวจงานภาคสนามพบว่า ปัญหาการสูญหายของหมุดลดลง

ขั้นตอนที่ 2 งานรังวัดและโยงค่าพิกัด ทำการรังวัดหาค่าพิกัดภูมิศาสตร์ (Latitude, Longitude) ค่าความสูงเหนือทรวงรี (h) ค่าพิกัด UTM. (N,E) และค่าระดับ (Elevation) ของหมุดหลักฐาน จากนั้นจะทำการรังวัดโยงยึดออกจากหมุดหลักฐานอ้างอิงของ กรมแผนที่ทหาร ซึ่งรังวัดค่าพิกัดด้วยเครื่องรับสัญญาณดาวเทียม GPS. หรือ GNSS. รังวัดแบบสถิต (Static Survey) ใช้เครื่องรับสัญญาณดาวเทียมแบบ 2 ความถี่ (L1/L2) ไม่น้อยกว่า 4 เครื่อง โดยที่ 2 เครื่อง

รับสัญญาณที่หมุดหลักฐานอ้างอิง (หมุดหลักฐานของกรมแผนที่ทหาร) และอีก 2 เครื่องรับสัญญาณที่หมุดหลักฐานของกรมทางหลวง และจัดข้อมูลการตั้งเครื่องรับสัญญาณดาวเทียมแต่ละจุดลงในแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลตามมาตรฐานสากล ซึ่งกรมทางหลวงได้ใช้แบบหมายเลขหมุดหลักฐาน (Description)

ขั้นตอนที่ 3 งานจัดเก็บข้อมูลพิกัดหลักฐานในระบบตรวจสอบและนำเข้าข้อมูล (GPS Database System) จะนำค่าพิกัดของตำแหน่งที่วางหมุดหลักฐานมาออกแบบและประกอบกัน เพื่อจัดทำเป็นฐานข้อมูลพิกัดสะพานและโครงข่ายทางหลวงโดยข้อมูลอธิบาย (Attribute Data) ของแต่ละหมุด ต้องประกอบไปด้วย หมายเลขหมุดแผนที่สังเขป ค่าพิกัดทางยิปอดซี (ϕ, λ, h) ค่าพิกัด UTM. (N, E) ค่าระดับ (Elevation) และรายละเอียดของที่ตั้งหมุดหลักฐาน ซึ่งสามารถเข้าใช้งานระบบผ่านทาง Web Browser เช่น Chrome หรือ Firefox แล้วพิมพ์ URL <http://dohgps.doh.go.th> ตัวอย่างหน้าเว็บไซต์

สรุปขั้นตอนการดำเนินงานวางหมุดหลักฐาน



ขั้นตอนการติดตั้งหมุดหลักฐาน

1. สะพานของกรมทางหลวง ต้องสามารถติดตั้งหมุดหลักฐานให้มีระยะห่างระหว่างหมุดไม่น้อยกว่า 30 เมตร ในลักษณะฝั่งตามแนวยาว หรือตามแนวทแยง

2. สะพานของกรมทางหลวงที่ไม่สามารถติดตั้งหมุดหลักฐานให้มีระยะห่างระหว่างหมุดมากกว่า 30 เมตร ได้ แต่มีถาวรวัตถุอื่นอยู่ เช่น สะพานของหน่วยงานอื่น กำแพงกันดิน ประตูระบายน้ำ เป็นต้น ก็จะติดตั้งหมุดบนสะพานของกรมทางหลวง และถาวรวัตถุอื่น แห่งละ 1 ตัว โดยหมุดทั้งสองตัวจะต้องมองเห็นกันไม่มีอะไรมาบดบังแนวเล็ง

3. เลือกตำแหน่งที่จะทำการติดตั้งหมุดหลักฐานให้อยู่บนโครงสร้างที่มีเสาเข็มเพื่อป้องกันการทรุดตัว และให้อยู่ในบริเวณที่ไม่เสี่ยงต่อการสูญหาย โดยในที่นี้เราจะติดตั้งหมุดไว้ตรงตำแหน่งคอสะพาน

4. เมื่อได้ตำแหน่งที่ต้องการแล้วให้ทำความสะอาดบริเวณที่จะทำการติดตั้งหมุดหลักฐาน เพื่อให้ถาวรวัตถุยึดเกาะได้ดี และง่ายต่อการมองเห็น

5. ทำการเจาะรูเพื่อติดตั้งหมุดหลักฐานด้วยสว่านไฟฟ้า โดยจะเจาะลงไปลึกเท่ากับความยาวของแกนหมุด

6. ทากาวที่แกนหมุดหลักฐานและติดตั้งลงในรูที่เจาะไว้แล้วรอให้กาวแห้ง โดยตัวอักษรบนหัวหมุดหลักฐานนั้นควรจะให้หันไปทางทิศเหนือ

7. จากนั้นจะทำการกำหนดจุดอ้างอิงของหมุดหลักฐานอย่างน้อย 3 จุด เพื่อใช้สำหรับวัดระยะอ้างอิงในกรณีที่มาหมุดหลักฐานไม่เจอ หรือมีสิ่งมาปกคลุมหมุด โดยจุดอ้างอิงนั้นไม่ควรมีระยะเกิน 40 เมตรจากตัวหมุดหลักฐาน และควรเป็นจุดที่มีความมั่นคงและถาวร เมื่อเลือกได้แล้วก็ให้หมายเลขสัญลักษณ์เอาไว้เพื่อเป็นการง่ายต่อการสังเกตเห็น

8. ควรพ่นสีหมุดหลักฐานเพื่อง่ายต่อการสังเกตเห็น

9. ทำการวัดมุมกับระยะอ้างอิงและจุดบันทึกค่าเอาไว้ โดยมุมนั้นจะเป็นมุม Azimuth ที่อ้างอิงจากทิศเหนือไปยังตำแหน่งจุดอ้างอิง

10. เราก็จะได้ตำแหน่งหมุดที่เรียบร้อยและรายละเอียดของหมุดหลักฐานที่ทำการติดตั้งเพื่อนำข้อมูลไปทำแบบหมายหมุดหลักฐาน

บทสรุป

กรมทางหลวง สามารถนำข้อมูลจากการวางหมุดหลักฐานไปใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงหลัก ของโครงข่ายทางหลวงที่เป็นมาตรฐานสากล สามารถบูรณาการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่นๆ เช่น กรมทางหลวงชนบท กรมชลประทาน เป็นต้น เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และการบริหารจัดการน้ำ ในภาพรวมของประเทศ และหน่วยงานต่างๆภายในกรมทางหลวงสามารถใช้เป็นข้อมูลหลักในการพัฒนาระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อสนับสนุนภารกิจของกรม และการให้บริการประชาชน

งานพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคล จึงมุ่งมั่นพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงด้านการพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์การอย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน เริ่มต้นตั้งแต่เข้ารับราชการจนกระทั่งเกษียณอายุราชการ โดยได้กระจายโอกาสในการพัฒนาบุคลากรให้ครอบคลุมทุกตำแหน่ง ทุกสายงาน และทุกระดับอย่างทั่วถึง เพื่อให้เจ้าหน้าที่ทุกคนได้มีทักษะความรู้ควบคู่คุณธรรมจริยธรรม ในวาระที่ประเทศไทยจะก้าวไปสู่ Thailand 4.0 กองฝึกอบรมในฐานะผู้รับผิดชอบด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง จึงกำหนดทิศทางและเป้าหมายเพื่อสื่อสารให้บุคลากรภายในองค์กรได้รับทราบแนวทางการพัฒนาบุคลากรในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ที่มีความชัดเจน ภายใต้แนวคิด Learn and Share to Goal คือการเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้เพื่อแบ่งปันและยกระดับศักยภาพบุคลากรให้สอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของโลกในด้านต่างๆ และนำความรู้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในทางปฏิบัติ ซึ่งเป็นเป้าหมายสำคัญขององค์กร

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ที่ผ่านมา บุคลากรของกรมทางหลวง ได้รับการพัฒนาความรู้ ทักษะ และเทคนิคการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ พันธกิจและภารกิจที่รับผิดชอบภายใต้การดำเนินงานของกองฝึกอบรม ซึ่งขับเคลื่อนด้วยโครงการต่างๆ ดังนี้

1. การส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร กรมทางหลวงพัฒนาศักยภาพของบุคลากร โดยจัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ที่จัดทำขึ้นโดยสอดคล้องกับทิศทางแนวนโยบายของรัฐและเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงที่ได้กำหนดไว้ ได้แก่

1.1 การพัฒนาทรัพยากรบุคคลตามนโยบายและยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย โครงการสัมมนาผู้บริหาร กรมทางหลวง เรื่อง ความท้าทายในการบริหารทางหลวงภายในบริบทที่เปลี่ยนแปลง โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการเพิ่มประสิทธิภาพผู้อำนวยการแขวงทางหลวง

ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการพัฒนาข้าราชการพลเรือนสามัญที่อยู่ระหว่างทดลองปฏิบัติหน้าที่ราชการ รุ่นที่ 18-19 ซึ่งทั้งสามหลักสูตร จะจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อเพิ่มพูนความรู้และส่งเสริมศักยภาพตามสมรรถนะหลักของตำแหน่งงาน ที่สอดคล้องกับนโยบายและทิศทางการบริหารงานของกรมทางหลวง

1.2 การส่งเสริมและพัฒนาด้านวิศวกรรมงานทาง เพื่อให้การพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวงเป็นไปอย่างมีระบบ ต่อเนื่อง สอดคล้องกับภารกิจขององค์กร และการปฏิบัติงานตามหน้าที่หลักของตำแหน่งงาน อาทิ โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การเสริมสร้างประสบการณ์สำหรับข้าราชการบรรจุใหม่สายงานวิศวกรรม รุ่นที่ 17 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร งานบำรุงรักษาทางและงานก่อสร้างทางหลวงสำหรับผู้ช่วยหมวดทางหลวง และโครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่องการบริหารงานบำรุงทาง ซึ่งได้รวบรวมบุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภารกิจด้านบริหารบำรุงทางมาแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในงาน เพื่อให้เกิดข้อสรุปแนวทางปฏิบัติที่สอดคล้องกับนโยบาย

1.3 การส่งเสริมและพัฒนาด้านการบริหาร ประกอบด้วย โครงการสัมมนาผู้ปฏิบัติงานด้านกฎหมาย โครงการสัมมนา เรื่อง แนวทางปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการเขียนหนังสือราชการและรายงานการประชุม โครงการการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน การฝึกอบรมหลักสูตรการเพิ่มประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานสำหรับพนักงานราชการกรมทางหลวง และโครงการฝึกอบรมหลักสูตรการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านระบบเว็บไซต์หน่วยงานที่ตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาค เป็นต้น

1.4 การส่งเสริมการเรียนรู้ในองค์กร กรมทางหลวงมุ่งหวังที่จะยกระดับความสามารถที่มีอยู่ในตัวบุคคล/นวัตกรรมด้านงานทางขององค์กรสู่มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนการดำเนินงานของโครงการบริหารจัดการความรู้เพื่อขับเคลื่อนให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่าง



ต่อเนื่องตลอดปีงบประมาณ เช่น โครงการวิทยากรที่ปรึกษา การจัดการความรู้ โครงการส่งเสริมการเรียนรู้และปรับเปลี่ยนวัฒนธรรมการปฏิบัติงานในองค์กร โครงการสัมมนา ถ่ายทอดองค์ความรู้และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ชุมชนนักปฏิบัติ การช่อมำร่องทางหลวง ณ สำนักงานทางหลวงที่ 1-18 และ โครงการเผยแพร่องค์ความรู้ ตลาดนัดความรู้ครั้งที่ 9 “สานความรู้สู่ ความเป็นเลิศด้านงานทาง” ซึ่งกองฝึกรวมได้ จัดอย่างประจำทุกปี เพื่อเป็นช่องทางในการเผยแพร่และ นำเสนอผลงานความรู้ แลกเปลี่ยนเรียนรู้วิธีการปฏิบัติที่เกิด จากแนวคิดในการพัฒนากระบวนการทำงานของบุคลากร ร่วมกัน รวมทั้งการต่อยอดความรู้ที่สำคัญ อันจะส่งผลต่อ การยกระดับการจัดการความรู้และ นำความรู้เป็นฐานใน การขับเคลื่อนสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้ต่อไป

1.5 การส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมและ พัฒนาคุณภาพชีวิต ปัจจุบันการยึดมั่นในความถูกต้อง ซอภธรรมและจริยธรรม มีความสำคัญมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยถูกกำหนดไว้ในกฎหมายระดับต่างๆมาโดยตลอด รวมทั้งยังถูกกำหนดให้เป็นสมรรถนะหลักสำหรับบุคลากร ของรัฐในทุกกระดับ กรมทางหลวงจึงมุ่งสร้างให้บุคลากรมี ความเข้าใจที่ถูกต้องในหลักธรรมทางศาสนา เกิดจิตสำนึก ที่จะปฏิบัติงานเพื่อประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ จึงได้ กำหนดให้มีการจัดโครงการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมและ พัฒนาคุณภาพชีวิตอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยในปีงบประมาณ

พ.ศ. 2561 ได้จัดโครงการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และพัฒนาคุณภาพชีวิตเรื่องการปฏิบัติธรรมเพื่อประโยชน์ สุขของชีวิตและการทำงาน ณ สำนักปฏิบัติธรรมแสงธรรม ส่องชีวิต อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา

1.6 การส่งเสริมความร่วมมือการพัฒนา ทรัพยากรบุคคล เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของ งานทางหลวงและสนับสนุนการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน กรมทางหลวงได้ศึกษาความต้องการและแสวงหาความ ร่วมมือในการส่งบุคลากรไปฝึกอบรมเพิ่มเติมกับหน่วยงาน ภายนอก ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ไม่ว่าจะเป็นหลักสูตร ภายในประเทศ เช่น หลักสูตรนักบริหารคมนาคมระดับต้น ระดับกลาง และระดับสูง หลักสูตร ประกาศนียบัตรชั้นสูง การบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 18 และ หลักสูตรต่างประเทศ เช่นหลักสูตรฝึกอบรม The Proper Development of the Construction Industries in Asian Countries ณ ประเทศญี่ปุ่น หลักสูตรฝึกอบรม Advanced Public Management & Leadership Programme ณ ประเทศไอร์แลนด์ เป็นต้น

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังได้แสวงหาความร่วมมือ ในการยกระดับการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ กรมทางหลวงให้เข้มแข็งมากยิ่งขึ้น โดยการเข้าสมัครเป็น องค์กรแม่ข่ายการพัฒนาวิชาชีพวิศวกรรมต่อเนื่องของ



สภาวิศวกร และได้รับการรับรองเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2561 เพื่อประโยชน์ของผู้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรสายงานวิศวกรรมของกรมทางหลวงที่มีความเกี่ยวข้องและดำเนินการโดยกองฝึกอบรม ในการขอเลื่อนระดับวิชาชีพวิศวกรรมตามข้อกำหนดของสภาวิศวกร

2. การจัดสรรทุนการศึกษา กรมทางหลวงสนับสนุนให้บุคลากรมีโอกาสเพิ่มพูนความรู้เพื่อพัฒนาเป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติในอนาคต จึงได้จัดสรรทุนการศึกษาให้แก่ข้าราชการ โดยคำนึงถึงความจำเป็นในการพัฒนาสมรรถนะตามตำแหน่งหน้าที่งาน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ได้จัดสรรทุนการศึกษา เป็นเงิน 3,263,000 บาท ให้แก่ข้าราชการสายงานวิศวกรรมโยธา ระดับปริญญาโท (ในประเทศ) จำนวน 28 คน ระดับปริญญาเอก (ต่างประเทศ) จำนวน 2 คน และข้าราชการสายงานสนับสนุน ระดับปริญญาโท (ในประเทศ) จำนวน 12 คน ระดับปริญญาโท (ต่างประเทศ) จำนวน 1 คน รวมทั้งสิ้น 43 คน

3. การพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรฝึกอบรมแกนหลัก (Core Training Course) ของกรมทางหลวง กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับแนวคิดการพัฒนาสมรรถนะกับการพัฒนาหลักสูตร จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาหลักสูตรฝึกอบรมแกนหลัก (Core Training Course) ของกรมทางหลวงขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้คณะกรรมการฯ ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ ร่วมกันพิจารณาให้ความเห็นในการพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรฝึกอบรมให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ สอดคล้องกับกฎระเบียบและวิทยาการสมัยใหม่ เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบุคลากรของกรมทางหลวง ทั้งนี้การพิจารณาหลักสูตรได้มีการนำข้อมูลจากรายงานการติดตามและประเมินผลการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรม ปีพ.ศ. 2561 ที่รวบรวมจากแบบสอบถามและ การสัมภาษณ์บุคลากรหน่วยงานในสังกัดทั่วประเทศ มาพิจารณาประกอบด้วย ซึ่งกรมทางหลวงได้วางเป้าหมายที่จะจัดดำเนินการหลักสูตรฝึกอบรมแกนหลัก (Core Training Course) เป็นประจำทุกปี เพื่อส่งเสริมการพัฒนาขีดความสามารถ และเพื่อความก้าวหน้าของบุคลากรในอนาคตอย่างต่อเนื่อง หลักสูตรฝึกอบรมแกนหลักของ กรมทางหลวง จำนวน 7 หลักสูตร ดังนี้

3.1 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การเสริมสร้าง
ประสบการณ์สำหรับข้าราชการบรรจุใหม่สายงานวิศวกรรม

3.2 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร วิศวกรรมงาน
ทางของกรมทางหลวง

3.3 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร นักบริหารกรม
ทางหลวงระดับต้น

3.4 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร นักบริหารกรม
ทางหลวงระดับกลาง

3.5 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร นายช่าง
โครงการ

3.6 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร ผู้อำนวยการ
แขวงทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่

3.7 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การพัฒนา
ข้าราชการพลเรือนสามัญที่อยู่ระหว่างการทดลองปฏิบัติ
หน้าที่ราชการ

4. ผลการดำเนินการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

กรมทางหลวงมีผลการดำเนินการพัฒนาทรัพยากร
บุคคล รวมจำนวน 93 โครงการ/หลักสูตร ผู้เข้าร่วมโครงการ/
หลักสูตร รวมจำนวน 18,658 คน และงบประมาณ รวม
จำนวน 27,098,771.70 บาท ดังนี้

4.1 โครงการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ตามแผน
พัฒนาทรัพยากรบุคคลฯ จำนวน 30 โครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร จำนวน 8,943 คน
งบประมาณ จำนวน 9,980,619.93 บาท

4.2 โครงการพัฒนาทรัพยากรบุคคล นอกแผน
พัฒนาทรัพยากรบุคคลฯ จำนวน 27 โครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร จำนวน 4,944 คน
งบประมาณ จำนวน 13,253,546.77 บาท

4.3 การฝึกอบรม/สัมมนาตามสัญญาซื้อขาย/
ตามสัญญาการจ้างที่ปรึกษา/ตามคำร้องขอ (หน่วยงาน
ดำเนินการเอง) จำนวน 42 โครงการ

ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร จำนวน 4,771 คน
งบประมาณ จำนวน 3,864,605 บาท



งานตำรวจทางหลวง

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

และอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

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

1.1 ฝ่ายอำนวยการ มี 7 ลักษณะงาน คือ

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

1.2 ฝ่ายปฏิบัติงานพื้นที่ มี 8 กองกำกับการ โดยแต่ละกองกำกับการจะมีข้าราชการตำรวจระดับชั้นสัญญาบัตร ตำแหน่งสารวัตรเป็นหัวหน้าสถานี ดังนี้

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



1.3 กลุ่มงานถวายความปลอดภัย มีข้าราชการ ตำรวจระดับชั้นสัญญาบัตร ตำแหน่งผู้กำกับการ เป็น หัวหน้า

2. อำนาจหน้าที่ของกองบังคับการตำรวจทางหลวง

2.1 ถวายความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาทผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ รวมทั้งรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญอื่นๆ

2.2 รักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกันปราบปรามอาชญากรรมทั่วราชอาณาจักร

2.3 ปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดทางอาญาบนทางหลวงและทางพิเศษต่างๆ และความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องทั่วราชอาณาจักร หรือตามที่ได้รับมอบหมาย

2.4 อำนวยความสะดวก ให้บริการ และจัดการจราจรบนทางหลวงและทางพิเศษต่างๆ

2.5 ควบคุมดูแลการใช้ทางหลวงและทางพิเศษให้เป็นไปตามกฎหมาย

2.6 ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

3. พันธกิจ กองบังคับการตำรวจทางหลวง

3.1 การปฏิบัติภารกิจถวายความปลอดภัยและปลอดภัยเป็นภารกิจสำคัญสูงสุด

3.2 ส่งเสริมการจัดสวัสดิการในรูปแบบต่างๆ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตและประสิทธิภาพของข้าราชการตำรวจทางหลวงและครอบครัว

3.4 ส่งเสริมระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งบนทางหลวง รวมถึงการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ ให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย เพื่อให้การปฏิบัติงานเกิดความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

3.5 ป้องกันปราบปรามอาชญากรรม เพื่อยับยั้งการกระทำผิดทุกรูปแบบที่เกิดขึ้นบนทางหลวง ดูแลและปกป้องทรัพย์สินของกรมทางหลวง มิให้เกิดความชำรุดหรือเสียหาย

3.6 สร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อประชาชน ที่มีต่อตำรวจทางหลวง

4. อัตรากำลังพล

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



5. ยานพาหนะ

กองบังคับการตำรวจทางหลวง มียานพาหนะรวมทั้งสิ้น 1,064 คัน

6. งบประมาณและการเงิน

ใช้งบประมาณจากกรมทางหลวง โดยได้รับงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2561 จำนวน 1,354,908,900 บาท (หนึ่งพันสามร้อยห้าสิบล้านเก้าแสนแปดพันเก้าร้อยบาทถ้วน)

7. การปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกการจราจร

กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ดำเนินการควบคุมและจัดการจราจรบนทางหลวง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการบริการสังคมซึ่งถือเป็นหน้าที่หลัก โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

1) จัดทำแผนเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและป้องกันอุบัติเหตุในเทศกาลสำคัญ เพื่อลดการสูญเสียด้านชีวิตและทรัพย์สิน เช่น

- โครงการรณรงค์อำนวยความสะดวกการจราจร ป้องกันและลดอุบัติเหตุการบริการประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่

- โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์

- โครงการถนนปลอดภัย

2) จัดทำแผนเผชิญเหตุเพื่อรองรับสถานการณ์น้ำท่วมบนถนนสายหลัก ตลอดจนการกำหนดแผนมาตรการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร การป้องกันอุบัติเหตุ และการป้องกันปราบปรามการโจรกรรมทรัพย์สินของประชาชนในช่วงน้ำท่วมและหลังน้ำลด

3) สอดส่องดูแล ตรวจสอบ กวดขัน และจับกุมผู้ใช้รถบนเส้นทางหลวงที่ทำผิดกฎจราจร เช่น รถบรรทุกน้ำ



หนักเกิน ขั้บรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ขั้บรถขณะเมาสุรา เป็นต้น รวมถึงสอดส่อง ควบคุมดูแลทางหลวงมิให้ชำรุด และรักษาทรัพย์สินของกรมทางหลวงซึ่งจะช่วยประหยัดงบประมาณของประเทศที่จะนำมาซ่อมถนนทางหลวง และเป็นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ

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

8. สถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดการบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวง รวมทั้งสิ้น 2,378 ราย

9. สถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดบนทางหลวง รวมทั้งสิ้น 1,547,237 ราย

10. สถิติการนำขบวนเดโชชัย รวมทั้งสิ้น 1,974 ครั้ง

งานกฎหมาย

การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ เป็นภารกิจสำคัญที่กรมทางหลวงมุ่งมั่นพัฒนาเส้นทางให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย เพื่อเป็นโครงข่ายหลักของการเดินทางและขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพอันจะส่งเสริมการกระจายโอกาสและนำความเจริญไปสู่ทุกภูมิภาค เป็นกลไกสำคัญในการสร้างโอกาสและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

ในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้าง ปรับปรุงทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ช่วงชลบุรี – พัทยา ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ควบคุมการเข้าออก แบบสมบูรณ์และจัดให้มีระบบอำนวยความสะดวก และปลอดภัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามมาตรฐานของทางหลวงที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เช่น ระบบกักกัน ระบบโทรทัศน์วงจรปิด ระบบป้ายแนะนำข้อมูลการจราจรอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น เพื่อให้บริการในระบบปิด (Closed System) อย่างเต็มรูปแบบ โดยจะปิดจุดเข้า – ออกและกั้นรั้วเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง รวมทั้งก่อสร้างด่านเก็บค่าธรรมเนียมในตำแหน่งที่มีการเข้าออกจำนวน 5 ด่าน ได้แก่ ด่านบ้านบึง ด่านบางพระ ด่านหนองขาม ด่านโป่งและด่านพัทยา โดยดำเนินการยกเลิกและรื้อถอนด่านพานทอง ซึ่งเป็นด่านขวางออก

ดังนั้น ทำให้ปัจจุบันมีด่านเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตอนกรุงเทพมหานคร – เมืองพัทยา ทั้งหมด 9 ด่าน ได้แก่ ด่านลาดกระบัง ด่านบางป่อ ด่านบางปะกง ด่านพนัสนิคม ด่านบ้านบึง ด่านบางพระ ด่านหนองขาม ด่านโป่ง และด่านพัทยา

ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษนั้น จำเป็นต้องกำหนดให้ทางหลวงพิเศษ สายดังกล่าว เป็นทางหลวงที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับบนทางหลวง และกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางบนทางหลวงพิเศษ ซึ่งต้องดำเนินการออกเป็นกฎกระทรวงตามความในพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

โดยในปัจจุบันการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 อาศัยอำนาจตามกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตอนกรุงเทพมหานคร - เมืองพัทยา พ.ศ. 2558 ซึ่งกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมไว้เพียง 5 ด้าน สำนักกฎหมายจึงต้องเสนอขอออกกฎกระทรวงปรับปรุงบัญชีท้ายกฎกระทรวงฯ เพื่อกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมให้สอดคล้องกับการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ช่วงชลบุรี - พัทยา และการก่อสร้างด่านเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมเพื่อเก็บค่าธรรมเนียมในระบบปิด

สำนักกฎหมายจึงได้จัดทำกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตอนกรุงเทพมหานคร - เมืองพัทยา พ.ศ. 2561 เสนอไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอให้คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนในการเสนอกฎหมาย และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้ดำเนินการนำกฎกระทรวงดังกล่าวประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 135 ตอนที่ 109 ก วันที่ 18 เมษายน 2561 แล้ว



กฎกระทรวง

กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗
ตอนกรุงเทพมหานคร - เมืองพัทยา
พ.ศ. ๒๕๖๑

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๓๔ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๙ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๑ เป็นต้นไป

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอนกรุงเทพมหานคร - เมืองพัทยา พ.ศ. ๒๕๕๘

ข้อ ๓ ให้ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ตอนกรุงเทพมหานคร - เมืองพัทยา รวมทางแยกไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ (บางบัว) ทางแยกเข้าชลบุรี ทางแยกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง และทางแยกเข้าพัทยา เป็นทางหลวงที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวง

ข้อ ๔ ให้เก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงในข้อ ๓ ตามประเภทของนายยนต์และตามอัตราในบัญชีท้ายกฎกระทรวงนี้

ข้อ ๕ การใช้นายยนต์บนทางหลวงตามข้อ ๓ ถ้านายยนต์นั้นจะต้องผ่านสถานที่ที่จัดเก็บค่าธรรมเนียม ผู้ใช้นายยนต์จะต้องชำระค่าธรรมเนียมต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่ที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมนั้น โดยพนักงานเจ้าหน้าที่จะออกบัตรไว้เป็นหลักฐานแสดงว่าผู้ใช้นายยนต์นั้นได้เสียค่าธรรมเนียมแล้ว หรือชำระค่าธรรมเนียมผ่านบัตรอัตโนมัติตามที่อธิบดีกรมทางหลวงประกาศกำหนด

ข้อ ๖ ในกรณีที่ใช้ยานยนต์เสียค่าธรรมเนียมโดยวิธีชำระต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่รักษาด่านชั่วคราวที่ออกให้แก่ผู้เสียค่าธรรมเนียมไว้เป็นหลักฐานในทางราชการ

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๑ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๑

อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

งานประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และบริการประชาชน



งานประชาสัมพันธ์นับได้ว่ามีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงานของ กรมทางหลวงให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นสื่อกลางระหว่างกรมทางหลวงกับประชาชน โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวงให้ประชาชนรับทราบ เสริมสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างองค์กรกับประชาชน ตลอดจนสร้างความร่วมมือการสนับสนุนจากประชาชนผ่านสื่อมวลชนต่าง ๆ

ในปี 2561 การดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ภารกิจของกรมทางหลวง ในด้านต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้

1. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อโทรทัศน์

ดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่งานของกรมทางหลวงผ่านทางสื่อโทรทัศน์ รายการ Highway Station ออกอากาศทางช่องอัมรินทร์ทีวี (34 HD) รายการสารคดี 2 นาที Highway News ออกอากาศทางช่อง PPTV (36 HD) และ สปริงนิวส์ (19 HD) รวมทั้งเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานผ่านทางสถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบก ช่อง 5

2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อวิทยุ

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

3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อสิ่งพิมพ์และสื่อออนไลน์

ดำเนินการเผยแพร่ภารกิจของกรมทางหลวงผ่านทางหนังสือพิมพ์รายวัน รายสัปดาห์และนิตยสารต่างๆ

ตลอดจนจัดทำแผนผังเผยแพร่การดำเนินการต่าง ๆ ของกรมทางหลวง และจัดทำวารสารทางหลวงสัมพันธ์ รวมทั้งหนังสือรายงานประจำปี ตลอดจนสื่อออนไลน์ต่างๆ เช่น Facebook , Twitter , Line Official , Application "GNEWS" เป็นต้น

4. การสัมภาษณ์

ดำเนินการจัดให้สัมภาษณ์ผ่านสื่อมวลชนสาขาต่าง ๆ เช่น โครงการสำคัญ ๆ ของกรมทางหลวงในปี 2561

5. งานโสตทัศนูปกรณ์และนิทรรศการ

ดำเนินการบันทึกภาพและผลิตสื่อสิ่งพิมพ์/กราฟฟิก ตลอดจนจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานอื่น ๆ ที่ขอความร่วมมือ โดยจัดทำป้ายคัทเอาท์ จัดนิทรรศการ จัดทำคลังภาพเพื่อบริการสืบค้นภาพถ่ายรวมทั้ง การจัดประกวดภาพถ่าย “กรมทางหลวงกับการขับเคลื่อนสังคมไทย ครั้งที่ 2” และดำเนินการประชาสัมพันธ์เผยแพร่งานกิจกรรมต่าง ๆ ตามภารกิจ หน้าที่ พันธกิจ วิสัยทัศน์ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผ่านช่องทางต่าง ๆ ของกรมทางหลวง อาทิ เว็บไซต์ เฟสบุค ยูทูป สื่อสิ่งพิมพ์ของกรมทางหลวง จอภาพภายในกรมทางหลวง และบอร์ดภาพประชาสัมพันธ์ภายใน เป็นต้น

6. จัดกิจกรรมเนื่องในวาระต่าง ๆ

ดำเนินการจัดกิจกรรมที่สำคัญ เช่น จัดกิจกรรมปล่อยขบวนรถในการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในช่วงเทศกาลปีใหม่ และ สงกรานต์ เป็นต้น



การบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์

การให้บริการข้อมูลข่าวสารผ่านสายด่วนกรมทางหลวง 1586

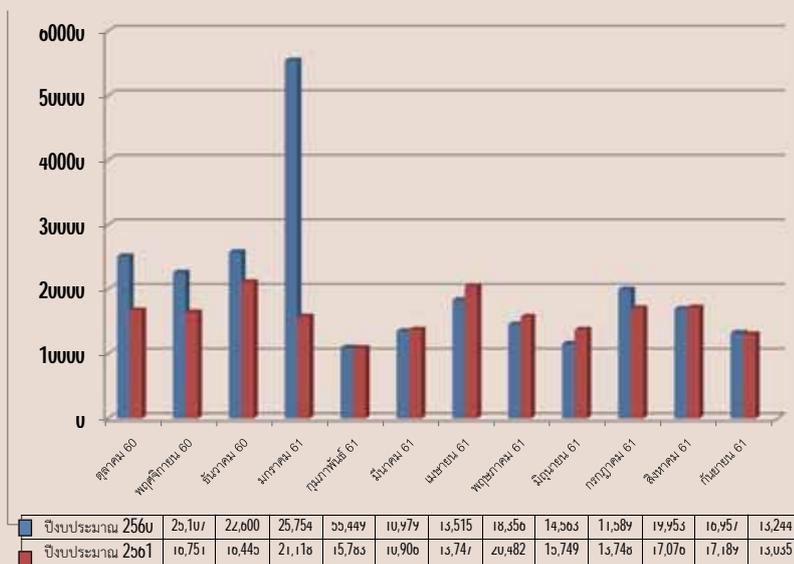
สายด่วนกรมทางหลวง 1586 เปิดให้บริการประชาชนโทรสอบถามข้อมูลเส้นทางการเดินทาง สภาพการจราจรบนทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ผลการดำเนินงานของกรมทางหลวง การรับเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์และข้อมูลอื่นๆ ซึ่งระบบแบ่งการดำเนินงานเป็น 4 ส่วน คือ

1. สายด่วนกรมทางหลวง 1586 ณ ศูนย์บริการประชาชนสายด่วนกรมทางหลวง 1586 อาคารพลโยธิน ถนนศรีอยุธยา
2. สายด่วนกรมทางหลวง 1586 กด 5 ณ สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ
3. สายด่วนกรมทางหลวง 1586 กด 7 (มอเตอร์เวย์) ณ อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ลาดกระบัง (CCB: Control Central Building) ถนนหลวงแพ่ง และศูนย์ควบคุมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง CCB พัทยา
4. สายด่วนกรมทางหลวง 1586 กด 9 (M-Pass)

ในปีงบประมาณ 2561 (1 ตุลาคม 2560 – 30 กันยายน 2561) มีผู้ใช้บริการจำนวน 192,029 สาย เมื่อเทียบกับข้อมูลในปีงบประมาณ 2560 (1 ตุลาคม 2559 – 30 กันยายน 2560) พบว่าลดลง 56,038 สาย (ปีงบประมาณ 2560 จำนวน 248,066 สาย)

จากสถิติการให้บริการประชาชนในปี 2561 สามารถสรุปเป็นตารางได้ดังนี้

ตารางเปรียบเทียบสถิติข้อมูลการให้บริการประชาชนผ่านสายด่วนกรมทางหลวง 1586 ระหว่างปี 2560 และปี 2561



สำหรับข้อมูลที่ประชาชนสอบถามมากที่สุด 5 ลำดับแรก คือ

1. สอบถามข้อมูลมอเตอร์เวย์ผ่านทางสายด่วนกรมทางหลวง 1586 กด 7
2. สอบถามข้อมูลมอเตอร์เวย์เกี่ยวกับระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (M-PASS) ผ่านทางสายด่วนกรมทางหลวง 1586 กด 9
3. สอบถามสภาพการจราจรในพื้นที่ กทม. ต่างจังหวัดและทางด่วน
4. สอบถามเส้นทางการเดินทางจากจังหวัดถึงจังหวัด
5. สอบถามเส้นทางที่ถูกน้ำท่วม

การบริหารเรื่องราวร้องทุกข์ของกรมทางหลวง

ในปีงบประมาณ 2561 (1 ตุลาคม 2560 - 30 กันยายน 2561) กรมทางหลวงมีจำนวนเรื่องราวร้องทุกข์ข้อเสนอแนะ การแสดงความคิดเห็น คำชมเชย และความต้องการของประชาชน จำนวน 8,872 เรื่อง เป็นการดำเนินงานของกรมทางหลวงจำนวน 8,199 เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 7,770 เรื่อง อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไข 1,102 เรื่อง (สถานะข้อมูล 27 ธันวาคม 2561) และเป็นเรื่องร้องเรียนในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น ๆ จำนวน 673 เรื่อง

จากภาพรวมของเรื่องราวร้องทุกข์ สามารถสรุปเป็นประเด็นต่าง ๆ ได้ ดังนี้

1. ช่องทางที่มีการติดต่อมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่

- 1.1 สายด่วนกรมทางหลวง 1586 จำนวน 6,539 ครั้ง
- 1.2 ระบบร้องเรียนร้องทุกข์ กรมทางหลวง <http://complain.doh.go.th> จำนวน 1,198 ครั้ง
- 1.3 สายด่วน กทม.1555 จำนวน 422 ครั้ง
- 1.4 ศูนย์บริการประชาชนภาครัฐ 1111 จำนวน 357 ครั้ง
- 1.5 โทรศัพท์ - โทรสาร จำนวน 66 ครั้ง
- 1.6 ช่องทางอื่นๆ จำนวน 290 ครั้ง

2. ประเภทเรื่องที่ประชาชนให้ความสนใจหรือมีข้อเสนอแนะมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่

- 2.1 ไฟฟ้าบนทางหลวงดับ จำนวน 2,205 เรื่อง
- 2.2 ขอความช่วยเหลือ/ขอให้ตรวจสอบ จำนวน 1,335 เรื่อง
- 2.3 ทางหลวง/สะพาน ชำรุด จำนวน 1,262 เรื่อง
- 2.4 ได้รับความเดือดร้อนจากการก่อสร้างทาง จำนวน 945 เรื่อง
- 2.5 ด้านซังน้ำหนักร จำนวน 399 เรื่อง
- 2.6 เรื่องอื่นๆ จำนวน 2,726 เรื่อง

สรุปผลการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ.2540

พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ได้มีการประกาศเป็นกฎหมายในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2540 โดยมีวัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์ที่สำคัญ คือ เพื่อรองรับ “ สิทธิได้รู้ ” (right to know) ของประชาชน และเป็นกฎหมายที่เกิดขึ้นจากนักวิชาการ สื่อมวลชน และสังคมโดยรวม ซึ่งเห็นความสำคัญและความจำเป็นที่จะต้องมีกฎหมายเพื่อรับรอง “ สิทธิได้รู้ ” หรือสิทธิที่จะรับรู้ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินของรัฐ โดยเห็นว่า สิทธิดังกล่าวนี้เป็นสิ่งที่มีความสำคัญมาก ทั้งในด้านการบริหารบ้านเมือง และด้านการพิทักษ์สิทธิประโยชน์ของประชาชน

กรมทางหลวงคำนึงถึงความสำคัญของกฎหมายฉบับนี้ จึงได้มีการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ.2540 ดังกล่าวตั้งแต่นั้นมีการประกาศใช้กฎหมายเป็นต้นมา และได้มีการดำเนินการตามมาตรา 9 ของพระราชบัญญัติฯ โดยได้มีการจัดเตรียมข้อมูลข่าวสารไว้บริการประชาชนเข้าตรวจดู หรือตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น เพื่อค้นหาข้อมูลข่าวสารตามที่ต้องการ ตลอดทั้งมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกและให้คำแนะนำช่วยเหลือในการค้นหาข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน ได้แก่ข้อมูลดังต่อไปนี้

1. ผลการพิจารณาหรือคำวินิจฉัยที่มีผลโดยตรงต่อเอกชน
2. นโยบายและการตีความ
3. แผนงาน โครงการ และงบประมาณรายจ่ายประจำปีของปีที่กำลังดำเนินการ
4. คู่มีหรือคำสั่งเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ของรัฐ
5. สิ่งพิมพ์ที่ได้มีการอ้างอิงถึงในราชกิจจานุเบกษา ที่ได้มีการจัดพิมพ์เผยแพร่ตามจำนวนพอสมควรแล้ว
6. สัญญาสัมปทาน สัญญาที่มีลักษณะเป็นการผูกขาดตัดตอนหรือสัญญาร่วมทุนกับเอกชนในการจัดทำบริการสาธารณะ
7. มติคณะรัฐมนตรี หรือมติคณะกรรมการที่ตั้งตั้งโดยกฎหมาย หรือโดยมติคณะรัฐมนตรี โดยระบุรายชื่อรายงานทางวิชาการ รายงานข้อเท็จจริง หรือข้อมูลข่าวสารที่นำมาใช้ในการพิจารณา
8. ข้อมูลข่าวสารอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนด เช่น ประกาศจัดซื้อจัดจ้าง และผลการพิจารณาจัดซื้อจัดจ้าง

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังได้จัดให้มีการบริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนในช่องทางอื่นๆ อีก ได้แก่

1. มาติดต่อด้วยตนเอง ณ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง อาคารพหลโยธิน ชั้น 1 ถนนศรีอยุธยา หรือฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ สำนักงานเลขานุการกรม (ในวันเวลาราชการ)
2. ค้นหาผ่านอินเทอร์เน็ต เว็บไซต์ของกรมทางหลวง www.doh.go.th
3. ติดต่อสอบถามผ่านสายด่วนกรมทางหลวง 1586 (DOH Call Center 1586)



ภาคผนวก

ทางหลวงหมายเลข 213 อ.เมือง จ.สกลนคร

ระบบหมายเลขทางหลวง

ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 109 ตอนที่ 52 ลงวันที่ 18 เมษายน 2535) และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 123 ตอนที่ 92 ก ลงวันที่ 8 กันยายน 2548) ได้ให้บทนิยามของคำว่า “ทางหลวง” ไว้ดังนี้

มาตรา 3 “ทางหลวง” หมายความว่า ทางหรือถนน ซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบกไม่ว่าระดับพื้นดินใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น นอกจากทางรถไฟและหมายรวมถึงที่ดิน พืชพันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อหรือวางระบายน้ำ อุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อนรั้วหลักสำรวจ หลักเขต หลักกระยะป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณที่จอดรถ ที่ปักคนโดยสาร ที่ปักริมทาง เรือ

หรือยานพาหนะสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นหรือลงรถ และอาคารหรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์งาน บรรดาที่มีอยู่หรือจัดไว้ในเขตทางหลวงเพื่อประโยชน์แก่ทางหรือผู้ใช้ทางหลวงนั้นด้วย

มาตรา 6 ทางหลวงมี 5 ประเภท คือ

- 1) ทางหลวงพิเศษ
- 2) ทางหลวงแผ่นดิน
- 3) ทางหลวงชนบท
- 4) ทางหลวงท้องถิ่น
- 5) ทางหลวงสัมปทาน

และกำหนดให้ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงสัมปทาน อยู่ในความควบคุมของ กรมทางหลวง โดย อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง (มาตรา 13 (1)) และมีค่านิยามดังนี้

มาตรา 7 ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงที่จัดหรือทำไว้เพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดและได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ โดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา รวมทั้งควบคุมให้มีการเข้าออกได้เฉพาะ โดยทางเสริมที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น

มาตรา 8 ทางหลวงแผ่นดิน คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงแผ่นดิน

มาตรา 12 ทางหลวงสัมปทาน คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน โดยปัจจุบันทางหลวงสัมปทานที่อยู่ในความควบคุมของกรมทางหลวงมีอยู่ 1 สายทาง คือ ทางหลวงสัมปทานหมายเลข 31 ทางสาย ทางยกระดับดินแดง – ดอนเมือง

ระบบหมายเลขทางหลวง

ในยุคสมัยเริ่มแรกของการก่อสร้างทางหลวง กรมทางหลวงนิยมที่จะนำชื่อหรือนามของบุคคลที่มีความสำคัญเกี่ยวข้องกับทางสายนั้นๆ มาใช้เพื่อเรียกขาน ถนนหรือสะพาน เช่น ถนนวิภาวดีรังสิต สะพานสารสิน เป็นต้น ซึ่งต่อมาเมื่อระบบทางหลวงได้มีการพัฒนาเป็นโครงข่ายในระดับประเทศ จึงทำให้การเรียกชื่อดังกล่าวอาจก่อให้เกิดการสับสนและไม่สามารถระบุพิกัด ตำแหน่ง ของสายทางนั้นได้อย่างชัดเจนและรวดเร็ว เหมาะสมกับปริมาณโครงข่ายทางหลวงที่เกิดขึ้น

ดังนั้นจึงได้มีการริเริ่มนำ “ระบบหมายเลขทางหลวง” มาใช้ในการกำกับเรียกขานเพื่อแสดงที่ตั้งของทางหลวงในความควบคุมของกรมทางหลวง อันได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน โดยแต่ละหมายเลขที่ใช้กำกับทางหลวง มีความหมายดังนี้

ทางหลวงที่ขึ้นต้นด้วยหมายเลข 1 แสดงว่าเป็นทางหลวงที่มีที่ตั้งอยู่ในภาคเหนือ

ทางหลวงที่ขึ้นต้นด้วยหมายเลข 2 แสดงว่าเป็นทางหลวงที่มีที่ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ทางหลวงที่ขึ้นต้นด้วยหมายเลข 3 แสดงว่าเป็นทางหลวงที่มีที่ตั้งอยู่ในภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาค

ใต้ตอนบน

ทางหลวงที่ขึ้นต้นด้วยหมายเลข 4 แสดงว่าเป็นทางหลวงที่มีที่ตั้งอยู่ในภาคใต้

ระบบหมายเลขทางหลวงดังกล่าวได้กำหนดให้ใช้ตัวเลขจำนวน 4 หลัก ในการกำหนดหมายเลขทางหลวง โดยได้จำแนกทางหลวงออกเป็น 4 ระดับย่อยดังนี้

1. ทางหลวงหมายเลข 1 หลัก

หมายถึง ทางหลวงสายหลัก ที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังภูมิภาคหลักของประเทศไทยอันได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ ซึ่งสามารถจำแนกย่อยได้อีกเป็น 2 กลุ่ม คือ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงพิเศษ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1 ทางหลวงแผ่นดิน หมายถึง ทางหลวงแผ่นดิน

สายประธานเชื่อมการจราจรระหว่างภาคต่อภาค ปัจจุบันมีอยู่ 4 สาย คือ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) จากกรุงเทพมหานคร – แม่สาย (เขตแดน)

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) จากสระบุรี – สะพานมิตรภาพที่หนองคาย (เขตแดนไทย/ลาว)

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) จากกรุงเทพมหานคร – หาดเล็ก จ.ตราด

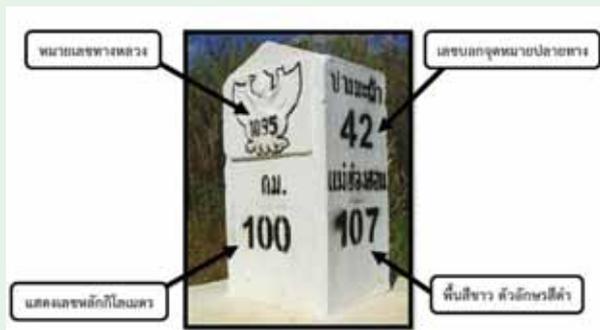
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) จากกรุงเทพมหานคร – จุดผ่านแดนถาวรสะเดา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย)

1.2 ทางหลวงพิเศษ กรมทางหลวงได้พิจารณา

กำหนดระบบหมายเลข ให้เป็นระบบหมายเลข ทางหลวงใหม่ โดยมีหลักเกณฑ์ในการจัดระบบหมายเลขทางหลวงพิเศษ เป็นดังนี้

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 5 คือ โครงข่ายทางหลวงพิเศษที่เชื่อมต่อจาก กรุงเทพมหานคร ไปยังภาคเหนือ และโครงข่ายทางหลวงพิเศษในพื้นที่ภาคเหนือ จะมีหมายเลขทางหลวงนำหน้าด้วยหมายเลข 5

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 คือ โครงข่ายทางหลวงพิเศษที่เชื่อมต่อจาก กรุงเทพมหานคร ไปยัง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และโครงข่ายทางหลวงพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะมีหมายเลขทางหลวง นำหน้าด้วยหมายเลข 6



ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 คือ โครงข่ายทางหลวงพิเศษที่เชื่อมต่อกับ กรุงเทพมหานคร ไปยัง ภาคตะวันออก และโครงข่ายทางหลวงพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออก จะมีหมายเลขทางหลวงนำหน้าด้วยหมายเลข 7

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 คือ โครงข่ายทางหลวงพิเศษที่เชื่อมต่อกับ กรุงเทพมหานคร ไปยังภาคใต้ และโครงข่ายทางหลวงพิเศษในพื้นที่ภาคใต้ จะมีหมายเลขทางหลวงนำหน้าด้วยหมายเลข 8

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 คือ ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และโครงข่ายทางหลวงพิเศษบริเวณรอบนอกกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะมีหมายเลขทางหลวงนำหน้าด้วยหมายเลข 9

2. ทางหลวงหมายเลข 2 หลัก

หมายถึง ทางหลวงแผ่นดินสายประธานตามภาคต่างๆ ที่มีลักษณะโครงข่ายเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1 หลัก ผ่านพื้นที่สำคัญหลายจังหวัดเชื่อมต่อกันเป็นระยะทางยาว และมีลักษณะกระจายพื้นที่ให้บริการของทางหลวง จากหมายเลข 1 หลัก ออกสู่พื้นที่ทั่วประเทศอย่างเหมาะสม

เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 ทางสายอุดรธานี – นครพนม หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 ทางสาย สุพรรณบุรี – อรัญประเทศ (เขตแดนไทย/กัมพูชา) เป็นต้น

3. ทางหลวงหมายเลข 3 หลัก

หมายถึง ทางหลวงแผ่นดินสายรองประธาน ที่มีลักษณะโครงข่ายเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1 หลักหรือ 2 หลัก เข้าสู่สถานที่สำคัญของจังหวัด หรืออาจจะไม่ผ่านพื้นที่สำคัญ แต่มีลักษณะเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายที่ดี สามารถกระจายพื้นที่ให้บริการทางหลวงออกสู่พื้นที่ย่อย หรือ เป็นทางลักษณะขนานกับแนวชายแดนต่อเนื่องกันเป็นระยะทางยาว เพื่อเป็นการสนับสนุนภารกิจของทหารในความมั่นคงของชาติ

เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202 ทางสายชัยภูมิ – เขมราฐ เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ทางสาย บางปะกง – ฉะเชิงเทรา เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานในภาคกลาง เป็นต้น

4. ทางหลวงหมายเลข 4 หลัก

หมายถึง ทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมระหว่างจังหวัดกับอำเภอหรือสถานที่สำคัญของจังหวัดนั้น ในลักษณะกระจายพื้นที่ให้บริการทางหลวงออกสู่พื้นที่ย่อย แต่ไม่ได้เชื่อมต่อเป็นโครงข่ายระยะยาว

เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1004 ทางสาย เชียงใหม่ – พร้าว เป็นทางหลวงในภาคเหนือ หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4006 ทางสาย ราชกรูด – หลังสวน เป็นทางหลวงทางภาคใต้ เป็นต้น



ทางหลวงหมายเลข 23 อ.เขื่องใน จ.อุบลราชธานี

ระบบหมายเลขทางหลวง เอเชีย/อาเซียน

ปัจจุบันระบบหมายเลขทางหลวงเอเชีย/อาเซียนในประเทศที่อยู่ในความควบคุมของกรมทางหลวง มีจำนวนทั้งสิ้น 12 เส้นทาง ระยะทางรวมกันทั้งสิ้นยาวประมาณ 6,692.50 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ระบบหมายเลขทางหลวงเอเชีย มีจำนวน 9 เส้นทาง เป็นทั้งทางหลวงเอเชียและทางหลวงอาเซียน ระยะทางยาวประมาณ 5,457.50 กิโลเมตร และระบบหมายเลขทางหลวงอาเซียน มีจำนวน 3 เส้นทาง เป็นทางหลวงอาเซียนเพียงอย่างเดียว ระยะทางยาวประมาณ 1,235.00 กิโลเมตร และมีรายละเอียดของโครงข่ายของระบบหมายเลขทางหลวงเอเชีย/อาเซียน ในประเทศไทย เป็นดังนี้

1. ระบบหมายเลขทางหลวงเอเชีย

โครงข่ายทางหลวงเอเชีย เดิมใช้ระบบหมายเลขทางหลวงด้วยสัญลักษณ์ที่นำหน้าด้วยอักษรภาษาอังกฤษตัวพิมพ์ใหญ่ “A” ตามด้วยเลขอารบิกของหมายเลขทางหลวงเอเชีย เช่น A1, A2, เป็นต้น ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านโครงข่ายและสัญลักษณ์ที่ใช้เรียกชื่อโครงข่ายทางหลวงเอเชียใหม่ เป็นสัญลักษณ์ที่นำหน้าด้วยอักษรภาษาอังกฤษตัวพิมพ์ใหญ่ “AH” ตามด้วยเลขอารบิกของหมายเลขทางหลวงเอเชีย เช่น AH 1, AH 2 เป็นต้น โดยได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นทางการขึ้น เมื่อประเทศไทยได้ร่วมลงนามความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางหลวงเอเชีย เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2547 ณ นครเซี่ยงไฮ้ ในคราวประชุมคณะกรรมการวิชาการของเอสแคป สมัยที่ 60 ซึ่งโครงข่ายทางหลวงเอเชียที่อยู่ในประเทศไทยปัจจุบันมีจำนวน 9 โครงข่าย ได้แก่ AH 1, AH 2, AH 3, AH 12, AH 13, AH 15, AH 16, AH 18 และ AH 19 รวมระยะทางยาว 5,457.50 กิโลเมตร



2. ระบบหมายเลขทางหลวงอาเซียน

โครงข่ายทางหลวงอาเซียน ได้มีการริเริ่มขึ้นเมื่อประมาณ ปี พ.ศ. 2540 ต่อมาได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจระดับรัฐมนตรี ว่าด้วยโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (Ministerial Understanding on the Development of ASEAN Highway Network Project - MU) ที่ประเทศสมาชิกกลุ่มอาเซียนได้ร่วมลงนามในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Minister - ATM) ครั้งที่ 5 กรุงเทพมหานคร ประเทศเวียดนาม เมื่อวันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2542 โดยมีคณะทำงานย่อยด้านทางหลวงอาเซียนที่มีประเทศไทยโดยกรมทางหลวงเป็นประธาน จากการศึกษาพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียน มีโครงข่ายบางส่วนซ้อนทับกับโครงข่ายทางหลวงเอเชีย จึงกำหนดให้ระบบหมายเลขทางหลวงอาเซียนสอดคล้องกับระบบหมายเลขทางหลวงเอเชีย คือใช้นำหน้าด้วยอักษรภาษาอังกฤษตัวพิมพ์ใหญ่ “AH” ตามด้วยเลขอารบิกของหมายเลขทางหลวงอาเซียน ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมอาวุโสของอาเซียน (STOM) ครั้งที่ 21 เมื่อวันที่ 17 - 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2549 ณ จังหวัดเชียงใหม่ ปัจจุบันมีโครงข่ายทางหลวงอาเซียนที่อยู่ในประเทศไทย จำนวน 12 โครงข่าย มีแนวเส้นทางซ้อนทับกับทางหลวงเอเชีย จำนวน 9 โครงข่าย และมีแนวโครงข่ายอิสระอีก 3 โครงข่าย ได้แก่ AH 112, AH 121 และ AH 123 รวมระยะทางยาวประมาณ 1,235.00 กิโลเมตร

ดังนั้นระบบหมายเลขทางหลวงเอเชีย/อาเซียนในปัจจุบัน ใช้สัญลักษณ์ที่นำหน้าด้วยอักษรภาษาอังกฤษตัวพิมพ์ใหญ่ “AH” ตามด้วยเลขอารบิกของหมายเลขทางหลวงเอเชีย/อาเซียน ในประเทศไทยมีจำนวน 12 โครงข่าย โดยโครงข่ายหมายเลข “AH” ตามด้วยเลขอารบิก 1 หลัก และ 2 หลัก จำนวน 9 โครงข่าย มีสถานะเป็นทั้งทางหลวงเอเชียและอาเซียน รวมระยะทางยาวประมาณ 5,457.50 กิโลเมตร และโครงข่ายหมายเลข “AH” ตามด้วยเลขอารบิก 3 หลัก จำนวน 3 โครงข่าย มีสถานะเป็นเฉพาะทางหลวงอาเซียน รวมระยะทางยาวประมาณ 1,235.00 กิโลเมตร

ประมวลภาพกิจกรรม



กรมทางหลวง โดยแขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1 และ 2 ได้นำเจ้าหน้าที่และเครื่องจักรกลเร่งปรับปรุงพื้นที่บริเวณทางเข้าปากถ้ำ และอำนวยความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่ ภารกิจการช่วยเหลือกลุ่มนักกีฬาฟุตบอลทีมหมูป่า 13 ชีวิต ที่ติดอยู่ภายในถ้ำหลวงขุนน้ำนางนอน จ.เชียงราย



กรมทางหลวง สนับสนุนขนส่งสิ่งของช่วยเหลือผู้ประสบภัย กรณี เขื่อนเซเปียน - เซินน้ำน้อย แขวงอัตตะปือ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) แต่ทำให้เกิดน้ำท่วมและมีผู้ประสบภัยเป็นจำนวนมาก

คณะผู้จัดทำ

1. นายทวี	เกศิสาอาจ	ประธานกรรมการ	19. นายจิระพงศ์	เทพพิทักษ์	กรรมการ
2. นายสุรชัย	ศรีเลณวัติ	กรรมการ	20. นายอรรถสิทธิ์	สวัสดิ์พานิช	กรรมการ
3. นายสมพร	รัตนบุรี	กรรมการ	21. นายปราบพล	โล่หิวัระ	กรรมการ
4. นายนรินทร์	ศรีสมพันธ์	กรรมการ	22. นายปกรณ์	มิลินทะเลข	กรรมการ
5. นายสุทธิชัย	สนธิมูล	กรรมการ	23. น.ส.ธัญญาภรณ์	ทันโตภาส	กรรมการ
6. นายกฤษดา	ศรีดามา	กรรมการ	24. นายเทพฤทธิ์	แก้วบุญมี	กรรมการและเลขานุการ
7. นายสิทธิชัย	วนานุเวชพงศ์	กรรมการ	25. นางเอี่ยมอนงค์	เพชรราชู	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
8. นายสุจิน	มั่งนิมิตร	กรรมการ	26. นายเป็รียบ	ดุขยเภารี	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
9. นายพันธุ์ศักดิ์	สัตยเทวา	กรรมการ	27. นางนงลักษณ์	ภักธย์พิสิฐ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
10. นายโกสินทร์	เจติยานนท์	กรรมการ	28. น.ส.นันทวดี	วาริวิบูลย์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
11. นายปัญญา	ชูพานิช	กรรมการ	29. นายธนู	ทาแจ่ม	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
13. นางศิริพร	เทียนดำ	กรรมการ	30. น.ส.วิกานดา	สิงหวัฒน์ศิริ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
14. นายวรินทร์	อุตกฤษฎ์	กรรมการ	31. น.ส.ชวิศา	สุขมัน	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
15. นายเด่นชัย	เอี่ยมสุวรรณ	กรรมการ	32. นางจิตติลักษณ์	กล่อมกำเนิด	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
16. นายภูวนัย	ไพบุลย์สิน	กรรมการ	33. นางเยาวลักษณ์	เข็มกลัด	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
17. พล.ต.ต.ชัช	สุกแก้วณรงค์	กรรมการ	34. นายธนติ	ลำอาจศรี	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
18. นายธีรพล	สมุทธะประภูต	กรรมการ	35. นายปพน	อินนุพัฒน์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

จัดทำโดย :

ฝ่ายประชาสัมพันธ์ สำนักงานเลขาธิการกรม กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา ราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทร. 0-2354-6530

Website : www.doh.go.th www.doh.go.th

พิมพ์ที่ :

บริษัท จี.บี.พี เซ็นเตอร์ จำกัด

15 ซอยคูบอน 27 ถนนคูบอน แขวงจามอินทรา

เขตคันนายาว กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ 0 2943 3838 โทรสาร 0 2943 3290