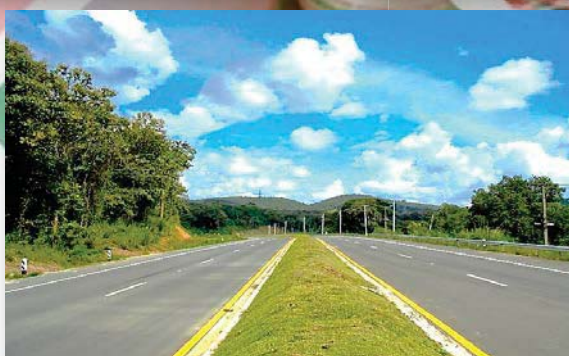
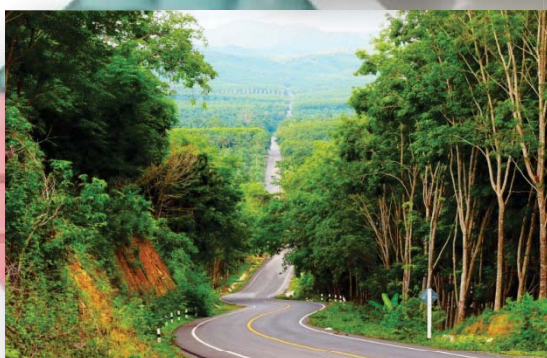




แผนปฏิบัติการ 5 ปี

กรมทางหลวง

(พ.ศ. 2563 – 2565)



สำนักแผนงาน กรมทางหลวง



แผนปฏิบัติราชการ 5 ปี

กรมทวงหลวง

(พ.ศ. 2563 – 2565)

สำนักแผนงาน กรมทวงหลวง

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1	สภาพการณ์ของกรมทางหลวง.....	1
1.1	ข้อมูลพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในประเทศไทย	1
1.2	รูปแบบการคมนาคมขนส่งภายในประเทศ.....	3
1.3	ระดับการเข้าถึงและการให้บริการของระบบคมนาคมขนส่งไทย	5
1.4	ขีดความสามารถการแข่งขันของระบบคมนาคมขนส่งไทย	6
1.5	สัดส่วนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของระบบคมนาคมขนส่งไทย	7
1.6	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ.....	8
1.7	ศักยภาพและการเติบโตของระบบโลจิสติกส์ของไทย	9
1.8	การใช้พลังงานในการคมนาคมขนส่ง.....	10
1.9	ความปลอดภัยบนทางหลวง.....	11
1.10	จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค กรมทางหลวง.....	11
1.11	ประเด็นสภาพการณ์ กรมทางหลวง.....	12
บทที่ 2	แผนปฏิบัติการ 5 ปี กรมทางหลวง พ.ศ. 2563 - 2565.....	20
2.1	วิสัยทัศน์.....	20
2.2	พันธกิจ	23
2.3	ค่านิยม	23
2.4	วัฒนธรรม.....	24
2.5	เป้าหมายการให้บริการ	24
2.6	ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย	24
2.6.1	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง	24
2.6.2	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ	29
2.6.3	ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย	33
2.6.4	ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ	37

บทที่ 3	แผนปฏิบัติราชการ 5 ปี กรมทางหลวง พ.ศ. 2563 - 2565.....	43
3.1	รายชื่อ ผลผลิต โครงการ และกิจกรรม.....	43
3.2	ผลผลิตของกรมทางหลวง	48
3.2.1	แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน.....	48
3.2.2	แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ.....	51
3.2.3	แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	53
3.3	ผลกระทบต่อโครงการ (impact).....	84
3.4	ตารางประมาณการงบประมาณตามแผนปฏิบัติราชการ 5 ปี	85
ภาคผนวก		

บทที่ 1

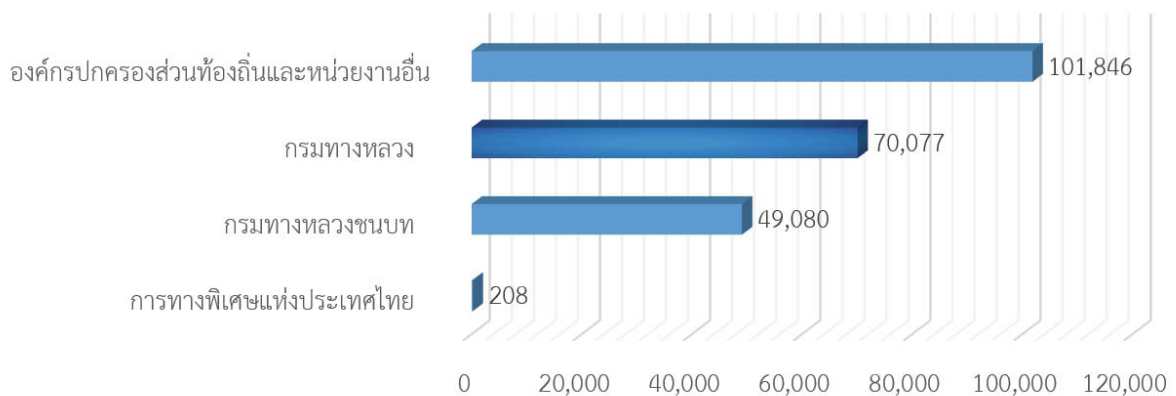
สภาพการณ์ของกรมทางหลวง

1.1 ข้อมูลพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในประเทศไทย

ทางหลวงในประเทศไทย เป็นเครือข่ายของทางหลวงที่อยู่ในประเทศไทย โดยปกติมักหมายถึงทางหลวงแผ่นดินซึ่งอยู่ในความควบคุมของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ทางหลวงในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงท้องถิ่น และทางหลวงสัมปทาน

กรมทางหลวงรับผิดชอบดูแล 3 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ขณะที่ทางหลวงชนบทอยู่ภายใต้ความดูแลรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ส่วนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานอื่นรับผิดชอบดูแลทางหลวงท้องถิ่น นอกจากทางหลวง 5 ประเภทดังกล่าวแล้ว ยังมีทางพิเศษที่รับผิดชอบในการก่อสร้างและบูรณะทางโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการดำเนินการก่อสร้างทางเฉพาะกิจของหน่วยงานต่างๆ ทั้งนี้ รูปที่ 4-1 แสดงการเปรียบเทียบปริมาณถนนภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ¹

ระยะทางถนนภายใต้ความรับผิดชอบ (กิโลเมตร)



¹ระยะทางต่อ 2 ช่องจราจรข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2558

รูปที่ 2-1สภาพการณ์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนนของประเทศไทย

สำหรับรายละเอียดแจกแจงจำนวนทาง ประเภทผิวทาง และสถานะการใช้งาน สำหรับทางภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2558) มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4-1 ขณะที่ตารางที่ 4-2 แสดงการเปลี่ยนแปลงทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงระหว่างปี พ.ศ. 2553 – 2557

ตารางที่ 2-1 ทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

ประเภททาง		ระยะทาง	ภาคเหนือ	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	ภาคกลาง	ภาคใต้	รวม
			(กิโลเมตร)	(กิโลเมตร)	(กิโลเมตร)	(กิโลเมตร)	(กิโลเมตร)
ทางบำรุง	คอนกรีต	จริง	322.466	329.909	1,129.710	172.339	1,954.424
		ต่อ 2 ช่องจราจร	781.715	842.050	3,127.445	404.609	5,155.819
	ลาดยาง	จริง	14,796.009	14,501.035	9,614.083	9,534.853	48,446.070
		ต่อ 2 ช่องจราจร	17,232.303	18,364.684	14,777.179	13,051.634	63,425.800
	ลูกรัง	จริง	188.801	3.150	5.760	14.404	212.115
		ต่อ 2 ช่องจราจร	188.801	3.150	5.760	14.404	212.115
	รวม	จริง	15,307.366	14,834.094	10,749.553	9,721.596	50,612.609
		ต่อ 2 ช่องจราจร	18,202.819	19,209.884	17,910.384	13,470.647	68,793.734
ทางก่อสร้าง	รวม	จริง	395.899	181.481	171.419	90.799	839.598
		ต่อ 2 ช่องจราจร	632.461	224.264	242.511	131.450	1,230.686
ทางรักษาสภาพ	รวม	จริง	17.394	-	-	35.229	52.623
		ต่อ 2 ช่องจราจร	17.394	-	-	35.229	52.623
รวมทั้งสิ้น	คอนกรีต	จริง	329.929	329.909	1,148.385	184.759	1,992.982
		ต่อ 2 ช่องจราจร	808.926	842.050	3,169.293	418.526	5,238.795
	ลาดยาง	จริง	15,183.535	14,682.516	9,766.827	9,619.690	49,253.568
		ต่อ 2 ช่องจราจร	17,837.553	18,588.948	14,977.842	13,175.625	64,579.968
	ลูกรัง	จริง	206.195	3.150	5.760	43.175	258.280
		ต่อ 2 ช่องจราจร	206.195	3.150	5.760	43.175	258.280
	รวม	จริง	15,720.659	15,015.575	10,920.972	9,847.624	51,504.830
		ต่อ 2 ช่องจราจร	18,852.674	19,434.148	18,152.895	13,637.326	70,077.043

ตารางที่ 2-2 ทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงระหว่างปี พ.ศ. 2553 – 2557

ประเภททาง		ระยะทาง	พ.ศ. 2553	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557
			(กิโลเมตร)	(กิโลเมตร)	(กิโลเมตร)	(กิโลเมตร)	(กิโลเมตร)
ทางบำรุง	คอนกรีต	จริง	2,110.149	2,116.172	2,090.013	1,993.745	1,952.865
		ต่อ 2 ช่องจราจร	5,734.065	5,525.668	5,497.034	5,197.167	5,131.321
	ลาดยาง	จริง	48,704.721	48,360.721	48,506.841	48,246.379	48,458.010
		ต่อ 2 ช่องจราจร	60,311.545	60,578.772	61,134.351	62,069.717	62,880.694
	ลูกรัง	จริง	267.851	236.680	239.984	280.035	260.102
		ต่อ 2 ช่องจราจร	267.851	236.680	239.984	280.035	260.102
	รวม	จริง	51,087.458	50,713.028	50,836.838	50,520.159	50,670.977
		ต่อ 2 ช่องจราจร	66,318.198	66,341.120	66,871.369	67,546.919	68,272.117
ทางก่อสร้าง	รวม	จริง	618.436	787.076	639.400	526.511	612.726
		ต่อ 2 ช่องจราจร	794.881	1,076.710	808.971	634.452	712.499
ทางรักษาสภาพ	รวม	จริง	186.660	118.204	112.683	71.317	61.768
		ต่อ 2 ช่องจราจร	202.191	118.204	112.683	71.317	61.768
รวมทั้งสิ้น		จริง	51,892.554	51,618.306	51,610.888	51,117.987	51,345.471
		ต่อ 2 ช่องจราจร	67,315.270	67,536.034	67,793.023	68,252.688	69,046.384

1.2 รูปแบบการคมนาคมขนส่งภายในประเทศ

จากข้อมูลสถิติรูปแบบและปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าภายในประเทศ พบว่าการขนส่งทางถนนในประเทศไทยยังคงพึ่งพาการคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นหลัก ดังจะเห็นได้จาก

- สถิติการเดินทางระหว่างเมืองอันเป็นผลการศึกษาของกรมทางหลวง พบว่าการเดินทางระหว่างเมืองทั้งสิ้นประมาณ 925 ล้านเที่ยวในปี พ.ศ. 2557 สามารถแบ่งได้ดังนี้

ร้อยละ 89.6 เป็นการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล

ร้อยละ 7.5 เป็นการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง

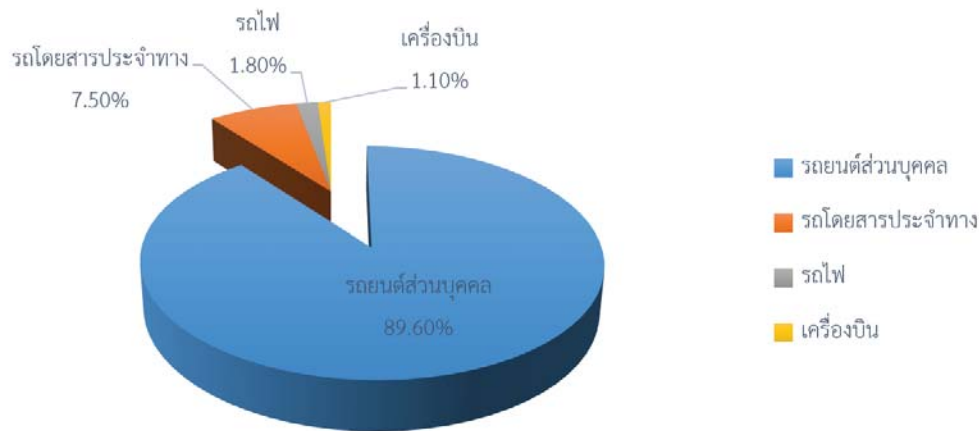
ร้อยละ 1.8 เป็นการเดินทางโดยรถไฟ

ร้อยละ 1.1 เป็นการเดินทางโดยเครื่องบิน

โดยการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางระหว่างเมืองรูปแบบต่างๆ แสดงอยู่ในรูปที่ 4-2

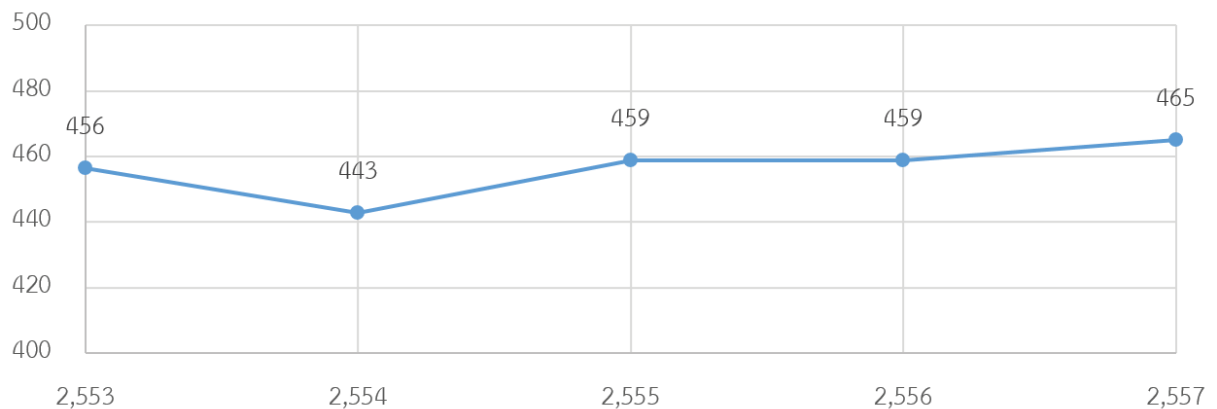
- ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือ 456.448 ล้านตัน ในปี พ.ศ. 2553 เป็น 465.828 ล้านตัน ในปี พ.ศ. 2557 ทั้งนี้รูปที่ 4-3 แสดงทิศทางการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน 5 ปี ต่อเนื่อง
- สถิติสัดส่วนประเภทของรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศในปี พ.ศ. 2557 พบว่า
 - ร้อยละ 81.20 เป็นการขนส่งสินค้าทางถนน
 - ร้อยละ 8.75 เป็นการขนส่งสินค้าทางน้ำ
 - ร้อยละ 8.15 เป็นการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเล
 - ร้อยละ 1.88 เป็นการขนส่งสินค้าทางราง
 - ร้อยละ 0.02 เป็นการขนส่งสินค้าทางอากาศ

การเปรียบเทียบสัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศแสดงอยู่ในรูปที่ 4-4

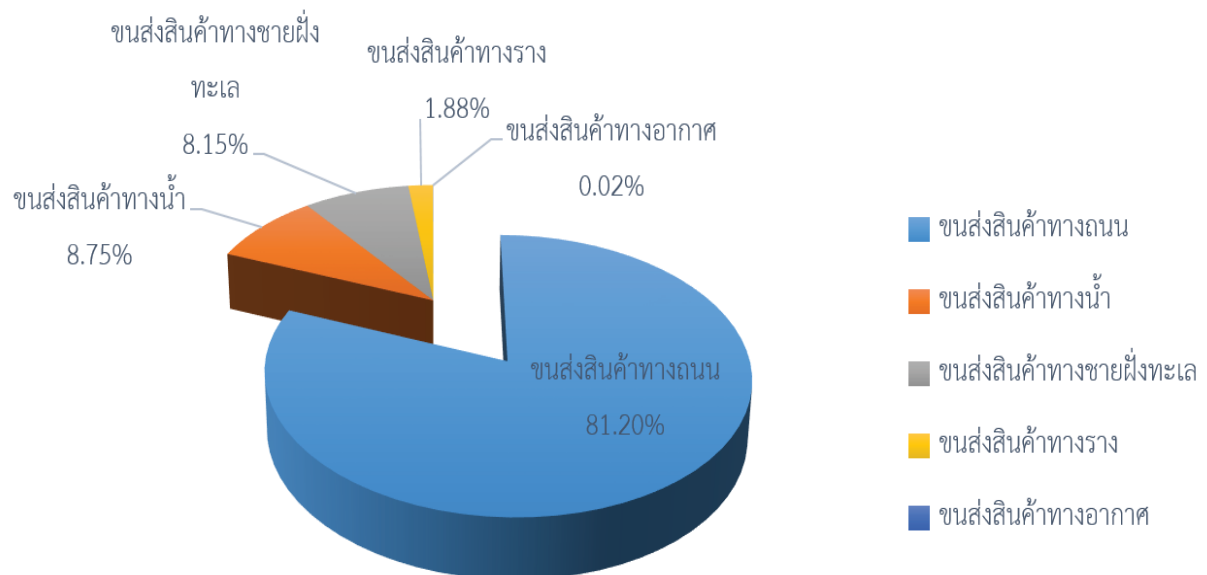


รูปที่ 2-2การเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2557

การขนส่งสินค้าทางถนน (ล้านตัน)



รูปที่ 2-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างปี พ.ศ. 2553 - 2557



รูปที่ 2-4 การเปรียบเทียบรูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2557

1.3 ระดับการเข้าถึงและการให้บริการของระบบคมนาคมขนส่งไทย

ปัจจุบันมีประชากรไทยประมาณ 37.6 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 57.2 ที่สามารถเข้าถึงทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทได้ภายใน ระยะทาง 2 กิโลเมตร ขณะที่ประมาณ 53.5 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 81.3 ที่สามารถเข้าถึงทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทได้ภายในระยะทาง 5 กิโลเมตร ทั้งนี้ยังไม่รวมการเข้าถึงถนนซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่นอีกกว่าแสนกิโลเมตร ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าโครงข่ายทางหลวงของประเทศไทยในปัจจุบันมีความครอบคลุมทั้งพื้นที่และประชากรส่วนใหญ่ของประเทศไทยแล้ว อย่างไรก็ตามการเพิ่มสัดส่วนประชากรไทยที่สามารถเข้าถึงทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทได้ภายใน

ระยะทาง 2 กิโลเมตร ให้มีสัดส่วนที่มากขึ้นอย่างน้อยสองในสามของประชากรทั้งหมด คือ ความท้าทายที่สำคัญของหน่วยงานด้านการคมนาคมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ในด้านความจุของระบบทางหลวงในประเทศไทย ที่แม้ว่า ณ ปัจจุบัน จะได้มาตรฐานแล้วในระดับหนึ่ง แต่ก็ยังไม่สามารถตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาการจราจรที่นับวันจะทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามการใช้แนวทางการพัฒนาหรือขยายช่องจราจรของระบบทางหลวงก็ไม่ใช่แผนงานที่สามารถปฏิบัติได้โดยง่ายเหมือนในอดีต ด้วยข้อจำกัดด้านพื้นที่ว่าง การเวนคืน ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา และงบประมาณ

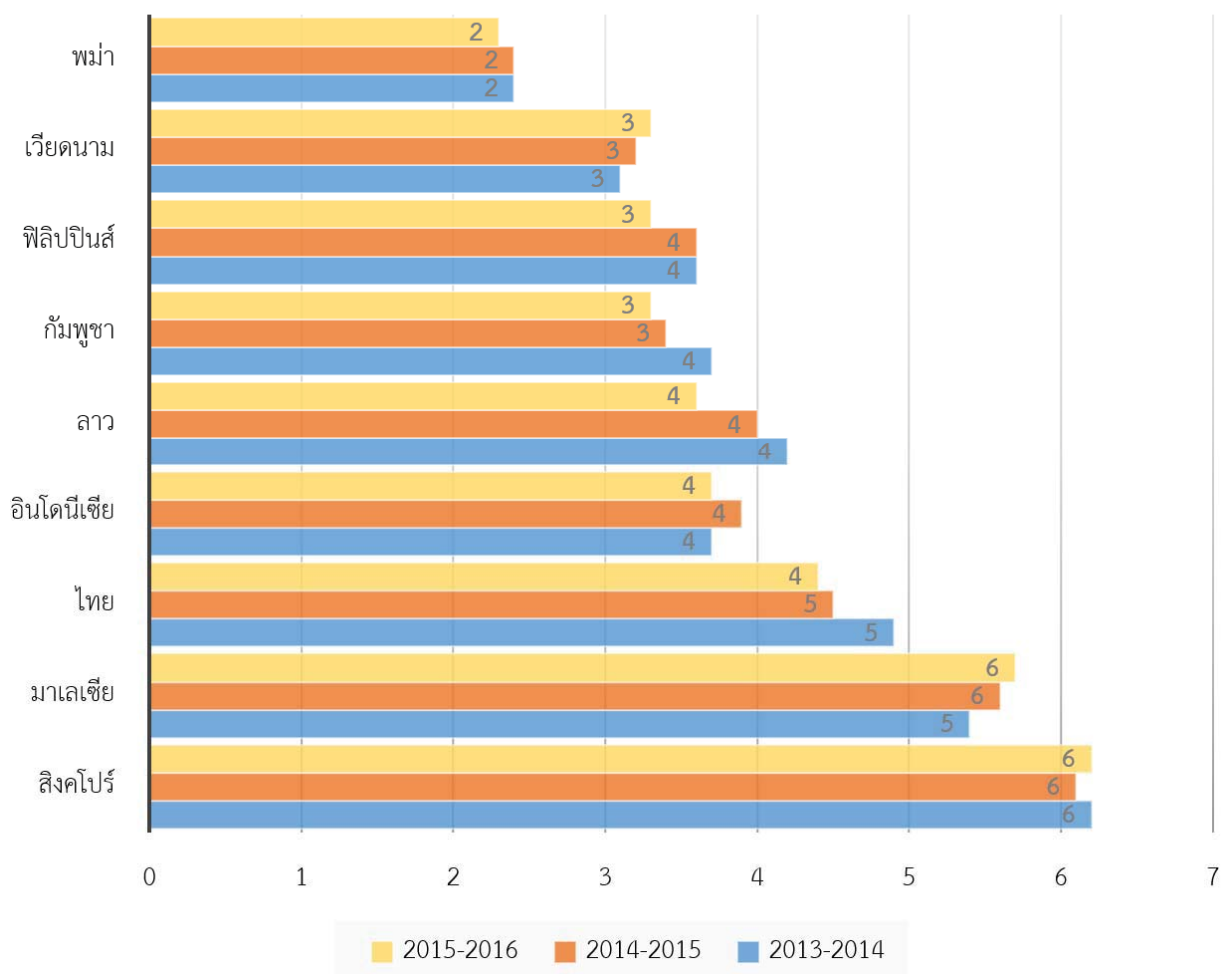
อนึ่งเป็นที่น่าสนใจว่าในแต่ละปี หน่วยงานด้านงานทางภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมต้องจัดสรรงบประมาณกว่า 3 หมื่นล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 25 ของงบประมาณทั้งหมดที่กระทรวงคมนาคม ได้รับเพื่อซ่อมบำรุงทางหลวงที่อยู่ในความดูแลที่มีระยะทางรวมกว่า 1.1 แสนกิโลเมตร ด้วยเหตุนี้เอง แนวคิดในการพัฒนาถนนที่มีการเก็บค่าใช้ทางจึงเป็นประเด็นที่มีความน่าสนใจเป็นอย่างยิ่ง

1.4 ชีตความสามารถการแข่งขันของระบบคมนาคมขนส่งไทย

รูปที่ 4-5 แสดงอันดับคุณภาพความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย เทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน จากรายงาน World Economic Forum Global Competitiveness Report แสดงให้เห็นว่า เปรียบเทียบ 3 ปี ติดต่อกัน กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2556 – 2557 ในปี พ.ศ. 2557 – 2558 และ ในปี พ.ศ. 2558 – 2559

จากภาพจะเห็นได้ว่าทั้งสามปีประเทศไทยมีค่าคะแนนเฉลี่ยอันดับคุณภาพความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเป็นอันดับ 3 ของอาเซียน โดยเป็นรองประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซียตามลำดับ อย่างไรก็ตามค่าคะแนนเฉลี่ยของประเทศไทยกลับมีแนวโน้มลดอย่างต่อเนื่อง เมื่อพิจารณาค่าคะแนนเฉลี่ยสามปีต่อเนื่อง กล่าวคือ จากค่าคะแนนเฉลี่ย 4.9 ในปี พ.ศ. 2556 – 2557 ลดเหลือค่าคะแนนเฉลี่ย 4.5 ในปี พ.ศ. 2557 – 2558 และลดลงอีกในปี พ.ศ. 2558 – 2559 เหลือเพียง 4.4

Quality of roads - country ranking



รูปที่ 2-5 ค่าคะแนนเฉลี่ยคุณภาพความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของประเทศในอาเซียน

นอกจากนี้ตัวชี้วัดที่นิยมใช้ในการประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของประเทศอีกตัวหนึ่ง ก็คือ Logistics Performance Index หรือ LPI ซึ่งจัดทำโดย World Bank โดยผลการประเมินในปี พ.ศ. 2559 พบว่า ประเทศไทยมีคะแนน LPI เป็นอันดับที่ 45 ของโลก และที่ 3 ของอาเซียน ขณะที่อันดับที่ 1 และที่ 2 ของอาเซียน ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ (ได้คะแนน 4.00 อันดับที่ 5 ของโลก) และประเทศมาเลเซีย (ได้คะแนน 3.43 อันดับที่ 32 ของโลก) ดังรายละเอียดที่แสดงในรูปที่ 4-6

1.5 สัดส่วนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของระบบคมนาคมขนส่งไทย

สัดส่วนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานถือเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญของการพัฒนาประเทศ โดยระหว่างปี พ.ศ. 2533 ถึง พ.ศ. 2540 งบประมาณรายจ่ายด้านการลงทุนต่อรายจ่ายรวมของประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเคยสูงถึง ร้อยละ 41 ของงบประมาณทั้งหมด แต่ภายหลังเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540

สัดส่วนงบประมาณรายจ่ายด้านการลงทุนต่อรายจ่ายรวมของประเทศมีแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่องจนในปี พ.ศ. 2557 งบประมาณส่วนนี้มีสัดส่วนเพียงประมาณร้อยละ 19

เมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนในประเทศมาเลเซียซึ่งประสบปัญหาเศรษฐกิจในช่วงเดียวกันกับประเทศไทย พบว่า ประเทศมาเลเซียยังรักษาระดับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องที่ประมาณร้อยละ 12 ของ GDP ขณะที่การลงทุนของไทยอยู่ต่ำกว่าร้อยละ 7 สัดส่วนการลงทุนนี้สะท้อนออกมาโดยตัวชี้วัดความพร้อมของ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นอันดับโลกในด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง และ LPI ซึ่งมาเลเซียอยู่ในอันดับที่ดีกว่าประเทศไทยในทุกมิติ



รูปที่ 2-6อันดับคะแนน Logistics Performance Index ของประเทศในอาเซียน พ.ศ. 2559

1.6 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ทำการรวบรวมและคำนวณ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของไทยในปี พ.ศ. 2557 อยู่ที่ระดับ 12.1 ล้านล้านบาท ขณะที่ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยทั้งหมดอยู่ที่ประมาณ 1.71 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.1 ซึ่งสามารถ จำแนกได้เป็น

- ต้นทุนด้านการขนส่ง (Transport Cost) ร้อยละ 7.3
- ต้นทุนด้านการกองเก็บสินค้า (Inventory Cost) ร้อยละ 5.5
- ต้นทุนด้านการบริหารจัดการอื่นๆ ร้อยละ 1.3

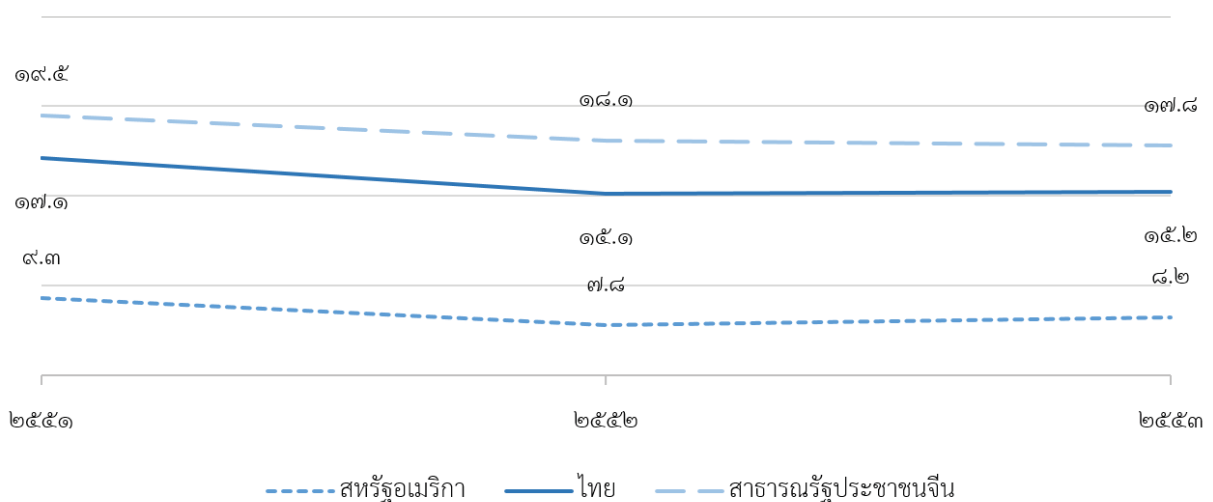
รวม

ร้อยละ 14.1

รูปที่ 4-7 แสดงการเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศจีน ในช่วงปี 2551 – 2553 จากภาพจะเห็นได้ว่า ประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ในอัตราส่วนในภาพรวมที่ต่ำกว่า แต่หากเทียบกับประเทศสหรัฐอเมริกาถือว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทยยังอยู่ในระดับที่สูงสะท้อนถึงช่องว่างที่ประเทศไทยยังสามารถพัฒนาเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศได้

1.7 ศักยภาพและการเติบโตของระบบโลจิสติกส์ของไทย

ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและการค้าในภูมิภาคที่เน้นการส่งออกและนำเข้า ทั้งนี้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การค้าระหว่างประเทศสูง ทั้งยังมีปัจจัยเสริมจากการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ในภูมิภาคอันเนื่องมาจากความตกลงการค้าเสรีในกรอบต่างๆ ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่ช่วยส่งเสริมให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศต่างๆ ในภูมิภาคให้ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



รูปที่ 2-7 การเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศจีน

โดยตำแหน่งที่ดีของประเทศไทยส่งผลให้มีความเหมาะสมในการทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประชาคมอาเซียน (AEC) เนื่องจากมีความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ทำเลที่ตั้งและมีศักยภาพในการเป็นประตูการค้าของภูมิภาค อินโดจีน หรือเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคที่มีอาณาเขตติดต่อกับพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศคือ

- ทิศเหนือ ติดกับประเทศเมียนมาร์และสปป.ลาว
- ทิศตะวันออก ติดกับสปป.ลาวและกัมพูชา

- ทิศตะวันตก ติดกับเมียนมาร์ และ
- ทิศใต้ ติดกับมาเลเซีย

โดยมีการเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางถนนและทางน้ำ ทั้งยังมีพื้นที่ติดทะเล ทั้งทางด้านอ่าวประเทศไทยและทะเลอันดามัน ทำให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้โดยรอบ รวมทั้งสามารถเชื่อมต่อจีนตอนใต้ทางด้านเหนือและเวียดนามทางด้านตะวันออกได้อีกด้วย ด้วยเหตุนี้จึงมีศักยภาพสูงด้านทำเลที่ตั้งในการเป็นประตู (Gateway) สู่อเซียน

ทั้งนี้หากพิจารณาจากกรอบความร่วมมือเหลี่ยมเศรษฐกิจ 5 กรอบ พบว่า ประเทศไทยเป็นเพียงประเทศเดียวที่อยู่ในทุกกรอบสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ โดยมีลักษณะเป็นหน้าด่านของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนี้

- (1) ภาคนือ มีความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (Upper Mekong Economic Cooperation : UMEC) ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน ระหว่างภาคนือของประเทศไทยกับภาคใต้ของจีน เมียนมาร์ และสปป.ลาว
- (2) ภาคนือ มีความร่วมมือหกเหลี่ยมเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) ระหว่างภาคนือของประเทศไทยกับจีนตอนใต้ เมียนมาร์ สปป.ลาว กัมพูชาและเวียดนาม และยังมีความร่วมมือห้าเหลี่ยมเศรษฐกิจ (Ayeyawady-ChaoPhraya-Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) ประกอบด้วย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ ประเทศไทย และเวียดนาม
- (3) ภาคนือ มีความร่วมมือเจ็ดเหลี่ยมเศรษฐกิจในอนุทวีปเอเชียใต้ (Bangladesh-India-Myanmar-Sri Lanka Thailand Economic Cooperation: BIMSTEC) และ
- (4) ภาคนือ มีความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle : IMT-GT)

ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกและอากาศในภูมิภาคได้นั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องมีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เชื่อมโยงกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค ซึ่งปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญคือ รัฐบาล ต้องมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ โดยผ่านช่องทางของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) รวมทั้งงบประมาณของรัฐบาล ในโครงการเร่งด่วนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ

1.8 การใช้พลังงานในการคมนาคมขนส่ง

ตามรายงานของกระทรวงพลังงานพบว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 ถึง ปี พ.ศ. 2553 สัดส่วนการใช้พลังงานของประเทศไทยถูกใช้ไปกับภาคการขนส่งกว่าร้อยละ 35 ขณะที่ผลการคาดการณ์ 20 ปี (ระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2573) แนวโน้มการใช้พลังงานในภาคการขนส่งยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยเป็นรองเพียงภาคอุตสาหกรรม

เท่านั้น ขณะที่ต้นทุนพลังงานโดยเฉพาะน้ำมันมีแนวโน้มที่ผันผวนสูง ดังนั้นการใช้พลังงานสำหรับภาคการคมนาคมขนส่งให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุดจึงถือเป็นความท้าทายที่สำคัญของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.9 ความปลอดภัยบนทางหลวง

องค์การอนามัยโลกประมาณการว่าประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. 2558 เฉลี่ยสูงถึง 21,897 ราย หรือประมาณวันละ 60 ราย และจัดเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่สองของโลก แม้ว่าจะมีการดำเนินการด้านนี้มานานหลายปี แต่ยังไม่สามารถหามาตรการที่มีประสิทธิภาพมาช่วยลดระดับความรุนแรงดังกล่าวได้อย่างมีนัยสำคัญจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องกำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ

หน่วยงานสำคัญในการแก้ปัญหาหลายหน่วยคือ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ขณะที่หน่วยในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และมีสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นหน่วยประสานด้านแผน ขณะเดียวกันมีศูนย์ปลอดภัยคมนาคมซึ่งมีภารกิจในการประสานและสั่งการแต่โอนมาสังกัดภายใต้ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นการชั่วคราว จึงอาจกล่าวได้ว่าปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานหลักที่มีทรัพยากรเพียงพอที่จะสามารถขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง

1.10 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค กรมทางหลวง

การประเมินสภาพการณ์ทางยุทธศาสตร์ที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญมากต่อการดำเนินงานของกรมทางหลวงในระดับองค์กรใหญ่ ด้วยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats Analysis หรือการวิเคราะห์ SWOT) ของกรมทางหลวง ด้วยการนำผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Factor Analysis) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (External Factor Analysis) การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมกับคณะผู้บริหารระดับสูงของกรมทางหลวง รวมถึงการทำแบบสอบถามและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งประกอบไปด้วยกลุ่มตัวอย่างจากผู้ว่าราชการจังหวัด หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ผู้รับเหมาก่อสร้างระบบทางหลวง บริษัทที่ปฏิบัติงานระบบทางหลวง และผู้ใช้บริการ

โดยการวิเคราะห์ SWOT นำไปสู่การประมวลผลเพื่อสรุป

- (1) **สภาพการณ์เชิงบวก (Helpful Events)** ที่เอื้อประโยชน์ต่อกรมทางหลวงให้บรรลุพันธกิจที่กำหนด แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ จุดแข็ง (Strengths, “S”) และโอกาส (Opportunities, “O”)
- (2) **สภาพการณ์เชิงลบ (Harmful Events)** ที่อาจกลายเป็นปัญหาหรืออุปสรรคต่อการบรรลุพันธกิจของกรมทางหลวง แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ จุดอ่อน (Weaknesses, “W”) และอุปสรรค (Threat, “T”)

ทั้งนี้ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ SWOT ของกรมทางหลวง พบว่ามีสภาพการณ์ที่มีนัยสำคัญจำนวนทั้งสิ้น 25 เหตุการณ์ แบ่งเป็น

- 1) สภาพการณ์ที่เป็นจุดแข็งจำนวน 4 เหตุการณ์
- 2) สภาพการณ์ที่เป็นจุดอ่อนจำนวน 7 เหตุการณ์
- 3) สภาพการณ์ที่เป็นโอกาสจำนวน 7 เหตุการณ์
- 4) สภาพการณ์ที่เป็นอุปสรรคจำนวน 7 เหตุการณ์

ดังรายละเอียดที่แสดงอยู่ในตารางที่ 4-3

1.11 ประเด็นสภาพการณ์ กรมทางหลวง

1.11.1 สภาพการณ์ที่เป็นจุดแข็ง

(1) S1: การเป็นหน่วยงานภาครัฐที่ได้รับการสนับสนุนภารกิจและงบประมาณอย่างมีนัยสำคัญ

กรมทางหลวงจัดเป็นหน่วยงานรัฐที่ได้รับการจัดสรรหรือสนับสนุนงบประมาณอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่องเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหน่วยงานอื่นๆ สภาพการณ์นี้ถือเป็น **จุดแข็งด้านกลยุทธ์ (Strength by Strategy)** ของกรมทางหลวง ที่เป็นผลต่อเนื่องมาจากแนวนโยบาย แผนงาน และแผนยุทธศาสตร์ระดับประเทศ ทั้งในระยะสั้น ระยะยาว หรือระยะเร่งด่วน ที่มักมีรายละเอียดสอดคล้องกับภารกิจของกรมทางหลวง ดังนั้นกรมทางหลวงจึงควรใช้จุดแข็งนี้มาผลักดันการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

(2) S2: การปฏิบัติงานที่เข้าถึงพื้นที่และชุมชนได้อย่างรวดเร็ว จากการมีส่วนร่วมราชการกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาค

กรมทางหลวงมีการบริหารราชการส่วนกลางในรูปแบบของ “สำนักงานทางหลวง” และ “แขวงทางหลวง” ซึ่งมีสำนักงานตั้งกระจายอยู่ในภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ ถือเป็น **จุดแข็งด้านโครงสร้าง (Strength by Structure)** ที่ช่วยให้การดำเนินงานของกรมทางหลวงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับชุมชนหรือพื้นที่ต่างๆ เกิดความสะดวก เพราะการเข้าถึงผู้ใช้บริการหรือประชาชนได้อย่างรวดเร็ว ความคุ้นเคยในพื้นที่ และการทราบสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริง

(3) S3: การให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคล

การให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมทักษะทั้งในรูปแบบการอบรมในสถานที่ การใช้ระบบเทคโนโลยี สื่อสารทางไกล หรือส่งเสริมการเรียนรู้ ถือเป็น **จุดแข็งด้านบุคลากร (Strength by Staff)** ที่เอื้อประโยชน์ให้บุคลากรของกรมทางหลวงมีขีดความสามารถในการปฏิบัติงานที่ทันต่อเหตุการณ์และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป

ตารางที่ 2-3 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของกรมทางหลวง

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
S1 การเป็นหน่วยงานรัฐที่ได้รับการสนับสนุนภารกิจและงบประมาณอย่างมีนัยสำคัญ S2 การปฏิบัติงานที่เข้าถึงพื้นที่และชุมชนได้อย่างรวดเร็ว จากการมีส่วนร่วมราชการกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาค S3 การให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคล S4 บุคลากรมีประสบการณ์และความสามารถเชิงวิศวกรรมและการจัดการดำเนินงานทางในระดับแนวทาง	W1 การบริหารจัดการงบประมาณและภาระงานที่ไม่สมดุล W2 ความไม่คล่องตัวในการดำเนินงาน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ W3 การทำงานระหว่างหน่วยงานขาดการบูรณาการ W4 อัตรากำลังที่ไม่เพียงพอและขาดช่วง W5 การวิจัยพัฒนาที่ขาดความเชื่อมโยงกับการปฏิบัติและการบูรณาการ W6 สารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขาดการจัดการและเชื่อมโยงที่ดี W7 การประชาสัมพันธ์และการสร้างความร่วมมือกับชุมชน ขาดการดำเนินงานเชิงรุกและไม่ต่อเนื่อง
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
O1 แผนนโยบายที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง O2 แผนนโยบายที่สนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ของประเทศ O3 แผนนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ นิคมอุตสาหกรรม สถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ และประตูการค้าชายแดน O4 แผนนโยบายที่ให้ความสำคัญและสนับสนุนการพัฒนาโครงการด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ และการใช้กองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อนาคตประเทศไทย O5 ความตื่นตัวของภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน O6 ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี โครงข่าย	T1 การจัดสรรงบประมาณที่ไม่ยืดหยุ่นกับแผนงานและลำดับความสำคัญของโครงการ T2 นโยบายภาครัฐที่เปลี่ยนแปลงไปมา กะทันหัน หรือมีความไม่แน่นอนสูง รวมถึงกฎระเบียบที่ไม่ชัดเจน T3 การขยายตัวของเมือง จำนวนประชากรในพื้นที่รูปแบบการใช้ที่ดิน และพฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและคาดการณ์ได้ยาก T4 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ใช้บริการประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง T5 ความเข้มแข็งของเครือข่ายภาคประชาชนในมิติต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตื่นตัวในเรื่องสังคมและสิ่งแวดล้อม T6 ภัยพิบัติทางธรรมชาติภายในประเทศที่เกิดขึ้นถี่และทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น T7 ปริมาณรถบรรทุกบนระบบทางหลวงที่เพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 2-3 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของกรมทางหลวง

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
อินเทอร์เน็ต และการเข้าถึงของภาคประชาชน O7 การเป็นศูนย์กลางการเดินทางขนส่ง จากผลของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	

(4) S4: บุคลากรมีประสบการณ์และความสามารถเชิงวิศวกรรมและการจัดการด้านงานทางในระดับแนวทาง

การสะสมและถ่ายทอดประสบการณ์ทั้งในเชิงช่าง เชิงวิศวกรรม และเชิงการบริหารจัดการด้านงานทางอย่างต่อเนื่อง จัดเป็น **จุดแข็งด้านทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Strength by Skill)** ของกรมทางหลวง ที่ได้รับการยอมรับจากหน่วยงานอื่นๆ ในวงกว้าง สภาพการณ์ที่เหมาะสมนี้จะช่วยส่งเสริมการปฏิบัติงานของกรมทางหลวงทั้งในด้านงานทาง การวิจัยพัฒนา การถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านงานทาง รวมถึงการเปลี่ยนบทบาทเป็นผู้ควบคุมหรือติดตามการดำเนินงานในอนาคต

1.11.2 สภาพการณ์ที่เป็นจุดอ่อน

(1) W1: การบริหารจัดการงบประมาณและภาระงานที่ไม่สมดุล

แม้ว่ากรมทางหลวงจะได้รับการจัดสรรหรือสนับสนุนงบประมาณอยู่ในระดับสูง แต่งบประมาณส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับภารกิจด้านการพัฒนาก่อสร้างปรับปรุงทางหลวง ขณะที่ภารกิจด้านการบำรุงรักษาทางหลวงซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี กลับไม่มีงบประมาณในสัดส่วนที่สัมพันธ์กัน นอกจากนี้การให้ความสำคัญกับลำดับของการจัดสรรงบประมาณแก่ภารกิจหลักและภารกิจรองที่ไม่สมดุลในเรื่องของช่วงเวลา ก็เป็นอีกสภาพการณ์หนึ่งที่มีผลกระทบให้ประสิทธิภาพของการดำเนินงานของกรมทางหลวงลดน้อยลงกว่าที่ควรจะเป็น สภาพการณ์เหล่านี้ถือเป็น **จุดอ่อนด้านกลยุทธ์ (Weakness by Strategy)**

(2) W2: ความไม่คล่องตัวในการดำเนินงาน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ

การดำเนินงานของกรมทางหลวงมักขึ้นอยู่กับทิศทางนโยบายภาครัฐ ดังนั้นเมื่อนโยบายดังกล่าวเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างกะทันหัน ย่อมส่งให้การดำเนินงานของกรมทางหลวงต้องมีการปรับเปลี่ยนตามไปด้วย อย่างไรก็ตามการที่ติดกรอบระยะเวลาที่มีจำกัด ประกอบกับภาระงานกฎระเบียบ และกระบวนการทำงานของกรมทางหลวง ที่มีขาดความคล่องตัว จึงนำไปสู่



สภาพการณ์ที่ถือเป็น **จุดอ่อนด้านระบบการปฏิบัติงาน** (Weakness by System) ซึ่งทำให้การตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐของกรมทางหลวงเกิดความล่าช้าหรือมีประสิทธิภาพลดน้อยลง

(3) W3: การทำงานระหว่างหน่วยงานขาดการบูรณาการ

กรมทางหลวงประกอบไปด้วยหน่วยงานภายในจำนวนมากที่มีขอบเขตความรับผิดชอบแยกออกจากกันชัดเจน แต่ในทางปฏิบัติจริง การดำเนินงานหลายส่วนจำเป็นต้องได้รับการวางแผน การแลกเปลี่ยนข้อมูล หรือการปฏิบัติงานร่วมกันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่ปัจจุบันสภาพการณ์ของการทำงานร่วมกันยังคงขาดความชัดเจนทั้งในเชิงกระบวนการและระบบ ถือเป็น **จุดอ่อนด้านรูปแบบการบริหารจัดการ** (Weakness by Style) ที่ส่งผลให้การดำเนินงานมักเกิดความล่าช้าไม่สามารถติดตามได้ และองค์กรขาดความยั่งยืน

(4) W4: อัตรากำลังที่ไม่เพียงพอและขาดช่วง

การปรับขนาดกำลังคนภาครัฐซึ่งดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ทำให้กรมทางหลวงเกิดสภาพการณ์เชิงลบภายในองค์กรที่ถือเป็น **จุดอ่อนด้านบุคลากร** (Weakness by Staff) ที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อสัดส่วนภาระงานและปัญหาการปรับตัวของบุคลากรในกรมทางหลวง นอกจากนี้ผลกระทบทางอ้อมของสภาพการณ์เชิงลบนี้ ทำให้เกิดการยืมตัวบุคลากรระหว่างหน่วยงานภายในและการมีช่วงว่างอายุของบุคลากรในสัดส่วนที่ไม่สมดุล นำไปสู่การเกิดปัญหาสะสมอื่นๆ ที่ลดทอนประสิทธิภาพการดำเนินงานของกรมทางหลวงในระยะยาว

(5) W5: การวิจัยพัฒนาที่ขาดความเชื่อมโยงกับการปฏิบัติและการบูรณาการ

ผลลัพธ์งานวิจัยที่ไม่ตรงตามความต้องการที่เกิดขึ้นจริงในภาคสนาม กระบวนการวิจัยและการปฏิบัติงานที่แยกขาดออกจากกัน การไม่นำผลลัพธ์งานวิจัยไปใช้งาน หัวข้อการวิจัยที่ขาดความหลากหลายและไม่ครอบคลุม และการพัฒนาบุคลากรที่ไม่เกิดความสมดุล ล้วนแต่เป็นสภาพการณ์ที่ถือเป็น **จุดอ่อนด้านกลยุทธ์** (Weakness by Strategy) และ **จุดอ่อนด้านระบบการปฏิบัติงาน** (Weakness by System) ของกรมทางหลวง ที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขเพื่อตักต้อนศักยภาพการวิจัยพัฒนาของกรมทางหลวงที่มีอยู่อย่างมากมายให้เกิดประโยชน์สูงสุด

(6) W6: สารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขาดการจัดการและเชื่อมโยงที่ดี

การดำเนินงานของกรมทางหลวงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลสารสนเทศด้านงานทางและด้านอื่นๆ ที่อยู่ภายในหน่วยงาน มาเป็นพื้นฐานของการตัดสินใจอยู่เสมอ แต่จากการที่กรมทางหลวงมีโครงสร้างหน่วยงานที่ใหญ่มาก ส่งผลให้ข้อมูลสารสนเทศมักอยู่กระจัดกระจายออกไปในแต่ละหน่วยงานภายใน อีกทั้งการบริหารจัดการสารสนเทศเหล่านี้ก็ไม่มีมาตรฐานที่ชัดเจนและขาดการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ดีพอ ทั้งหมดจึงนำไปสู่การเกิดสภาพการณ์ที่ถือเป็น **จุดอ่อนด้านระบบการปฏิบัติงาน** (Weakness by System) ของกรมทางหลวง ที่ส่งผลให้เกิด

ปัญหาความล่าช้าในการสืบค้นข้อมูลสารสนเทศ ปัญหาการเข้าถึงข้อมูลสารสนเทศ การซ้ำซ้อนของข้อมูลสารสนเทศ หรือการผนวกข้อมูลสารสนเทศเข้าด้วยกัน

(7) W7: การประชาสัมพันธ์และการสร้างความร่วมมือกับชุมชน ขาดการดำเนินงานเชิงรุกและไม่ต่อเนื่อง

ความเข้มแข็งของชุมชนและสังคมเมืองในโลกในปัจจุบันเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ขณะเดียวกันด้วยความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ทุกคนจึงสามารถเข้าถึงหรือมีช่องทางในการเผยแพร่ข่าวสารได้อย่างสะดวก ดังนั้นการเป็นฝ่ายตั้งรับในการให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชน กลายเป็นความเสียเปรียบที่ถือเป็น **จุดอ่อนด้านระบบการปฏิบัติงาน (Weakness by System)** อันส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และการดำเนินงานของกรมทางหลวงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่นเดียวกันกับการสร้างปฏิสัมพันธ์กับชุมชนเพื่อสร้างความเข้าใจหรือความร่วมมือในด้านต่างๆ ก็ไม่สามารถใช้แนวปฏิบัติที่ผ่านมาในอดีตซึ่งมักขาดความต่อเนื่อง การวางแผนระยะยาว และการมีส่วนร่วมของชุมชน

1.11.3 สภาพการณ์ที่เป็นโอกาส

(1) O1: แนวนโยบายที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

การที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 รวมถึงแผนอื่นๆ ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ และการเชื่อมโยงภูมิภาค ถือเป็นโอกาสจากสภาพแวดล้อมทางการเมือง (Opportunity by Politic) ที่สำคัญของกรมทางหลวงในการผลักดันโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เกิดความก้าวหน้าตามแผนงานที่วางไว้

(2) O2: แนวนโยบายที่สนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ เป็นแนวทางที่สามารถพบได้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 รวมถึงแนวนโยบายหรือแผนงานของประเทศอื่นๆ ดังนั้นกรมทางหลวงจึงควรใช้โอกาสที่เกิดความสอดคล้องระหว่างแนวทางเหล่านี้กับภารกิจหลักของกรมทางหลวงเพื่อผลักดันแผนการดำเนินงานต่างๆ ทั้งการก่อสร้าง ปรับปรุง บำรุงรักษา หรือการพัฒนาในด้านต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการที่มีศักยภาพสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ อันเป็นการใช้โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางการเมือง (Opportunity by Politic) และโอกาสจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (Opportunity by Economic) ให้เกิดประโยชน์

(3) O3: แนวนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ นิคมอุตสาหกรรม สถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ และประตูการค้าชายแดน

นโยบายการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ พื้นที่อุตสาหกรรม หรือแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนการดำเนินงานจากหน่วยงานจำนวนมาก ซึ่งหนึ่งในนั้นก็คือ การสร้างทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าหรือออกจากพื้นที่ จึงถือเป็น โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางการเมือง (Opportunity by Politic) ให้เกิดสภาพการณ์เชิงบวกที่จะช่วยผลักดันแผนการดำเนินงานของกรมทางหลวงในส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่เหล่านี้ได้เป็นอย่างดี

(4) O4: แนวนโยบายที่ให้ความสำคัญและสนับสนุนการพัฒนาโครงการด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ และการใช้กองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย

การพัฒนาโครงการของกรมทางหลวงส่วนใหญ่จำเป็นต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก ขณะที่งบประมาณที่หน่วยงานได้รับจำเป็นต้องจัดสรรให้กับภาระหน้าที่ผูกพันต่างๆ ดังนั้นโครงการจำนวนมากจึงไม่สามารถเกิดขึ้นได้ อย่างไรก็ตามการมีนโยบายสนับสนุนให้หน่วยงานภาครัฐใช้แนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ และการใช้กองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทยกับโครงการที่มีศักยภาพของแต่ละหน่วยงาน ถือเป็น โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางการเมือง (Opportunity by Politic) และโอกาสจากสภาพแวดล้อมทางกฎหมาย (Opportunity by Law) ที่เอื้อประโยชน์อย่างมากต่อกรมทางหลวงในการนำมาใช้ผลักดันโครงการต่างๆ ให้สามารถเกิดขึ้นได้ตามแผนงานที่กำหนด

(5) O5: ความตื่นตัวของภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน

จากการที่ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนถนนได้กลายเป็นปัญหาระดับชาติ ดังนั้นหน่วยงานรัฐ ภาคเอกชน และประชาชน จึงต่างให้ความสนใจกับปัญหานี้เป็นอย่างมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา อันจะเห็นได้จากการผลักดันแนวนโยบาย การสร้างความตื่นตัว และการส่งเสริมการมีส่วนร่วม เพื่อแก้ไขปัญหาความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างจริงจังจากทุกภาคส่วน สภาพการณ์เหล่านี้ถือเป็น โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Opportunity by Social) ที่ส่งเสริมให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยของกรมทางหลวงสามารถประสบผลสำเร็จได้ดีขึ้น

(6) O6: ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี โครงข่ายอินเทอร์เน็ต และการเข้าถึงของภาคประชาชน

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการเข้าถึงที่สะดวกของทุกฝ่าย อาทิ โครงข่ายอินเทอร์เน็ต ความเร็วสูง ระบบ 3G ระบบ 4G กล้องถ่ายภาพหรือบันทึกภาพ แท็บเล็ต และสมาร์ทโฟน ล้วนเป็นสภาพการณ์เชิงบวกซึ่งกรมทางหลวงสามารถเลือกใช้โอกาสจาก สภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี (Opportunity by Technology) เพื่อพัฒนาระบบการดำเนินงาน ระบบการสื่อสาร รูปแบบการประชาสัมพันธ์ รวมถึงรูปแบบการให้บริการแก่ผู้ใช้ทางและประชาชน ที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

(7) O7: การเป็นศูนย์กลางการเดินทางขนส่ง จากผลของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ส่งผลให้ปริมาณการค้าขาย การเดินทาง และการขนส่งสินค้า บริเวณชายแดนเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้จากการที่ประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลาง (Hub) เชื่อมต่อการขนส่งของภูมิภาค ส่งผลให้ระบบโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินการหรือการขนส่งมีความจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน ดังนั้นกรมทางหลวงควรใช้ โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Opportunity by Social) นี้ เพื่อผลักดันแผนงานต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง

1.11.4 สภาพการณ์ที่เป็นอุปสรรค

(1) T1: การจัดสรรงบประมาณที่ไม่ยืดหยุ่นกับแผนงานและลำดับความสำคัญของโครงการ

ด้วยรูปแบบการจัดสรรงบประมาณและการแทรกแซงจากปัจจัยอื่นๆ ส่งผลให้กรมทางหลวงมักไม่สามารถวางแผนและดำเนินงานได้อย่างเต็มศักยภาพ โดยอาจเป็นได้ทั้งในกรณีแผนและการดำเนินงานขาดความต่อเนื่อง ลำช้า หยุดชะงัก หรือในทางกลับกันแผนและการดำเนินงานก็อาจเกิดสภาวะต้องเร่งรัด สภาพการณ์ข้างต้นทั้งหมดถือเป็น อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางการเมือง (Threat by Politic) ที่ส่งผลโดยตรงประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการบรรลุภารกิจต่างๆ ขององค์กร

(2) T2: นโยบายภาครัฐที่เปลี่ยนแปลงไปมา กะทันหัน หรือมีความไม่แน่นอนสูง รวมถึงกฎระเบียบที่ไม่ชัดเจน

ความไม่แน่นอนในแผนและนโยบายภาครัฐ คือ สภาพการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำและไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ของกรมทางหลวง ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อแผนงาน ประสิทธิภาพการดำเนินงาน และภาพลักษณ์ขององค์กร ถือเป็น อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางการเมือง (Threat by Politic) ที่มีความท้าทายสูง เช่นเดียวกับในส่วนของกฎระเบียบด้านงานทางที่หลายส่วนยังไม่ชัดเจนหรือทับซ้อน ก็เป็นสภาพการณ์เชิงลบในแง่ของ อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางกฎหมาย (Threat by Law) ที่ส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการปฏิบัติงานของกรมทางหลวงอย่างต่อเนื่อง

(3) T3: การขยายตัวของเมือง จำนวนประชากรในพื้นที่ รูปแบบการใช้ที่ดิน และพฤติกรรมการเดินทาง ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและคาดการณ์ได้ยาก

สภาพการณ์ที่เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วอีกทั้งยังคาดการณ์หรือควบคุมได้ยาก สำหรับการขยายตัวของเมือง รูปแบบการใช้ที่ดิน จำนวนประชากรในพื้นที่ รูปแบบและจำนวนการเดินทางข้ามพื้นที่ คือ อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Threat by Social) ที่ส่งผล

กระทบต่อระดับการให้บริการของทางหลวงที่มีอยู่ในปัจจุบันให้ลดต่ำลงกว่าที่ควรจะเป็น นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบไปถึงแผนงานเพื่อพัฒนาปรับปรุงทางหลวงอื่นๆ ที่อาจไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปเกินกว่าที่คาดการณ์ไว้

(4) T4: ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ใช้บริการ ประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนสายทางที่เพิ่มและรุนแรงมากขึ้นอย่างต่อเนื่องในประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากพฤติกรรมการขับขี่ การไม่เคารพกฎหมายจราจร รวมถึงการใช้เขตทางและไหล่ทางที่ไม่ถูกต้อง แม้ว่าสาเหตุส่วนใหญ่จะอยู่นอกเหนือขอบเขตการดำเนินงานของกรมทางหลวง แต่ภาพลักษณ์กรมทางหลวงก็มักได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง รวมถึงการเกิดภาระงานและงบประมาณที่เพิ่มขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นการแก้ไขสถานการณ์เชิงลบที่ถือเป็น **อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Threat by Social)** และ**อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางกฎหมาย (Threat by Law)** จึงจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการและต่อเนื่อง

(5) T5: ความเข้มแข็งของเครือข่ายภาคประชาชนในมิติต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตื่นตัวในเรื่องสังคมและสิ่งแวดล้อม

ปัจจุบันการรวมตัวของภาคประชาชนในระดับและรูปแบบต่างๆ มีความเข้มแข็งมากขึ้นทั้งในเชิงโครงสร้าง ข่าวสาร การสนับสนุน และรูปแบบของการแสดงออก ดังนั้นบ่อยครั้งการดำเนินงานของกรมทางหลวงจึงได้รับผลกระทบจากภาคประชาชนซึ่งถือเป็น **อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Threat by Social)** ได้อย่างมีนัยสำคัญ อาทิเช่น แผนงานหรือโครงการเกิดความล่าช้า ต้องทบทวนและเปลี่ยนแปลงรายละเอียดใหม่ เกิดหยุดชะงัก หรืออาจรุนแรงจนถึงขั้นต้องยกเลิกการดำเนินงาน

(6) T6: ภัยพิบัติทางธรรมชาติภายในประเทศที่เกิดขึ้นถี่ และทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น

ความแปรปรวนของโลกที่เกิดจากภาวะโลกร้อนส่งผลให้ประเทศไทยมีแนวโน้มที่เผชิญปัญหาภัยแล้ง และปัญหาอุทกภัยที่บ่อยครั้ง ต่อเนื่อง โดย**อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางสิ่งแวดล้อม (Threat by Environment)** ที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นนี้ เริ่มส่งผลกระทบต่อทางหลวงให้เกิดการชำรุดเสียหายอย่างรุนแรงมากขึ้นตามไปด้วย นำไปสู่การเกิดผลกระทบโดยตรงต่อกรมทางหลวงทั้งในด้านการเพิ่มภาระด้านกำลังคนและงบประมาณ และการเสียภาพลักษณ์อย่างรุนแรง

(7) T7: ปริมาณรถบรรทุกบนระบบทางหลวงที่เพิ่มมากขึ้น

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้มีปริมาณรถบรรทุกสินค้าขนาดต่างๆ มากขึ้นบนระบบโครงข่ายถนนของประเทศ แต่รถเหล่านี้มักมีน้ำหนักบรรทุกทุก ขนาด และรูปร่าง ที่แตกต่างไปจากรถโดยปกติทั่วไป จึงส่งผลให้ทางเกิดความเสียหายได้ง่ายและรวดเร็วขึ้น รวมถึงอุบัติเหตุบนทางหลวงก็มีความเสี่ยงมากขึ้น ทั้งในแง่ของความรุนแรงและความถี่ในการเกิด ทั้งนี้สถานการณ์บนทางหลวงที่เปลี่ยนแปลงไปนี้ถือเป็น **อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (Threat by Economic)** และ**อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Threat by Social)** ซึ่งทำลายการดำเนินงานของกรมทางหลวงใน

บทที่ 2 แผนปฏิบัติการ 5 ปี กรมทางหลวง

พ.ศ. 2563 - 2565

2.1 วิสัยทัศน์

“ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ”

วิสัยทัศน์ของกรมทางหลวงแฝงไว้ด้วยมติดำเนินงานด้านงานทางใน 4 มิติ ได้แก่ มิติของระบบทางหลวงที่สะดวก มิติของระบบทางหลวงที่ปลอดภัย มิติของระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง และมิติของการพัฒนาระบบบริหารองค์กร โดยความหมายของการดำเนินงานด้านงานทางในแต่ละมิติมีรายละเอียดดังนี้

(1) มิติของระบบทางหลวงที่สะดวก

การมีระบบทางหลวงซึ่งมีคุณภาพตามมาตรฐานที่ทันสมัย สู่การสร้างความสะดวกสบายในมิติต่างๆ เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การพัฒนาคุณภาพชีวิต และการเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ ทั้งนี้สามารถแบ่งมิติความสะดวกของระบบทางหลวงได้ดังนี้

- ระบบทางหลวงที่เข้าถึง (Accessibility) ได้ง่ายและสะดวกโดยประชาชนและผู้ใช้ทาง เพื่อยกระดับคุณภาพการดำเนินชีวิตและการดำเนินธุรกิจ
- ระบบทางหลวงที่คล่องตัว (Mobility) อย่างสมดุลทั้งระบบ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการเดินทางขนส่งซึ่งมีระยะเวลาการเดินทางที่เชื่อถือได้
- ระบบทางหลวงที่มีระดับการให้บริการ (Serviceability) อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา เพื่อให้สามารถใช้งานระบบทางหลวงได้เต็มศักยภาพ
- ระบบทางหลวงที่มีการใช้เทคโนโลยีและเทคโนโลยีดิจิทัล (Technology and Digital Technology) เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการแก่ ผู้ใช้ทาง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชน
- ระบบทางหลวงที่มีความสวยงาม สอดรับกับวัฒนธรรมในพื้นที่ เป็นมิตรกับสังคม และสิ่งแวดล้อม (Sustainability) เพื่อความพึงพอใจสูงสุดของผู้ใช้บริการ และประชาชน

(2) มิติของระบบทางหลวงที่ปลอดภัย

การมีระบบทางหลวงที่ปลอดภัย (Safety) ที่ดีต่อผู้ใช้บริการ ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อันเป็นไปตามมาตรฐานที่ทันสมัย ทั้งในเชิงโครงสร้างทางกายภาพของระบบทางหลวง อุปกรณ์ที่ติดตั้งบนระบบทางหลวง การอำนวยความสะดวกปลอดภัย รวมถึงการสร้างจิตสำนึกและค่านิยมด้าน

ความปลอดภัย เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ผู้ใช้ทาง และลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ

(3) มิติของระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง

การมีระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) กับมิติความต้องการของประเทศในด้านต่างๆ ได้แก่

- การเชื่อมโยงกับการคมนาคมรูปแบบอื่นๆ ทั้งรถไฟ เรือ เครื่องบิน จักรยาน รวมถึงระบบขนส่งมวลชน
- การเชื่อมโยงกับทางหลวงต่างๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีศักยภาพ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึงพื้นที่
- การเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์และนโยบายกระทรวงคมนาคม รวมถึงการบูรณาการกับหน่วยงานต่างๆ ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการสร้างระบบการเดินทางขนส่งที่ยั่งยืนของประเทศและภูมิภาค
- การเชื่อมโยงกับนโยบายของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและของหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เพื่อสนับสนุนแผนและนโยบายในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการพัฒนาสังคม

(4) มิติของการพัฒนาระบบบริหารองค์กร

กรมทางหลวงจะสามารถทำให้ระบบทางหลวงมีความสะดวก มีความปลอดภัย และเกิดการเชื่อมโยงได้ ก็ต่อเมื่อกรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบบริหารองค์กรที่ต่อเนื่องและครอบคลุมในทุกมิติ เช่น การพัฒนาแผนงานโครงการและการดำเนินงานเพื่อผลสัมฤทธิ์ตามบทบาทพันธกิจ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ การปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด การพัฒนาระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล การประชาสัมพันธ์ การวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ การบริหารทรัพยากรบุคคล การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การบริหารเครื่องจักร การจัดการระบบพัสดุ การบริหารงบประมาณ การพัฒนากฎระเบียบและแนวทางการปฏิบัติ การคำนึงถึงส่วนรวม การมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การคงไว้ซึ่งธรรมาภิบาล การยึดมั่นในหลักเศรษฐกิจพอเพียง และความโปร่งใส

การประเมินความสำเร็จสำหรับวิสัยทัศน์ของกรมทางหลวง ได้กำหนดรูปแบบการประเมินตามมิติสำคัญที่ปรากฏในวิสัยทัศน์ทั้ง 4 มิติ ร่วมกับการประเมินภาพรวมทั้งหมด หรือมิติที่ 5 ได้แก่ มิติของระบบทางหลวงในภาพรวม ดังนั้นตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายระดับวิสัยทัศน์ของกรมทางหลวงจึงมีทั้งหมด 5 ตัวชี้วัด ได้แก่

- (1) อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก
(หน่วย : กิโลเมตร/ชั่วโมง)
- (2) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
(หน่วย : จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน)
- (3) เวลาที่ประหยัดได้จากการเดินทางบนระบบทางหลวงสายหลัก
(หน่วย : นาที)
- (4) คะแนนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของประเทศไทย โดย World Economic Forum
(หน่วย : คะแนน (1 – 7))
- (5) คะแนนรวมการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ
(หน่วย : ร้อยละ)

รายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จระดับวิสัยทัศน์แสดงอยู่ในตารางที่ 1-1

ตารางที่ 2-1 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายระดับวิสัยทัศน์

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ค่าเป้าหมาย						
		ข้อมูล	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.
		ฐาน	2560	2561	2562	2563	2564	2565
(1)	อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก หน่วย : กิโลเมตร/ชั่วโมง	75 (2559)	75.5	76	76.5	77	77.5	78
(2)	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง หน่วย : จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน	9.54 (2558)	8.58	7.72	6.95	6.26	5.63	5.60
(3)	เวลาที่ประหยัดได้จากการเดินทางบนระบบทางหลวงสายหลัก หน่วย : นาที	2.5 (2558)	5	7.5	10	12.5	15	15.5
(4)	คะแนนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของประเทศไทย โดย World Economic Forum	4.4 (2558 /2559)	4.5	4.6	4.7	4.8	4.9	5.0



	หน่วย : คะแนน (1 – 7)							
(5)	คะแนนรวมการประเมินส่วนราชการ ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพ ในการปฏิบัติราชการ	80 (2559)	81	82	83	83.5	84	84.5
	หน่วย : ร้อยละ							

2.2 พันธกิจ

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

2.3 ค่านิยม

“HIGHWAYS”

“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์
ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ รับผิดชอบต่อพันธกิจ เกษะติดการให้บริการ ประสานพลังเป็นหนึ่งเดียว”

- | | | |
|------------------------------------|---|----------------------------|
| (1) <u>H</u> igh performance | : | สร้างสรรค์ผลงาน |
| (2) <u>I</u> ntelligent technology | : | ผสานเทคโนโลยี |
| (3) <u>G</u> ood knowledge | : | ด้วยความรู้ที่เหมาะสม |
| (4) <u>H</u> onesty | : | ซื่อสัตย์ |
| (5) <u>W</u> ork smart | : | ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ |
| (6) <u>A</u> ccountability | : | รับผิดชอบต่อพันธกิจ |
| (7) <u>Y</u> ear-round commitment | : | เกษะติดการให้บริการ |
| (8) <u>S</u> ynergy | : | ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว |

2.4 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

: คงไว้ซึ่งความรับผิดชอบในผลประโยชน์ของชาติและประชาชน

2.5 เป้าหมายการให้บริการ

- 1) การพัฒนาระบบทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัว เพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุลและสมบูรณ์
- 2) การพัฒนาและบำรุงรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวงที่รวดเร็ว ครอบคลุม และทันต่อสถานการณ์
- 3) การควบคุมและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ
- 4) การพัฒนาระบบบริการจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเชื่อมโยงความสมดุลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานแห่งความพอเพียง

2.6 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย กลยุทธ์

2.6.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1

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

(1) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) มีระบบทางหลวงที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทาง การขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และการพัฒนาประเทศ ด้วยการพัฒนาโครงข่ายของระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมต่อได้อย่างสมบูรณ์
- 2) มีระบบทางหลวงที่คล่องตัวเพื่อสนับสนุนการเดินทางขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ด้วยการติดตามและแก้ไขสมรรถนะของระบบทางหลวงอย่างต่อเนื่อง
- 3) มีการส่งเสริมการพัฒนาระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความเข้าใจและผลานความร่วมมือกับท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน ในขั้นตอนการพัฒนาโครงการ
- 4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพของกระบวนการพัฒนาระบบทางหลวงที่ต่อเนื่อง ด้วยการวิจัยนวัตกรรม มาตรฐาน ข้อกำหนด เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัย อย่างบูรณาการและพอเพียง

(2) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- 1) ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือ ทางหลวงสัมปทาน
(หน่วย : ร้อยละ)
- 2) ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษ
(หน่วย : ร้อยละ)
- 3) สัดส่วนประชากรที่เข้าถึงการเดินทางรูปแบบอื่น ได้ภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 4) ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP พิจารณาแยกองค์ประกอบเฉพาะการขนส่งบนระบบทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 5) ความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)

ตารางที่ 1-2 แสดงรายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

ตารางที่ 2-2 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ค่าเป้าหมาย						
		ข้อมูล ฐาน	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.
			2560	2561	2562	2563	2564	2565
(1)	ความสำเร็จการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือทางหลวงสัมปทาน ตามแผนงาน	80 (2559)	82	84	86	88	90	90
	หน่วย : ร้อยละ							
(2)	ความสำเร็จการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษตามแผนงาน	50 (2559)	60	65	70	80	90	90
	หน่วย : ร้อยละ							
(3)	สัดส่วนประชากรที่เข้าถึงการเดินทางรูปแบบอื่น ได้ภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมง	76 (2558)	78	79	80	81	82	82.5
	หน่วย : ร้อยละ							
(4)	ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP พิจารณาแยกองค์ประกอบเฉพาะการขนส่งบนระบบทางหลวง	4.4 (2559)	4.3	4.3	4.3	4.2	4.0	4.0
	หน่วย : ร้อยละ							
(5)	ความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง	78 (2559)	79	80	82	83	85	86
	หน่วย : ร้อยละ							

(3) กลยุทธ์

- 1) กลยุทธ์ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่นประเทศ และภูมิภาค
- 2) กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

- 3) กลยุทธ์ 1.3 เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) กลยุทธ์ 1.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดการภูมิทัศน์ และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม
- 5) กลยุทธ์ 1.5 พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด ด้านงานทาง ทั้งในด้านออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ
- 6) กลยุทธ์ 1.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนา ระบบทางหลวง

(4) วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

- 1) กลยุทธ์ 1.1
พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
 1. เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินที่เข้าถึงและเชื่อมโยงได้อย่างสะดวก
 2. เพื่อพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เชื่อมโยงสู่ทุกภูมิภาค
 3. เพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและที่พักริมทางของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐาน
- 2) กลยุทธ์ 1.2
พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
 1. เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมโยง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
 2. เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมโยง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว
 3. เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมโยง เพื่อสนับสนุนด่านและการค้าชายแดน
 4. เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมโยง เพื่อสนับสนุนความมั่นคงของชาติ

3) กลยุทธ์ 1.3

เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1. เพื่อพัฒนาและแก้ไขสมรรถนะของโครงข่ายระบบทางหลวง ให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง
2. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายทางหลวงกับการเดินทางขนส่งรูปแบบอื่นๆ
3. เพื่อสนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานในการเดินทางและขนส่งทางถนนได้อย่างคุ้มค่า

4) กลยุทธ์ 1.4

พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดการภูมิทัศน์ที่ดี และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

1. เพื่อส่งเสริมการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและจัดการระบบทางหลวงผ่านความร่วมมือรูปแบบต่างๆ
2. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการออกแบบโครงสร้างและภูมิทัศน์ของระบบทางหลวงที่สอดคล้องกับความต้องการ สภาพแวดล้อม และวัฒนธรรมท้องถิ่น
3. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านภูมิทัศน์ที่ดีให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงการ
4. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเข้าใจและลดผลกระทบ

5) กลยุทธ์ 1.5

พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด ด้านงานทาง ทั้งในด้านออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ

1. เพื่อพัฒนา ปรับปรุง แก้ไข มาตรฐาน ข้อกำหนด ทั้งในด้านการออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา อำนวยความปลอดภัย และการให้บริการ ให้มีความทันสมัยและรองรับความท้าทายในอนาคต

6) กลยุทธ์ 1.6

พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง

1. เพื่อสร้างงานวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านการพัฒนาระบบทางหลวงอย่างบูรณาการและสามารถปฏิบัติได้จริง
2. เพื่อพัฒนานวัตกรรมด้านการพัฒนาระบบทางหลวงด้วยตนเอง

3. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเทคโนโลยีในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง
4. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ การสื่อสารสำหรับการพัฒนาระบบทางหลวง
5. เพื่อยกระดับและเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการพัฒนาระบบทางหลวงร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.6.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2

การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

(1) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) มีระบบทางหลวงที่รักษาระดับการให้บริการที่ดี ด้วยการบำรุงรักษาระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง
- 2) มีการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตามมาตรฐาน และการพัฒนารูปแบบการให้บริการที่ทันสมัย
- 3) มีการส่งเสริมการรักษาระดับการให้บริการ ภูมิทัศน์ ไหล่ทาง ทางเท้า ของระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความร่วมมือจากท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน
- 4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพการรักษาระดับการให้บริการอย่างต่อเนื่อง ด้วยการวิจัยนวัตกรรม เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการและพอเพียง

(2) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- 1) ระยะทางของทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 3.5 ม./กม.
(หน่วย : ร้อยละ)
- 2) ระยะทางของทางหลวงพิเศษ ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 2.5ม./กม.
(หน่วย : ร้อยละ)

- 3) ระยะทางของทางหลวงภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางไม่เกิน 4.5ม./กม.

(หน่วย : ร้อยละ)

- 4) จำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดที่ลดลง เมื่อเทียบกรณีฐาน

(หน่วย : ร้อยละ)

- 5) ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยของผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง

(หน่วย : ร้อยละ)

รายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ แสดงอยู่ในตารางที่ 1-3

ตารางที่ 2-3 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ค่าเป้าหมาย						
		ข้อมูล ฐาน	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.
			2560	2561	2562	2563	2564	2565
(1)	ระยะทางของทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 3.5ม./กม.	82 (2559)	82	82	83	83	83	83
	หน่วย : ร้อยละ							
(2)	ระยะทางของทางหลวงพิเศษ ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 2.5ม./กม.	90 (2559)	91	92	93	94	95	95
	หน่วย : ร้อยละ							
(3)	ระยะทางของทางหลวงภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางไม่เกิน 4.5ม./กม.	92 (2559)	92	92.5	93	93.5	94	94.5
	หน่วย : ร้อยละ							
(4)	จำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดที่ลดลง เมื่อ	- (2560)	-	10	20	40	60	60



	เทียบกรณีฐาน							
	หน่วย : ร้อยละ							
(5)	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยของผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง	78 (2559)	79	80	82	83	85	85.5
	หน่วย : ร้อยละ							

(3) กลยุทธ์

- 1) กลยุทธ์ 2.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง
- 2) กลยุทธ์ 2.2 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง
- 3) กลยุทธ์ 2.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง
- 4) กลยุทธ์ 2.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ
- 5) กลยุทธ์ 2.5 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไร่นาทาง และทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน
- 6) กลยุทธ์ 2.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษา และการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง

(4) วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

- 1) กลยุทธ์ 2.1
พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง
 1. เพื่อบำรุงรักษาผิวทางของระบบทางหลวงให้มีความเรียบสม่ำเสมอตามมาตรฐาน
 2. เพื่อซ่อมแซมระบบทางหลวงให้ปราศจากหลุมบ่อ
- 2) กลยุทธ์ 2.2
พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง
 1. เพื่อฟื้นฟูทางหลวงที่เสียหายจากภัยพิบัติได้อย่างรวดเร็ว
 2. เพื่อพัฒนาระบบระบายน้ำ ระบบป้องกัน การกัดเซาะ
 3. เพื่อแก้ไขปัญหาทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติอย่างยั่งยืน

3) กลยุทธ์ 2.3

**พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ
สำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง**

1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของสถานีตรวจสอบน้ำหนักให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมาตรฐานสากล
2. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการตรวจสอบและการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะให้ทันสมัยและเป็นมาตรฐานสากล
3. เพื่อตรวจจับยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนด

4) กลยุทธ์ 2.4

พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

1. เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและประชาชนในด้านการจราจรและระหว่างการเดินทาง
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการบนระบบทางหลวง
3. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการสำหรับการขออนุญาต

5) กลยุทธ์ 2.5

พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน

1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทาง และทางเท้า
2. เพื่อสร้างเครือข่ายภาคประชาชนในการเฝ้าระวังและสังเกตการณ์ความผิดปกติต่างๆ บนระบบทางหลวง
3. เพื่อสร้างเครือข่ายรักษาทะเลทางเพื่อสร้างความรู้สึกมีส่วนร่วมและเป็นเจ้าของทางหลวงร่วมกัน

6) กลยุทธ์ 2.6

พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง

1. เพื่อสร้างงานวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง อย่างบูรณาการและสามารถปฏิบัติได้จริง

2. เพื่อพัฒนานวัตกรรมด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวงด้วยตนเอง
3. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเทคโนโลยีในด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง
4. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสารสำหรับการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง
5. เพื่อยกระดับและเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง

2.6.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

(1) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) มีระบบทางหลวงที่ปลอดภัย ด้วยการแก้ไขควบคุมตามมาตรฐานที่ดีและต่อเนื่อง
- 2) มีความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ทันสมัย ด้วยการพัฒนาระบบจราจร ระบบควบคุมและระบบดัชนีประเมินความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง
- 3) มีการส่งเสริมความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการส่งเสริมค่านิยมและความเข้าใจด้านความปลอดภัยกับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ
- 4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ต่อเนื่อง ด้วยการวิจัยนวัตกรรม เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการและพอเพียง

(2) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- 1) ความสำเร็จของการดำเนินการนำดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพมาใช้กับระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 2) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
(หน่วย : จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน)

- 3) จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
(หน่วย : จำนวนครั้งอุบัติเหตุต่อการเดินทาง 1 ล้านกิโลเมตร)
- 4) อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงบริเวณจุดอันตรายบนระบบทางหลวงซึ่งได้รับการแก้ไขเมื่อเทียบกรณีฐานในปีก่อนหน้า
(หน่วย : ร้อยละ)
- 5) ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยบนทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)

ตารางที่ 1-4 แสดงรายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ที่ 3 :
ความปลอดภัย

(3) กลยุทธ์

- 1) กลยุทธ์ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- 2) กลยุทธ์ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- 3) กลยุทธ์ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ
- 4) กลยุทธ์ 3.4 พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่านิยม วินัย ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง
- 5) กลยุทธ์ 3.5 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง
- 6) กลยุทธ์ 3.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

ตารางที่ 2-4 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ค่าเป้าหมาย						
		ข้อมูล ฐาน	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.
			2560	2561	2562	2563	2564	2565
(1)	ความสำเร็จของการดำเนินการนำดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพมาใช้กับระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	20 (2559)	30	40	60	80	100	100
	หน่วย : ร้อยละ							
(2)	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	3.29 (2559)	2.96	2.66	2.39	2.15	1.94	1.93
	หน่วย : จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน							
(3)	จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	6.35 (2559)	4.72	4.55	4.39	4.23	4.07	4.0
	หน่วย : ร้อยละ							
(4)	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงบริเวณจุดอันตรายบนระบบทางหลวงซึ่งได้รับการแก้ไข เมื่อเทียบกรณีฐานในปีก่อนหน้า	10 (2559)	ลดลง 12	ลดลง 14	ลดลง 16	ลดลง 18	ลดลง 20	ลดลง 20
	หน่วย : ร้อยละ							
(5)	ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยบนทางหลวง	78 (2559)	79	80	82	83	85	85.5
	หน่วย : ร้อยละ							

(4) วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

1) กลยุทธ์ 3.1

พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

1. เพื่อพัฒนาตัวชี้วัดสำหรับประเมินความปลอดภัยด้านกายภาพของระบบทางหลวง
2. เพื่อป้องกันและปรับปรุงปัจจัยที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
3. เพื่อติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยตามหลักเกณฑ์มาตรฐาน

2) กลยุทธ์ 3.2

พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

1. เพื่อติดตามและวิเคราะห์จุดเสี่ยงบนทางระบบทางหลวง
2. เพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก

3) กลยุทธ์ 3.3

พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ

1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการและกฎระเบียบในการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการและกฎระเบียบในการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวง
3. เพื่อส่งเสริมการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า

4) กลยุทธ์ 3.4

พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่านิยม วินัย ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

1. เพื่อประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่เข้าถึงและตรงจุด
2. เพื่อสนับสนุนการบูรณาการความปลอดภัยบนระบบทางหลวงทั้งในด้านกฎระเบียบ วินัย ค่านิยม การศึกษา กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

5) กลยุทธ์ 3.5

พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง

1. พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมติดตามระบบจราจรบนระบบทางหลวง
2. พัฒนาและบำรุงป้ายและสัญลักษณ์บนระบบทางหลวงให้พร้อมใช้งาน
3. พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมติดตามยานพาหนะบนระบบทางหลวง

6) กลยุทธ์ 3.6

พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

1. เพื่อสร้างงานวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการและสามารถปฏิบัติได้จริง
2. เพื่อพัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวงด้วยตนเอง
3. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเทคโนโลยีในด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง
4. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสารสำหรับการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง
5. เพื่อยกระดับและเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

2.6.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

(1) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) มีความรับผิดชอบต่อพันธกิจ ด้วยการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ผ่านแผนงาน โครงการ และกิจกรรมอย่างบูรณาการ
- 2) มีองค์กรที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากร การประชาสัมพันธ์ การจัดการสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีดิจิทัล

- 3) มีองค์ที่ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาบุคลากร งานวิจัย นวัตกรรม กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน
- 4) มีความรับผิดชอบต่อผลประโยชน์สาธารณะ ด้วยการดำเนินงานและการจัดการ ข้อเรียกร้องบนพื้นฐานของความซื่อสัตย์และธรรมาภิบาล

(2) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- 1) ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ (PART)
(หน่วย : ร้อยละ)
- 2) ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติงาน ประจำปีของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 3) ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยี ดิจิทัลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 4) ความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริงจากงานวิจัย การพัฒนา รวมถึงการสร้างนวัตกรรม ของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 5) ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของ หน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 6) ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลของ หน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 7) ความสำเร็จของผลการดำเนินงานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสของหน่วยงานภายใน กรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 8) ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญต่อภาพลักษณ์และการดำเนินงานของ หน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)

รายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ แสดงอยู่ในตารางที่ 1-5

(3) กลยุทธ์

- 1) กลยุทธ์ 4.1 พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน โครงการ และกิจกรรม
- 2) กลยุทธ์ 4.2 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัสดุ การบริหารเครื่องจักร การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินงานขององค์กร
- 3) กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร
- 4) กลยุทธ์ 4.4 พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน
- 5) กลยุทธ์ 4.5 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก
- 6) กลยุทธ์ 4.6 พัฒนาและส่งเสริมการจัดการข้อร้องเรียน การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น และระบบบริหารจัดการ บนพื้นฐานของระบบธรรมาภิบาล

ตารางที่ 2-5 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ค่าเป้าหมาย						
		ข้อมูลฐาน	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.
			2560	2561	2562	2563	2564	2565
(1)	ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ (PART)	70 (2559)	71	72	73	74	75	75.5
	หน่วย : ร้อยละ							
(2)	ความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติงานประจำปีของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง	60 (2559)	63	66	70	75	80	80
	หน่วย : ร้อยละ							
(3)	ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงาน	78 (2559)	80	82	84	87	90	90



	ภายในกรมทางหลวง							
	หน่วย : ร้อยละ							
(4)	ความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริง จากงานวิจัย การพัฒนา รวมถึง การสร้างนวัตกรรมของหน่วยงาน ภายในกรมทางหลวง	50 (2559)	55	60	70	80	80	80
	หน่วย : ร้อยละ							
(5)	ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตาม แผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและ ระเบียบของหน่วยงานภายในกรมทาง หลวง	-	50	60	70	75	80	81
	หน่วย : ร้อยละ							
(6)	ความสำเร็จของการดำเนินการตาม แผนพัฒนาและบริหารทรัพยากร บุคคลของหน่วยงานภายในกรมทาง หลวง	78 (2559)	80	82	84	87	90	90
	หน่วย : ร้อยละ							
(7)	ความสำเร็จของผลการดำเนินงาน ด้านคุณธรรมและความโปร่งใสของ หน่วยงานภายในกรมทางหลวง	100 (2559)	100	100	100	100	100	100
	หน่วย : ร้อยละ							
(8)	ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ สำคัญต่อภาพลักษณ์และกาดำเนินงาน ของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง	78 (2559)	79	80	82	83	85	85
	หน่วย : ร้อยละ							

(4) วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

1) กลยุทธ์ 4.1

พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน
โครงการ และกิจกรรม

1. เพื่อพัฒนาแผนงาน นโยบาย และแผนปฏิบัติการด้านงานทาง บนพื้นฐาน
หลักเศรษฐกิจพอเพียงอย่างบูรณาการ



2. เพื่อส่งเสริมการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงอย่างบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายในและภายนอก
3. เพื่อติดตามค่าเป้าหมายของการดำเนินงานตามแผนงานสู่การสร้างประสิทธิผลได้ตามเป้าหมาย

2) กลยุทธ์ 4.2

พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัสดุ การบริหารเครื่องจักร การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินงานขององค์กร

1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านงบประมาณอย่างถูกต้อง คุ่มค่าโปร่งใส และตรวจสอบได้
2. เพื่อยกระดับระบบพัสดุให้มีประสิทธิภาพ ถูกต้อง เป็นแนวทางเดียวกัน และอยู่ในระดับแนวหน้า
3. เพื่อบริหารจัดการเครื่องจักรและอุปกรณ์ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจ
4. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการประชาสัมพันธ์เชิงรุก ให้รวดเร็ว ถูกต้อง ครบถ้วน ถึงกลุ่มเป้าหมาย และต่อเนื่อง
5. เพื่อพัฒนาระบบดำเนินการและการจัดการอาคารสถานที่อย่างมีประสิทธิภาพ

3) กลยุทธ์ 4.3

พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร

1. เพื่อพัฒนา สนับสนุน และเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั่วประเทศ ให้สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงข้อมูลได้สะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
2. เพื่อพัฒนาและเตรียมความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่องค์กร
3. เพื่อเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่บุคลากรของกรมทางหลวง

4) กลยุทธ์ 4.4

พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน

1. เพื่อบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลให้เกิดความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

2. เพื่อพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้มีขีดความสามารถในการปฏิบัติงานตามภารกิจและตามบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป
3. เพื่อพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรการอบรมที่ทันสมัย ครบคลุม และตรงความต้องการ
4. เพื่อส่งเสริมการต่อยอดและถ่ายทอดองค์ความรู้และประสบการณ์การทำงานของบุคลากรกรมทางหลวง
5. เพื่อสนับสนุนบุคลากรของกรมทางหลวงให้เป็นบุคลากรมืออาชีพที่มีความสุข

5) กลยุทธ์ 4.5

พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก

1. เพื่อส่งเสริมงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในภาคปฏิบัติได้จริง
2. เพื่อปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ ให้เกิดความชัดเจนและทันต่อเหตุการณ์
3. เพื่อพัฒนาและปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานให้เกิดความทันสมัย
4. เพื่อสนับสนุนให้เกิดการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกอย่างบูรณาการ

6) กลยุทธ์ 4.6

พัฒนาและส่งเสริมการจัดการข้อร้องเรียน การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น และระบบบริหารจัดการ บนพื้นฐานของระบบธรรมาภิบาล

1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการข้อร้องเรียนจากผู้ใช้งาน ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
2. เพื่อส่งเสริมและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการผลกระทบจากระบบทางหลวงที่มีต่อประชาชน สังคม และสิ่งแวดล้อม
3. เพื่อประเมินและพัฒนาการใช้งบประมาณ การดำเนินงาน และระบบบริหารจัดการของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง ที่สอดคล้องกับระบบธรรมาภิบาลและหลักเศรษฐกิจพอเพียง

บทที่ 3 ผลผลิต โครงการ และกิจกรรมและ แผนงาน

3.1 รายชื่อ ผลผลิต โครงการ และกิจกรรม

เพื่อให้การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2565* ประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ กรมทางหลวงได้วางแนวทางการดำเนินงานขององค์กรผ่าน “ผลผลิต” “โครงการ” และ “กิจกรรม” ดังต่อไปนี้

- (1) แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปี 2563 ได้แก่
 - 1.1) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา
 - กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง
 - 1.2) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา
 - กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง
 - กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน
 - กิจกรรมการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะบนทางหลวง
 - 1.3) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย
 - กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกตำรวจทางหลวง
 - กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนน
 - กิจกรรมป้องกันและอำนวยความสะดวกช่วงเทศกาล
 - กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจรบนทางหลวงอาเซียน
- (2) แผนงานบูรณาการพัฒนาศักยภาพพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ปี 2563 ได้แก่
 - 2.1) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ
 - กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ

* มีการเปลี่ยนแปลงตามนโยบาย/หรือยุทธศาสตร์ของรัฐบาลได้ในแต่ละปีเพื่อให้เหมาะสมในสถานการณ์ขณะนั้น
ซึ่งแผนนี้จะมีการทบทวนให้เป็นปัจจุบันในแต่ละปี

- (2) แผนงานบูรณาการพัฒนาศักยภาพพื้นที่ระดับภาคปี 2563 ได้แก่

- 3.1) โครงการเสริมศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานเมืองเป้าหมายและเมืองชายแดน
- กิจกรรมเสริมสร้างศักยภาพพื้นฐานเมืองและวางผังเมืองทั้งเมืองหลักและเมืองชายแดน พัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคม
- 3.2) โครงการพัฒนากลุ่มท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและกลุ่มชาติพันธุ์ภาคเหนือ
- กิจกรรม พัฒนากลุ่มท่องเที่ยวที่มีศักยภาพตามแนวทางการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์(กลุ่มท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและกลุ่มชาติพันธุ์ กลุ่มท่องเที่ยวมรดกโลก กลุ่มท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ กลุ่มท่องเที่ยวที่มีเป้าหมายเฉพาะ
- 3.3) โครงการพัฒนาพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและนิเวศน์
- กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ให้มีคุณค่าและมูลค่าเพิ่ม มีความหลากหลาย และเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดอย่างยั่งยืน
 - กิจกรรมพัฒนาการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวชุมชน แหล่งสินค้า OTOP และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร
- 3.4) โครงการพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจภาคกลาง
- กิจกรรมเร่งดำเนินการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงภาคกลางกับภาคอื่น ๆ ของประเทศ
- 3.5) โครงการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม
- กิจกรรม พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ให้มีคุณค่าและมูลค่าเพิ่ม มีความหลากหลาย และเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดอย่างยั่งยืน
- 3.6) โครงการพัฒนาเมืองการค้าและการท่องเที่ยวชายแดน
- กิจกรรมพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงและมีมาตรฐานทั้งทางบกและทางอากาศ
- 3.7) โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนภาคตะวันออก
- กิจกรรมพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนอรัญประเทศจังหวัดสระแก้ว ให้เป็นประตูและศูนย์กลางทางการค้า การท่องเที่ยวและการลงทุน



- 3.8) **โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ศาสนา วัฒนธรรมและอารยธรรม**
 - กิจกรรมฟื้นฟูและปรับปรุงการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดนครนายก ฉะเชิงเทรา จันทบุรี และตราด ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์เชิงเกษตร เชิงสุขภาพ
 - กิจกรรมฟื้นฟูและอนุรักษ์การท่องเที่ยวในจังหวัดปราจีนบุรีและสระแก้ว ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวอารยธรรมขอม
- 3.9) **โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางจังหวัดเป็นเมืองน่าอยู่**
 - กิจกรรมพัฒนาเมืองศูนย์กลางจังหวัดเป็นเมืองน่าอยู่
- 3.10) **โครงการส่งเสริมและพัฒนาก่อสร้างเพื่อธรรมชาติ**
 - กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก ประชาสัมพันธ์ และเชื่อมโยงกิจกรรมการท่องเที่ยว
- 3.11) **โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่และพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมือง**
 - กิจกรรมเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงภาคกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลาง และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก(EEC) ให้แล้วเสร็จตามแผน
 - กิจกรรมเร่งพัฒนาโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งภายในภาคให้เป็นระบบที่สมบูรณ์
- 3.12) **โครงการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนและระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ**
 - กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงชายแดน
- 3.13) **โครงการยกระดับมาตรฐานบริการและส่งเสริมธุรกิจต่อเนื่องในแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของภาค**
 - กิจกรรม พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่กับแหล่งท่องเที่ยวเดิม
 - กิจกรรม พัฒนาและสนับสนุนท่าเรือสำราญให้เป็นท่าเรือหลัก พัฒนาท่าเรือแหวะพัก และท่าเรือมาริน่า
- 3.14) **โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมและการค้าเชื่อมโยงการค้าโลก**
 - กิจกรรมพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการพัฒนาเขตอุตสาหกรรม

แปรรูปยาง

(4)แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ปี 2563 ได้แก่

4.1)โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

4.2)โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

-

- กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

4.3)โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่

-กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่

4.4)โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

-กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

-กิจกรรม เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก

4.5)โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ

-กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ

4.6)โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน

-กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ

-กิจกรรมจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน

-กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก

-กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)

-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง

4.7)

โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง

-กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน

-กิจกรรม ยกยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

-กิจกรรม ก่อสร้างปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ

4.8)โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมให้เอกชนร่วมลงทุน

-กิจกรรมศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน

4.9)โครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย

-กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย

4.10)โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี

-กิจกรรมก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี

4.11)โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก

-กิจกรรม พัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตำรวจสอบน้ำหนัก

4.12)โครงการก่อสร้างทางยกระดับทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนน
พระราม2)

-กิจกรรมก่อสร้างทางยกระดับทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ

4.13)โครงการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน

-กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน

4.14)โครงการมีการส่งเสริมการใช้อย่างพาราในการกิจของกรมทางหลวง

-กิจกรรม ส่งเสริมการใช้อย่างพาราในการกิจของกรมทางหลวง

(5) แผนงานบูรณาการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ปี 2563 ได้แก่

5.1)โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก

-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก

สำหรับรายละเอียดที่สำคัญ ทั้งในเรื่องของรายละเอียดการดำเนินงานหลักการและเหตุผล/ ความหมาย
วัตถุประสงค์ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงและกิจกรรมที่อยู่ภายใต้
ผลิต และ/หรือ โครงการสำหรับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564อันถือเป็นส่วนหนึ่งของ
ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรร ซึ่งมีรายละเอียดแสดงอยู่ในหัวข้อ 2.2 และ 2.3ตามลำดับ

3.2 ผลผลิตของกรมทางหลวง

3.2.1 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

3.2.1.1 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

หลักการ : โครงการหรืองานที่ต้องวางแผนพัฒนา เกี่ยวกับงานวิจัย หรืองานวิชาการ งานด้านสิ่งแวดล้อม การจัดการภูมิทัศน์ รวมถึงงานการเงินต่างๆ ซึ่งช่วยส่งเสริมสนับสนุนและหรือเชื่อมโยงกับโครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานทั้งด้านการก่อสร้าง ตามหลักการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี

วัตถุประสงค์ : พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กรตอบสนองสังคมและสิ่งแวดล้อมตามหลักการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี

ประโยชน์ที่คาดหวังจะได้รับ : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสามารถดำเนินการได้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด มีการใช้ทรัพยากรได้อย่างคุ้มค่า และมีคุณภาพผลงานเทียบเท่าหรือสูงกว่ามาตรฐานสากล

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	ปีงบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ จำนวนรายการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ	รายการ	507	532	559
เชิงคุณภาพดำเนินการเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ จำนวนรายการที่ดำเนินการได้บรรลุตามวัตถุประสงค์/เป้าหมาย	ร้อยละ	85.5	86	86.5
เชิงคุณภาพความพึงพอใจโดยเฉลี่ยในการรักษาระดับด้านบริการของกลุ่มต.ย. ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	83	85	85.5

3.2.1.2 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การปรับปรุงซ่อมแซมผิวทางเดิมซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ที่ได้รับความเสียหายหรือชำรุดให้กลับมาใช้สภาพใช้งานได้ดีดังเดิม มีความขรุขระน้อยลง มีผิวเรียบสม่ำเสมอ เพื่อการสัญจรได้ตามปกติ

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกรวดเร็ว ด้วยการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเส้นทางของโครงข่ายทางหลวงอันถือเป็นบริการขั้นพื้นฐานของรัฐใช้การได้ดีได้มาตรฐาน ทั้งนี้การวัดผลจะประเมินจากความเรียบของผิวทาง ความพึงพอใจของผู้รับบริการ และความคล่องตัวในการเดินทาง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็วและสามารถใช้ความเร็วได้ตามที่กำหนด บนโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วยนับ	ปีงบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ระยะทางโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา	กม./ 2 ช่องจราจร	70,575	71,358	71,358
เชิงคุณภาพโครงข่ายได้รับการบำรุงมีความเรียบผิวทาง (IRI) เฉลี่ยไม่เกิน 3.5	ร้อยละ	86	88	88
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุนค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณอัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงที่บำรุงรักษา	กม./ชม.	77	77.5	78
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	85.5

3.2.1.3 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

หลักการ : การก่อสร้างหรือปรับปรุง รวมถึงจัดท้าวสดอุปกรณ์ต่างๆ และเทคนิคอื่นๆ เพื่อลดขจัดหรือแก้ไข
และเหตุผล ปัญหาจุดเสี่ยงและโค้งอันตรายต่างๆ บนโครงข่ายทางหลวง รวมถึงงานที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้
/ ระบบทางหลวงมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น อาทิงานอำนวยความสะดวกความปลอดภัยของตำรวจทางหลวง งาน
ความหมาย อำนวยความสะดวกช่วงเทศกาล รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพป้ายเครื่องหมายจราจร บนทางหลวง
อาเซียน เป็นต้น

วัตถุประสงค์ : เพื่อลดอุบัติเหตุหรืออันตรายจากการเดินทางและการจราจรบนโครงข่ายทางหลวง โดยจะมีดัชนีชี้วัด
คือจำนวนอุบัติเหตุที่ลดลงและความพึงพอใจของผู้ใช้เส้นทาง

ประโยชน์ที่ : - ป้องกันและแก้ไขปัญหาคับเคืองบริเวณจุดเสี่ยงบนโครงข่ายทางหลวง
คาดว่าจะ - ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงบนโครงข่ายทางหลวง
ได้รับ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วยนับ	ปีงบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข	แห่ง	1,486	1,525	1,525
เชิงคุณภาพจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้มาตรฐานอย่างมีคุณภาพ	ร้อยละ	100	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุนค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคน	2.15	1.94	1.75
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	86

3.2.2 แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม โดยพัฒนาพื้นที่ใหม่ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม สังคม สิ่งแวดล้อม การศึกษา เพิ่มประสิทธิภาพของด่านศุลกากร และปรับปรุงและจัดทำ ข้อเสนอกฎหมายและกฎระเบียบใหม่ ประชาสัมพันธ์ให้นักลงทุนและผู้ประกอบการไทยและนานาชาติมาลงทุนในพื้นที่เป้าหมาย ได้แก่ ตาก มุกดาหาร สระแก้ว ตราด สงขลา หนองคาย เชียงราย นครพนม กาญจนบุรี และนราธิวาส สนับสนุนการพัฒนาสาธารณสุขชายแดน ป้องกัน ฝักระวัง ควบคุมโรคติดต่อ พัฒนาฝีมือแรงงาน จัดระบบแรงงานต่างด้าว ตลอดจนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนใหม่มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยนาเทคโนโลยี นวัตกรรม และดิจิทัลมาใช้อำนวยความสะดวกในการพัฒนาพื้นที่

หน่วยงานรับผิดชอบ

-หน่วยรับงบประมาณที่เป็นเจ้าภาพหลัก : สำนักนายกรัฐมนตรีสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- หน่วยรับงบประมาณที่เกี่ยวข้อง : 11 กระทรวง 23 หน่วยงาน

-พื้นที่ดำเนินการ : เขตเศรษฐกิจพิเศษ 10 แห่ง ได้แก่ ตาก มุกดาหาร สระแก้ว ตราด สงขลา หนองคาย เชียงราย นครพนม กาญจนบุรี และนราธิวาส

3.2.2.1 โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ

หลักการ : โครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงเพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางถนน
และเหตุผล : ที่เกี่ยวข้องกับบริเวณพื้นที่ที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) กำหนดให้
/ความหมาย : เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

วัตถุประสงค์ : เพื่อสนับสนุนด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนเชื่อมโยงไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษ
ในการขนส่งสินค้าและบริการรวมถึงการท่องเที่ยว โดยวัดผลสำเร็จจากความพึงพอใจของ
ผู้ประกอบการ ผู้ใช้เส้นทาง และประชาชน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงความเร็วเฉลี่ยของ
สายทางโครงการ

ประโยชน์ที่ : - ช่วยให้การคมนาคมขนส่งทางถนนที่เกี่ยวข้องกับบริเวณพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
คาดว่าจะ : เป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว
ได้รับ : - เขตเศรษฐกิจพิเศษได้รับการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม ทำให้พื้นที่เติบโตอย่างยั่งยืน เพิ่ม
ขีดความสามารถด้านการแข่งขันให้กับประเทศ และช่วยกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	กม.	98.253	33.346	174.349
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุนค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	81	82	83
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วม)โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมมีมาตรฐานสูงขึ้นและการให้บริการการข้ามแดนระบบประปาสาธารณสุขมีความเพียงพอต่อความต้องการและมีคุณภาพสูงขึ้น	ร้อยละ	70		
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนและผู้ประกอบการ	ร้อยละ	83	85	85.5

3.2.3 แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค

เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขับเคลื่อนเชิงพื้นที่ในระดับภาค สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กระจายทั่วทุกภูมิภาค โดยเสริมสร้างองค์ความรู้และเพิ่มศักยภาพใหม่แก่ประชาชนในทุกพื้นที่ให้กลไกในการขับเคลื่อนและสร้างความเข้มแข็งให้กับประเทศในด้านเศรษฐกิจ สังคม สาธารณสุข วัฒนธรรม และทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นรากฐานที่มั่นคง และสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ประเทศ

- กลุ่มเป้าหมาย/ผู้ได้รับประโยชน์ : ประชาชนในพื้นที่ 76 จังหวัด

- พื้นที่ดำเนินการ : 6 ภาค 76 จังหวัด

- หน่วยงานเจ้าภาพหลัก : สำนักนายกรัฐมนตรีสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง : 16 กระทรวง 72 หน่วยงาน 3 รัฐวิสาหกิจ 2 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

- เป้าหมายของแผนงานบูรณาการ/ตัวชี้วัดเป้าหมาย : เศรษฐกิจระดับภาคเติบโตตามศักยภาพ ประชาชนมีความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิตดีขึ้น ตัวชี้วัด : อัตราการขยายตัวมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) เพิ่มขึ้น

- แนวทาง/ตัวชี้วัด

แนวทางที่ 1 : เพิ่มศักยภาพภาคอุตสาหกรรมการค้าและการลงทุนตัวชี้วัด : มูลค่าการค้าการลงทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 2

แนวทางที่ 2 : เพิ่มศักยภาพภาคการเกษตรตัวชี้วัด : มูลค่าสินค้าเกษตรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2

แนวทางที่ 3 : เพิ่มศักยภาพภาคการท่องเที่ยวและบริการตัวชี้วัด : รายได้จากการท่องเที่ยวและบริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 10

แนวทางที่ 4 : พัฒนาด้านสังคม ยกกระดับคุณภาพชีวิตตัวชี้วัด : ด้านสังคมได้รับการปรับปรุงพัฒนา ประชาชนมีคุณภาพชีวิตดีขึ้น ร้อยละ 1

แนวทางที่ 5 : พัฒนาพื้นที่ระดับภาคด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม

ตัวชี้วัด : สัดส่วนความเสมอภาคทางสังคมเพิ่มขึ้นร้อยละ 10

แนวทางที่ 6 : บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตัวชี้วัด : ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดีขึ้นร้อยละ 1

3.2.3.1 โครงการเสริมศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานเมืองเป้าหมายและเมืองชายแดน

หลักการและเหตุผล/ ความหมาย	โครงการที่สร้างก่อสร้างถนนและสะพานอันเป็นโครงสร้างพื้นฐานให้แก่เมืองชายแดนเพื่อเชื่อมโยง การค้า การลงทุนของเมืองชายแดน ได้แก่ จังหวัดพะเยา ตาก อุตรดิตถ์
วัตถุประสงค์	เพื่อยกระดับ เชื่อมโยง สร้างเครือข่ายการค้า การลงทุนและการค้าชายแดน เสริมสร้างศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานของเมืองเป้าหมายและเมืองชายแดน และยกระดับนวัตกรรมเชื่อมโยงการตลาดในการแข่งขันทั้งในและต่างประเทศ
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	- เป็นการคมนาคมขั้นพื้นฐานให้การเดินทางตามเมืองชายแดน - เพิ่มขีดความสามารถแข่งขันสำหรับการค้าขายและการลงทุน

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	5	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วม) ด้านสังคมได้รับการปรับปรุงพัฒนาประชาชนมีคุณภาพชีวิตดีขึ้น	ร้อยละ	1	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนต่อการใช้บริการ	ร้อยละ	83	-	-

3.2.3.2 โครงการพัฒนากลุ่มท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและกลุ่มชาติพันธุ์

หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณล้านนา ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำปาง จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งกลุ่มชาติพันธุ์เหล่านี้มีอารยธรรมและวัฒนธรรมต่างๆ ที่โดดเด่นมีประเพณี วัฒนธรรม เอกลักษณ์เฉพาะตน
วัตถุประสงค์	เพื่อสร้างคุณค่าและความโดดเด่นด้านการท่องเที่ยวล้านนา กลุ่มชาติพันธุ์ และการบริการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	- เพิ่มความสะดวกรวดเร็วแก่นักท่องเที่ยว ในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวของล้านนา กลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง - เพิ่มมูลและโอกาสต่อยอดทางด้านเศรษฐกิจให้แก่ชุมชนของกลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	6	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วมระดับภาค)รายได้จากการท่องเที่ยวและบริการเพิ่มขึ้น	ร้อยละ	10	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนและนักท่องเที่ยว	ร้อยละ	83	-	-

3.2.3.3 โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและนิเวศน์

หลักการและเหตุผล/ ความหมาย	การพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและอนุรักษ์ระบบนิเวศน์ ในจังหวัดลพบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์และจังหวัดกาญจนบุรี
วัตถุประสงค์	เพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและอนุรักษ์ระบบนิเวศน์ โดยวัดความสำเร็จจาก ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวงเพื่อการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและนิเวศน์ - เพื่อให้นักท่องเที่ยวแบบจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศน์ ให้เป็นการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	6	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางและปรับปรุงสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วมระดับภาค) รายได้จากการท่องเที่ยวและบริการเพิ่มขึ้น	ร้อยละ	10	-	-
เชิงคุณภาพ ความพึงพอใจของประชาชนและนักท่องเที่ยว	ร้อยละ	83	-	-

3.2.3.4 โครงการพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจภาคกลาง

- หลักการและเหตุผล/ความหมาย** การพัฒนาเมืองปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดสิงห์บุรี อ่างทอง ราชบุรี เพชรบุรี ให้เชื่อมโยงภาคอื่นๆ พร้อมทั้งด้านการค้าขาย การขนส่ง และส่วนอื่นๆในการกระจายความเจริญ เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
- วัตถุประสงค์** เพื่อให้ภาคกลางเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับภาคอื่น ๆ ของประเทศและกระจายประโยชน์และโอกาสจากจุดความเจริญหลักของประเทศให้เชื่อมโยงไปยังพื้นที่ภาคอื่น ๆ และลดความเหลื่อมล้ำ ระหว่างภาค
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ**
- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวงของโครงการและบริเวณใกล้เคียง
 - บรรเทาปัญหาการจราจรลดระยะเวลาการเดินทาง

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	(ลบ.)แห่ง	7	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางและปรับปรุงสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วม) ด้านสังคมได้รับการปรับปรุงพัฒนาประชาชนมีคุณภาพชีวิตดีขึ้น	ร้อยละ	1	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	-	-

3.2.3.5 โครงการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม

หลักการและเหตุผล/ ความหมาย	ทำการปรับปรุงทางและสะพาน สำหรับการบูรณาการด้านการจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม ในจังหวัดลพบุรี
วัตถุประสงค์	เพื่อฟื้นฟูและรักษาฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเอื้อต่อการพัฒนา เศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	- ช่วยป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบริเวณที่มีปัญหาในพื้นที่เศรษฐกิจ - ช่วยรักษาแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณสถาน พื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	1	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางและปรับปรุงสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วมระดับภาค) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดีขึ้น	ร้อยละ	1	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนและนักท่องเที่ยว	ร้อยละ	83	-	-

3.2.3.6 โครงการพัฒนาเมืองการค้าและการท่องเที่ยวชายแดน

หลักการและ เหตุผล/ ความหมาย	พัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางบกให้เชื่อมโยงและยกระดับมาตรฐานของ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่ จังหวัด ยะลา นราธิวาส และปัตตานี เพื่อการค้าและการท่องเที่ยว เมืองชายแดน
วัตถุประสงค์	เพื่อยกระดับและเชื่อมโยงเครือข่ายการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวชายแดนพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานของเมืองเป้าหมายและเมืองชายแดนให้เป็นศูนย์กลางการค้าการท่องเที่ยวของภาค
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	- ให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ทางด้านเศรษฐกิจในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ - ช่วยให้เกิดความคล่องตัวและสะดวกสบายแก่การเดินทางไปท่องเที่ยว

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	7	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางและปรับปรุงสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดรวม) ด้านสังคมได้รับการปรับปรุงพัฒนาประชาชนมีคุณภาพชีวิตดีขึ้น	ร้อยละ	1	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนและนักท่องเที่ยว	ร้อยละ	83	-	-

3.2.3.7 โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนภาคตะวันออกด้านอุตสาหกรรม การค้า และการลงทุน

หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานบริเวณภาคตะวันออกของประเทศของจังหวัดสระแก้ว เพื่อรองรับเศรษฐกิจและสนับสนุนการค้าบริเวณชายแดนตะวันออก
วัตถุประสงค์	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อพัฒนาระบบบริการและส่งเสริมการตลาดพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนภาคตะวันออกโดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	-รองรับเศรษฐกิจการค้าชายแดนของจังหวัดสระแก้ว -เพิ่มขีดความสามารถในการเดินทางเพื่อการค้าขายชายแดนและคมนาคมบริเวณดังกล่าว

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	1	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วมระดับภาค)มูลค่าการค้าการลงทุนเพิ่มขึ้น	ร้อยละ	2	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนและนักท่องเที่ยว	ร้อยละ	83	-	-

3.2.3.8 โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ศาสนา และวัฒนธรรมและอารยธรรม

หลักการและ เหตุผล/ ความหมาย	การพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวใน จังหวัด ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี ในเชิง ศาสนา วัฒนธรรมและอารยธรรม ตาม วิถีชีวิตของชุมชน ให้ประชาชนอยู่ดีมีสุขตามหลักการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานของประเทศ
วัตถุประสงค์	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสร้าง มูลค่าเพิ่มและส่งเสริมการตลาดด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ศาสนา วัฒนธรรม และอารยธรรม ภาคตะวันออก
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวงไป ยังแหล่งท่องเที่ยว - เกิดความคล่องตัว สะดวกสบายในการเดินทางไปยังแหล่ง ท่องเที่ยวและเส้นทางในโครงข่าย - เพิ่มโอกาสให้เกิดเศรษฐกิจหมุนเวียนจากการท่องเที่ยว ของวิถี ชีวิตชุมชนให้ดีขึ้น

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	3	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางและปรับปรุงสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วมระดับภาค)รายได้จากการท่องเที่ยวและบริการเพิ่มขึ้น	ร้อยละ	10	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนและนักท่องเที่ยว	ร้อยละ	83	-	-

3.2.3.9 โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางจังหวัดเป็นเมืองน่าอยู่

หลักการและเหตุผล / **ความหมาย** การก่อสร้างพัฒนาเมืองศูนย์กลางจังหวัดขอนแก่นให้เป็นเมืองน่าอยู่สำหรับทุกกลุ่มในสังคม

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้มีการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับการเป็นเมืองน่าอยู่ของประชาชนทุกกลุ่มวัย และรองรับการเจริญเติบโตอย่างเหมาะสม
2. เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม

ประโยชน์ที่ - ทำให้เมืองขอนแก่นเป็นเมืองน่าอยู่มากยิ่งขึ้น สำหรับทุกกลุ่มวัย

คาดว่าจะได้รับ - ทำให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาเมืองของตนเอง

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	1	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วม) ด้านสังคมได้รับการปรับปรุงพัฒนาประชาชนมีคุณภาพชีวิตดีขึ้น	ร้อยละ	1	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	-	-

3.2.3.10 โครงการพัฒนากลุ่มท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ

หลักการและเหตุผล	การก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานเพื่อเชื่อมโยงไปสู่แหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ในจังหวัดสกลนคร โดยเน้นคุณค่าให้ยังคงความเป็นธรรมชาติและสะท้อนอัตลักษณ์ที่โดดเด่นของพื้นที่
/ ความหมาย	
วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพและยกระดับการท่องเที่ยวธรรมชาติ
ประโยชน์ที่	- เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว
คาดว่าจะได้รับ	- เพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติของจังหวัดสกลนครให้มากยิ่งขึ้น

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	1	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางและปรับปรุงสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วมระดับภาค)รายได้จากการท่องเที่ยวและบริการเพิ่มขึ้น	ร้อยละ	10	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนและนักท่องเที่ยว	ร้อยละ	83	-	-

3.2.3.11 โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนาดใหญ่และพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างหรือปรับปรุงสะพานในพื้นที่จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดศรีสะเกษ เพื่อพัฒนาโครงข่ายพื้นฐานเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงพัฒนาโครงข่ายคมนาคมภายในภูมิภาคให้สมบูรณ์
วัตถุประสงค์	1.เพื่อพัฒนาโครงข่ายพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก(EEC) 2.เพื่อพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งภายในภาคให้เป็นระบบที่สมบูรณ์
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	- ลดระยะเวลาการเดินทางภายในภาคและระหว่างภูมิภาค - เกิดการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเพื่อโครงข่ายการเดินทางให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	18	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางและปรับปรุงสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วม) ด้านสังคมได้รับการปรับปรุงพัฒนาประชาชนมีคุณภาพชีวิตดีขึ้น	ร้อยละ	1	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	-	-

3.2.3.12 โครงการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนและแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เหตุผล/ ความหมาย	ก่อสร้างปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนและสะพานของประเทศ ตามด้านชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจังหวัดหนองคาย บุรีรัมย์ ให้เกิดความสำเร็จ เพื่อเศรษฐกิจที่ยั่งยืน
วัตถุประสงค์	1. พัฒนาด้านชายแดน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรให้เพียงพอสนับสนุนการจัดการด่านพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จให้ได้มาตรฐานสากล 2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงชายแดนให้มีความสมบูรณ์ 3. พัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้พร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน
ผลประโยชน์ ที่คาดว่าจะได้รับ	เชื่อมโยงตามแนวชายแดนให้เกิดความคล่องตัวต่อการสัญจรและค้าขายบริเวณแนวชายแดนได้ดียิ่งขึ้น

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	3	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางและปรับปรุงสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วม) สัดส่วนความเสมอภาคทางสังคมเพิ่มขึ้น	ร้อยละ	10	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	-	-

3.2.3.13 โครงการยกระดับมาตรฐานบริการและส่งเสริมธุรกิจต่อเนื่องในแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของภาค

หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งมหาสมุทร ได้แก่ฝั่งอันดามันและอ่าวไทย ในจังหวัดที่มีการท่องเที่ยวได้แก่ กระบี่ พังงา ภูเก็ต สงขลา เพื่ออำนวยความสะดวกต่อนักท่องเที่ยว
วัตถุประสงค์	เพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการ และส่งเสริมธุรกิจต่อเนื่องในแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของภาคให้เป็นแหล่งสร้างรายได้ของภาคอย่างยั่งยืน
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	- ลดระยะเวลาการเดินทาง - เพิ่มความสะดวกสบายต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยว

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ปรับปรุงทางและสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	9	-	-
เชิงคุณภาพปรับปรุงทางและสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วมระดับภาค)รายได้จากการท่องเที่ยวและบริการเพิ่มขึ้น	ร้อยละ	10	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนและนักท่องเที่ยว	ร้อยละ	83	-	-

3. 2.3.14 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมและการเชื่อมโยงการค้าโลก

หลักการและเหตุผล/ ความหมาย	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนและสะพานของจังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปยางพารา
วัตถุประสงค์	เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการค้าการลงทุนระหว่างประเทศและเชื่อมโยงการค้าโลก
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	ช่วยการพัฒนาด้านการค้า เพื่อการขนส่งทางด้านการอุตสาหกรรมยางพาราให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วยนับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	2	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางและปรับปรุงสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดร่วม)มูลค่าการค้าการลงทุนเพิ่มขึ้น	ร้อยละ	2	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของประชาชนและนักท่องเที่ยว	ร้อยละ	83	-	-

3.2.4 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

-เป้าหมายให้บริการที่ 2 การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และการอำนวยความสะดวก สะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล

-ตัวชี้วัดร่วม (สนช. เป็นเจ้าภาพหลัก)ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี 2564 (อันดับ ด้านการค้าระหว่างประเทศของธนาคารโลก (Trading Across Border)) /สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหาร จัดการโลจิสติกส์ต่อ GDP ลดลงร้อยละ 0.1 ต่อปี

3.2.4.1 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หลักการและเหตุผล / : ทางมาตรฐานสูง มีการควบคุมเข้า-ออก ที่สมบูรณ์แบบ สามารถใช้ความเร็วได้สูง
ความหมาย : บริเวณทางแยกเป็นทางต่างระดับไม่มีสัญญาณไฟจราจร เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมือง ของภูมิภาคต่างๆ ใช้เป็นทางเลือกจากเส้นทางปกติ เพื่อการเดินทาง ขนส่ง หรือ ท่องเที่ยว โดยเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการใช้ทาง ตามระยะทางที่สัญจร

วัตถุประสงค์ : เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร เสริมสร้างสมรรถนะทางด้านเศรษฐกิจ กระจายความ เจริญไปสู่ภูมิภาค รวมถึงเป็นทางเลือกให้กับประชาชน นอกจากขนส่งรูปแบบอื่นๆ โดยวัดประสิทธิผล (ศักยภาพ) จากความพึงพอใจ และลดระยะเวลา การเดินทาง รวมถึงความคุ้มค่าในการลงทุน

ประโยชน์ที่ : - ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง
คาดว่าจะได้รับ : - ลดอุบัติเหตุเนื่องจากมีจุดตัดทางร่วมทางแยกน้อย
- เป็นทางเลือกจากการคมนาคมรูปแบบอื่นๆ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	กม.	124.075	115.434	63.5
เชิงคุณภาพก่อสร้างได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุนค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	88	90	95
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	85.5

3.2.4.2 โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

- หลักการและเหตุผล** : โครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ในกรอบความร่วมมือต่างๆ เช่น UN ESCAP, ASEAN Highway Network Development Project, GMS, IMT-GT เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาโยยทำให้เกิดการคมนาคมที่เชื่อมโยง และส่งเสริม รวมถึงพัฒนาด้านเศรษฐกิจความมั่นคงการค้าและการท่องเที่ยว
- วัตถุประสงค์** : เพื่อการทางคมนาคมโครงข่ายทางหลวง สนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางด้านการค้า การท่องเที่ยว ในภูมิภาค โดยมีดัชนีชี้วัดด้านความพึงพอใจและความสะดวกรวดเร็วของผู้ใช้ทาง
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** :
- เพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ
 - ทางหลวงเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	กม.	19.55	99.908	65.832
เชิงปริมาณสะพานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	แห่ง	1	-	-
เชิงคุณภาพ ก่อสร้างทางได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	77.5	78
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	85.5

3.2.4.3 โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่

หลักการและเหตุผล / : การปรับปรุงบริเวณทางแยกที่สำคัญหรือทางแยกขนาดใหญ่ให้มีความปลอดภัย
ความหมาย : รวมถึงการแก้ไขผิวทางที่เสียหายซึ่งเกิดจากรถบรรทุกหนักจอดบริเวณทางร่วมทางแยก ด้วยการปรับปรุงผิวทางและช่องจราจรต่างๆให้ได้มาตรฐานเพิ่มขึ้นให้เป็นผิวแบบคอนกรีตรวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์ส่วนควบต่างๆที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทาง

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้บริเวณทางร่วมทางแยกมีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ยกระดับโครงสร้างทางให้มีความแข็งแรงผิวถนนมีความเสียหายน้อยลง พร้อมปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรและป้ายจราจร โดยวัดผลจากจำนวนอุบัติเหตุที่ลดลง รวมถึงความพึงพอใจของผู้ใช้เส้นทาง ที่ต้องขับผ่านทางร่วมทางแยกที่ได้รับการปรับปรุง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : - ช่วยให้เกิดความปลอดภัยกว่าสภาพทางเดิม
- ช่วยลดความเสียหายของผิวทางและยืดช่วงเวลาของการบำรุงรักษา

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ จำนวนทางแยกที่ได้รับการปรับปรุง	แห่ง	76	21	-
เชิงคุณภาพ ทางแยกขนาดใหญ่ได้รับการปรับปรุงอย่างมีคุณภาพ	ร้อยละ	100	100	100
เชิงระยะเวลา เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราการเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงลดลง	ร้อยละ	3	3	3
เชิงปริมาณ ดัชนีประเมินทางหลวง(RAI)เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพสูงกว่ามาตรฐาน	ร้อยละ	87	90	90
เชิงคุณภาพ ความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	85.5

3.2.4.4 โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

หลักการและเหตุผล / : การซ่อมแซมหรือบูรณะเส้นทางสายหลักหรือสายสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่าง
ความหมาย ภูมิภาคต่างๆของประเทศ ที่ได้รับความเสียหายหรือมีผิวทางชำรุด ยากแก่การ
คมนาคม ให้กลับมาใช้งานได้ตามปกติ มีความสะดวกแก่การเดินทาง

วัตถุประสงค์ : เพื่อบำรุงรักษาโดยการบูรณะทางหลวง 1 หลัก 2 หลัก และ 3 หลัก ที่เป็น
โครงข่ายทางหลวงให้กลับมามีสภาพผิวทางตามมาตรฐาน เพื่อให้ผู้ใช้บริการ
ได้รับความสะดวกรวดเร็วเพื่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าทั้งนี้การวัดผลจะ
ประเมินจากความเรียบของผิวทางความพึงพอใจของผู้รับบริการและความ
คล่องตัวในการเดินทาง

ประโยชน์ที่ : - ทำให้ยืดอายุการใช้งานของถนนและลดค่าใช้จ่ายในการบูรณะ
คาดว่าจะได้รับ - ลดต้นทุนค่าขนส่งทางถนน จากการใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ
- ประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวกรวดเร็ว

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ระยะทางที่บูรณะแล้วเสร็จ	กม.	20.00	64.519	239.38
เชิงคุณภาพบูรณะทางหลวงได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุนค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	77.5	78
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	85.5

3.2.4.5 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ

หลักการและเหตุผล / : การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ โดยมีข้อตกลงระหว่าง รฟท.และทล. โดยจัด
ความหมาย : ความสำคัญของการก่อสร้างตามค่า Traffic Moment บนทางหลวงสายหลัก
รวมถึงหัวเมืองใหญ่ และความสอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ

วัตถุประสงค์ : เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางหลวงกับรางรถไฟเพิ่มความสะดวกในการ
คมนาคมทั้งทางถนนและทางรถไฟ ลดต้นทุนในการขนส่งล่าช้าจากปัญหาจุดตัดโดย
กำหนดใช้ดัชนีชี้วัดคือจำนวนอุบัติเหตุที่ลดลง รวมถึงความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ประโยชน์ที่ : - ลดอุบัติเหตุจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟซึ่งทำให้สูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน
คาดว่าจะได้รับ : - ลดระยะเวลาล่าช้าจากปัญหาจุดตัด ทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลง

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	4	5	6
เชิงคุณภาพก่อสร้างสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุนค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณเชิงปริมาณ ดัชนีประเมินทางหลวง (RAI)เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพสูงกว่ามาตรฐาน	ร้อยละ	87	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	85.5

3.2.4.6 โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

หลักการและเหตุผล / : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ
ความหมาย : ตั้งแต่การจัดกรรมสิทธิ์การขยายเส้นทางให้เป็นสี่ช่องจราจร การก่อสร้างแก้ไข
 ปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ กทม. ปริมณฑลและเมืองหลัก การก่อสร้างเพื่อ
 เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ รวมถึงการก่อสร้างสะพานและสะพานต่างระดับ
 อีกด้วย

วัตถุประสงค์ : เพื่อพัฒนาทางหลวงให้ได้มาตรฐานที่ดีขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณ
 จราจรที่เพิ่มสูงขึ้น ลดอุบัติเหตุแบบชนประสานงาน แก้ไขปัญหาจราจรติดขัด ลด
 อุบัติเหตุบริเวณทางร่วมทางแยก ในพื้นที่ กทม. ปริมณฑลและเมืองหลัก เชื่อมต่อ
 ระบบโครงข่ายให้สมบูรณ์ สนับสนุนการกระจายไปสู่ภูมิภาค ให้การเดินทางบนทาง
 หลวงแผ่นดินประเภทต่างๆ ทั้งเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายรอง มีความสะดวก
 รวดเร็ว โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะ
 ประเภทต่างๆ

ประโยชน์ที่ : - ลดระยะเวลาการเดินทางของประชาชน
คาดว่าจะได้รับ : - เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	กม.	500.505	584.570	79.109
เชิงปริมาณก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	21	8	13
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางและสะพานได้ คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตาม แผน	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุนค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถใน โครงการ	กม./ชม.	77	77.5	78
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	85.5

3.2.4.7 โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง

หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณชุมชน หรือยกระดับมาตรฐานด้านการจราจร ตลอดจนการปรับปรุงระบบระบายน้ำ
วัตถุประสงค์	1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวง สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น ประหยัดเวลาค่าใช้จ่ายและลดอุบัติเหตุในการเดินทาง 2. เพื่อสนับสนุนการพัฒนาชุมชนและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนผู้ใช้เส้นทางและประชาชนผู้อาศัยอยู่บริเวณสองข้างทาง 3. เพื่อแก้ปัญหาโครงข่ายทางหลวงที่เกิดปัญหา ก่อนที่โครงการใหญ่จะสามารถเข้าดำเนินการได้ 4. เพื่อแก้ไขยกระดับมาตรฐานทางหลวง 5. เพื่อก่อสร้างและปรับปรุงระบบระบายน้ำบนทางหลวง โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	- ลดอุบัติเหตุ เดินทางด้วยความสะดวกปลอดภัยบริเวณชุมชนหรือโครงข่ายที่มีปัญหา ก่อนโครงการใหญ่เข้าดำเนินการ - ช่วยให้คุณภาพชีวิตของประชาชนบริเวณชุมชนดีขึ้น - เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ระยะทางและสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	364	-	-
เชิงคุณภาพ ก่อสร้างทางและสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	77.5	78
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	85.5

3.2.4.8 โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของกรมทางหลวง หรือเรียกว่าการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership หรือ PPP) โดยการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิแก่เอกชนดำเนินการกิจการของกรมทางหลวง ทั้งในการก่อสร้าง การบริหารจัดการ การบำรุงรักษา รวมถึงกิจกรรมด้านอื่นๆ เช่น สิ่งแวดล้อม และสังคม ทั้งนี้การร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนเป็นการเพิ่มศักยภาพในการลงทุนโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคที่สามารถถ่ายโอนความเสี่ยงให้ภาคเอกชน

วัตถุประสงค์ : เพื่อจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบการร่วมทุน เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกรมทางหลวง ส่งเสริมเชิญชวนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตลอดจนศึกษาวิเคราะห์และนำเสนอแนวทางกำกับดูแล การบริหารสัญญา โดยพิจารณาวัตถุประสงค์จากจำนวนโครงการที่สามารถศึกษาแล้วเสร็จซึ่งดำเนินการในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

- ทำให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสำเร็จเป็นรูปธรรมได้เร็วขึ้น โดยลดการพึ่งพามาตรการภาครัฐ
- เพื่อสร้างมาตรฐานและหลักเกณฑ์ให้เกิดความเป็นธรรมทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วยนับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ โครงการที่ศึกษาแล้วเสร็จ	โครงการ	2	1	-
เชิงคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานการให้เอกชนร่วมลงทุนตามที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ จำนวนโครงการในรูปแบบของเอกชนร่วมลงทุนสามารถเปิดบริการตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	95	95	95
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของกลุ่มต.ย.ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	83	85	85.5

3.2.4.9 โครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางจราจรเพื่อความปลอดภัย

หลักการและเหตุผล / : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางสัญจรเดิมซึ่งปราศจากเกาะกลาง หรือมีเพียงเส้น
ความหมาย แบ่งทิศทางจราจรไปกลับ หรือมีเกาะสี่ ซึ่งไม่มีความปลอดภัยที่เพียงพอต่อผู้ขับขี่
และการข้ามถนน โดยจะก่อสร้างหรือปรับปรุงเป็นเกาะยก (Raised Median) โดย
การปรับปรุงแบ่งทิศทางจราจรเป็นเกาะกลางแบบถาวร ให้เหมาะสมแต่ละสภาพ
พื้นที่

วัตถุประสงค์ : เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของการใช้เส้นทาง ลดจำนวนอุบัติเหตุ ลดจำนวนผู้บาดเจ็บ
และเสียชีวิต ลดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุบนทางหลวงที่มีการแบ่ง
การจราจรแบบเกาะสี่ โดยพิจารณาวัตถุประสงค์จากการวัดความพึงพอใจของผู้ใช้ทางและ
จำนวนอุบัติเหตุที่ลดลง

ประโยชน์ที่ : - ช่วยให้เกิดความปลอดภัยกว่าสภาพทางเดิม
คาดว่าจะได้รับ - ลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขับขี่สวนทางกัน

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ จำนวนทางหลวงที่ได้รับการปรับปรุงการแบ่งทิศทางจราจร	แห่ง	23	190	-
เชิงคุณภาพทางหลวงที่ได้รับการปรับปรุงการแบ่งทิศทางจราจรอย่างมีคุณภาพ	ร้อยละ	100	100	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ โครงข่ายทางหลวงที่มีดัชนีประเมินทางหลวง(RAI) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพ	ร้อยละ	87	90	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	-

3.2.4.10 โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี

- หลักการและเหตุผล / ความหมาย :** ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีเป็นโครงการสะพานยกระดับ สร้างขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการจราจร เพื่อแยกการจราจรของยานพาหนะที่ต้องการเดินทางระยะไกลออกจากพาหนะที่เดินทางในระยะใกล้ โดยก่อสร้างเพิ่มเติมต่อจากโครงการเดิมบนถนนบรมราชชนนี
- วัตถุประสงค์ :** เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น บนถนนบรมราชชนนีทั้งขาเข้าและขาออก เพื่อเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันตกและภาคใต้ เพิ่มความปลอดภัยพร้อมแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณดังกล่าวให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :**
- เพิ่มความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทางขนส่งของผู้ใช้บริการบนทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี
 - ช่วยลดความหนาแน่นของปริมาณจราจรบนถนนพื้นราบบริเวณสะพานปิ่นเกล้า จนถึงทางแยกตลิ่งชันถนนบรมราช

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ จำนวนสะพานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	แห่ง	2	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	-	-

3.2.4.11 โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก

หลักการและเหตุผล / : การควบคุม กำกับ ดูแล ตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานเกี่ยวกับงาน
ความหมาย : ควบคุมน้ำหนักยานพาหนะของสำนักทางหลวง กองตำรวจทางหลวง แขวงทางหลวง
สำนักงานบำรุงทาง หมวดการทางและด่านชั่งน้ำหนักให้เป็นไปตามเป้าหมายและ
หลักวิชาการด้วยความถูกต้อง ประหยัด มีประสิทธิภาพ เป็นมาตรฐานเดียวกัน

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การบริการและควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง ลดความเสียหายที่
เกิดจากรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกหรือผู้ใช้เส้นทาง เข้าใช้บริการจุด
พักรถบนไหล่ทาง ช่วยลดอุบัติเหตุบนทางหลวงอันเนื่องมาจากความเมื่อยล้าและ
อ่อนเพลียของผู้ขับขี่

ประโยชน์ที่ : - เพื่อช่วยควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ
คาดว่าจะได้รับ : - เพื่อลดความเสียหายอันเกิดจากรถบรรทุกน้ำหนักเกิน
- เพื่อลดอุบัติเหตุบนทางหลวง อันเกิดจากน้ำหนักเกินและความเมื่อยล้าและ
อ่อนเพลีย

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ จำนวนรถที่เข้าจอดพักไม่น้อยกว่า	คัน	100,000	110,000	120,000
เชิงปริมาณ จำนวนรถที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักใน สถานีตรวจสอบน้ำหนักไม่น้อยกว่า	คัน	30,500,000	315,000,000	325,000,000
เชิงคุณภาพ ปริมาณการจับกุมรถบรรทุกที่มี น้ำหนักเกินที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ร้อยละ	0.1	0.1	0.1
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ ปริมาณรถบรรทุกน้ำหนักลดลงเกิน กว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดเทียบกับปีก่อนหน้า	ร้อยละ.	12	13	14
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	85.5
เชิงคุณภาพ จำนวนอุบัติเหตุเกิดจากรถบรรทุกบน เส้นทางที่มีจุดพักรถบรรทุกลดลง	ร้อยละ	5	5	5

3.2.4.12 โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ(พระราม2)

หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างทางหลวงพิเศษ เพื่อระบายรถบนถนนพระราม2 (ทางหลวงหมายเลข 35) ซึ่งผ่านกรุงเทพมหานคร สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ที่มีปริมาณจราจรสูงและติดขัดคับคั่งในช่วงเทศกาล ให้มีช่องทางในการเดินทางยิ่งขึ้น
วัตถุประสงค์	เพื่อระบายการจราจรของทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม2) และเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (วงแหวนตะวันตก) กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 นครปฐม-ชะอำ ในการเดินทางสู่ภาคใต้ของประเทศ รวมทั้งเสริมสร้างความมั่นคงของโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง อันจะรองรับเหตุภัยพิบัติของประเทศ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	- ช่วยให้การจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 35 มีความสะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้น - เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	กม.	9.63	9.63	9.63
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	77	77.5	78
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	85.5

3.2.4.13 โครงการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน

หลักการและเหตุผล / : การก่อสร้างปรับปรุงเส้นทางหน้าโรงเรียนซึ่งมีการจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะช่วง
ความหมาย : เข้าและเย็น และมีความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ที่มารับส่ง
หรือข้ามถนนบริเวณโรงเรียนได้ดียิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ : 1.เพื่ออำนวยความสะดวกปลอดภัย ให้แก่ผู้ปกครองและนักเรียน บริเวณหน้า
โรงเรียน
2.เพื่อลดปริมาณการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียที่อาจเกิดจากอุบัติเหตุบริเวณ
หน้าโรงเรียน
3.เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงการมีวินัยจราจรในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

ประโยชน์ที่ : - ช่วยให้เกิดความปลอดภัยกว่าสภาพทางเดิม ทั้งการข้ามถนนและการเดินทาง
คาดว่าจะได้รับ : ของนักเรียนบริเวณหน้าโรงเรียน
- เกิดความคล่องตัวและสะดวกต่อการจราจรในการรับส่งนักเรียนได้ดียิ่งขึ้น

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ จำนวนทางหลวงบริเวณหน้าโรงเรียนที่ได้รับการปรับปรุง	แห่ง	702	-	-
เชิงคุณภาพทางหลวงบริเวณหน้าโรงเรียนได้รับการปรับปรุงความปลอดภัยอย่างมีคุณภาพ	ร้อยละ	100	-	-
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	-	-
เชิงต้นทุนค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	-
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ จำนวนอุบัติเหตุบริเวณหน้า รร. ลดลง (ของปีก่อนหน้า)	ร้อยละ	3	-	
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	-	

3.2.4.14 โครงการส่งเสริมการใช้อย่างพาราในการกิจของกรมทางหลวง

- หลักการและเหตุผล / ความหมาย :** รัฐบาลมีนโยบายให้นำยางพาราซึ่งมีปริมาณมากและเกินความต้องการ มาใช้ในกิจการต่างๆของภาครัฐเพื่อระบายยางพาราเหล่านี้ กรมทางหลวงเล็งเห็นถึงความสำคัญของนโยบายดังกล่าว จึงนำมาประยุกต์ใช้ในงานอำนวยความสะดวกพร้อมศึกษาคุณสมบัติต่างๆว่ามีความเหมาะสมหรือไม่มากนักน้อยเพียงไร
- วัตถุประสงค์ :**
1. เพื่อให้มีการนำยางพาราที่ผลิตในประเทศ มาเป็นส่วนประกอบหลักในงานอำนวยความสะดวกของกรมทางหลวง
 2. เพื่อศึกษาคุณสมบัติทางวิศวกรรมของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่มียางพาราเป็นส่วนประกอบหลัก เพื่อให้มีมาตรฐานวัสดุทางวิศวกรรมที่เหมาะสม
 3. เพื่อศึกษาความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรมและเศรษฐศาสตร์ในการนำยางพาราเป็นส่วนประกอบหลักของอุปกรณ์อำนวยความสะดวก
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :** ได้นำยางพารามาใช้ในกิจการต่างๆ ในภารกิจของกรมทางหลวงอย่างกว้างขวางและเกิดประโยชน์ต่อภาครัฐตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งเป้าหมายไว้

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วยนับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ปริมาณยางพาราที่ใช้ในการผลิตอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	ตัน (ยางชั้น)	1,101.02	1,535.02	18,42.02
เชิงคุณภาพอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่มีคุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ ความสำเร็จของการนำไปใช้ได้จริง เปรียบเทียบกับงานทั้งหมดเพื่อแก้ปัญหาของหน่วยงาน	ร้อยละ	80	80	80
เชิงคุณภาพ ความพึงพอใจต่อผลงานวิจัย การพัฒนา การประยุกต์ใช้จากกลุ่ม ต.ย.	ร้อยละ	83	83.5	84

3.2.4.15 โครงการยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง

หลักการและเหตุผล / : บริเวณสองข้างทางของกรมทางหลวงมีกิจกรรมตามพื้นที่ที่มีการพัฒนาตลอดเวลา ทำให้พื้นที่สองข้างทางมีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการบดบังทัศนวิสัย การตัดกระแสน้ำจราจร ความเร็วของยานพาหนะที่แตกต่างกัน รวมทั้งการมีบ้านที่อยู่อาศัยต้นไม้ และสิ่งกีดขวางอื่นๆ อยู่ริมทางหลวงย่อมมีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุ หรือมีผู้เสียชีวิต จึงจำเป็นต้องปรับปรุงอุปกรณ์กันประเภตต่างๆ ให้ครอบคลุมพื้นที่ที่วิเคราะห์แล้วมีความจำเป็น ทั้งที่เป็นบริเวณที่มีคันทางสูง หรือมีสภาพสองข้างทางที่เป็นอันตราย

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยเพื่อป้องกันอันตรายจากอุปสรรคสองข้างทางทั้งระบบ
2. เพื่อความเสี่ยง ความรุนแรงของอุบัติเหตุ จากการชนกับอุปสรรคสองข้างทาง
3. เพื่อเพิ่มมาตรฐานอุปกรณ์กันที่เหมาะสมเพื่อรองรับพฤติกรรมรถขับซี้และการใช้ความเร็วในพื้นที่เสี่ยง

ประโยชน์ที่ : ลดความเสี่ยง ความรุนแรงของอุบัติเหตุลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน

คาดว่าจะได้รับ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ สายทางที่ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย	แห่ง	-	125	150
เชิงคุณภาพสายทางที่ได้ยกคุณภาพตามมาตรฐานความปลอดภัยอันตรายข้างทางอย่างมีคุณภาพ	ร้อยละ	-	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	-	100	100
เชิงต้นทุนค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	-	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราการเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงลดลง	ร้อยละ	-	3	3
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดรวม) มูลค่าการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา) ไม่น้อยกว่า	ล้านบาท/ปี	-	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	-	85	85.5

3.2.4.16 โครงการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณจุดกลับรถในระดับเดียวกัน

หลักการและเหตุผล / : จุดกลับรถบนทางเป็นบริเวณที่มักเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงและมีผู้เสียชีวิต เนื่องจาก
ความหมาย : มีการตัดกระแสรถระหว่างยานพาหนะที่มีความเร็วต่างกัน รวมถึงมีการตัดข้าม
 การจราจรระหว่างชุมชนสองข้างทาง อุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถเป็นลักษณะการ
 เกิดอุบัติเหตุที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุเนื่องจากการตัดกระแสรถบริเวณจุดกลับรถระดับ
 เดียวกัน
 2. เพื่อลดการชะลอตัวของการจราจรบริเวณจุดกลับรถและเพิ่มความคล่องตัวของ
 การจราจรบนทางหลวงสายหลัก

ประโยชน์ที่ : ลดความเสี่ยง ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน

คาดว่าจะได้รับ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ จำนวนจุดกลับรถที่ได้รับการปรับปรุง	แห่ง	-	30	42
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางและสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	-	100	100
เชิงต้นทุนค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	-	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราการเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงลดลง	ร้อยละ	-	3	3
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	-	85	85.5

3.2.5.1 โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก

- หลักการ :** โครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางคมนาคมทางถนน สำหรับขับเคลื่อนระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (จังหวัดชลบุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดระยอง) อันเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของประเทศ และศูนย์กลางอุตสาหกรรม รวมถึงกิจการท่องเที่ยว โดยถือเป็นงานที่ต้องมีส่วนร่วมและบูรณาการร่วมกับหน่วยงานต่างๆ และเชื่อมโยงกับการคมนาคมรูปแบบอื่นๆ (ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ)
- วัตถุประสงค์ :** เพื่อสนับสนุนงานด้านคมนาคมทางถนน และการเชื่อมโยงกับคมนาคมรูปแบบต่างๆ อย่างบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ
- เพื่อสนับสนุนโครงการระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกในพื้นที่ภาคตะวันออก ลดต้นทุนในการขนส่งและบริการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- โดยวัดความสำเร็จด้วยความพึงพอใจ และความคล่องตัวการสัญจรของผู้ประกอบการและประชาชน
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :** เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งบนโครงข่ายทางหลวง
- ผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	หน่วย นับ	งบประมาณ พ.ศ.		
		2563	2564	2565
เป้าหมายผลผลิต (ผลผลิต)				
เชิงปริมาณ ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	กม.	89.133	134.734	193.531
เชิงปริมาณ ก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ	แห่ง	-	1	7
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดรวม) มีการก่อสร้างถนน(โดยรวมทุกหน่วยงาน)	กม.	510	-	-
เชิงคุณภาพก่อสร้างทางและสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100
เชิงระยะเวลาเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100	100	100
เชิงต้นทุนค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100
เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์)				
เชิงปริมาณ อัตราเคลื่อนตัวของรถในโครงการ	กม./ชม.	80	84	84
เชิงปริมาณ (ตัวชี้วัดรวม) มูลค่าการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา) ไม่น้อยกว่า	ล้านบาท/ปี	300,000	-	-
เชิงคุณภาพความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	83	85	85.5

3.3ผลกระทบต่อโครงการ (Impact)

ผลกระทบโครงการ (Project Impact) หมายถึงผลจากการดำเนินโครงการและการใช้ประโยชน์โครงการหลังจากมีการก่อสร้างทางหลวงซึ่งสามารถเป็นได้ทั้งผลกระทบเชิงบวก(Positive Impact) ที่ก่อให้เกิดผลดีหรือสร้างประโยชน์แก่ประชาชน สังคม เศรษฐกิจ หรือสิ่งแวดล้อม เช่น การเดินทางที่สะดวก รวดเร็วปลอดภัยมากขึ้น มูลค่าอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้น ปัญหาน้ำท่วมได้รับการแก้ไข การค้าขายดีขึ้น โอกาสของการมีงานทำ เป็นต้น และผลกระทบเชิงลบ (Negative Impact) ที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือการแก่ประชาชน สังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม เช่น การไปมาหาสู่ระหว่างสองฝั่งลำลากลากขึ้น การเกิดชุมชนแออัด การเพิ่มขึ้นของอาชญากรรม การเพิ่มขึ้นของปัญหาฝุ่นควัน ความร้อนขึ้นของต้นไม้ลดน้อยลง เป็นต้น โดยสอบถามความพึงพอใจหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ

ลักษณะโครงการ	ผลกระทบ (Impact)	ปี พ.ศ.				ผลผลิต/โครงการ
		2562	2563	2564	2565	
ขนาดเล็ก/ ระยะสั้น	ต่อประชาชน (ความพึงพอใจในเชิงบวกของผู้ใช้ทางในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ)	77	78	78.50	79	ผลผลิตโครงการที่แล้วเสร็จ
	ต่อสังคม(ความพึงพอใจในเชิงบวกในภาพรวมด้านสังคมไม่ต่ำกว่าร้อยละ)	77	78	78.50	79	ภายในปีงบประมาณ/ โครงการระยะสั้นที่บูรณา
	ต่อเศรษฐกิจ(ความพึงพอใจในเชิงบวกในภาพรวมด้านเศรษฐกิจไม่ต่ำกว่าร้อยละ)	77	78	78.50	79	การกับหน่วยงานอื่นๆ
	ต่อสิ่งแวดล้อม(ความพึงพอใจในเชิงบวกในภาพรวมด้านสิ่งแวดล้อมไม่ต่ำกว่าร้อยละ)	77	78	78.50	79	
ขนาดใหญ่/ ระยะยาว/ ต่อเนื่องหลายปี	ต่อประชาชน (ความพึงพอใจในเชิงบวกของผู้ใช้ทางในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ)	78	80	81	81.50	
	ต่อสังคม(ความพึงพอใจในเชิงบวกในภาพรวมด้านสังคมไม่ต่ำกว่าร้อยละ)	78	80	81	81.50	ผลผลิตโครงการที่ ผูกพันหลาย
	ต่อเศรษฐกิจ(ความพึงพอใจในเชิงบวกในภาพรวมด้านเศรษฐกิจไม่ต่ำกว่าร้อยละ)	78	80	81	81.50	ปีงบประมาณ
	ต่อสิ่งแวดล้อม(ความพึงพอใจในเชิงบวกในภาพรวมด้านสิ่งแวดล้อมไม่ต่ำกว่าร้อยละ)	78	80	81	81.50	

** กรณีบางโครงการมีผลกระทบไม่ครบทุกด้านโดยเฉพาะโครงการระยะสั้นให้ประเมินผลกระทบบางมิติเท่าที่จำเป็นก็ได้

***กรณีโครงการที่มีผลกระทบด้านลบ อาจให้ประเมินผลด้านลบแทนด้านบวกก็ได้ โดยคิดเฉพาะส่วนที่เหลือ เช่น

- ผลกระทบด้านลบ(ต่อประชาชน/สังคม/เศรษฐกิจ/สิ่งแวดล้อม) ของโครงการระยะสั้นภาพรวมต้องไม่เกินร้อยละ 23 (ปี 2562) ร้อยละ22 (ปี 2563)
- ผลกระทบด้านลบ(ต่อประชาชน/สังคม/เศรษฐกิจ/สิ่งแวดล้อม) ของโครงการระยะยาวภาพรวมต้องไม่เกิน ร้อยละ 22 (ปี 2562) ร้อยละ20(ปี 2563)



3.4 ตารางประมาณการงบประมาณตามแผนปฏิบัติการ 5 ปี

3.4.1 งบประมาณด้านการพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ท้องถิ่น และเชื่อมโยงกับสิ่งแวดล้อม

แผนปฏิบัติการกระทรวงคมนาคม ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565)

หน่วยงาน กรมทางหลวง

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 2 ตำแหน่ง)

แผนปฏิบัติการ	ความสอดคล้อง ¹				ระยะเวลา ดำเนินการ	วงเงินรวม โครงการ	ปีงบประมาณ 2563			ปีงบประมาณ 2564			ปีงบประมาณ 2565			ปีงบประมาณ 2563 - 2565			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ	
	ยุทธศาสตร์ ฯพณฯ	แผนแม่บท	แผนปฏิบัติการ แม่บท	แผนปฏิบัติการ โครงการ			งบป.	นอก งบป. ⁴	รวม	งบป.	นอก งบป.	รวม	งบป.	นอก งบป.	รวม	งบป.	นอก งบป.	รวม			
ด้านทั้งสี่และมีโครงสร้างเชื่อมโยง : การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั้งสี่ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม																					
รวม																					
1. โครงการ ² ...																					
2. โครงการ ...																					
3. โครงการ ...																					
4. โครงการ ...																					
5. โครงการ ...																					
6. โครงการ ...																					
...																					
แผนงาน...																					
...																					
...																					
...																					
...																					
...																					
...																					
งานตามภารกิจพื้นฐาน ³																					
1. ผลผลิตโครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา		2	7	4	5	5	งานประจำปี	21,400.18	-	21,400.18	60,322.00	-	60,322.00	47,000.00	-	47,000.00	128,722.18	-	128,722.18	สำนักบริหารทางหลวง	กรมทางหลวง
2. ผลผลิตโครงการทางหลวงได้รับการพัฒนา		2	7	4	5	5	ประจำปี	1,404.20	-	1,404.20	4,252.50	-	4,252.50	4,484.00	-	4,484.00	10,140.70	-	10,140.70	บุคลากรหลายหน่วยงานกรมทางหลวง	กรมทางหลวง
รวม								22,804.38		22,804.38	64,574.50		64,574.50	51,484.00		51,484.00	138,862.89		138,862.89		

3.4.2 งบประมาณด้านการยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

แผนปฏิบัติการกระทรวงคมนาคม ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565)

หน่วยงาน กรมทางหลวง

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 2 ตำแหน่ง)

แผนปฏิบัติงาน	ความสอดคล้อง ^{1/}				ระยะเวลา ดำเนินการ	วงเงินรวม โครงการ	ปีงบประมาณ 2563			ปีงบประมาณ 2564			ปีงบประมาณ 2565			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
	บุคคลากร ภายใน	แผน แม่บท	แผน กลยุทธ์	แผนปฏิบัติการ ประจำปี			งบม.	นอก งบม. ^{2/4}	รวม	งบม.	นอก งบม.	รวม	งบม.	นอก งบม.	รวม		
ดำเนินโครงการและจัดตั้ง : การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง																	
1. โครงการ...																	
2. โครงการ ...																	
3. โครงการ ...																	
4. โครงการ ...																	
5. โครงการ ...																	
6. โครงการ ...																	
...																	
แผนงาน...																	
...																	
...																	
...																	
...																	
...																	
...																	
งานตามภารกิจพื้นฐาน ^{3/}																	
ผลผลิตโครงการทางหลวงมีความปลอดภัย	2	7	4	5	5			3,812.75	-	3,812.75	20,884.40	-	20,884.40	18,326.67	43,023.82	-	43,023.82
รวม								3,812.75		3,812.75	20,884.40		20,884.40	18,326.67	43,023.82		43,023.82



3.4.3 งบประมาณด้านการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

หน่วยงาน กรมทางหลวง

แผนปฏิบัติการ		ความสอดคล้อง ^{1/}				ปีงบประมาณ 2563			ปีงบประมาณ 2564			ปีงบประมาณ 2565			ปีงบประมาณ 2563 - 2565			หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
		ความสอดคล้อง	แผนยุทธศาสตร์	แผนแม่บท	แผนปฏิบัติการ	งบลงทุน	งบดำเนินงาน	งบอุดหนุน	งบลงทุน	งบดำเนินงาน	งบอุดหนุน	งบลงทุน	งบดำเนินงาน	งบอุดหนุน	งบลงทุน	งบดำเนินงาน	งบอุดหนุน		
ด้านประสิทธิภาพและขีดความสามารถ : การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน																			
รวม																			
1. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	2	7	4	5	5	3,804.52	-	3,804.52	5,438.58	-	5,438.58	5,038.33	-	5,038.33	14,281.43	-	14,281.43	สำนักก่อสร้าง/สำนักสะพาน	กรมทางหลวง
2. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	2	7	4	5	5	12,649.50	-	12,649.50	39,664.33	-	39,664.33	36,683.09	-	36,683.09	88,996.92	-	88,996.92	สำนักก่อสร้าง/สำนักสะพาน	กรมทางหลวง
3. โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโครงข่ายประเทศ	2	7	4	5	5	3,784.29	-	3,784.29	7,745.35	23.99	7,769.34	7,312.36	95.94	7,408.30	18,842.00	119.93	18,961.93	สำนักก่อสร้าง/สำนักสะพาน	กรมทางหลวง
4. โครงการยกระดับความปลอดภัยบนโครงข่ายทางหลวงภาคใต้	2	7	4	5	5	1,702.50	-	1,702.50	2,500.00	-	2,500.00	2,000.00	-	2,000.00	6,202.50	-	6,202.50	สำนักอำนวยความปลอดภัย/สำนักสะพาน	กรมทางหลวง
5. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	2	7	4	5	5	5,157.26	-	5,157.26	13,943.28	-	13,943.28	3,090.00	-	3,090.00	22,190.54	-	22,190.54	สำนักก่อสร้าง/สำนักสะพาน	กรมทางหลวง
6. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำจืดทางรถไฟ	2	7	4	5	5	1,117.02	-	1,117.02	2,539.28	-	2,539.28	3,090.00	-	3,090.00	6,746.30	-	6,746.30	สำนักอำนวยความปลอดภัย/สำนักสะพาน	กรมทางหลวง
7. โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	2	7	4	5	5	28,825.31	1,075.64	29,900.95	70,925.02	638.21	71,563.23	60,493.90	0.18	60,494.08	160,244.23	1,714.03	161,958.26	สำนักก่อสร้าง/สำนักสะพาน	กรมทางหลวง
8. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง	2	7	4	5	5	8,836.90	-	8,836.90	20,233.10	-	20,233.10	20,000.00	-	20,000.00	49,070.00	-	49,070.00	สำนักแผนงาน	กรมทางหลวง
9. โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการไหลเวียนร่วมลงทุน	2	7	4	5	5	53.60	-	53.60	51.02	-	51.02	77.70	-	77.70	182.32	-	182.32	สำนักแผนงาน	กรมทางหลวง
10. โครงการปรับปรุงการแบ่งสัดส่วนการจราจรเพื่อความปลอดภัย	2	7	4	5	5	383.89	-	383.89	1,129.52	-	1,129.52	800.00	-	800.00	2,313.41	-	2,313.41	สำนักอำนวยความปลอดภัย	กรมทางหลวง
11. โครงการก่อสร้างขยายทางสู่สนามบินเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ	2	7	4	5	5	57.14	-	57.14	4,119.85	-	4,119.85	1,680.00	-	1,680.00	5,856.99	-	5,856.99	สำนักก่อสร้าง/สำนักสะพาน	กรมทางหลวง
12. โครงการพัฒนาจุดตัดสี่แยกและทางหลวงชนบท	2	7	4	5	5	1,263.66	-	1,263.66	4,119.85	-	4,119.85	750.00	-	750.00	6,133.51	-	6,133.51	สำนักงานควบคุมการจราจรทางหลวง	กรมทางหลวง
13. โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)	2	7	4	5	5	966.91	-	966.91	2,976.21	-	2,976.21	4,449.50	-	4,449.50	8,392.62	-	8,392.62	สำนักก่อสร้าง/สำนักสะพาน	กรมทางหลวง
14. โครงการสนับสนุนการใช้จ่ายทางหลวงในโครงการของกรมทางหลวง	2	7	4	5	5	300.00	-	300.00	500.00	-	500.00	500.00	-	500.00	1,300.00	-	1,300.00	สำนักวิจัยและพัฒนาทางหลวง	กรมทางหลวง
15. โครงการยกระดับมาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุทางหลวง	2	7	4	5	5	-	-	-	560.00	-	560.00	1,000.00	-	1,000.00	1,560.00	-	1,560.00	สำนักอำนวยความปลอดภัย	กรมทางหลวง
16. โครงการยกระดับความปลอดภัยบนโครงข่ายทางหลวง	2	7	4	5	5	-	-	-	500.00	-	500.00	700.00	-	700.00	1,200.00	-	1,200.00	สำนักอำนวยความปลอดภัย	กรมทางหลวง
17. โครงการปรับปรุงความปลอดภัยบนโครงข่ายทางหลวง	2	7	4	5	5	575.07	-	575.07	-	-	-	-	-	-	575.07	-	575.07	สำนักอำนวยความปลอดภัย	กรมทางหลวง
18. โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับยานยนต์ไฟฟ้า	2	7	4	5	5	9,586.73	-	9,586.73	13,038.44	-	13,038.44	5,115.62	-	5,115.62	27,740.78	-	27,740.78	สำนักก่อสร้าง/สำนักสะพาน	กรมทางหลวง
แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	2	7	4	5	5	3,134.00	-	3,134.00	18,979.20	-	18,979.20	10,000.00	-	10,000.00	32,113.20	-	32,113.20	สำนักอำนวยความปลอดภัย	กรมทางหลวง
งานตามภารกิจอื่นๆ																			
รวม						82,198.30	1,075.64	83,273.94	209,963.02	662.20	209,625.22	162,780.50	96.12	162,876.62	453,941.82	1,833.96	455,775.78		



3.4.4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

แผนปฏิบัติการกระทรวงคมนาคม ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565)

หน่วยงาน กรมทางหลวง

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 2 ตำแหน่ง)

แผนปฏิบัติการ	ความสอดคล้อง ¹				ระยะเวลา ดำเนินการ	วงเงินรวม โครงการ	ปีงบประมาณ 2563			ปีงบประมาณ 2564			ปีงบประมาณ 2565			หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผน หน่วยงาน	แผนปฏิบัติการ หน่วยงาน			งบม.	นอก งบม. ⁴	รวม	งบม.	นอก งบม.	รวม	งบม.	นอก งบม.	รวม		
ดำเนินการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ																	
รวม																	
1. โครงการ ² ...																	
2. โครงการ ...																	
3. โครงการ ...																	
4. โครงการ ...																	
5. โครงการ ...																	
6. โครงการ ...																	
...																	
แผนงาน...																	
...																	
...																	
...																	
...																	
...																	
...																	
งานตามภารกิจพื้นฐาน ³																	
รวม							-		-		-		-		-		-



3.4.5 สรุปประมาณ กรมทางหลวงทั้ง 4 ด้านตามแผนปฏิบัติการ 5 ปี (พ.ศ. 2563-2565)

แผนปฏิบัติการกระทรวงคมนาคม ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565)

หน่วยงาน กรมทางหลวง

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 2 ตำแหน่ง)															
แผนปฏิบัติการ	ความสอดคล้อง ^{1/}				ปีงบประมาณ 2563			ปีงบประมาณ 2564			ปีงบประมาณ 2565			หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท ย่อย	แผนแม่บท นโยบาย รัฐบาล	แผนปฏิรูป ^{2/}	งบม.	นอก งบม. ^{3/4}	รวม	งบม.	นอก งบม.	รวม	งบม.	นอก งบม.	รวม		
ด้านทั้งสี่และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม : การพัฒนากระบวนการขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	2	7	4	5	5	22,804.38	22,804.38	64,574.50	64,574.50	51,484.00	51,484.00	138,862.89	138,862.89	บูรณาการ หลาย หน่วยงาน	
ด้านปลอดภัยและมั่นคง : การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของ ระบบขนส่ง	2	7	4	5	5	3,812.75	-	20,884.40	20,884.40	18,326.67	-	43,023.82	43,023.82	สำนัก อำนวย ความ ปลอดภัย	
ด้านประสิทธิภาพและขีดความสามารถ : การพัฒนากระบวนการขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขัน	2	7	4	5	5	82,198.30	1,075.64	209,625.22	209,625.22	162,780.50	96.12	453,941.82	455,775.78	บูรณาการ หลาย หน่วยงาน	
ด้านปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ															
รวม						108,815.44	1,075.64	295,084.12	295,084.12	232,591.17	96.12	635,828.57	1,833.96	637,662.49	

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

คำอธิบายตัวชี้วัดวิสัยทัศน์

ก.1 ตัวชี้วัดที่ 1

อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก

หน่วย กิโลเมตร / ชั่วโมง

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อสะท้อนประสิทธิภาพด้านความคล่องตัวของการเดินทางขนส่งทางถนนสำหรับระบบทางหลวงในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง
- เลือกใช้การพิจารณา “อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก” ซึ่งวัดจากความเร็วเฉลี่ยของยานพาหนะบนถนนสายหลักภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง
- กำหนดให้สอดคล้องกับเป้าหมายของกระทรวงคมนาคม

การคำนวณ

คำนวณหา “อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก” จาก

$$\left\{ \frac{D_1}{T_1} + \frac{D_2}{T_2} + \frac{D_3}{T_3} + \dots + \frac{D_n}{T_n} \right\} \times \frac{1}{n}$$

โดย

D	หมายถึง	ระยะทางของแนวเส้นทางที่เลือก หน่วยเป็น กิโลเมตร
T	หมายถึง	ระยะเวลาในการเดินทางในแนวเส้นทางที่เลือก หน่วยเป็น ชั่วโมง
1, 2...n	หมายถึง	แนวเส้นทางของโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่เลือกสำรวจ
n	หมายถึง	จำนวนรวมแนวเส้นทางของโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่เลือกสำรวจ

ทั้งนี้ จำนวนแนวเส้นทางของถนนสายหลักที่นำมาพิจารณา (n) ต้องไม่ต่ำกว่า 50 เส้นทาง โดยต้องดำเนินการสำรวจข้อมูลโดยวิธี Test Car Run หรือวิธีอื่นที่เทียบเท่า ในทุกๆ ปี และต้องสำรวจ

คำเป้าหมาย

หน่วย : กิโลเมตร / ชั่วโมง

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่	ทางหลวง หมายเลข	เส้นทาง	ระยะทาง D (กิโลเมตร)	ระยะเวลา ในการเดินทาง T (ชั่วโมง)	D / T (กิโลเมตร/ชั่วโมง)
1	1	กรุงเทพมหานคร-แม่สาย (เขตแดน) รวมทางยกระดับบ่อนุสรณ์ แห่งชาติ-รังสิต (กม. 18+100 - กม. 994+749)	490	7.21	68
2	2	สระบุรี - สะพานมิตรภาพที่หนองคาย (เขตแดนไทย/ลาว) (กม. 0+000 - กม. 509+113)	250	3.09	81
3	3	บางนา - หาดเล็ก (กม. 16+389 - กม. 488+387)	210	2.56	82
4	4	กรุงเทพมหานคร - จุดผ่านแดนถาวรสะเดา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย) (กม. 26+420 - กม. 1,310+554)	640	9.85	65
5	7	กรุงเทพ - บ้านฉาง รวมทางแยกไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 34 (บางวัว) ทางแยกเข้าชลบุรี ทางแยกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง ทางแยกเข้าพัทยา และทางแยกไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (บ้านอำเภอ) (กม. 0+000 - กม. 125+865)	100	1.22	82
6	9	ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพ (ถนนกาญจนาภิเษก) (กม. 0+000 - กม. 82+855)	100	1.64	61
7	11	อินทร์บุรี - เชียงใหม่ (กม. 0+763 - กม. 563+984)	270	3.00	90

ลำดับที่	ทางหลวง หมายเลข	เส้นทาง	ระยะทาง D (กิโลเมตร)	ระยะเวลา ในการเดินทาง T (ชั่วโมง)	D / T (กิโลเมตร/ชั่วโมง)
8	12	แม่สอด (เขตแดน) - มุกดาหาร (กม. 0+000 - กม. 793+391)	380	4.87	78
9	21	สามแยกพุกแค - เลย (กม. 0+000 - กม. 412+874)	210	2.92	72
10	22	อุดรธานี - นครพนม (กม. 1+575 - กม. 240+746)	120	1.50	80
11	23	บ้านไผ่ - อุบลราชธานี (กม. 0+000 - กม. 278+752)	130	1.55	84
12	24	ทางต่างระดับสีคิ้ว - อุบลราชธานี (กม. 0+000 - กม. 420+145)	210	3.18	66
13	32	บางปะอิน - แยกหลวงพ้อโอ (กม. 0+000 - กม. 150+545)	100	1.49	67
14	33	สุพรรณบุรี - อัญประเทศ (เขตแดน ไทย / กัมพูชา) (กม. 0+000 - กม. 299+549)	150	2.27	66
15	34	บางนา - หอนงไม้แดง(เทพรัตน) (กม. 0+000 - กม. 58+855)	58.855	0.91	65
16	35	ธนบุรี - ปากท่อ (กม. 0+000 - กม. 84+041)	84.041	1.27	66
17	36	กะทิงลาย - ปลวกเกตุ (กม. 0+000 - กม. 57+021)	57.021	0.63	90
18	37	ชะอำ - ปราณบุรี (กม. 0+000 - กม. 47+468)	47.468	0.69	69
19	41	สี่แยกปฐมพร - พัทลุง (กม. 0+000 - กม. 382+616)	190	2.18	87
20	42	คลองแจะ - จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-โลก (เขตแดนไทย/มาเลเซีย) (กม. 0+000 - กม. 263+779)	130	1.51	86
21	43	หาดใหญ่ - มะพร้าวตันเดียว (กม. 0+000 - กม. 94+952)	94.952	1.32	72
22	44	อ่าวลึก - หินโงก (กม. 0+000 - กม. 133+229)	100	1.32	76
23	101	กำแพงเพชร - จุดผ่านแดนถาวรห้วยโก๋น/น้ำเงิน (เขตแดนไทย / ลาว) (กม. 0+000 - กม. 505+853)	240	3.20	75
24	103	ร้องกวาง - จาว (กม. 0+000 - กม. 64+345)	64.345	0.97	66
25	106	ดอนไชย - อุโมงค์ (กม. 0+000 - กม. 167+204)	100	1.15	87
26	111	ทางเลี้ยวเมืองพิจิตร (กม. 0+000 - กม. 12+575)	12.575	0.16	81
27	115	กำแพงเพชร - สากเหล็ก (กม. 3+600 - กม. 107+241)	100	1.37	73
28	122	ทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์ด้านตะวันตก (กม. 0+000 - กม. 23+686)	23.686	0.29	81
29	205	บ้านหมี่ - สามแยกสุรนารายณ์ (กม. 0+000 - กม. 233+085)	120	1.48	81
30	207	บ้านวัด - ประทาย (กม. 0+000 - กม. 36+379)	36.379	0.44	82
31	217	วารินชำราบ - ช้องเม็ก (กม. 0+000 - กม. 86+067)	86.067	1.30	66
32	218	บุรีรัมย์ - นางรอง (กม. 1+715 - กม. 51+177)	49.462	0.61	81
33	219	บรบือ - บุรีรัมย์ (กม. 1+412 - กม. 137+897)	100	1.19	84
34	227	กาฬสินธุ์ - พังโคน (กม. 0+000 - กม. 162+667)	100	1.49	67
35	230	ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่น (กม. 0+000 - กม. 48+332)	48.332	0.57	85
36	290	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา (กม. 0+000 - กม. 17+941)	17.941	0.25	71
37	301	คลองบางเขน - ตีวานนท์ (กม. 3+378 - กม. 5+119)	1.741	0.03	63
38	302	แยกมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ต่างระดับบางใหญ่ (กม. 0+000 - กม. 18+883)	24.101	0.35	69

ลำดับที่	ทางหลวง หมายเลข	เส้นทาง	ระยะทาง D (กิโลเมตร)	ระยะเวลา ในการเดินทาง T (ชั่วโมง)	D / T (กิโลเมตร/ชั่วโมง)
39	303	ราษฎร์บูรณะ - พระสมุทรเจดีย์ (กม. 6+463 - กม. 21+732)	15.269	0.22	69
40	307	แยกสวนสมเด็จ - แยกปทุมวิไล (กม. 0+000 - กม. 10+813)	10.813	0.13	84
41	309	วังน้อย - ทางแยกศาลหลักเมือง (กม. 0+000 - กม. 96+968)	92.828	1.55	60
42	317	ปากแซง - สระแก้ว (กม. 0+000 - กม. 147+587)	100	1.37	73
43	320	ศาลนเรศวร - สถานีรถไฟปราจีนบุรี (กม. 0+000 - กม. 6+831)	6.831	0.10	70
44	331	สัตหีบ - เขาหินซ้อน (กม. 0+000 - กม. 139+855)	100	1.61	62
45	341	บางพลัด - บางบำหรุ (กม. 0+000 - กม. 0+352)	0.352	0.00	85
46	375	บ้านบ่อ - ลำลูกบัว (กม. 0+000 - กม. 69+324)	63.91	0.79	81
47	401	แยกโคกเคียน - นครศรีธรรมราช (กม. 0+000 - กม. 292+863)	140	2.00	70
48	406	ปากจำ - ต่อมะลิ้ง (กม. 0+000 - กม. 99+890)	94.112	1.12	84
49	410	ปัตตานี - เบตง (กม. 2+560 - กม. 159+892)	100	1.45	69
50	416	ฉลุง - สามแยก (กม. 0+000 - กม. 93+002)	93.002	1.24	75
Σ (D / T)					3747
อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก (กิโลเมตร / ชั่วโมง)					75

ก.2 ตัวชี้วัดที่ 2

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

หน่วย จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสน

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินระดับความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศในส่วนของระบบทางหลวงในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง
- เลือกใช้อัตรา “จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน”
- แม้ข้อมูลฐาน “การเดินทางคัน – กิโลเมตร” จะสะท้อนถึงปริมาณการเดินทางที่แตกต่างกันในแต่ละปี แต่มีประเทศในกลุ่ม IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group) เพียง 22 ประเทศเท่านั้นที่มีการเก็บข้อมูลดังกล่าวอย่างครบถ้วนต่อเนื่อง ดังนั้นจึงเสนอให้ใช้ “จำนวนประชากร” เป็นข้อมูลฐาน ซึ่งปัจจุบันตัวชี้วัดนี้ถูกใช้เปรียบเทียบในระดับสากลจากหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ United Nations (UN) และ World Health Organization (WHO)
- กำหนดให้สอดคล้องกับเป้าหมายของกระทรวงคมนาคม

การคำนวณ

คำนวณหา “อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง”

จาก

$$\frac{\text{จำนวนผู้เสียชีวิตบนระบบทางหลวงในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง}}{\text{จำนวนประชากรทั้งหมดของประเทศไทย}} \times 100,000$$

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 กำหนดตัวชี้วัดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยมีค่าเป้าหมายปี 2564 ให้ต่ำกว่า 30 รายต่อประชากรแสนคน แต่เมื่อพิจารณาเฉพาะในส่วนความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จึงได้ปรับตัวชี้วัดโดยเน้นเฉพาะการเสียชีวิตบนถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง โดยมีการเสนอกยุทธ์ซึ่งมีแผนงาน/โครงการลดอุบัติเหตุ ครอบคลุมด้านวิศวกรรมและผู้ใช้ทางโดยเฉพาะในกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ รถจักรยานยนต์ และรถสาธารณะ

ค่าเป้าหมาย

ก.3 ตัวชี้วัดที่ 3

เวลาที่ประหยัดได้จากการเดินทางบนระบบทางหลวงสายหลัก

หน่วย นาที่

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อวัดประสิทธิภาพการเดินทางขนส่งที่เพิ่มขึ้นบนระบบทางหลวงสายหลัก ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง อันเป็นผลจากการพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility)
- พิจารณาจากการวัดความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของยานพาหนะบนระบบทางหลวงทั่วประเทศ ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง แล้วจึงนำมาแปลงเป็นระยะเวลาในการเดินทางที่ประหยัดลงได้

การคำนวณ

คำนวณหา “เวลาที่ประหยัดได้จากการเดินทางบนระบบทางหลวงสายหลัก” จาก

$$\frac{ST_1 + ST_2 + ST_3 + \dots + ST_n}{n}$$

โดย

ST หมายถึง ระยะเวลาในการเดินทางที่ประหยัดลงได้ของแนวเส้นทางที่เลือก (ถ้าระยะเวลาเพิ่มขึ้นให้ใส่เครื่องหมาย ติดลบ)
หน่วยเป็น นาที่

n หมายถึง จำนวนรวมแนวเส้นทางของโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เลือกสำรวจ

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
2.5	5	7.5	10	12.5	15	15.50

หน่วย : นาที่

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำผลและรายงานผล หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ให้มีการสำรวจระยะเวลาในการเดินทางที่ประหยัดลงได้ของแนวเส้นทางที่เลือกจำนวน 22 เส้นทาง และทำการเก็บข้อมูลระยะเวลาในการเดินทางเส้นทางที่เลือก เพื่อมาคำนวณหาเวลาที่ประหยัดได้จาก การเดินทางบนระบบทางหลวงสายหลัก โดยสมมติค่าตัวอย่าง ดังตารางต่อไปนี้

ลำดับ ที่	หมายเลข ทางหลวง	เส้นทาง	ระยะเวลาในการเดินทาง ที่ประหยัดลง ST (นาที)
1	1	กรุงเทพมหานคร-แม่สาย (เขตแดน) รวมทางยกระดับอนุสรณ์แห่งชาติ- รังสิต (กม. 18+100 - กม. 994+749)	0
2	2	สระบุรี - สะพานมิตรภาพที่หนองคาย (เขตแดนไทย/ลาว) (กม. 0+000 - กม. 509+113)	8
3	3	บางนา - หาดเล็ก (กม. 16+389 - กม. 488+387)	9
4	4	กรุงเทพมหานคร - จุดผ่านแดนถาวรสะเดา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย) (กม. 26+420 - กม. 1,310+554)	-1
5	7	กรุงเทพ - บ้านฉาง รวมทางแยกไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 34 (บางวัว) ทางแยกเข้าชลบุรี ทางแยกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง ทางแยกเข้าพัทยา และทางแยกไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (บ้านอำเภอ) (กม. 0+000 - กม. 125+865)	8
6	9	ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพ (ถนนกาญจนาภิเษก) (กม. 0+000 - กม. 82+855)	1
7	11	อินทร์บุรี - เชียงใหม่ (กม. 0+763 - กม. 563+984)	8
8	12	แม่สอด (เขตแดน) - มุกดาหาร (กม. 0+000 - กม. 793+391)	7
9	21	สามแยกพุแค - เลย์ (กม. 0+000 - กม. 412+874)	-2
10	22	อุดรธานี - นครพนม (กม. 1+575 - กม. 240+746)	6
11	23	บ้านไผ่ - อุบลราชธานี (กม. 0+000 - กม. 278+752)	-1
12	24	ทางต่างระดับสีคิ้ว - อุบลราชธานี (กม. 0+000 - กม. 420+145)	-1
13	32	บางปะอิน - แยกหลวงพ้อโอ (กม. 0+000 - กม. 150+545)	2
14	33	สุพรรณบุรี - อรัญประเทศ (เขตแดน ไทย / กัมพูชา) (กม. 0+000 - กม. 299+549)	3
15	34	บางนา - หนองไม้แดง (เทพรัตน) (กม. 0+000 - กม. 58+855)	2
16	35	ธนบุรี - ปากท่อ (กม. 0+000 - กม. 84+041)	-2
17	36	กะทิงลาย - ปลวกเกตุ (กม. 0+000 - กม. 57+021)	4
18	37	ชะอำ - ปราณบุรี (กม. 0+000 - กม. 47+468)	0
19	41	สี่แยกปฐมพร - พัทลุง (กม. 0+000 - กม. 382+616)	-2

ลำดับ ที่	หมายเลข ทางหลวง	เส้นทาง	ระยะเวลาในการเดินทาง ที่ประหยัดลง ST (นาที)
20	42	คลองแจะ - จุดผ่านแดนถาวรสุโข-ลก (เขตแดนไทย/มาเลเซีย) (กม. 0+000 - กม. 263+779)	3
21	43	หาดใหญ่ - มะพร้าวตันเดียว (กม. 0+000 - กม. 94+952)	6
22	44	อ่าวลึก - หินโงก (กม. 0+000 - กม. 133+229)	-2
ΣST			83
เวลาที่ประหยัดได้จากการเดินทางบนระบบทางหลวงสายหลัก (นาที)			2.5

วิสัยทัศน์ กรมทางหลวง

ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

ก.4 ตัวชี้วัดที่ 4

คะแนนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของประเทศไทย โดย World Economic Forum
--

หน่วย คะแนน (1–7)

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามคะแนนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับระบบทางหลวงในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง รวมถึงการพิจารณาการจัดอันดับคะแนนเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ
- เลือกใช้ “คะแนนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน” ของ World Economic Forum (WEF) รวมถึงการพิจารณาผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ ซึ่งทั้งหมดมีการรายงานผลอย่างต่อเนื่องทุกปี และสามารถเข้าถึงข้อมูลได้โดยง่าย ไม่เหมือนกับผลการจัดอันดับของหน่วยงานอื่นๆ เช่น IMD และ World Bank ที่มีกมิดีมีการเผยแพร่คะแนนในรายละเอียด และได้ดำเนินการเป็นประจำทุกปี ตามลำดับ
- กำหนดให้สอดคล้องกับเป้าหมายของกระทรวงคมนาคม ที่ต้องการจะยกผลการจัดอันดับสำหรับคะแนนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ทั้งทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ให้สูงขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีอันดับต่ำกว่าประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอาเซียนหลายประเทศ

การคำนวณ

พิจารณา “คะแนนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของประเทศไทย” ได้
 จาก www.weforum.org ซึ่งเป็นการคำนวณโดย World Economic Forum (WEF)
 ซึ่งพบว่า หน่วยงานดังกล่าวไม่มีการเปิดเผยรายละเอียดการคำนวณ
 ดังนั้น จึงไม่สามารถแจกแจงรายละเอียดการคำนวณได้ในรายงานฉบับนี้

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
4.4	4.5	4.6	4.7	4.8	4.9	5.0

หน่วย : คะแนน (1-7)

แหล่งข้อมูล World Economic Forum (WEF)
 กระทรวงคมนาคม

การจัดทำผลและรายงานผล สำนักงบประมาณ
 กระทรวงคมนาคม
 หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

เนื่องจาก “คะแนนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของประเทศไทย” ได้ จาก www.weforum.org
 ซึ่งเป็นการคำนวณโดย World Economic Forum (WEF) ซึ่งพบว่า หน่วยงานดังกล่าวไม่มีการ
 เปิดเผยรายละเอียดการคำนวณ ดังนั้นจึงไม่สามารถแจกแจงรายละเอียดการคำนวณได้ในรายงานฉบับนี้
 ซึ่งจากข้อมูล Global Competitiveness Index ของ World Economic Forum ประเทศไทยมี
 คะแนนอยู่ที่ระดับ 4.4 คะแนน คิดเป็นอันดับที่ 51(140) ของโลก ซึ่งเป็นตัวชี้วัดระดับกระทรวงจึง
 สามารถใช้ผลตัวชี้วัดจากกระทรวงคมนาคม

วิสัยทัศน์ กรมทางหลวง

ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

ก.5 ตัวชี้วัดที่ 5

คะแนนรวมการประเมินส่วนราชการ
ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การบริหารราชการของกรมทางหลวงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถตอบสนองตามความต้องการของผู้ใช้บริการและประชาชน ด้วยการพัฒนาระบบการดำเนินงานของกรมทางหลวงเพื่อขับเคลื่อนภารกิจสำคัญของรัฐบาล การแก้ไขปัญหาและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน และเพื่อเพิ่มศักยภาพของกรมทางหลวงในการสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
- เลือกใช้ “คะแนนรวมการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ” ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ซึ่งกรมทางหลวงจำเป็นต้องจัดทำเป็นประจำทุกปี มาใช้เป็นตัวชี้วัด เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการทำงานให้น้อยลง
- การประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ เป็นการดำเนินงานที่มาทดแทน กรอบการประเมินผลส่วนราชการตามคำรับรองฯ

การคำนวณ

คำนวณหา “คะแนนรวมการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ” ให้ดำเนินการตามหลักการและเกณฑ์ข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดปลีกย่อยในแต่ละปี ดังนั้นจึงไม่ขอแจกรายละเอียดการคำนวณหาคะแนนฯ ในรายงานฉบับนี้

ทั้งนี้หลักการประเมินเบื้องต้นเพื่อคำนวณหา “คะแนนรวมการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ” จะประกอบด้วยการประเมินผลใน 5 องค์ประกอบ ได้แก่

องค์ประกอบที่ 1 ประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักภารกิจพื้นฐาน (Functional Based)

- การดำเนินงานตามหลักภารกิจพื้นฐาน งานประจำ งานตามหน้าที่ปกติ หรืองานตามหน้าที่ความรับผิดชอบหลัก
- การดำเนินงานตามกฎหมาย
- การดำเนินงานตามนโยบายและแผนของรัฐบาล และมติคณะรัฐมนตรี
- การดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแผนยุทธศาสตร์ของหน่วยงาน

องค์ประกอบที่ 2 ประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักภารกิจ ยุทธศาสตร์ที่ได้รับมอบหมาย เป็นพิเศษ (Agenda Based)

- การดำเนินการข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี
- การดำเนินการตามวาระการขับเคลื่อนและการปฏิรูปประเทศ
- การแก้ไขปัญหาสำคัญเฉพาะเรื่องหรือภารกิจที่ได้รับมอบหมายพิเศษ
จาก นายกรัฐมนตรี/ รองนายกรัฐมนตรี/ รัฐมนตรี
ที่กำกับและติดตามการปฏิบัติราชการ
- การสร้างความรับรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน(บังคับเฉพาะส่วนราชการ)

องค์ประกอบที่ 3 ประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักภารกิจพื้นที่ หรือการบูรณาการ การดำเนินงานหลายพื้นที่หรือหลาย หน่วยงาน (Area Based)

- การดำเนินงานตามภารกิจในพื้นที่/ท้องถิ่น ภูมิภาค จังหวัด กลุ่มจังหวัด
- การบูรณาการระบบการปฏิบัติงานร่วมกันหลายหน่วยงานที่มีภารกิจร่วมกันในพื้นที่
- การบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวง/หน่วยงาน/จังหวัด
- การดำเนินการตามนโยบายภาครัฐ

องค์ประกอบที่ 4 ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและพัฒนานวัตกรรม และการให้บริการ ประชาชนหรือหน่วยงานของรัฐ (Innovation Based)

- ข้อเสนอการพัฒนาขีดความสามารถของหน่วยงาน
 - ข้อเสนอการพัฒนาขีดความสามารถของหน่วยงานในด้านต่างๆ
เช่น การพัฒนา นวัตกรรมในการบริหารจัดการ ระบบงาน งบประมาณ
ทรัพยากรบุคคล ความผูกพัน ของบุคลากรต่อองค์กร เทคโนโลยี
ฐานข้อมูล กฎหมายการพัฒนาการบริหาร
จัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล
พร้อมผลงานที่จะส่งมอบแยกตามรายไตรมาส
 - ผลงานที่เกิดขึ้นจริงรวมทั้งรางวัลที่ได้รับจากองค์กรภายในหรือภายนอกประเทศ
(ถ้ามี)
- การบริหารจัดการและพัฒนานวัตกรรมในการให้บริการประชาชนหรือหน่วยงานของรัฐ
- การจัดการข้อร้องเรียนหรือเรื่องราวร้องทุกข์ (ถ้ามี)
- ประสิทธิภาพการเบิกจ่ายงบประมาณ (บังคับ)

องค์ประกอบที่ 5 ศักยภาพในการเป็นส่วนราชการที่มีความสำคัญ เชิงยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนา ประเทศ (Potential Based)

- การจัดทำและดำเนินการตามแผนการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์ชาติ
 - การจัดทำแผนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ตามภารกิจ/บทบาทของส่วน
ราชการ

- ผลงานที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละไตรมาส รวมทั้งผลการประเมินจากองค์กรภายในหรือภายนอกประเทศ (ถ้ามี)

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
80	81	82	83	83.5	84	84.5

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทุกหน่วยงาน

การจัดทำผลและรายงานผล

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.)
หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

“คะแนนรวมการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ” ให้ดำเนินการตามหลักการและเกณฑ์ข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.)

ภาคผนวก ข

คำอธิบายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ที่ 1

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

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

ข.1 ตัวชี้วัดที่ 1

ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาและปรับปรุง
ทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือ ทางหลวงสัมปทาน

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้หน่วยงานภายในกรมทางหลวงมีการกำหนดเป้าหมาย มีการวางแผน และมีการดำเนินงานด้านการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือ ทางหลวงสัมปทาน เพื่อสนับสนุนให้ระบบทางหลวงเกิดการเชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัว อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
- พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือ ทางหลวงสัมปทาน จากร้อยละเฉลี่ยของการดำเนินการที่แล้วเสร็จเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือ ทางหลวงสัมปทาน” จาก

$$\left\{ \frac{X_1}{Y_1 Y_2 Y_3 Y_n} + \frac{X_2}{Y_1 Y_2 Y_3 Y_n} + \frac{X_3}{Y_1 Y_2 Y_3 Y_n} + \dots + \frac{X_n}{Y_1 Y_2 Y_3 Y_n} \right\} \times \frac{100}{n}$$

โดย

X	หมายถึง	ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือ ทางหลวงสัมปทาน ที่ดำเนินการแล้วเสร็จจริงในแต่ละปีงบประมาณ
Y	หมายถึง	ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือ ทางหลวงสัมปทานที่กำหนดตามแผนในแต่ละปีงบประมาณ
n	หมายถึง	จำนวน แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม ทั้งหมด ตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือ ทางหลวงสัมปทาน ในแต่ละปีงบประมาณ

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
80	82	84	86	88	90	90

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ให้มีการสำรวจความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนพัฒนาและปรับปรุง ทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือ ทางหลวงสัมปทานที่ดำเนินการแล้วเสร็จจริงในแต่ละปีงบประมาณ และ ดำเนินการเปรียบเทียบกับแผนความก้าวหน้าที่กำหนดเอาไว้ เพื่อหาค่าร้อยละเฉลี่ยของการดำเนินการ ที่แล้วเสร็จเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน โดยสมมติค่าตัวอย่าง ดังตารางต่อไปนี้

ลำดับที่	เส้นทาง	ความก้าวหน้าที่กำหนดตามแผน Y (ร้อยละ)	ความก้าวหน้าที่ดำเนินการแล้วเสร็จ X (ร้อยละ)	X / Y
1	การขยายทางหลวงแผ่นดิน สาย 304 อ. กบินทร์บุรี – อ. ปักธงชัย (ทางเชื่อมผืนป่า) เป็น 4 ช่องจราจร	50	42	0.84
2	การขยายทางหลวงแผ่นดิน สาย 12 อ. แม่สอด - จ. มุกดาหาร เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	100	78	0.78
3	การขยายทางหลวงแผ่นดิน สาย 212 นครพนม - มุกดาหาร (ดอนหว่านใหญ่ - ธาตุพนม) เป็น 4 ช่องจราจร ตลอด เส้นทาง	100	79	0.79
ΣX / Y				2.41
ร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนา และปรับปรุงทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือ ทางหลวงสัมปทาน (ร้อยละ)				80

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

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

ข.2 ตัวชี้วัดที่ 2

ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษ

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้หน่วยงานภายในกรมทางหลวงมีการกำหนดเป้าหมาย มีการวางแผน และมีการดำเนินงานด้านการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษ เพื่อสนับสนุนให้ระบบทางหลวงเกิดการเชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัว อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
- พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษ จากร้อยละเฉลี่ยของการดำเนินการที่แล้วเสร็จเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษ”

จาก

$$\left\{ \frac{X_1}{Y_1} + \frac{X_2}{Y_2} + \frac{X_3}{Y_3} + \dots + \frac{X_n}{Y_n} \right\} \times \frac{100}{n}$$

โดย

X	หมายถึง	ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษ ที่ดำเนินการแล้วเสร็จจริงในแต่ละปีงบประมาณ
Y	หมายถึง	ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษ ที่กำหนดตามแผนในแต่ละปีงบประมาณ
n	หมายถึง	จำนวน แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม ทั้งหมด ตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษในแต่ละปีงบประมาณ

คำเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
50	60	65	70	80	90	90

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ให้มีการสำรวจความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนพัฒนาและปรับปรุง
ทางหลวงพิเศษที่ดำเนินการแล้วเสร็จจริงในแต่ละปีงบประมาณ และดำเนินการเปรียบเทียบกับแผน
ความก้าวหน้าที่กำหนดเอาไว้ เพื่อหาค่าร้อยละเฉลี่ยของการดำเนินการที่แล้วเสร็จเปรียบเทียบกับ
เป้าหมายตามแผนงาน โดยสมมติค่าตัวอย่าง ดังตารางต่อไปนี้

ลำดับที่	เส้นทาง	ความก้าวหน้าที่กำหนดตามแผน Y (ร้อยละ)	ความก้าวหน้าที่ยังดำเนินการแล้วเสร็จ X (ร้อยละ)	X / Y
1	การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบางปะอิน - นครราชสีมา	30	24	0.80
2	การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบางใหญ่ - กาญจนบุรี	10	4	0.40
3	การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนครปฐม - ชะอำ	1	0.3	0.30
$\Sigma X / Y$				1.50
ร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษ (ร้อยละ)				0.50

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

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

ข.3 ตัวชี้วัดที่ 3

สัดส่วนประชากรที่เข้าถึงการเดินทางรูปแบบอื่น ได้ภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดระดับการเข้าถึงระหว่างระบบทางหลวงกับการเดินทางรูปแบบอื่น โดยเน้นไปที่การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในการเดินทางระหว่างเมือง ซึ่งประกอบไปด้วยระบบรถโดยสารประจำทาง และระบบรถไฟฟ้าโดยสาร
- อาศัยการคำนวณจากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ เพื่อประเมินว่าในพื้นที่รัศมีการเดินทาง 1 ชั่วโมง โดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารในการกำกับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสถานีรถไฟ และป้ายหยุดรถในการกำกับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถครอบคลุมประชากรตามทะเบียนราษฎรทั้งสิ้นคิดเป็นร้อยละเท่าใดของประชากรทั้งประเทศไทย
- กำหนดให้สอดคล้องกับเป้าหมายของกระทรวงคมนาคม

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละสัดส่วนประชากรที่เข้าถึงการเดินทางรูปแบบอื่น ได้ภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมง” จาก

$$\frac{\text{จำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานได้ภายในเวลา 1 ชั่วโมง}}{\text{จำนวนประชากรทั้งหมดของประเทศไทย}} \times 100$$

อนึ่ง จากการทบทวนผลการศึกษาสืบค้นข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคในหลายจังหวัด พบว่าความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะมักอยู่ในระดับประมาณ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ดังนั้น เพื่อให้สะดวกต่อการประเมินตัวชี้วัดครั้งนี้ จึงกำหนดให้รัศมีการเดินทาง 1 ชั่วโมง เทียบเท่ากับรัศมี 30 กิโลเมตรโดยประมาณ ทั้งนี้ จากประเมินพบว่าในปี พ.ศ. 2558 มีประชากรที่สามารถเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานีรถไฟในระดับการเข้าถึงที่ 1 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 77.59 ของประชากรทั้งประเทศ

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
76	78	79	80	81	82	82.5

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

กระทรวงคมนาคม
หน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำผลและรายงานผล

กระทรวงคมนาคม
หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ทำการคำนวณข้อมูลจากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) โดยประเมินผลจากจำนวนประชากรในรัศมีโดยรอบของสถานีขนส่งผู้โดยสารในการกำกับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สถานีรถไฟและป้ายหยุดรถไฟในการกำกับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกำหนดรัศมีการเดินทางใน 1 ชั่วโมงเป็นระยะทาง 30 กิโลเมตร ทั้งนี้จากประเมินพบว่าในปี พ.ศ. 2558 มีประชากรที่สามารถเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานีรถไฟในระดับการเข้าถึงที่ 1 ชั่วโมง มีประชากรทั้งสิ้น 50,999,207 คน โดยนำมาคำนวณหาสัดส่วนประชากรที่เข้าถึงการเดินทางรูปแบบอื่น ได้ภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมงได้ดังนี้

$$\frac{50,999,207}{65,729,098} \times 100 = 77.59$$

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

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

ข.4 ตัวชี้วัดที่ 4

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP

แยกองค์ประกอบเฉพาะการขนส่งบนระบบทางหลวง

หน่วย

ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อวัดประสิทธิภาพต้นทุนค่าขนส่ง ซึ่งถือเป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนน
- ต้นทุนค่าขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโลจิสติกส์ (ประกอบด้วย ต้นทุนค่าขนส่ง ต้นทุนคลังสินค้าและสินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการ) ดังนั้นการลดสัดส่วนของต้นทุนการขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (Gross Domestic Product : GDP) ย่อมแสดงถึงประสิทธิภาพการขนส่งที่เพิ่มขึ้น โดยทั่วไปสัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งต่อ GDP ควรมีค่าลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปีหรืออย่างน้อยที่สุดจะต้องไม่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนๆ
- เน้นการพิจารณาเฉพาะระบบทางหลวงสายหลักในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง

การคำนวณ

คำนวณหา “ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP แยกองค์ประกอบเฉพาะการขนส่งบนระบบทางหลวง”

จาก

$$\frac{Cost}{GDP} \times 100$$

โดย

COST	หมายถึง	ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางถนน บนระบบทางหลวงสายหลัก ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง ในปีที่พิจารณา หน่วยเป็น ล้านบาท
GDP	หมายถึง	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product) ในปีที่พิจารณา หน่วยเป็น ล้านบาท

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
4.4	4.3	4.3	4.3	4.2	4.0	4.0

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
	กระทรวงคมนาคม
การจัดทำผลและรายงานผล	หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

เนื่องจากต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP แยกองค์ประกอบเฉพาะการขนส่งบนระบบทางหลวง เป็นข้อมูลที่ได้จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งในปี พ.ศ. 2559 โครงสร้างต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของไทยต่อ GDP ทางถนนคิดเป็นร้อยละ 4.4 จึงสามารถใช้ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

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

ข.5 ตัวชี้วัดที่ 5

ความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- แผนงานโครงการส่วนใหญ่สำหรับการพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ของกรมทางหลวงมักจะเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก อาทิ ประชาชนผู้ใช้บริการ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินงานโครงการ ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ให้บริการทั้งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน รวมทั้งหน่วยงานในสังกัดที่เป็นผู้ปฏิบัติตามนโยบายของกรมทางหลวง เป็นต้น
- ดังนั้นการวัดประสิทธิภาพการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จของกรมทางหลวงเกี่ยวกับการพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องมิตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกรมทางหลวง เนื่องจากเป็นผู้รับบริการโดยตรง

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง” จาก

$$\frac{\text{Total Score}}{\text{Total Survey}} \times \frac{100}{5}$$

โดย

Total Score	หมายถึง	ผลรวมระดับคะแนนจากประเมินความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการประเมินทุกครั้งที่หนึ่งปี
		หน่วยเป็น คะแนน (1-5)
Total Survey	หมายถึง	จำนวนการประเมินทั้งหมดในหนึ่งครั้ง
		หน่วยเป็น ครั้ง

ใช้เกณฑ์การประเมินในรูปแบบของร้อยละเพื่อสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งมักต้องแปลงผลมาจากการเกณฑ์การให้คะแนนจากช่วง 1 ถึง 5 หรือการประเมินความพึงพอใจด้วยช่วง 5 ระดับ (เช่น มากสุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยสุด) โดยรูปแบบคำถามจะแปรผันตามวัตถุประสงค์ของการประเมินแต่ละครั้ง แต่ต้องสามารถนำผลการประเมินทุกครั้งมาพิจารณารวมกันทั้งหมด

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
78	79	80	82	83	85	86

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทุกหน่วยงาน

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ทำการสำรวจข้อมูลความพึงพอใจจากประชาชนผู้ใช้บริการ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินงานโครงการ ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ให้บริการทั้งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน รวมทั้งหน่วยงานในสังกัดที่เป็นผู้ปฏิบัติตามนโยบายของกรมทางหลวง ในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง เพื่อใช้สะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกรมทางหลวง เนื่องจากเป็นผู้รับบริการโดยตรง โดยยกตัวอย่างการคำนวณหาร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง จากผลรวมของคะแนนประเมินความพึงพอใจเปรียบเทียบกับจำนวนการประเมินทั้งหมด สมมติให้มีการประเมินทั้งหมด 1,000 ครั้ง ดังแสดงต่อไปนี้

$$\frac{3,900}{1,000} \times \frac{100}{5} = 78$$

ภาคผนวก ค

คำอธิบายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ที่ 2

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ

การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

ค.1 ตัวชี้วัดที่ 1

ระยะทางของทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก
ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 3.5 ม./กม.

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดคุณภาพของโครงสร้างของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง เพื่อตรวจวัดคุณภาพของโครงสร้างทางหลวงพิเศษซึ่งถือเป็นทางหลวงมาตรฐานสูงของประเทศโดยรวม
- เลือกใช้ “ดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index หรือ IRI)” ซึ่งเป็นตัวชี้วัดคุณภาพของผิวทางในทางวิศวกรรมทางหลวงที่ใช้งานกันอย่างแพร่หลาย เป็นเครื่องมือในการตรวจ
- เลือกใช้เป้าหมาย IRI ไม่เกินกว่า 3.5 ม./กม. เป็นกรอบในการประเมิน

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละระยะทางของทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 3.5 ม./กม.” จาก

$$\frac{\text{Total DoH with IRI}}{\text{Total DoH}} \times 100$$

โดย

Total DoH with IRI	หมายถึง	ระยะทางรวมของ ระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง ที่มีค่า IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 3.5 ม./กม. หน่วยเป็น กิโลเมตร
Total DoH	หมายถึง	ระยะทางรวมของ ระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง หน่วยเป็น กิโลเมตร

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
70	82	82	83	83	83	83

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ใช้ข้อมูลการสำรวจค่า IRI ของสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบในรอบ 12 เดือน ซึ่งได้ค่าระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความเรียบสากล (IRI) ของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด 3.5 ม./กม. ของระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก เปรียบเทียบกับระยะทางรวมของระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลักในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง เพื่อคำนวณหาร้อยละระยะทางของทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 3.5 ม./กม. ดังแสดงต่อไปนี้

$$\frac{5,388.257}{7,697.510} \times 100 = 70$$

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ

การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

ค.2 ตัวชี้วัดที่ 2

ระยะทางของทางหลวงพิเศษ

ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 2.5 ม./กม.

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดคุณภาพของโครงสร้างของโครงข่ายหลวงทางหลวงพิเศษ ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง เพื่อตรวจวัดคุณภาพของโครงสร้างทางหลวงพิเศษซึ่งถือเป็นทางหลวงมาตรฐานสูงของประเทศโดยรวม
- เลือกใช้ “ดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index หรือ IRI)” ซึ่งเป็นตัวชี้วัดคุณภาพของผิวทางในทางวิศวกรรมทางหลวงที่ใช้งานกันอย่างแพร่หลาย เป็นเครื่องมือในการตรวจ
- เลือกใช้เป้าหมาย IRI ไม่เกินกว่า 2.5ม./กม. เป็นกรอบในการประเมิน ซึ่งสูงกว่าเป้าหมาย IRI ของทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก เนื่องจากถือเป็นทางหลวงมาตรฐานสูง และมีการเก็บเงินค่าใช้บริการ

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละระยะทางของทางหลวงพิเศษ ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 2.5 ม./กม.” จาก

$$\frac{\text{Total DoH with IRI}}{\text{Total DoH}} \times 100$$

โดย

Total DoH with IRI	หมายถึง	ระยะทางรวมของทางหลวงพิเศษ ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง ที่มีค่า IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2.5 ม./กม. หน่วยเป็น กิโลเมตร
Total DoH	หมายถึง	ระยะทางรวมของทางหลวงพิเศษ ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง หน่วยเป็น กิโลเมตร

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
90	91	92	93	94	95	95

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ใช้ข้อมูลการสำรวจค่า IRI ของสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบในรอบ 12 เดือน ซึ่งได้ค่าระยะทางบนทางหลวงพิเศษที่มีค่าดัชนีความเรียบสากล (IRI) ของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด 2.5 ม./กม. ของระบบของทางหลวงพิเศษ เปรียบเทียบกับระยะทางรวมของทางหลวงพิเศษ ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง เพื่อคำนวณหาร้อยละระยะทางของทางหลวงพิเศษ ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 2.5 ม./กม. ดังแสดงต่อไปนี้

$$\frac{262.493}{291.648} \times 100 = 70$$

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ

การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

ค.3 ตัวชี้วัดที่ 3

ระยะทางของทางหลวงภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางไม่เกิน 4.5 ม./กม.

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนให้คุณภาพขั้นต่ำสุดของโครงสร้างของโครงข่ายทางหลวงทั้งหมดในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง ได้รับการบำรุงรักษาได้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ รวมถึงเป็นการ
- เลือกใช้ “ดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index หรือ IRI)” ซึ่งเป็นตัวชี้วัดคุณภาพของผิวทางในทางวิศวกรรมทางหลวงที่ใช้งานกันอย่างแพร่หลาย เป็นเครื่องมือในการตรวจ
- เลือกใช้เป้าหมาย IRI ไม่เกินกว่า 4.5 ม./กม. เป็นกรอบในการประเมิน ซึ่งเป็นค่าเป้าหมาย IRI ต่ำสุดที่โครงสร้างของโครงข่ายทางหลวงยังพอให้บริการผู้ใช้บริการในระดับที่พอจะยอมรับได้

การคำนวณ

คำนวณหา “ระยะทางของทางหลวงภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางไม่เกิน 4.5 ม./กม.” จาก

$$\frac{\text{Total DoH with IRI}}{\text{Total DoH}} \times 100$$

โดย

Total DoH with IRI	หมายถึง	ระยะทางรวมของระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ทั้งหมดในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง ที่มีค่า IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 4.5 ม./กม. หน่วยเป็น กิโลเมตร
Total DoH	หมายถึง	ระยะทางรวมของระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ทั้งหมดในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง หน่วยเป็น กิโลเมตร

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
92	92	92.5	93	93.5	94	94.5

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ใช้ข้อมูลการสำรวจค่า IRI ของสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบในรอบ 12 เดือน ซึ่งได้ค่าระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความเรียบสากล (IRI) ของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด 4.5 ของระบบทางหลวงเปรียบเทียบกับทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ทั้งหมดในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง เพื่อคำนวณหาร้อยละระยะทางทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ทั้งหมดที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 4.5 ม./กม. ดังแสดงต่อไปนี้

$$\frac{47,655.060}{51,798.978} \times 100 = 92$$

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ

การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

ค.4 ตัวชี้วัดที่ 4

จำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดที่ลดลง
เมื่อเทียบกรณีฐาน

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตามมาตรฐาน รวมถึงการพัฒนา
รูปแบบการให้บริการและหลักเกณฑ์ที่ทันสมัย
- ต้องพัฒนาหลักเกณฑ์พื้นฐานสำหรับการตรวจนับจำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์
ที่กำหนด เพื่อใช้เป็นขั้นตอนอ้างอิงในการตรวจนับให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน นำไปสู่ความ
น่าเชื่อถือของการจัดทำตัวชี้วัด
- จำนวนครั้งการตรวจจับหรือติดตามน้ำหนักรถบรรทุกในแต่ละปีต้องมีปริมาณเท่ากันหรือ
เทียบเท่า แล้วจึงให้ความสนใจกับส่วนเฉพาะจำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่
กำหนด

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละจำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดที่ลดลง เมื่อเทียบกรณีฐาน”
จาก

$$\frac{T. Tr Current - T. Tr Before}{T. Tr Current} \times 100$$

โดย

T. TrCurrent หมายถึง จำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนด
ที่ตรวจนับได้ ณ ปีที่พิจารณา
หน่วยเป็น คัน

T. Tr Before หมายถึง จำนวนอุบัติเหตุของจุดอันตรายบนระบบทางหลวงหลังแก้ไข
หน่วยเป็น ครั้ง

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	-	10	20	40	60	60

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ใช้ข้อมูลสถิติการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินจาก สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะในรอบ 12 เดือน ซึ่งได้จำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดที่ตรวจนับได้ ณ ปีที่พิจารณา โดยจำนวนครั้งการตรวจจับหรือติดตามน้ำหนักรถบรรทุกในแต่ละปีต้องมีปริมาณเท่ากันหรือเทียบเท่าเปรียบเทียบกับจำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดที่ลดลง ณ ปีก่อนหน้า เพื่อคำนวณหาร้อยละจำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดที่ลดลง เมื่อเทียบกรณีฐาน โดยสมมติให้จำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนด ณ ปีที่พิจารณามีจำนวน 3,931 คันและจำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดที่ลดลง ณ ปีก่อนหน้ามีจำนวน 865 คัน ดังแสดงต่อไปนี้

$$\frac{3,931 - 865}{3,931} \times 100 = 78$$

ค.5 ตัวชี้วัดที่ 5

ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยของผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ในด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- แผนงานโครงการส่วนใหญ่สำหรับการรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ของกรมทางหลวงมักจะเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก อาทิ ประชาชน ผู้ใช้บริการ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินงานโครงการ ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ให้บริการทั้งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน รวมทั้งหน่วยงานในสังกัดที่เป็นผู้ปฏิบัติตามนโยบายของกรมทางหลวง เป็นต้น
- ดังนั้น การวัดประสิทธิภาพการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จของกรมทางหลวงเกี่ยวกับการรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องมิตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกรมทางหลวง เนื่องจากเป็นผู้รับบริการโดยตรง

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความพึงพอใจโดยเฉลี่ยของผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง” จาก

$$\frac{\text{Total Score}}{\text{Total Survey}} \times \frac{100}{5}$$

โดย

Total Score	หมายถึง	ผลรวมระดับคะแนนจากประเมินความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการประเมินทุกครั้งในหนึ่งปี หน่วยเป็น คะแนน (1-5)
Total Survey	หมายถึง	จำนวนการประเมินทั้งหมดในหนึ่งครั้ง หน่วยเป็น ครั้ง

ใช้เกณฑ์การประเมินในรูปแบบของร้อยละเพื่อสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งมักต้องแปลงผลมาจากการเกณฑ์การให้คะแนนจากช่วง 1 ถึง 5 หรือการประเมินความพึงพอใจด้วยช่วง

5 ระดับ (เช่น มากสุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยสุด) โดยรูปแบบคำถามจะแปรผันตามวัตถุประสงค์ของการประเมินแต่ละครั้ง แต่ต้องสามารถนำผลการประเมินทุกครั้งมาพิจารณารวมกันทั้งหมด

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
78	79	80	82	83	85	85.5

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ทำการสำรวจข้อมูลความพึงพอใจจากประชาชนผู้ใช้บริการ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินงานโครงการ ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ให้บริการทั้งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน รวมทั้งหน่วยงานในสังกัดที่เป็นผู้ปฏิบัติตามนโยบายของกรมทางหลวง ในด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง เพื่อใช้สะท้อนความพึงพอใจโดยเฉลี่ยของผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง เนื่องจากเป็นผู้รับบริการโดยตรง โดยยกตัวอย่างการคำนวณหาร้อยละความพึงพอใจของของผู้เกี่ยวข้องในด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง จากผลรวมของคะแนนประเมินความพึงพอใจเปรียบเทียบกับจำนวนการประเมินทั้งหมด สมมติให้มีการประเมินทั้งหมด 1,000 ครั้ง ดังแสดงต่อไปนี้

$$\frac{3,900}{1,000} \times \frac{100}{5} = 78$$

ภาคผนวก ง

คำอธิบายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ที่ 3

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

ง.1 ตัวชี้วัดที่ 1

ความสำเร็จของการดำเนินการนำดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพ มาประเมินระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการใช้ดัชนีและเครื่องมือสำหรับการวัดความปลอดภัยด้านกายภาพของโครงสร้างของโครงข่ายทางหลวงในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง
- เลือกใช้ “ดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI)” ซึ่งเป็นแนวคิดที่มีการใช้งานกันอย่างแพร่หลายในต่างประเทศ แต่จะมีชื่อเรียก องค์ประกอบ และขั้นตอนดำเนินงานที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละประเทศ
- ดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพ ถือเป็นเครื่องมือที่สามารถนำมาใช้ในการติดตามและพัฒนาระดับความปลอดภัยด้านกายภาพของถนนได้อย่างต่อเนื่อง ดัชนี RAI สามารถสะท้อนลักษณะความปลอดภัยของทางหลวง ซึ่งขึ้นอยู่กับองค์ประกอบต่างๆ ของสายทางรวมถึงลักษณะพื้นที่ของสายทางนั้นๆ

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการนำดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพ มาประเมินระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง” จาก

$$\frac{\text{Total H with RAI}}{\text{Total H}} \times 100$$

โดย

Total H with RAI	หมายถึง	ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงทั้งหมดในการกำกับดูแลของกรมทางหลวงที่มีการประยุกต์ใช้ดัชนี RAI หน่วยเป็น กิโลเมตร
Total H	หมายถึง	ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงทั้งหมดในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง หน่วยเป็น กิโลเมตร

คำเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
20	30	40	60	80	100	100

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ใช้ข้อมูลดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI) โดยใช้ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงทั้งหมดในการกำกับดูแลของกรมทางหลวงที่มีการประยุกต์ใช้ดัชนี RAI เปรียบเทียบกับระยะทางของโครงข่ายทางหลวงทั้งหมดในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง เพื่อคำนวณหาร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการนำดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพ มาประเมินระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง โดยสมมติให้ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงทั้งหมดในการกำกับดูแลของกรมทางหลวงที่มีการประยุกต์ใช้ดัชนี RAI มีระยะทางทั้งสิ้น โดยสมมติตัวค่าอย่าง ดังแสดงต่อไปนี้

$$\frac{10,359.796}{51,798.978} \times 100 = 20$$

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

ง.2 ตัวชี้วัดที่ 2

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

หน่วย จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินระดับความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศในภาพรวม โดยใช้สูตร “จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน”
- แม้ข้อมูลฐาน “การเดินทางคัน – กิโลเมตร” จะสะท้อนถึงปริมาณการเดินทางที่แตกต่างกันในแต่ละปี แต่มีประเทศในกลุ่ม IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group) เพียง 22 ประเทศเท่านั้นที่มีการเก็บข้อมูลดังกล่าวอย่างครบถ้วนต่อเนื่อง ดังนั้น จึงเสนอให้ใช้ “จำนวนประชากร” เป็นข้อมูลฐาน ซึ่งปัจจุบันตัวชี้วัดนี้ถูกใช้เปรียบเทียบในระดับสากลจากหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ United Nations (UN) และ World Health Organization (WHO)

การคำนวณ

คำนวณหา “อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง” จาก

$$\frac{\text{Total PD on H}}{\text{Total P}} \times 100$$

โดย

Total PD on H	หมายถึง	จำนวนผู้เสียชีวิตบนโครงข่ายทางหลวงทั้งหมด ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง หน่วยเป็น คน
Total P	หมายถึง	จำนวนประชากร หน่วยเป็น คน

คำเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
3.29	2.96	2.66	2.39	2.15	1.94	1.75

หน่วย : จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน

แหล่งข้อมูล จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำผลและรายงานผล หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

จากข้อมูลของจำนวนผู้เสียชีวิตบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงจากข้อมูลของกรมทางหลวง มีตัวเลขจำนวนผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2558 โดยสำนักอำนวยการความปลอดภัยได้สรุปจำนวนผู้เสียชีวิตมีทั้งสิ้น 2,136 คน และข้อมูลสรุปจำนวนประชากรไทยในปี พ.ศ. 2558 จากสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง สรุปข้อมูลในเดือนธันวาคมว่ามีประชากรทั้งประเทศเป็นจำนวน 65,729,098 คน นำมาคำนวณหาอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ดังแสดงต่อไปนี้

$$\frac{2,136}{65,729,098} \times 100,000 = 3.29$$

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

ง.3 ตัวชี้วัดที่ 3

จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนระบบทางหลวง
ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินระดับความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศในภาพรวม โดยใช้ “จำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อการเดินทางหนึ่งล้านคัน – กิโลเมตร”
- สาเหตุที่ใช้จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตเพราะถือว่าเป็นเหตุการณ์ที่มีความรุนแรงสูงสุด
- ปริมาณการเดินทางหน่วย คัน-กิโลเมตร หมายถึง จำนวนรถที่เดินทางบนถนนทั้งหมดคูณกับระยะทางเดินทางเฉลี่ย ซึ่งสามารถสะท้อนถึงปริมาณการเดินทาง

การคำนวณ

จำนวนครั้งของอุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิต (ครั้งต่อปี) บนโครงข่ายทางหลวงทั้งหมดในการกำกับดูแล
ระยะทางในการเดินทางบนโครงข่ายถนน (1,000 ล้านคัน – กิโลเมตร ต่อปี)

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
6.35	4.72	4.55	4.39	4.23	4.07	4.00

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

จากข้อมูลของจำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกรมทางหลวง มีตัวเลขจำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2558 มีทั้งสิ้น 1,609 ครั้งต่อปี และข้อมูลสรุปปริมาณ

การเดินทางบนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงคิดเป็น 256.182 พันล้านคัน – กิโลเมตรต่อปี นำมา
 คำนวณหาจำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนระบบทางหลวง เพื่อประเมินระดับ
 ความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศในภาพรวม ดังแสดงต่อไปนี้

$$\frac{1,609}{256.182} = 6.28$$

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

ง.4 ตัวชี้วัดที่ 4

อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงบริเวณจุดอันตรายบนระบบทางหลวงซึ่งได้รับการแก้ไขเมื่อเทียบกรณีฐานในปีก่อนหน้า

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินประสิทธิภาพในการจัดการ แก้ไข และควบคุม จุดอันตรายบนระบบทางหลวง
- เป็นการเทียบอัตราการเกิดอุบัติเหตุของจุดอันตรายบนระบบทางหลวงระหว่างก่อนได้รับแก้ไข และภายหลังได้รับการแก้ไข โดยพื้นฐานคือการจับคู่เปรียบเทียบเพียงครั้งเดียว แต่ก็สามารถพัฒนาตัวชี้วัดให้มีการติดตามแบบต่อเนื่องได้ (ความเหมาะสม อยู่ที่พิจารณาไม่เกิน 3 ปี ต่อเนื่อง)

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงบริเวณจุดอันตรายบนระบบทางหลวงซึ่งได้รับการแก้ไข เมื่อเทียบกรณีฐานในปีก่อนหน้า” จาก

$$\frac{T. Acc Before - T. Acc After}{T. Acc Before} \times 100$$

โดย

T. Acc Before หมายถึง จำนวนอุบัติเหตุของจุดอันตรายบนระบบทางหลวงก่อนแก้ไข
หน่วยเป็น ครั้ง

T. Acc After หมายถึง จำนวนอุบัติเหตุของจุดอันตรายบนระบบทางหลวงหลังแก้ไข
หน่วยเป็น ครั้ง

คำเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	คำเป้าหมาย
-----------	------------

ง.5 ตัวชี้วัดที่ 5

ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยบนทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- แผนงานโครงการส่วนใหญ่สำหรับความปลอดภัยบนทางหลวง ของกรมทางหลวงมักจะเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก อาทิ ประชาชนผู้ใช้บริการ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ ทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินงานโครงการ ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ให้บริการทั้งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน รวมทั้งหน่วยงานในสังกัดที่เป็นผู้ปฏิบัติตามนโยบายของกรมทางหลวง เป็นต้น
- ดังนั้น การวัดประสิทธิภาพการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จของกรมทางหลวงเกี่ยวกับความปลอดภัยบนทางหลวง จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่กรมทางหลวงจะต้องมีตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกรมทางหลวง เนื่องจากเป็นผู้รับบริการโดยตรง

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยบนทางหลวง” จาก

$$\frac{\text{Total Score}}{\text{Total Survey}} \times \frac{100}{5}$$

โดย

Total Score	หมายถึง	ผลรวมระดับคะแนนจากประเมินความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการประเมินทุกครั้งในหนึ่งปี หน่วยเป็น คะแนน (1-5)
Total Survey	หมายถึง	จำนวนการประเมินทั้งหมดในหนึ่งครั้ง หน่วยเป็น ครั้ง

ใช้เกณฑ์การประเมินในรูปแบบของร้อยละเพื่อสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งมักต้องแปลงผลมาจากการเกณฑ์การให้คะแนนจากช่วง 1 ถึง 5 หรือการประเมินความพึงพอใจด้วยช่วง 5 ระดับ (เช่น มากสุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยสุด) โดยรูปแบบคำถามจะแปรผันตามวัตถุประสงค์ของการประเมินแต่ละครั้ง แต่ต้องสามารถนำผลการประเมินทุกครั้งมาพิจารณารวมกันทั้งหมด

คำเป้าหมาย

ภาคผนวก จ

คำอธิบายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ที่ 4

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

จ.1 ตัวชี้วัดที่ 1

ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ (PART)

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้กรมทางหลวงจัดทำงบประมาณตามระบบงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงานตามยุทธศาสตร์ โดยตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้
- เพื่อให้กรมทางหลวงสามารถวัดระดับความสำเร็จในเชิงประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และความคุ้มค่า
- เพื่อให้มีข้อมูลสารสนเทศที่สำคัญประกอบการตัดสินใจในกระบวนการจัดการงบประมาณ

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ (PART)” ตามหลักการประเมิน PART ของหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดปลีกย่อยบางส่วนในแต่ละปี ดังนั้นจึงไม่ขอแจ้งรายละเอียดการคำนวณในรายงานฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม หลักการประเมินเบื้องต้นจะประกอบด้วยการประเมินผลใน 5 ชุดคำถาม ได้แก่

ชุดจุดมุ่งหมายและรูปแบบ

ชุดการวางแผนกลยุทธ์

ชุดการเชื่อมโยงงบประมาณ

ชุดการบริหารจัดการ

ชุดการประเมินผลผลิต/ผลลัพธ์

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
70	71	72	73	74	75	75.5

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทุกหน่วยงาน

การจัดทำผลและรายงานผล สำนักงบประมาณ
หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

“ร้อยละระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ (PART)” ให้คำนวณตามหลักการประเมิน PART ของหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

จ.2 ตัวชี้วัดที่ 2

ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติงานประจำปี
ของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้กรมทางหลวงมีการบริหารงานแบบบูรณาการภายในหน่วยงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติงานประจำปีได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- กำหนดให้ใช้ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ของแต่ละแผนการทำงานที่สอดคล้องกับเป้าประสงค์ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง
- กำหนดค่าน้ำหนัก โดยพิจารณาจากระดับความสำคัญของการบรรลุเป้าหมายของแต่ละตัวชี้วัดที่มีต่อเป้าหมายในภาพรวม และ/หรือ พิจารณาจากระดับความสำคัญของการบรรลุเป้าหมายแต่ละตัวชี้วัดตามแผนงาน/โครงการ/ตามนโยบายสำคัญ/พิเศษรัฐบาลที่มีต่อการบรรลุค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดเป้าประสงค์ในแต่ละยุทธศาสตร์ตามแผนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง
- หน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั้งหมดทุกหน่วยงานต้องร่วมรับผิดชอบผลการดำเนินงานให้บรรลุตามแผนปฏิบัติราชการและเป้าหมายที่กำหนดไว้

การคำนวณ

พิจารณา “ค่าน้ำหนัก (W_i)” และ “คะแนนที่ได้ (SM_i)” เพื่อคำนวณหา “คะแนนถ่วงน้ำหนัก” จาก

ตัวชี้วัด (i)	ค่าน้ำหนัก (W _i)	เกณฑ์การให้คะแนนเทียบกับระดับความสำเร็จ ตามเป้าหมายของตัวชี้วัด		คะแนน ถ่วงน้ำหนัก (W _i × SM _i)
		ช่วงคะแนน	คะแนนที่ได้ (SM _i)	
KPI ₁	W ₁	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	SM ₁	(W ₁ × SM ₁)
KPI ₂	W ₂	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	SM ₂	(W ₂ × SM ₂)
...	...	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	...	...
KPI _n	W _n	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	SM _n	(W _n × SM _n)
	Σ W _{1..n} = 1			Σ (W _{1..n} × SM _{1..n})

เพื่อคำนวณหา “ร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติงานประจำปีของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง” จาก

$$\frac{(W_1 \times SM_1) + (W_2 \times SM_2) + \dots + (W_n \times SM_n)}{W_1 + W_2 + \dots + W_n}$$

โดย

- W หมายถึง น้ำหนักความสำคัญที่ให้กับตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นจากแผนปฏิบัติราชการของกระทรวง และผลรวมของน้ำหนักของทุกตัวชี้วัดเท่ากับ 1
- SM หมายถึง คะแนนที่ได้จากการเทียบกับระดับความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด
- 1, 2...n หมายถึง ลำดับที่ของตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นตามแผนปฏิบัติราชการของกระทรวง

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
60	63	66	70	75	80	80

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทุกหน่วยงาน

การจัดทำผลและรายงานผล หน่วยงานภายในกรมทางหลวงทุกหน่วยงาน

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ให้มีการกำหนดให้ใช้ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ของแต่ละแผนการทำงานที่สอดคล้องกับเป้าประสงค์ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงและค่าน้ำหนัก โดยพิจารณาจากระดับความสำคัญของการบรรลุเป้าหมายของแต่ละตัวชี้วัดที่มีต่อเป้าหมายในภาพรวม และ/หรือ พิจารณาจากระดับความสำคัญของการบรรลุเป้าหมายแต่ละตัวชี้วัดตามแผนงาน/โครงการ/ตามนโยบายสำคัญ/พิเศษรัฐบาลที่มีต่อการบรรลุค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดเป้าประสงค์ในแต่ละยุทธศาสตร์ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง เพื่อหาค่าร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติงานประจำปีของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง โดยสมมติตัวค่าอย่าง ดังตารางต่อไปนี้

ตัวชี้วัด (i)	ค่าน้ำหนัก (W _i)	เกณฑ์การให้คะแนนเทียบกับระดับความสำเร็จ ตามเป้าหมายของตัวชี้วัด		คะแนนถ่วงน้ำหนัก (W _i × SM _i)
		ช่วงคะแนน	คะแนนที่ได้ (SM _i)	
KPI ₁	0.04	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	95	3.92
KPI ₂	0.06	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	49	2.85
KPI ₃	0.10	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	54	5.50
KPI ₄	0.06	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	59	3.73
KPI ₅	0.10	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	74	7.45
KPI ₆	0.03	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	48	1.55
KPI ₇	0.08	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	24	2.01
KPI ₈	0.09	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	92	8.19
KPI ₉	0.05	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	74	4.01
KPI ₁₀	0.09	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	57	5.15
KPI ₁₁	0.02	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	17	0.35
KPI ₁₂	0.09	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	54	4.74
KPI ₁₃	0.08	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	97	7.76
KPI ₁₄	0.05	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	16	0.72
KPI ₁₅	0.05	ร้อยละ 0 ถึง ร้อย 100	40	2.06
	Σ W _{1..n} = 1		Σ (W _{1..n} × SM _{1..n})	60.00

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

จ.3 ตัวชี้วัดที่ 3

ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล
ของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้หน่วยงานภายในกรมทางหลวงมีการกำหนดเป้าหมาย มีการวางแผน และมีการดำเนินงานด้านการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล
- พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวงทั้งองค์กร จากร้อยละเฉลี่ยของการดำเนินการที่แล้วเสร็จเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง” จาก

$$\left\{ \frac{X_1}{Y_1} + \frac{X_2}{Y_2} + \frac{X_3}{Y_3} + \dots + \frac{X_n}{Y_n} \right\} \times \frac{100}{n}$$

โดย

X	หมายถึง	ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล ที่ดำเนินการแล้วเสร็จจริงในแต่ละปีงบประมาณ
Y	หมายถึง	ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล ที่กำหนดตามแผนในแต่ละปีงบประมาณ
n	หมายถึง	จำนวน แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม ทั้งหมด ตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลในแต่ละ ปีงบประมาณ

คำเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
80	80	82	84	87	90	90

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทุกหน่วยงาน

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ให้มีการสำรวจความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวงทั้งองค์กร โดยใช้ร้อยละเฉลี่ยของการดำเนินการที่แล้วเสร็จเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน เพื่อหาค่าร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง โดยสมมติตัวค่าอย่าง ดังตารางต่อไปนี้

ลำดับที่	แผนงาน/ มาตรการ/ โครงการ/กิจกรรม	ความก้าวหน้าที่กำหนดตามแผน Y (ร้อยละ)	ความก้าวหน้าที่ดำเนินการแล้วเสร็จ X (ร้อยละ)	X / Y
1	กิจกรรมวิจัย ประยุกต์	50	42	0.84
2	กิจกรรมวิจัยพัฒนา	60	45	0.75
3	กิจกรรมวิจัย ประยุกต์เชิงลึก หรือต่อยอดเพื่อ นำไปแก้ไขปัญหา การดำเนินงานของ หน่วยงาน	60	48	0.80
$\Sigma X / Y$				2.39
ร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ และเทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง (ร้อยละ)				80

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

จ.4 ตัวชี้วัดที่ 4

ความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริงจากงานวิจัย การพัฒนา รวมถึงการสร้างนวัตกรรมของ
หน่วยงานภายในกรมทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้หน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั่วทั้งองค์กร มีการใช้ความรู้เพื่อนำสู่การพัฒนา และ นวัตกรรมภายในองค์กร
- พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการใช้ประโยชน์จากผลงานวิจัย พัฒนา นวัตกรรม ภายใน หน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั่วทั้งองค์กร ที่พัฒนาขึ้นตามเป้าหมายที่กำหนดในแผนปฏิบัติ ราชการ/แผนการดำเนินงานประจำปี

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริงจากงานวิจัย การพัฒนา รวมถึงการสร้าง นวัตกรรมของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง” จาก

$$\frac{T. RtP}{T. R} \times \frac{100}{5}$$

โดย

T.RtP	หมายถึง	จำนวนงานวิจัย การพัฒนานวัตกรรมใหม่ ที่แล้วเสร็จและ มีการนำไปใช้ในภาคปฏิบัติจริง ในแต่ละปีงบประมาณ
T.R	หมายถึง	จำนวนงานวิจัย การพัฒนานวัตกรรมใหม่ ที่แล้วเสร็จ ตามแผนในแต่ละปีงบประมาณ

คำเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
50	55	60	70	80	80	80

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทุกหน่วยงาน

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ให้มีการสำรวจความสำเร็จของการใช้ประโยชน์จากผลงานวิจัย พัฒนา นวัตกรรม ภายในหน่วยงาน ภายในกรมทางหลวงทั่วทั้งองค์กร โดยใช้จำนวนงานวิจัย การพัฒนา นวัตกรรม ใหม่ ที่แล้วเสร็จและมีการนำไปใช้ในภาคปฏิบัติจริงในแต่ละปีงบประมาณเปรียบเทียบกับ จำนวนงานวิจัย การพัฒนา นวัตกรรม ใหม่ ที่แล้วเสร็จตามแผนในแต่ละปีงบประมาณ เพื่อหาคำร้อยละความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริงจากงานวิจัย การพัฒนา รวมถึงการสร้างนวัตกรรมของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง โดยสมมติตัวค่าอย่าง ดังตารางต่อไปนี้

$$\frac{3}{6} \times 100 = 50$$

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

จ.5 ตัวชี้วัดที่ 5

ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงาน
ภายในกรมทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้หน่วยงานภายในกรมทางหลวงมีการกำหนดเป้าหมาย มีการวางแผน และมีการดำเนินงานด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง
- พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั่วทั้งองค์กร จากร้อยละเฉลี่ยของการดำเนินการที่แล้วเสร็จเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง” จาก

$$\left\{ \frac{X_1}{Y_1 Y_2 Y_3 Y_n} + \frac{X_2}{Y_1 Y_2 Y_3 Y_n} + \frac{X_3}{Y_1 Y_2 Y_3 Y_n} + \dots + \frac{X_n}{Y_1 Y_2 Y_3 Y_n} \right\} \times \frac{100}{n}$$

โดย

X	หมายถึง	ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบ ที่ดำเนินการแล้วเสร็จจริงในแต่ละปีงบประมาณ
Y	หมายถึง	ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบ ที่กำหนดตามแผนในแต่ละปีงบประมาณ
n	หมายถึง	จำนวน แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม ทั้งหมด ตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบในแต่ละปีงบประมาณ

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	50	60	70	75	80	81

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทุกหน่วยงาน

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ให้มีการสำรวจความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง โดยใช้ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่ดำเนินการแล้วเสร็จจริงในแต่ละปีงบประมาณ เปรียบเทียบกับความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่กำหนดตามแผนในแต่ละปีงบประมาณ เพื่อหาค่าร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง โดยสมมติตัวอย่าง ดังตารางต่อไปนี้

ลำดับที่	แผนงาน/ มาตรการ/ โครงการ/กิจกรรม	ความก้าวหน้าที่กำหนดตามแผน Y (ร้อยละ)	ความก้าวหน้าที่ดำเนินการแล้วเสร็จ X (ร้อยละ)	X / Y
1	กิจกรรมจัดการ กรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อ สนับสนุนเขต เศรษฐกิจพิเศษ	50	42	0.84
2	การบังคับใช้ กฎหมายเพื่อ ควบคุมความเร็วใน การขับเคลื่อนระบบ ทางหลวงอย่าง เข้มข้น	60	45	0.75
3	กิจกรรมวิจัย ประยุกต์เชิงลึก หรือต่อยอดเพื่อ	60	48	0.80

	นำไปแก้ไขปัญหา การดำเนินงานของ หน่วยงาน			
4	การศึกษาความ เหมาะสมและ ออกแบบระบบ ตรวจสอบน้ำหนัก รถบรรทุกเคลื่อนที่ และปรับปรุง กฎระเบียบที่ เกี่ยวข้อง	80	64	0.80
$\Sigma X / Y$				3.19
ร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง (ร้อยละ)				80

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

จ.6 ตัวชี้วัดที่ 6

ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลของหน่วยงาน
ภายในกรมทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้หน่วยงานภายในกรมทางหลวงมีการกำหนดเป้าหมาย มีการวางแผน และมีการดำเนินงานด้านการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง
- พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั่วทั้งองค์กร จากร้อยละเฉลี่ยของการดำเนินการที่แล้วเสร็จเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง” จาก

$$\frac{X_1 + X_2 + X_3 + \dots + X_n}{Y_1 Y_2 Y_3 Y_n} \times 100$$

โดย

X	หมายถึง	ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ที่ดำเนินการแล้วเสร็จจริงในแต่ละปีงบประมาณ
Y	หมายถึง	ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ที่กำหนดตามแผนในแต่ละปีงบประมาณ
n	หมายถึง	จำนวน แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม ทั้งหมด ตามแผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลในแต่ละปีงบประมาณ

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
78	80	82	84	87	90	90

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทุกหน่วยงาน

การจัดทำผลและรายงานผล หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการคำนวณค่าเป้าหมาย

ให้มีการสำรวจความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง โดยใช้ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลที่ดำเนินการแล้วเสร็จจริงในแต่ละปีงบประมาณ เปรียบเทียบกับความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลที่กำหนดตามแผนในแต่ละปีงบประมาณ เพื่อหาค่าร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง โดยสมมติตัวอย่าง ดังตารางต่อไปนี้

ลำดับที่	แผนงาน/ มาตรการ/ โครงการ/กิจกรรม	ความก้าวหน้าที่กำหนดตามแผน Y (ร้อยละ)	ความก้าวหน้าที่ดำเนินการแล้วเสร็จ X (ร้อยละ)	X / Y
1	กิจกรรมวิจัย ประยุกต์	50	42	0.84
2	กิจกรรมวิจัย ประยุกต์เชิงลึก หรือต่อยอดเพื่อ นำไปแก้ไขปัญห การดำเนินงานของ หน่วยงาน	60	45	0.75
3	การจัดงานประชุม วิชาการด้านการ ขนส่งระดับ นานาชาติ	60	45	0.75
$\Sigma X / Y$				2.34
ร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง (ร้อยละ)				78

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

จ.7 ตัวชี้วัดที่ 7

ความสำเร็จของผลการดำเนินงานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสของหน่วยงานภายใน
กรมทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้ทั้งหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั้งหมดทั่วทั้งองค์กรมีการกำหนดเป้าหมาย วางแผน และดำเนินงานด้านการส่งเสริมคุณธรรมและความโปร่งใส และการต่อต้านการทุจริต เพื่อยกระดับความเชื่อมั่นของสาธารณะที่มีต่อการดำเนินงานของกรมทางหลวง
- พิจารณาระดับคะแนนจากการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั้งหมดทั่วทั้งองค์กร ที่ดำเนินงานโดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ
- หน่วยงานภายในกรมทางหลวงต้องร่วมรับผิดชอบผลการดำเนินงานให้บรรลุตามแผนปฏิบัติราชการและเป้าหมายที่กำหนดไว้

การคำนวณ

พิจารณาผลการประเมิน ตามหลักเกณฑ์ที่ดำเนินงานและจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย					
พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
100	100	100	100	100	100	100

หน่วย : ร้อยละ

แหล่งข้อมูล

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทุกหน่วยงาน
สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ

การจัดทำผลและรายงานผล

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

จ.8 ตัวชี้วัดที่ 8

ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญต่อภาพลักษณ์และการดำเนินงานของหน่วยงาน
ภายในกรมทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- การดำเนินงานของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงมักจะเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก อาทิ ประชาชนผู้ใช้บริการ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินงานโครงการ ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ให้บริการทั้งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน รวมไปถึงหน่วยงานในสังกัดที่เป็นผู้ปฏิบัติตามนโยบายของกรมทางหลวง เป็นต้น
- ดังนั้น การวัดประสิทธิภาพการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จของกรมทางหลวงเกี่ยวกับการดำเนินงานของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องมิตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกรมทางหลวง เนื่องจากเป็นผู้รับบริการโดยตรง

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญต่อภาพลักษณ์และการดำเนินงานของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง” จาก

$$\frac{\text{Total Score}}{\text{Total Survey}} \times \frac{100}{5}$$

โดย

Total Score	หมายถึง	ผลรวมระดับคะแนนจากประเมินความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการประเมินทุกครั้งที่หนึ่งในปี หน่วยเป็น คะแนน (1-5)
Total Survey	หมายถึง	จำนวนการประเมินทั้งหมดในหนึ่งครั้ง หน่วยเป็น ครั้ง

คำเป้าหมาย

หน่วย : ร้อยละ

จากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทุกหน่วยงาน

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

$$\frac{3,900}{1,000} \times \frac{100}{5} = 78$$