



โครงการ ศึกษาทบทวน แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง

พ.ศ. 2560 - 2564

ตามบริบทของ

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี



รายงานฉบับผู้บริหาร Executive Summary Report



โครงการ ศึกษาทบทวน

แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง

พ.ศ. 2560 - 2564
ตามบริบทของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี



รายงานฉบับผู้บริหาร
Executive Summary Report

บททวนยุทธศาสตร์และแผน

ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน
ของกรมทางหลวง



กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการกิจและบทบาทในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนงานควบคุมและดูแลรักษาทางหลวงในความรับผิดชอบ เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งกรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปลี่ยนแปลงทั้งจากภายในและภายนอก รวมถึงการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางการขับเคลื่อนประเทศ

โดยที่ผ่านมามีกรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานและสามารถก้าวไปสู่ความสำเร็จตามพันธกิจการจัดตั้งหน่วยงานตามกฎหมายได้ กรมทางหลวงจึงจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564 ขึ้น โดยมีผลบังคับใช้ใน พ.ศ. 2560

ในขณะเดียวกันประเทศไทยมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ชาติขึ้นเป็นฉบับแรกของประเทศ คือ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ พ.ศ. 2561 - 2580 เป็นแผนเพื่อการพัฒนาประเทศ ที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนต้องทำตาม เพื่อให้บรรลุ

วิสัยทัศน์ประเทศไทยที่ว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

เมื่อมีประกาศบังคับใช้แผนยุทธศาสตร์ชาติ จึงมีมติคณะรัฐมนตรีในวันที่ 4 ธันวาคม 2560 ให้จำแนกแผนออกเป็น 3 ระดับ โดยที่แผนระดับที่ 1 คือ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มีเป้าหมายใหญ่ในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันไปสู่เป้าหมายร่วมกัน แผนระดับที่ 2 คือ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ สุดท้ายแผนระดับที่ 3 คือ แผนปฏิบัติราชการที่มีความชัดเจนตามภารกิจของแต่ละหน่วยงานโดยจะต้องสอดคล้องกับแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2

ด้วยเหตุนี้กรมทางหลวงจึงเร่งตอบรับมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว ประกอบกับปัจจุบันแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงดำเนินการจัดทำขึ้นก่อนมีประกาศใช้แผนยุทธศาสตร์ชาติ อีกทั้งกำลังจะสิ้นสุดลง และสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปของประเทศ



ทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม จึงจำเป็นต้องมีการทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564 ให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมทางหลวงไปสู่การปฏิบัติที่เหมาะสมกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป

กรมทางหลวงจึงดำเนินการศึกษาและทบทวนแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564 และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง

เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) แผนบริหารความเสี่ยงในบริบทของแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) และแผนปฏิบัติราชการรายปีของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2565) และใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบนโยบายการปฏิบัติงานและการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมทางหลวง สามารถบูรณาการแผนการดำเนินงานระดับประเทศร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกกรมทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กรมทางหลวงได้ให้ความสำคัญในการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางบกในระยะยาว จึงกำหนดกรอบการดำเนินการกิจหลัก ทั้ง 4 ระยะ ตลอดระยะเวลา 20 ปี ตามแนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ซึ่งมุ่งเน้นการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของแผนแต่ละระยะ และแก้ไข ปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมในระยะแรก เพื่อมุ่งสู่ความยั่งยืนในระยะที่ 4 พร้อมกับการพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก ทั่วถึง (Inclusive Transport) และปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรมเทคโนโลยี และการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา โดยมีรายละเอียดของการดำเนินงานในแต่ละระยะ ดังนี้



ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 – 2565)



มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านการจราจรบนโครงข่ายทางหลวง พร้อมกับพัฒนาทางหลวงที่มีความปลอดภัยกับผู้ใช้ทาง รวมถึงการสร้างฐานรากขององค์กรให้มีความพร้อมทั้งด้านโครงสร้างองค์กร ระบบการบริหาร ระบบงาน สมรรถนะบุคลากร เครื่องมือและเทคโนโลยี เพื่อรองรับการพัฒนาในระยะถัดไป และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงข่ายพื้นฐานของระบบโครงข่ายทางหลวงในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/ Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ/โครงการ ดังนี้

1) แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากกรอบปฏิญญาอัสโกกำหนดให้ปี 2554 - 2563 เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2563

2) พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการของระบบโครงข่ายทางหลวง ด้วยการฝึกอบรมผู้ให้บริการขนส่งและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ให้มีความรู้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐาน



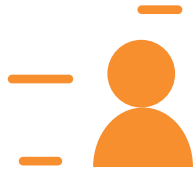
ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 – 2570)

การพัฒนาในระยะที่ 2 จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ 1 โดยมุ่งเน้นการสร้างวัฒนธรรมองค์กรแห่งการเรียนรู้ เพื่อให้ปรับตัวได้อย่างสอดคล้องกับสถานการณ์ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ร่วมกับการปฏิรูปดิจิทัล (Digital Transformation) เพื่อนำไปพัฒนารูปแบบการทำงานอย่างเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ/โครงการ ดังนี้

- 1) ติดตามและพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามกรอบปฏิญญาออสโล
- 2) ติดตามและพัฒนาระบบงาน การบำรุงรักษาทางและสะพานทางหลวง ให้มีประสิทธิภาพ ครอบคลุมการให้บริการ การอำนวยความสะดวก ความปลอดภัย และความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง
- 3) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways)
- 4) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
- 5) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงที่ส่งเสริมการเดินทางตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)



- 6) พัฒนาการเข้าถึงระบบโครงข่ายทางหลวงของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย โดยมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ครบถ้วนได้มาตรฐาน บุคลากรผู้ให้บริการมีความรู้ในการอำนวยความสะดวกได้อย่างถูกต้อง
- 7) นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงอย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อบริหารจัดการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงของประเทศ นำไปสู่คมนาคมดิจิทัล (Digital Transport)
- 8) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง ลดการพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างยั่งยืน ยกตัวอย่างเช่น นโยบายสินค้า Made in Thailand เป็นต้น



ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2571 – 2575)

การพัฒนาในระยะที่ 3 จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ 2 โดยมุ่งเน้นการยกระดับคุณภาพการให้บริการโครงข่ายทางหลวง โดยการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สามารถใช้ประโยชน์ได้จริง ที่จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องโดยมุ่งเน้นการดำเนินการ/โครงการ ดังนี้

1) ติดตามและพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

2) ติดตามและพัฒนาระบบงาน การบำรุงรักษาทางและสะพานทางหลวง ให้มีประสิทธิภาพครอบคลุมการให้บริการ การอำนวยความสะดวกความปลอดภัย และความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง

3) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways)

4) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงที่ส่งเสริมการเดินทางตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

5) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการเชื่อมต่อระหว่างทางขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ



6) พัฒนาการเข้าถึงระบบโครงข่ายทางหลวงของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย โดยมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ครบถ้วนได้มาตรฐาน บุคลากรผู้ให้บริการมีความรู้ในการอำนวยความสะดวกได้อย่างถูกต้อง

7) ส่งเสริมการยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบโครงข่ายทางหลวงให้สูงขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง

8) ยกระดับเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงอย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อบริการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงของประเทศ นำไปสู่คมนาคมดิจิทัล (Digital Transport)

9) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

10) ยกระดับโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการเดินทางโดยใช้เทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าและไร้คนขับ



ระยะที่ 4 (พ.ศ. 2576 – 2580)

การพัฒนาในระยะที่ 4 จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ 3 โดยมุ่งเน้นการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรแห่งความยั่งยืน ที่จะสร้างผลกระทบเชิงบวกให้กับประเทศ ทั้งด้านความสามารถในการแข่งขัน ด้านสังคมต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน และด้านสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางในระดับสากลโดยมุ่งเน้นการดำเนินการ/โครงการ ดังนี้

1) ติดตามและพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

2) ติดตามและพัฒนาระบบงาน การบำรุงรักษาทางและสะพานทางหลวง ให้มีประสิทธิภาพครอบคลุมการให้บริการ การอำนวยความสะดวก ความปลอดภัย และความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง

3) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways)

4) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงที่ส่งเสริมการเดินทางตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

5) ยกระดับเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงอย่างเหมาะสมรวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาาระบบโครงข่ายทางหลวงของประเทศ นำไปสู่คมนาคมดิจิทัล (Digital Transport)



6) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

7) พัฒนาการเข้าถึงระบบโครงข่ายทางหลวงของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย โดยมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ครบถ้วนได้มาตรฐาน บุคลากรผู้ให้บริการมีความรู้ในการอำนวยความสะดวกได้อย่างถูกต้อง

8) มุ่งเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงให้กับประเทศ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืนในอนาคต

เป้าหมายของการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) ฉบับนี้ได้ดำเนินการควบคู่กับ “**แผนบริหารความเสี่ยงในบริบทของแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)**” เพื่อให้การดำเนินงานของกรมทางหลวงเกิดประสิทธิภาพสูงสุดรวมถึงการดำเนินการควบคู่ไปกับการจัดทำ “**แผนปฏิบัติราชการรายปีของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2565)**” เพื่อให้การดำเนินงานเกิดความต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ โปร่งใสและตรวจสอบได้ นำไปสู่การเสริมสร้างประโยชน์สุขของประชาชน การขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน และผลประโยชน์ของประเทศชาติโดยการคำนึงถึงหลักเศรษฐกิจพอเพียงและความยั่งยืน รวมถึงการให้ความสำคัญกับความเชื่อมโยงสอดคล้องระหว่างแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวงระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563-2565) กับ แผนระดับที่ 1 ระดับที่ 2 และระดับที่ 3 เพื่อให้การดำเนินงานเกิดความเป็นเอกภาพ ส่งเสริมการทำงานและเกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ลดความทับซ้อนและการใช้ทรัพยากรของประเทศอย่างสิ้นเปลือง รวมถึงผลักดันการจัดสรรงบประมาณให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ทบทวนยุทธศาสตร์และแผนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกรมทางหลวง สำหรับการทบทวนแผนระดับที่ 1 ระดับที่ 2 และระดับที่ 3 ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การถ่ายทอดนโยบาย (Policy Deployment) สู่ยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนประเด็นการพัฒนาแต่ละด้านจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ใน 2 ลักษณะคือยุทธศาสตร์ที่มีความเชื่อมโยงกับประเด็นการพัฒนาโดยตรง ซึ่งมักถูกขับเคลื่อนด้วยหน่วยงานที่มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับประเด็นการพัฒนาโดยตรง และยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนประเด็นการพัฒนาซึ่งถูกขับเคลื่อนโดยหน่วยงานที่มีการปฏิบัติงานในลักษณะสนับสนุนหน่วยงานหลักให้เกิดการขับเคลื่อนที่สมบูรณ์ ดังนั้น เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนจึงทำการแบ่งกลุ่มยุทธศาสตร์ออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโดยตรง (Direct Strategy) และยุทธศาสตร์สนับสนุน (Indirect Strategy) ภายใต้แผนระดับต่าง ๆ

แผนระดับที่ 1

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

แผนระดับที่ 2

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็น (7)	โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล
ประเด็น (2)	การต่างประเทศ
ประเด็น (5)	การท่องเที่ยว
ประเด็น (6)	พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ
ประเด็น (9)	เขตเศรษฐกิจพิเศษ
ประเด็น (18)	การเติบโตอย่างยั่งยืน

แผนระดับที่ 3

Agenda



แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

Functional

- ยุทธศาสตร์ที่ 1** การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)
- ยุทธศาสตร์ที่ 2** การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)
- ยุทธศาสตร์ที่ 5** การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology And Innovation)

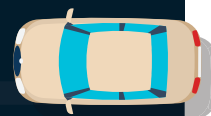
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวง

สรุปการทบทวนยุทธศาสตร์และแผนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกรมทางหลวง

แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



แผนการปฏิรูปประเทศ

ประเด็น (5) ประเด็นหลัก 1 ด้านเศรษฐกิจ
การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ประเด็นย่อย 1.2 การรวมกลุ่มในภูมิภาค ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศและภูมิภาค
กิจกรรมปฏิรูปที่ 4 การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค
พัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง

ประเด็นที่ 1

แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 12

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 – 2564)

ยุทธศาสตร์ที่ 2
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 – 2565)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 “ท่อดึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”

ยุทธศาสตร์ที่ 2 “ปลอดภัยและมั่นคง”

ยุทธศาสตร์ที่ 3 “ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ”

ยุทธศาสตร์ที่ 4 “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”

ยุทธศาสตร์ที่ 1
การพัฒนาเพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทาน

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 – 2564)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 Domestic Infrastructure
สร้างความต่อเนื่องภายในประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 Gateway สร้างความเชื่อมโยง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ



แผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 – 2565)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ระดับการให้บริการ **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ความปลอดภัย **ยุทธศาสตร์ที่ 4** ระบบบริหารจัดการ

ความเชื่อมโยงระหว่างแผนระดับที่ 1 (ยุทธศาสตร์ชาติ) ระดับที่ 2 และ 3 กับแผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 – 2565)

หมายเหตุ : **อักษรสีฟ้า** หมายถึง นโยบายที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรง (Direct Strategy)

อักษรสีเขียว หมายถึง นโยบายที่มีความเกี่ยวข้องโดยอ้อม/สนับสนุน (Indirect Strategy)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค

ของกรมทางหลวง

กรมทางหลวง ได้ดำเนินการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats Analysis หรือการวิเคราะห์ SWOT) ของกรมทางหลวง ด้วยการใช้ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Factor Analysis) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (External Factor Analysis) ผลจากการประชุมกลุ่มย่อย รวมถึงผลจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์ ดังต่อไปนี้

S



จุดแข็ง (Strength)

- S1 องค์กรภายใต้กรมทางหลวงมีความเข้าใจในการหน้าที่อย่างชัดเจน และจัดทำภารกิจที่สอดคล้องกับเป้าหมายกรมทางหลวง
- S2 องค์กรมีความรู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง
- S3 การจัดการองค์ความรู้ และถ่ายทอดความรู้สู่บุคลากรในองค์กร
- S4 ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนต่างประเทศ

W



จุดอ่อน (Weakness)

- W1 จำนวนบุคลากรไม่เพียงพอต่อจำนวนภาระงาน และขาดผู้ที่มีทักษะเชี่ยวชาญตรงกับงาน
- W2 ตัวชี้วัดความสำเร็จไม่สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติงานที่แท้จริง
- W3 ขาดข้อบังคับการจัดทำแผนความเสี่ยง และการนำแผนไปปฏิบัติ
- W4 การประเมินโครงการขาดความแม่นยำทำให้กระบวนการจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน และเงินกู้ไม่เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลเท่าที่ควร
- W5 ขาดการสื่อสารภายในองค์กร
- W6 ขาดการบูรณาการร่วมกันระหว่างองค์กร

O



โอกาส (Opportunities)

- O1 การเข้าถึงองค์ความรู้ แนวคิด และเทคโนโลยีใหม่ ๆ ด้านงานทางที่มีความหลากหลายได้อย่างสะดวก รวดเร็ว
- O2 ความร่วมมือจากภาคเอกชนและองค์กรด้านการศึกษา

T



อุปสรรค (Threats)

- T1 สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19
- T2 ความไม่เข้าใจและความกังวลของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของกรมทางหลวง



แผนปฏิบัติการระยะที่ 1

(พ.ศ. 2563 – 2565) ของกรมทางหลวง



พันธกิจ

Our Mission



พัฒนาระบบทางหลวง (Highway System) ให้เกิดความเชื่อมต่อ (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) ที่สมบูรณ์เพื่อการขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม



ควบคุมดูแลระดับการให้บริการ (Serviceability) และความปลอดภัย (Safety) บนทางหลวงให้ได้ตามมาตรฐานเพื่อคุณภาพการให้บริการที่ดี



พัฒนาระบบบริหารองค์กร (Organization Management) ตามหลักธรรมาภิบาล

วิสัยทัศน์

Our Vision

“ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ”



มีติงของระบบทางหลวงที่สะดวก



มีติงของระบบทางหลวงที่ปลอดภัย



มีติงของระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง



มีติงของการพัฒนาระบบบริหารองค์กร

การประเมินความสำเร็จ
สำหรับวิสัยทัศน์ของกรมทางหลวง
ได้กำหนดรูปแบบการประเมิน
ตามมิติสำคัญที่ปรากฏในวิสัยทัศน์
ทั้ง 4 มิติ

เป้าหมายการให้บริการ

1) การพัฒนาระบบทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัว เพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ ที่สมดุลและสมบูรณ์

2) การพัฒนาและบำรุงรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวงที่รวดเร็ว ครอบคลุม และทันต่อสถานการณ์

3) การควบคุมและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ

4) การพัฒนาระบบบริหารจัดการองค์การตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเชื่อมโยงความสมดุลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมบนพื้นฐานแห่งความพอเพียง

ค่านิยม Our Value

สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ รับผิดชอบต่อพันธกิจ เกาะติดการให้บริการ ประสานพลังเป็นหนึ่งเดียว



High performance
สร้างสรรค์ผลงาน



Work smart
ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ



Intelligent technology
ผสานเทคโนโลยี



Accountability
รับผิดชอบต่อพันธกิจ



Good knowledge
ด้วยความรู้ที่เหมาะสม



Year-round commitment
เกาะติดการให้บริการ



Honesty
ซื่อสัตย์



Synergy
ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว



วัฒนธรรม Our Culture

D

Deliver Good Service to People
มุ่งให้เกิดการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน

O

Obligate Governance and Sustainability
ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและความยั่งยืน

H

Hold Accountability for Interests of Nation and People
คงไว้ซึ่งความรับผิดชอบในผลประโยชน์ของชาติและประชาชน



แผนปฏิบัติการราชการ คำเป้าหมาย

ตัวชี้วัด แนวทางการพัฒนา

3.2.1 แผนปฏิบัติการราชการ เรื่องการพัฒนาระบบ ทางหลวง

1) เป้าหมาย : การพัฒนาระบบทางหลวง
ที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และ
คล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความ
ต้องการ

2) คำเป้าหมาย

(2.1) มีระบบทางหลวงที่ตอบสนองความ
ต้องการของผู้ใช้ทาง การขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และ
การพัฒนาประเทศ ด้วยการพัฒนาโครงข่ายของระบบ
ทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมต่อได้อย่างสมบูรณ์

(2.2) มีระบบทางหลวงที่คล่องตัวเพื่อ
สนับสนุนการเดินทางขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ด้วยการ
ติดตามและแก้ไขสมรรถนะของระบบทางหลวงอย่างต่อเนื่อง

(2.3) มีการส่งเสริมการพัฒนาระบบ
ทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความเข้าใจและผสาน
ความร่วมมือกับท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน
ในขั้นตอนการพัฒนาโครงการ

(2.4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพของ
กระบวนการพัฒนาระบบทางหลวงที่ต่อเนื่อง ด้วยการ
วิจัย นวัตกรรม มาตรฐาน ข้อกำหนด เทคโนโลยี
เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการและพอเพียง

ตัวชี้วัดความสำเร็จและคำเป้าหมายของแผนปฏิบัติการราชการเรื่องการพัฒนาระบบทางหลวง

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
(1) ความสำเร็จการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินและ/หรือทางหลวงสัมปทาน ตามแผนงาน หน่วย : ร้อยละ	80	80	80	85	90
(2) ความสำเร็จการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษตามแผนงาน หน่วย : ร้อยละ	80	80	80	85	90
(3) สัดส่วนประชากรที่เข้าถึงการเดินทางรูปแบบอื่น ได้ภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมง หน่วย : ร้อยละ	77.0	77.5	78.0	78.5	79.0
(4) ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP พิจารณาแยกองค์ประกอบเฉพาะการขนส่งบนระบบ ทางหลวง หน่วย : สัดส่วน	4.3	4.3	4.2	4.1	4.0
(5) ความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	80	80	80	80	80



3) แนวทางการพัฒนา

(3.1) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค

(3.2) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้า ชายแดน และความมั่นคง

(3.3) เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ

(3.4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการ ร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดการ สัมสิทธิ์ที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

(3.5) พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและ ข้อกำหนด ด้านงานทาง ทั้งในด้านออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ

(3.6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาาระบบทางหลวง

4) แผนงาน/โครงการสำคัญ/กิจกรรม

(4.1) โครงการก่อสร้างทางยกระดับบน ทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนน พระราม 2)

(4.2) โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวง แผ่นดิน

(4.3) โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับ ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

(4.4) โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนาน ลอยฟ้าบรมราชชนนี

(4.5) โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสม ในการให้เอกชนร่วมลงทุน

(4.6) กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ

(4.7) กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจร ในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก

(4.8) กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)

3.2.2 แผนปฏิบัติการ เรื่องระดับการให้บริการ

1) เป้าหมาย : การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตาม มาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

2) คำเป้าหมาย

(2.1) มีระบบทางหลวงที่รักษาระดับการให้ บริการที่ดี ด้วยการบำรุงรักษาระบบทางหลวงให้เป็นไป ตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

(2.2) มีการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ บริการอย่างมีประสิทธิภาพด้วยการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตามมาตรฐาน และการพัฒนารูปแบบการให้ บริการที่ทันสมัย

(2.3) มีการส่งเสริมการรักษาระดับการให้ บริการ ภูมิทัศน์ ไร่นาทิ้ง ทางเท้า ของระบบทางหลวง ที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความร่วมมือจากท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน

(2.4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพการรักษา ระดับการให้บริการที่ต่อเนื่อง ด้วยการวิจัย นวัตกรรม เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการ และพอเพียง

ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการระดับการให้บริการ

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
(1) ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความรุนแรงของผิวทางต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร)	82	82	82	82	82
หน่วย : ร้อยละ					
(2) สัดส่วนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดลดลง ต่อจำนวนรถบรรทุกที่ได้รับการตรวจสอบ (คั่นต่อล้านคัน) เมื่อเทียบกรณีฐาน	10	10	15	15	20
หน่วย : ร้อยละ					
(3) ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยของผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง	80	80	80	80	80
หน่วย : ร้อยละ					

3) แนวทางการพัฒนา

(3.1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง

(3.2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง

(3.3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง

(3.4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

(3.5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไร่นาท้อง และทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน

(3.6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนาการสร้างสรรค์นวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่น ๆ บนระบบทางหลวง

4) แผนงาน/โครงการสำคัญ/กิจกรรม

(4.1) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

(4.2) โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

(4.3) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

(4.4) โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก



3.2.3 แผนปฏิบัติราชการ เรื่องความปลอดภัย

1) เป้าหมาย : การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

2) คำเป้าหมาย

(2.1) มีระบบทางหลวงที่ปลอดภัย ด้วยการแก้ไขควบคุมตามมาตรฐานที่ดีและต่อเนื่อง

(2.2) มีความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ทันสมัย ด้วยการพัฒนาระบบจราจร ระบบควบคุม และระบบดัชนีประเมินความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

(2.3) มีการส่งเสริมความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการส่งเสริมค่านิยมและความเข้าใจด้านความปลอดภัยกับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ

(2.4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ต่อเนื่องด้วยการวิจัยนวัตกรรม เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการและพอเพียง

ตัวชี้วัดความสำเร็จและคำเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการเรื่องความปลอดภัย

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
(1) ถนนสร้างใหม่มีดัชนีด้านความปลอดภัยทางถนน ผ่านเกณฑ์ระดับ 3 หน่วย : ร้อยละ	60	65	70	75	75
(2) อัตราการชนต่อปริมาณการเดินทางบนทาง หน่วย : ครั้งต่อร้อยละล้านคันกิโลเมตร	4.55	4.39	4.23	4.07	3.87
(3) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน หน่วย : คนต่อแสนประชากร	2.66	2.39	2.15	1.94	1.75
(4) ความสำเร็จของการแก้ไขจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย หน่วย : ร้อยละ	80	80	80	85	90
(5) ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยบนทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	80	80	80	80	80

3) แนวทางการพัฒนา

(3.1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

(3.2) พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

(3.3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใด ๆ ในเขตทางไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางหลวงอื่น ๆ

(3.4) พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่าธรรมเนียม วินัย ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

(3.5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง

(3.6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

4) แผนงาน/โครงการสำคัญ/กิจกรรม

(4.1) กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนน

(4.2) กิจกรรมป้องกันและอำนวยความสะดวกปลอดภัยช่วงเทศกาล

(4.3) กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน

(4.4) กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ

(4.5) กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่

(4.6) กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยจุดกลับรถในระดับเดียวกัน

(4.7) กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกอันตราย

3.2.4 แผนปฏิบัติราชการ เรื่องระบบบริหารจัดการ

1) เป้าหมาย : การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

2) คำเป้าหมาย

(2.1) มีความรับผิดชอบต่องานกิจด้วยการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ผ่านแผนงาน โครงการ และกิจกรรมอย่างบูรณาการ

(2.2) มีองค์กรที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากร การประชาสัมพันธ์ การจัดการสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีดิจิทัล

(2.3) มีองค์กรที่ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาบุคลากร งานวิจัย นวัตกรรม กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน

(2.4) มีความรับผิดชอบต่อผลประโยชน์สาธารณะด้วยการดำเนินงานและการจัดการข้อเรียกร้องบนพื้นฐานของความซื่อสัตย์และธรรมาภิบาล

ตัวชี้วัดความสำเร็จและคำเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการเรื่องระบบบริหารจัดการ

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
(1) ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ (PART) หน่วย : ร้อยละ	72	73	74	75	76
(2) ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	80	80	80	85	85
(3) ความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริงจากงานวิจัย การพัฒนา รวมถึงการสร้างนวัตกรรมของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	50	50	50	60	60
(4) ความสำเร็จของการบริหารจัดการข้อร้องเรียนด้านทางหลวงจนได้ข้อยุติ หน่วย : ร้อยละ	86	86	86	86	86
(5) ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วย : ร้อยละ	80	80	80	80	80

3) แนวทางการพัฒนา

(3.1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน โครงการ และกิจกรรม

(3.2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาศักยภาพการบริหารเครื่องจักรการประชาสัมพันธ์และการดำเนินงานขององค์กร

(3.3) พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร

(3.4) พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน

(3.5) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก

(3.6) พัฒนาและส่งเสริมการจัดการข้อร้องเรียน การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น และระบบบริหารจัดการ บนพื้นฐานของระบบธรรมาภิบาล

4) แผนงาน/โครงการสำคัญ/กิจกรรม

(4.1) รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา กรมทางหลวงมุ่งมั่นในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอย่างต่อเนื่องเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทาง และพัฒนาระบบทางหลวง (Highway System) ให้เกิดความเชื่อมต่อ (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) ที่สมบูรณ์เพื่อการขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม ทั้งยังดำเนินการควบคุมดูแลระดับการให้บริการ (Serviceability) และความปลอดภัย (Safety) บนทางหลวงให้ได้มาตรฐานเพื่อคุณภาพการให้บริการที่ดี

ใน พ.ศ. 2563 - 2565 กรมทางหลวงดำเนินการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทั่วประเทศ ให้สามารถเชื่อมต่อ

เข้าถึง และคล่องตัว เพื่อให้มีระบบการเดินทางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุลและสมบูรณ์ พร้อมทั้งรักษาและบำรุงรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวงให้มีความสะดวก รวดเร็ว ครอบคลุมและทันต่อสถานการณ์ พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ พัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่องเพื่อเชื่อมโยงความสมดุลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งโครงการที่สำคัญที่กรมทางหลวงดำเนินการดังนี้

ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)			ผลดำเนินการ	
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ					
กลยุทธ์ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค					
ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา (1/2)	927.6085	955.4368	1,109.7100	1,562.0000	1,210.4500
กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ	927.6085	955.4368	1,109.7100	1,562.0000	1,210.4500
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (1/2)	32,942.9102	33,931.1975	8,454.8593	12,649.4994	10,450.2717
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	32,942.9102	33,931.1975	8,454.8593	12,649.4994	10,450.2717
โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35	966.9140	1,739.2966	4,490.8034	966.9140	1,739.2966
สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)					
กิจกรรมก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35	966.9140**	1,739.2966**	4,490.8034	966.9140	1,739.2966
สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)					
โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (1/5)	30,617.9397	33,153.0950	40,755.5610	34,340.6707	43,403.7000
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	3,134.0000**	5,081.9000**	3,771.1800	3,134.0000	4,931.9000
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	9,608.8066	9,897.0708	19,036.7377	13,410.8553	19,605.3991
กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ	3,723.2819	3,834.9804	2,341.1595	2,878.1513	3,174.2069
กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	1,474.1354	1,518.3595	4,096.9803	3,193.9030	4,607.7446
กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	6,589.5374	6,787.2235	2,802.0335	4,448.8631	3,124.3994
กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	377.6804	389.0108	2,308.2700	1,564.4000	2,315.5000
กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	5,710.4980**	5,644.5500**	5,687.2900	5,710.4980	5,644.5500
กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	-	-	711.9100	-	-
กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง					
โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (2/5)	8,067.7297	8,309.7616	4,791.7576	7,588.8105	7,052.5067
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	4,305.7412	4,434.9134	2,963.7672	3,804.5191	3,368.7361
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	3,761.9885	3,874.8482	1,827.9904	3,784.2914	3,683.7706
โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	4,144.8302	4,269.1751	6,047.6625	9,586.7292	8,534.3795
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	4,144.8302	4,269.1751	6,047.6625	9,586.7292	8,534.3795

หมายเหตุ ข้อมูลปี 2563 และ 2564 ทบทวนจากรายงานแผนปฏิบัติการราชการ 4 ปี ของกรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564

* มีการเปลี่ยนแปลงชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

** ทบทวนจากเอกสารงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 และ พ.ศ. 2564



ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)			ผลดำเนินการ	
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
กลยุทธ์ 1.3 เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ					
โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (3/5)	2,179.7718	2,245.1650	992.3270	1,691.2630	1,082.9785
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อบริเวณขนส่ง	2,179.7718	2,245.1650	992.3270	1,691.2630	1,082.9785
โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี	44.4570	45.7907	-	57.1408	-
กิจกรรมก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี	44.4570	45.7907	-	57.1408	-
กลยุทธ์ 1.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม					
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (2/2)	4,113.8986	4,237.3156	-	-	-
กิจกรรมจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	4,113.8986	4,237.3156	-	-	-
โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (4/5)	3,182.7000	3,278.1810	3,249.9892	3,202.2705	3,532.8794
กิจกรรมจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวง	3,182.7000	3,278.1810	3,249.9892	3,202.2705	3,532.8794
โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	38.7229	39.8845	-	53.6026	-
กิจกรรมศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	38.7229	39.8845	-	53.6026	-
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง					
กลยุทธ์ 2.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง					
ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา (1/4)	18,401.3670	19,479.9168	21,062.4889	20,760.2074	22,640.4501
กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง	18,401.3670	18,953.4081	20,697.1549	20,760.2074	22,113.9414
กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน	-	526.5087**	365.3340	-	526.5087
โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	5,743.8883	5,603.8654	6,095.4532	5,157.2628	6,651.9323
กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	4,080.1210**	4,202.5247**	4,284.6100	3,493.4955	5,250.5916
กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก	1,663.7673**	1,401.3407**	1,810.8432	1,663.7673	1,401.3407
กลยุทธ์ 2.2 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง					
ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา (2/4)	212.1800	218.5454	200.0000	200.0000	200.0000
กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน	212.1800	218.5454	200.0000	200.0000	200.0000

หมายเหตุ ข้อมูลปี 2563 และ 2564 ทบทวนจากรายงานแผนปฏิบัติการราชการ 4 ปี ของกรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564

* มีการเปลี่ยนแปลงชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

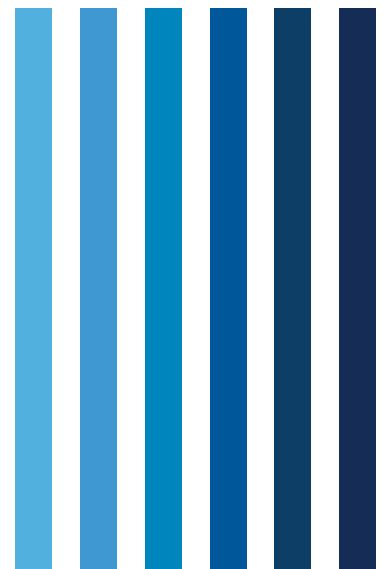
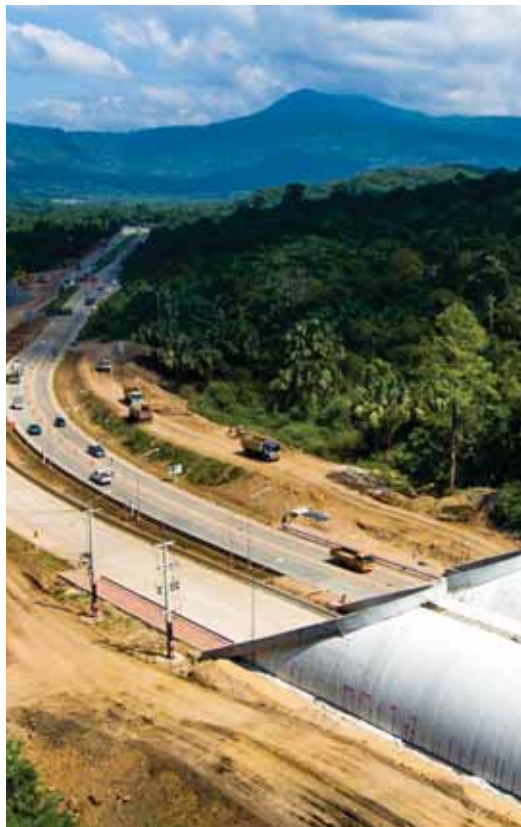
** ทบทวนจากเอกสารงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 และ พ.ศ. 2564

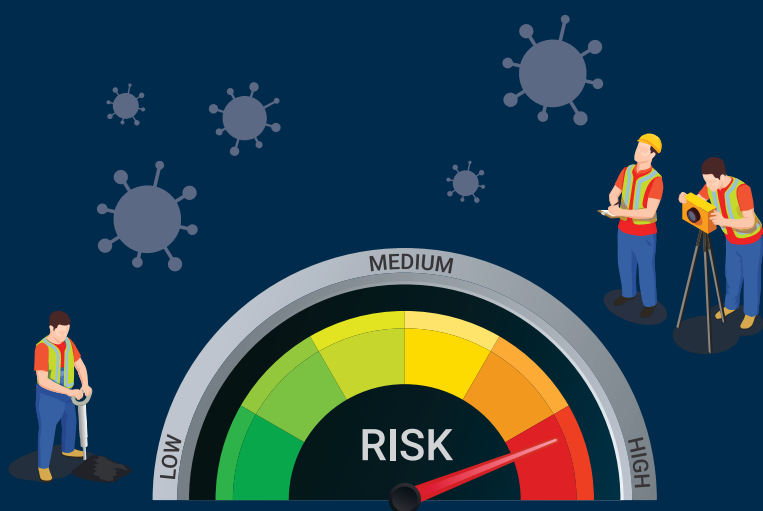
ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)			ผลดำเนินการ	
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
กลยุทธ์ 2.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหมักยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง					
ผลผลิตโครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา (3/4)	819.3313	843.9112	529.0730	439.9732	416.8800
กิจกรรมการควบคุมน้ำหมักยานพาหนะบนทางหลวง	819.3313	843.9112	529.0730	439.9732	416.8800
กลยุทธ์ 2.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ					
โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	1,263.6640	2,103.8559	1,980.9894	1,263.6640	2,103.8559
กิจกรรมพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	1,263.6640	1,660.4832	1,547.9794	1,263.6640	1,660.4832
กิจกรรมก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง	-	443.3727**	433.0100	-	443.3727
กลยุทธ์ 2.5 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไร่นาทาง และทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน					
ผลผลิตโครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา (4/4)	-	218.0000	247.0000	-	218.0000
กิจกรรมปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง	-	218.0000**	247.0000	-	218.0000
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ					
กลยุทธ์ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง					
ผลผลิตโครงการทางหลวงมีความปลอดภัย	4,525.6480	4,334.7584	4,910.5596	4,387.8234	5,330.6746
กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการอำนวยความสะดวก	538.7236	554.8854	394.9117	520.3530	476.5411
ตำรวจทางหลวง					
กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนน	3,282.4246	3,380.8973	4,277.6451	3,170.9303	4,598.6354
กิจกรรมป้องกันและอำนวยความสะดวกช่วงเทศกาล	23.3398	24.0400	12.0821	21.4701	21.4701
กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจร	106.0900	109.2727	51.5000	100.0000	48.4260
บนทางหลวงอาเซียน					
กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน	575.0700**	265.6630**	174.4207	575.0700	185.6020
โครงการก่อสร้างโครงการทางหลวงแผ่นดิน (5/5)	1,209.9713	1,246.2704	948.1859	1,117.0168	975.2045
กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	1,209.9713	1,246.2704	948.1859	1,117.0168	975.2045
โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง	1,525.1488	2,888.2432	3,525.4800	2,086.3900	3,663.3290
กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	1,215.6949	1,252.1657	1,643.3820	1,702.5000	1,769.9910
กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางจราจรเพื่อความปลอดภัย	309.4539	318.7375	539.8470	383.8900	575.9980
กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง	-	817.3400**	801.8510	-	817.3400
กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยจุดกลับรถในระดับเดียวกัน	-	500.0000*	474.9000	-	500.0000
กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกอันตราย	-	-	65.5000	-	-
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน					
กลยุทธ์ 4.1 พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน โครงการและกิจกรรม					
รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ	5,386.9395	5,548.5476	4,926.0066	5,067.9898	5,043.4298
รายการบุคลากรภาครัฐ	5,386.9395	5,548.5476	4,926.0066	5,067.9898	5,043.4298
ผลผลิตโครงการทางหลวงได้รับการพัฒนา (2/2)	2,340.1545	2,410.3592	1,104.1420	1,404.2035	1,396.7067
กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง	2,340.1545	2,410.3592	1,104.1420	1,404.2035	1,396.7067

หมายเหตุ ข้อมูลปี 2563 และ 2564 ทบทวนจากรายงานแผนปฏิบัติการราชการ 4 ปี ของกรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564

* มีการเปลี่ยนแปลงชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

** ทบทวนจากเอกสารงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 และ พ.ศ. 2564





Risk management

การบริหารความเสี่ยง

แผนบริหารความเสี่ยง ในบริบทของแผนปฏิบัติการ

ของกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 – 2565)

กรมทางหลวงกำหนดให้กระบวนการบริหารแผนปฏิบัติการและความเสี่ยงเป็นเครื่องมือทางกลยุทธ์ที่สำคัญที่สนับสนุนให้กรมทางหลวงบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติการ ที่ผ่านมากรมทางหลวงได้เริ่มมีการจัดทำระบบบริหารความเสี่ยงภายในองค์กรตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดหรือหลีกเลี่ยงปัจจัยเสี่ยงที่อาจสร้างความเสียหายหรือความสูญเสียให้กับองค์กรและให้มีความมั่นใจได้ว่าองค์กรสามารถดำเนินงานได้ตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้

จากปัจจัยความเสี่ยงดังกล่าว ที่ปรึกษาได้นำปัจจัยเสี่ยงมาจัดลำดับความเสี่ยงผ่านการประชุมระดมความคิดเห็นทั้งกลุ่มใหญ่และกลุ่มย่อยร่วมกับผู้บริหารกรมทางหลวง โดยพบว่าปัจจัยเสี่ยงที่มีอยู่ในระดับสูงมาก มีด้วยกันทั้งหมด 5 ปัจจัย คือ



1. ความล่าช้าของการเบิกจ่ายงบประมาณอันเนื่องจากอุปสรรคในพื้นที่ เช่น การส่งมอบพื้นที่ล่าช้า การติดขัดเรื่องปัญหาสาธารณูปโภค การติดขัดเรื่องรถลำเลียงทาง การติดขัดเรื่องไม้ท่อน้ำ



2. ค่าก่อสร้างเกินกว่าแผนหรือเกิดภาวะต้นทุนบานปลาย (Cost Overrun)



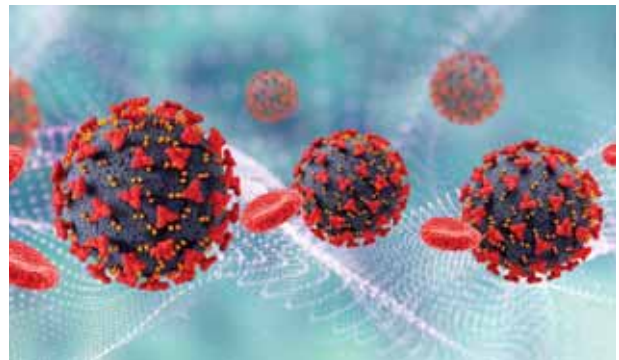
3. เส้นทางปิด ถนนเกิดความเสียหายไม่สามารถใช้การได้เกิน 24 ชั่วโมง เพราะปัจจัยภายนอก เช่น ภัยธรรมชาติ



4. อุบัติเหตุที่ work zone



5. การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส โคโรนา 2019 (COVID-19) ระลอกใหม่ทำให้หน่วยงานไม่สามารถดำเนินการตามภารกิจหลักของกรมฯ ได้



โดยในแต่ละปัจจัยเสี่ยงได้มีการจัดสัมภาษณ์กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อกำหนดตัวชี้วัดความเสี่ยงที่สำคัญ กิจกรรมควบคุมความเสี่ยง รวมทั้งค่าเป้าหมายในการควบคุมความเสี่ยง นอกจากนั้น ในแผนบริหารความเสี่ยงปี 2563 – 2565 ได้มีการนำเสนอเครื่องมือที่ใช้ในการควบคุมความเสี่ยงที่เป็นสากลเช่น แบบรายงานความเสี่ยง (Risk Dashboard) และแผนผังความเสี่ยง (Risk Map) เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารระดับสูงในการติดตาม และควบคุมความเสี่ยงของกรมทางหลวงต่อไป

โดยสรุปจากผลการประเมินความเสี่ยงพบว่าความเสี่ยงที่ต้องนำมาบริหารจัดการระหว่างปี 2563 – 2565 ด้วยการจัดทำแผนจัดการความเสี่ยงในบริบทของแผนปฏิบัติการกรมทางหลวงมีทั้งหมด 5 ปัจจัย โดยสรุปรายละเอียดแผนจัดการความเสี่ยงได้ ดังต่อไปนี้

แผนจัดการความเสี่ยง

พ.ศ. 2563 – 2565



การพัฒนาระบบทางหลวง

ปัจจัยเสี่ยง

ความล่าช้าของการเบิกจ่ายงบประมาณอันเนื่องจากอุปสรรคในพื้นที่ เช่น การส่งมอบพื้นที่ล่าช้า การติดขัดเรื่องปัญหาสาธารณูปโภค การติดขัดเรื่องรถลำเลียงทาง การติดขัดเรื่องไม้ท่อนห้าม

ค่าก่อสร้างเกินกว่าแผนหรือเกิดภาวะต้นทุนบานปลาย (Cost Overrun)

ระดับความเสี่ยง

สูงมาก

สูงมาก

กิจกรรมควบคุมความเสี่ยง

1. ทบทวนกระบวนการมาตรฐานในการจัดการด้านการส่งมอบที่ดิน รวมถึงมีการติดตามและแก้ไขปัญหอย่างสม่ำเสมอ
2. มีคณะกรรมการและหน่วยงานในการติดตามและแก้ไขปัญหโครงการ
3. มีกระบวนการติดตามและแก้ไขปัญหในการจัดการอย่างสม่ำเสมอ

1. มีคณะกรรมการ วิเคราะห์สาเหตุ ติดตามและแก้ไขปัญห
2. มีกระบวนการติดตามและแก้ไขปัญหในการจัดการอย่างสม่ำเสมอ

KRI

ร้อยละของการเบิกจ่ายงบประมาณตามแผนการเบิกจ่าย

สัดส่วนโครงการที่มี Cost Overrun ในแต่ละปี

หน่วย

ร้อยละ

ร้อยละ

ค่าเป้าหมาย

มากกว่าร้อยละ 90

ลดลงร้อยละ 2

หน่วยงานรับผิดชอบหลัก

สำนักแผนงาน/สำนักก่อสร้างทาง
แขวงทางหลวง

สำนักแผนงาน/สำนักก่อสร้างทาง
แขวงทางหลวง



เรื่องระดับการให้บริการ	เรื่องความปลอดภัย	เรื่องระบบบริหารจัดการ
เส้นทางปิด ถนนเกิดความเสียหาย ไม่สามารถใช้การได้เกิน 24 ชั่วโมง เพราะปัจจัยภายนอก เช่น ภัยธรรมชาติ	อุบัติเหตุที่ Work Zone	การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ระลอกใหม่ทำให้หน่วยงาน ไม่สามารถดำเนินการตามภารกิจหลัก ของกรมฯ ได้
สูงมาก	สูงมาก	สูงมาก
<ol style="list-style-type: none"> 1. พิจารณาดังงบประมาณเพื่อ เหตุฉุกเฉินที่เพียงพอ 2. การเตรียมพร้อมของหน่วยงาน รับเหตุฉุกเฉิน 3. การวิเคราะห์จุดอ่อนโครงสร้าง วางแผนรับมือ พัฒนาเทคโนโลยี เพื่อยกระดับการบริหารจัดการ การติดตามและรายงานผล ประสิทธิภาพโครงสร้างของระบบ ทางหลวง 	<ol style="list-style-type: none"> 1. มีคณะกรรมการ มีการตรวจสอบ อุปกรณ์นำทาง/อำนวยความสะดวก ปลอดภัย บริเวณเขตก่อสร้างให้มี มาตรฐาน 2. มีการจัดเก็บสถิติโครงการที่มี อุบัติเหตุเกิดขึ้นบริเวณก่อสร้าง 	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดตั้งหน่วยงานกลางเพื่อ รับผิดชอบโดยมีคณะกรรมการเป็น ผู้กำหนดนโยบาย กำกับและดูแล หน่วยงานกลาง 2. มีการสื่อสารให้ความรู้ความเข้าใจ แก่บุคลากรในองค์กรรับทราบถึง บทบาทและหน้าที่หน่วยงานด้าน การเตรียมความพร้อม
จำนวนเส้นทางที่เสียหาย ไม่สามารถใช้การได้เกิน 24 ชั่วโมง (ต่อปี)	ความถี่ของการชนกัน (อุบัติเหตุต่อจุด Work Zone)	ร้อยละความสำเร็จของการเตรียม ความพร้อมและตอบโต้ การระบาด COVID-19 ระลอกใหม่
เส้นทาง	ครั้ง	ร้อยละ
ลดลง 1 เส้นทาง	ลดลงร้อยละ 2	มากกว่าร้อยละ 80
สำนักบริหารทางหลวง/สำนักงานทางหลวง ที่ 1 - 18/แขวงทางหลวง 104 แขวง/ กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	สำนักอำนวยความสะดวก	สำนักงานเลขาธิการกรม



สรุปผลการจัดทำ

แผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวงระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

แผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวงระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) จัดทำขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการนำเสนอสภาพการณ์ต่างๆ ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาแผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวง อันประกอบไปด้วย ลักษณะสำคัญของกรมทางหลวง (ณ ปัจจุบัน) สภาพการณ์เปลี่ยนแปลงภายนอก ความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสภาพการณ์ของกรมทางหลวง (ได้แก่ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค) อีกทั้งเพื่อนำเสนอรายละเอียดของแผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวง อันประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม วัฒนธรรมองค์กร เป้าหมายการให้บริการ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ ตัวชี้วัดระดับวิสัยทัศน์พร้อมค่าเป้าหมาย และตัวชี้วัดระดับกลยุทธ์พร้อมค่าเป้าหมาย และเพื่อนำเสนอความเชื่อมโยงระหว่างแผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวงกับความรับผิดชอบของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง พร้อมทั้งรายละเอียดเบื้องต้นของการพัฒนาแผนงานโครงการที่มีความเชื่อมโยงกับประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์



Green & Safe Transport

- การขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและปลอดภัย
- พลังงานทางเลือกใหม่/พลังงานสะอาด

Innovation & Management

Inclusive Transport

- การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม
- การออกแบบสำหรับคนทุกคน (Universal Design)

Transport Efficiency

- การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
- ลดต้นทุนการขนส่ง/โลจิสติกส์
- สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงระบบคมนาคมภายในประเทศและระหว่างประเทศ

กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ กรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 – 2565)

นำกรอบแนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) มาปรับใช้ ประกอบด้วย 3 ประเด็น ได้แก่

1. การขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปลอดภัย (Green and Safe Transport)
2. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

3. ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusivity)

ทั้งนี้ กรอบแนวคิดในการพัฒนาทั้ง 3 ประเด็นต้องได้รับการส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) การบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพมาใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ข้อเสนอแนะในการปรับบทบาท

ภารกิจ และกลยุทธ์หลัก

ข้อที่ 1

ปัญหา

กระบวนการในการกำหนดนโยบายและกลยุทธ์ดำเนินการกิจกรรมทางหลวงในบางส่วน ยังขาดการบูรณาการแนวคิดและแนวทางการขับเคลื่อนภารกิจให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนา ตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท นโยบายรัฐบาล และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้กรมทางหลวง สามารถสนับสนุนประเทศในการแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อที่ 2

ปัญหา

ตัวชี้วัดในการประเมินผลการดำเนินการกิจกรรมทางหลวง มีจำนวนไม่สอดคล้องกับ เป้าหมายของแผน ตัวชี้วัดบางตัวไม่สามารถสรุปผลได้ เนื่องจาก

- (1) รายละเอียดวิธีการคำนวณ และข้อมูลที่ใช้ขาดความชัดเจน
- (2) ค่าเป้าหมายหรือเกณฑ์มาตรฐานไม่สะท้อนภาพการทำงาน/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงาน
- (3) ความพร้อมของข้อมูลพื้นฐานที่ใช้ในการคำนวณ (ข้อมูลไม่ครบถ้วน/จัดเก็บไม่เป็นระบบ)
- (4) ขาดการบูรณาการระบบฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ทำให้ตัวชี้วัดที่ต้องใช้ข้อมูล หลายองค์ประกอบจากหลายหน่วยงาน (โดยเฉพาะหน่วยงานภายนอก) ไม่สามารถคำนวณ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องใช้การประมาณหรือค่าตัวแทนประกอบการคำนวณ

ข้อที่ 3

ปัญหา

โครงการที่ผ่านมามีได้แผนปฏิบัติราชการ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) ขาดการกำหนด วัตถุประสงค์ การประเมินผลและตัวชี้วัดในมิติด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงประเด็นการมีส่วนร่วม ของประชาชน และควรส่งเสริมบางประเด็นในมิติการพัฒนาที่ยั่งยืนที่สัมพันธ์กับการดำเนินงาน ของกรมทางหลวงให้เด่นชัดขึ้น เช่น ความเชื่อมโยงของโครงข่ายที่ครอบคลุมและสอดคล้องกับ การพัฒนาด้านสังคมที่ผู้ใช้ทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้ การเชื่อมต่อการขนส่งข้ามพรมแดนที่มี ประสิทธิภาพ การลดการใช้พลังงานและก๊าซเรือนกระจก เป็นต้น

ข้อที่ 4

ปัญหา

การจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง มุ่งเน้นการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) ร่วมกับการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Factor Analysis) เป็น แกนหลัก แต่ยังขาดความเชื่อมโยงกับผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (External Factor Analysis) เพื่อที่จะระบุและกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategy Issue) ขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ ยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะ

ศึกษา ทบทวน รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ ในด้านจราจรหรือด้านวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์ และสรุปข้อเท็จจริงที่สะท้อนถึงสถานการณ์ของกรมทางหลวง และทราบถึงสภาพปัญหาหรือความท้าทายที่กรมทางหลวงเผชิญอยู่ในปัจจุบัน เพื่อนำไปสังเคราะห์และประเมินสถานการณ์ จุดแข็ง-จุดอ่อน โอกาส-อุปสรรค (SWOT Analysis) ในการดำเนินการกิจของกรมทางหลวง และนำมาใช้เพื่อประกอบการกำหนดนโยบาย และการกิจของกรมทางหลวงในระยะต่อไป

ข้อเสนอแนะ

ปรับปรุงกระบวนการจัดเก็บ รวบรวม และประเมินผลความสำเร็จ

- (1) จัดทำข้อมูลฐาน (Baseline Data) เพื่อวิเคราะห์ค่าฐานและค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดที่กำหนด และจัดทำระบบฐานข้อมูลสำหรับทุกตัวชี้วัดโดยละเอียด
- (2) ปรับปรุงตัวชี้วัดความสำเร็จระดับยุทธศาสตร์ให้เหมาะสม
- (3) กำหนดให้มีหน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนที่ทำหน้าที่เป็นผู้รับผิดชอบการประเมินผลการดำเนินงานด้วยตัวชี้วัดความสำเร็จ

ข้อเสนอแนะ

กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดความสำเร็จของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน ให้มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางและรูปแบบในการดำเนินธุรกิจ รองรับการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค รวมถึงรองรับรับการเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการทุกกลุ่มโดยพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความทันสมัย สามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน สนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืนในอนาคต

ข้อเสนอแนะ

ศึกษาแนวโน้มและทิศทางการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่อาจจะส่งผลต่อแนวทางและเป้าหมายการดำเนินการกิจของกรมทางหลวง และจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยงของกรมทางหลวง รวมทั้งกำหนดแนวทางการพัฒนาหรือการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อรับมือการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว



โครงการ ศึกษาทบทวน

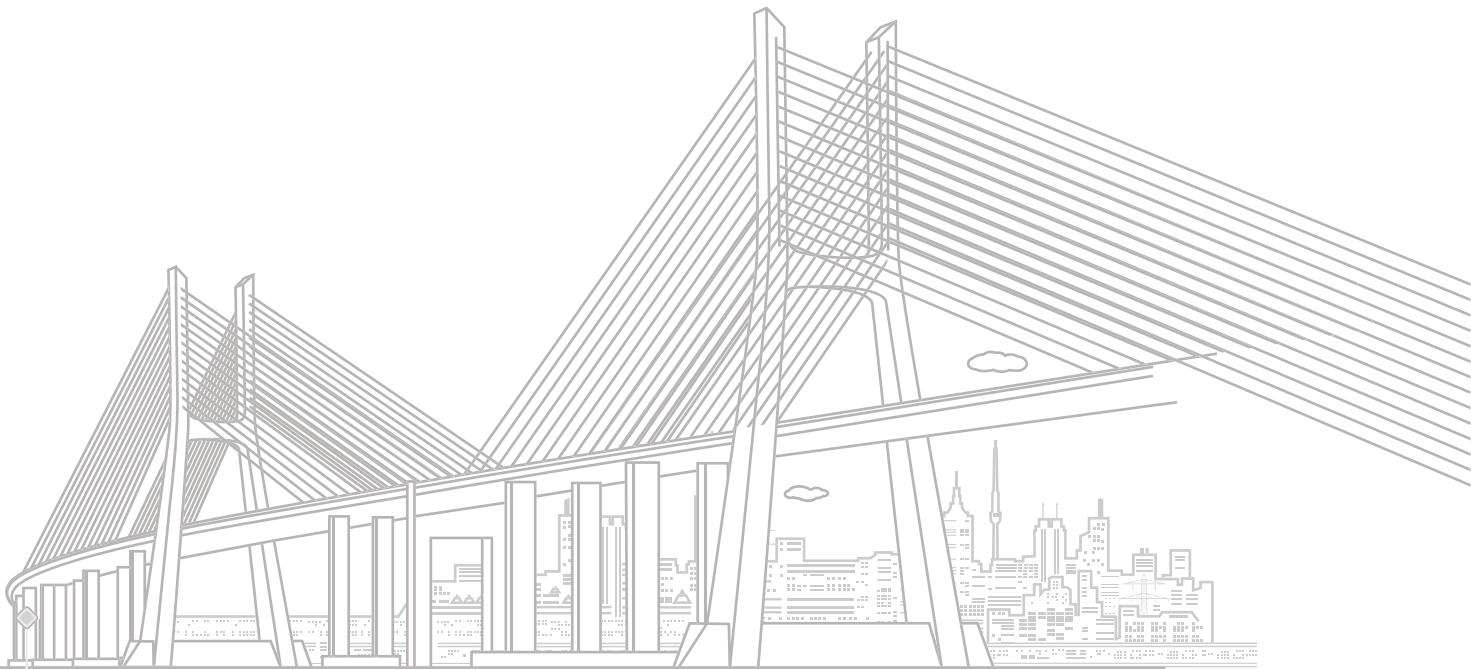
แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง

พ.ศ. 2560 - 2564

ตามบริบทของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี



รายงานฉบับผู้บริหาร
Executive Summary Report



กรมทางหลวง



2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพมหานคร 10400



โทรศัพท์ : (+66) 0 2354 6668-75 , 0 2206 3789
โทรสาร : (+66) 0 2354 6738



อีเมล : prdoh@doh.go.th
อีเมลสารบรรณกลาง : saraban@doh.go.th

