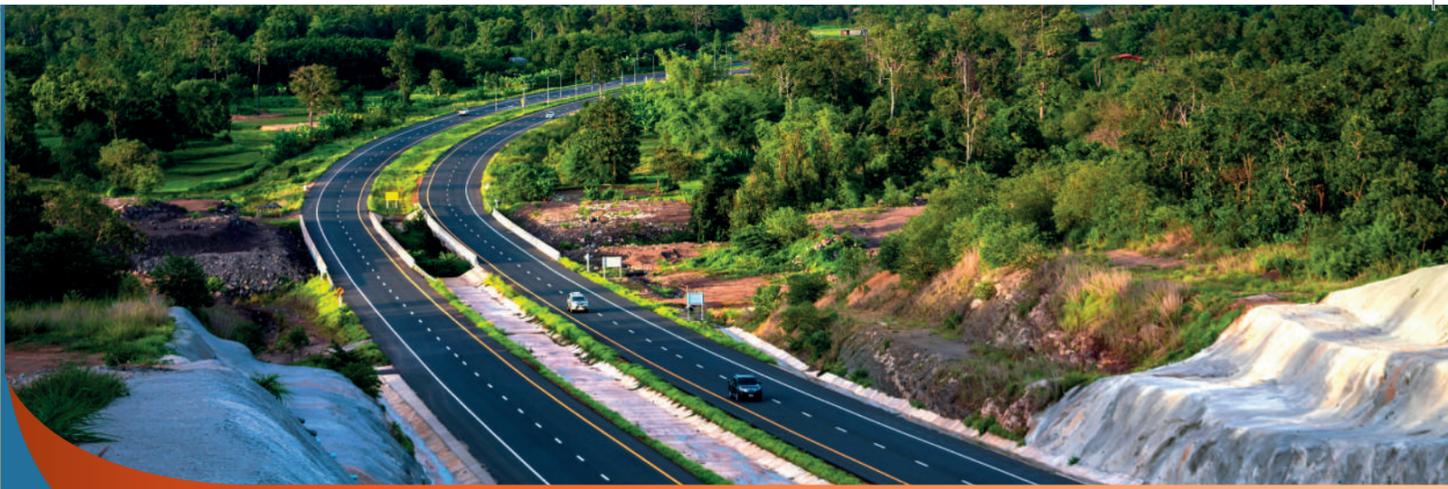






ข้าราชการคือผู้ที่ทำงานเพื่อผลประโยชน์ของประชาชน จึงจำเป็นต้องเข้าใจอย่างถ่องแท้ ว่าสิ่งใดคือประโยชน์ สัมควรปฏิบัติ และสิ่งใดไม่ใช่ประโยชน์ ไม่สัมควรปฏิบัติ. ความเข้าใจทั้งนี้ เป็นผลจากวิจารณญาณอันเที่ยงตรงถูกต้อง ซึ่งข้าราชการทุกคนควรจะได้ฝึกฝนและสร้างสมให้เป็นคุณสมบัติ ประจำตัวสืบไป.


พระที่นั่งอัมพรสถาน พระราชวังดุสิต
วันที่ ๒ มีนาคม พุทธศักราช ๒๕๖๕



คำนำ

นับตั้งแต่วันสถาปนากรมทางหลวง 1 เมษายน พ.ศ. 2455 จวบจนปัจจุบันก้าวเข้าสู่ปีที่ 112 กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่มุ่งมั่นในการ ขับเคลื่อนภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง ให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศและ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนควบคุมและดูแล รักษาทางหลวงในความรับผิดชอบจำนวน 1,528 สายทาง ระยะทางรวม 52,299.136 กิโลเมตร เชื่อมโยงโครงข่าย ระบบการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และ ทางราง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี รวมถึงด้านความมั่นคง ส่งเสริมการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ได้ รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง อย่างไร้รอยต่อ ซึ่งเป็นการดำเนินการตามวิสัยทัศน์ของ กรมทางหลวงที่ว่า “ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ”

ปัจจุบันกรมทางหลวงยังคงดำเนินโครงการที่สำคัญ เพื่อการพัฒนาในด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง อาทิ (1) การพัฒนาตามแนวพระราชดำริ ได้แก่ โครงการพัฒนา คูน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิต เพื่อแก้ไขปัญหา การระบายน้ำ บนถนนวิภาวดีรังสิตอย่างยั่งยืน ลดปัญหาการจราจรติดขัด ประชาชนสามารถสัญจรได้ด้วยความสะดวกและปลอดภัย (2) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (สายบางปะอิน - นครราชสีมา), โครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 81 (สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี), โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82

(สายบางขุนเทียน - เอกชัย - บ้านแพ้ว), โครงการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ถนนวงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง หรือถนนกาญจนาภิเษกวงแหวน ด้านตะวันตก) ซึ่งอยู่ระหว่างคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติรูปแบบการ ร่วมลงทุน (PPP) และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง เมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา อยู่ระหว่างพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุน รวมถึงการดำเนินการ จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR - MAP) เพื่อพิจารณาวางแผนเส้นทางทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองร่วมกับแนวเส้นทางรถไฟ (3) การพัฒนาโครง ข่ายทางหลวง เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ เขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ พิเศษ ภาคตะวันออก (EEC) เป็นต้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกสำหรับรองรับการลงทุน และการขยายตัวภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ของอาเซียน (4) การพัฒนาโครงข่าย ทางหลวงสายใหม่ เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ โครงการ ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 5 (เบ็งกาฬ - ขอลิคำไซ) และโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี - สาละวัน) อยู่ระหว่างการพิจารณาแหล่ง งบประมาณร่วมกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (5) การพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) และสถานีตรวจสอบน้ำหนัก เพื่อความปลอดภัยในการ เดินทางและป้องกันความเสียหายของโครงข่ายทางหลวง และ

(6) การพัฒนาตามนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่สำเร็จเป็นรูปธรรมแล้วและอยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ผู้ใช้ทาง เช่น การพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบ ไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญที่นำระบบเทคโนโลยีมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณ หน้าด่านเก็บเงินบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และการปรับความเร็วสูงสุดบนทางหลวงเป็นความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับเส้นทางที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ ของกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะ บนทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. 2564 เป็นต้น

นอกจากภารกิจด้านการก่อสร้างแล้ว กรมทางหลวง ยังมีภารกิจในการบำรุงรักษาทางและสะพานบนทางหลวง ให้มีความสะดวกและปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งดำเนินการ ปรับปรุงทางหลวงและจุดบริการประชาชนให้สวยงาม ด้วยการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่โดยรอบตามนโยบาย “คมนาคมสีเขียว สร้างสรรค์ประเทศไทย” ซึ่งปัจจุบันมี หลายโครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว เช่น จุดเช็คอินดอยอินทนนท์ บนทางหลวงหมายเลข 213 จังหวัดเชียงใหม่ และจุดเช็คอินโค้งปั้งงู บนทางหลวง

หมายเลข 1009 จังหวัดสกลนคร เป็นต้น นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังให้ความสำคัญกับการช่วยเหลือสังคมและ ประชาชนอย่างเต็มที่ไม่ว่าจะเป็นการจัดตั้งจุดให้บริการ ประชาชนเพื่อรองรับการเดินทาง, การบริหารจัดการจราจร เพื่อเปิดช่องทางพิเศษร่วมกับตำรวจทางหลวง, การเข้าร่วม ดำเนินการช่วยเหลือ ในกรณีอุบัติเหตุและแก้ไขกรณีอุบัติเหตุ ต่าง ๆ, การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการ เดินทาง ช่วงเทศกาลและวันหยุดยาวต่อเนื่อง, การบูรณาการ ร่วมกับการประชาสัมพันธ์ภาคเอกชนแจกจ่ายน้ำประปา เพื่อช่วย เหลือประชาชนในช่วงสถานการณ์ภัยแล้ง ตลอดจนการ ดำเนินการเพื่อลดและป้องกันฝุ่น PM 2.5 เป็นต้น

กรมทางหลวงพร้อมที่จะขับเคลื่อนการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ ในทุก มิติให้มีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน และพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง อย่างยั่งยืนตามนโยบายของรัฐบาล สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) โดยจะยังคงยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและคำนึงถึงประโยชน์ ของประเทศไทยและประชาชนเป็นสำคัญ

คณะผู้จัดทำ



สารบัญ

คำนำ	3
คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม	8
คณะผู้บริหารกรมทางหลวง	10
แผนปฏิบัติการราชการระยะ ที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) ของกรมทางหลวง	14
ประวัติกรมทางหลวง	20
การเงินการคลัง	23
งานบริหารทรัพยากรบุคคล	48
งานพัฒนาระบบบริหาร	57
งานพัฒนาระบบบริหาร	66
การวางแผนพัฒนาทางหลวง	68
งานก่อสร้างทางหลวง	78
งานความร่วมมือระหว่างประเทศ	82
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	86
งานปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง	92
งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	99
งานวิเคราะห์และตรวจสอบ	101
งานวิจัยและพัฒนาทาง	108
งานเครื่องกลและสื่อสาร	112
งานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	114
งานบำรุงรักษาทางหลวง	119
กองบังคับการตำรวจทางหลวง	128
งานกฎหมาย	133
งานประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร	135
การพัฒนาแอปพลิเคชันของกรมทางหลวงเพื่อบริการประชาชน	136
ประมวลภาพกิจกรรม	138



พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



นายอริรัฐ รัตนเศรษฐ์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



นายวีรศักดิ์ หวังศุภกิจโกศล
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

ปลัดกระทรวงคมนาคม คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม



นายชัยธรรม พรหมศร
ปลัดกระทรวงคมนาคม



นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน
รองปลัดกระทรวงคมนาคม



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองปลัดกระทรวงคมนาคม



นายสรพงษ์ โพทรัพย์พงษ์
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง
ชุดปีงบประมาณ 2565



นายสรaturong ทรงศิริวิไล
อธิบดีกรมทางหลวง



นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต
รองอธิบดีฝ่ายบริหาร



นายอภิชาติ จันทรทรัพย์
รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน



นายมนตรี เดชาสกุลสม
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ



นายอภิสิทธิ์ พรหมเสน
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง
ชุดปีงบประมาณ 2565



นายชาติชาย ชวงชิง
วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา



นายรินทร์ ศรีสมพันธุ์
วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง



นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ



นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช
วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง
ชุดปัจจุบัน



นายสรaturong ทรงศิริโล
อธิบดีกรมทางหลวง



นายปิยพงษ์ จิตวัฒนกุลไพศาล
รองอธิบดีฝ่ายบริหาร



นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต
รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน



นายมนตรี เดชาสกุลสม
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ



นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง
ชุดปัจจุบัน



นายสมบูรณ์ แก้วลมัย
วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา



นายชวเลศ เลิศขวณะกุล
วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง



นายदनัย เรืองสอน
วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความสะดวก



นายธานินทร์ ธีรัตน์พงษ์
วิศวกรใหญ่ด้านวางแผนและ
วางโครงการก่อสร้าง



นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ



นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช
วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา



หน้าที่ความรับผิดชอบกรมทางหลวง

1

ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน

2

3

ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

4

แผนปฏิบัติการราชการระยะ ที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) ของกรมทางหลวง

วิสัยทัศน์ (Our Vision)

“ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ”

พันธกิจ (Our Mission)

1

พัฒนาระบบทางหลวง (Highway System) ให้เกิดความเชื่อมต่อ (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) ที่สมบูรณ์ เพื่อการขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

ควบคุมดูแลระดับการให้บริการ (Serviceability) และความปลอดภัย (Safety) บนทางหลวงให้ได้มาตรฐาน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่ดี ยกระดับการบริหารด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งของประเทศ

2

3

พัฒนาระบบบริหารองค์กร (Organization Management) ตามหลักธรรมาภิบาล

ค่านิยม (Our Value)

“HIGHWAYS”

“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม
ซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ รับผิดชอบต่อพันธกิจ
เกาะติดการให้บริการ ประสานพลังเป็นหนึ่งเดียว”

- (1) **H**igh performance
- (2) **I**ntelligent technology
- (3) **G**ood knowledge
- (4) **H**onesty
- (5) **W**ork smart
- (6) **A**ccountability
- (7) **Y**ear-round commitment
- (8) **S**ynergy

วัฒนธรรม (Our Culture)

“DOH”

1

Deliver Good Service to People :
มุ่งให้เกิดการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน

2

Obligate Governance and Sustainability :
ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและความยั่งยืน

3

Hold Accountability for Interests of Nation and People :
คงไว้ซึ่งความรับผิดชอบต่อผลประโยชน์ของชาติ
และประชาชน

แผนปฏิบัติการ

1

เรื่องการพัฒนาระบบทางหลวง

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

แนวทางการพัฒนา

- 1) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงเพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
- 2) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
- 3) เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดการมลพิษที่ติดดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม
- 5) พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด ด้านงานทาง ทั้งในด้านออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ
- 6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง



2

เรื่องระดับการให้บริการ

เป้าหมาย : การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

แนวทางการพัฒนา

- 1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง
- 2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง
- 3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะ สำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง
- 4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ
- 5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึง การมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน
- 6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษา และการให้บริการอื่น ๆ บนระบบทางหลวง



3

เรื่องความปลอดภัย

เป้าหมาย : การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ
แนวทางการพัฒนา

- 1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบ ทางหลวง
- 2) พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- 3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใด ๆ ในเขตทางไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่น ๆ
- 4) พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่านิยม วินัยด้านความปลอดภัย บนระบบทางหลวง
- 5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง
- 6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกบนระบบทางหลวง



4

เรื่องระบบบริหารจัดการ

เป้าหมาย : การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

แนวทางการพัฒนา

- 1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงานโครงการ และกิจกรรม
- 2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัสดุ การบริหารเครื่องจักร การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินงานขององค์กร
- 3) พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร
- 4) พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน
- 5) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก
- 6) พัฒนาและส่งเสริมการจัดการข้อร้องเรียน การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น และระบบบริหารจัดการ บนพื้นฐานของระบบธรรมาภิบาล



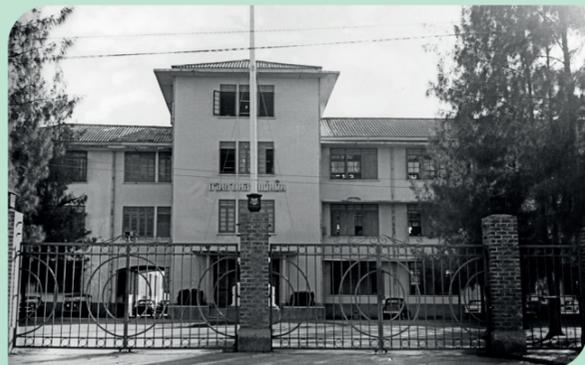
แผนผังการแบ่งส่วนราชการ
กรมทางหลวง





ประวัติกรมทางหลวง

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



วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2457 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้โอนแผนกทางน้ำของกรมทางไปให้กรมทน้ำ คือ กรมชลประทาน ขึ้นในกระทรวงเกษตราธิการ กรมทางจึงเหลืออยู่แต่กองทางบกเพียงอย่างเดียวโดยมีเจ้ากรมเป็นหัวหน้า

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

วันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2475 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ด้วยความเห็นชอบของ คณะราษฎร ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมกับกระทรวงเกษตราธิการ เข้าเป็นกระทรวงเดียวกัน เรียกว่า “กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ” กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วยเดิมสังกัดอยู่กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมจึงต้องเปลี่ยนเป็นสังกัดกระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ

วันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2476 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติจัดตั้งกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช 2476 โดยคำแนะนำและยินยอมของคณะรัฐมนตรี ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้ กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การได้ถูกยุบเลิกไป กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วย จึงไปสังกัดกระทรวงเศรษฐการแทน

วันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2477 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง

พุทธศักราช 2477 โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ได้เปลี่ยนอำนาจหน้าที่ของกรมทางให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมโยธาเทศบาล สังกัดกระทรวงมหาดไทย

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

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



วันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2498 กรมทางหลวงแผ่นดินได้ทำพิธีเปิดอาคารที่ทำการด้านถนนศรีอยุธยา

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

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

- ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 216
- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2516
- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2532

- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2533

- พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2534

- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2537

- พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2539

- พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545

- กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2545

- กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2552

- กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558



การเงินการคลัง

รายงานการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565
 จำแนกตามแผนงาน/ผลผลิต/โครงการ
 (รายจ่ายประจำและรายจ่ายลงทุน)
 ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

หน่วย : บาท

แผนงาน / ผลผลิต / โครงการ		เงินงบประมาณ ภายหลังโอน เปลี่ยนแปลง	เบิกจ่ายสะสม	%
รวมทั้งสิ้น		113,497,943,625.81	102,772,175,198.58	90.55
1. แผนงาน : แผนงานบุคลากรภาครัฐ		5,075,901,625.81	5,061,964,801.25	99.73
ผลผลิตที่ 1	รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์	5,075,901,625.81	5,061,964,801.25	99.73
2. แผนงาน : แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน		29,118,973,500.00	27,265,167,895.48	93.63
ผลผลิตที่ 1	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา	2,233,246,823.80	1,735,437,270.49	77.71
ผลผลิตที่ 2	โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	22,028,766,923.20	20,959,346,565.93	95.15
ผลผลิตที่ 3	โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	4,856,959,753.00	4,570,384,059.06	94.10
3. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์		73,285,406,000.00	65,081,433,224.94	88.81
โครงการที่ 1	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	8,039,007,798.00	7,753,538,968.01	96.45
โครงการที่ 2	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	7,147,289,549.00	6,919,107,864.83	96.81
โครงการที่ 3	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	49,723,350,620.00	43,208,913,620.96	86.90
โครงการที่ 4	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	1,965,467,609.00	1,792,609,152.79	91.21
โครงการที่ 5	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)	2,615,128,282.00	2,295,226,818.05	87.77
โครงการที่ 6	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง	3,795,162,142.00	3,112,036,800.30	82.00
4. แผนงาน : แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก		6,017,662,500.00	5,363,609,273.91	89.13
โครงการที่ 1	โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก	6,017,662,500.00	5,363,609,273.91	89.13

หมายเหตุ :

ข้อมูลตามกรมบัญชีกลางขึ้นระบบบริหารการเงินและการคลังภาครัฐแบบอิเล็กทรอนิกส์ใหม่ (New GFMS Thai)

ณ 17 ตุลาคม 2565



กรมทางหลวง

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

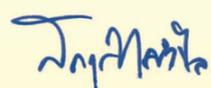
(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2565	2564
สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5 2,372,689,534.67	2,656,884,538.53
ลูกหนี้อื่นระยะสั้น	6 97,508,981.67	161,681,918.84
เงินฝากประจำ	11,966.06	11,778.82
วัสดุคงเหลือ	77,614,516.28	76,536,633.60
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	1,754,144.38	1,653,400.82
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	2,549,579,143.06	2,896,768,270.61
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	7 84,386,216,517.35	80,209,503,595.78
สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน-สุทธิ	8 378,917,312,435.08	348,064,643,955.65
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	9 9,375,221.86	19,869,406.02
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	183,676.00	334,559.10
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	463,313,087,850.29	428,294,351,516.55
รวมสินทรัพย์	465,862,666,993.35	431,191,119,787.16

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต)

รองอธิบดี รักษาการแทน
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี


(นายสรารัฐ ทรงศิริโล)

อธิบดีกรมทางหลวง

กรมทางหลวง

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2565	2564
หนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		
หนี้สิน		
หนี้สินหมุนเวียน		
เจ้าหนี้การค้า	10 2,576,663,758.15	6,519,117,171.28
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น	100,436.85	82,814.91
เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	11 132,603,418.02	134,526,525.72
เงินรับฝากระยะสั้น	12 6,474,384,792.54	6,858,083,344.91
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	13 55,314,797.16	55,599,903.98
รวมหนี้สินหมุนเวียน	9,239,067,202.72	13,567,409,760.80
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว	296,480,302.80	518,883,939.09
เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว	15,538,000.00	15,538,000.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	312,018,302.80	534,421,939.09
รวมหนี้สิน	9,551,085,505.52	14,101,831,699.89
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		
ทุน	22,737,041,607.79	22,737,041,607.79
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม	15 433,574,539,880.04	394,352,246,479.48
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	456,311,581,487.83	417,089,288,087.27
รวมหนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	465,862,666,993.35	431,191,119,787.16

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบการเงินนี้ยังไม่ได้ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



(นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต)

รองอธิบดี รักษาการแทน
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี


(นายสรารัฐ ทรงศิริโล)

อธิบดีกรมทางหลวง

กรมทางหลวง

งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

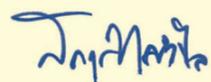
(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2565	2564
รายได้		
รายได้จากงบประมาณ	123,797,410,540.94	133,176,098,774.41
รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล	120,437,389.22	571,438,695.38
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ	1,431,010.47	15,339,776.30
รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค	777,970,082.23	558,608,701.20
รายได้อื่น	300,030,782.70	193,735,147.00
รวมรายได้	124,997,279,805.56	134,515,221,094.29
ค่าใช้จ่าย		
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	8,474,724,893.41	8,382,091,716.07
ค่าบำเหน็จบำนาญ	2,532,917,190.37	2,375,015,034.44
ค่าตอบแทน	2,957,460.10	2,532,099.85
ค่าใช้สอย	36,020,343,799.24	41,005,066,676.57
ค่าวัสดุ	751,753,584.67	662,793,297.53
ค่าสาธารณูปโภค	331,851,020.37	318,252,026.63
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	37,299,073,415.49	32,365,068,993.37
ค่าใช้จ่ายอื่น	112,933,220.19	(20,959,609.95)
รวมค่าใช้จ่าย	85,526,554,583.84	85,089,860,234.51
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ	39,470,725,221.72	49,425,360,859.78

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต)
รองอธิบดี รักษาการแทน
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี



(นายสรารุช ทรงศิริโล)
อธิบดีกรมทางหลวง

กรมทางหลวง

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วย : บาท)

	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ)กว่า ค่าใช้จ่ายสะสม	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 - ตามที่รายงานไว้เดิม	22,541,880,400.43	346,595,470,371.85	369,137,350,772.28
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน	-	(1,668,584,752.15)	(1,668,584,752.15)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 - หลังการปรับปรุง	22,541,880,400.43	344,926,885,619.70	367,468,766,020.13
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2564			
การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด	195,161,207.36	-	195,161,207.36
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	49,425,360,859.78	49,425,360,859.78
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	22,737,041,607.79	394,352,246,479.48	417,089,288,087.27
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 - ตามที่รายงานไว้เดิม	22,737,041,607.79	394,352,246,479.48	417,089,288,087.27
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน	-	(248,431,821.16)	(248,431,821.16)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 - หลังการปรับปรุง	22,737,041,607.79	394,103,814,658.32	416,840,856,266.11
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2564			
การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด	-	-	-
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	39,470,725,221.72	39,470,725,221.72
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	22,737,041,607.79	433,574,539,880.04	456,311,581,487.83

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต)
รองอธิบดี รักษาการแทน
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี



(นายสรารุช ทรงศิริโล)
อธิบดีกรมทางหลวง

กรมทางหลวง

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หมายเหตุที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช 2484 และพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 มีภารกิจตามกฎหมายกระทรวงการแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง โดยมีอำนาจหน้าที่ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บูรณ์และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ตั้งอยู่เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

กรมทางหลวงมีหน่วยงานเบิกจ่าย จำนวน 134 หน่วยเบิกจ่าย เป็นหน่วยเบิกจ่ายส่วนกลาง จำนวน 1 หน่วยเบิกจ่าย และหน่วยเบิกจ่ายที่ตั้งอยู่ภูมิภาค จำนวน 133 หน่วยเบิกจ่าย ซึ่งส่วนกลางได้รับเครื่อง GFMIS TERMINAL จำนวน 8 เครื่อง และส่วนภูมิภาค จำนวน 28 เครื่อง แบ่งเป็นสำนักงานทางหลวงที่ 1 - 18 ศูนย์สร้างทาง ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน และแขวงทางหลวงสระบุรี แห่งละ 1 เครื่อง และระบบ WEB ONLINE ผ่าน INTRANET จำนวน 105 หน่วยเบิกจ่าย และตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2565 กระทรวงการคลังได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติในการปฏิบัติงานผ่านระบบบริหารการเงินการคลังภาครัฐแบบอิเล็กทรอนิกส์ (New GFMIS Thai) มาใช้ในการปฏิบัติงาน และให้หน่วยงานผู้เบิกเงินจากคลัง รับเงินจ่ายเงิน และนำส่งคลังในระบบ New GFMIS Thai ซึ่งกรมทางหลวงได้รับสิทธิ์ในการใช้งานในระบบผ่านอุปกรณ์ New GFMIS Token Key จำนวน 307 สิทธิ รหัสเข้าใช้งาน Username Password จำนวน 269 สิทธิ โดยแต่ละหน่วยเบิกจ่ายรับผิดชอบบริหารจัดการการเงินงบประมาณและเงินนอกงบประมาณในส่วนที่ได้รับจัดสรรของแต่ละแห่ง ซึ่งหน่วยเบิกจ่ายดังกล่าวไม่เป็นหน่วยงานที่เสนอรายงานและไม่มีการจัดทำรายงานการเงินแยกกัน รายการบัญชีของหน่วยเบิกจ่ายทุกแห่งจึงได้นำมาแสดงรวมไว้ในรายงานการเงินฉบับนี้

กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 จำนวน 113,497,943,625.81 บาท โดยแยกเป็นงบบุคลากร จำนวน 5,018,717,025.81 บาท งบดำเนินงาน จำนวน 961,074,234.48 บาท งบลงทุน จำนวน 106,782,180,040.46 บาท งบอุดหนุน จำนวน 356,000 บาท และ งบรายจ่ายอื่น จำนวน 735,616,325.06 บาท

หมายเหตุที่ 2 เกณฑ์การจัดทำรายงานการเงิน

รายงานการเงินของกรมทางหลวงฉบับนี้จัดทำขึ้นตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 รายการที่ปรากฏในรายงานการเงินฉบับนี้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐ ที่กระทรวงการคลัง ประกาศใช้และรูปแบบการนำเสนอในรายงานการเงินจัดทำตามแนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่องรูปแบบการนำเสนอรายงานการเงินของหน่วยงานของรัฐ ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ด่วนที่สุด ที่ กค 0410.2/ว 479 ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2563

รายงานการเงินนี้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิม เว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

รายงานการเงินของกรมทางหลวง ถือเป็นหน่วยงานที่เสนอรายงานตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐ รวมรายการบัญชีที่เกิดขึ้นของหน่วยงานในส่วนกลาง และหน่วยงานในส่วนภูมิภาค ยกเว้นเรื่องดังนี้

หลักการและนโยบายการบัญชีภาครัฐตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ และนโยบายการบัญชีภาครัฐ พ.ศ. 2561 กำหนดให้รายงานการเงินที่หน่วยงานของรัฐจัดทำขึ้น ต้องเป็นรายงานการเงินที่รวมเงินทุกประเภท หากมีหน่วยงานภายใต้การควบคุม หน่วยงานของรัฐต้องจัดทำรายงานการเงินรวม ที่รวมหน่วยงานย่อยทุกแห่งที่อยู่ภายใต้การควบคุมของหน่วยงานของรัฐนั้น ตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 35 เรื่องรายงานการเงินรวม (เมื่อมีการประกาศใช้) โดยรายงานการเงินของหน่วยงานของรัฐระดับกรม ต้องแสดงภาพรวมของหน่วยงานส่วนกลาง หน่วยงานส่วนภูมิภาค และหน่วยงานย่อยภายใต้สังกัด รวมทั้งกิจกรรมเกี่ยวกับเงินนอกงบประมาณ ไม่ว่าจะเป็นเงินนอกงบประมาณที่กฎหมายอนุญาตให้นำไปใช้จ่ายได้โดยไม่ต้องนำส่งคลัง เงินทุนหมุนเวียน หรือ กองทุนเงินนอกงบประมาณที่อยู่ในความควบคุมของหน่วยงาน อย่างไรก็ตามกระทรวงการคลังยังมิได้ประกาศใช้มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 35 เรื่อง รายงานการเงินรวม เป็นผลให้กรมทางหลวงมิได้นำเงินทุนหมุนเวียนที่ไม่เป็นนิติบุคคล จำนวน 2 เงินทุน ประกอบด้วย เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางและเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลที่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรมทางหลวง มารวมในรายงานการเงินของกรมทางหลวง

หมายเหตุที่ 3 มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่

ในปัจจุบัน กระทรวงการคลังได้ประกาศใช้มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่และฉบับปรับปรุงใหม่ เรื่อง มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 เมษายน 2564

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2563

- มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 3 เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
 - มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 23 เรื่อง รายได้จากรายการไม่แลกเปลี่ยน
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2564
- นโยบายการบัญชีภาครัฐ เรื่อง บัตรภาษี

ฝ่ายบริหารของกรมทางหลวง ได้ประเมินและเห็นว่าหากมีการนำมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่ข้างต้นมาถือปฏิบัติจะไม่มีผลกระทบต่อรายงานการเงิน สำหรับปีที่เริ่มใช้มาตรฐานดังกล่าว

หมายเหตุที่ 4 สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสด หมายถึง เงินสดในมือ เช็ค ดราฟต์และธนาคณัติ กรมทางหลวงจะรับรู้เงินสดและเงินฝากธนาคารในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้ และแสดงรายการดังกล่าวไว้ในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบแสดงฐานะการเงิน

เงินท่ตรงราชการ คือเงินที่กรมทางหลวงได้รับจากรัฐบาลเพื่อท่ตรงจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายปลีกย่อยในการดำเนินงานของกรมทางหลวงตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติ การใช้จ่ายเงินท่ตรงราชการจะบันทึกควบคุมโดยทะเบียน ยอดบัญชีเงินท่ตรงราชการจะเป็นยอดคงที่ตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติ เมื่อกรมทางหลวงใช้จ่ายเงินท่ตรงราชการแล้ว จะรวบรวมหลักฐานการจ่ายเพื่อเบิกเงินงบประมาณมาขอใช้เงินท่ตรงราชการ กรมทางหลวงจะบันทึกรับรู้เงินท่ตรงราชการเมื่อได้รับเงินควบคุมไปกับการบันทึกเงินท่ตรงราชการรับจากคลัง และให้แสดงรายการเงินท่ตรงราชการในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบแสดงฐานะการเงิน

เงินฝากคลัง หมายถึง เงินนอกงบประมาณที่กรมทางหลวงฝากไว้กับกระทรวงการคลัง กรมทางหลวงจะรับรู้เงินฝากคลังในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้ โดยแสดงรายการเงินฝากคลังในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบแสดงฐานะการเงิน

รายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งพร้อมที่จะเปลี่ยนเป็นเงินสดในจำนวนเงินที่เท่ากันหรือใกล้เคียงกับมูลค่าเดิม ซึ่งความแตกต่างในมูลค่าดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญ

4.2 ลูกหนี้อื่นระยะสั้น

ลูกหนี้เงินยืม หมายถึง ลูกหนี้ภายในกรมทางหลวงกรณีให้ข้าราชการ พนักงาน หรือเจ้าหน้าที่ยืมเงินไปใช้จ่ายในการปฏิบัติงานโดยไม่มีดอกเบี้ย ได้แก่ ลูกหนี้เงินยืมในงบประมาณ ลูกหนี้เงินยืม นอกงบประมาณ กรมทางหลวงจะรับรู้ลูกหนี้ตามมูลค่าที่จะได้รับโดยไม่ต้องตั้งบัญชีค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

เงินจ่ายล่วงหน้า หมายถึง เงินที่กรมทางหลวงได้จ่ายให้แก่ผู้ขายหรือผู้รับจ้างเป็นค่าพัสดุหรือค่าจ้างล่วงหน้า และมีการกำหนดเงื่อนไขไว้ก่อนการทำสัญญาหรือข้อตกลง จ่ายได้ไม่เกินร้อยละสิบห้าของราคาซื้อหรือราคาจ้าง

รายได้ค้างรับ หมายถึง จำนวนเงินที่บุคคลภายนอกค้างชำระค่าบริการ ทั้งที่ถึงกำหนดชำระแล้วหรือยังไม่ถึงกำหนดชำระเป็นรายได้ที่เกิดขึ้นแล้วในงวดบัญชีปัจจุบันแต่ยังไม่ได้รับเงิน ซึ่งจะได้รับเงินในงวดบัญชีต่อไป ทั้งนี้รวมถึงจำนวนเงินที่กรมบัญชีกลางค้างจ่ายกรมทางหลวงด้วย

4.3 คงเหลือ

วัสดุคงเหลือ หมายถึง สินทรัพย์ที่หน่วยงานมีไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามปกติ โดยทั่วไปมีมูลค่าไม่สูงและไม่มีความเสี่ยงสูง หน่วยงานวัดมูลค่าวัสดุคงเหลือในราคาทุนตามวิธีเข้าก่อนออกก่อน

หมายเหตุที่ 5 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เงินสดในมือ	40,000.00	30,000.00
เงินตราต่างประเทศ	15,538,000.00	15,538,000.00
เงินฝากสถาบันการเงิน	889,524,260.86	1,212,944,395.44
เงินฝากประจำที่มีกำหนดจ่ายคืนไม่เกิน 3 เดือน	3,786.00	3,786.00
เงินฝากคลัง	1,467,583,487.81	1,428,368,357.09
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2,372,689,534.67	2,656,884,538.53

เงินสดในมือ เป็นเงินสดที่หน่วยงานถือไว้เพื่อใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงานตามปกติตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน ซึ่งเป็นเงินสำรองจ่ายของสะพานข้ามแม่น้ำโขง หนองคาย - เวียงจันทน์ (สะพานมิตรภาพ) จำนวน 20,000.00 บาท สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม - คำม่วน) จำนวน 10,000.00 บาท แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 จำนวน 10,000.00 บาท

เงินตราต่างประเทศ เป็นเงินสดที่หน่วยงานมีไว้เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายปลักย่อยในสำนักงาน ตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลัง ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยเงินตราต่างประเทศ พ.ศ.2562 ซึ่งจะต้องส่งคืนเมื่อหมดความจำเป็นในการใช้จ่าย ยอดคงเหลือสิ้นปี จำนวน 15,538,000.00 บาท เป็นของส่วนกลาง จำนวน 10,120,000.00 บาท และ ส่วนภูมิภาคจำนวน 5,418,000.00 บาท

เงินฝากคลัง เป็นเงินที่หน่วยงานฝากไว้กับกระทรวงการคลังภายใต้ข้อกำหนดตามกฎหมายโดยไม่มีดอกเบี้ย ซึ่งสามารถเบิกถอนได้เมื่อต้องการใช้จ่ายตามรายการที่กำหนดไว้ในระเบียบที่ระบุข้อจำกัดในการใช้จ่าย

เงินฝากคลัง จำนวน 1,467,583,487.81 บาท (ปี 2564 จำนวน 1,428,368,357.09 บาท) เป็นเงินนอกงบประมาณที่มีข้อจำกัดในการใช้จ่ายเพื่อจ่ายต่อไปให้บุคคลหรือหน่วยงานอื่นตามวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้ในระเบียบ หรือข้อบังคับกฎหมายอันเป็นที่มาของเงินฝากคลังนั้น หน่วยงานไม่สามารถนำมาใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานของหน่วยงานตามปกติได้ แต่มีหน้าที่ถือไว้เพื่อจ่ายตามวัตถุประสงค์ของเงินฝากคลัง ประกอบด้วย

หมายเหตุที่ 5 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
รับสินค้า/ใบสำคัญ	17,868.00	-
เงินรับฝาก-ทุนหมุนเวียน	258,717,483.43	174,615,204.99
เงินรับฝากอื่น	294,336,824.17	584,857,950.43
เงินประกันอื่น	210,574,234.42	186,477,774.78
รายได้ค่าบริการรับล่วงหน้า	55,314,797.16	55,595,691.63
รายได้รอการรับรู้	5,112,084.00	117,112,084.00
รายได้จากการให้บริการบุคคลภายนอก	769,251.41	707,039.88
รายได้เงินนอกงบประมาณ	242,987,656.72	169,235,568.31
รายได้จากการอุดหนุนเพื่อการดำเนินงาน-อปท.	445,000.00	-
รายได้จากการอุดหนุนเพื่อการดำเนินงานอื่น	203,520,881.89	-
รายได้จากการอุดหนุนเพื่อการลงทุนอื่น	110,919,279.78	139,767,043.07
รายได้จากการบริจาค	84,868,126.83	-
รวม เงินฝากคลัง	1,467,583,487.81	1,428,368,357.09

หมายเหตุที่ 6 ลูกหนี้ระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ลูกหนี้เงินยืมในงบประมาณ	1,262,740.00	1,097,680.00
เงินจ่ายล่วงหน้า	14,310,064.00	13,246,646.00
รายได้ค้างรับ-บุคคลภายนอก	8,296.85	7,464.91
ค้างรับจากกรมบัญชีกลาง	81,927,880.82	147,330,127.93
รวมลูกหนี้ระยะสั้น	97,508,981.67	161,681,918.84

ลูกหนี้เงินยืมและลูกหนี้การค้า ณ วันสิ้นปี แยกตามอายุหนี้ ดังนี้

(หน่วย : บาท)

ลูกหนี้เงินยืมในงบประมาณ :	ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	เกินกำหนดชำระไม่เกิน 15 วัน	เกินกำหนดชำระเกินกว่า 15 วัน	รวม
2565	1,262,740.00	-	-	1,262,740.00
2564	1,097,680.00	-	-	1,097,680.00

หมายเหตุที่ 7 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ

30 กันยายน 2565

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			สุทธิ
	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	
ที่ดินที่มีกรรมสิทธิ์	66,253,572,177.15	3,358,734,944.11	-	-	-	-	69,612,307,121.26
ที่ดินไม่ระบุรายละเอียด	2,708,937,746.85	-	-	-	-	-	- 2,708,937,746.85
อาคารเพื่อการพักอาศัย	1,909,866,905.67	155,791,571.77	-	431,029,536.69	75,147,757.42	-	1,559,481,183.33
อาคารสำนักงาน	2,224,154,886.85	123,881,068.51	-	334,440,193.88	73,099,818.82	-	1,940,495,942.66
อาคารเพื่อประโยชน์อื่น	758,210,608.82	25,744,712.02	-	531,551,471.73	40,505,909.02	-	211,897,940.09
สิ่งปลูกสร้าง	6,284,740,625.29	1,198,175,385.32	-	1,240,231,149.59	585,720,277.86	-	5,656,964,583.16
อาคารสิ่งปลูกสร้างไม่ระบุ	1,628,565,594.37	-	5,538,543.00	1,244,509,196.88	16,184,028.74	-	362,333,825.75
ครุภัณฑ์สำนักงาน	507,456,925.08	42,520,709.31	-	295,090,287.68	43,362,091.83	-	211,525,254.88
ครุภัณฑ์ยานพาหนะ	1,656,047,283.54	131,775,719.81	-	1,026,013,914.90	142,225,425.72	-	619,583,662.73
ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	257,653,985.30	56,250,422.60	-	99,633,550.31	34,995,852.28	-	179,275,005.31
ครุภัณฑ์โฆษณา	331,667,743.80	95,330,960.21	-	179,248,094.44	70,598,149.12	-	177,152,460.45
ครุภัณฑ์โรงงาน	55,238,232.13	3,609,672.00	-	33,391,310.20	5,327,423.53	-	20,129,170.40
ครุภัณฑ์ก่อสร้าง	750,254,384.88	174,687,309.37	-	520,691,090.90	130,348,713.85	-	273,901,889.50
ครุภัณฑ์สำรวจ	981,617,352.80	85,581,744.26	-	489,771,568.92	84,557,632.55	-	492,869,895.59
ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์	178,672,858.83	-	51,751,182.74	146,952,376.05	-	30,883,773.98	10,853,074.02
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	802,064,461.13	126,078,494.68	-	663,626,993.31	69,313,141.01	-	195,202,821.49
ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว	25,825,714.37	-	612,958.06	21,659,577.42	636,459.26	-	2,916,719.63
ครุภัณฑ์อื่น	45,800,537.19	15,000.00	-	36,330,550.83	2,420,781.57	-	7,064,204.79
ครุภัณฑ์ไม่ระบุรายละเอียด	1,062,362,103.42	-	6,775,934.00	919,035,667.96	-	6,773,514.00	143,324,015.46
รวม	88,422,710,127.47	5,578,177,713.97	64,678,617.80	8,213,206,531.69	1,374,443,462.58	37,657,287.98	84,386,216,517.35

หมายเหตุที่ 7 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ (ต่อ)

30 กันยายน 2565

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				ยอดปลายงวด
	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดปลายงวด	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดปลายงวด	
ที่ดินที่มีกรรมสิทธิ์	50,694,728,205.21	15,675,796,218.33	116,952,246.39	66,253,572,177.15	-	-	-	-	66,253,572,177.15
ที่ดินไม่ระบุรายละเอียด	3,824,488,970.63	-	1,115,551,223.78	2,708,937,746.85	-	-	-	-	2,708,937,746.85
อาคารเพื่อการพักอาศัย	1,651,038,080.43	307,404,072.48	48,575,247.24	1,909,866,905.67	368,682,420.58	63,985,931.61	1,638,815.50	431,029,536.69	1,478,837,368.98
อาคารสำนักงาน	1,315,946,100.32	1,003,408,299.90	95,199,513.37	2,224,154,886.85	254,555,276.68	82,316,237.02	2,431,319.82	334,440,193.88	1,889,714,692.97
อาคารเพื่อประโยชน์อื่น	695,625,006.46	80,052,620.07	17,467,017.71	758,210,608.82	488,732,820.57	45,273,492.14	2,454,840.98	531,551,471.73	226,659,137.09
สิ่งปลูกสร้าง	2,789,817,656.84	3,945,285,927.70	450,362,959.25	6,284,740,625.29	648,416,948.38	594,380,501.98	2,566,300.77	1,240,231,149.59	5,044,509,475.70
อาคารสิ่งปลูกสร้างไม่ระบุ	1,635,878,154.37	-	7,312,560.00	1,628,565,594.37	1,230,799,088.35	20,968,489.86	7,258,381.33	1,244,509,196.88	384,056,397.49
ครุภัณฑ์สำนักงาน	426,556,956.30	410,482,212.86	329,582,244.08	507,456,925.08	249,564,289.86	55,081,207.07	9,555,209.25	295,090,287.68	212,366,637.40
ครุภัณฑ์ยานพาหนะ	1,388,538,808.54	310,961,439.77	43,452,964.77	1,656,047,283.54	879,194,363.48	149,111,497.08	2,291,945.66	1,026,013,914.90	630,033,368.64
ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	152,459,012.68	143,816,615.12	38,621,642.50	257,653,985.30	54,829,697.44	45,306,860.54	503,007.67	99,633,550.31	158,020,434.99
ครุภัณฑ์โฆษณา	190,557,926.97	216,750,204.61	75,640,387.78	331,667,743.80	128,255,344.89	53,167,735.95	2,174,986.40	179,248,094.44	152,419,649.36
ครุภัณฑ์โรงงาน	48,479,517.53	8,661,764.60	1,903,050.00	55,238,232.13	29,289,540.94	4,585,863.18	484,093.92	33,391,310.20	21,846,921.93
ครุภัณฑ์ก่อสร้าง	710,694,189.33	52,820,955.71	13,260,760.16	750,254,384.88	454,083,114.91	71,227,658.91	4,619,682.92	520,691,090.90	229,563,293.98
ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์	655,223,286.29	358,808,069.25	32,414,002.74	981,617,352.80	395,224,482.70	95,676,955.74	1,129,869.52	489,771,568.92	491,845,783.88
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	177,588,569.47	1,696,452.00	612,162.64	178,672,858.83	134,075,179.46	13,439,758.84	562,562.25	146,952,376.05	31,720,482.78
ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว	696,940,693.15	131,617,556.37	26,493,788.39	802,064,461.13	600,174,237.56	76,906,888.85	13,454,133.10	663,626,993.31	138,437,467.82
ครุภัณฑ์อื่น	24,846,301.48	2,391,485.05	1,412,072.16	25,825,714.37	20,191,852.05	2,652,924.09	1,185,198.72	21,659,577.42	4,166,136.95
ครุภัณฑ์ไม่ระบุรายละเอียด	35,295,792.00	25,954,735.19	15,449,990.00	45,800,537.19	34,458,654.96	1,917,884.87	45,989.00	36,330,550.83	9,469,986.36
ครุภัณฑ์ไม่ระบุรายละเอียด	1,074,907,474.65	8,291,025.33	20,836,396.56	1,062,362,103.42	931,014,904.97	6,029,690.33	18,008,927.34	919,035,667.96	143,326,435.46
รวม	68,189,610,702.65	22,684,199,654.34	2,451,100,229.52	88,422,710,127.47	6,901,542,217.78	1,382,029,578.06	70,365,264.15	8,213,206,531.69	80,209,503,595.78

(หน่วย : บาท)

ที่ดิน อาคาร

และอุปกรณ์

สุทธิ

หมายเหตุที่ 8 สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน-สุทธิ

30 กันยายน 2565

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				ยอดปลายงวด
	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดปลายงวด	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดปลายงวด	
ถนน	394,664,219,116.57	59,199,317,768.47	-	453,863,536,885.04	262,592,678,291.72	33,491,670,129.55	-	296,084,348,421.27	157,779,188,463.77
สะพาน	93,097,678,460.50	3,322,439,297.56	-	96,420,117,758.06	15,075,154,352.56	2,451,967,769.57	-	17,527,122,122.13	78,892,995,635.93
สินทรัพย์พื้นฐานไม่ระบุฯ	14,206,421,909.15	-	13,821,525.34	14,192,600,383.81	6,753,150,468.27	52,030,781.86	-	6,785,181,250.13	7,407,419,133.68
งานระหว่างก่อสร้าง	130,497,307,581.98	4,340,401,619.72	-	134,837,709,201.70	-	-	-	-	134,837,709,201.70
พนักงานช่างก่อสร้าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	632,465,627,068.20	66,862,158,685.75	13,821,525.34	699,313,964,228.61	284,400,983,112.55	35,995,668,680.98	-	320,396,651,793.53	378,917,312,435.08

(หน่วย : บาท)

สินทรัพย์โครงสร้าง

พื้นฐาน-สุทธิ

สุทธิ

หมายเหตุที่ 8 สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน-สุทธิ

30 กันยายน 2564

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				ยอดปลายงวด
	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดปลายงวด	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดปลายงวด	
ถนน	336,904,333,773.37	127,818,491,661.52	70,058,606,318.32	394,664,219,116.57	232,679,624,628.42	44,449,661,701.70	14,536,608,038.40	262,592,678,291.72	132,071,540,824.85
สะพาน	80,722,357,578.43	47,989,601,604.70	35,614,280,722.63	93,097,678,460.50	12,544,914,754.73	4,088,171,401.09	1,557,931,803.26	15,075,154,352.56	78,022,524,107.94
สินทรัพย์พื้นฐานไม่ระบุฯ	14,247,512,543.89	53,786,702.57	94,877,337.31	14,206,421,909.15	6,596,443,482.47	180,950,599.20	44,243,613.40	6,733,150,468.27	7,473,271,440.88
งานระหว่างก่อสร้าง	138,711,591,571.47	83,069,681,813.53	91,283,965,803.02	130,497,307,581.98	-	-	-	-	130,497,307,581.98
พนักงานช่างก่อสร้าง	121,384,843.84	84,443,623,911.04	84,565,008,754.88	-	-	-	-	-	-
รวม	570,707,180,311.00	343,375,185,693.36	281,616,738,936.16	632,465,627,068.20	251,820,982,865.62	48,718,783,701.99	16,138,783,455.06	284,400,983,112.55	348,064,643,955.65

(หน่วย : บาท)

สินทรัพย์โครงสร้าง

พื้นฐาน-สุทธิ

สุทธิ

หมายเหตุที่ 9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ

30 กันยายน 2565

ราคาทุน	มูลค่าเริ่มต้น			มูลค่าเปลี่ยนแปลง			มูลค่าสิ้นสุด
	เพิ่ม	ลด	สุทธิ	เพิ่ม	ลด	สุทธิ	
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	229,466,154.94	-	229,466,154.94	3,600,354.00	-	3,600,354.00	9,375,221.86
รวม	229,466,154.94	-	229,466,154.94	3,600,354.00	-	3,600,354.00	9,375,221.86

หมายเหตุที่ 9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ

30 กันยายน 2564

ราคาทุน	มูลค่าเริ่มต้น			มูลค่าเปลี่ยนแปลง			มูลค่าสิ้นสุด
	เพิ่ม	ลด	สุทธิ	เพิ่ม	ลด	สุทธิ	
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	214,601,413.94	808,826.00	215,409,240.94	18,718,031.25	238,182.56	18,479,848.69	19,869,406.02
รวม	214,601,413.94	808,826.00	215,409,240.94	18,718,031.25	238,182.56	18,479,848.69	19,869,406.02

หมายเหตุที่ 10 เจ้าหนี้การค้า

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เจ้าหนี้การค้า-บุคคลภายนอก	2,576,462,214.15	6,518,782,612.18
รับสินค้า/ใบสำคัญ	201,544.00	334,559.10
รวมเจ้าหนี้การค้า	2,576,663,758.15	6,519,117,171.28

หมายเหตุที่ 11 เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เจ้าหนี้อื่น-หน่วยงานภาครัฐ	7,455,225.46	7,575,541.62
ค่าสาธารณูปโภคค้างจ่าย	3,942,403.24	2,782,906.99
ใบสำคัญค้างจ่าย	119,988,747.15	124,168,077.11
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น-หน่วยงานภาครัฐ	1,177,547.17	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น-บุคคลภายนอก	39,495.00	-
รวมเจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	132,603,418.02	134,526,525.72

หมายเหตุที่ 12 เงินรับฝากระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เงินรับฝาก-ทุนหมุนเวียน	259,052,125.83	174,615,204.99
เงินรับฝากอื่น	1,125,225,383.60	1,751,406,852.45
เงินประกันผลงาน	4,846,036,090.71	4,733,836,387.99
เงินประกันอื่น	244,071,192.40	198,224,899.48
รวมเงินรับฝากระยะสั้น	6,474,384,792.54	6,858,083,344.91

หมายเหตุที่ 13 หนี้สินหมุนเวียนอื่น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
รายได้ค่าบริการรับล่วงหน้า	55,314,797.16	55,595,691.63
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	-	4,212.35
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	55,314,797.16	55,599,903.98

กรมทางหลวงรับดำเนินการก่อสร้างสนามกีฬา สนามกอล์ฟ และศูนย์ฝึกกีฬาให้แก่อำเภอแห่งประเทศไทย วงเงินตามข้อตกลง 1,451,641,900.00 บาท โดยได้รับค่าก่อสร้างแล้ว จำนวน 1,417,863,254.82 บาท มีการเบิกจ่ายแล้วทั้งสิ้นจำนวน 1,364,610,283.27 บาท คงเหลือ จำนวน 53,252,971.55 บาท และ รับดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงให้แก่อำเภอแห่งประเทศไทย วงเงินตามข้อตกลง 371,684,847.10 บาท โดยรับค่าก่อสร้างแล้วจำนวน 288,336,861.43 บาท มีการเบิกจ่ายแล้วทั้งสิ้นจำนวน 286,275,035.82 บาท คงเหลือ จำนวน 2,061,825.61 บาท ซึ่งคงเหลือรวมทั้งสิ้น 55,314,797.16 บาท เป็นเงินฝากคลังคู่กับรายได้ค่าบริการรับล่วงหน้า ดังนี้

(หน่วย : บาท)

โครงการก่อสร้าง	วงเงิน MOU	งบทที่ได้รับ	การเบิกจ่าย	ยอดคงเหลือ
1. ศูนย์ฝึกกีฬาแห่งชาติ อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี	115,707,000.00	115,707,000.00	115,707,000.00	-
2. สนามกีฬา จ.สกลนคร	150,966,700.00	150,966,700.00	150,966,700.00	-
3. สนามกีฬา จ.สระแก้ว	161,814,700.00	161,814,700.00	161,814,700.00	-
4. สนามกีฬา จ.สมุทรปราการ	151,887,200.00	151,887,200.00	151,887,200.00	-
5. สนามกีฬา จ.นราธิวาส	177,220,500.00	177,220,500.00	128,034,958.92	49,185,541.08
6. สนามกีฬา จ.สระบุรี	100,000,000.00	100,000,000.00	99,999,516.50	483.50
7. สนามกีฬา จ.ลำปาง (เกาะคา)	107,944,000.00	74,165,354.82	70,098,407.85	4,066,946.97
8. สนามกอล์ฟ จ.มหาสารคาม	168,133,200.00	168,133,200.00	168,133,200.00	-
9. สนามกีฬา จ.อำนาจเจริญ	167,079,700.00	167,079,700.00	167,079,700.00	-
10. สนามกีฬา จ.เพชรบูรณ์	150,888,900.00	150,888,900.00	150,888,900.00	-
รวม	1,451,641,900.00	1,417,863,254.82	1,364,610,283.27	53,252,971.55
11. ทางรถไฟความเร็วสูง ช่วง กทม.-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วง กทม.-นครราชสีมา) ช่วงที่ 1 กลางดง-ปางอโศก (ระยะทาง 3.5 กม.)	371,684,847.10	288,336,861.43	286,275,035.82	2,061,825.61
รวมทั้งสิ้น	1,823,326,747.10	1,706,200,116.25	1,650,885,319.09	55,314,797.16

หมายเหตุที่ 15 รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสมยกมา	394,352,246,479.48	346,595,470,371.85
บวก (หัก) ปรับปรุงรายการแก้ไขข้อผิดพลาด		
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน	(248,431,821.16)	(1,668,584,752.15)
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสมยกมา หลังปรับปรุง	394,103,814,658.32	344,926,885,619.70
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายปีปัจจุบัน	39,470,725,221.72	49,425,360,859.78
รวมรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม	433,574,539,880.04	394,352,246,479.48

หมายเหตุที่ 16 รายได้จากงบประมาณ

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
รายได้จากงบประมาณปีปัจจุบัน		
รายได้จากงบบุคลากร	5,010,660,828.46	5,011,468,536.13
รายได้จากงบดำเนินงาน	894,662,248.39	927,178,661.58
รายได้จากงบลงทุน	90,741,959,824.77	93,567,318,461.56
รายได้จากงบอุดหนุน	356,000.00	356,000.00
รายได้จากงบกลาง	4,177,037,173.05	2,968,548,568.77
รายได้จากงบรายจ่ายอื่น	553,249,818.25	409,089,559.55
หัก เบิกเกินส่งคืนเงินงบประมาณ	42,041,817.14	36,435,503.20
รวมรายได้จากงบประมาณปีปัจจุบัน-สุทธิ	101,335,884,075.78	102,847,524,284.39
รายได้จากงบประมาณปีก่อน ๆ (เงินกันไว้เบิกเหลือเมื่อปีเบิกจ่ายปีปัจจุบัน)		
รายได้จากงบดำเนินงาน	60,417,989.13	64,808,278.27
รายได้จากงบลงทุน	20,720,693,124.44	28,421,237,384.20
รายได้จากงบอุดหนุน	1,949,136.08	2,661,000.00
รายได้จากงบกลาง	1,460,438,814.43	1,605,723,917.41
รายได้จากงบรายจ่ายอื่น	218,027,401.08	234,378,088.42
หัก เบิกเกินส่งคืนเงินงบประมาณ	-	234,178.28
รวมรายได้จากงบประมาณปีก่อน ๆ	22,461,526,465.16	30,328,574,490.02
รวมรายได้จากงบประมาณ	123,797,410,540.94	133,176,098,774.41

หมายเหตุที่ 17 รายได้จากเงินกู้และรายได้จากรัฐบาล

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
โครงการเงินกู้ ADB 3582 - THA	120,437,389.22	571,438,695.38
รวมรายได้จากเงินกู้	120,437,389.22	571,438,695.38

โครงการเงินกู้ ADB 3582-THA เป็นโครงการเงินกู้จากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank) ในกรอบวงเงินกู้ 90.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โดยใช้เงินกู้และเงินงบประมาณสมทบ ในอัตราส่วน 50 : 50 เริ่มโครงการวันที่ 27 สิงหาคม 2561 และสิ้นสุดโครงการวันที่ 30 กันยายน 2565 มียอดเบิกจ่ายเงินกู้ในปีงบประมาณ 2565 จำนวน 120,437,389.22 บาท รวมเบิกจ่ายเงินกู้ ADB 3582 - THA สะสม จำนวน 2,842,539,275.99 บาท

หมายเหตุที่ 18 รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
รายได้จากการอุดหนุนเพื่อการดำเนินงานจาก อปท.	2,323,050.00	415,350.00
รายได้จากการอุดหนุนเพื่อการดำเนินงานอื่น	302,835,758.88	5,257,679.00
รายได้จากการอุดหนุนเพื่อการลงทุนอื่น	154,805,781.87	145,875,212.96
รายได้จากการบริจาค	131,477,340.37	31,463,850.15
รายได้จากการรับโอนสินทรัพย์ระหว่างหน่วยงาน	186,528,151.11	375,596,609.09
รวมรายได้จากการอุดหนุนและบริจาค	777,970,082.23	558,608,701.20

หมายเหตุที่ 19 รายได้อื่น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
รายได้เงินนอกงบประมาณ	300,029,397.00	193,417,175.00
รายได้อื่น	1,385.70	317,972.00
รวมรายได้อื่น	300,030,782.70	193,735,147.00
รายได้เงินนอกงบประมาณ ประกอบด้วย		
รายได้จากค่าปรับจราจร - สำนักควบคุมน้ำหนักรถ, ตำรวจทางหลวง	109,531,648.00	84,266,230.00
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้		
สะพานมิตรภาพ หนองคาย - เวียงจันทน์	17,672,105.00	14,934,470.00
สะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต)	29,695,250.00	28,346,775.00
สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม - คำม่วน)	29,784,950.00	34,318,100.00
สะพานมิตรภาพ 4 (เซียงของ - หัวยทราย)	18,013,475.00	20,240,425.00
สะพานมิตรภาพ ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2	44,533,300.00	11,311,175.00
เงินค่าทดแทนที่ดิน-รพท.	50,798,669.00	-
รวมรายได้เงินนอกงบประมาณ	300,029,397.00	193,417,175.00
รายได้อื่น ประกอบด้วย		
- รับคืนเงินค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาจาก สปป.ลาว		
สะพานมิตรภาพ (หนองคาย)	-	317,972.00
- รับคืนเงินประกันสังคมเดือน ก.ย. 64		
ของสะพานหนองคาย-เวียงจันทน์	10.00	-
- รับคืนเงินค่าจ้างชั่วคราว เดือน ก.ย. 64		
ของสะพานข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2	1,375.70	-
รวมรายได้อื่น	1,385.70	317,972.00

หมายเหตุที่ 20 ค่าใช้จ่ายบุคลากร

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เงินเดือน	3,370,500,929.56	3,343,400,431.06
ค่าล่วงเวลา	423,164,610.24	389,893,965.42
ค่าจ้าง3,089,877,937.45	3,145,891,835.68	
ค่าตอบแทนพนักงานราชการ	943,062,746.36	898,038,319.66
เงินค่าครองชีพ	9,095,552.52	10,139,330.64
ค่ารักษาพยาบาล	312,573,070.58	288,836,145.50
เงินช่วยการศึกษาบุตร	41,668,072.76	34,625,820.63
เงินช่วยเหลือพิเศษกรณีเสียชีวิต	7,092,063.37	7,490,716.32
เงินชดเชยสมาชิก กบข.	51,450,729.44	50,457,838.71
เงินสมทบ กบข.	77,175,352.60	75,686,757.98
เงินสมทบ กสจ.	19,737,774.77	22,036,149.01
เงินสมทบกองทุนประกันสังคม	115,851,590.70	101,766,580.05
เงินสมทบเงินกองทุนเงินทดแทน	6,669,642.54	6,746,739.46
ค่าเช่าบ้าน	2,436,491.88	2,240,695.62
ค่าใช้จ่ายบุคลากรอื่น	4,368,328.64	4,840,390.33
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากร	8,474,724,893.41	8,382,091,716.07

หมายเหตุที่ 21 ค่าบำเหน็จบำนาญ

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เงินบำนาญ	1,323,439,856.03	1,259,561,386.56
เงินช่วยค่าครองชีพผู้รับเบี้ยหวัดบำนาญ	102,027,121.83	105,856,862.66
เงินบำเหน็จ	663,473,198.82	616,616,235.78
เงินบำเหน็จตกทอด	74,638,751.39	58,012,638.07
เงินบำเหน็จดำรงชีพ	78,197,159.00	70,470,013.00
ค่ารักษาพยาบาล	278,579,225.18	254,669,956.96
เงินช่วยการศึกษาบุตร	2,578,496.75	1,705,017.50
บำเหน็จบำนาญ อื่น	9,983,381.37	8,122,923.91
รวมค่าบำเหน็จบำนาญ	2,532,917,190.37	2,375,015,034.44

หมายเหตุที่ 22 ค่าตอบแทน

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ค่าตอบแทนเฉพาะงาน	2,914,560.10	2,532,099.85
ค่าตอบแทนอื่น	42,900.00	-
รวมค่าตอบแทน	2,957,460.10	2,532,099.85

หมายเหตุที่ 23 ค่าใช้สอย

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม-ในประเทศ	10,701,022.62	12,347,399.77
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม-ต่างประเทศ	2,411,732.52	2,410,946.59
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม-บุคคลภายนอก	235,142.20	118,855.00
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง-ในประเทศ	216,999,516.50	241,145,505.52
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง-ต่างประเทศ	32,110.00	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	32,846,981,455.49	38,797,356,350.50
ค่าจ้างเหมาบริการ	228,261,441.98	191,332,505.52
ค่าธรรมเนียม	29,112,105.88	47,059,052.42
ค่าจ้างที่ปรึกษา	1,496,467,994.50	807,289,567.72
ค่าใช้จ่ายในการประชุม	8,217,813.60	7,691,690.03
ค่าเช่า	561,941,260.86	534,465,936.51
ค่าใช้จ่ายผลึกส่งเป็นรายได้แผ่นดิน	133,368.35	834,690.30
ค่าประชาสัมพันธ์	25,976,874.00	22,636,415.00
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	592,871,960.74	340,377,761.69
รวม ค่าใช้สอย	36,020,343,799.24	41,005,066,676.57

หมายเหตุที่ 24 ค่าวัสดุ

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ค่าวัสดุ	605,936,022.11	538,972,322.19
ค่าเชื้อเพลิง	121,146,668.39	100,883,004.38
ค่าครุภัณฑ์มูลค่าต่ำกว่าเกณฑ์	24,670,894.17	22,937,970.96
รวม ค่าวัสดุ	751,753,584.67	662,793,297.53

หมายเหตุที่ 25 ค่าสาธารณูปโภค

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ค่าไฟฟ้า	160,652,917.83	149,364,411.73
ค่าน้ำประปาและน้ำบาดาล	16,986,749.20	16,742,134.08
ค่าโทรศัพท์	4,182,108.28	5,352,925.15
ค่าบริการสื่อสารและโทรคมนาคม	87,965,486.05	92,005,164.99
ค่าบริการไปรษณีย์โทรเลขและขนส่ง	62,063,759.01	54,787,390.68
รวม ค่าสาธารณูปโภค	331,851,020.37	318,252,026.63

หมายเหตุที่ 26 ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	750,158,756.97	488,024,025.35
ครุภัณฑ์	516,526,300.25	435,296,799.13
สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน	36,018,683,107.88	31,426,309,009.10
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	13,705,250.39	15,439,159.79
รวม ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	37,299,073,415.49	32,365,068,993.37

หมายเหตุที่ 27 ค่าใช้จ่ายอื่น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
กำไร/ขาดทุนสุทธิจากการจำหน่ายสินทรัพย์	47,408,332.82	16,663,062.85
ค่าใช้จ่ายในการรักษาความมั่นคงของประเทศ	1,000,000.00	1,000,000.00
ค่าใช้จ่ายอื่น	20,372,772.46	19,486,881.61
ค่าใช้จ่ายระหว่างหน่วยงาน-ปรับเงินฝากคลัง	2,826,281,946.72	3,139,917,823.63
หัก รายได้ระหว่างหน่วยงาน-หน่วยงานรับเงินนอกงบประมาณ	2,782,129,831.81	3,198,027,378.04
รวม ค่าใช้จ่ายอื่น	112,933,220.19	(20,959,609.95)

กรมทางหลวง

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2,372,689,534.67	2,656,884,538.53
ลูกหนี้อื่นระยะสั้น	97,508,981.67	161,681,918.84
เงินฝากประจำ	11,966.06	11,778.82
วัสดุคงเหลือ	77,614,516.28	76,536,633.60
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	1,754,144.38	1,653,400.82
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	2,549,579,143.06	2,896,768,270.61
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	84,386,216,517.35	80,209,503,595.78
สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน-สุทธิ	378,917,312,435.08	348,064,643,955.65
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	9,375,221.86	19,869,406.02
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	183,676.00	334,559.10
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	463,313,087,850.29	428,294,351,516.55
รวมสินทรัพย์	465,862,666,993.35	431,191,119,787.16

หมายเหตุ งบการเงินนี้ยังไม่ได้ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

กรมทางหลวง

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วย:บาท)

	2565	2564
หนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		
หนี้สิน		
หนี้สินหมุนเวียน		
เจ้าหนี้การค้า	2,576,663,758.15	6,519,117,171.28
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น	100,436.85	82,814.91
เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	132,603,418.02	134,526,525.72
เงินรับฝากระยะสั้น	6,474,384,792.54	6,858,083,344.91
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	55,314,797.16	55,599,903.98
รวมหนี้สินหมุนเวียน	9,239,067,202.72	13,567,409,760.80
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว	296,480,302.80	518,883,939.09
เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว	15,538,000.00	15,538,000.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	312,018,302.80	534,421,939.09
รวมหนี้สิน	9,551,085,505.52	14,101,831,699.89
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		
ทุน	22,737,041,607.79	22,737,041,607.79
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม	433,574,539,880.04	394,352,246,479.48
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	456,311,581,487.83	417,089,288,087.27
รวมหนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	465,862,666,993.35	431,191,119,787.16

หมายเหตุ งบการเงินนี้ยังไม่ได้ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

กรมทางหลวง

งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
รายได้		
รายได้จากงบประมาณ	123,797,410,540.94	133,176,098,774.41
รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล	120,437,389.22	571,438,695.38
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ	1,431,010.47	15,339,776.30
รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค	777,970,082.23	558,608,701.20
รายได้อื่น	300,030,782.70	193,735,147.00
รวมรายได้	124,997,279,805.56	134,515,221,094.29
ค่าใช้จ่าย		
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	8,474,724,893.41	8,382,091,716.07
ค่าบำเหน็จบำนาญ	2,532,917,190.37	2,375,015,034.44
ค่าตอบแทน	2,957,460.10	2,532,099.85
ค่าใช้สอย	36,020,343,799.24	41,005,066,676.57
ค่าวัสดุ	751,753,584.67	662,793,297.53
ค่าสาธารณูปโภค	331,851,020.37	318,252,026.63
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	37,299,073,415.49	32,365,068,993.37
ค่าใช้จ่ายอื่น	112,933,220.19	(20,959,609.95)
รวมค่าใช้จ่าย	85,526,554,583.84	85,089,860,234.51
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ	39,470,725,221.72	49,425,360,859.78

หมายเหตุ งบการเงินนี้ยังไม่ได้ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

กรมทางหลวง

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน

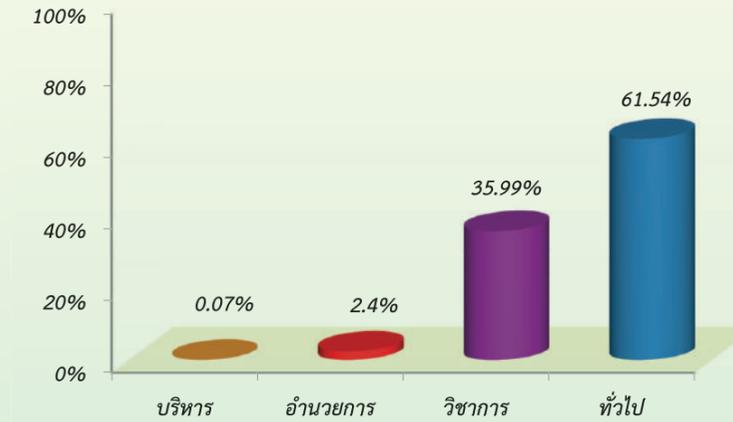
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วย : บาท)

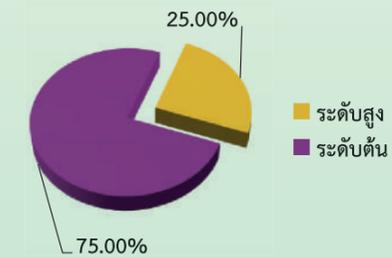
	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ)กว่า ค่าใช้จ่ายสะสม	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 - ตามที่รายงานไว้เดิม	22,541,880,400.43	346,595,470,371.85	369,137,350,772.28
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน	-	(1,668,584,752.15)	(1,668,584,752.15)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 - หลังการปรับปรุง การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2564	22,541,880,400.43	344,926,885,619.70	367,468,766,020.13
การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด	195,161,207.36	-	195,161,207.36
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	49,425,360,859.78	49,425,360,859.78
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	22,737,041,607.79	394,352,246,479.48	417,089,288,087.27
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 - ตามที่รายงานไว้เดิม	22,737,041,607.79	394,352,246,479.48	417,089,288,087.27
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน	-	(248,431,821.16)	(248,431,821.16)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 - หลังการปรับปรุง การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2564	22,737,041,607.79	394,103,814,658.32	416,840,856,266.11
การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด	-	-	-
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	39,470,725,221.72	39,470,725,221.72
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	22,737,041,607.79	433,574,539,880.04	456,311,581,487.83

หมายเหตุ งบการเงินนี้ยังไม่ได้ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

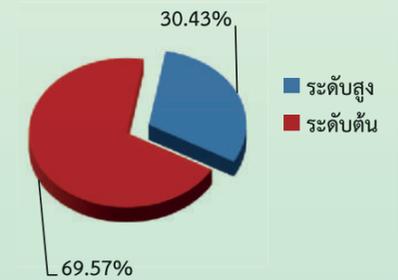
อัตรากำลังข้าราชการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565
(จำแนกตามประเภทตำแหน่งและระดับตำแหน่ง)



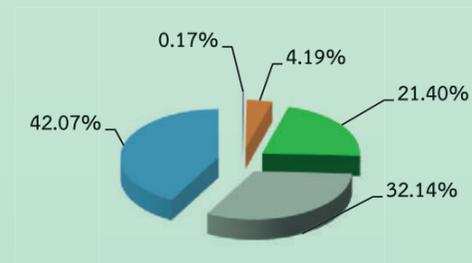
ประเภทบริหาร



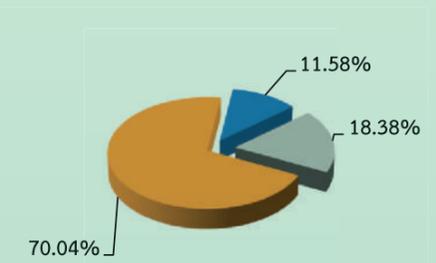
ประเภทอำนวยการ



ประเภทวิชาการ



ประเภททั่วไป

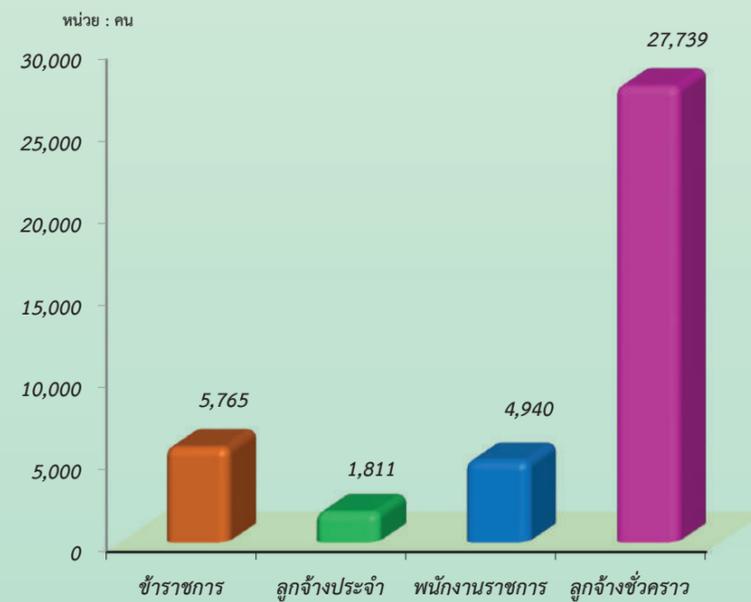


งานบริหารทรัพยากรบุคคล

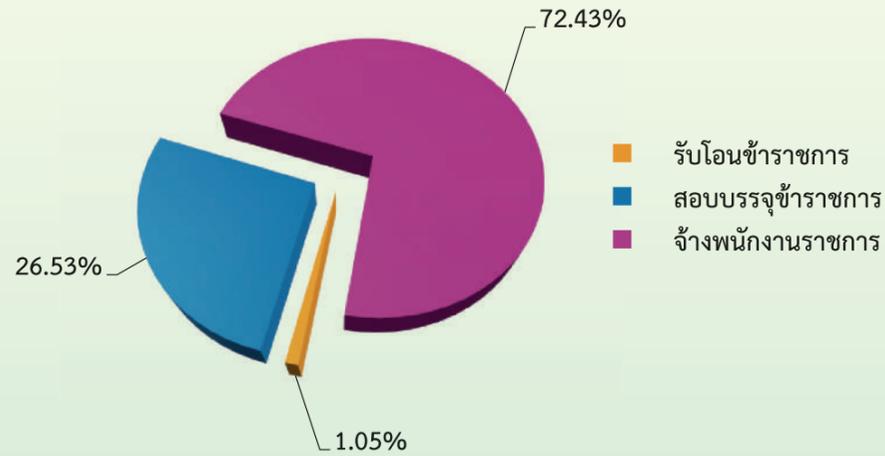
อัตรากำลัง กรมทางหลวง

1. ข้อเท็จจริง (Fact of Highways)

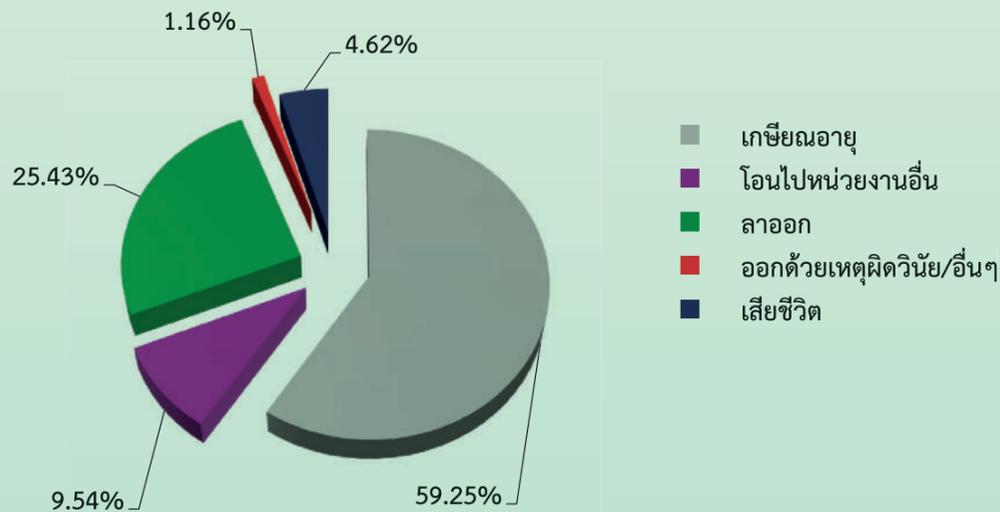
อัตรากำลังกรมทางหลวง ณ วันที่ 30 กันยายน 2565
รวมทั้งสิ้น 40,255 คน



อัตราการสรรหาและบรรจุข้าราชการและพนักงานราชการของกรมทางหลวง
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565



อัตราการสูญเสียข้าราชการกรมทางหลวง
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565



2. ผลการดำเนินงานในปี 2565 (ผลงานเด่นประจำปี)
งานบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง

การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงมีบทบาทสำคัญในการผลักดันให้ภารกิจของกรมทางหลวงบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด ซึ่งมีการดำเนินการครอบคลุมตั้งแต่การจัดทำแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลกรมทางหลวง การจัดระบบงานและระบบสารสนเทศด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล การควบคุมดูแลข้อมูลทะเบียนประวัติบุคคล การดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิและประโยชน์ การวางแผนและบริหารจัดการรอบอัตรากำลัง การสรรหาและบรรจุแต่งตั้ง การดำเนินการทางวินัยและการส่งเสริมจริยธรรม การจัดสวัสดิการและจัดทำแผนพัฒนาคุณภาพชีวิตตามนโยบายรัฐบาล การประเมินผลงานและผลการปฏิบัติราชการเพื่อเลื่อนระดับและเลื่อนเงินเดือน ตลอดจนการดำเนินการอื่น ๆ ตามนโยบายด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ซึ่งไม่รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรบุคคลทั้งนี้ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 กรมทางหลวงได้ดำเนินการด้านบริหารทรัพยากรบุคคล ดังนี้

1. ทบทวนและจัดทำแผนกลยุทธ์การบริหาร
ทรัพยากรบุคคลกรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2565
(ฉบับปรับปรุงเพิ่มเติมปีงบประมาณ พ.ศ. 2565)

พร้อมทั้งขับเคลื่อนการดำเนินการโครงการ หรือกิจกรรมตามแผนกลยุทธ์ฯ ซึ่งมุ่งเน้นให้เกิดการบริหารทรัพยากรบุคคลเชิงกลยุทธ์ การกำหนดทิศทาง ในการบริหารทรัพยากรบุคคล และการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรกรมทางหลวงเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้วิสัยทัศน์และภารกิจของกรมทางหลวงบรรลุได้ตามเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยมีการติดตาม ผลการดำเนินการจากหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการหรือกิจกรรมตามแผนกลยุทธ์ฯ เป็นประจำทุก 6 เดือน และ 12 เดือน ทั้งนี้ โครงการหรือกิจกรรมตามแผนกลยุทธ์ฯ บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

2. ทบทวนและกำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางการ
ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารทรัพยากรบุคคล

2.1 หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินบุคคลและผลงานเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภททั่วไป ตั้งแต่ระดับอาวุโสลงมา ประกาศ ณ วันที่ 15 พฤศจิกายน 2564

โดยได้จัดทำหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติในการประเมินบุคคลเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภททั่วไป ระดับชำนาญงานและระดับอาวุโส ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1006/ว 13 ลงวันที่ 11 สิงหาคม 2564 เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการย้าย การโอน หรือการเลื่อนข้าราชการพลเรือนสามัญเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภททั่วไป ทั้งนี้ ได้ประกาศหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้ทุกหน่วยงานทราบโดยทั่วกันแล้ว

2.2 หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินบุคคลและผลงานเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ ตั้งแต่ระดับเชี่ยวชาญลงมา ประกาศ ณ วันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 โดยได้จัดทำหลักเกณฑ์ และแนวทางปฏิบัติในการประเมินบุคคลเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ (เฉพาะตามที่ระเบียบกำหนด) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1006/ว 14 ลงวันที่ 11 สิงหาคม 2564

2.3 หลักเกณฑ์การคัดเลือกข้าราชการเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ/ชำนาญการ (หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป) โดยได้จัดทำหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติในการคัดเลือกข้าราชการเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไปให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ ที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1006/ว 13 ลงวันที่ 11 สิงหาคม 2564 เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการย้าย การโอน หรือการเลื่อนข้าราชการพลเรือนสามัญเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภททั่วไป ทั้งนี้ ได้ประกาศหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้ทุกหน่วยงานทราบโดยทั่วกันแล้ว

2.4 หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการรับเงินประจำตำแหน่งสำหรับตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ และระดับทรงคุณวุฒิ ที่มีประสบการณ์ ทักษะ และสมรรถนะสำหรับตำแหน่งในสายงานที่ ก.พ. กำหนดให้มีสิทธิได้รับเงินประจำตำแหน่ง โดยได้จัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการขอรับเงินประจำตำแหน่ง ของข้าราชการกรมทางหลวงให้สอดคล้องกับหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1006/ว 6 ลงวันที่ 10 มีนาคม 2565 จำนวน 2 กรณี ได้แก่ กรณีผู้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ (วิศวกรโยธา วิศวกร

เครื่องกล วิศวกรไฟฟ้า วิศวกรไฟฟ้าสื่อสาร นักวิชาการคอมพิวเตอร์ พยาบาลวิชาชีพ และนักรังสีการแพทย์) และกรณีผู้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับทรงคุณวุฒิ ทั้งนี้ได้ประกาศหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้ทุกหน่วยงานทราบโดยทั่วกันแล้ว

2.5 แนวทางการดำเนินการย้ายหรือการโอนข้าราชการที่ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับปฏิบัติการ ไปแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในระดับเดียวกัน ในต่างสายงาน และเป็นสายงานที่ไม่ได้จัดอยู่ในกลุ่มตำแหน่งเดียวกัน โดยได้เสนอแนวทางการพิจารณา วิธีการประเมินบุคคลและผลการปฏิบัติราชการ รวมทั้งแบบฟอร์มที่จำเป็น เพื่อให้ได้มาซึ่งบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และความชำนาญงานเหมาะสมกับตำแหน่งที่จะแต่งตั้ง อันจะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการและกรมทางหลวง ทั้งนี้ ได้ประกาศแนวทางการดำเนินการดังกล่าวให้ทุกหน่วยงานทราบโดยทั่วกันแล้ว

3. เกลี้ยอัตรากำลังข้าราชการของหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง เพื่อให้สอดคล้องตามภารกิจของหน่วยงานที่เปลี่ยนแปลงไปและเกิดคล่องตัวในการบริหารทรัพยากรบุคคล รวมทั้งเพื่อให้หน่วยงานในสังกัดมีอัตรากำลังตามกรอบมาตรฐานที่กำหนด ตลอดจนเพื่อรองรับการปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งข้าราชการให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับองค์กร เช่น การเกลี้ยอัตรากำลังข้าราชการโยธาปฏิบัติราชการหรือชำนาญการให้ ฝ่ายวิศวกรรม แขวงทางหลวง เป็นต้น

4. ปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งข้าราชการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1008/ว 2 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2558 (ว 2/2558) เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจของกรมทางหลวงที่เปลี่ยนแปลงไปและเป็นการสร้างความก้าวหน้าในสายงานให้กับบุคลากรในสังกัด เช่น การกำหนดตำแหน่งนิติกรชำนาญการพิเศษ ในสังกัดสำนักงานทางหลวงที่ 3, 4, 9 และ 17 การกำหนดตำแหน่งวิศวกรโยธาปฏิบัติการหรือชำนาญการในสังกัดกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สำนักก่อสร้างสะพาน สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ

และแขวงทางหลวง, การกำหนดตำแหน่งนักวิชาการเงินและบัญชีและตำแหน่งนักวิชาการพัสดุในสังกัดฝ่ายบริหารงานทั่วไป แขวงทางหลวง, การกำหนดตำแหน่ง นายช่างไฟฟ้าอาวุโสในสังกัดส่วนไฟฟ้า สำนักงานทางหลวง เป็นต้น

5. ดำเนินการตามมาตรการบริหารและพัฒนาอัตรากำลังคนภาครัฐ พ.ศ. 2562 - 2565 โดยได้พิจารณาจัดสรรอัตรากำลังจากผลการเกษียณอายุราชการของข้าราชการที่ต้องเกษียณอายุราชการ และพ้นจากราชการเมื่อสิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 จำนวน 195 อัตรา ประกอบด้วย ตำแหน่งข้าราชการ ที่ได้รับจัดสรรคืน จำนวน 121 อัตรา ตำแหน่งข้าราชการที่ต้องทดแทนด้วยการจ้างรูปแบบอื่น (พนักงานราชการ) จำนวน 28 อัตรา และตำแหน่งข้าราชการที่จัดสรรให้กระทรวงคมนาคม จำนวน 46 อัตรา ซึ่งอยู่ระหว่างเสนอ อ.ก.พ.กระทรวงคมนาคม พิจารณา

6. ดำเนินการจัดสรรอัตรากำลังตอบแทนพนักงานราชการที่ได้รับการอนุมัติจากสำนักงบประมาณ (อัตราใหม่) สำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 จำนวน 125 ตำแหน่ง ประกอบด้วย ตำแหน่งนิติกร จำนวน 22 ตำแหน่ง ตำแหน่งนักวิชาการคอมพิวเตอร์ จำนวน 2 ตำแหน่ง ตำแหน่งพนักงานโยธา จำนวน 84 ตำแหน่ง ตำแหน่งพนักงานไฟฟ้าและสื่อสาร จำนวน 2 ตำแหน่ง ตำแหน่งพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักร จำนวน 5 ตำแหน่ง และตำแหน่งพนักงานบริการ จำนวน 10 ตำแหน่ง

7. ดำเนินการคัดเลือกนักเรียนทุนรัฐบาลเข้ารับการบรรจุเป็นข้าราชการพลเรือนสามัญ ตามหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1004.1/ว 16 ลงวันที่ 11 ธันวาคม 2551 เรื่อง การคัดเลือกเพื่อบรรจุบุคคลเข้ารับราชการ โดยมีการบรรจุนักเรียนทุนรัฐบาลเข้ารับราชการใน 2 กรณี ได้แก่ กรณีที่ 1 นักเรียนทุนรัฐบาลตามความต้องการของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ประจำปี 2565 (ทุนบุคคลทั่วไป ระดับปริญญา : บรรจุก่อนไปศึกษา) จำนวน 1 ราย และ กรณีที่ 2 นักเรียนทุนโครงการพัฒนากำลังคนด้านวิทยาศาสตร์ (ทุนเรียนดีวิทยาศาสตร์แห่งประเทศไทย) จำนวน 1 ราย

8. ดำเนินการคัดเลือกคนต้นแบบคมนาคมและข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2564

8.1 รางวัล “คนต้นแบบคมนาคม” เป็นรางวัลอันทรงเกียรติที่กระทรวงคมนาคมได้มอบให้แก่บุคลากรในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่แสดงให้เห็นถึงการยึดมั่นและประพฤติตนด้วยความถูกต้องมีความซื่อสัตย์สุจริตโปร่งใส แสดงออกถึงความมุ่งมั่น ยืนหยัดต่อสู้ปกป้องเพื่อความซื่อสัตย์สุจริต และมีความภาคภูมิใจมุ่งมั่นทุ่มเท จนเกิดผลเป็นที่ประจักษ์ ซึ่งสนับสนุนแผนปฏิรูปประเทศด้านป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) และแผนแม่บทส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2559 - 2564) โดยกรมทางหลวงได้เสนอชื่อข้าราชการผู้มีความซื่อสัตย์สุจริตตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคมและได้รับคัดเลือกให้เป็นคนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2564 ได้แก่ นายชาติชาย ช่วงชิง ตำแหน่งวิศวกรใหญ่ที่ปรึกษาวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา (ด้านบำรุงรักษา) วิศวกรโยธาทรงคุณวุฒิ

8.2 รางวัล “ข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง” เป็นรางวัลที่กรมทางหลวงดำเนินการคัดเลือกข้าราชการพลเรือนในสังกัดที่มีความประพฤติและผลงานดีเด่น เป็นประจำทุกปี ตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติที่กระทรวงศึกษาธิการกำหนดไว้ สำหรับปี พ.ศ. 2564 มีผู้ได้รับคัดเลือกเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง จำนวน 5 ราย ผู้ที่ได้รับรางวัลชมเชย จำนวน 10 ราย และผู้ได้รับรางวัลเกียรติบัตรประกาศเกียรติคุณ จำนวน 14 ราย ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดพิธีมอบโล่รางวัลและประกาศนียบัตรขึ้นเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2565 ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์



เศรษฐมานพ และกำหนดให้มีบุคลากรเข้าร่วมพิธีจำนวนจำกัด รวมทั้งได้เสนอรายชื่อข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวงให้กระทรวงศึกษาธิการเพื่อเข้ารับคัดเลือกเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่น ประจำปี พ.ศ. 2564 จำนวน 3 ราย ได้แก่ นายอัศคพัฒน์ สว่างสุรีย์ วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญชำนาญการพิเศษ สำนักแผนงาน และ นายพิสิทธิ์ จันทรสอน พนักงานขับเครื่องจักรกลขนาดหนัก ข 2 ศูนย์สร้างทางหล่มสัก

9. จัดสวัสดิการให้ความช่วยเหลือด้านการเงินตามระเบียบสวัสดิการกรมทางหลวง ว่าด้วยการจ่ายเงินสงเคราะห์สมาชิกสวัสดิการกรมทางหลวง พ.ศ. 2554 ได้แก่ กรณีเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุในขณะปฏิบัติงานในหน้าที่ จำนวน 8 ราย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 240,000 บาท กรณีได้รับอันตรายหรือบาดเจ็บเพราะเหตุปฏิบัติงานในหน้าที่ จำนวน 81 ราย เป็นเงินจำนวน 197,500 บาท และกรณีประสบภัยโดยตรงในอัคคีภัย อุทกภัย หรือสาธารณภัย จำนวน 102 ราย เป็นเงินจำนวน 143,000 บาท

10. ดำเนินการจัดทำและจำหน่ายสื่อโปสเตอร์สัญลักษณ์กรมทางหลวง เนื่องในวาระโอกาสครบรอบ 110 ปี (เสื่อสีเหลือง สีขาว และสีกรมท่า) เพื่อนำรายได้เข้ากองทุนสวัสดิการกรมทางหลวง ซึ่งเป็นการสนับสนุนให้การจัดสวัสดิการสำหรับบุคลากรเป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพมากขึ้น อันเป็นการส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคลากรกรมทางหลวง โดยได้ปรับปรุงให้มีการสั่งซื้อผ่านทางแบบสำรวจออนไลน์ (Google Forms) พร้อมทั้งจัดทำฐานข้อมูลการสั่งซื้อ การชำระเงิน การจัดส่ง และการจัดเก็บเอกสารหลักฐาน เพื่อให้การจำหน่ายสื่อโปสเตอร์ เป็นระบบและบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้



11. ส่งเสริมให้บุคลากรในสังกัดมีจิตสำนึก คุณธรรมและจริยธรรม ตลอดจนรณรงค์ให้มีการป้องกัน และปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐ ดังนี้

11.1 ขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบและส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 โดยกำหนดให้มีโครงการหรือกิจกรรมที่มุ่งเน้นการส่งเสริมจิตสำนึกคุณธรรมและจริยธรรมให้กับบุคลากร ของกรมทางหลวง การตั้งมั่นอยู่ในความประพฤติที่ดี การประพฤติตน และปฏิบัติงานภายใต้กฎระเบียบของทางราชการ การรณรงค์ให้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ในภาครัฐ ตลอดจนการสร้างความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน โดยยึดหลักธรรมาภิบาล ทั้งนี้ ได้มีการติดตามผลการดำเนินการอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อจัดทำสรุปรายงานผลส่งให้หน่วยงานภายนอก เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงาน ก.พ. เป็นต้น



11.2 จัดกิจกรรมส่งเสริมวัฒนธรรมและค่านิยม คุณธรรม จริยธรรม และป้องกันและการปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐอย่างต่อเนื่อง เช่น กิจกรรมพิธิถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน กิจกรรมบำเพ็ญกุศลเจริญพระพุทธรมณต์เนื่องในวันคล้ายวันสถาปนา กรมทางหลวง ปีที่ 110 (1 เมษายน 2565) กิจกรรมวันสำคัญทางศาสนา กิจกรรมการแต่งกายด้วยผ้าไทย เป็นต้น

11.3 ปรับปรุงรูปแบบเว็บไซต์ “ส่งเสริมคุณธรรม ความโปร่งใส และป้องกันการทุจริต” บนเว็บไซต์กรมทางหลวง และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมคุณธรรมและจริยธรรม รวมทั้งป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐ เช่น ซีเอสดี สจฺริต ตามรอยพ่อ, Infographic มาตรฐานจริยธรรม 2562, ความรู้วินัยข้าราชการพลเรือน กรณีตัวอย่างการกระทำความผิดทางวินัยและการลงโทษทางวินัย ประกาศกรมทางหลวง เรื่องมาตรการป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อน ภายในหน่วยงาน เป็นต้น



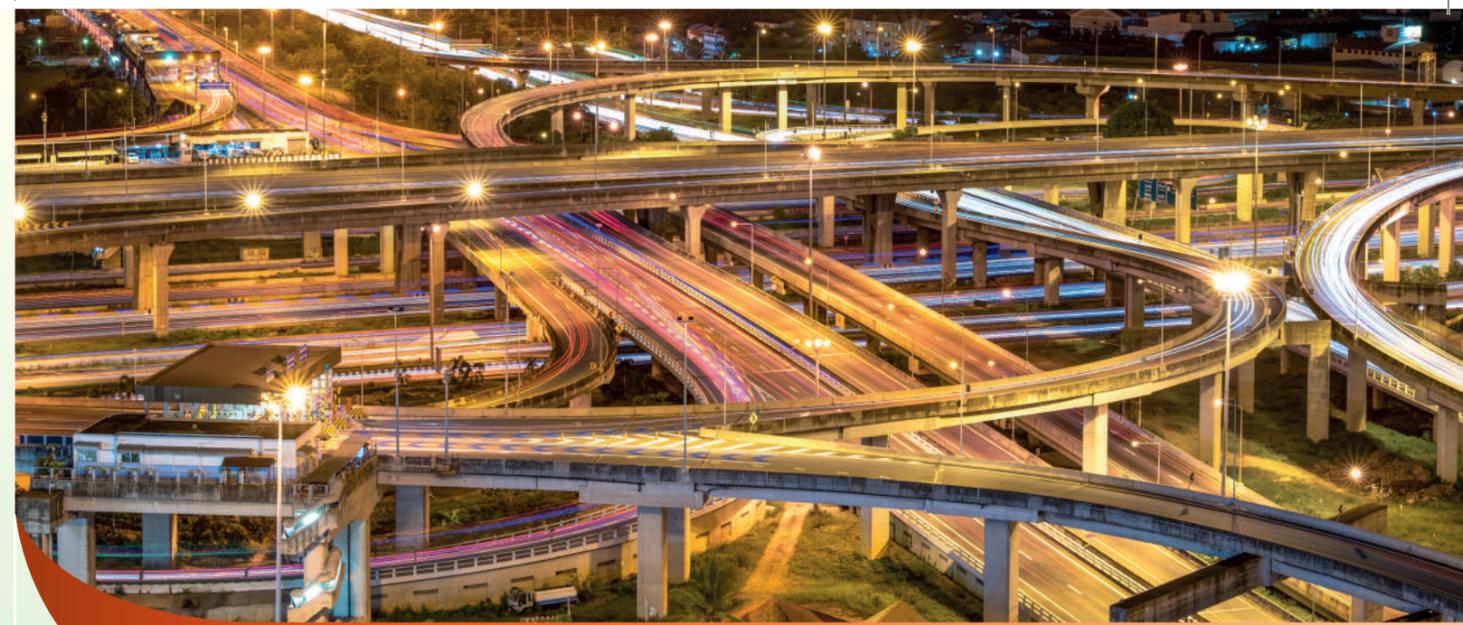
12. ดำเนินการตามแนวทางประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment - ITA) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ซึ่งได้ดำเนินการประเมินโดยใช้เครื่องมือ 3 ส่วน ได้แก่ แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment : IIT) สำหรับบุคลากรในสังกัดกรมทางหลวง แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment : EIT) สำหรับประชาชน ผู้มาติดต่อราชการ/ผู้รับบริการของกรมทางหลวง และแบบตรวจการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment : OIT) และบันทึกข้อมูลการประเมินในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรองรับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment System - ITAS) ตามแนวทางการประเมินที่สำนักงาน ป.ป.ช. กำหนดไว้อย่างครบถ้วนและเป็นไปภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยมีผลการประเมินในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 90.92 ซึ่งอยู่ในระดับที่สูงกว่าตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่กระทรวงคมนาคมกำหนดไว้

13. ดำเนินการสรรหาคณะกรรมการจริยธรรมประจำกรมทางหลวงตามข้อ 6 ของข้อกำหนดว่าด้วยกระบวนการรักษาจริยธรรม : กลไกและการบังคับใช้ประมวลจริยธรรมข้าราชการพลเรือน ซึ่ง ก.พ. ได้มีประกาศคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจริยธรรมประจำกรมทางหลวง เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2565 โดยให้มีหน้าที่และอำนาจตามข้อ 7 ของข้อกำหนดฯ ทั้งนี้ มีองค์ประกอบคณะกรรมการฯ ได้แก่ นายโสภณ มานะกุล ประธานกรรมการ, นางศิริพร เทียนคำ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกส่วนราชการ, นายโกมล เดชกวินเลิศ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกส่วนราชการ, นายมนตรี เดชสกุลสม กรรมการซึ่งดำรงตำแหน่งประเภทบริหารหรืออำนวยการ, นายครุชิต กุศล กรรมการซึ่งมาจากบุคลากรในสังกัดกรมทางหลวง, นางปริญญ์ เตชะนรราช กรรมการซึ่งมาจากบุคลากรในสังกัดกรมทางหลวง และ นายไพฑูรย์ พงษ์ขวลิท กรรมการและเลขานุการ

14. ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และแนวทางสำหรับให้ข้าราชการพลเรือนสามัญ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ และลูกจ้างชั่วคราวปฏิบัติราชการในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส โคโรนา 2019 (COVID-19) ที่สำนักงาน ก.พ. และกรมบัญชีกลาง กำหนด โดยได้แจ้งเวียนให้หน่วยงานในสังกัดรับทราบและถือปฏิบัติ รวมทั้งได้ปรับปรุงรูปแบบและแนวทางในการรายงานข้อมูลผู้เป็นโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทุกวันที่ 1 และวันที่ 16 ของเดือน ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และกำหนดให้รายงานอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องและรองรับการรายงานข้อมูลตามแนวทางที่สำนักงาน ก.พ. และกรมบัญชีกลาง กำหนดไว้

15. ปรับปรุงและพัฒนาโปรแกรมระบบสารสนเทศทรัพยากรบุคคลระดับกรม (Departmental Personnel Information System : DPIS) โดยได้วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนา โปรแกรมย่อยหรือกระบวนการทำงานต่าง ๆ เพื่อรองรับการพิจารณาตัดสินใจและปฏิบัติงานด้านบริหารทรัพยากรบุคคล เช่น โปรแกรมการประเมินผลการปฏิบัติงานราชการ โปรแกรมข้อมูลการประเมิน KPI รายบุคคล โปรแกรมรายงานการขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ การปรับปรุงข้อมูลสิทธิ์การใช้งานโปรแกรม DPIS เป็นต้น ทั้งนี้ ทีมงานผู้ดูแลระบบได้ดำเนินการเชิงรุก โดยมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร เผยแพร่คู่มือการใช้งานระบบตอบข้อซักถาม และแก้ไขปัญหาในการใช้งานผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น โปรแกรม DPIS กลุ่มไลน์ “DPIS กรมทางหลวง” เฟสบุ๊ก (Facebook) กองการเจ้าหน้าที่ เป็นต้น

16. ประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุนการปฏิบัติงาน เช่น การรายงานตัวข้าราชการที่ได้รับการบรรจุใหม่ผ่านทางระบบ Video conference (Google meet) การประชุมคณะกรรมการประเมินผลงาน เพื่อเลื่อนขั้นแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการและระดับชำนาญการพิเศษ ผ่านระบบออนไลน์ (Zoom Cloud Meetings) การรับแจ้งความประสงค์ขอย้ายผ่านทางระบบออนไลน์ (Google form) เป็นต้น



งานพัฒนาทรัพยากรบุคคล

กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร ซึ่งบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถและมีศักยภาพ จะเป็นกลไกหลักในการพัฒนาและสนับสนุนให้กรมทางหลวงบรรลุวิสัยทัศน์องค์กรที่มีระบบทางหลวงที่สะดวกปลอดภัยเชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศได้อย่างยั่งยืน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 กรมทางหลวงยังคงเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และกระแสการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงของการดำเนินงานด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคลขององค์กร กองฝึกอบรมในฐานะผู้รับผิดชอบด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง จึงได้มีการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการเรียนรู้ให้ทันสมัย รวมถึงปรับปรุงแบบการปฏิบัติงานตามแนวคิดการปฏิบัติงานวิถีใหม่ (New Normal) โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาเป็นเครื่องมือร่วมขับเคลื่อนกระบวนการและวิธีการเรียนรู้ให้มีความคล่องตัวเหมาะสมกับสถานการณ์ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในรูปแบบ Hybrid ที่เน้นผลสำเร็จโดยไม่จำกัดสถานที่และเวลาด้วยการเชื่อมโยงกันด้วยเครือข่ายโทรคมนาคม เพื่อให้บุคลากรทุกระดับตำแหน่งได้รับโอกาสเข้าถึงการพัฒนาความรู้ ความสามารถ โดยเรียนรู้ได้แบบออนไลน์ หรือ live-streaming ร่วมกับการเข้าเรียนในห้องเรียน หรือ Onsite พร้อมปฏิบัติงานขับเคลื่อนภารกิจและเป้าหมายการดำเนินงานของกรมทางหลวงอย่างมืออาชีพ

กองฝึกอบรมจึงกำหนดแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงให้สอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว รวมทั้งแนวทางพัฒนาบุคลากรที่ภาครัฐกำหนด อาทิ การมุ่งเน้นเนื้อหาทางด้านความรู้ขององค์กร (Organizational Knowledge Development) การพัฒนาความรู้ ทักษะด้านดิจิทัล (Digital Literacy) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของภาครัฐในอนาคต ควบคู่ไปกับทักษะเชิงยุทธศาสตร์และภาวะผู้นำ (Strategic and Leadership Skill) เพื่อรองรับแนวทางการปฏิบัติราชการวิถีใหม่ รวมถึงการเสริมสร้างกรอบความคิด (Mindset) ให้บุคลากรทุกระดับเข้าใจถึงการเปลี่ยนแปลง พร้อมทั้งจะเรียนรู้เพิ่มเติมและพัฒนาตนเองตลอดชีวิต (Growth Mindset) กรอบการดำเนินงานด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 สรุปได้ดังนี้

1. การส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร กรมทางหลวงเสริมสร้างและพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อม ทันต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงของแนวทางปฏิบัติราชการตามนโยบายภาครัฐและเทคโนโลยีดิจิทัลผ่านกระบวนการเรียนรู้หลากหลายรูปแบบ โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพและผลสัมฤทธิ์ของเป้าหมายการดำเนินงานตามภารกิจของกรมทางหลวง ตลอดจนประโยชน์ของการเรียนรู้เพื่อพัฒนาตนเองอย่างยั่งยืนและความเติบโตในสายอาชีพที่หลากหลายอย่างเท่าเทียมของบุคลากรเป็นสำคัญ

1.1 การพัฒนาทรัพยากรบุคคลตามนโยบายและยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย โครงการสัมมนาผู้บริหารกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 จำนวน 2 ครั้งในเดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 และเดือนกันยายน พ.ศ. 2565 เพื่อสื่อสาร ถ่ายทอดนโยบายภาครัฐเพื่อให้ผู้บริหารกรมทางหลวงได้รับทราบแนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อขับเคลื่อนภารกิจงานร่วมกัน โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการเพิ่มประสิทธิภาพผู้อำนวยการแขวงทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โครงการฝึกอบรมหลักสูตรนายช่างโครงการ (Project Engineer) รุ่นที่ 4 โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการพัฒนาข้าราชการพลเรือนสามัญที่อยู่ระหว่างทดลองปฏิบัติหน้าที่ราชการ รุ่นที่ 31 - 33 ซึ่งโครงการเหล่านี้กรมทางหลวงจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อเพิ่มพูนความรู้ทักษะและส่งเสริมศักยภาพตามสมรรถนะหลักของตำแหน่งงานที่สอดคล้องกับนโยบายและทิศทางการบริหารงานของ

กรมทางหลวง ในเมื่อปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ยังคงมีการแพร่ระบาดของโควิด- 19 จึงต้องมีการปรับปรุงแบบใหม่เพื่อลดความเสี่ยงต่อการติดเชื้อ กองฝึกอบรมจึงต้องออกแบบวิธีการเรียนรู้ให้ตอบโจทย์สถานการณ์การทำงานวิถีใหม่ ด้วยการนำเครื่องมือต่าง ๆ และระบบเทคโนโลยีมาใช้นับสนุนการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่โครงการ วิทยากรและผู้เข้ารับการฝึกอบรมในรูปแบบผสมผสาน (Hybrid Learning) เพื่อให้สามารถรักษารูปแบบที่บุคลากรของกรมทางหลวงสามารถมีส่วนร่วมแลกเปลี่ยนองค์ความรู้แนวความคิด และประสบการณ์ได้แบบ real-time จากการอภิปรายปัญหา กรณีศึกษา การศึกษาดูงาน การสอนงาน และทบทวนการปฏิบัติงานร่วมกับวิทยากร ผู้บังคับบัญชาหรือผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องในการทำงานอย่างเป็นรูปธรรมผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting



การสัมมนาผู้บริหารกรมทางหลวง ณ ห้องประชุมมนัส คอวมิช กรมทางหลวง



การสัมมนาผู้บริหารกรมทางหลวง ณ ศูนย์พัฒนาเทคโนโลยีงานทาง (Central Lab) กรมทางหลวง



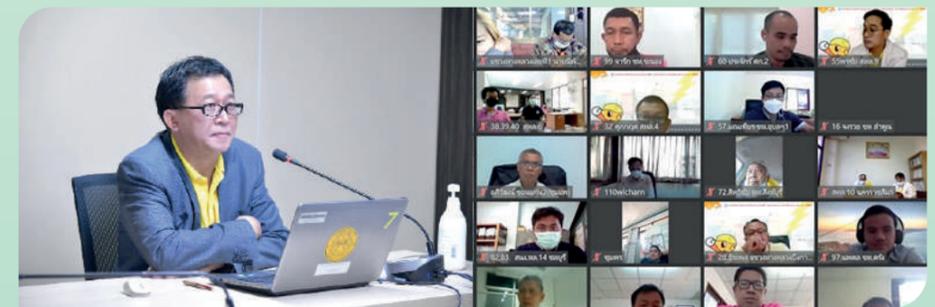
โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการเพิ่มประสิทธิภาพผู้อำนวยการแขวงทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่



โครงการฝึกอบรมหลักสูตร นายช่างโครงการ (Project Engineer) รุ่นที่ 4

1.2 การส่งเสริมและพัฒนาด้านวิศวกรรมงานทาง เพื่อให้การพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวงเป็นไปอย่างมีระบบ ต่อเนื่อง สอดคล้องกับความสามารถเฉพาะขององค์กรและภารกิจงานโครงสร้างพื้นฐานในสถานการณ์ปัจจุบันและอนาคต รวมถึงความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนวิธีการบริหารงานให้สอดคล้องกับมาตรฐานทางหลวงและหลักเกณฑ์ของทางราชการ อาทิ โครงการฝึกอบรม หลักสูตรวิศวกรรมงานทางกรมทางหลวง รุ่นที่ 11 โครงการฝึกอบรมหลักสูตร การเสริมสร้างประสบการณ์สำหรับข้าราชการบรรจุใหม่สายงานวิศวกรรม รุ่นที่ 24 โครงการฝึกอบรมหลักสูตรหัวหน้าหมวดทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ รุ่นที่ 2 โครงการฝึกอบรมหลักสูตร การตรวจสอบความปลอดภัย

ระหว่างการก่อสร้าง โครงการฝึกอบรมหลักสูตร การเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากรงานไฟฟ้ากรมทางหลวง โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ หลักสูตร การบริหารความปลอดภัยในพื้นที่งานบำรุงรักษาทางหลวง รุ่นที่ 1-10 ซึ่งเป็นการพัฒนาความรู้และทักษะในการบริหารการจราจร และจัดการกับอุบัติเหตุในพื้นที่ให้กับหมวดทางหลวงทั่วประเทศ ให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมายและมาตรฐานทางหลวงที่กำหนด เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินที่อาจเกิดขึ้นของหมวดทางหลวงผู้ปฏิบัติงานและประชาชนผู้ใช้เส้นทาง โดยใช้รูปแบบการเรียนรู้แบบผสมผสาน (Hybrid Learning) ที่มุ่งเน้นการฝึกปฏิบัติเพื่อเสริมสร้างประสบการณ์จากสถานการณ์จำลองอุบัติเหตุในพื้นที่ปฏิบัติงาน



โครงการฝึกอบรมหลักสูตร การเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากรงานไฟฟ้ากรมทางหลวง



โครงการฝึกอบรม หลักสูตรวิศวกรรมงานทางกรมทางหลวง รุ่นที่ 11



โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ หลักสูตร การบริหารความปลอดภัยในพื้นที่งานบำรุงรักษาทางหลวง

1.3 การส่งเสริมและพัฒนาด้านการบริหาร

กรมทางหลวงมุ่งวางแผนให้บุคลากรทุกสายงานได้รับโอกาสการพัฒนาศักยภาพทุกองค์ความรู้และทักษะที่จำเป็นตามกลไกการพัฒนาความก้าวหน้าของตำแหน่งงาน และทิศทางนโยบายบริหารงานภาครัฐ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติงานสนับสนุนภารกิจดำเนินงานภายใต้บริบทของกรมทางหลวงได้อย่างเหมาะสม จึงได้จัดให้มีโครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาสมรรถนะด้านต่าง ๆ โดยมีกลุ่มเป้าหมายทั้งบุคลากรสายงานหลักด้านวิศวกรรมและสายงานสนับสนุน

เพื่อร่วมกันนำการขับเคลื่อนภารกิจหลักของหน่วยงาน อาทิ โครงการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารกรมทางหลวง ระดับต้น รุ่นที่ 11 โครงการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารกรมทางหลวง ระดับกลาง รุ่นที่ 21 โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพด้านการเจรจาต่อรองและการบริหารความขัดแย้ง รุ่นที่ 2 โครงการฝึกอบรมทักษะการนำเสนออย่างมืออาชีพ โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาการสื่อสารของเครือข่ายประชาสัมพันธ์กรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 เป็นต้น



โครงการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารกรมทางหลวงระดับกลาง รุ่นที่ 21



โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาการสื่อสารของเครือข่ายประชาสัมพันธ์กรมทางหลวง

1.4 การส่งเสริมการเรียนรู้ในองค์กร

กรมทางหลวง สนับสนุนการพัฒนาบุคลากรและระบบงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ด้วยเล็งเห็นว่าการส่งเสริมการเรียนรู้ มีความสำคัญในการสร้างกลไกเพื่อนำศักยภาพของบุคลากรมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดด้วยความรู้และประสบการณ์หรือทุนทางปัญญาที่นำมาใช้พัฒนากระบวนการและสร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ ให้เกิดขึ้นภายในกรมทางหลวง การส่งเสริมการเรียนรู้ของกรมทางหลวง ครอบคลุมตั้งแต่การเรียนรู้ระดับบุคคล การเรียนรู้ในระดับกลุ่มย่อย และการจัดการความรู้ในรูปแบบของชุมชนนักปฏิบัติ เพื่อสนับสนุนการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) โดยในปัจจุบัน กรมทางหลวงได้กำหนดแนวทางในการส่งเสริมการเรียนรู้ และการแลกเปลี่ยนความรู้ผ่านการดำเนินโครงการบริหารจัดการความรู้ที่สำคัญเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างต่อเนื่องตลอดปีงบประมาณ โดยมีคณะกรรมการ

พัฒนาระบบบริหารความรู้ในองค์กรกรมทางหลวง ที่มีรองอธิบดีฝ่ายบริหาร เป็นประธานคณะกรรมการฯ ทำหน้าที่ผลักดันการจัดการความรู้ผ่านการจัดการคน กระบวนการ และเทคโนโลยี เพื่อยกระดับและแบ่งปันวิธีปฏิบัติเพื่อสร้างพลังร่วมมือและนำองค์ความรู้ไปใช้งานและต่อยอดได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการการใช้งานระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการความรู้กรมทางหลวง (KM DOH Website) เพื่อสนับสนุนให้หน่วยงานในกรมทางหลวงสามารถจัดเก็บและค้นหาองค์ความรู้อย่างเป็นระบบ โครงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ชุมชนนักปฏิบัติ เรื่อง การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและบริหารงานพัสดุ ครั้งที่ 10 - 11 โครงการส่งเสริมการเรียนรู้เพื่อสร้างนวัตกรรมในองค์กร “ความคิดสร้างสรรค์สู่นวัตกรรมองค์กรสำหรับผู้บริหาร” รุ่นที่ 1 - 2 โครงการสัมมนานักจัดการความรู้กรมทางหลวง เรื่อง การจัดการความรู้ 4.0 ภาคปฏิบัติ (KM in Action) รุ่นที่ 2 - 3 เป็นต้น



โครงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ชุมชนนักปฏิบัติ เรื่อง การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและบริหารงานพัสดุ



โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ การใช้งานระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการความรู้กรมทางหลวง (KM DOH Website)



1.5 การส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมและพัฒนา

คุณภาพชีวิต บุคลากรของรัฐมีบทบาทหน้าที่สำคัญในการขับเคลื่อนการบริหารราชการแผ่นดินให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย เพื่อประโยชน์สุขของประชาชนและความเจริญก้าวหน้าของประเทศ ดังนั้น การปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว บุคลากรของรัฐจึงต้องมีความรู้ในหน้าที่รับผิดชอบ พร้อมทั้งยึดมั่นในจริยธรรม มีความเสียสละและจิตสาธารณะ ประกอบกับประมวลจริยธรรมข้าราชการพลเรือน พ.ศ. 2552 กำหนดให้ ส่วนราชการมีหน้าที่ดำเนินการเสริมสร้างแรงจูงใจให้แก่ข้าราชการพลเรือน โดยมุ่งหมายให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่รัฐทุกระดับมีคุณภาพ ควบคู่คุณธรรม กรมทางหลวงจึงได้เล็งเห็นความสำคัญที่จะเสริมสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องในหลักธรรมทางศาสนา ให้บุคลากรตระหนักถึงคุณค่าและศักดิ์ศรีของการเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ดี รวมทั้งเกิดจิตสำนึกที่จะปฏิบัติงานเพื่อประโยชน์ของชาติ จึงกำหนดให้มีการจัดโครงการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมและพัฒนาคุณภาพชีวิตอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยในปีงบประมาณพ.ศ. 2565 ได้จัดโครงการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมและพัฒนาคุณภาพชีวิต เรื่อง การเสวนา เรื่องหลักธรรมนำใจ คุณธรรมนำทางสู่การปฏิบัติหน้าที่เพื่อประชาชนด้วยวิธีออนไลน์ผ่านระบบ Zoom เพื่อปลูกฝังให้บุคลากร ยึดมั่นในคุณธรรมและจริยธรรม ซึ่งเป็นสมรรถนะหลักสำคัญสำหรับบุคลากรภาครัฐ และนำมาใช้เป็น แนวทางการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประชาชน

2. การส่งเสริมความร่วมมือการพัฒนาทรัพยากร

บุคคล ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะทั้งด้านภารกิจขององค์กรและความรู้ทักษะที่ทันต่อสถานการณ์ โดยมีแนวคิดเพื่อให้การดำเนินงานของกรมทางหลวงบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายได้นั้น บุคลากรจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาให้รอบรู้ ทั้งในด้านความรู้ ความสามารถตามหน้าที่ (Functional Competency) ความรู้เท่าทันกับกระแสการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีดิจิทัล และความรู้ความ

สามารถด้านการเป็นผู้นำ (Leadership Competency) ซึ่งเป็นศักยภาพที่ต้องอาศัยการบูรณาการจากทุกภาคส่วน กรมทางหลวงจึงได้ศึกษาความต้องการและขยายขอบข่ายความร่วมมือทางวิชาการกับหน่วยงานภายนอกทั้งด้านวิศวกรรมงานทางและด้านงานสนับสนุนด้วยการส่งบุคลากรไปฝึกอบรมและศึกษาเพิ่มเติม โดยดำเนินการขอรับการ จัดสรรทุนรัฐบาล ก.พ. เพื่อเตรียมกำลังคนคุณภาพเข้าสู่ระบบราชการ รวมทั้งการส่งบุคลากรไปฝึกอบรมหน่วยงานภายนอก ได้แก่ หลักสูตรนักบริหารคมนาคมระดับต้น รุ่นที่ 13 หลักสูตร นักบริหารคมนาคมระดับกลางรุ่นที่ 17 กระทรวงคมนาคม หลักสูตร โครงการฝึกอบรมเสริมหลักสูตร ส.นบส.รุ่นที่ 14 สำนักงาน ก.พ. และ การจัดบรรยายพิเศษ ร่วมกับสภาวิศวกร เรื่อง พื้นฐานความรู้ด้านวิศวกรรมโยธาสำหรับภาคีวิศวกรพิเศษและสามัญวิศวกรสาขาโยธา ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการพัฒนาความร่วมมือกับสภาวิศวกรมาโดยตลอด จากการให้ความร่วมมือทางวิชาการ และการได้รับการรับรองจากสภาวิศวกรให้เป็นองค์กรแม่ข่ายการพัฒนาวิชาชีพวิศวกรรมต่อเนื่อง (CPD) มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 จนถึงปัจจุบัน ล่าสุดได้รับการต่ออายุการเป็น องค์กรแม่ข่ายการพัฒนาวิชาชีพวิศวกรรมต่อเนื่อง (CPD) ไปเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2564

เพื่อประโยชน์สูงสุดของบุคลากรในการขอเลื่อนระดับวิชาชีพวิศวกรรมตามข้อกำหนดของสภาวิศวกร กรมทางหลวงได้ดำเนินการบันทึกผลการเข้าร่วมกิจกรรมการพัฒนาวิชาชีพวิศวกรรมอย่างต่อเนื่อง (CPD) ของผู้ผ่านหลักสูตร ซึ่งผู้ผ่านหลักสูตรสามารถนำหน่วยความรู้ (PDU) ที่สะสมจากการเข้ารับการฝึกอบรม/กิจกรรมในหลักสูตรที่ จัดดำเนินการโดยกองฝึกอบรม ไปใช้เป็นคะแนนเพิ่มหรือตัวคูณคะแนนสอบในการทดสอบความรู้ ความชำนาญ ประกอบวิชาชีพเพื่อเลื่อนระดับใบอนุญาตของสภาวิศวกรได้ โดยหลักสูตร/กิจกรรมของกรมทางหลวง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 สามารถนำมาคิดเป็นคะแนนหน่วยความรู้ ดังนี้

การบันทึกผลการเข้าร่วมกิจกรรมการพัฒนาวิชาชีพวิศวกรรมอย่างต่อเนื่อง
Continuing Professional Development (CPD) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 (ข้อมูล ณ วันที่ 4 พ.ย. 2565)

ลำดับ	ชื่อกิจกรรม	จำนวน PDU	จำนวนผู้ได้รับ PDU
การฝึกอบรม/สัมมนาด้านวิศวกรรมงานทาง			
1	โครงการฝึกอบรมหลักสูตร นายช่างโครงการ (Project Engineer) รุ่นที่ 4	12.5	42
2	โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การตรวจสอบความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง	11.5	40
3	โครงการฝึกอบรม หลักสูตร ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่	50.5	10
4	การสัมมนาประจำปีของสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ กรมทางหลวง	14	205
การฝึกอบรม/สัมมนาด้านการบริหาร			
5	โครงการฝึกอบรม หลักสูตร นักบริหารกรมทางหลวง ระดับกลาง รุ่นที่ 21	42.5	23
6	โครงการฝึกอบรมหลักสูตร ทักษะการนำเสนออย่างมืออาชีพ	9	20
7	โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาการสื่อสารของเครือข่ายประชาสัมพันธ์กรมทางหลวง	12	2
8	โครงการประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การจัดทำแบบประเมินสถานะการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0) ของกรมทางหลวง	24	92
9	โครงการประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง หลักเกณฑ์การสมัครเพื่อขอรับรางวัลเลิศรัฐ	12	323
10	โครงการประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การจัดทำนโยบายการกำกับดูแลองค์การที่ดีของกรมทางหลวง	6	323
11	โครงการประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การจัดทำตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายจากระดับองค์กรสู่ระดับหน่วยงานและระดับบุคคลของกรมทางหลวง (KPI Cascading)	36	323
การส่งเสริมการเรียนรู้ในองค์กร			
12	โครงการสัมมนานักจัดการความรู้กรมทางหลวง เรื่อง การจัดการความรู้ 4.0 ภาคปฏิบัติ (KM in Action) รุ่นที่ 2 - 3	6.5	234
13	โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ การใช้ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการความรู้ กรมทางหลวง (KM DOH Website) รุ่นที่ 1 - 6	1.5	316
14	โครงการส่งเสริมการเรียนรู้เพื่อสร้างนวัตกรรมในองค์กร “ความคิดสร้างสรรค์สู่นวัตกรรม องค์กรสำหรับผู้บริหาร” รุ่นที่ 1-2	3	154
15	โครงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ชุมชนนักปฏิบัติ (CoP) เรื่อง การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและบริหารงานพัสดุ ครั้งที่ 10 - 11	6	190
การฝึกอบรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E - Learning)			
16	งานบำรุงรักษาทาง	3	51
17	ภาษาอังกฤษ	5	31
18	การตรวจสอบความปลอดภัยของถนนในงานบำรุงทาง	1.5	45
19	การควบคุมการก่อสร้างทางหลวง	15	191
20	งานอำนวยความสะดวก (หมวดป้ายจราจร)	1	131
21	งานอำนวยความสะดวก (หมวดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง)	2	109
รวม		275	2,855

ในด้านการให้ความร่วมมือระหว่างประเทศ กรมทางหลวงยังคงดำเนินการพัฒนาความร่วมมือทางวิชาการกับนานาประเทศสมาชิกอาเซียนอย่างต่อเนื่อง เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาความรู้ด้านโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน ทางหลวงระหว่างประเทศให้กับบุคลากรกลุ่มวิศวกรโยธา จึงได้ร่วมกับหน่วยงานภายในกรมทางหลวงจัดโครงการบรรยายสรุปและศึกษาดูงานให้แก่คณะผู้บริหารจากหน่วยงาน Public Works Department (กรมโยธาธิการ) Ministry of Works (กระทรวงโยธาธิการ) Malaysian Highway Authority (การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมาเลเซีย) และ Road Engineering Association of Malaysia (สมาคมทางหลวงแห่งประเทศไทย) เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ทางวิชาการและเทคโนโลยีวัสดุที่ใช้ในงานก่อสร้าง



การจัดศึกษาดูงานให้แก่หน่วยงานด้านงานทาง ประเทศมาเลเซีย

3. การพัฒนาวิธีการ ช่องทางการเรียนรู้และเผยแพร่ความรู้ สำหรับการขับเคลื่อนงานพัฒนาทรัพยากรบุคคลเพื่อรองรับรูปแบบการเรียนรู้ที่ปรับเปลี่ยนของบุคลากร การเผชิญสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ประกอบกับความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการปรับตัวขององค์กรในยุคปัจจุบัน

กองฝึกอบรมจึงจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานให้คล่องตัวและปรับเปลี่ยนรูปแบบการเรียนรู้ ซึ่งได้นำไปสู่การพัฒนาจัดระบบการให้บริการช่องทางการเรียนรู้แก่บุคลากรกรมทางหลวงให้เกิดความสอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการดำเนินกิจกรรมการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่หลากหลายมากยิ่งขึ้นในทุกมิติของการดำเนินงาน ดังนี้

3.1 การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เพื่อสนับสนุนกิจกรรมพัฒนาทรัพยากรบุคคล อาทิ การใช้ระบบ Zoom Cloud Meeting ในการจัดการประชุม/ฝึกอบรม รวมถึงการจัดการระบบเพื่อให้บริการสร้างห้องประชุม/ฝึกอบรมออนไลน์ การควบคุมดูแลระหว่างดำเนินการประชุม/อบรมให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และการบันทึกวีดิทัศน์ตลอดการประชุม/อบรมเพื่อใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการปฏิบัติงานของบุคลากรที่เกี่ยวข้อง การเพิ่มช่องทางในการติดต่อสื่อสารเพื่อประสิทธิภาพการทำงานด้วยนำเครื่องมือและระบบ IT มาใช้ในกระบวนการ ทำให้ลดขั้นตอนในการดำเนินงานต่าง ๆ และเกิดความสะดวกรวดเร็ว เช่น การประชาสัมพันธ์หลักสูตร ระบบการรับสมัคร การเผยแพร่เอกสาร/เข้าถึงแหล่งข้อมูลโครงการฝึกอบรม การรับมอบวุฒิบัตร และการประเมินผลหลักสูตรผ่านช่องทางออนไลน์ เป็นต้น

3.2 พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อขับเคลื่อนและสนับสนุนงานตามภารกิจด้านการเผยแพร่ความรู้และให้บริการทางวิชาการ โดยการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการขยายความเร็วสัญญาณอินเทอร์เน็ตเพื่อสนับสนุนกิจกรรมการเรียนรู้ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ การปรับปรุงพัฒนาระบบโปรแกรมและฐานข้อมูลด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลเพื่อการเผยแพร่ความรู้ ข้อมูลทางวิชาการและสารสนเทศ เพื่อให้บุคลากรสามารถเข้าถึงองค์ความรู้ได้ทุกที่ทุกเวลา อาทิ การจัดทำเว็บไซต์รองรับรูปแบบการเรียนรู้ที่หลากหลายขึ้นของบุคลากร (www.trainingdoh.com) การเผยแพร่เนื้อหาของหลักสูตรฝึกอบรมและสื่อการเรียนรู้ในรูปแบบไฟล์วิดีโอผ่านช่องทางออนไลน์ (Facebook: Training DOH และ Youtube: Training DOH) รวมทั้งจัดทำหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (E - book) เผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์และสื่อออนไลน์ของกองฝึกอบรม เป็นต้น



3.3 โครงการฝึกอบรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning) กรมทางหลวงสนับสนุนการเรียนรู้ของบุคลากรในรูปแบบของ E-Learning เพื่อเป็นช่องทางในการพัฒนาตนเองและส่งเสริมการเรียนรู้แบบไม่จำกัด สามารถเรียนรู้ได้ทุกที่ ทุกเวลา โดยเนื้อหาหลักสูตรสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563 - 2565 ของสำนักงาน ก.พ. ดังนี้

- หมวดการพัฒนาองค์ความรู้ (Knowledge Development) ได้แก่ หลักสูตร งานบำรุงทาง หลักสูตร การตรวจสอบความปลอดภัยของถนนในงานบำรุงทางหลักสูตร การติดตั้งป้ายจราจร ระหว่างการก่อสร้าง หลักสูตรการควบคุมการก่อสร้างทางหลวง หลักสูตร งานอำนวยความสะดวกความปลอดภัย (หมวดป้ายจราจร) หลักสูตร งานอำนวยความสะดวก

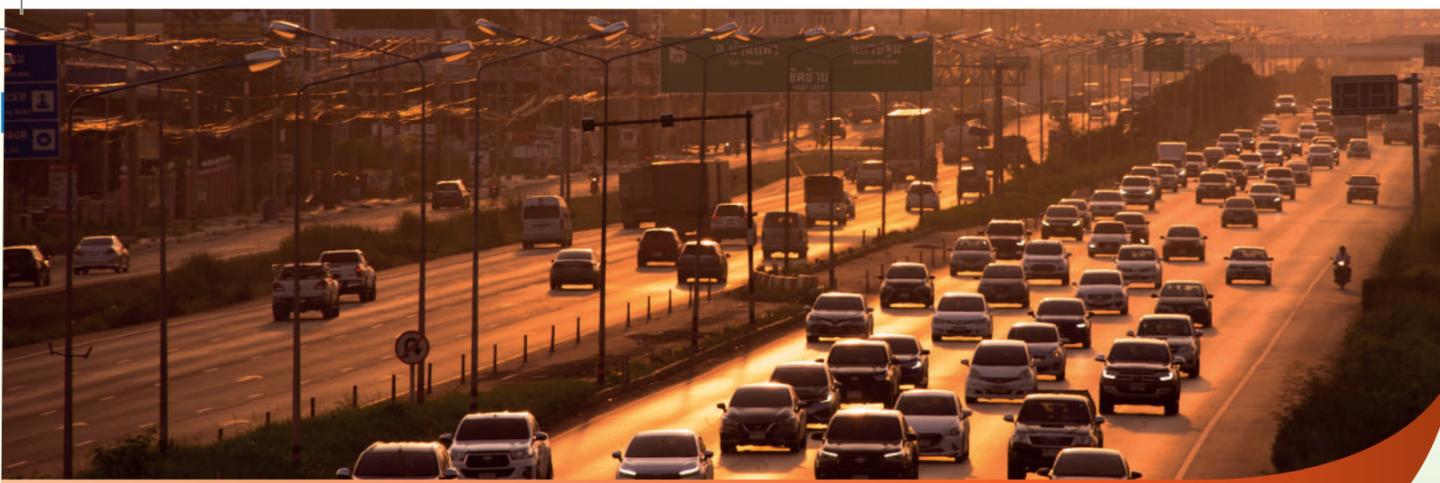
(หมวดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง)
- หมวดการพัฒนากรอบความคิด (Mindset) ได้แก่ หลักสูตร เทคนิคการบริหารเวลา
- หมวดทักษะด้านดิจิทัล (Digital Skill) ได้แก่ หลักสูตร การจัดการนวัตกรรม
- หมวดทักษะด้านภาษา (Language Skill) ได้แก่ หลักสูตร ภาษาอังกฤษ

4. ผลการดำเนินการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 กรมทางหลวงมีผลการดำเนินการพัฒนาทรัพยากรบุคคล รวมจำนวน 81 โครงการ/หลักสูตร ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร รวมจำนวน 8,421 คน และงบประมาณ รวมจำนวน 8,892,837 บาท ดังนี้

ประเภทหลักสูตร	หลักสูตร	ผู้ผ่านการฝึกอบรม	งบประมาณ (บาท)
โครงการตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคล	21	2,406	2,138,635
โครงการนอกแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคล	9	1,098	3,548,442
โครงการฝึกอบรม/สัมมนาตามข้อตกลงในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษา/ตามเงื่อนไขในสัญญาซื้อขาย/ตามคำร้องขอ	42	4,096	3,205,760
โครงการฝึกอบรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning)	9	1,021	-
รวม	81	8,421	8,892,837

ผลการดำเนินการพัฒนาทรัพยากรบุคคล จำแนกตามรูปแบบการพัฒนาทรัพยากรบุคคล

การฝึกอบรม/สัมมนา	72 โครงการ
การฝึกอบรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning)	9 โครงการ
การจัดการความรู้	4 โครงการ
การส่งบุคลากรไปฝึกอบรมหน่วยงานภายนอก	3 โครงการ
สื่อดิจิทัลเพื่อพัฒนาความรู้ของบุคลากร (Facebook และ Youtube: Training DOH)	259 คลิป



งานพัฒนาระบบบริหาร

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด

1. สรุปผลการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้ดำเนินการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 โดยสรุปผลเป็นประเด็นดังนี้

ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	เป้าหมาย			ผลการดำเนินงาน	คะแนนที่ได้
		ขั้นต้น (50)	มาตรฐาน (75)	ขั้นสูง (100)		
การประเมินประสิทธิผลการดำเนินงาน (Performance Base) (ร้อยละ 70)						
1. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน	10	28.89 คนต่อประชากรแสนคน	28.37 คนต่อประชากรแสนคน	27.85 คนต่อประชากรแสนคน	25.84 คนต่อประชากรแสนคน	100
2. ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร)	40	ร้อยละ 82 (ผลการดำเนินงานปี 64)	ร้อยละ 84.5 (ค่ากลางระหว่างเป้าหมายขั้นต้นและขั้นสูง)	ร้อยละ 87 (ค่าเป้าหมายตามเอกสารงบประมาณ)	ร้อยละ 87.73	100
3. จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข	20	3,241 แห่ง	3,251 แห่ง	3,266 แห่ง	3,275 แห่ง	100
การประเมินศักยภาพในการดำเนินงาน (Potential Base) (ร้อยละ 30)						
1. การขออนุญาตให้ยานพาหนะเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานผ่านระบบ Special Type Vehicles Permit Service (SVS Online)	15	ออกเอกสารเป็นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Licence/ E-Certificate/ E-Document) ผ่านทาง Mobile หรือเว็บไซต์	ออกเอกสารเป็นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Licence/ E-Certificate/ E-Document) ตามมาตรฐาน ETDA ผ่านทาง Mobile หรือเว็บไซต์และผู้รับบริการสามารถ Print out เอกสารได้	สามารถเริ่มให้บริการได้และมีจำนวนผู้ใช้งานผ่านระบบไม่น้อยกว่าร้อยละ xx ของจำนวนผู้รับบริการทั้งหมด	สามารถออกเอกสารได้ตามมาตรฐาน ETDA โดยสามารถเริ่มให้บริการได้ตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2565 และมีจำนวนผู้ใช้งานผ่านระบบจำนวน 10 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 55 ของจำนวนผู้รับบริการทั้งหมด 18 บริษัท	100
2. การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)	15	380 (ค่าเฉลี่ยคะแนนกลุ่มที่ 3 :351-399 คะแนน)	405.23 (คะแนนปี 64)	413.33 (คะแนนปี 64+2%)	ผลคะแนน 424.53 คะแนน	100

ที่มา : <https://esar.opdc.go.th/officer/2565>

ผลงานที่โดดเด่น

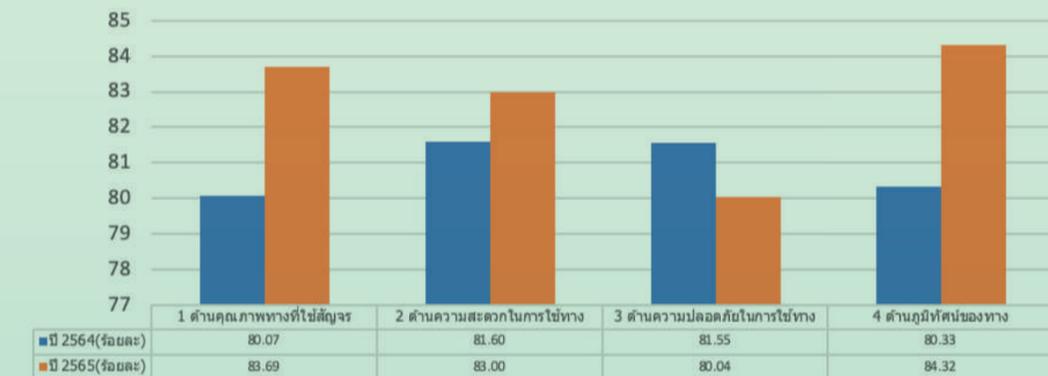
2. การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

สำนักงานพัฒนาระบบบริหารได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงเป็นการสำรวจความพึงพอใจในภาพรวม มีการวัดผลความพึงพอใจใน 4 ด้านดังนี้ 1.ด้านคุณภาพทางที่ใช้สัญจร 2.ด้านความสะดวกในการใช้ทาง 3.ด้านความปลอดภัยในการใช้ทาง 4.ด้านภูมิทัศน์ของทาง กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง จำนวน 1,722 คน ดำเนินการเก็บข้อมูลแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างทั้ง 77 จังหวัด ครอบคลุม 104 แขวงทางหลวงทั่วประเทศ

สรุปผลความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง ในภาพรวมทั้ง 4 ด้าน เท่ากับร้อยละ 82.78 และความพึงพอใจในด้านต่าง ๆ เรียงลำดับร้อยละความพึงพอใจจากมากไปหาน้อยดังนี้

1. ด้านภูมิทัศน์ของทาง ผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 84.32
2. ด้านคุณภาพทางที่ใช้สัญจร ผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 83.69
3. ด้านความสะดวกในการใช้ทาง ผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 83.00
4. ด้านความปลอดภัยในการใช้ทาง ผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 80.04

แผนภูมิ เปรียบเทียบผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 และ 2565



จากแผนภูมิ เปรียบเทียบความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 และ 2565 พบว่าด้านคุณภาพทางที่ใช้สัญจร ด้านความสะดวกในการใช้ทาง ด้านภูมิทัศน์ของทาง ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการฯ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ส่วนด้านความปลอดภัยในการใช้ทาง ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการฯ ลดลงจากปี พ.ศ. 2564 แต่ก็ยังอยู่ในระดับความความพึงพอใจมาก



การวางแผนพัฒนาทางหลวง

งานวางแผนพัฒนาทางหลวง เป็นหนึ่งในภารกิจหลักที่สำคัญของกรมทางหลวง ประกอบด้วย

- การกำหนดและวิเคราะห์ยุทธศาสตร์และเป้าหมายของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- การศึกษาและวางแผนพัฒนาทางหลวงทั้งระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อใช้เป็นกรอบในการพิจารณาคัดเลือก และจัดลำดับความสำคัญโครงการ
- การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ทั้งนี้ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจพิจารณาลงทุนโครงการ การกำหนดหลักเกณฑ์ความต้องการระบบโครงข่ายทางหลวง การจัดการข้อมูลระบบทางหลวง (ประเภททางหลวง ระบบหมายเลขทางหลวง และระยะทางควบคุม) การศึกษาวิเคราะห์การลงทุนด้านทางหลวง (เงินงบประมาณ เงินกู้ และแหล่งเงินอื่น ๆ) การวิเคราะห์และจัดทำแผนการดำเนินงานโครงการและงบประมาณของกรมทางหลวง รวมถึงการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนเพื่อกำหนดแผนกลยุทธ์การลงทุนโครงการต่าง ๆ และการติดตามผลการดำเนินงานและการประเมินผลโครงการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อให้ทราบถึงผลลัพธ์และความคุ้มค่าของการดำเนินโครงการ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่ผ่านมาและที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อนำมาปรับปรุงและแก้ไขแนวทางการพัฒนาทางหลวงต่อไป

ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 กรมทางหลวงมีกิจกรรมการดำเนินงานด้านการวางแผนพัฒนาทางหลวงที่สำคัญ ดังนี้

1. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา จ.ชลบุรี

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถาเป็นหนึ่งในโครงการที่สำคัญของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่จะช่วยเติมเต็มโครงข่ายคมนาคมให้สมบูรณ์ เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปสู่ภาคตะวันออกได้อย่างสะดวก ทั้งทางน้ำ ทางบก ทางราง และทางอากาศ เกิดการเชื่อมต่อระบบขนส่งอย่างไร้รอยต่อ สามารถรองรับการไหลเวียนของการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยเสริมการให้บริการของโครงการสนามบินอุตะเถาเพื่อยกระดับเป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ ๓ รวมถึงจะทำให้การพัฒนาเขตพิเศษภาคตะวันออกกลายเป็นเมืองท่าและเมืองธุรกิจที่สำคัญของประเทศไทย ตลอดจนเป็นแรงผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการบิน และประตูเศรษฐกิจสู่เอเชีย

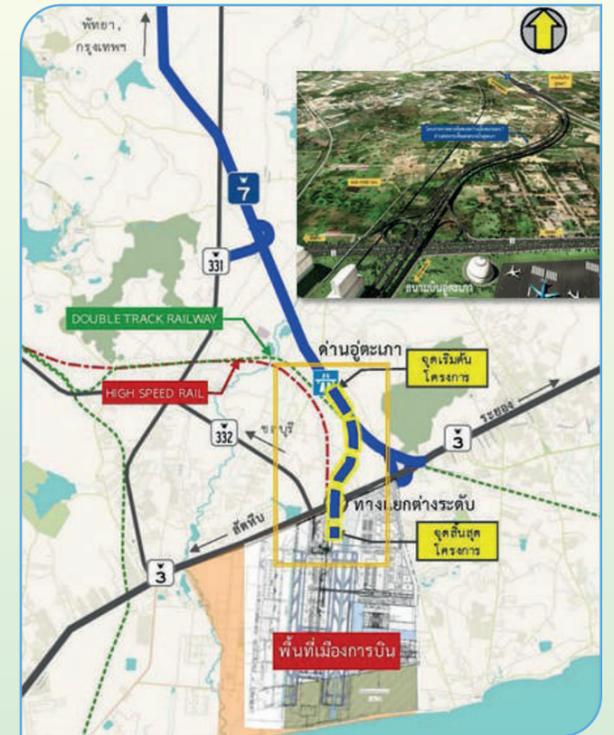
โครงการดังกล่าวเป็นการก่อสร้างทางยกระดับแนวใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษที่มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ และมีทางบริการระดับพื้นเพื่อรองรับการสัญจรไปมาของผู้ใช้เส้นทางบริเวณใต้ทางยกระดับ รวมทั้งก่อสร้างช่องทางเลี้ยวและทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) พร้อมปรับปรุงขยายจาก 4 ช่องจราจรเป็น 8 ช่องจราจร ทั้งนี้ เนื่องจากส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถานี้ เป็นส่วนหนึ่งของทางเข้า - ออก สำหรับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา - มาบตาพุด และอยู่นอกบริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านอุตะเถา จึงไม่จำเป็นต้องก่อสร้างด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเพื่อเรียก

เก็บค่าธรรมเนียมใช้ทางเพิ่มเติมกับผู้ใช้งานในช่วงส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา และเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2565 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการฯ ในวงเงินรวมทั้งสิ้น 4,508 ล้านบาท และบรรจุอยู่ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ 2565 โดยจะดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จทันตามกำหนดการเปิดให้บริการสนามบินอุตะเถา

2. การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองเลย จ.เลย

โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองเลย จ.เลย เป็นโครงการที่ช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง แก้ปัญหาการจราจรที่แออัดและหนาแน่นในตัวเมืองเลย ซึ่งไม่สามารถขยายช่องจราจรเพิ่มเติมได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดของเขตทาง ช่วยลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านบริเวณตัวเมืองเลยโดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ และสนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดเชื่อมต่อไปยัง อำเภอเชียงคาน และอำเภอภูเรือ รวมทั้งเป็นการเสริมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนของจังหวัดเลยเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ผ่านทางสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ไทย-ลาว ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นโครงการที่มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันได้ของประเทศ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (2560 - 2565) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และเป็นการดำเนินการตามมติในการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ที่จังหวัดหนองคาย เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561

โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองเลย จ.เลย เป็นการดำเนินงานก่อสร้างทางแนวใหม่ ในลักษณะเป็นถนนวงแหวนรอบเมืองเลย ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในวงกว้าง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงรูปแบบ แนวเส้นทาง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานให้มีความเหมาะสม และจำเป็นต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์และจัดทำกรมีมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการอย่างทั่วถึง อีกทั้งต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ในการลงทุนของโครงการ ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่า แนวเส้นทางด้านทิศตะวันตกมีความเหมาะสมที่จะดำเนินการก่อน โดยจะสามารถแก้ปัญหาการจราจรแออัดและหนาแน่นในตัวเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจุบันโครงการฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี 2566 เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดแล้ว จากนั้นจะเสนอขอออกพระราชกฤษฎีกาและ



ขอรับจัดสรรงบประมาณสำหรับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อนจะเสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณสำหรับการก่อสร้างโครงการฯ ต่อไป

3. การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอุดรดิตถ์ จ.อุดรดิตถ์

โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอุดรดิตถ์ จ.อุดรดิตถ์ เป็นโครงการที่ช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง แก้ปัญหาการจราจรที่แออัดและหนาแน่นในตัวเมืองอุดรดิตถ์โดยช่วยลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านบริเวณตัวเมืองอุดรดิตถ์โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ สนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดเชิงประวัติศาสตร์อารยธรรม เมืองตำนานลับแล ถิ่นกำเนิดของวีรบุรุษกู้ชาติ พระยาพิชัยดาบหัก พระแท่นศิลาอาสน์ บ่อเหล็กน้ำพี้ และแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ได้แก่ เขื่อนสิริกิติ์ อุทยานแห่งชาติภูสอยดาว อุทยานแห่งชาติต้นสักใหญ่ รวมทั้งเป็นการเสริมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนของจังหวัดอุดรดิตถ์เชื่อมต่อไปยัง เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผ่านด่านแดนถาวรภูถู่ ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันได้ของประเทศ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (2566 - 2570) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

รวมทั้ง เป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2561 ที่ได้เห็นชอบให้มีการผลักดันโครงการระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมฆาลาย (Luang-prabang -Indochina - Mawlamyine Economic Corridor : LIMEC) เพื่อเชื่อมโยงสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศไทย รัฐกระเหรี่ยง และรัฐมอญ ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอุดรดิตถ์ จ.อุดรดิตถ์ เป็นการดำเนินงานก่อสร้างทางแนวใหม่ ในลักษณะเป็นถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรดิตถ์ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้าง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงรูปแบบ แนวเส้นทาง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานให้มีความเหมาะสม และจำเป็นต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์และจัดทำกรมีส่วนร่วมกับประชาชนในพื้นที่โครงการอย่างทั่วถึง อีกทั้งต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ในการลงทุนของโครงการ ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

4. การประเมินผลการพัฒนาทางหลวงเพื่อการวางแผนบูรณาการระบบคมนาคมขนส่งตามเป้าหมายยุทธศาสตร์แห่งชาติ

การติดตามและประเมินผลโครงการมีความเกี่ยวข้องกับทุกขั้นตอนในกระบวนการพัฒนาโครงการทางหลวง ไม่ว่าจะเป็นการวางแผน การก่อสร้างโครงการ การควบคุมการใช้งาน การบำรุงรักษาหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ดังนั้น งานประเมินโครงการจึงถือเป็นกลไกสำคัญที่จะควบคุมการดำเนินการของกรมทางหลวงให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันการดำเนินโครงการต่าง ๆ จำเป็นต้องสอดคล้องกับเป้าหมายและทิศทางปฏิรูปประเทศที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ ภายใต้วิสัยทัศน์ที่มุ่งหวังให้ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

เนื่องด้วยความสอดคล้องของนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการและการพัฒนาโครงการทางหลวง มีความยุ่งยากซับซ้อนในหลายมิติ เช่น มิติในด้านเป้าหมายและผู้ที่เกี่ยวข้อง มิติในด้านกระบวนการประเมินผลกระทบ มิติของระดับของผลกระทบ และมิติในด้านระยะเวลาของผลกระทบ เป็นต้น ทำให้เกิดข้อจำกัดในการประเมินผลสำเร็จของการพัฒนาโครงการทางหลวง ส่งผลให้การกำหนดเป้าหมายการประเมิน วิธีการประเมิน การสำรวจข้อมูล ตลอดจนการดำเนินการประเมินผล และรายงานผลโครงการอาจไม่ครอบคลุมและชัดเจน ซึ่งอาจ

ส่งผลกระทบต่อการวางแผนการพัฒนาทางหลวงในอนาคตของหน่วยงานไม่สอดคล้องกับเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ชาติ ด้วยเหตุนี้กรมทางหลวงจึงดำเนินโครงการการศึกษาการประเมินผลการพัฒนาทางหลวงเพื่อการวางแผนบูรณาการระบบคมนาคมขนส่งตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างแผนปฏิบัติการและการดำเนินโครงการต่าง ๆ ของกรมทางหลวง กับประเด็นเป้าหมายภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ รวมถึงแผนแม่บทและแผนพัฒนาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดเป้าหมาย ตัวชี้วัด เพื่อให้ได้มาซึ่งวิธีการประเมินโครงการที่เป็นสากล เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นแนวทางในการตรวจสอบและประเมินความสำเร็จของการพัฒนาโครงการทางหลวงเพื่อบรรลุเป้าหมายด้านคมนาคมขนส่งอย่างเป็นรูปธรรมรวมถึงเป็นแนวทางในการเสนอและการพัฒนาโครงการใหม่ ๆ ที่ตอบโจทย์เป้าหมายที่กำหนดอย่างชัดเจน เพื่อให้การพัฒนาประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับทิศทางที่แผนยุทธศาสตร์ชาติกำหนดไว้ ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการประเมินผลการพัฒนาทางหลวงแล้วเสร็จ

5. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน - บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

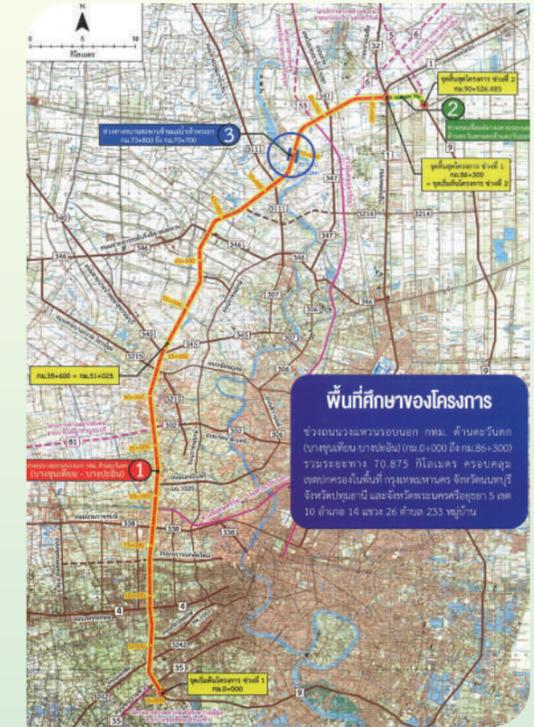
กรมทางหลวงมีแนวทางที่จะพัฒนาถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียนถึงบางปะอิน ให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแบบมีการควบคุมทางเข้า - ออกโดยสมบูรณ์ เพื่อสอดคล้องกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและด้านใต้ที่มีการควบคุมทางเข้า - ออกโดยสมบูรณ์ ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 3 สายทาง ได้แก่ (1) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา (2) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (3) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว เป็นผลให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าลดลง เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน - บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งครอบคลุมพื้นที่

กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เริ่มต้นโครงการที่ กม. 0+000 และสิ้นสุดโครงการที่ กม. 90+526 รวมเป็นระยะทาง 75.101 กิโลเมตร แบ่งออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 ช่วงวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางปะอิน) (กม.0+000 ถึง กม.86+300) ช่วงที่ 2 ช่วงถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก (กม.86+300 ถึง กม.90+526) ช่วงที่ 3 ช่วงทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (กม.73+800 ถึง กม.75+700) ซึ่งพบว่ามีแหล่งโบราณสถานอยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 1 กิโลเมตร ให้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อนการพัฒนาโครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน - บางปะอิน) รวมถนนเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก และทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จทั้ง 3 ช่วง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) ในช่วงที่ 3

6. การพัฒนาโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2

ภายหลังจากการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 1 แล้วเสร็จเมื่อปีพ.ศ.2539 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวงดำเนินการจัดทำแผนการก่อสร้างทางสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โดยปัจจุบันแผนดำเนินการดังกล่าวครอบคลุมการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ทั่วประเทศ รวม 11 โครงการ ระยะทางรวม 5,246.21 กิโลเมตร ดังนี้



- โครงการที่ 1 นครสวรรค์ - พิษณุโลก - อ.เด่นชัย - แพร่ - อ.งาว (รวมแพร่ - น่าน)
- โครงการที่ 2 อ.แม่สอด - ตาก - สุโขทัย - พิษณุโลก - อ.หล่มสัก - อ.ชุมแพ - ขอนแก่น - ภาพสินธุ์ - มุกดาหาร
- โครงการที่ 3 สระบุรี - เพชรบูรณ์ - อ.หล่มสัก - เลย
- โครงการที่ 4 บ.หินกอง - นครนายก - ปราจีนบุรี - อ.อรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา
- โครงการที่ 5 นครปฐม - สุพรรณบุรี - อ.ป่าโมก - สระบุรี (รวมกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี)
- โครงการที่ 6 นครสวรรค์ - ชัยภูมิ - อ.บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - อุบลราชธานี - ชองเม็ก
- โครงการที่ 7 อ.สัตหีบ - อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย - อ.โชคชัย - อ.นางรอง - อ.ปราสาท - อุบลราชธานี - มุกดาหาร (รวม อ.สีคิ้ว - อ.โชคชัย)
- โครงการที่ 8 สุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช - สงขลา - อ.หาดใหญ่ (รวมสงขลา - อ.จะนะ)
- โครงการที่ 9 ภูเก็ต - พังงา - กระบี่ - ตรัง - พัทลุง (รวม อ.ห้วยยอด - นครศรีธรรมราช)
- โครงการที่ 10 เลย - อุดรธานี - สกลนคร - นครพนม
- โครงการที่ 11 โครงการอื่น ๆ ได้แก่ สาย อ.สากเหล็ก - อ.วังทอง, สายสุโขทัย - สวรรคโลก, สาย อ.สีคิ้ว - ชัยภูมิ, สาย อ.แก่งคร้อ - อ.ชุมแพ, สายชุมพร - ระนอง และสายสุราษฎร์ธานี - พังงา

โดยปัจจุบันผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้า ดังนี้

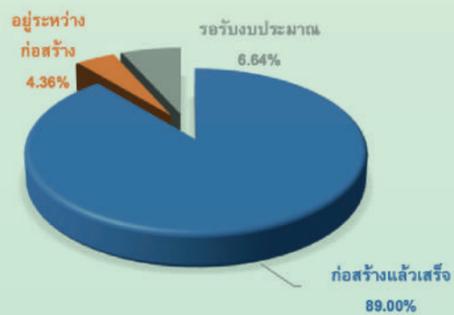
หน่วย: ระยะทาง (กิโลเมตร)

โครงการฯ	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง (*)	รอรับการจัดสรรงบประมาณ (**)	รวม
1	527.46	16.15	20.00	563.61
2	752.36	-	80.73	833.09
3	280.21	-	111.83	392.04
4	196.00	-	-	196.00
5	229.24	-	-	229.24
6	396.85	110.82	136.01	643.67
7	917.36	-	-	917.36
8	343.16	-	-	343.16
9	386.74	-	-	386.74
10	285.12	32.79	-	317.91
11	354.27	69.13	-	423.40
รวม	4,668.77	228.89	348.57	5,246.22
ร้อยละ	89.00	4.36	6.64	100.00

สถานะ : เดือนกันยายน 2565

หมายเหตุ :(*) รวมโครงการที่ ครม. เห็นชอบให้ใช้เงินกู้ต่างประเทศ (สัดส่วน 50%) จำนวน 3 โครงการ เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2559

(**) อาจมีบางโครงการใช้เงินกู้ต่างประเทศเพื่อดำเนินการ



7. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ)

รัฐบาลได้กำหนดนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ 10 จังหวัด ตามประกาศ กนพ.ที่ 1/2558 และ 2/2558 เพื่อสร้างฐานการผลิตที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนและพัฒนาเมืองชายแดนเป็นการเปิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ให้สามารถเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างทั่วถึง เป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมและรายได้ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ชายแดน และแก้ไขปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน

กรมทางหลวงจึงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ โดยมีแผนการดำเนินงานระหว่างปี พ.ศ. 2557 - 2571 ทั้งหมด 47 โครงการ ระยะทาง 1,016.540 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ 29 โครงการ ระยะทาง 798.916 กิโลเมตร อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 15 โครงการ ระยะทาง 136.349 กิโลเมตร และมีแผนการดำเนินงานในอนาคตอีก 3 โครงการ ระยะทาง 81.275 กิโลเมตร

คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2565 เห็นชอบการกำหนดพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ 4 ภาค ประกอบด้วย

- 1) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor : NEC -Creative LANNA) ได้แก่ จังหวัด เชียงราย เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง
- 2) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor : NeEC - Bioeconomy) ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น นครราชสีมา อุดรธานี และหนองคาย
- 3) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันตก (Central -Western Economic Corridor : CWEC) ได้แก่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นครปฐม สุพรรณบุรี และกาญจนบุรี
- 4) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช

โดยกรมทางหลวงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษในอนาคต ดังนี้

- 1) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor : NEC) 25 โครงการ
- 2) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor : NeEC) 20 โครงการ
- 3) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC) 32 โครงการ
- 4) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) 13 โครงการ

8. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ ซึ่งดำเนินการต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ Eastern Seaboard ที่ดำเนินงานมาตลอด โดยรัฐบาลมีเป้าหมายหลักในการส่งเสริมการลงทุน เพื่อเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้และทำให้เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโตได้ในระยะยาว และในปัจจุบันได้มี

การออก พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 โดยครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา

กรมทางหลวงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกดังกล่าว โดยมีแผนการดำเนินงานระหว่างปี พ.ศ. 2557 - 2566 ทั้งหมด 64 โครงการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 27 โครงการ อยู่ระหว่างก่อสร้าง 21 โครงการ และมีแผนการดำเนินงานในอนาคตอีก 16 โครงการ

9. การจัดทำแผนงบประมาณประจำปี

ในแต่ละปีกรมทางหลวงได้จัดทำแผนเสนอของบประมาณตามความต้องการไปยังสำนักงบประมาณเพื่อรวบรวมและพิจารณาถ่วงดุลตามกระบวนการ ซึ่งการจัดทำแผนดังกล่าวสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง และความจำเป็นเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนในการเดินทางของประชาชน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ.2565 กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณมาดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงการทางหลวง จำแนกตามลักษณะของแผนงาน ดังนี้

9.1 โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 กรมทางหลวงได้รับการพิจารณาจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการใหม่ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาทางคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ้นจำนวน 15 โครงการ ดังนี้

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ/ผลผลิต/กิจกรรม	จำนวนโครงการ	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	งบประมาณปี 2565 (ล้านบาท)
1	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	13	4,050	810
	1.1 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อบริเวณขนส่ง	1	300	60
	1.2 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	9	3,060	612
	1.3 กิจกรรมก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพาน และท่ออุโมงค์	1	150	30
	1.4 กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	1	240	48
2	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	2	440	88
	2.1 กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก	2	440	88
รวม		15	4,490	898

9.2 โครงการก่อสร้างขนาดเล็ก

กรมทางหลวงยังได้ดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงที่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี ใช้งบประมาณไม่สูงมาก เพื่อเป็นการแก้ไข/บรรเทาปัญหาเฉพาะจุด และสอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของระดับพื้นที่ เช่น ปัญหาการจราจรติดขัดในย่านชุมชน ซึ่งกระจาย

ครอบคลุมอยู่ทั่วภูมิภาคของประเทศ ทั้งนี้เพื่อดูแลทางหลวงให้มีสภาพดีได้มาตรฐาน สามารถให้บริการกับประชาชนผู้ใช้เส้นทางได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ภายใต้โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ ประกอบด้วย

9.2.1 กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน

เป็นการปรับปรุงเส้นทางบริเวณที่ผ่านย่านชุมชนที่มี



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ประชาชนอาศัยอยู่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการสัญจรผ่านย่านชุมชน และอำนวยความสะดวกปลอดภัยของการสัญจรภายในชุมชนด้วย ทั้งนี้ เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุลดฝุ่นละออง ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่

9.2.2 กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ

เป็นการก่อสร้างปรับปรุงสะพานและอาคารระบายน้ำ ขนาดเล็กให้ได้มาตรฐานสอดคล้องกับมาตรฐานของทางหลวง ทั้งนี้ อาจรวมถึงการดำเนินงานในลักษณะอื่น ๆ ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ ป้องกันการเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง อาทิเช่น การก่อสร้างรางระบายน้ำถาวร งานป้องกันการกัดเซาะคอสะพาน เป็นต้น



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

9.2.3 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง เนื่องจากโครงการก่อสร้างถนนในปัจจุบันมุ่งเน้นไปในทิศทางของการเพิ่มประสิทธิภาพของถนนเป็นหลัก และเป็นสิ่งที่จำเป็นและมีความเหมาะสม เช่น กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ซึ่งเป็นโครงการที่เพิ่มประสิทธิภาพของทางหลวงในลักษณะต่าง ๆ และคำนึงถึงปริมาณการจราจรที่มีปริมาณค่อนข้างสูงเป็นหลัก และเป็นการก่อสร้างเพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหาเนื่องจากการเจริญเติบโตของชุมชนบริเวณสองข้างทาง แต่ยังคงมีถนนอีกส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญในลักษณะที่แตกต่างออกไปและยังไม่ได้รับการก่อสร้างปรับปรุงหรือพัฒนาเท่าที่ควร นั่นคือ “ถนนที่ยังไม่มีไหล่ทาง”



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

9.2.4 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

เนื่องจากปัญหาจากการดำเนินการโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการดำเนินการ มีขั้นตอนในการพิจารณาที่หลากหลาย และวัตถุประสงค์ของโครงการขนาดใหญ่เน้นเรื่องการแก้ไขปัญหาดูแลเส้นทางในการเดินทาง ซึ่งไม่ทันการต่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในบางพื้นที่ที่ต้องการเร่งรัดดำเนินการอย่างเร่งด่วนทุกปี กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเป็นงานก่อสร้างขนาดเล็กที่สามารถดำเนินการพัฒนาและแก้ไขปัญหาในโครงข่ายทางหลวงสายหลักและสายสำคัญ อย่างมีประสิทธิภาพบรรลุเป้าหมายสูงสุดคุ้มค่าต่อการลงทุน เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนโดยรวม ก่อนที่โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่จะเข้าดำเนินการ เช่น งานปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริม ด้านเศรษฐกิจ การค้า

และการท่องเที่ยว งานแก้ไขปัญหาทางหลวงที่มีลักษณะเป็นคอขวด เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันลักษณะปัญหาดังกล่าวมีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจัยหลายด้านด้วยกัน เช่น การขยายตัวของชุมชนและการพัฒนาพื้นที่บริเวณสองข้าง การเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรจากการเดินทางโดยทั่วไปของผู้ใช้เส้นทาง และการขนส่งสินค้าทั้งภายในชุมชนเองรวมทั้งการขนส่งระหว่างจังหวัดและภูมิภาค ตลอดจนระดับประเทศ



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

9.2.5 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค เป็นแผนงานที่ใช้พัฒนาทางหลวงในมิติของภาคและ



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ของประเทศ เป็นการพัฒนาทางหลวงแบบบูรณาการหลายภาคส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเป็นแผนงานที่พัฒนาทางหลวงตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ของรัฐของแต่ละภาคหลายด้านด้วยกัน อาทิ ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว ด้านการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ ด้านการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน เป็นต้น แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาคจะช่วยส่งเสริมให้นโยบายของรัฐบาลตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นบรรลุวัตถุประสงค์ได้

โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 มีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

ที่	กิจกรรม	แผนงานทั้งหมด	
		จำนวน	ล้านบาท
1	กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	63	2,276.30
2	กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ	40	530.50
3	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	17	707.50
4	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	128	5,659.30
5	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	77	3,713.00
รวม		325	12,886.60

10. การประเมินผลโครงการ

การประเมินผล เป็นเครื่องมือที่สำคัญขององค์กรที่จะช่วยให้ทราบว่าการดำเนินการกิจกรรมของหน่วยงานบรรลุวัตถุประสงค์เป้าหมายที่ต้องการมากน้อยเพียงใด มีประสิทธิภาพหรือไม่ ผลจากการประเมินจะให้ข้อมูลที่แสดงให้เห็นถึงความสำเร็จ รวมถึงแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่พบ ซึ่งจะส่งผลให้องค์กรมีการพัฒนาปรับปรุงได้ดียิ่งขึ้น โดยการประเมินผลการดำเนินการกิจกรรมของกรมทางหลวงนั้น แบ่งตัวชี้วัดที่ใช้ในการประเมินออกเป็น 2 ระดับ คือ 1) ตัวชี้วัดในระดับภาพรวมขององค์กร ซึ่งได้ถูกกำหนดอยู่ในแผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 -2565) และ 2) ตัวชี้วัดในระดับโครงการเพื่อติดตามและประเมินผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายและตัวชี้วัดที่ได้กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการ ตลอดจนความคุ้มค่าของการใช้จ่ายงบประมาณของรัฐให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงการดำเนินการกิจกรรมของหน่วยงานรัฐที่จะต้องสอดคล้องกับเป้าหมาย ที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาล

ภารกิจด้านการประเมินผลของสำนักแผนงานในปัจจุบันจะมุ่งเน้นไปที่การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้ภารกิจของกรมทางหลวงในการให้บริการแก่ผู้ใช้ทางบนโครงข่ายทางหลวงอย่างเช่น ความคล่องตัวในการเดินทาง คุณภาพของทางหลวงและความปลอดภัย เป็นต้น โดยนำแนวทางการประเมินผลโครงการขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization For Economic Co-operation and Development : OECD) และองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) มาปรับใช้ โดยจะมีการประเมินผลเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วประมาณ 3-5 ปี ซึ่งการประเมินผลจะมีการพิจารณาใน 5 มิติ ดังนี้

❖ **มิติด้านความเกี่ยวข้องและสอดคล้อง (Relevance and Coherence)** จะพิจารณาความสอดคล้อง ประสานกันของกรวัดวัตถุประสงค์และดำเนินงาน กับนโยบายแผนกลยุทธ์และยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

❖ **มิติด้านความมีประสิทธิภาพ (Efficiency)** เป็นการเปรียบเทียบ ระหว่างผลการดำเนินงานกับทรัพยากรและแผนงานที่กำหนดไว้ อย่างเช่น ประกอบด้วย ผลผลิต ระยะเวลาดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ เป็นต้น

❖ **มิติด้านความมีประสิทธิภาพ (Effectiveness)** เป็นการประเมินผลสำเร็จของการดำเนินงาน กับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยใช้ตัวชี้วัดที่เหมาะสมทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ

❖ **มิติด้านผลกระทบ (Impact)** โดยจะประเมินผลที่เกิดขึ้นภายหลังจากการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งในทางบวกและทางลบที่เกิดขึ้นในช่วงระยะหนึ่งหลังจากการดำเนินงานแล้วเสร็จ

❖ **มิติด้านความยั่งยืน (Sustainability)** เป็นการประเมินความสามารถในการบริหารจัดการภายหลังการดำเนินงานแล้วเสร็จ อย่างเช่น โครงสร้างการบริหารจัดการ ความสามารถของบุคลากรของผู้รับผิดชอบ แผนการบำรุงรักษา และงบประมาณที่จัดสรรเป็นต้น รวมทั้งประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น รวมไปถึงการสนับสนุนเป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 สำนักแผนงาน กรมทางหลวง โดยกลุ่มงานประเมินผลได้คัดเลือกโครงการที่เหมาะสมเพื่อทำการประเมินผลการดำเนินงานซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้

1. การประเมินผลตามแบบรายงานการวิเคราะห์ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณของสำนักงบประมาณ โดยมีการประเมินทั้งด้านประสิทธิภาพและด้านประสิทธิผลในมิติต่าง ๆ ได้แก่ เชิงปริมาณ เชิงคุณภาพ เชิงระยะเวลาและเชิงค่าใช้จ่าย ซึ่งประกอบด้วย

- ผลผลิตทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา
- ผลผลิตทางหลวงมีความปลอดภัย
- โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน
- โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง
- โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก

2. โครงการติดตามประเมินผลหลังดำเนินการแล้วเสร็จ (Ex-Post Evaluation) ในมิติของความสอดคล้อง ประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบ และความยั่งยืน รวมถึงความคุ้มค่าของโครงการ พร้อมทั้ง การวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรคและแนวทางแก้ไข รวมถึงข้อเสนอแนะ ซึ่งการติดตามและประเมินผลโครงการของกลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน ในปีที่ผ่านมา มีดังต่อไปนี้

• โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 12 (แยกอินโดจีน) จ.พิษณุโลก

• โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 338 สายปิ่นเกล้า-นครชัยศรี (ก่อสร้างทางคู่ขนาน) ระหว่าง กม.24+200 - กม. 27+050 LT

- โครงการก่อสร้างทางลอดทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 1045 (แยกวังสีสุบ) จ.อุตรดิตถ์
- โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3648 ทางเลี่ยงเมืองแก่ง ระหว่าง กม. 00+000 -กม.11+533





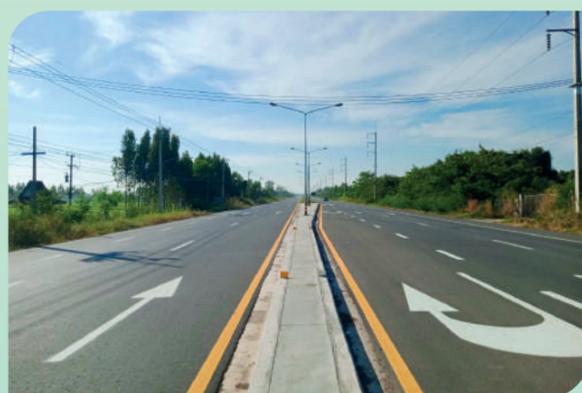
งานก่อสร้างทางหลวง

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 319 สาย ปราจีนบุรี - อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองบัวหมี - อ.พนมสารคาม ตอน 1

สำนักก่อสร้างทางที่ 1 ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 319 สาย ปราจีนบุรี - อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองบัวหมี - อ.พนมสารคาม ตอน 1 ระหว่าง กม.22+300 - กม. 30+538 รวมระยะทาง 8.23 กิโลเมตร ในพื้นที่อำเภอศรีมโหสถ จังหวัดปราจีนบุรี โดยเป็นมาตรฐานชั้นทางพิเศษ (4 และ 6 ช่องจราจร) ผิวจราจรแบบแอสฟัลต์คอนกรีต (Asphalt Concrete) กว้างช่องละ 3.50 เมตร เกาะกลางแบบยก (Raised Median) งบประมาณก่อสร้าง 795,198,000.00 บาท

สำหรับทางหลวงหมายเลข 319 ช่วง ปราจีนบุรี - อ.พนมสารคาม เป็นเส้นทางสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรากับจังหวัดปราจีนบุรีและจังหวัดนครนายก ซึ่งมีความสำคัญในการเดินทางขนส่งสินค้าจากพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก (EEC) ไปสู่พื้นที่ตะวันออกเฉิยเหนือและภาคกลาง

ปัจจุบันโครงการก่อสร้างได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ซึ่งจะพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อเพิ่มศักยภาพรองรับการคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เชื่อมโยงตัวเมืองจังหวัดปราจีนบุรีกับอำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา รวมทั้ง สนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในด้านต่างๆและเป็นการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์เข้ากับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก (EEC)



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย แยกอินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน แยกอินทร์บุรี - บ.หนองบัวทอง ตอน 2

สำนักก่อสร้างทางที่ 1 ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย แยกอินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน แยกอินทร์บุรี - บ.หนองบัวทอง ตอน 2 ระหว่าง กม.14+600 - กม. 28+000 รวมระยะทาง 13.40 กิโลเมตร ในพื้นที่อำเภอตาคลี จังหวัดนครสวรรค์ โดยเป็นมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร (ขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร) ผิวทางแบบคอนกรีต (Joint Reinforce Concrete Pavement) กว้างช่องละ 3.50 เมตร เกาะกลางแบบแบรีเออร์คอนกรีต (Concrete Barrier) พร้อมติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกตลอดเส้นทาง งบประมาณก่อสร้าง 1,205,277,789.72 บาท

สำหรับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 สาย อินทร์บุรี - เชียงใหม่ เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ - ได้เชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย มีระยะทางประมาณ 545 กิโลเมตร โดยเริ่มต้นจากทางแยกต่างระดับอินทร์บุรี บนทางหลวงหมายเลข 32 ในพื้นที่อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ปลายทางบรรจบกับถนนสุเทพ ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมีอัตราการเดินทางและขนส่งเพิ่มสูงขึ้นทุกปี

ปัจจุบันโครงการก่อสร้างได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ซึ่งจะทำการคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับภูมิภาค ส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ และสังคมของจังหวัด ช่วยลดปริมาณจราจรจากเส้นทางหลัก



โดยเฉพาะผู้ใช้ทางที่มีจะเดินทางไป จังหวัดพิจิตร พิษณุโลก เพชรบูรณ์ และอุตรดิตถ์ รวมทั้ง เป็นการสนับสนุนโครงข่ายเส้นทางการค้ากลไกความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub - Region Economic Co - Operation : GMS)

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย นครราชสีมา - บรรจบทางหลวงหมายเลข 2067 (บ.บึง) จ.นครราชสีมา

สำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย นครราชสีมา - บรรจบทางหลวงหมายเลข 2067 (บ.บึง) จ.นครราชสีมา โดยมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 2 ที่กม.161+281 - กม.177+500 ระยะทางประมาณ 16.219 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นงานก่อสร้างเป็นมาตรฐานชั้นพิเศษขยายผิวจราจรเดิมจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) และมีชั้นผิวทางคอนกรีต โดยได้ดำเนินการทั้งในส่วนของผิวทางเดิมและส่วนขยายคันทางใหม่

สำหรับทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ระหว่าง กม.161+281-กม.177+500 เป็นเส้นทางเศรษฐกิจในการเดินทางท่องเที่ยวและการขนส่งด้านโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างภาคและทั้งภายในจังหวัดนครราชสีมา ไปยังจังหวัดขอนแก่น รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียงด้วย ซึ่งโครงการดังกล่าวจะเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดช่วงติดกับทางวงแหวนนครราชสีมา ทางหลวงหมายเลข 290 ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรให้มีความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็วในการคมนาคมขนส่ง รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวในภูมิภาค



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย ยโสธร - อำนาจเจริญ ตอน ยโสธร - บ.น้ำปลัก

สำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย ยโสธร - อำนาจเจริญ ตอน ยโสธร - บ.น้ำปลัก แบ่งเป็นจำนวน 2 ตอน ได้แก่ ตอน 1 ระหว่าง กม.267+630 - กม. 283+980 ระยะทาง 16.350 กิโลเมตร และ ตอน 2 กม.283+980 - กม.300+423 ระยะทาง 16.443 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นงานก่อสร้างมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร ชั้นผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต รวมทั้งติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวงในพื้นที่จังหวัดยโสธรและจังหวัดอำนาจเจริญ

สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย ยโสธร - อำนาจเจริญ ตอน ยโสธร - บ.น้ำปลัก เป็นการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดยโสธรกับจังหวัดอำนาจเจริญ ซึ่งเป็นแหล่งชุมชนเมืองพักอาศัย ทำให้มีปริมาณรถยนต์และรถบรรทุกสินค้าเดินทางเป็นจำนวนมาก ซึ่งโครงการดังกล่าวจะทำให้ผู้สัญจรและรถบรรทุกสินค้าสามารถเดินทางเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดยโสธรกับจังหวัดอำนาจเจริญ เป็นไปด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย รวมถึงการเดินทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอื่น ๆ ในกลุ่มภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการสนับสนุนยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์อีกด้วย



โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สาย บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ตอน 18

สำนักก่อสร้างสะพาน ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สาย บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ช่วง กม.72+328 - กม.74+300 รวมระยะทาง 1.97 กิโลเมตร มีลักษณะโครงสร้างสะพานเป็นคอนกรีตอัดทรงแชนิด Segmental Box Girder ความกว้างผิวจราจรรวมไหล่ทาง 16.60 เมตร ขนาด 3 ช่องจราจร จำนวน 2 สะพาน โดยผิวสะพานเป็นแอสฟัลท์คอนกรีตหนา 5 ซม. พร้อมติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายจราจร งานระบบระบายน้ำบนสะพาน

สำหรับโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 (มอเตอร์เวย์) สาย บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมาถือเป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯและภาคกลาง เข้ากับศูนย์กลางอาเซียนและเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน กลุ่มแม่น้ำโขง เช่น ลาว เวียดนาม กัมพูชา และมณฑลยูนนาน (จีน) เป็นต้น รวมทั้ง จะช่วยแบ่งเบาการจราจรของทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) และ ทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ซึ่งปัจจุบันมีการจราจรหนาแน่นโดยเฉพาะช่วงวันหยุดเทศกาลต่าง ๆ โดยแนวเส้นทางโครงการจะมีจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1 ที่บริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และมีจุดสิ้นสุดบรรจบกับทางเลี่ยงเมืองจังหวัดนครราชสีมา รวมระยะทางทั้งสิ้น 196 กิโลเมตร



โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สาย บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ตอน 19

สำนักก่อสร้างสะพาน ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สาย บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา ช่วง กม.74+300 - กม.77+000 รวมระยะทาง 2.7 กิโลเมตร มีลักษณะโครงสร้างสะพานเป็นคอนกรีตอัดทรงแชนิด Segmental Box Girder ความกว้างผิวจราจรรวมไหล่ทาง 16.60 เมตร ขนาด 3 ช่องจราจร จำนวน 2 สะพาน โดยผิวสะพานเป็นแอสฟัลท์คอนกรีตหนา 5 ซม. พร้อมติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายจราจร งานระบบระบายน้ำบนสะพาน

สำหรับโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 (มอเตอร์เวย์) สาย บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมาถือเป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯและภาคกลาง เข้ากับศูนย์กลางอาเซียนและเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน กลุ่มแม่น้ำโขง เช่น ลาว เวียดนาม กัมพูชา และมณฑลยูนนาน (จีน) เป็นต้น รวมทั้ง จะช่วยแบ่งเบาการจราจรของทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) และ ทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ซึ่งปัจจุบันมีการจราจรหนาแน่นโดยเฉพาะช่วงวันหยุดเทศกาลต่าง ๆ โดยแนวเส้นทางโครงการจะมีจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1 ที่บริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และมีจุดสิ้นสุดบรรจบกับทางเลี่ยงเมืองจังหวัดนครราชสีมา รวมระยะทางทั้งสิ้น 196 กิโลเมตร





งานความร่วมมือระหว่างประเทศ

นอกจากการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางหลวงภายในประเทศแล้ว กรมทางหลวงยังมีการกิจสำคัญในด้านการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศอีกด้วย ซึ่งการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศนี้เป็นไปตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเชื่อมประเทศไทยกับประเทศอื่น ๆ

ภารกิจด้านการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศที่กรมทางหลวงดำเนินการจนถึงปัจจุบันอยู่ภายใต้ความร่วมมือใน 2 ลักษณะสำคัญ ได้แก่

1. ความร่วมมือแบบพหุภาคี (multilateral)

- ครอบคลุมความร่วมมืออาเซียน (Association of Southeast Asian Nations : ASEAN)
- ครอบคลุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation: GMS)
- ครอบคลุมยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มแม่น้ำอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)
- ครอบคลุมความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่อยู่ในอนุทวีปเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC)
- ครอบคลุมความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT)
- ความร่วมมือคณะกรรมการเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: ESCAP)

2. ความร่วมมือแบบทวิภาคี (Bilateral Cooperation)

โดยเฉพาะประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทย ได้แก่

- เมียนมา
- สปป.ลาว
- กัมพูชา
- มาเลเซีย

นอกจากการดำเนินการในลักษณะพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพโครงข่ายถนนเพื่อรองรับการขนส่งและการเดินทางอย่างไร้รอยต่อระหว่างประเทศสำหรับทั้งประชาชนและสินค้าแล้ว กรมทางหลวงยังได้ดำเนินโครงการในลักษณะโครงการความร่วมมือทางวิชาการ (Technical Assistance: TA) ร่วมกับต่างประเทศ เพื่อแลกเปลี่ยน ความรู้ ประสบการณ์ และแนวปฏิบัติที่เป็นประโยชน์ ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานอีกด้วย โดยการดำเนินงานด้านการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศที่สำคัญของกรมทางหลวงในปีงบประมาณ 2565 มีดังนี้

1. โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ)



โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) พร้อมโครงข่าย เป็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ สปป.ลาว ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) รวมถึงเป็นการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการขนส่งระหว่างประเทศไทยและลาว โดยแนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นโครงการที่อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬบริเวณทางหลวงหมายเลข 222 กม. 123+430 ตัดผ่านทางหลวงท้องถิ่นของเทศบาลเมืองบึงกาฬ ทางหลวงชนบทหมายเลข บก. 3013 และทางหลวงหมายเลข 212 ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณทางหลวงหมายเลข 13 (R13) ในฝั่งสปป.ลาว โดยสามารถเชื่อมต่อไปยังทางหลวงหมายเลข 8 (R8) ที่มุ่งสู่ประเทศเวียดนามและจีนตอนใต้ได้ ระยะทางรวมทั้งสิ้น ประมาณ 16.34 กม. สถานะปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ความก้าวหน้าโครงการภาพรวมในเดือน กันยายน 2565 ประมาณ ร้อยละ 56

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2565 กรมทางหลวงได้จัดพิธีวางศิลาฤกษ์โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) โดยมี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีแห่งราชอาณาจักรไทย และ นายพันคำ วิพาวัน นายกรัฐมนตรีแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ให้เกียรติ



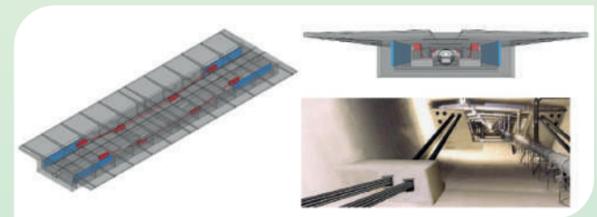
เป็นประธานในพิธีฯ พร้อมด้วย ผู้บริหารระดับสูงของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) เข้าร่วมพิธีฯ

2. โครงการตรวจสอบ ประเมิน ติดตามพฤติกรรม และ จัดทำแผนงานบูรณะสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (หนองคาย-เวียงจันทน์) ระยะที่ 1 เร่งด่วน)

กรมทางหลวงได้จ้างที่ปรึกษาสำหรับโครงการตรวจสอบ ประเมิน ติดตามพฤติกรรม และจัดทำแผนงานบูรณะสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (หนองคาย-เวียงจันทน์) ระยะที่ 1 (เร่งด่วน) โดยวัตถุประสงค์ของโครงการ คือ

- เพื่อตรวจสอบสภาพปัจจุบันและความสามารถในการรับน้ำหนักของสะพาน
- เพื่อติดตั้งระบบติดตามพฤติกรรมของสะพาน
- เพื่อแนะนำแผนการซ่อมบำรุงสะพาน

จากผลการศึกษาพบว่าสะพานมีความเสียหายจากการใช้งานเมื่อเทียบกับตอนก่อสร้างเสร็จ และเพื่อยืดอายุการใช้งาน และเพิ่มกำลังรับน้ำหนักเพื่อให้รองรับรถไฟ U 20 (น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน 20ตัน) จำเป็นต้องมีการซ่อมแซมรอยแตกกร้าวและเสริมกำลัง



3. โครงการพัฒนาสมรรถนะการบริหารงานโครงการอุโมงค์ในประเทศไทย (Project for Capacity Development on Tunnel Project Management in Thailand)

โครงการพัฒนาสมรรถนะการบริหารงานโครงการอุโมงค์ในประเทศไทยเป็นความร่วมมือทางวิชาการระหว่างกรมทางหลวง ประเทศไทย และองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งประเทศญี่ปุ่น (JICA) โดยได้มีการลงนามบันทึกการประชุม (Minutes of Meeting: MOM) ร่วมกัน ระหว่างอธิบดีกรมทางหลวงและผู้แทน JICA เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563



เพื่อกำหนดขอบเขตการดำเนินการโครงการความร่วมมือทางวิชาการร่วมกัน และได้รับความเห็นชอบจากกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2563 ให้สามารถลงนามในบันทึกข้อตกลง (Record of Discussions: R/D) ร่วมกับฝ่ายญี่ปุ่นได้ โดยมีมติจากเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2563 ให้กรมทางหลวงรับความช่วยเหลือทางวิชาการจาก JICA เพื่อดำเนินโครงการร่วมกับฝ่ายญี่ปุ่นได้

โครงการนี้มีระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี ลักษณะของการดำเนินการของโครงการนี้เป็นการให้คณะผู้เชี่ยวชาญจากประเทศญี่ปุ่นมาปฏิบัติงานที่กรมทางหลวง โดยได้เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่เดือนมกราคม 2564 คณะผู้เชี่ยวชาญจะทำหน้าที่ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ และฝึกอบรมให้แก่บุคลากรกรมทางหลวงในการบริหารจัดการอุโมงค์ในขั้นตอนต่าง ๆ ได้แก่ การวางแผน การสำรวจ การออกแบบ การบริหารสัญญา การก่อสร้าง การประเมินราคา การตรวจสอบ และการบำรุงรักษา ซึ่งจะส่งผลในการเพิ่มความสามารถของบุคลากรให้มีความเข้าใจวงจรของการบริหารโครงการก่อสร้างอุโมงค์ และจะทำให้กรมทางหลวงสามารถบริหารโครงการก่อสร้างอุโมงค์ได้ด้วยตัวเองในอนาคต ด้วยผลลัพธ์นี้ทำให้โครงการนี้สอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของไทย

เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2565 ได้มีการจัดการสัมมนาทางวิชาการโครงการพัฒนาสมรรถนะการบริหารงานโครงการอุโมงค์ในประเทศไทย ครั้งที่ 2 (The 2nd Technical Seminar on Project for Capacity Development on Tunnel Project Management in Thailand) ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ศรี เศรษฐมานพ กรมทางหลวง และผ่านระบบออนไลน์ เพื่อถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีระหว่างผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่นและวิศวกรไทยให้มีความเชี่ยวชาญ เตรียมความพร้อมสำหรับการพัฒนาโครงการอุโมงค์ในประเทศไทยในอนาคต โดยผู้เข้าร่วมการสัมมนาทางวิชาการในครั้งนี้มีจำนวน 207 คน จากหน่วยงานกรมทางหลวงส่วนกลางและส่วนภูมิภาค JICA สำนักงานใหญ่ การรถไฟแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย คณะกรรมการงานก่อสร้างใต้ดินและอุโมงค์ (TUTG) สมาคมธรณีวิทยาแห่งประเทศไทย และหน่วยงานเอกชนที่สนใจอื่น ๆ เข้าร่วมด้วย





ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีนโยบายในการพัฒนาคุณภาพงานบริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อลดความแออัดของรถบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวงได้ดำเนินการพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียนผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น โดยมีชื่อเรียกว่า “ระบบ M-Flow” ตามนโยบายของ คค. เพื่อแก้ไขปัญหาการติดหน้าด่านเก็บค่าธรรมเนียนบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการใช้ทาง แล้วเสร็จสามารถเปิดให้บริการประชาชนผู้ใช้ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 9 ช่วงบางปะอิน-บางพลับ บริเวณด่านธัญบุรี 1 ด่านธัญบุรี 2 ด่านทับช้าง 1 และด่านทับช้าง 2 โดยเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 และจะขยายผลไปดำเนินการบนโครงข่ายมอเตอร์เวย์ของกรมทางหลวง และทางพิเศษของการทางพิเศษฯ ทุกสายทาง

ผลการเปิดให้บริการระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สรุปผลการดำเนินการ ดังนี้

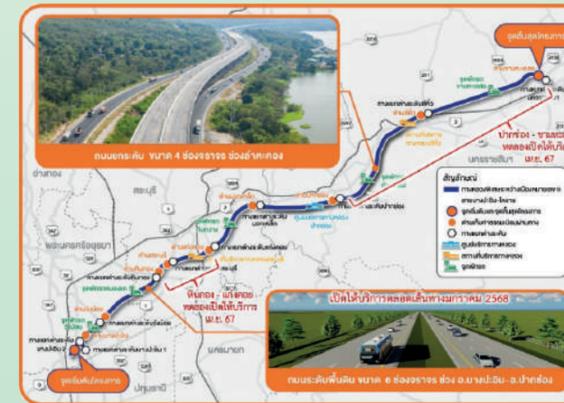
- เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565 มีสมาชิกในระบบ M-Flow น้อยกว่า 30,000 ราย แต่ปัจจุบันเปิดให้บริการมาแล้วจำนวน 8 เดือน (ณ วันที่ 14 ตุลาคม 2565) มีสมาชิกในระบบ M-Flow จำนวน 408,109 ราย (จำนวนรถที่ผูกบัญชีในระบบ M-Flow 482,120 คัน)
- จำนวนรถที่ใช้บริการระบบ M-Flow สะสมมากกว่า 20 ล้านคัน
- สัดส่วนจำนวนรถที่มาใช้งานในระบบ M-Flow คิดเป็นร้อยละ 35 ของจำนวนรถทั้งหมด



โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6)

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 มีระยะทางรวมประมาณ 196 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ส่วนเหนือ อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และไปสิ้นสุดที่บริเวณทางเลี่ยงเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 สัญญา (ความคืบหน้า 96.88%) ตลอดแนวเส้นทางจะมีทางแยกต่างระดับ (Interchange) เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงสายสำคัญ ๆ มีทั้งหมด 10 แห่ง ได้แก่

- 1) ทางแยกต่างระดับบางปะอิน 1
- 2) ทางแยกต่างระดับบางปะอิน 2
- 3) ทางแยกต่างระดับวังน้อย
- 4) ทางแยกต่างระดับหินกอง
- 5) ทางแยกต่างระดับสระบุรี
- 6) ทางแยกต่างระดับแก่งคอย
- 7) ทางแยกต่างระดับมวกเหล็ก
- 8) ทางแยกต่างระดับปากช่อง
- 9) ทางแยกต่างระดับสีคิ้ว
- 10) ทางแยกต่างระดับนครราชสีมา



พร้อมด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 9 แห่ง ได้แก่

- 1) ด่านบางปะอิน
- 2) ด่านวังน้อย
- 3) ด่านหินกอง
- 4) ด่านสระบุรี
- 5) ด่านแก่งคอย
- 6) ด่านมวกเหล็ก
- 7) ด่านปากช่อง
- 8) ด่านสีคิ้ว
- 9) ด่านขามทะเลสอ

และจัดให้มีที่พักริมทาง (Rest Area) และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับผู้ใช้ทางจำนวน 8 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการโดยแบ่งเป็น 3 ประเภท



รูปแบบการก่อสร้าง

เป็นการก่อสร้างทางแนวใหม่ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ ขนาด 4-6 ช่องจราจร ออกแบบให้ใช้ผิวทางคอนกรีตที่มีความคงทนและมีการซ่อมบำรุงน้อย เขตทางทั่วไปกว้างประมาณ 70 เมตร (บริเวณที่มีการออกแบบทางบริการจะเพิ่มความกว้างเขตทางออกไปด้านละ 20 เมตร) มีความกว้างช่องจราจร 3.60 เมตร ความกว้างของไหล่ทางด้านใน 1.50 เมตร และความกว้างของไหล่ทางด้านนอก 3.00 เมตร ตามรายละเอียดดังนี้

- ช่วง อ.บางปะอิน - อ.ปากช่อง (กม.0+000 - กม.109+500) ออกแบบเป็นทางหลวงพิเศษบนดินขนาด 6 ช่องจราจร
- ช่วง อ.ปากช่อง-อ.เมืองนครราชสีมา (กม.109+500 - กม.+196+000) ออกแบบเป็นทางหลวงพิเศษบนดินขนาด 4 ช่องจราจร

โดยตลอดสายทางได้ออกแบบให้มีทางลอดและทางข้ามเพื่อลดผลกระทบให้กับประชาชนในพื้นที่ และจากความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ได้ออกแบบให้มีช่วงทางยกระดับขนาดใหญ่ดังนี้

- ทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ช่วง กม.40 - กม.47 บริเวณทางเลี่ยงเมืองสระบุรี
- ทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ช่วง กม.69 - กม.75 บริเวณโรงพยาบาลสมเด็จพระอริยวงศะนเรศวร
- ทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ช่วง กม.82 - กม.84 บริเวณองค์การส่งเสริมกิจการโคนม
- ทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร ช่วง กม.125 - กม.143 บริเวณลำตะคอง





การจัดเก็บค่าผ่านทาง

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง กรมทางหลวงได้กำหนดให้จัดเก็บค่าผ่านทางแบบระบบปิด (Closed System) ซึ่งคิดค่าธรรมเนียมตามระยะทางที่ใช้จริง โดยกรมทางหลวงจะกำหนดให้มีวิธีการจัดเก็บค่าผ่านทางทั้งแบบเงินสด (Manual Toll Collection : MTC) และแบบ Multi-lane free flow (M-Flow)

ระบบชั่งน้ำหนัก

ระบบชั่งน้ำหนักบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง เพื่อคัดกรองรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ที่อาจทำความเสียหายต่อโครงสร้างทาง ซึ่งระบบประกอบด้วย ระบบเครื่องชั่งแบบเคลื่อนที่ (Dynamic หรือ Weighing in Motion System, WIM) และแบบจอดชั่ง (Static Weighbridge) โดยลักษณะการทำงาน รถบรรทุกจะแล่นผ่านสถานีแบบเคลื่อนที่ (WIM) ก่อน ถ้าน้ำหนักไม่เกินกำหนดก็สามารถวิ่งเข้าใช้ทางพิเศษได้ ส่วนรถที่มีน้ำหนักเกินจะต้องเข้าชั่งน้ำหนักอีกครั้งหนึ่งที่สถานีแบบจอดชั่ง (Static Weighbridge, SWB) เพื่อตรวจสอบน้ำหนักที่มีผลถูกต้องแม่นยำ

แผนการเปิดให้บริการ

- เมษายน 2567 ทดลองเปิดให้บริการ
- มกราคม 2568 เปิดให้บริการเต็มรูปแบบตลอดเส้นทาง

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81)

แนวเส้นทางมีระยะทางรวมประมาณ 96 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ด้านตะวันตก อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี และไปสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนกาญจนบุรี - อ.พนมทวน) จังหวัดกาญจนบุรี ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธาซึ่งแบ่งออกเป็น 25 สัญญา (ความคืบหน้า 86%)

ตลอดแนวเส้นทางจะมีทางแยกต่างระดับ (Interchange) เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการกับทางหลวงสายสำคัญ ๆ มีทั้งหมด 8 แห่ง ดังนี้

- 1) ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ เชื่อมต่อกับทางพิเศษหมายเลข 9 (ทางหลวงหมายเลข 302)
- 2) ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (ทางหลวงหมายเลข 3323)
- 3) ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 91)
- 4) ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 3036)
- 5) ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันตก (ทางหลวงหมายเลข 321)
- 6) ทางแยกต่างระดับท่ามะกา (ทางหลวงหมายเลข 3394)
- 7) ทางแยกต่างระดับท่าม่วง (ทางหลวงหมายเลข 3081)
- 8) ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 324)



พร้อมด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 8 แห่ง ดังนี้

- 1) ด่านบางใหญ่
 - 2) ด่านนครชัยศรี
 - 3) ด่านศิริราชทอง
 - 4) ด่านนครปฐมฝั่งตะวันออก
 - 5) ด่านนครปฐมฝั่งตะวันตก
 - 6) ด่านท่ามะกา
 - 7) ด่านท่าม่วง
 - 8) ด่านกาญจนบุรี
- นอกจากนี้ ยังจัดให้มีที่พักริมทาง (Rest Area) เพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้เส้นทางโดยตรงจำนวน 3 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยแบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่
- 1) สถานีบริการทางหลวง (Service Area) 2 แห่ง
 - อำเภอนครชัยศรี กม. 19+500
 - อำเภอเมืองนครปฐม กม. 47+500
 - 2) จุดพักรถ (Rest Stop) 1 แห่ง
 - อำเภอท่ามะกา กม. 70+900

รูปแบบการก่อสร้าง

เป็นการก่อสร้างทางแนวใหม่ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษขนาด 4-6 ช่องจราจร เขตทางทั่วไปกว้างประมาณ 70 เมตร (บริเวณที่มีการออกแบบทางบริการจะเพิ่มความกว้างเขตทางออกไปด้านละ 20 เมตร) ผิวทางเป็นแบบแอสฟัลท์ติกคอนกรีต แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่

- ช่วงที่ 1 บางใหญ่-นครปฐม (ทางหลวงหมายเลข 321) (กม.2+750 - กม.47+500) ออกแบบเป็นทางหลวงพิเศษบนดินขนาด 6 ช่องจราจร
- ช่วงที่ 2 นครปฐม (ทางหลวงหมายเลข 321)-กาญจนบุรี (กม.47+500 - กม.96+410) ออกแบบเป็นทางหลวงพิเศษบนดินขนาด 4 ช่องจราจร

โดยตลอดสายทางได้ออกแบบให้มีทางลอดและทางข้ามเพื่อลดผลกระทบให้กับประชาชนในพื้นที่ และจากความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ได้ออกแบบให้มีทางยกระดับไว้บริเวณช่วงต้นของโครงการ คือ กม.0+400 - กม.2+750 เนื่องจากช่วงนี้มีสภาพเป็นชุมชนหนาแน่นโดยเฉพาะหมู่บ้านจัดสรรซึ่งมีอยู่จำนวนมาก จึงได้ออกแบบเป็นสะพานยกระดับยาวต่อเนื่องไปจนถึงด่านเก็บค่าผ่านทางบางใหญ่

การจัดเก็บค่าผ่านทาง

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง กรมทางหลวงได้กำหนดให้จัดเก็บค่าผ่านทางแบบระบบปิด (Closed System) ซึ่งคิดค่าธรรมเนียมตามระยะทางที่ใช้จริง โดยกรมทางหลวงจะกำหนดให้มีวิธีการจัดเก็บค่าผ่านทางทั้งแบบเงินสด (Manual Toll Collection : MTC) และแบบ Multi-lane free flow (M-Flow)

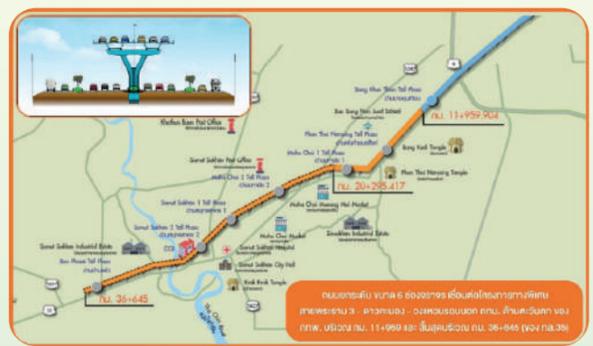
แผนการเปิดให้บริการ

- เมษายน 2567 ทดลองเปิดให้บริการ
- มกราคม 2568 เปิดให้บริการเต็มรูปแบบตลอดเส้นทาง

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว (M82)

แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว (M82) เป็นหนึ่งในโครงการภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี พ.ศ.2560 - 2579 มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อได้โดยตรงกับโครงการทางพิเศษ สายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ซึ่งดำเนินการก่อสร้างโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และสิ้นสุดที่บริเวณเขตพื้นที่อำเภอบ้านแพ้ว จังหวัดสมุทรสาคร ระยะทางรวมประมาณ 25 กิโลเมตร มีด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง จำนวน 6 แห่ง ได้แก่

1. ด่านพันท้ายนรสิงห์
2. ด่านมหาชัย 1
3. ด่านมหาชัย 2
4. ด่านสมุทรสาคร 1
5. ด่านสมุทรสาคร 2
6. ด่านบ้านแพ้ว



รูปแบบการก่อสร้าง

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว (M82) มีรูปแบบเป็นการก่อสร้างเป็นทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษมีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ โดยดำเนินการก่อสร้างแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ

- ช่วงที่ 1 ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย (M82) โดยมีจุดเริ่มต้นบริเวณ กม. 9+731 ในเขตพื้นที่สมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ระยะทาง 10.564 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับ 6 ช่องจราจร มีจุดขึ้น - ลง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ด่านฯ พันท้ายนรสิงห์ และด่านฯ มหาชัย 1 โดยเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทาง (ระบบปิด) ปัจจุบันกรมทางหลวงกำลังดำเนินการก่อสร้างโดยใช้เงินงบประมาณแผ่นดิน (ความคืบหน้า 73.43 % คาดแล้วเสร็จ 2566)

ช่วงที่ 2 ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว (M82) โดยมีจุดเริ่มต้นบริเวณ กม. 20+295 ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร และสิ้นสุดบริเวณ กม. 36+645 ในเขตพื้นที่อำเภอบ้านแพ้ว จังหวัดสมุทรสาคร รวมระยะทางประมาณ 16.350 กิโลเมตร โดยออกแบบเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีจุด



งานปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง

โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข 213
 ตอน สร้างค้อ - สกลนคร บริเวณ กม. 155+550 - กม.157+275
 แยกทางหลวงสกลนครที่ 1

ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่โครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 213 ซึ่งมีความเป็นเอกลักษณ์พิเศษของถนน ที่มีความคดเคี้ยวที่เรียกว่าโค้งปั้งงู (สกลนคร - กาฬสินธุ์) คดเคี้ยวบนเนินเขาเหมือนงูเลื้อย ผ่านเขตอุทยานแห่งชาติภูพาน และมีน้ำตกในบริเวณนี้หลายแห่งที่น้ำเที่ยวชม อาทิ น้ำตกเหวนสุรัชย์ น้ำตกสามหลั่น น้ำตกสาวให้ปกติแล้วการเดินทางสู่จังหวัดสกลนคร หรือจากจังหวัดสกลนครออกไปยังจังหวัดต่าง ๆ มักต้องผ่านเส้นทางโค้งปั้งงูนี้ จึงปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อเพิ่มความโดดเด่นให้กับพื้นที่ และเพื่อเป็นจุดเช็คอินแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ของจังหวัดสกลนคร

ลักษณะโครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บนเนินเขา มีความคดเคี้ยวไปมา และมีการสัญจรจำนวนมาก เป็นเส้นทางผ่านแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่ง รูปแบบที่ออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์ส่งเสริมเอกลักษณ์ของพื้นที่ และพัฒนาให้เป็นจุดเช็คอิน และเลือกใช้พรรณไม้ที่ให้ออกสวยงาม สร้างจุดจดจำ ให้กับผู้ใช้ทาง

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. สร้างจุดหมายตาให้กับผู้ใช้ทาง และพัฒนาเป็นจุดเช็คอินส่งเสริมการท่องเที่ยว
2. เป็นพื้นที่พักผ่อนของผู้ใช้ทางและประชาชนในพื้นที่
3. เผยแพร่เอกลักษณ์วัฒนธรรมท้องถิ่นให้บุคคลภายนอกได้รับรู้และชื่นชมให้แพร่หลายยิ่งขึ้น



โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข 9
 ตอน บางแค - คลองมหาสวัสดิ์ บริเวณ กม.30+056
 แยกทางหลวงธนบุรี

ความเป็นมาของโครงการ

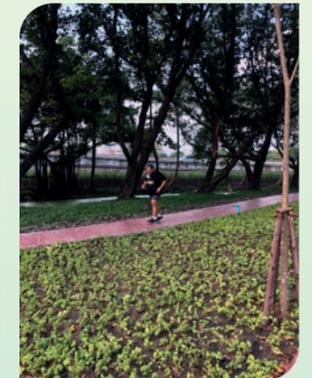
พื้นที่โครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 9 เป็นพื้นที่ว่างบริเวณต่างระดับฉิมพลี มีแหล่งชุมชนโดยรอบ และมีปริมาณการสัญจรจำนวนมาก สภาพพื้นที่ปัจจุบันถูกปล่อยรกร้างจากเดิมเคยเป็นสวนร่มเกล้าชาวทาง มีประวัติความเป็นมาของพื้นที่ เคยสร้างเป็นสวนเพื่อถวายรัชกาลที่ 9 และมีแหล่งน้ำในพื้นที่เหมาะกับการปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อความสวยงาม

ลักษณะโครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ว่างบริเวณต่างระดับฉิมพลีปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อให้ผู้ใช้ทาง ได้เข้ามาพักผ่อนรวมถึงประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง โดยนำแนวความคิดเดิมจากสวนร่มเกล้าชาวทางที่สร้างถวายรัชกาลที่ 9 มาออกแบบ ได้นำปิ่นกษัตริย์ (ปีเถาะ) นักชัตรประจำปีในรัชกาลที่ 9 มาออกแบบในงานต้นไม้เลือกพรรณไม้ดูแลรักษาง่าย และให้ดอกสีส้มสวยงาม

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. เป็นพื้นที่จุดพักรถ และพักผ่อนของผู้ใช้ทางและประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง
2. ปรับปรุงพื้นที่รกร้าง ให้สวยงามและปลอดภัย เป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียว ส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวง



**โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข 107
ตอน แม่ทะ-ลาย - หัวโท บริเวณ กม.84+215
แควงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 3**

ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่โครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 107 เป็นพื้นที่บริการประชาชน เชื่อมต่อไปยังสถานที่ท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ อ.ไชยปราการ อ.เวียงแหง อ.ฝาง และ อ.ท่าตอน เป็นอีกหนึ่งเส้นทางไปจังหวัดเชียงใหม่ มีปริมาณการสัญจรจำนวนมากจึงปรับปรุงพื้นที่ ให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้มีจุดพักรถเพื่อช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดระหว่างการเดินทาง

ลักษณะโครงการ

พื้นที่โครงการ ปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้เข้ามาพักผ่อนรวมถึงประชาชนที่อยู่ ในพื้นที่ใกล้เคียง ในรูปแบบที่พักริมทาง (Rest Area) มีพื้นที่พักผ่อน ศาลา ให้บริการประชาชนในช่วงเทศกาล

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. เป็นพื้นที่จุดพักรถ และพักผ่อนของผู้ใช้ทางและประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง
2. ปรับปรุงพื้นที่รกร้าง ให้สวยงามและปลอดภัย เป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียว ส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวง



งานสำรวจและออกแบบ

โครงการจัดทำแบบแนะนำทางด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับงานทางหลวง

ปัจจุบันโครงการก่อสร้างทางหลวงโดยส่วนใหญ่จะพาดผ่านพื้นที่ชุมชนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมไม่มากนักน้อย เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงการมุ่งเน้นพัฒนาโครงการขยับคมนาคมโดยคำนึงถึงระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ระบบขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และระบบขนส่งที่คนทุกกลุ่มเข้าใช้ได้อย่างเท่าเทียม โดยผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสามารถแยกได้เป็น 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรกายภาพ ทรัพยากรชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต เพื่อให้โครงการพัฒนาโครงการขยับคมนาคมกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมให้น้อยที่สุด และเพิ่มคุณค่าการใช้ประโยชน์และคุณภาพชีวิต จึงจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงและจัดทำแบบแนะนำทางด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับงานทางหลวง ให้ครอบคลุมถึง 4 องค์ประกอบหลักข้างต้น ดังนั้นกรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงและจัดทำแบบแนะนำทางด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับงานทางหลวง เพื่อพัฒนางานทางหลวงให้มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น



แบบแนะนำทางด้านสิ่งแวดล้อมฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

โดยได้มีการดำเนินการทบทวนแผนพัฒนา กฎหมาย ข้อร้องเรียน และข้อพิพาทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม และทบทวนผลรายงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น รายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการของกรมทางหลวง และโครงการอื่น ๆ ทางด้านคมนาคมทางบก แล้วนำมาปรับปรุงเพื่อจัดทำเป็นแบบแนะนำทางด้านสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยมีหัวข้อสำหรับการพิจารณาเพื่อจัดทำแบบแนะนำทั้งหมด 50 หัวข้อ เช่น

การลดผลกระทบกระช้ำลงเศษมวลดินลงแหล่งน้ำ

จากการศึกษารายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) พบว่า ผลกระทบต่อการชะล้างเศษมวลดินลงแหล่งน้ำจะมีโอกาสเกิดขึ้นสูงในช่วงระหว่างก่อสร้าง ซึ่งรูปแบบของการลดผลกระทบจะขึ้นอยู่กับรูปแบบของการก่อสร้าง เช่น พื้นที่ก่อสร้างอยู่ใกล้แหล่งน้ำ หรือพื้นที่ก่อสร้างขนานไปกับแหล่งน้ำ ดังนั้นในการจัดทำแบบแนะนำจึงมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเศษมวลดินไหลปะปนลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งมีวิธีการโดยคร่าวดังนี้

- 1) ปอดักตะกอน ใช้สำหรับติดตั้งในกรณีพื้นที่ก่อสร้างอยู่ใกล้หรือขนานกับแหล่งน้ำ โดยจะมีความสามารถในการดักตะกอนหรือเศษมวลดินสูงขึ้นอยู่กับขนาดของบ่อ ซึ่งสามารถออกแบบขนาดของบ่อดักตะกอนให้รองรับและสอดคล้องไปกับขนาดพื้นที่รับน้ำที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาการก่อสร้างได้ ทั้งนี้ควรต้องทำการบำรุงรักษาโดยปรับปรุงคันดินและขุดลอกตะกอนที่สะสม



รูป 3 มิติของการติดตั้งบ่อดักตะกอน ร้วดักตะกอน

2) ร้วดักตะกอน ใช้สำหรับติดตั้งในกรณีพื้นที่ก่อสร้างอยู่ริมตลิ่ง ซึ่งมีความสามารถในการดักตะกอนหรือเศษมวลดินที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างได้ดี นอกจากนี้วัสดุของร้วดักตะกอนมีรูพรุนสามารถทำให้น้ำไหลผ่านได้โดยไม่ทำลายวัสดุของร้ว อย่างไรก็ตามเมื่อมีตะกอนสะสมและเกิดการขวางกั้นไหลของน้ำควรทำการขุดลอกตะกอนดังกล่าวออก

3) ฟางอัดก้อนดักตะกอน ใช้สำหรับติดตั้งในกรณีพื้นที่ก่อสร้างอยู่ริมตลิ่ง มีความสามารถในการดักตะกอนได้ดี ทั้งนี้วัสดุที่นำมาใช้นั้นเหมาะสมสำหรับพื้นที่ที่สามารถจัดหาฟางได้ง่าย และเมื่อเกิดการสะสมของตะกอนควรทำการขุดลอกเพื่อไม่ให้ขวางกั้นไหลของน้ำ พร้อมทั้งซ่อมแซมฟางก้อนที่หลุดร่อนออกไป

การลดผลกระทบด้านเสียง

จากการศึกษารายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) พบว่า ผลกระทบทางด้านเสียงมีโอกาสเกิดได้ตลอดช่วงระยะเวลาการก่อสร้าง และระยะให้บริการ ซึ่งรูปแบบการลดผลกระทบต้องทำการติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง โดยทำการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดถาวรตามผลการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนของการแนะนำการติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดถาวรนั้น กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้จัดทำแบบ Noise Barrier : Specification for Construction แบบเลขที่ EN-201 ไว้ในแบบมาตรฐานกรมทางหลวง Standard Drawings for Highway Design and Construction 2015 Revision 2018 Edition ครอบคลุมทุกรูปแบบของการนำไปใช้งานแล้ว ซึ่งมีวิธีการโดยคร่าวดังนี้

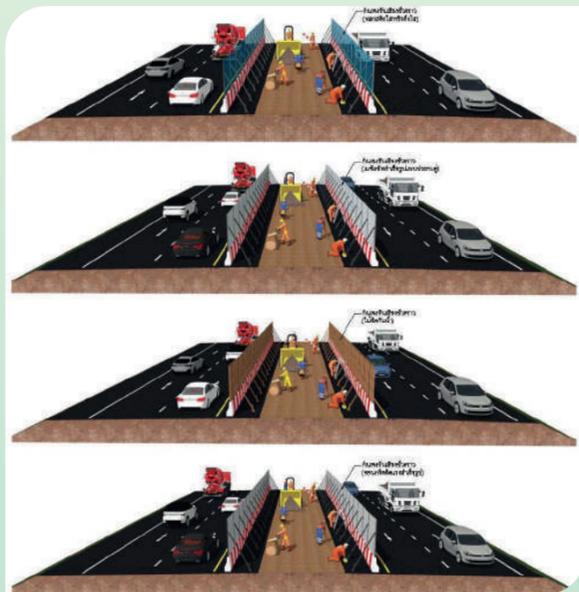
1) วัสดุแผ่นพลาสติกใสหรือกึ่งใส (Acrylic) มีความสามารถในการป้องกันเสียงได้สูงและมีลักษณะเป็นแผ่นโปร่งใสสามารถมองเห็นได้ สามารถติดตั้งได้โดยใช้อุปกรณ์การก่อสร้างทั่วไป มีความแข็งแรงทนทานไม่จำเป็นต้องทำการบำรุงรักษาบ่อยครั้ง อย่างไรก็ตามมีความเสี่ยงที่อาจเกิดการแตกหักระหว่างการเคลื่อนย้ายหรือรื้อถอนได้ และมีราคาค่อนข้างสูง

2) วัสดุแผ่นเมทัลชีทสำเร็จรูปแบบแซนวิช (Metal Sheet) มีความสามารถป้องกันเสียงได้ปานกลาง สามารถติดตั้งได้โดยใช้อุปกรณ์การก่อสร้างทั่วไป วัสดุมีความทนทานทั้งในด้านของการใช้งานและสามารถรื้อย้ายได้โดยไม่เกิดความเสียหาย ไม่จำเป็นต้องบำรุงรักษาบ่อยครั้ง และมีราคาไม่สูงมาก

3) วัสดุแผ่นไม้อัดกันน้ำ (Plywood) มีความสามารถในการป้องกันเสียงได้ต่ำ อย่างไรก็ตามสามารถติดตั้งได้ง่ายโดยใช้อุปกรณ์การก่อสร้างทั่วไปหรือแรงงานคนได้ สามารถรื้อย้ายและนำกลับมา

ใช้ซ้ำได้ และมีราคาไม่สูงมาก ทั้งนี้จำเป็นต้องควบคุมวัสดุให้มีความชื้นต่ำเพื่อป้องกันไม่ใช้วัสดุเสียหาย

4) วัสดุแผ่นคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูป (Precast Concrete) มีความสามารถในการป้องกันเสียงสูง และมีความแข็งแรงสามารถใช้ได้ยาวนาน อย่างไรก็ตามวัสดุนี้น้ำหนักมากจำเป็นต้องใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ในการติดตั้ง และจำเป็นต้องมีรูปแบบการค้ำยันที่เหมาะสม จึงส่งผลให้มีราคาสูง



รูป 3 มิติของวัสดุลดผลกระทบด้านเสียง

การลดผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศ

การก่อสร้างทางหลวงผ่านพื้นที่ป่าหรือพื้นที่ที่อาจจะมีผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทั้งการแบ่งแยกพื้นที่อยู่อาศัยของสัตว์ เกิดอันตรายจากอุบัติเหตุต่อสัตว์ที่ข้ามถนนไป-มา ระหว่างพื้นที่ที่ถูกแบ่งแยก การย้ายถิ่นฐานของสัตว์ป่าออกจากพื้นที่ก่อสร้าง และการทำร้ายหรือล่าสัตว์ป่าในพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่ข้างเคียง



รูป 3 มิติท่อลอดสำหรับสัตว์บก

3) สะพานลอยสำหรับสัตว์เรื้อนยอดข้ามทาง ใช้สำหรับติดตั้งบริเวณที่สำรวจพบสัตว์ที่อาศัยตามเรื้อนยอดไม้หนาแน่นหรือเป็นเส้นทางเดินของสัตว์ ประเภทของสัตว์ที่จะมาใช้งาน เช่น ลิง ชะนี กระรอก กระแต เป็นต้น ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก แต่การก่อสร้างมีความยุ่งยากเนื่องจากต้องมีการตอกเสาเข็มซึ่งลวดสลิงและวางระแนงไม่เหมาะใช้เป็นทางเดินของสัตว์



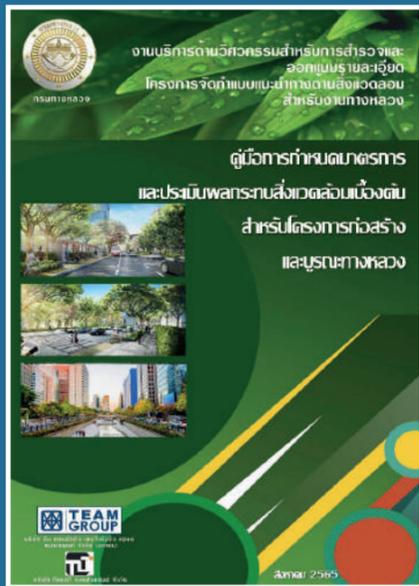
รูป 3 มิติ ท่อลอดสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก

2) ท่อลอดสำหรับสัตว์บก ใช้สำหรับติดตั้งบริเวณที่สำรวจพบสัตว์บกขนาดเล็กอาศัยอยู่หนาแน่นหรือเป็นทางเดินประจำของสัตว์ ที่มีทางน้ำหรือร่องน้ำขนาดเล็กไหลผ่าน ประเภทของสัตว์ที่จะมาใช้งาน เช่น หมู อีเห็น ชะมด พังพอน หมูป่า หมูหริ่ง เป็นต้น แต่การก่อสร้างมีความยุ่งยากเนื่องจากเป็นท่อลอดขนาดใหญ่ ค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่น ๆ



รูป 3 มิติสำหรับสัตว์เรื้อนยอดข้ามทาง

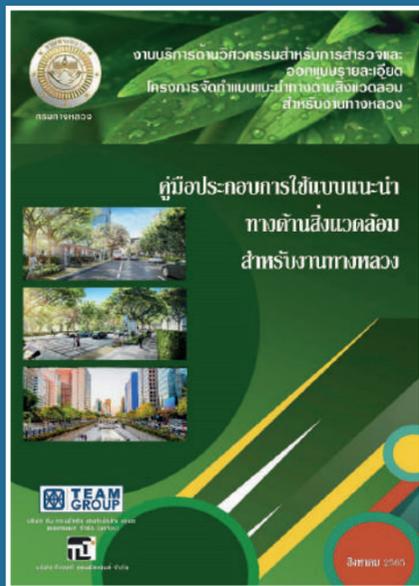
โดยที่ได้กล่าวไปนั้นเป็นตัวอย่างของการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ซึ่งจะต้องนำผลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปทำแบบแนะนำเพื่อนำไปก่อสร้างต่อไป นอกจากนี้แบบแนะนำแล้ว ยังมีการจัดทำคู่มือและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มีความสมบูรณ์และประกอบกับการใช้งานแบบแนะนำ ดังนี้ 1) คู่มือการกำหนดมาตรฐานและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 2) คู่มือการติดตามและประเมินผลทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นสำหรับโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง 3) คู่มือการใช้แบบแนะนำทางด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับงานทางหลวง 4) การคำนวณปริมาณวัสดุและการประมาณราคา



คู่มือการกำหนดมาตรฐาน และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



คู่มือการติดตามและประเมินผลทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สำหรับโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง



คู่มือการใช้แบบแนบมาทางด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับงานทางหลวง



การคำนวณปริมาณวัสดุและการประมาณราคา



งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ความเป็นมาโครงการ

ปัจจุบันโครงข่ายการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่วนใหญ่วางตัวอยู่ในแนวเหนือ-ใต้ จึงไม่ได้ทำหน้าที่ให้บริการการจราจรระหว่างด้านตะวันออกไปด้านตะวันตก ทำให้การเดินทางจากจุดต่าง ๆ ในตัวเมืองไปยังถนนวงแหวนรอบนอกต้องอาศัยทางหลวงสายรองและสายย่อย ซึ่งทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย ในการเดินทางสูง จากความต้องการเส้นทางโครงข่ายในการเดินทางบริเวณตอนเหนือของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในแนวทิศด้านตะวันออก - ด้านตะวันตก เพื่อเสริมโครงข่ายทางหลวงให้สมบูรณ์ และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และทำหน้าที่ในการให้บริการจราจรผ่านตรง แบ่งเบาความคับคั่งของการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนั้นกรมทางหลวงได้ดำเนินการว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอพซีลอน จำกัด บริษัท เอ็ม เอ อี คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

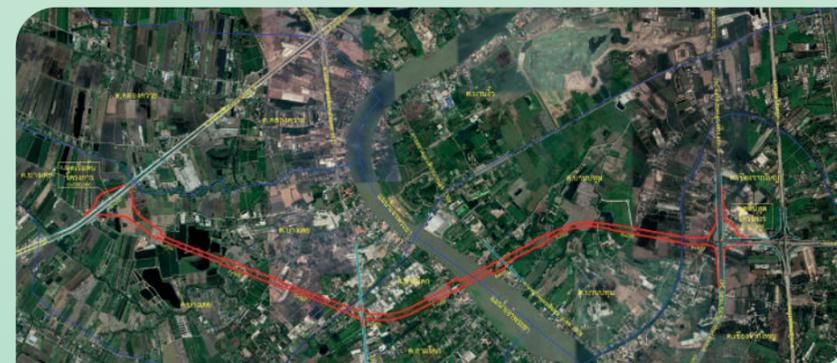
ลักษณะโครงการ

ส่วนที่ 1 ก่อสร้างทางหลวงใหม่โดยมีจุดเริ่มต้นของโครงการจาก ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 9 (ตะวันตก) ช่วง กม.64 ผ่าน ทางหลวงหมายเลข 3111 ที่ตำบลสามโคก และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไปบรรจบบริเวณแยกทางหลวงหมายเลข 347 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 3214 โดยมีรูปแบบเป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร มีเขตทางกว้าง 60 เมตร ระยะทางประมาณ 9.4 กิโลเมตร

ส่วนที่ 2 ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3214 (แยกเชียงรากใหญ่) จากจุดตัดทางหลวงหมายเลข 347 ถึงทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ด้านตะวันออก เป็นการก่อสร้างขยายช่องจราจรเป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร โดยบางส่วนมีการก่อสร้างทางขนานขนาด 2 ช่องจราจร รวมปรับปรุง ทางแยกต่างระดับ

วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เป็นการพัฒนาโครงข่าย ทางหลวงแผ่นดิน เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยทำการก่อสร้างทางแนวใหม่ ขนาด 6 ช่องจราจร พร้อมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (สะพานสามโคก) เป็นการทำนิตตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2556





ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนงาน

สนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันได้ของประเทศ สอดคล้องแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (2560 - 2564) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ.2558 - 2565) เป็นแผนงานเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม โดยมีเป้าหมายการเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) และเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง (Mobility) ช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง โดยโครงการดังกล่าวพัฒนาตามแนวเส้นทางเดิมของทางหลวงหมายเลข 3214

ซึ่งวางตัวในแนวทิศทางตะวันออก - ตะวันตก มีศักยภาพที่จะทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักตามแนวทิศทาง แนวตะวันออก - ตะวันตก จึงเป็นเหตุผลในการที่จะพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อผ่านเส้นทางดังกล่าว เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงให้สมบูรณ์

ประโยชน์ที่จะได้รับ

ประโยชน์ที่จะได้รับของโครงการ เพิ่มศักยภาพการแข่งขันและการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ ลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ และเวลาในการเดินทาง ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย และสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในดัชนีชี้วัดด้านความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้

ความคุ้มค่าของโครงการในเชิงคุณภาพ เป็นโครงการที่เพิ่มความคล่องตัวของทางหลวง (Mobility) เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจร เป็นโครงการที่เชื่อมกับโครงข่ายทางหลวงอื่นและระบบขนส่งอื่น (Connectivity) เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกต่อการเดินทาง การค้าและการขนส่งสินค้า เป็นโครงการที่เพิ่มการเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility) ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงพื้นที่สำคัญและลดระยะเวลาในการเดินทางระหว่างพื้นที่ เป็นโครงการที่ช่วยสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงการขนส่ง (Modal Shift Support) ซึ่งช่วยให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศลดลง เป็นโครงการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainability) ซึ่งช่วยลดการปลดปล่อยมลภาวะที่เกิดขึ้นจากการขนส่งหรือความติดขัดของจราจร

การประมาณการกรอบเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

1. ที่ดินประมาณ 470 แปลง	เป็นเงินประมาณ	3,701,000,162 บาท
2. สิ่งปลูกสร้าง ประมาณ 270 ราย	เป็นเงินประมาณ	703,473,600 บาท
3. ต้นไม้ ประมาณ 190 ราย	เป็นเงินประมาณ	11,781,000 บาท
	รวมเป็นเงิน	4,416,254,762 บาท



งานวิเคราะห์และตรวจสอบ

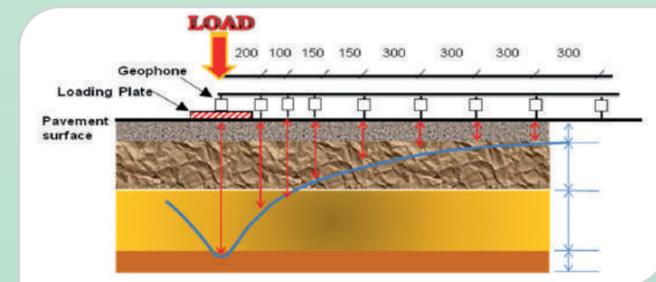
ในปีงบประมาณ 2565 สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ มีผลการดำเนินงานที่โดดเด่น ดังนี้

1. การตรวจสอบความแข็งแรงโครงสร้างชั้นทางแบบค้ำน้ำหนักกระแทกด้วยเครื่อง Fast Falling Weight Deflectometer (FFWD)
2. การจัดทำข้อกำหนดวัสดุงานทางที่ ทล.-ก. 411/2565 “ข้อกำหนดแอสฟัลต์ซีเมนต์ประเภท Performance Grade โดยวิธีทดสอบความคืบคืนกลับจากการกระทำซ้ำของแรงเค้น (Specification for Performance - Graded Asphalt Binder Using Multiple Stress Creep Recovery (MSCR) Test)”
3. การปรับปรุงมาตรฐานงานทาง (ทล.-ม.) เพื่อใช้ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกในงานก่อสร้างทาง
4. การออกแบบโครงสร้างชั้นทางเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
5. การแก้ไขป้องกันความเสียหายของเชิงลาด ทางหลวงหมายเลข 4244 ตอน เบตง - ซาโฮ ระหว่าง กม.0+600 - กม.2+200 (เป็นช่วง ๆ) และ กม.3+000 - กม.15+200 (เป็นช่วง ๆ)
6. การปฏิบัติงานสำรวจรากฐานโครงการก่อสร้างสะพานไทย - มาเลเซีย แห่งที่ 2 (สุโขทัย - รัตนบุรี)

1. การตรวจสอบความแข็งแรงโครงสร้างชั้นทางแบบค้ำน้ำหนักกระแทกด้วยเครื่อง Fast Falling Weight Deflectometer (FFWD)

การตรวจสอบและประเมินสภาพทางของทางหลวงทั่วประเทศที่มีจำนวนมากนั้น เครื่องมือที่ใช้ในการตรวจสอบต้องมีประสิทธิภาพทั้งความรวดเร็วและถูกต้องแม่นยำ เนื่องจากข้อมูลที่ได้จะถูกนำไปประกอบการพิจารณาออกแบบก่อสร้างหรือใช้กำหนดวิธีการบำรุงรักษาทางให้อยู่ในสภาพที่ดี เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้ทาง

การตรวจสอบความแข็งแรงโครงสร้างชั้นทางที่สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบเลือกใช้วิธีหนึ่ง คือการนำข้อมูลผลการตรวจสอบค่าการแอ่นตัวของผิวทางและโครงสร้างชั้นทาง (Deflection) จากการใช้ค้ำน้ำหนักกระแทกบนผิวทาง เรียกว่า “Falling Weight Deflectometer” ซึ่งค่าการแอ่นตัวจากการตรวจสอบสามารถนำไปใช้ประมวลผลเพื่อหาค่าความแข็งแรงของโครงสร้างชั้นทางและทำนายอายุการใช้งานของถนนเพื่อวางแผนการซ่อมบำรุง โดยพิจารณาจากความแข็งแรงของโครงสร้างทางและนำไปคำนวณออกแบบการเสริมความแข็งแรงของโครงสร้างทาง (Over Lay) ต่อไป



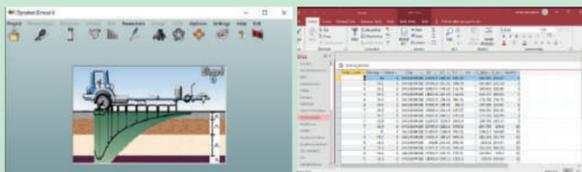
ภาพที่ 1 หลักการทำงานเพื่อหาค่าการแอ่นตัวของโครงสร้างทาง

เครื่อง FFWD เป็นเครื่องมือรุ่นใหม่ที่มีชุดอุปกรณ์ควบคุมการยกและปล่อยตุ้มน้ำหนักกระแทกเป็นระบบมอเตอร์ไฟฟ้าที่มีความแข็งแรงและรวดเร็วในการปฏิบัติงาน มีการดูแลบำรุงรักษาที่ง่ายกว่าเครื่องรุ่นเก่าที่เป็นระบบไฮดรอลิกที่ผ่านการใช้งานมายาวนานและอาจมีการเสื่อมสภาพของอุปกรณ์ต่าง ๆ โดยเครื่อง FFWD ใช้โปรแกรม Dynatest Data Collection ในการควบคุมสั่งการผ่านคอมพิวเตอร์ Notebook และจัดเก็บผลข้อมูลต่าง ๆ ในรูปแบบของไฟล์ mde ที่สามารถจัดเรียงลำดับของจุดตรวจสอบที่เป็นไฟล์ F25 จำนวนมากเข้าด้วยกัน รวมถึงข้อมูลค่าพารามิเตอร์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการประมวลผลและผลการวิเคราะห์โครงสร้างทางไว้ในไฟล์เดียว โดยมีการวิเคราะห์และประมวลผลผ่านโปรแกรม ELMOD 6 ที่ได้รับการพัฒนาต่อจาก โปรแกรม ELMOD 4 ที่ใช้กับเครื่องรุ่นเก่า ให้ความทันสมัยและใช้งานง่าย ซึ่งสามารถนำข้อมูลที่ประมวลผลแล้วเสร็จออกไปใช้งานต่อในรูปแบบของ Microsoft Excel และ Microsoft Word ได้ทันที

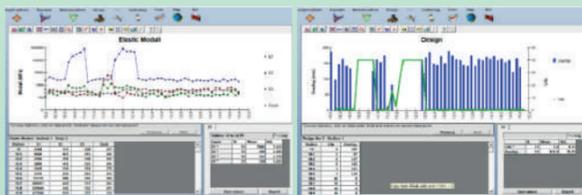


ภาพที่ 2 เครื่อง FFWD รุ่นใหม่ Dynatest 8012 (ซ้าย) และรุ่นเก่า Dynatest 8000 (ขวา)

นอกจากนั้น ผลการตรวจสอบสามารถนำไปเปิดในระบบแผนที่ Google Earth ได้ เนื่องจากมีการติดตั้งอุปกรณ์ระบุพิกัดทางภูมิศาสตร์ (GPS หรือ DGPS) เพื่อให้ทราบถึงที่ตั้งและสภาพภูมิประเทศของสายทางที่อาจจะมีผลต่อค่าความแข็งแรงของโครงสร้างทางได้



ภาพที่ 3 โปรแกรมประมวลผล ELMOD 6 และไฟล์ mde ที่ใช้เก็บข้อมูลและการประมวลผลทั้งหมด



ภาพที่ 4 การประมวลผลค่าความแข็งแรงโครงสร้างชั้นทางและออกแบบความหนา

เพื่อเสริมความแข็งแรงของผิวทางตามอายุการใช้งานที่ออกแบบด้วยโปรแกรม ELMOD 6 ผลของการวิเคราะห์ความแข็งแรงของโครงสร้างทางทั้งหมด สามารถนำไปใช้การพิจารณาออกแบบก่อสร้างและเลือกวิธีการบำรุงรักษาสายทาง ได้ข้อมูลที่มีความรวดเร็วและถูกต้องแม่นยำ ทำให้การปฏิบัติงานตรวจสอบความแข็งแรงของโครงสร้างชั้นทางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายของทางหลวงให้ดียิ่งขึ้น

2. การจัดทำข้อกำหนดวัสดุงานทางที่ ทล.-ก. 411/2565 “ข้อกำหนดแอสฟัลต์ซีเมนต์ประเภท Performance Grade โดยวิธีทดสอบความคืบคืนกลับจากการกระทำซ้ำของแรงเค้น (Specification for Performance - Graded Asphalt Binder Using Multiple Stress Creep Recovery (MSCR) Test)”

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้จัดทำข้อกำหนดวัสดุงานทางที่ ทล.-ก.411/2565 “ข้อกำหนดแอสฟัลต์ซีเมนต์ประเภท Performance Grade โดยวิธีทดสอบความคืบคืนกลับจากการกระทำซ้ำของแรงเค้น (Specification for Performance - Graded Asphalt Binder Using Multiple Stress Creep Recovery (MSCR) Test) ซึ่งได้รับอนุมัติจากกรมทางหลวง เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2565 โดยข้อกำหนดนี้ครอบคลุมถึงการกำหนด Performance Grade (PG) ของแอสฟัลต์ซีเมนต์ที่ใช้ในงานทาง ซึ่งการใช้วิธีการทดสอบความคืบคืนกลับจากการกระทำซ้ำของแรงเค้น (Multiple Stress Creep Recovery, MSCR) เป็นวิธีทดสอบความคืบคืนตัวกลับของวัสดุโดยให้ความเค้นซ้ำ ๆ และเป็นการทดสอบเพื่อหาค่า non-recoverable creep compliance, J_{nr} ตามวิธีการ MSCR โดยใช้เครื่องวัดความต้านแรงเฉือนไดนามิก (Dynamic Shear Rheometer)

การระบุประเภทการแบ่งเกรดของแอสฟัลต์ซีเมนต์ตามข้อกำหนดนี้จะสัมพันธ์กับอุณหภูมิเฉลี่ย 7 วัน ที่สูงสุดและต่ำสุดในการออกแบบผิวทาง และระดับปริมาณการจราจร (Traffic Levels) ที่ต้องระบุเป็นระดับปกติ (Standard Traffic, “S”) ระดับหนัก (Heavy Traffic, “H”) ระดับหนักมาก (Very Heavy Traffic, “V”) และระดับหนักมากที่สุด (Extremely Heavy Traffic, “E”) ซึ่งการทดสอบคุณสมบัติแอสฟัลต์ซีเมนต์ตามข้อกำหนดนี้ จะทดสอบคุณลักษณะต่าง ๆ อาทิ ทดสอบความเหนียวบรูคฟิลด์ (Brookfield) ทดสอบความต้านแรงเฉือนไดนามิกด้วยเครื่อง Dynamic Shear Rheometer ทดสอบกากที่เหลือจากการอบ (Rolling Thin Film Oven Test) และทดสอบกากที่เหลือจากการอบด้วยแรงดัน (Pressurized Aging Vessel) : PAV Aging



ภาพที่ 5 การทดสอบความเหนียวบรูคฟิลด์ (Brookfield)



ภาพที่ 6 การทดสอบความต้านแรงเฉือนไดนามิกด้วยเครื่อง Dynamic Shear Rheometer



ภาพที่ 7 การทดสอบกากที่เหลือจากการอบ (Rolling Thin Film Oven Test)



ภาพที่ 8 การทดสอบกากที่เหลือจากการอบด้วยแรงดัน (Pressurized Aging Vessel) : PAV Aging

3. การปรับปรุงมาตรฐานงานทาง (ทล.-ม.) เพื่อใช้ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกในงานก่อสร้างทาง

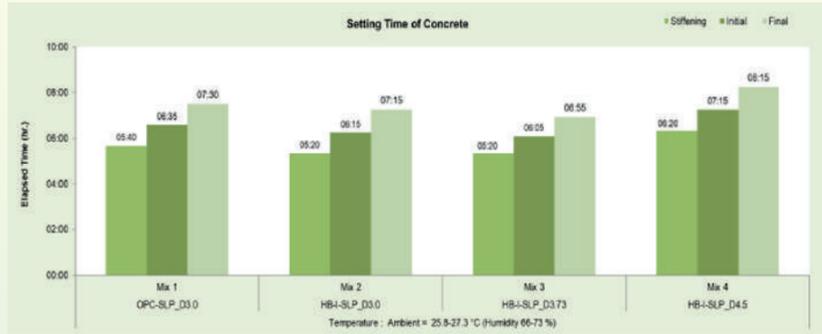
ปัจจุบันนวัตกรรมและเทคโนโลยีการผลิตปูนซีเมนต์มีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้นกว่าในอดีต ทำให้การผลิตปูนซีเมนต์สามารถนำวัสดุอื่นมาทดแทนปูนเม็ดได้ซึ่งเรียกว่า “ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิก” สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากกระบวนการผลิตโดยได้รับการรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก.2594 ด้วยเหตุผลดังกล่าว กรมทางหลวงจึงได้แต่งตั้งคณะทำงานประกอบด้วยผู้แทนจากหลายภาคส่วน อาทิ กรมทางหลวง ศูนย์วิจัยเทคโนโลยีการก่อสร้าง สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร และสมาคมอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ไทย โดยมีจุดประสงค์เพื่อศึกษาคุณสมบัติและการใช้งานปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกในงานก่อสร้างถนนคอนกรีตของกรมทางหลวง ซึ่งนำไปสู่การจัดทำหรือปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนดในการนำปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกมาใช้ในงานก่อสร้างและบำรุงทางของกรมทางหลวง สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้มีการศึกษาคุณสมบัติของปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกและได้ทำการปรับปรุงมาตรฐานงานทาง (ทล.-ม.) ให้สามารถนำปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกมาใช้เป็นทางเลือกหนึ่งในการก่อสร้างและบำรุงทางเพิ่มเติมจากในอดีตที่ใช้ปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ ซึ่งเป็นไปตามมาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยมาตรฐานงานทาง (ทล.-ม.) ที่สำนักฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงให้สามารถนำปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกมาใช้ผ่านการพิจารณาจากกรมทางหลวงให้ใช้เป็นมาตรฐานงานทาง (ทล.-ม.) แล้ว เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 ประกอบด้วย มาตรฐานที่ ทล.-ม.204/2564 มาตรฐานพื้นทางดินซีเมนต์ (Soil Cement Base) และมาตรฐานที่ ทล.-ม.206/2564 มาตรฐานรองพื้นทางดินซีเมนต์ (Soil Cement Subbase) โดยในช่วงปลายปี 2565 สำนักฯ ได้เสนอร่างมาตรฐานที่ ทล.-ม.309/2565 มาตรฐาน ถนนซีเมนต์คอนกรีต ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกำกับ การปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับ

วิศวกรรมงานทางก่อนที่จะประกาศใช้เป็นมาตรฐานงานทาง (ทล.-ม.) ของกรมทางหลวงต่อไป

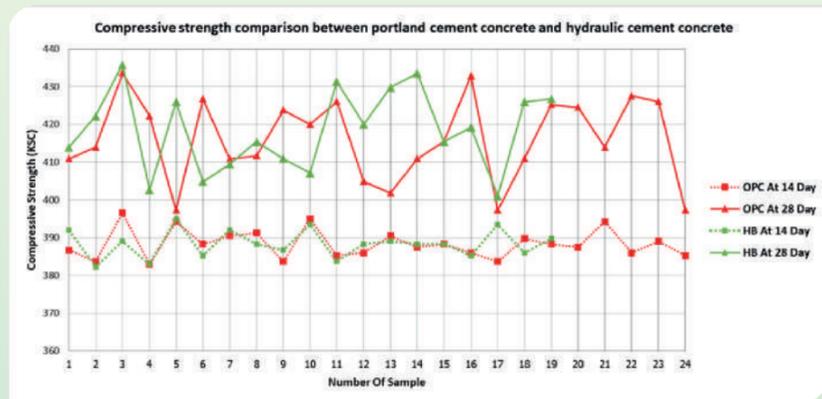
ทั้งนี้ ในปัจจุบัน สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงมาตรฐานที่ ทล.-ม.203/2556 มาตรฐานพื้นทางหินคลุกผสมซีเมนต์ (Cement Modified Crushed Rock Base) และมาตรฐานที่ ทล.-ม.213/2543 การหมุนเวียนวัสดุชั้นทางเดิมมาใช้งานใหม่ (Pavement Recycling) โดยได้ทำการศึกษาคุณสมบัติวัสดุทางวิศวกรรมของวัสดุชั้นทางที่ผสมกับปูนซีเมนต์ไฮดรอลิก ทั้งในห้องปฏิบัติการและในแปลงทดลอง เปรียบเทียบกับวัสดุชั้นทางที่ผสมกับปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ เพื่อนำผลการศึกษาทั้งหมดมาประมวลผล วิเคราะห์ และนำไปปรับปรุงมาตรฐานงานทางให้มีความทันสมัย สอดคล้องและเหมาะสมกับงานก่อสร้างของกรมทางหลวงต่อไป



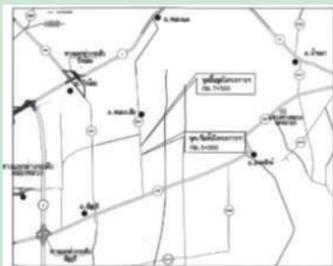
ภาพที่ 9 แปลงทดลองการศึกษาคุณสมบัติปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกในการก่อสร้างถนนคอนกรีต โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 ตอน สามแยกเด่นชัย - สามแยกปางเคาะ ระหว่าง กม.370+913.000 - กม.385+550.000



ภาพที่ 10 ผลการทดสอบระยะเวลาการก่อตัวของคอนกรีต
เปรียบเทียบระหว่างคอนกรีตที่ผสมจากปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์และคอนกรีตที่ผสมจากปูนซีเมนต์ไฮดรอลิก



ภาพที่ 11 ผลการทดสอบความต้านทานแรงอัดของคอนกรีต
เปรียบเทียบระหว่างคอนกรีตที่ผสมจากปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์และคอนกรีตที่ผสมจากปูนซีเมนต์ไฮดรอลิก



ภาพที่ 12 การก่อสร้างแปลงทดลองในสนาม การศึกษาการใช้ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกทดแทนปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์
งานบูรณะผิวทางแอสฟัลต์ ทางหลวงหมายเลข 3261 ตอน คลอง 10 ถึง หนองเสือ ตอน 2 ระหว่าง กม.5+000 - กม.7+500

4. การออกแบบโครงสร้างชั้นทางเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

สภาวะโลกร้อนเกิดขึ้นจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศในปริมาณที่มากเกินไปจนความสามารถในการดูดซับของธรรมชาติ ก๊าซเรือนกระจกที่ปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศที่สำคัญได้แก่ ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ก๊าซมีเทน และก๊าซไนตรัสออกไซด์ ส่งผลให้เกิดการกักความร้อนจากดวงอาทิตย์ที่แผ่ลงมาสู่พื้นผิวโลก เนื่องจากก๊าซเหล่านี้ มีคุณสมบัติในการดูดซับ

ความร้อนจากพื้นผิวโลกไม่ให้สะท้อนกลับสู่อวกาศ และมีการแผ่พลังงานส่วนหนึ่งกลับลงยังพื้นผิวโลก ทำให้พื้นผิวโลกและบรรยากาศชั้นล่างมีอุณหภูมิเพิ่มสูงขึ้นซึ่งเรียกว่า “ปรากฏการณ์เรือนกระจก”

ผลกระทบจากภาวะโลกร้อนมีแนวโน้มที่จะทวีความรุนแรงมากขึ้น แม้กระทั่งในการก่อสร้างและบูรณะถนน เนื่องจากกระบวนการผลิตวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างถนนมีผลกระทบต่อในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ถ้าหากสามารถลดการปล่อย

ก๊าซเรือนกระจกในการก่อสร้างและ/หรือบูรณะถนน โดยเริ่มต้นตั้งแต่การพิจารณาการออกแบบโครงสร้างชั้นทางซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยลดภาวะโลกร้อนได้

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้ดำเนินการออกแบบโครงสร้างชั้นทางงานบูรณะทางหลวงหมายเลข 344 ตอน บ้านบึง-แก่ง กม 25+000 ถึง กม.62+200 ตามภาพที่ 13 โดยใช้แอสฟัลต์ซีเมนต์เกรด 40/50 ในปีงบประมาณ 2557 เป็นโครงการแรก ในการออกแบบมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดร่องล้อทดแทนวิธีการปรับขนาดคลุ่วัสดุรวมรวมทั้งในงานแอสฟัลต์คอนกรีต เนื่องจากการแก้ไขปัญหาด้วยวิธีการปรับขนาดคลุ่วัสดุรวมส่งผลให้ความคงทนของถนนลดลงมาก ทำให้ถนนมีความเสียหายจากความชื้นรวดเร็วมากขึ้น ดังนั้นการเปลี่ยนมาใช้แอสฟัลต์ซีเมนต์เกรด 40/50 ทดแทนแอสฟัลต์ซีเมนต์เกรด 60/70 จะทำให้ถนนมีความแข็งแรงทนทานมากขึ้น จึงเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืนในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก



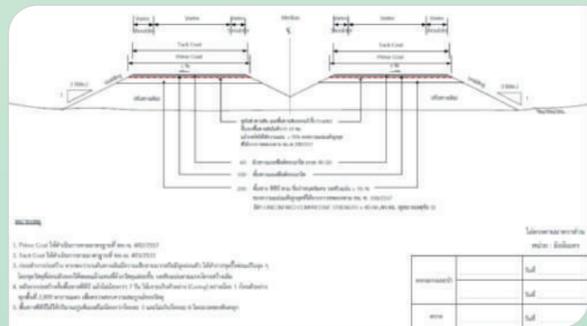
ภาพที่ 13 รูปตัดแนะนำโครงสร้างชั้นทางโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 344 ตอน อ.บ้านบึง - อ.แก่ง

นอกจากนี้ ในขั้นตอนการผลิตเหล็กเสริม อาจจะมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ดังนั้นการออกแบบถนนคอนกรีตแบบไม่เสริมเหล็ก (Jointed Plain Concrete Pavement: JPCP) จะเป็นทางเลือกหนึ่งในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ โดยส่วนออกแบบแนะนำโครงสร้างชั้นทาง สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้ดำเนินการออกแบบถนน JPCP ทางหลวงหมายเลข 225 นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน.บ.ชัยอิลุม - บ.ชัยตะแบก กม.142+780 ถึง กม.152+200 เป็นสายแรกในปีงบประมาณ 2561 ตามภาพที่ 14



ภาพที่ 14 รูปตัดแนะนำโครงสร้างชั้นทางโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.ชัยอิลุม - บ.ชัยตะแบก ช่วง กม. 142+780 ถึง 152+200

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้ดำเนินการออกแบบโครงสร้างชั้นทาง โดยได้จัดทำข้อกำหนดพิเศษ Cement Treated Base ในโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 344 ตอน บ้านบึง-แก่ง กม 24+500 ถึง กม.25+000 ในปีงบประมาณ 2560 ซึ่งเป็นมาตรฐานแรกของกรมทางหลวง ที่มีการนำปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกมาใช้ โดยภาพที่ 15 แสดงรูปตัดโครงสร้างชั้นทาง และได้ดำเนินการออกแบบถนน JPCP ที่มีการใช้ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกในโครงการก่อสร้างและบูรณะถนน โดยโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 อ.เด่นชัย - ลำปาง ตอน สามแยกเด่นชัย - สามแยกปางเคาะ ซึ่งเป็นงานก่อสร้างปีงบประมาณ 2563 ได้ดำเนินการก่อสร้างผิวทาง JPCP ที่มีการใช้ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกในปีงบประมาณ 2565 ตามภาพที่ 16



ภาพที่ 15 รูปตัดแนะนำโครงสร้างชั้นทางโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 344 ตอน อ.บ้านบึง-บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (แยกหนองปรือ) รวมสะพานลอยข้ามแยกหนองซาง กม.24+470 ถึง 25+000



ภาพที่ 16 รูปถนน JPCP ที่ใช้ไฮดรอลิกซีเมนต์ ทางหลวงหมายเลข 11 อ.เด่นชัย - ลำปาง ตอน สามแยกเด่นชัย - สามแยกปางเคาะ

5. การแก้ไขป้องกันความเสียหายของเชิงลาด ทางหลวงหมายเลข 4244 ตอน เบตง - ซาห์ ระหว่าง กม.0+600 - กม.2+200 (เป็นช่วง ๆ) และ กม.3+000 - กม.15+200 (เป็นช่วง ๆ)

สืบเนื่องจากเชิงลาดเหนือคันทาง (Back Slope) และเชิงลาดคันทาง (Side Slope) ของทางหลวงหมายเลข 4244 เกิดการชะล้างพังทลาย โดยเชิงลาดเหนือคันทางนี้เป็นชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ซึ่งมีหลักเขตแดนประเทศตั้งอยู่ด้านบน โดยหลักเขตแดนบางส่วนหลักอยู่ห่างจากขอบของการพังทลายน้อยกว่า 1 เมตร ถ้าไม่ได้รับการแก้ไขป้องกันอาจจะทำให้หลักเขตแดนประเทศเกิดการพังทลายและร่วงหล่นลงมาได้ จึงมีความจำเป็นต้องแก้ไขป้องกันอย่างเร่งด่วนเพื่อป้องกันปัญหาหาระหว่างประเทศที่อาจเกิดขึ้น

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้ดำเนินการสำรวจพื้นที่ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเจ้าหน้าที่จากกรมแผนที่ทหาร เพื่อตรวจสอบหลักเขตแดนประเทศและเชิงลาดที่เกิดการพังทลาย ซึ่งพบว่าลักษณะทางธรณีวิทยาในพื้นที่เป็นดินทราย ซึ่งเป็นดินที่มีเสถียรภาพในการยึดเกาะตัวต่ำ ประกอบกับเชิงลาดมีความลาดชันสูง เพราะการปรับตัดเชิงลาดเพื่อให้ได้ความลาดชันที่เหมาะสมไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากรูกกล้าเข้าไปในพื้นที่ของประเทศมาเลเซีย จึงเสนอให้ดำเนินการแก้ไขป้องกันโดยการเพิ่มเสถียรภาพของเชิงลาดด้วยการติดตั้ง Soil Nail และป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าเชิงลาดด้วยการฉีดพ่น Steel Fiber Shotcrete ร่วมกับการติดตั้งระบบระบายน้ำใต้ดินและผิวดิน



ภาพที่ 20 ลักษณะการก่อสร้างติดตั้ง Soil Nail และ Steel Fiber Shotcrete บริเวณเชิงลาดเหนือคันทาง



ภาพที่ 21 การก่อสร้างแก้ไขป้องกันแล้วเสร็จ



ภาพที่ 17 แสดงหลักเขตแดนประเทศที่อยู่บนขอบเชิงลาดเหนือคันทาง (Back Slope) และมีระยะห่างจากขอบหน้าเชิงลาดน้อยกว่า 1 ม.



ภาพที่ 18 เชิงลาดเหนือคันทาง (Back Slope) ที่เกิดการพังทลาย



ภาพที่ 19 เชิงลาดคันทาง (Side Slope) ที่เกิดการพังทลาย

ส่วนเชิงลาดคันทางที่เกิดความเสียหาย ขอบเขตความเสียหายลุกลามเข้ามาในพื้นที่ผิวจราจร จึงมีความจำเป็นต้องก่อสร้างเสริมคันทางขึ้นมาใหม่เพื่อให้สามารถใช้งานเส้นทางได้เป็นปกติ เนื่องจากพื้นที่เป็นพื้นที่ภูเขาและมีข้อจำกัดด้านเขตทาง จึงให้ดำเนินการก่อสร้างในรูปแบบคันทางเสริมกำลังดินชนิด Modular Block Wall ซึ่งเป็นคันทางที่มีความชันสูง สามารถก่อสร้างในพื้นที่เขตทางได้ ภายหลังจากการดำเนินการแก้ไขป้องกันแล้วเสร็จ สามารถป้องกันการพังทลายของเชิงลาดซึ่งมีหลักเขตแดนประเทศตั้งอยู่ได้ และประชาชนผู้ใช้ทางสามารถสัญจรได้อย่างสะดวกและปลอดภัย



ภาพที่ 22 ลักษณะการก่อสร้างคันทาง ชนิด Modular Block Wall



ภาพที่ 23 คันทางชนิด Modular Block Wall ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ

6. การปฏิบัติงานสำรวจรากฐานโครงการก่อสร้างสะพานไทย - มาเลเซีย แห่งที่ 2 (สุโงโกลก - รันเตาป็นยัง)

รัฐบาลไทยได้ให้ความร่วมมือกับประเทศมาเลเซียในการสำรวจข้อมูลดินในฝั่งประเทศไทย ซึ่งสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้รับมอบหมายจากกรมทางหลวงให้ดำเนินการเจาะสำรวจฐานราก และจัดส่งรายงานข้อมูลดินที่ได้จากการเจาะสำรวจดังกล่าว เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับโครงการก่อสร้างสะพานไทย - มาเลเซีย แห่งที่ 2 (สุโงโกลก - รันเตาป็นยัง) ซึ่งเป็นสะพานระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย บริเวณทางหลวงหมายเลข 42 สุโงโกลก - รันเตาป็นยัง พื้นที่อำเภอสุโงโกลก จังหวัดนราธิวาส



ภาพที่ 24 การปฏิบัติงานเจาะสำรวจ



ภาพที่ 25 ตัวอย่างดินที่ได้จากการเจาะสำรวจ



ภาพที่ 26 ทีมงานหน่วยสำรวจรากฐาน ส่วนสำรวจและประเมินสภาพทาง สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ ซึ่งได้ทำการเจาะสำรวจดิน สำหรับโครงการก่อสร้างสะพานไทย - มาเลเซีย แห่งที่ 2 (สุโงโกลก - รันเตาป็นยัง)



งานวิจัยและพัฒนาทาง

อุปกรณ์หัวจับยึดสำหรับอัดแรงยางพารา

กรมทรัพย์สินทางปัญญา ได้มอบสิทธิบัตรการออกแบบผลิตภัณฑ์ (อาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติสิทธิบัตร พ.ศ. 2522) แก่ กรมทางหลวง (สำนักวิจัยและพัฒนาทาง) สำหรับการออกแบบผลิตภัณฑ์ตามข้อถือสิทธิ และภาพแสดงแบบผลิตภัณฑ์

“อุปกรณ์หัวจับยึดสำหรับอัดแรงยางพารา” “อุปกรณ์หัวจับยึดสำหรับอัดแรงยางพารา” พัฒนาขึ้นเพื่อการซ่อมรอยต่อรับแรงเฉือน (Shear Key) ของสะพานประเภท PC Plank Girder เป็นการชั่วคราว เพื่อการซ่อมใหญ่ หรือเป็นการเสริมกำลังในกรณีพิเศษเพื่อความสะดวกในการติดตั้ง จึงได้ทำการออกแบบและผลิตระบบเสริมแรงดึงในแผ่นยางให้สามารถดึงแผ่นยางและรับแรงดึงไว้ก่อน ซึ่งปลดอุปกรณ์รับแรงดึงภายหลังเพื่อถ่ายแรงเข้าไปเสริมกำลังคานสะพานโดยที่ไม่ต้องดึงแผ่นยางหน้า สามารถติดตั้งได้โดยไม่ต้องปิดการจราจรบนสะพาน แลดยางพาราอัดแรงได้รับการทดสอบประเมินความสามารถในการเสริมกำลัง ขนาดเท่าจริงในห้องปฏิบัติการ ผลการทดสอบและการวิเคราะห์แบบจำลองไฟไนต์เอลิเมนต์ แสดงให้เห็นชัดเจนว่าคานสะพานหลังเสริมกำลังด้วยแลดยางพาราอัดแรงมีความแข็งแรงขึ้นและสามารถช่วยถ่ายเทแรงเฉือนได้ตามที่ออกแบบ ถือเป็นนวัตกรรมเพื่อการบำรุงรักษาสะพานนวัตกรรมแรกของประเทศไทย และถือเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนานวัตกรรมงานทาง ภายใต้ยุทธศาสตร์งานวิจัย 5 ปี สมองยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีของรัฐบาลไทย



โครงการศึกษาเทคโนโลยีตรวจวัด ติดตาม เตือนภัยและบริหารจัดการความเสี่ยงภัยพิบัติดินสไลด์ในโครงข่ายทางหลวง

กรมทางหลวง โดยสำนักวิจัยและพัฒนาทาง ร่วมกับคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ดำเนินโครงการศึกษาเทคโนโลยีตรวจวัด ติดตาม เตือนภัย และบริหารจัดการความเสี่ยงภัยพิบัติดินสไลด์ในโครงข่ายทางหลวง เพื่อแก้ปัญหาดินสไลด์ในโครงข่ายทางหลวง เพื่อแก้ปัญหาดินสไลด์ปิดทับทางหลวงจากภัยพิบัติธรรมชาติ คับทางชำรุดเสียหายเนื่องจากน้ำ



กัดเซาะถนนถูกตัดขาดต้องปิดเส้นทางสัญจร ทำให้ประชาชนเสียเวลาไม่ได้รับความสะดวก ความปลอดภัยในการเดินทาง สำนักวิจัยและพัฒนาทาง เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาการเกิดเหตุดินสไลด์จากภัยธรรมชาติบนโครงข่ายทางหลวงเป็นประจำทุกปี จึงได้ดำเนินการจัดทำแปลงศึกษาการป้องกันแก๊ซดินสไลด์และน้ำผิวดินกัดเซาะในสภาพพื้นที่จริง โดยคำนึงถึงหลักการและรูปแบบความเหมาะสมด้านวิศวกรรมศาสตร์ ค่าก่อสร้าง การบำรุงรักษา และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นต้นแบบ แนวทางปฏิบัติงานอย่างเป็นรูปธรรมแก่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในพื้นที่เนินเขา วิธีการติดตั้งและใช้งาน อุปกรณ์ตรวจวัดพื้นฐานต่าง ๆ ขั้นตอนการใช้งาน การรายงานข้อมูล การติดตามผล การพยากรณ์เตือนภัย การป้องกันแก๊ซก่อนเกิดเหตุ การประเมินความเสี่ยงและเฝ้าระวังภัยพิบัติดิน

สไลด์ตลอดจนการบำรุงรักษาระบบป้องกันดินสไลด์และน้ำกัดเซาะอย่างยั่งยืน (Sustainable) การศึกษาโครงการดังกล่าวได้ดำเนินการในพื้นที่นำร่องไปแล้วทั้งหมด 4 จุด พบว่า มีจุดเด่นที่เป็นประโยชน์หลายด้าน ทั้งการประยุกต์ใช้พันธุ์พืชตามหลักชีววิศวกรรม (Bio-engineering) การนำวัสดุท้องถิ่น (Local) และวัสดุหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ (Recycled) การบริหารจัดการน้ำผิวดินและน้ำใต้ดินอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ การสาธิตการทำงานของเทคโนโลยีตรวจวัด ติดตาม รายงาน และประเมินความปลอดภัยทางด้านวิศวกรรมด้วยระบบอุปกรณ์ตรวจวัดในสนามที่เชื่อมต่อกับแพลตฟอร์มอินเทอร์เน็ต (IoT Platform) ซึ่งทำหน้าที่รายงานข้อมูล พยากรณ์ เตือนภัย ประเมินความปลอดภัย ความเสี่ยงต่าง ๆ และติดตามเฝ้าระวังภัยพิบัติดินสไลด์แบบ Real Time ผ่าน Web Application สำหรับผลงาน “การศึกษาเทคโนโลยีตรวจวัดติดตาม เตือนภัยและบริหารจัดการความเสี่ยงภัยพิบัติดินสไลด์ในโครงข่ายทางหลวงได้รับรางวัลชมเชย ในงานมหกรรมงานวิจัยแห่งชาติ 2565 (Thailand Research Expo 2022) และยังได้รับความสนใจจากหน่วยงานต่าง ๆ เข้าเยี่ยมชมการดำเนินงานโครงการฯ และการฝึกอบรมสร้างความเข้าใจการทำงานด้านวิศวกรรมเชิงลาดให้กับบุคลากรกรมทางหลวง อีกทั้งเตรียมเสนอแผนการพัฒนาต่อยอดและขยายพื้นที่การศึกษาโครงการฯ ให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ



โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขับและป้องกันคนสะพานเสียหาย จากรถบรรทุกหนักโดยใช้นวัตกรรมชุดอุปกรณ์แถบยางพาราอัดแรงลดการสั่นไหว

สะพานของกรมทางหลวง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสะพานระบบพื้น-คาน เมื่อปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น มักนิยมนำพื้นทางเดินเท้าหรือกำแพงคอนกรีตกันตอกออกเพื่อต่อขยายความกว้างสะพานให้สามารถรองรับปริมาณการจราจร ผลของการรื้อพื้นทางเดินเท้าหรือกำแพงคอนกรีตกันตอกออก ทำให้มวลที่เคຍหน้าของโครงสร้างหายไป คานสะพานบริเวณนี้จึงเกิดการสั่นไหวจากการจราจรในระดับที่สูงเกินปกติ เช่น สะพานข้ามแยกพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี

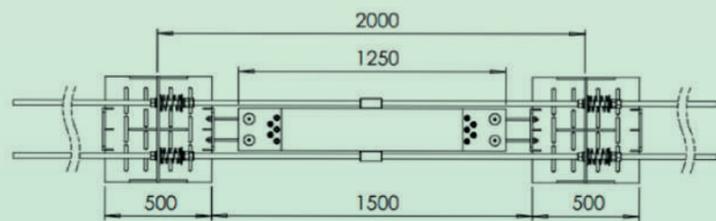
โครงการนี้ มุ่งเน้นที่จะแก้ปัญหาการสั่นไหวของคานสะพานระบบพื้น-คาน โดยใช้แถบยางพาราอัดแรง แถบยางพาราอัดแรง เป็นนวัตกรรมที่สำนักวิจัยและพัฒนาทาง ได้พัฒนาขึ้น เพื่อนำไปใช้ซ่อมรอยต่อรับแรงเฉือนของคานสะพานประเภท Plank Girder โดยการนำยางรองคานสะพานชนิดที่ทำจากยางธรรมชาติ (ยางพารา) ความกว้าง 20 เซนติเมตร ความยาว 100 เซนติเมตร และความหนา 4 เซนติเมตร ซึ่งปัจจุบันได้มีการผลิตและจำหน่ายอยู่ทั่วไป มาติดตั้งยึดติดออกเพื่อให้เกิดแรงดึงตามที่ต้องการ จากนั้น นำไปยึดติดระหว่าง Plank Girder เพื่อยึดรอยต่อรับแรงเฉือนที่ชำรุด

เทคโนโลยี

การเสริมสปริงเข้ากับแถบยางพาราอัดแรงให้เป็นชุดอุปกรณ์แถบยางพาราอัดแรงลดการสั่นไหว ซึ่งสปริงจะทำหน้าที่เพิ่มความแข็งแรงให้กับคานโดยจะไปลดขนาดของรอบการสั่นและแถบยางพาราอัดแรงจะทำหน้าที่เป็นตัวหน่วงเพื่อลดจำนวนรอบการสั่น ชุดอุปกรณ์แถบยางพาราอัดแรงลดการสั่นไหวจะนำไปติดตั้งที่ใต้ท้องคานตัวที่พบปัญหาการสั่นไหว และเนื่องจากชุดอุปกรณ์แถบยางพาราอัดแรงลดการสั่นไหวไม่ได้เพิ่มความลึกให้กับคาน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อจราจรบริเวณใต้สะพาน

การนำไปใช้ประโยชน์ และการขยายผลจากผลงานวิจัย

- ชุดอุปกรณ์แถบยางพาราอัดแรงลดการสั่นไหวสามารถลดการสั่นไหวของคานสะพานข้ามแยกพนัสนิคมได้อย่างเป็นรูปธรรม
- แนวทางการออกแบบและผลิตชุดอุปกรณ์ได้ถูกนำไปใช้แก้ปัญหาการสั่นไหวของคานสะพานอื่น ๆ

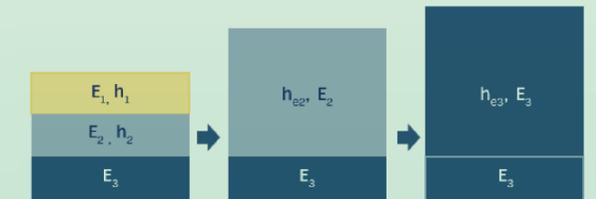


โครงการวิจัยเพื่อจัดทำข้อกำหนดและวิธีการออกแบบโครงสร้างถนนลาดยางสำหรับประเทศไทย

กรมทางหลวงอ้างอิงวิธีการออกแบบก่อสร้างและบูรณะโครงสร้างถนนของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นเวลายาวนาน พฤติกรรมการตอบสนองของโครงสร้างถนนอันเกิดจากน้ำหนักบรรทุกทุกไทย สภาพการใช้งาน การก่อสร้าง สภาพวัสดุ สภาพจราจร สภาพแวดล้อม สภาพภูมิอากาศ เงื่อนไขและบริบทของประเทศไทย แตกต่างจากฐานข้อมูลในต่างประเทศ นอกจากนี้การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรและน้ำหนักของรถบรรทุกภายในประเทศและประเทศในภูมิภาคอาเซียน ยังส่งผลให้โครงสร้างถนนของกรมทางหลวงเกิดความเสียหายก่อนกำหนดอายุการออกแบบ ดังนั้นโครงการวิจัยเพื่อจัดทำข้อกำหนดและวิธีการออกแบบโครงสร้างถนนลาดยางสำหรับประเทศไทย จึงมีความสำคัญต่องานวิจัยและพัฒนาวิธีการออกแบบก่อสร้างและบูรณะโครงสร้างถนนของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจหลักเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง



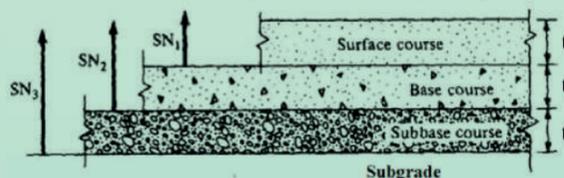
การแปลงความหนา h_e ตามวิธีของ Odemark's Method of Equivalent Thickness (Uitdz, 1987)



การแปลงความหนา T_A ตามวิธีของ AI (1970)



ค่า Structural Number (SN) ของโครงสร้างชั้นทาง (AASHTO, 1993)





งานเครื่องกลและสื่อสาร

1. กิจกรรมงานทุนหมุนเวียนดีเด่น ประจำปี 2565

ด้วยกรมบัญชีกลางจัดงานมอบรางวัลทุนหมุนเวียนดีเด่น ประจำปี 2565 สำหรับมอบรางวัลให้กับทุนหมุนเวียนที่มีผลการดำเนินงานดีเด่นประจำปี 2563 และ 2564 ภายใต้ชื่องาน “ทุนหมุนเวียน สานต่อนโยบายรัฐ ต่อยอดเศรษฐกิจ สู่นวัตกรรมใหม่” ในวันพฤหัสบดี ที่ 15 กันยายน 2565 ณ ห้องจูปิเตอร์ อาคารชาเลนเจอร์อิมแพ็ค เมืองทองธานี โดยได้รับเกียรติจาก นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เป็นประธานเปิดงาน พร้อมทั้งมีการจัดแสดงนิทรรศการของทุนหมุนเวียน เพื่อเป็นการเผยแพร่ความรู้และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของทุนหมุนเวียน

เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง โดยสำนักเครื่องกลและสื่อสาร กรมทางหลวง ได้เข้าร่วมจัดกิจกรรมงานทุนหมุนเวียน โดยได้จัดนิทรรศการเผยแพร่ความรู้และภารกิจของเงินทุนหมุนเวียนฯ ให้บุคคลทั่วไปได้รับทราบ รวมถึงได้รับมอบรางวัลเงินทุนหมุนเวียนดีเด่น ประจำปี

ปีงบประมาณ พ.ศ.2563 - 2564 โดยได้รับเกียรติจาก นายสุราษฎร์ ทรงศิริโล อธิบดีกรมทางหลวง นายอนุคุณ สว่างไสว ผู้อำนวยการสำนักเครื่องกลและสื่อสาร และนายโกมล เดชกวินเลิศ อดีตผู้อำนวยการสำนักเครื่องกลและสื่อสาร ในฐานะคณะกรรมการบริหารเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง รับมอบรางวัลทุนหมุนเวียนดีเด่น จำนวน 3 รางวัล ได้แก่

1. รางวัลประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการดีเด่น ประจำปี 2563
 2. รางวัลประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการดีเด่น ประจำปี 2564
 3. รางวัลผู้บริหารทุนหมุนเวียนดีเด่น ประจำปี 2564
- โดยรางวัลเงินทุนหมุนเวียนดีเด่นดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



2. กิจกรรมการพัฒนาบุคลากรด้านการขับและควบคุมเครื่องจักรกล

สำนักเครื่องกลและสื่อสาร ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก จัดการฝึกอบรมให้กับพนักงานขับของกรมทางหลวง ในปี 2565 จำนวน 2 หลักสูตร ดังนี้

1. หลักสูตร “การขับรถบรรทุก” จำนวน 2 รุ่น ๆ ละ 6 วันทำการโดยไม่เว้นวันหยุด เพื่อพัฒนาให้พนักงานขับของหน่วยงานกรมทางหลวงที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ได้มีความรู้และทักษะในการขับรถบรรทุก โดยมีผู้เข้ารับการฝึกอบรมจำนวน 64 คน ซึ่งผู้ผ่านการฝึกอบรมจะสามารถนำผลการฝึกอบรมไปขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 2 (ท.2หรือ บ.2) ซึ่งเป็นใบอนุญาตที่ใช้ในการขับรถบรรทุกประเภทต่าง ๆ เช่น รถบรรทุกน้ำ รถบรรทุกกระเบาะเท้าย รถบรรทุกติดเครน และรถบรรทุกอื่น ๆ ตามกฎหมาย

2. หลักสูตร “การขับรถลากจูง” จำนวน 1 รุ่น ๆ ละ 13 วันทำการโดยไม่เว้นวันหยุด เพื่อพัฒนาให้พนักงานขับของหน่วยงานกรมทางหลวงที่มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 2 ได้มีความรู้และทักษะในการขับรถลากจูง โดยมีผู้เข้ารับการฝึกอบรมจำนวน 33 คน ซึ่งผู้ผ่านการฝึกอบรมจะสามารถนำผลการฝึกอบรมไปขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4 (ท.4หรือ บ.4) ซึ่งเป็นใบอนุญาตที่ใช้ในการขับรถลากจูง รถบรรทุกวัดอุณหภูมิและรถบรรทุกทุกประเภทตามกฎหมาย



งานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

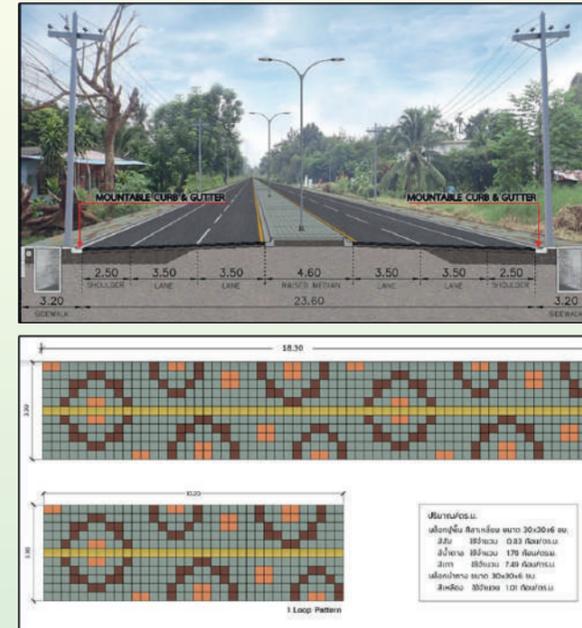
กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาทางหลวงอย่างยั่งยืน จึงกำหนดกรอบและแนวทางในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องและเป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 รวมถึงระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 ควบคู่ไปกับการดำเนินงานที่ยึดมั่นตามหลักธรรมาภิบาล การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี มีความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการทำงาน ซึ่งกรมทางหลวงได้นำมาใช้ประกอบในการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสม เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และได้กำหนดให้มีการดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการทางหลวง ที่ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ โดยในปีที่ผ่านมากรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 14 โครงการ ได้แก่

- 1) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง
- 2) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 214 อ.จตุรพักตรพิมาน - อ.เกษตรวิสัย จ.ร้อยเอ็ด
- 3) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 11 สายปางเคาะ จ.แพร่ - ป่าขาม จ.ลำปาง
- 4) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 229 บ้านหนองม่วง - อ.มัญจาคีรี จ.ขอนแก่น
- 5) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 2445 ต.แสงทอง - บ.โพธิ์ชัย จ.บุรีรัมย์
- 6) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 226 บ.หนองสวาย - บ.ระเวียง จ.สุรินทร์



การออกแบบไฟแสงสว่างให้มีความเข้มแสงที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบต่อการออกรงของชาวชนิดพันธุ์ที่ไวต่อแสง

- 7) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 2256 ลพบุรี - ด้านขุนทด ตอนถนนโค้ง - บ.ท่าหลวง จ.ลพบุรี
- 8) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 212 อ.ปากคาด - บ.สมประสงค์ จ.บึงกาฬ
- 9) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างและขยายทางหลวงหมายเลข 1421 สายหัวดอย - บ้านใหม่พัฒนา
- 10) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 101 ท่าชัย - ศรีสีขนาลัย จ.สุโขทัย
- 11) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 101 ศรีสำโรง - สวรรคโลก จ.สุโขทัย
- 12) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 11 บ.คลองเตือ - อ.ทับคล้อ จ.พิจิตร
- 13) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 3081 ท่าเรือ - พระแท่นดงรัง ตอน บ.ดอนรัก - พระแท่นดงรัง จ.กาญจนบุรี
- 14) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 3471 ต.บางบุตร - ต.ชุมแสง ตอน ต.บางบุตร - บ.หนองพะวา จ.ระยอง



การออกแบบทางเท้าเป็นลายฟองคลื่น ตามอัตลักษณ์ท้องถิ่น เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ

นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 28 โครงการ ได้แก่

- 1) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 211 อ.ท่าบ่อ - อ.ศรีเชียงใหม่ จ.หนองคาย
- 2) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการต่อขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี และปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 338 สายปิ่นเกล้า - นครชัยศรี
- 3) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางเชื่อมผืนป่ามรดกโลกบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี-ปักธงชัย (ระยะที่ 4)



ภาพเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่บริเวณอุโมงค์เชื่อมผืนป่า



การติดตามการใช้ประโยชน์ของสัตว์ป่าแสดงให้เห็นถึงความหลากหลายของชนิดพันธุ์สัตว์ พบ หม่าใน ซึ่งเป็นสัตว์ที่อยู่ในสถานภาพใกล้สูญพันธุ์ (EN)

4) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตอน อ.กบินทร์บุรี-อ.ปักธงชัย (ระยะที่ 4)



ภาพเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่บริเวณใต้สะพานยกระดับ



สัตว์ป่าที่เข้ามาใช้ประโยชน์ทางลอด

5) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ - อ.นางรอง

- 6) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 12 สายพิชัย-โลก - อ.หล่มสัก (ระยะดำเนินการ)
- 7) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี - พัทยา (ระยะดำเนินการ)
- 8) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทยา-มาบตาพุด (ระยะที่ 3) จ.ระยอง
- 9) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 319 ปราจีนบุรี - อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองบัวหมี - อ.พนมสารคาม ตอน 2
- 10) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา (ระยะที่ 3) จ.นครราชสีมา
- 11) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 3646 อ.อรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ.หนองเอี่ยน - สดิ่งบท) ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 33 บรรจบทางหลวงหมายเลข 3586
- 12) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)
- 13) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 101 ร้อยแก้ว-น่าน ตอน 2

- 14) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 4 สายชุมพร - ระนอง
- 15) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 11 สายอุตรดิตถ์ - เด่นชัย จ.อุตรดิตถ์ (ระยะดำเนินการ)
- 16) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองบึงกาฬ กม. 0+000 (บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 222 กม.123+430) - กม.2+276 (บริเวณจุดตัดทางหลวงชนบทหมายเลข บก.3217) จ.บึงกาฬ
- 17) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 3087 (แยกเขางู)
- 18) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 118 สายเชียงใหม่ - เชียงราย ตอน อ.ดอยสะเก็ด - บ.แม่เจดีย์ (ระยะที่ 2)
- 19) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา บริเวณจุดตัด ทางหลวงหมายเลข 205 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 226 จ.นครราชสีมา
- 20) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 กม.62+886 (ต่อเขตแขวงสุรินทร์) - แยกเข้าอุทุมพรพิสัย ที่ กม.75+971 จังหวัดศรีสะเกษ
- 21) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) จ.กาญจนบุรี
- 22) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการสะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 414 แยกทางหลวงหมายเลข 41 (สมอทอง) - ชายทะเล ที่ กม.4+492 จ.สุราษฎร์ธานี
- 23) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงแนวใหม่ สาย บ.นาไคร้ - อ.คำชะอี (ระยะที่ 2)
- 24) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 4 สายตรัง - พัทลุง ตอน บ.นาโยงเหนือ - เขาพับผ้า (บ.นาวง) จ.ตรัง (ระยะดำเนินการ)
- 25) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 12 ตอน ดาก - แม่สอด
- 26) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 333 อ.หนองฉาง - อุทัยธานี ตอน ต.หนองไผ่ - อุทัยธานี จ.อุทัยธานี
- 27) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา

28) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3702 ตอน บางควาย - เขาดิน (สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง) จ.ฉะเชิงเทรา

รางวัลแห่งความมุ่งมั่น เพื่อยกระดับการพัฒนาทางหลวงอย่างยั่งยืน

จากการปฏิบัติงานตามแนวทางการพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสังคม ทำให้กรมทางหลวงได้รับรางวัลประเภทโครงการหน่วยงานรัฐที่มีการปฏิบัติตามมาตรการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประจำปี 2564 (EIA Monitoring Awards 2021) ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการมอบรางวัล แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับชมเชย ระดับดีเด่น และระดับยอดเยี่ยม และจะมีการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบประเมินโครงการ โดยพิจารณาจากการบริหารและการจัดการสิ่งแวดล้อมของโครงการ มาตรการส่งเสริม คุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ การให้ความร่วมมือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนบริเวณโดยรอบกับโครงการ และการมีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อมของผู้บริหารและพนักงานทุกระดับ โดยในปีที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้รับรางวัล “ระดับดีเด่น” จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

1) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา - มาบตาพุด



คณะกรรมการฯ ลงพื้นที่เพื่อตรวจประเมินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา - มาบตาพุด เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2564

2) โครงการทางหลวงแนวใหม่เลี่ยงเมืองเชียงราย ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 1211 - แยกทางหลวงหมายเลข 1207



คณะกรรมการฯ ลงพื้นที่เพื่อตรวจประเมินโครงการทางหลวงแนวใหม่เลี่ยงเมืองเชียงราย ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 1211 - แยกทางหลวงหมายเลข 1207 เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2565



นายสุรารุท ทรงศิริโถ อธิบดีกรมทางหลวง เข้ารับรางวัล EIA Monitoring Awards 2021 จากนายวราวุธ ศิลปอาชา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2565

เสริมสร้างความโปร่งใสในการพัฒนาทางหลวงผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

เพื่อเป็นการส่งเสริมและเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการทางหลวง กรมทางหลวงจึงได้จัดให้มีกิจกรรมการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนครอบคลุมทุกขั้นตอนของการพัฒนาทางหลวง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนของการก่อสร้าง กรมทางหลวงได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชน และนำมาใช้ประกอบในการพิจารณาปรับปรุงการ

พัฒนาโครงการทางหลวงให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นให้มากที่สุด จำนวนทั้งสิ้น 342 โครงการ ได้แก่

1) กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง จำนวน 128 โครงการ



กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงทางหลวงหมายเลข 4135 ตอน ทางเข้าสามพันบาทใหญ่ หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการ แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1



กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงโครงการก่อสร้าง ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน เสียบญวน - กระบุรี ระหว่าง กม.543+100 - กม.544+981 หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการ แขวงทางหลวงระนอง

- 2) โครงการก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ จำนวน 40 โครงการ
- 3) โครงการแผนบูรณาการภาค จำนวน 78 โครงการ
- 4) กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน จำนวน 64 โครงการ



โครงการพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชนทางหลวงหมายเลข 3177 ตอน เพชรบุรี - หาดเจ้าสำราญ หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการ แขวงทางหลวงเพชรบุรี



กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน
ทางหลวงหมายเลข 4184 ตอน ควนสตอ - ตำบลชายแดนวังประจัน
(เขตแดนไทย/มาเลเซีย)

5) โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน
กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง จำนวน 17 โครงการ



กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ทางหลวงหมายเลข 227
ตอนควนคุ่ม 0301 ตอน บ้านผาลุก - วาริชภูมิ
หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการ แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2
(สว่างแดนดิน)

6) โครงการก่อสร้างใหม่ที่ได้รับจัดสรรงบประมาณในปี
พ.ศ. 2565 จำนวน 15 โครงการ



โครงการก่อสร้างบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค
ทางหลวงหมายเลข 1263 ตอน ปางอึง - แม่นาจร
หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1



งานบำรุงรักษาทางหลวง

งานบำรุงรักษาทางหลวงเป็นหนึ่งในภารกิจหลักของกรมทางหลวงที่จะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา เพื่อให้ทางหลวงอยู่ในสภาพพร้อมให้บริการ มีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และสวยงาม จึงควรมีการวางแผน ดำเนินงาน และการติดตามงานบำรุงรักษาทางหลวงอย่างมีระบบ เพื่อให้งานบำรุงรักษาทางหลวงมีประสิทธิภาพสูงสุดภายใต้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด และสอดคล้อง เหมาะสมกับสภาพความเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อสามารถยืดอายุการใช้งานทางหลวงให้ยืนยาวที่สุด กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2565 สำหรับใช้ในงานบำรุงรักษาทางหลวงทั้งสิ้น 26,279.9882 ล้านบาท แบ่งออกเป็นงบประมาณแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความ

สามารถในการแข่งขัน กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง 474.9600 ล้านบาท ภารกิจสำรวจอากาศยานไร้คนขับสำหรับถ่ายภาพทางอากาศพร้อมอุปกรณ์ 8.6800 ล้านบาท กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง 20,455.2994 ล้านบาท กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน 365.3340 ล้านบาท กิจกรรมแก้ไขปัญหาสัญญาณจราจร 200.0000 ล้านบาท โครงการจ้างที่ปรึกษา 58.0948 ล้านบาท และ แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 4,284.6100 ล้านบาท และโครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง 433.0100 ล้านบาท มีรายละเอียด ดังนี้

ผลผลิตที่ 1 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

1) กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง (สร.)	474.9600	ล้านบาท
1.1 ค่าก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ	226.1000	ล้านบาท
1.2 ค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบ	166.4000	ล้านบาท
1.3 ค่าปรับปรุงอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบ	45.6100	ล้านบาท
1.4 ค่าปรับปรุงอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ	36.8500	ล้านบาท
2) ภารกิจสำรวจ อากาศยานไร้คนขับสำหรับถ่ายภาพทางอากาศ (Drone) พร้อมอุปกรณ์	8.6800	ล้านบาท

ผลผลิตที่ 2 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

1) กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง	20,455.2994	ล้านบาท
1.1 งบบำรุงปกติ	5,914.1700	ล้านบาท
1.2 งบบำรุงตามกำหนดเวลา	5,046.2670	ล้านบาท
1.3 งบบำรุงพิเศษและบูรณะ	7,346.5484	ล้านบาท
1.4 งบฟื้นฟูทางหลวง	2,148.3140	ล้านบาท
2) กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน	365.3340	ล้านบาท
3) กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญญาณจราจร	200.0000	ล้านบาท
4) กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง (งบรายจ่ายอื่น ๆ) โครงการจ้างที่ปรึกษา	58.0948	ล้านบาท



แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 4,284.6100 ล้านบาท
- โครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง 443.0100 ล้านบาท

งานบำรุงรักษาทางหลวงสามารถแบ่งออกเป็นกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ อธิบายรายละเอียดไว้ดังต่อไปนี้

1. กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการพัฒนา

ทางหลวง เป็นกิจกรรมเพื่อดำเนินการก่อสร้าง และปรับปรุงอาคารที่ทำการและอาคารที่พักอาศัยต่าง ๆ ของกรมทางหลวง ซึ่งปัจจุบันสภาพอาคารที่ทำการ และอาคารที่พักอาศัยของหน่วยงาน มีสภาพชำรุดทรุดโทรมและเสียหายตามกาลเวลา เป็นจำนวนหลายแห่ง ซึ่งมีหน่วยงานรวมทั้งสิ้น 712 แห่ง ประกอบไปด้วยอาคารสำนักงานและอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ ของ สำนักงานทางหลวงจำนวน 18 แห่ง ศูนย์สร้างทางจำนวน 5 แห่ง ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานจำนวน 4 แห่ง แขวงทางหลวงจำนวน 104 แห่ง และหมวดทางหลวงจำนวน 581 แห่ง ซึ่งในจำนวนดังกล่าวมีอายุการใช้งานเป็นเวลานาน และจำเป็นต้องได้รับการบำรุงรักษาให้สามารถใช้งานได้อย่างดี

2. กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง

2.1 งานบำรุงปกติ เป็นงานบำรุงทางหลวงที่ดำเนินการเพื่อให้ทางหลวง สะพานและทรัพย์สินทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาเบื้องต้นตามปกติให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี มีอายุใช้งานยาวนานขึ้น มีความสะดวก สะอาด เรียบร้อยและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องทำอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี โดยมีปริมาณงานไม่มากนัก ทั้งนี้รวมถึงการแก้ไขปรับปรุง หรือต่อเติมได้บ้างตามความเหมาะสม หรืออาจเป็นการบำรุงรักษาชั่วคราวเพื่อชะลอหรือหยุดยั้งความเสียหายก่อนจะได้รับงานบำรุงตามกำหนดเวลา หรืองานบำรุงพิเศษและบูรณะ



วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงปกติ มีดังนี้

2.1.1 งานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทาง (Pavement Maintenance)

กรณีงานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทางแอสฟัลต์ (Maintenance of Asphalt Pavement)

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

กรณีงานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทางแอสฟัลต์ (Maintenance of Concrete Pavement)

1. งานซ่อมวัสดุรอยต่อ (Repair of Joint)
2. งานอุดเชื่อมรอยแตก (Crack Sealing)
3. งานปรับระดับคอนกรีต (Concrete Pavement Leveling)
4. งานซ่อมคอนกรีต (Concrete Pavement Patching)

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

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



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

กรณี ระบบระบายน้ำ (Drainage System)

1. งานซ่อมบำรุงทางระบายน้ำและส่วนประกอบ (Maintenance of Open Channel) เช่น งานทำความสะอาด ขุดลอก ตกแต่ง ซ่อมแซม รื้อย้าย เป็นต้น
2. งานซ่อมบำรุงท่อระบายน้ำ (Maintenance of Culvert)

กรณี สะพานและโครงสร้าง (Bridge and Structure)

1. งานซ่อมบำรุงสะพาน (Maintenance of Bridge and Structure) เช่น อุดรอยแตกพื้นสะพานด้วยวัสดุอุดซ่อม คอนกรีต ซ่อมราวสะพาน ซ่อมพื้นสะพาน งานทาสี หรือ น้ำปูน เป็นต้น
2. งานซ่อมลาดคอสสะพาน (Repair of Bridge Approach) เช่น งานปรับแต่งเรียงหินยานาว (Motar Rip-Rap) เป็นต้น
3. งานซ่อมกำแพงกันดิน (Repair of Retaining Structure) เช่น งานซ่อมรอยแตกร้าวของกำแพงกันดิน คอนกรีต
4. งานซ่อมสะพานคนเดินข้ามหรือทางลอด (Repair of Pedestrian Bridge or Underpass)
5. งานอุโมงค์ทางรถยนต์ (Repair of Tunnel)

2.1.4 งานจราจรสงเคราะห์ และสิ่งอำนวยความสะดวกปลอดภัย (Traffic and Safety Device Maintenance)

กรณี งานป้ายและเครื่องหมายจราจร (Maintenance of Traffic Sign and Marking)

1. งานซ่อมป้ายจราจร (Repair of Traffic Sign) เช่น ทำความสะอาด ซ่อม ทาสี รื้อย้าย หรือติดตั้งเพิ่มเติมบางส่วน เป็นต้น
2. งานตีเส้นและทำเครื่องหมายจราจร (Traffic Painting and Marking)

กรณี งานสิ่งอำนวยความสะดวกปลอดภัย (Maintenance of Safety Device)

1. งานซ่อมบำรุง หลักนำทาง หลักกิโลเมตร หลักเขตทาง และหมุดหลักฐานอื่น ๆ (Maintenance of Guard Rail, Guard Fence, Guard Cable, Barrier, R.O.W. Fence, Barricade, Crash Cushion and Others)
2. งานซ่อมบำรุง ราวกันอันตราย กำแพงกันอันตราย รั้วเขตทาง แผงกัน อุปกรณ์ดูดซับแรงกระแทกและราวกันอันตรายประเภทอื่น ๆ (Maintenance of Guard Rail, Guard Fence, Guard Cable, Barrier, R.O.W. Fence, Barricade, Crash Cushion and Others) เช่น ทำความสะอาด ซ่อมแซม ทาสี รื้อย้าย หรือติดตั้งเพิ่มเติมบางส่วน เป็นต้น
3. งานซ่อมบำรุงสิ่งอำนวยความสะดวกปลอดภัยอื่น ๆ (Maintenance of Other Safety Devices)

กรณี งานซ่อมบำรุงไฟฟ้าแสงสว่างและไฟฟ้าสัญญาณจราจร (Maintenance of Road Lighting and Traffic Signal)

1. งานซ่อมบำรุงไฟฟ้าแสงสว่าง (Maintenance of Road Lighting) เช่น ทำความสะอาด ซ่อม ทาสี หรือเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ชำรุด รวมถึง รื้อย้าย หรือ ติดตั้งใหม่ได้ตามความเหมาะสม
2. งานซ่อมบำรุงไฟสัญญาณจราจร (Maintenance of Traffic Signal)



2.1.5 งานภูมิทัศน์ทางหลวง (Landscaping)

2.1.6 งานสนับสนุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพงานบำรุงรักษาทางหลวง (Supplementary Activities for Enhancing Highway Maintenance's Efficiency)

2.2 งานบำรุงตามกำหนดเวลา เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงเชิงป้องกันซึ่งจะต้องดำเนินการ เพื่อยืดอายุบริการและเสริมความแข็งแรงสำหรับรองรับปริมาณจราจรในอนาคต ประกอบด้วย งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต งานเสริมผิวลูกรัง งานเสริมผิวแอสฟัลต์ และงานฉาบผิวแอสฟัลต์รวมถึงงานฉาบผิวพารา สเลอรีซีล

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามกำหนดเวลา มีดังนี้

- 2.2.1 งานฉาบผิวแอสฟัลต์ (Asphalt Seal Coating)
- 2.2.2 งานเสริมผิวแอสฟัลต์ (Asphalt Overlay)
- 2.2.3 งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต

(Replacement of Joint Sealing)

2.3 งานบำรุงพิเศษและงานบูรณะ

2.3.1 งานบำรุงพิเศษ เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายและมีปริมาณงานมากกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงด้วยงานบำรุงปกติได้ โดยเฉพาะเส้นทางที่ไม่ได้รับการบำรุงตามกำหนดเวลาจะเกิดความเสียหายขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ต้องดำเนินการด้วยงานบำรุงพิเศษ เช่น งานปรับระดับผิวทาง งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ งานซ่อมผิวคอนกรีต งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ เป็นต้น

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามงานบำรุงพิเศษ มีดังนี้

- 1. งานปรับระดับผิวทาง (Surface Leveling)
- 2. งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ (Major Repair of Asphalt Pavement)
- 3. งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ (Asphalt Hot Mix Recycling)
- 4. งานซ่อมทางผิวคอนกรีต (Major Repair of Concrete Pavement)
- 5. งานซ่อมลาดข้างทาง (Major Repair of Side Slope and Back Slope)
- 6. งานซ่อมสะพานและโครงสร้าง (Major Repair of Bridge Structure and Highway Structure)



2.3.2 งานบูรณะ เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายมากเกินกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงด้วยงานบำรุงพิเศษได้ ประกอบด้วย งานบูรณะผิวทางแอสฟัลต์ และงานบูรณะผิวทางคอนกรีต

วิธีการบูรณะ มีดังนี้

- 1. งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์ (Rehabilitation of Asphalt Pavement)
- 2. งานบูรณะทางผิวคอนกรีต (Rehabilitation of Concrete Pavement)

2.4 งานฟื้นฟูทางหลวง เป็นงานฟื้นฟูทางหลวงที่ได้รับ ความเสียหายจากภัยพิบัติ เช่น อุทกภัย วาตภัย ดินโคลนถล่ม และภัยพิบัติอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นซึ่งภายหลังจากเหตุการณ์ภัยพิบัติยุติลงจะต้องทำการฟื้นฟูซ่อมแซมตามความเหมาะสมเพื่อให้ทางหลวงกลับสู่สภาพพร้อมใช้งานอย่างยั่งยืน ในปี 2565 ประเทศไทยประสบอุทกภัยอย่างต่อเนื่องในช่วงเดือนสิงหาคม ถึง ช่วงเดือนตุลาคม ได้แก่ พายุโซนร้อนมู่หลาน พายุโซนร้อนหมาอ้อน ร่องมรสุม และคลื่นลมแรงบริเวณทะเลอันดามันตอนบน และอ่าวไทยตอนบน พายุไต้ฝุ่นโนรู พายุดีเปรสชันเซินกา และพายุโซนร้อนเนสสา ซึ่งทำให้ฝนตกหนักต่อเนื่องเป็นบริเวณกว้างและรุนแรง โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้



3. กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน เป็นกิจกรรมซ่อมบำรุงรักษาสะพานซึ่งในปัจจุบันมีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสะพานเป็นจำนวนมากซึ่งส่งผลให้โครงข่ายคมนาคมขนส่งได้รับผลกระทบก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมคิดเป็นมูลค่ามหาศาล อุบัติเหตุจากสะพานที่เกิดขึ้นอาจมีสาเหตุมาจากการรับน้ำหนักที่มากเกินไปกว่าสะพานจะสามารถรับได้ไหวหรือสะพานมีอายุการใช้งานมาก เพื่อให้สะพานมีอายุการใช้งานที่สามารถให้บริการแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างปลอดภัย จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนงานบำรุงรักษาและบูรณะสะพาน รวมถึงการเสริมกำลังสะพานให้สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกที่เพิ่มขึ้นในปัจจุบัน

4. กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน

ลักษณะของงานบำรุงตามกิจกรรมแก้ไขปัญหาภัยพิบัติ ได้แก่ งานป้องกันและแก้ไขน้ำท่วมทาง งานซ่อมแซมทางหลวงหรือทรัพย์สินของทางราชการที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงที่ได้รับ ความเสียหายจากอุทกภัย, วาตภัย, ดินโคลนถล่ม และภัยพิบัติอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นและไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้า วัตถุประสงค์ของกิจกรรมนี้เพื่อแก้ไขปัญหาให้การจราจรผ่านได้ในเบื้องต้น โดยในปี 2565 ได้มีการดำเนินงานแก้ไขปัญหาให้การจราจรผ่านได้ในเบื้องต้น และซ่อมแซมให้คืนสู่สภาพเดิมและป้องกันสายทางที่มีโอกาสเกิดตามความเหมาะสม หรือตามที่แบบกำหนด กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน คิดเป็นจำนวนกว่า 810 แห่ง วงเงิน 200 ล้านบาท



5. โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวง

โครงการสำรวจและจัดทำระบบบริหารจัดการข้อมูลทรัพย์สินทางหลวงอย่างบูรณาการ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาขีดความสามารถเชิงดิจิทัล ด้านการบูรณาการระบบฐานข้อมูลทรัพย์สินทางหลวงให้มีประสิทธิภาพ โดยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและกรมทางหลวง ในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการให้บริการและการดำเนินงานกำกับดูแลรักษาทรัพย์สินของกรมทางหลวง พร้อมทั้งศึกษาและสำรวจข้อมูลทรัพย์สินทางหลวงและที่ดินนอกเขตทาง โดยใช้เทคโนโลยีการสำรวจ เทคโนโลยีดิจิทัล มาใช้สำหรับปรับปรุงระบบฐานข้อมูลทรัพย์สินทางหลวงเดิม ให้รองรับต่อพันธกิจตามแผนงานกำกับดูแล บำรุงรักษา ทรัพย์สินทางหลวงให้ครบถ้วน และศึกษาวิเคราะห์ ออกแบบและพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพย์สินทางหลวง ให้สอดคล้องกับความต้องการใช้งานในปัจจุบัน รวมไปถึงการเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่าง ๆ บนเครือข่าย ของกรมทางหลวง สามารถบูรณาการการทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งผลที่ได้จากการดำเนินโครงการ จะทำให้กรมทางหลวงโดยสำนักบริหารบำรุงทางได้มีระบบฐานข้อมูลทรัพย์สินทางหลวงกลาง รองรับการใช้งานระบบที่เป็นปัจจุบัน เพื่อใช้ในการวางแผนบริหารจัดการงบประมาณและอยู่บนรากฐานของระบบ Workload และรองรับการวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ในอนาคตโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง มีเกณฑ์การคิดภาระงานใหม่ที่คำนึงถึง ทั้งมิติของปริมาณและความสำคัญของทรัพย์สินทางหลวง และทำให้การจัดสรรงบประมาณบำรุงปกติที่แขวงทางหลวงสอดคล้องกับความต้องการจริงยิ่งขึ้น



6. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคเป็นเส้นทางคมนาคมหลักในการสัญจรเชื่อมโยง ทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค กลุ่มจังหวัด และการเดินทางระหว่างประเทศ รวมทั้งเชื่อมโยงจุดสำคัญ ทางยุทธศาสตร์และการขนส่งต่าง ๆ เช่น ท่าเรือ สนามบิน ด่านการค้าชายแดน นิคมอุตสาหกรรม และ เขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งมีปริมาณจราจร และ สัดส่วนของรถบรรทุกหนักสูง เป็นสาเหตุให้สภาพทางชำรุดเสียหายอย่างรวดเร็วจำเป็นต้องได้รับการบำรุงรักษาเป็นพิเศษ และต้องการงบประมาณในการบำรุงรักษามากกว่าทางหลวงทั่วไป กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการบูรณะโครงข่าย ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ทางหลวงสายหลักอยู่ในสภาพดีสามารถใช้ในการคมนาคมขนส่งของประเทศได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยตลอดเวลา และพร้อมสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศอย่างเต็มศักยภาพและมีความยั่งยืน



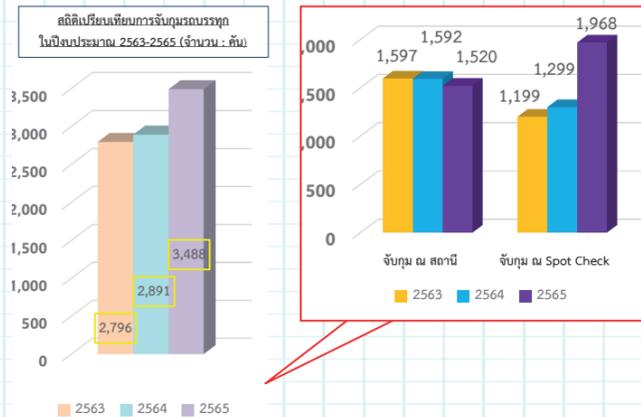
7. โครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง

โครงการก่อสร้างจุดพักรถเป็นโครงการพัฒนาด้านคมนาคมรองรับการขนส่งสินค้า และสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ให้เป็นไปตามข้อกำหนด พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้ผู้ขับขี่รถได้พักเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง จึงขับขี่ต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน กรมทางหลวงจึงได้จัดให้มีที่บริการที่พักริมทางเฉพาะ สำหรับรถขนาดใหญ่ โดยมีบริการพื้นฐานที่จำเป็น และมีระบบรักษาความปลอดภัยเมื่อผู้ใช้ทางจอดพัก ช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากความเมื่อยล้า และอ่อนเพลียของผู้ขับขี่ได้ ทั้งยังช่วยลดปัญหาการจอดรถบนไหล่ทาง ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุทั้งต่อผู้จอด และผู้ใช้ทางที่สัญจรอยู่



ผลงานการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

สถิติจับกุมรถบรรทุกบนทางหลวงประจำปี พ.ศ.2563 - พ.ศ.2565



ผลงานการเข้าใช้บริการจุดจอดพักรถบรรทุก

สถิติจุดพักรถบรรทุกบนทางหลวง ประจำปี 2565

ปัจจุบันมีจุดพักรถบรรทุกบนทางหลวง 17 แห่ง

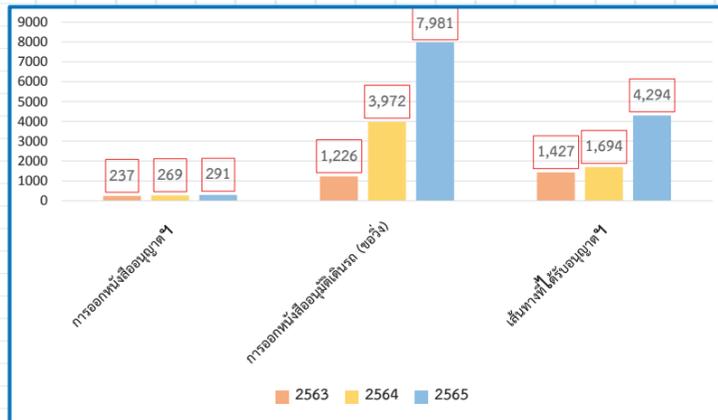
1 เลย จ.เลย - ขาเข้า	2 อุดรธานี จ.อุดรธานี - ขาเข้า
3 น้ำพอง จ.ขอนแก่น - ขาออก	4 เพชรบูรณ์ จ.เพชรบูรณ์ - ขาออก
5 บรรพตพิสัย จ.นครสวรรค์ - ขาเข้า	6 มหาสารคาม จ.มหาสารคาม - ขาเข้า
7 ร้อยเอ็ด จ.ร้อยเอ็ด - ขาเข้า	8 ยโสธร จ.ยโสธร - ขาออก
9 อุบลราชธานี จ.อุบลราชธานี - ขาออก	10 โนนสูง จ.นครราชสีมา - ขาเข้า
11 โนนสูง จ.นครราชสีมา - ขาออก	12 สีคิ้ว จ.นครราชสีมา - ขาเข้า
13 รังน้ำเขียว จ.นครราชสีมา - ขาเข้า	14 ประโคนชัย จ.บุรีรัมย์ - ขาออก
15 สุรินทร์ จ.สุรินทร์ - ขาเข้า	16 แก่งคอย จ.สระบุรี - ขาเข้า
17 ท่ามะแซ จ.ชุมพร - ขาออก	



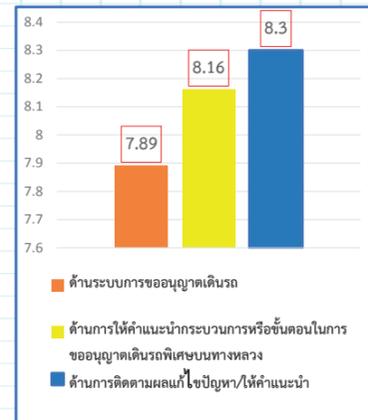
จุดพักรถบรรทุกบนทางหลวง

ผลงานการให้บริการการขออนุญาตเดินรถบนทางหลวง

สถิติการขออนุญาตเดินรถพิเศษ
บนทางหลวงประจำปี พ.ศ.2563 - พ.ศ.2565



คะแนนการประเมิน
ความพึงพอใจของผู้ประกอบการ(เต็ม 10 คะแนน)



โครงการก่อสร้างสถานีจุดจอดพักรถบรรทุก

โครงการก่อสร้างสถานีจุดจอดพักรถบรรทุกอุดรธานี จ.อุดรธานี



โครงการก่อสร้างสถานีจุดจอดพักรถบรรทุก

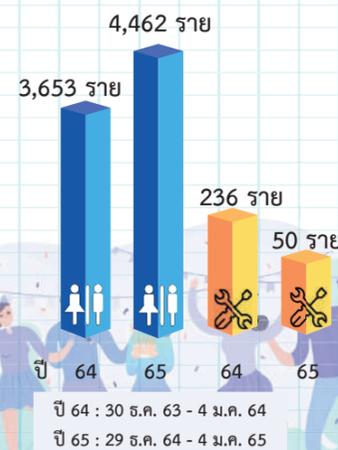
โครงการก่อสร้างสถานีจุดจอดพักรถบรรทุกหนองสองห้อง จ.หนองคาย



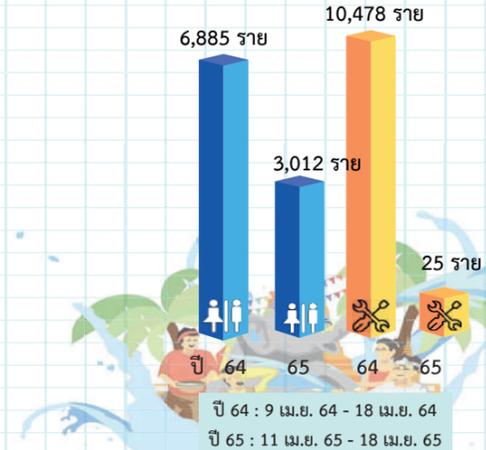
ผลงานการช่วยเหลือและให้บริการประชาชนในช่วงเทศกาล

สถิติช่วยเหลือบนทางหลวง ประจำปี พ.ศ.2564 - 2565

เทศกาลปีใหม่



เทศกาลสงกรานต์





กองบังคับการตำรวจทางหลวง

กองบังคับการตำรวจทางหลวง ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2503 อยู่เคียงข้างและเป็นที่พักของประชาชนมากกว่า 61 ปี โดยได้พัฒนาหน่วยงานเพื่อรับใช้ประชาชนอย่างต่อเนื่อง

กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีความมุ่งมั่นในการอำนวยความสะดวกให้บริการและจัดการจราจรบนทางหลวงและทางพิเศษต่าง ๆ ควบคุมดูแลการใช้ทางหลวงและทางพิเศษให้เป็นไปตามกฎหมาย และช่วยเหลือประชาชนเพื่อให้ประชาชนเดินทางถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม มีการจับกุมผู้กระทำความผิดที่ทำให้กรมทางหลวงเกิดความเสียหาย ผู้กระทำความผิดตาม พ.ร.บ.ต่าง ๆ ที่ใช้

ทางหลวงเป็นเส้นทางผ่าน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของพี่น้องประชาชนและประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติ

ทั้งนี้เรายังได้เป็นแกนนำในการสร้างเครือข่ายภาคจิตอาสาประชาชนเพื่อเป็นการปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกให้ตระหนักถึงการทำความดีเพื่อสังคม โดยได้ดำเนินการทั้งด้านจิตอาสาพัฒนา จิตอาสาภัยพิบัติ และจิตอาสาเฉพาะกิจ

อีกทั้ง ยังได้มีการบูรณาการร่วมกับทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ร่วมกันจัดกิจกรรมจิตอาสา ในการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่เดินทางกลับภูมิลำเนาในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว

จิตอาสาตำรวจทางหลวง

จิตอาสาพัฒนา



จิตอาสาเฉพาะกิจ



จิตอาสาภัยพิบัติช่วยเหลือประชาชนหลังน้ำลด



จิตอาสาบูรณาการร่วมกับภาครัฐและภาคเอกชนช่วงเทศกาลวันหยุดยาว



การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีความมุ่งมั่นในการสร้างความรับผิดชอบต่อทุกคนในสังคมด้วยการรณรงค์ความปลอดภัยในการขับขี่รถบนท้องถนน และตระหนักถึงความสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ส่วนหนึ่งของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์ที่ผู้ขับขี่ที่มีความประมาทเลินเล่อ รวมทั้งการละเลยไม่ตรวจสอบสภาพรถให้อยู่ในภาวะที่สมบูรณ์ต่อการใช้งาน จึงได้มีการจัดทำโครงการ “เปลี่ยนไฟท้ายฟรี ช่วยชีวิตปลอดภัย” สำหรับรถจักรยานยนต์ที่หลอดไฟท้ายขาดเพื่อความปลอดภัยของประชาชน โดยได้มีการเปลี่ยนไฟท้ายให้กับรถจักรยานยนต์ไปแล้ว กว่า 10,000 คัน



กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้จัดห้องพักรีสอร์ทฟรีทั่วประเทศ จากใจตำรวจทางหลวง สำหรับรองรับประชาชนที่เดินทาง เพื่อให้ประชาชนได้แวะพัก เนื่องจาก การขับรถเป็นเวลานาน ๆ อาจทำให้รู้สึกเหนื่อย เมื่อยล้า และง่วงนอน อันเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอันดั่งต้น ๆ จากการง่วงแล้วขับ ประชาชนสามารถแวะพักผ่อนคลายเป็นริยาบให้พร้อมก่อนออกเดินทางต่อ หรือพักค้างคืนได้ที่ หน่วยบริการประชาชนตำรวจทางหลวง 205 แห่งทั่วประเทศ โดยหน่วยบริการฯ ได้จัดห้องพักร้านอาหาร ของว่าง ห้องน้ำสะอาด และเจลแอลกอฮอล์ไว้บริการ ซึ่งทุกหน่วยบริการฯ จะมีการตรวจคัดกรองตามมาตรการป้องกันโควิด -19 อย่างเข้มงวด นอกจากนี้ ภายในหน่วยบริการฯ ยังมีโครงการเศรษฐกิจพอเพียง ปลูกผักสวนครัว เลี้ยงไก่ไข่ เลี้ยงปลา ซึ่งประชาชนสามารถศึกษาหาความรู้ หรือขอคำแนะนำจากเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงได้ และสามารถนำผลผลิตทางการเกษตรกลับไปบริโภคได้ ประชาชนที่สนใจห้องพัก สามารถจองได้ที่ www.booking.hwpdth.com



กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีนโยบายที่จะพัฒนาบุคคลและงานในหน้าที่อย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นการรองรับการปฏิบัติหน้าที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้น กองบังคับการตำรวจทางหลวง จึงได้จัดทำ โครงการฝึกอบรมเสริมสร้างเครือข่ายภาคประชาชนเพื่อเป็นแนวร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมและคอยช่วยเหลือ สนับสนุนในการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจทางหลวง และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในอำนาจการจราจรและให้บริการประชาชน แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนบนทางหลวง ได้มีศักยภาพที่ดียิ่งขึ้น ประชาชนที่เข้ามาเป็นอาสาจราจรของตำรวจทางหลวง สามารถนำองค์ความรู้ไปถ่ายทอดให้ประชาชนทั่วไปทราบถึงภารกิจของกองบังคับการตำรวจทางหลวงและมีความเข้าใจ ลดความหวาดระแวง มีความรู้สึกที่ดีกับตำรวจทางหลวงอีกทั้ง มุ่งเน้นให้อาสาจราจรทุกคนปรับเปลี่ยนทัศนคติของตนเอง ให้เกิดอุดมการณ์ที่ดี ในการแสวงหาความร่วมมือจากภาคประชาชน และการเข้าไปมีส่วนร่วมกับชุมชน หรือฝ่ายปกครองท้องถิ่น เมื่ออาสาจราจรทุกคนปฏิบัติหน้าที่ได้ตามอุดมการณ์และวิสัยทัศน์ดังกล่าวข้างต้น จะทำให้เกิดผลสำเร็จในการบริการประชาชนอย่างแท้จริง



การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการขับขี่ โดยการสร้างจิตสำนึกในการขับขี่ปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร รวมทั้งการมีน้ำใจแก่เพื่อนร่วมทางบนท้องถนน ตามอัตลักษณ์ของสังคมไทยจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องสร้างวินัยจราจรโดยเริ่มต้นที่เด็กและเยาวชนเป็นสิ่งสำคัญกองบังคับการตำรวจทางหลวง ที่มุ่งเน้นการให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนจึงได้ตั้ง “ศูนย์เรียนรู้จราจรจิตอาสาตำรวจทางหลวงที่ถนนห้วยไทรทุกชีวิต” ตั้งอยู่ที่อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา



ระบบจัดการที่มีประสิทธิภาพ

กองบังคับการตำรวจทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมทั่วราชอาณาจักร และปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดทางอาญาบนทางหลวงและทางพิเศษต่าง ๆ รวมทั้งความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องทั่วราชอาณาจักร ดังนั้น เพื่อให้การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมบนทางหลวงในภาพรวมของกองบังคับการตำรวจทางหลวงให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและสอดคล้องกับวิสัยทัศน์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ คือ “เป็นองค์กรบังคับใช้กฎหมายที่น่าสมมุติ ในระดับมาตรฐานสากล เพื่อให้ประชาชนเชื่อมั่นศรัทธา” กองบังคับการตำรวจทางหลวง จึงได้จัดตั้ง ศูนย์บริหารและจัดการจราจร (Traffic Control Center) เพื่อบริหารสั่งการจราจร โดยมีการเชื่อมโยงภาพจากกล้อง CCTV ที่ติดตั้งตามจุดต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อความสะดวกในการบริหารสั่งการจราจร มีสายด่วน 1193 ไว้คอยแจ้งเบาะแส เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างทันที่ และ “ศูนย์ปฏิบัติการตรวจสอบและเฝ้าระวังรถต้องสงสัย (Suspect Vehicle Command Center : SVCC) กองบังคับการตำรวจทางหลวง” โดยนำระบบการแจ้งเตือนรถเฝ้าระวังด้วยระบบอ่านแผ่นป้ายทะเบียนอัตโนมัติ (License plate Recognition And Alarm) มาติดตั้งบนทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งระบบจะแจ้งเตือนเมื่อทราบว่าเป็นรถต้องสงสัยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจเฝ้าระวังอยู่ผ่านแอปพลิเคชัน (Line) ทำให้หน่วยงานในสังกัดกองบังคับการตำรวจทางหลวงสามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพนำไปสู่ความเชื่อมั่นและศรัทธาของประชาชนที่มีต่อตำรวจเพิ่มมากขึ้น



ด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม

มีการปราบปรามผู้กระทำความผิดตาม พ.ร.บ.ต่าง ๆ ที่ใช้ทางหลวงเป็นทางผ่านอย่างต่อเนื่อง เช่น การลักลอบขนแรงงานต่างด้าว การลักลอบขนยาเสพติด การลักลอบขนเคลื่อนย้ายซากสัตว์ การลักลอบขนสินค้าทางการเกษตร การจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอาวุธปืน รวมถึงการจับกุมผู้ที่ได้กระทำความผิดต่าง ๆ และใช้ทางหลวงในการหลบหนี

ผลการจับกุม 10 ข้อหาหลัก

ผลการจับกุม พ.ร.บ.ทางหลวงและ พ.ร.บ.จราจรทางบก (10 ข้อหาหลัก)											
ของ บก.ทล. ประจำปีงบประมาณ 2565 (ค.ค.2564 - ก.ย.2565)											
เดือน/ปี	รวดเร็ว	แจ้งรอดในทันที	จับกุมในขณะเมาสุรา	ไม่สวมหมวกนิรภัย	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	อุปกรณ์ไม่ครบถ้วน	ฝ่าสัญญาณไฟแดง	ย้อนศร	ใช้โทรฯ ขณะขับรถ	รวม
ค.ค.2564	375,368	854	15	458	463	960	567	67,685	259	220	446,849
พ.ย.2564	382,166	11,979	25	375	429	1,192	629	66,810	449	205	464,259
ธ.ค.2564	374,886	362	160	697	494	1,026	902	69,482	377	253	448,639
ม.ค.2565	507,861	449	159	719	597	1,130	841	71,251	336	230	583,573
ก.พ.2565	492,085	358	18	456	415	875	1,848	68,342	304	171	564,872
มี.ค.2565	551,514	400	4	390	374	1,074	1,950	75,659	313	173	631,851
เม.ย.2565	530,494	388	527	858	591	1,395	2,278	72,706	366	202	609,805
พ.ค.2565	537,227	260	62	357	360	2,746	3,037	76,681	255	130	621,115
มิ.ย.2565	541,340	326	26	324	553	2,624	2,030	64,153	250	150	611,776
ก.ค.2565	512,405	307	32	296	352	2,748	2,970	77,937	325	156	597,528
ส.ค.2565	750,071	1,477	21	263	393	2,539	2,875	91,456	247	157	849,499
ก.ย.2565	446,902	431	11	341	377	1,547	3,216	81,688	222	159	534,894
รวม	6,002,319	17,591	1,060	5,534	5,398	19,856	23,143	883,850	3,703	2,206	6,964,660



จุดให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง

ปัจจุบันเรามี 41 สถานี 205 หน่วยบริการประชาชน ซึ่งครอบคลุมทั่วประเทศเพื่อเป็นจุดแวะพักให้กับประชาชน เป็นจุดพักรถที่มีห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ ห้องนอน จุดเติมน้ำมัน และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่พร้อมดูแลรับใช้ประชาชนตลอด 24 ชั่วโมง

ช่องทางการติดต่อ



QR Code Website
ตำรวจทางหลวง



QR Code Facebook
ตำรวจทางหลวง



งานกฎหมาย

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโครงการพัฒนาโครงข่ายทางทั่วประเทศ นอกเหนือจากภารกิจในการพัฒนาโครงข่าย การกำกับดูแล การบำรุงรักษาทางหลวง และการอำนวยความสะดวก รวมถึงการให้บริการสาธารณะเพื่อสนองตอบความต้องการส่วนรวมของประชาชนในการใช้ประโยชน์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และความปลอดภัย อย่างไรก็ตามในปัจจุบันกิจกรรมในเขตทางหลวง ได้แก่ การก่อสร้างอาคาร การก่อสร้างหรือติดตั้งสิ่งอื่นใด การปักเสา การพาดสายหรือการวางท่อ ในเขตพื้นที่ทางที่มีปริมาณและแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลจากการเร่งพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจเพื่อเป้าหมาย ในการแข่งขันกับนานาชาติและการส่งเสริมให้ประชาชนในสังคมมีสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

การก่อสร้างหรือติดตั้งกิจกรรมเหล่านี้ ในพื้นที่ทางหลวงควรได้รับการควบคุมดูแล เนื่องจากพื้นที่ในเขตทางหลวงควรสงวนไว้ใช้กับงานทางเป็นหลัก ในทางกลับกันการที่จะปฏิเสธไม่ให้กิจกรรมที่ไม่ใช่งานทางมาใช้ในเขตทาง เสียทั้งหมดก็อาจส่งผลกระทบต่อโครงการก่อสร้าง หรือกิจกรรม เช่น การปักเสาหรือการวางท่อตามแนวเขตทางซึ่งเป็นแนวทางที่มีความเหมาะสมในด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านการพัฒนาผังเมือง การพัฒนาสังคมกรมทางหลวงในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบโครงการ

ข่ายทางหลวง ทั่วประเทศจึงจำเป็นต้องดำเนินการพิจารณาอนุญาตและควบคุมดูแลกิจกรรมในเขตทางหลวงเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบ และเกิดการใช้พื้นที่เขตทางได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 47 กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงหรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมการป้องกันอุบัติเหตุ และการตัดขาดของการจราจรด้วย

มาตรา 48 กำหนดว่า ผู้ใดมีความจำเป็น ต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ในเขตทางหลวงจะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงเสียก่อน

ซึ่งการอนุญาตตามมาตรา 47 และมาตรา 48 ดังกล่าวนั้น พระราชบัญญัติทางหลวงยังกำหนดให้ผู้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย

ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของพระราชบัญญัติทางหลวง จึงจำเป็นต้องกำหนด ค่าใช้เขตทางหลวงให้สอดคล้องกับกิจกรรม โดยกำหนดดังนี้

1. เพื่อประโยชน์สาธารณะซึ่งเป็นการใช้ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนโดยทั่วไป ซึ่งประชาชนสามารถใช้ประโยชน์หรือ ใช้บริการได้โดยไม่ถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการ ให้ชำระค่าใช้เขตทางหลวงในอัตรา 500 บาท ต่อการอนุญาตแต่ละครั้ง

2. เพื่อกิจกรรมเพื่อให้บริการสาธารณะ ขั้นพื้นฐานซึ่งเป็นการใช้เพื่อให้บริการสาธารณะ ขั้นพื้นฐาน โดยประชาชนสามารถใช้ประโยชน์หรือ ใช้บริการได้และถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการ ดังนี้

(ก) กิจกรรมของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การไฟฟ้านครหลวง หรือหน่วยงานของรัฐ ที่ให้บริการสาธารณะอันเป็นประโยชน์แก่ทางให้ชำระค่าใช้เขตทางหลวงในอัตรา 500 บาท ต่อการอนุญาตแต่ละครั้ง

(ข) กิจกรรมของผู้ได้รับอนุญาตใช้เขตทางหลวงอื่นนอกจาก (ก) ให้ชำระค่าใช้เขตทางหลวงเป็นรายปี ในอัตรา กิ่งหนึ่งของอัตราที่กำหนดท้ายกฎกระทรวง

3. เพื่อกิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ ทางธุรกิจซึ่งเป็นการใช้เพื่อแสวงหากำไร หรือเอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ได้รับอนุญาต ใช้เขตทางหลวง ให้ชำระค่าใช้เขตทางหลวงเป็นรายปี ในอัตราที่กำหนดท้ายกฎกระทรวง

สำนักกฎหมายซึ่งเป็นคณะทำงานจัดทำร่างกฎกระทรวงร่วมจัดทำร่างเสนอไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอให้คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนในการเสนอกฎหมาย

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้ดำเนินการนำกฎกระทรวงกำหนดค่าใช้เขต ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2564 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 138 ตอนที่ 69 ก วันที่ 15 ตุลาคม 2564 แล้ว ซึ่งกฎกระทรวงดังกล่าวมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ที่ผ่านมา



งานประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร

งานประชาสัมพันธ์นับได้ว่ามีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงานของกรมทางหลวงให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นสื่อกลางระหว่างกรมทางหลวงกับประชาชน โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวงให้ประชาชนรับทราบ เสริมสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างองค์กรกับประชาชน ตลอดจนสร้างความร่วมมือการสนับสนุนจากประชาชนผ่านสื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ

ในปี 2565 การดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ภารกิจของกรมทางหลวง ในด้านต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้

1. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อโทรทัศน์

ดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่งานของกรมทางหลวงผ่านทางสื่อโทรทัศน์ ออกอากาศทางสถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 รายการสนทนาสด “เข้านี้ประเทศไทย” และรายการสารคดี 2 นาที ในรายการ “คนเปลี่ยนโลก”



2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อสิ่งพิมพ์

ดำเนินการเผยแพร่ภารกิจของกรมทางหลวงผ่านทางหนังสือพิมพ์รายวัน รายสัปดาห์และนิตยสารต่าง ๆ ตลอดจนจัดทำวารสารทางหลวงสัมพันธ์ รวมทั้งหนังสือรายงานประจำปี

3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อออนไลน์

ดำเนินการเผยแพร่ข่าวสารภารกิจของกรมทางหลวง ผ่านสื่อออนไลน์ต่าง ๆ ที่สามารถครอบคลุมเป้าหมายได้ทั้งสิ้น เช่น เว็บไซต์, เฟซบุ๊กแฟนเพจ, ทวิตเตอร์ และแอปพลิเคชัน G-news

4. การสัมภาษณ์

ดำเนินการจัดให้ผู้บริหารสัมภาษณ์ผลการดำเนินงานโครงการสำคัญ ๆ ของกรมทางหลวงในปี 2565 ผ่านสื่อมวลชนสาขาต่าง ๆ เช่น สื่อโทรทัศน์, สื่อวิทยุ และสื่อสิ่งพิมพ์ และชี้แจงข้อเท็จจริงต่าง ๆ ตามสถานการณ์และตามนโยบายรัฐบาลในรูปแบบ IA - IRChat และ Fake News



5. งานสื่อกิจกรรมและนิทรรศการ

ดำเนินการบันทึก จัดเก็บ และเผยแพร่ภาพถ่าย (ภาพนิ่ง/ภาพเคลื่อนไหว) ตลอดจนการออกแบบและผลิตงานกราฟิก ดำเนินการจัดทำสื่อต่าง ๆ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เช่น จอภาพภายในกรมทางหลวง บอร์ดประชาสัมพันธ์ เว็บไซต์, เฟซบุ๊ก, ยูทูป และสื่อสิ่งพิมพ์ของกรมทางหลวง การจัดทำป้ายคัทเอ๊าท์ การจัดนิทรรศการ การจัดทำคลังภาพเพื่อให้บริการสืบค้นภาพถ่าย รวมทั้ง การจัดทำโครงการประกวดภาพถ่าย กรมทางหลวงในหัวข้อ “มองทางผ่านเลนส์ 361 องศา” เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่กรมทางหลวง

6. กิจกรรมเนื่องในวาระต่าง ๆ

เข้าร่วมกิจกรรมกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงและสื่อมวลชน เนื่องในโอกาสวันครบรอบวันสถาปนา เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างองค์กร



การพัฒนาแอปพลิเคชันของกรมทางหลวง เพื่อบริการประชาชน

ระบบราชการ 4.0 สู่ PMQA 4.0

การพัฒนาสู่ระบบราชการ 4.0 โดยเชื่อมโยงกับเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (Public Sector Management Quality Award 4.0 : PMQA 4.0) มีข้อกำหนดที่พัฒนาบนแนวคิดของการบริหารจัดการเชิงบูรณาการที่มุ่งสู่ความเป็นเลิศเน้นระบบราชการที่เปิดกว้างเชื่อมโยงกับยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง (Citizen Centrist) และเป็นองค์การที่มีขีดสมรรถนะและทันสมัย การให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ส่วนราชการต้องเข้าใจการเปลี่ยนแปลงความต้องการของประชาชน (Demand Driven) ที่ปรับเปลี่ยนอย่างรวดเร็ว มีความหลากหลายตามพื้นที่ ตามยุคสมัยและสภาพแวดล้อม เฉพาะถิ่น การให้บริการบางเรื่องต้องคิดก่อนล่วงหน้า (Proactive) อาจเป็นการคิดร่วมกันระหว่างประชาชนและภาครัฐในการแก้ไขปัญหา ตลอดจนสร้างนวัตกรรมการให้บริการ (Service Innovation)



นวัตกรรมตอบโจทย์การบริการ

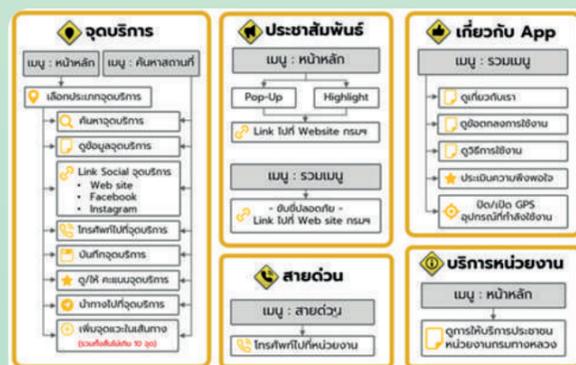
คณะทำงานขับเคลื่อนการพัฒนาแอปพลิเคชันเพื่อการบริการประชาชน โดยมี นายชาติชาย ช่วงชิง วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษาเป็นประธาน ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลการให้บริการ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ร่วมกันวางแผนการพัฒนาแอปพลิเคชัน เพื่อให้บริการข้อมูลแก่ประชาชน



โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศรับหน้าที่ออกแบบและพัฒนาแอปพลิเคชันที่ชื่อว่า “ท่องเที่ยวหลวง (Trips On Thai Highways)” แอปพลิเคชันสำหรับให้บริการประชาชนผู้ใช้ทางหลวงในการค้นหาจุดบริการของกรมทางหลวง พร้อมรายละเอียดข้อมูลการให้บริการต่าง ๆ ของกรมทางหลวง เช่น ที่ตั้งหน่วยงาน ลานกางเต็นท์ จุดเช็คอิน ที่พักริมทาง จุดพักรถ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก รวมถึงการสร้างเครือข่าย 2 ข้างทางในการแนะนำจุด 2 ข้างทางหลวง เช่น สถานที่ท่องเที่ยว วัด/สถานปฏิบัติธรรม อุโมงค์/สะพาน เป็นต้น โดยแอปพลิเคชันจะแสดงข้อมูลจุดบริการต่าง ๆ ที่สนใจ พร้อมนำทางไปยังปลายทาง รวมถึงการขอความช่วยเหลือผ่านเบอร์ฉุกเฉินของหน่วยงานทั่วประเทศผ่านทางท่องเที่ยวหลวง

มีบริการอะไรใน ท่อทางหลวง

ท่องเที่ยวหลวง ให้บริการผ่านอุปกรณ์ แท็บเล็ต โดยออกแบบให้สามารถใช้งานง่าย ตอบโจทย์ผู้รับบริการ ในการค้นหาจุดบริการและรายละเอียดข้อมูลต่าง ๆ ที่กรมทางหลวงมีให้บริการ



รูปที่ 1 แสดงฟังก์ชันการใช้งานของแอปพลิเคชัน ท่อทางหลวง



รูปที่ 2 แสดงตัวอย่างหน้าจอการใช้งานของแอปพลิเคชัน ท่อทางหลวง

“ข้อมูล” ถือเป็นจุดเด่นในการให้บริการบนแอปพลิเคชันนี้ ข้อมูลเหล่านี้ถูกสร้าง รวบรวมและจัดการผ่านทีมงานจากทุกหน่วยงานทั่วประเทศในสังกัดกรมทางหลวง โดยข้อมูลทั้งหมดจะต้องมีคุณสมบัติขั้นพื้นฐาน ได้แก่ ความถูกต้องในการเก็บรวบรวมข้อมูล ความเป็นปัจจุบันของข้อมูลต้องทันต่อความต้องการของผู้ใช้ มีการตอบสนองต่อผู้ใช้ตีความหมายสารสนเทศได้ทันต่อเหตุการณ์ ความสมบูรณ์ และความสอดคล้อง ทั้งนี้จะมีกระบวนการตรวจสอบข้อมูลที่น่าเชื่อถือระดับต้องมีความน่าเชื่อถือ หากพบความผิดพลาดต้องแก้ไข การประมวลผลข้อมูลให้กลายเป็นสารสนเทศ และการดูแลรักษาสารสนเทศเพื่อการใช้งานอย่างต่อเนื่อง



รูปที่ 3 แสดงกระบวนการบริหารจัดการข้อมูล

การจัดประเภทจุดบริการเพื่อให้บริการบนท่องเที่ยวหลวง แบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่ จุดบริการหน่วยงาน บริการทางหลวง แนะนำสองข้างทางหลวง และกิจกรรมช่วงเทศกาล



รูปที่ 4 แสดงประเภทข้อมูลที่ให้บริการบนของแอปพลิเคชัน ท่อทางหลวง

ช่องทางและวิธีการใช้งาน

ดาวน์โหลดแอปพลิเคชันได้ที่ App Store และ Google Play Store พร้อมวีดีโอแนะนำแอปพลิเคชัน ท่อทางหลวง



และเพื่อให้เกิดการบูรณาการในการนำเสนอและให้บริการในนามผลิตภัณฑ์กรมทางหลวง ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศได้มีทำงานร่วมกับสโสมกรมทางหลวง ในการนำแอปพลิเคชันท่องเที่ยวหลวง ไปประกอบการนำเสนอในเล่มแผนที่ทางหลวงประเทศไทย 2023 โดยการแนะนำจุดบริการและสถานที่ต่าง ๆ ของแต่ละจังหวัดผ่าน QR Code ที่เชื่อมโยงมายังแอปพลิเคชันท่องเที่ยวหลวง



รูปที่ 5 แสดงการนำแอปพลิเคชัน ท่อทางหลวง ใช้งานร่วมกับเล่มแผนที่ทางหลวงประเทศไทย 2013

อุปสรรค

การพัฒนาแอปพลิเคชันของกรมทางหลวงเพื่อบริการประชาชน เป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (Public Sector Management Quality Award : PMQA) ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาองค์กรสู่การเป็นระบบราชการ 4.0 โดยมุ่งเน้นการให้บริการข้อมูลและสารสนเทศที่ทันสมัยเพื่อการบริการประชาชน รวมถึงการบูรณาการข้อมูลร่วมกันของทุกหน่วยงานของกรมทางหลวง เกิดเป็นนวัตกรรมการบริการผ่านแอปพลิเคชันที่ชื่อว่า “ท่องเที่ยวหลวง (Trips On Thai Highways)” เพื่อให้บริการประชาชนผู้ใช้ทางหลวง ค้นหาจุดบริการของกรมทางหลวง พร้อมรายละเอียดข้อมูลการให้บริการต่าง ๆ และนำทางไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างถูกต้อง รวมทั้งบริการติดต่อขอความช่วยเหลือผ่านเบอร์ฉุกเฉินของหน่วยงานทั่วประเทศ “ท่องเที่ยวหลวง” ถือเป็นหนึ่งในความมุ่งมั่นในการให้บริการเพื่อสร้างความอุ่นใจ ความสะดวกสบาย และความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง ตามสโลแกน “ทางเที่ยว ทางธรรม ทางทาน ทางธุรกิจ จะไปทางไหน ท่อทางหลวง พร้อมให้บริการ”

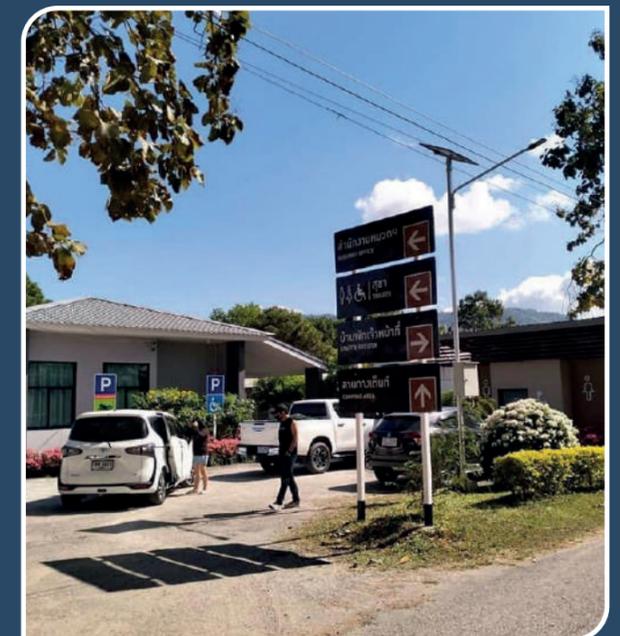
ประมวลภาพกิจกรรม

วันคล้ายวันสถาปนากรมทางหลวง ปีที่ 110



ประมวลภาพกิจกรรม

การบริการและอำนวยความสะดวกในช่วงเทศกาล



ประมวลภาพการช่วยเหลือประชาชน ที่ได้รับผลกระทบจากพายุไต้ฝุ่น “โนรู”



คณะผู้จัดทำ

1. นายไพฑูรย์	พงษ์ชวลิต	ประธานกรรมการ
2. นายปิยพงษ์	จิตพัฒนกุลไพศาล	กรรมการ
3. นายสมบุญ	เทียนธรรมชาติ	กรรมการ
4. นายสว่าง	บุรณธนาณุกิจ	กรรมการ
5. นายประจักษ์	ปัญญาเลย	กรรมการ
6. นายทวีศักดิ์	รุจิรฉายาวัฒน์	กรรมการ
7. นายพงศกร	จุลละโพธิ	กรรมการ
8. นายสืบพงษ์	ไพศาลวัฒนา	กรรมการ
9. นายพลเทพ	เลิศวรรณิช	กรรมการ
10. นายโกสินทร์	เจตยานนท์	กรรมการ
11. นายदनัย	เรืองสอน	กรรมการ
12. นายเมธี	เชียวอ่อน	กรรมการ
13. นายธีรพล	สมุทธระประภูต	กรรมการ
14. นายนพคุณ	สว่างไสว	กรรมการ
15. นายเด่นชัย	เอี่ยมสุวรรณ	กรรมการ
16. นายสหัสชัย	เรียงรุ่งโรจน์	กรรมการ
17. พล.ต.ต.เอกราช	ลิมสังกาศ	กรรมการ
18. นางสาวชนานันท์	จุลจาริตต์	กรรมการ
19. นางเพ็ญทิพย์	จิรธรรมประดับ	กรรมการ
20. นายพงษ์พันธ์	จันเงิน	กรรมการ
21. นายธนาศักดิ์	วงศ์ธนากิจเจริญ	กรรมการ
22. นายเทพฤทธิ์	แก้วบุญมี	กรรมการ
23. นางสาวจิตรา	ศรีเจริญ	กรรมการ
24. นายอลงกรณ์	พรหมศิลป์	กรรมการ
25. นายนิพันธ์	ใหญ่อรุณ	กรรมการและเลขานุการ
26. นางเอี่ยมอนงค์	เพชรารุช	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
27. นางนงลักษณ์	กรัณย์พิสิฐ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
28. นายเปรี๊ยะ	ดุษฎี	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
29. น.ส.วิภาดา	สิงห์พัฒนศิริ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
30. น.ส.สุนทรี	เกิดสมบูรณ์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
31. นางรัฐติลักษณ์	กล่อมกำเนิด	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
32. น.ส.อรวรรณ	แสงจันทร์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
33. นายปพน	อินนพัฒน์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

จัดทำโดย : สำนักงานเลขานุการกรม ฝ่ายประชาสัมพันธ์ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา ราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทร. 0-2354-6530

จำนวนพิมพ์ : 1,000 เล่ม

Website : www.doh.go.th

พิมพ์ที่ : ห้างหุ้นส่วนจำกัด โรงพิมพ์อักษรไทย (น.ส.พ. ฟ้าเมืองไทย)
เลขที่ 85, 87, 89, 91 ซอยเจริญสุขนิทวงศ์ 40 ถนนเจริญสุขนิทวงศ์ แขวงบางยี่ขัน
เขตบางพลัด กรุงเทพมหานคร 10700
โทร. 0-2424-4557, 0-2424-0694 โทรสาร 0-2433-2858
นายไพสิฐ ปวิณวิวัฒน์ ผู้พิมพ์ผู้โฆษณา