



**รายงานการติดตามและประเมินผลสัมฤทธิ์  
จากการใช้จ่ายงบประมาณ ปี พ.ศ. 2564 - 2566  
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน**



**กลุ่มงานประเมินผล**  
สำนักแผนงาน กรมทางหลวง  
กันยายน 2567



## คำนำ

กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานในสังกัดของกระทรวงคมนาคม ที่มีบทบาทและความรับผิดชอบในการดำเนินโครงการทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ประชาชนผู้ใช้ทางหลวงมีความปลอดภัย ได้รับความสะดวกรวดเร็ว และสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งในรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ การประเมินผลโครงการจึงมีความสำคัญในการตัดสินใจลงทุนในโครงการที่จะก่อให้เกิดความคุ้มค่าและสร้างประโยชน์ต่อประเทศในภาพรวมให้ได้มากที่สุด กลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน กรมทางหลวง จึงได้จัดทำการศึกษาติดตามและประเมินผลตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบผลการติดตามและประเมินผลของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา และผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงผลตอบแทนของการดำเนินโครงการและความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ ซึ่งช่วยสะท้อนภาพของการดำเนินโครงการลงทุนภาครัฐที่มีความคุ้มค่าทางการเงินและมีผลตอบแทนกลับมาสู่ประเทศเป็นอย่างไร รวมทั้งช่วยในการตัดสินใจในการดำเนินโครงการใหม่ในอนาคต

การติดตามและประเมินผลโครงการในครั้งนี้ มีวิธีดำเนินการประเมินโครงการ โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากแผนและผลการดำเนินงานก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงภายใต้แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 รวม 3 ปี การประชุมร่วมกับแขวงทางหลวงฯ และการลงพื้นที่เพื่อสังเกตการณ์ผลการดำเนินโครงการร่วมกับ 7 แขวงทางหลวง ได้แก่ แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1 แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) และแขวงทางหลวงอุทัยธานี รวมทั้งการสอบถามความพึงพอใจของผู้ใช้เส้นทางในประเด็นด้านคุณภาพถนน ด้านการแก้ไขปัญหาจราจร ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และภาพรวมความพึงพอใจต่อโครงการ ในพื้นที่ 18 สำนักงานทางหลวง ทั่วประเทศ

การติดตามและประเมินผลโครงการแล้วเสร็จในครั้งนี้ ได้รับการสนับสนุนช่วยเหลือจากบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ ดร.สีบพงษ์ ไพศาลวัฒนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน สำนักงานทางหลวงที่ 1 - 18 กองการเงินและบัญชี แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1 แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) แขวงทางหลวงอุทัยธานี และ ดร.สุรชัย อัมภวาสวรรณ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักแผนงาน ทั้งนี้หากมีข้อบกพร่องประการใดผู้จัดทำขอรับคำติชมเพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขในโอกาสต่อไป

นางสาวพาริษา ปทุมวงษา

นายสายัณห์ ท่าห้อง

นายทรงกลด กลิ่นหอม

นายคมจิต เนินหนู

นายโชติวิทย์ เรืองอรุณ

นายอภิธรรม ธรรมสังการ

กลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

กันยายน 2567

## สารบัญ

บทที่ 1 บทนำ .....	1
1.1 ที่มาความสำคัญ .....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการติดตามและประเมินผล .....	3
1.3 ขอบเขตของการติดตามและประเมินผล .....	3
1.3.1 ขอบเขตเนื้อหาการประเมิน .....	3
1.3.2 ขอบเขตระยะเวลา .....	3
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการติดตามและประเมินผล .....	4
1.5 แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการประเมินโครงการ .....	4
1.6 นิยามศัพท์ .....	5
บทที่ 2 วิธีดำเนินการประเมินโครงการ .....	7
2.1 วิธีดำเนินการติดตามผลและประเมินผล .....	7
2.1.1 รูปแบบการประเมินโครงการ .....	7
2.1.2 แหล่งที่มาของข้อมูล ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง .....	7
2.1.3 การรวบรวมและการวิเคราะห์ข้อมูล .....	9
2.2 กรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผล .....	9
บทที่ 3 ผลการประเมินโครงการ .....	11
3.1 การติดตามและประเมินผลระหว่างการใช้จ่ายงบประมาณ .....	11
3.1.1 มิติความประหยัด .....	11
3.1.1 มิติประสิทธิภาพ .....	13
3.2 การติดตามและประเมินผลหลังจากการใช้จ่ายงบประมาณ .....	22
3.2.1 มิติประสิทธิผล .....	22
บทที่ 4 สรุป และข้อเสนอแนะ .....	31
4.1 สรุปวิธีการติดตามและประเมินผล .....	31
4.1.1 วัตถุประสงค์การติดตามและประเมินผล .....	31
4.1.2 วิธีดำเนินการติดตามและประเมินผล .....	31
4.2 สรุปผลการประเมิน .....	32
4.2.1 ผลการติดตามและประเมินผลระหว่างการใช้จ่ายงบประมาณ .....	32
4.3 ปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินโครงการ .....	36
4.4 ข้อเสนอแนะที่ได้รับการสัมภาษณ์ประชาชนในพื้นที่โครงการ .....	37

เอกสารอ้างอิง .....	38
ภาคผนวก .....	I
ภาคผนวก ก แบบสำรวจความพึงพอใจโครงการและผลความพึงพอใจผู้ใช้เส้นทางของแผนงานพื้นฐาน ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันแยกตามผลผลิตและปีงบประมาณ .....	II
ภาคผนวก ข ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จากการคุ้มต้นทุนโครงการ แยกตามผลผลิตและปีงบประมาณ .....	XLIV
ภาคผนวก ค หนังสือจากสำนักงบประมาณแจ้งให้ก่อนนี้ผู้กักพื้นที่เสร็จสิ้นทุกรายการภายในไตรมาสที่ 2..... .....	LXXV
ภาคผนวก ง รายชื่อเจ้าหน้าที่ออกปฏิบัติราชการภาคสนาม .....	LXXVIII
ภาคผนวก จ ภาพการปฏิบัติงานภาคสนาม.....	LXXIX

## สารบัญภาพ

รูปที่ 2.1	กรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผล.....	10
รูปที่ 3.1	สนทนากลุ่มกับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวง .....	18
รูปที่ 3.2	การสัมภาษณ์ประชาชนในพื้นที่โครงการ.....	20

## สารบัญตาราง

ตารางที่ 1.1	การปรับเปลี่ยนแผนงานของผลผลิตและกิจกรรมที่นำมาพิจารณาประเมินผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2568.....	2
ตารางที่ 3.1	วงเงินงบประมาณแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันที่ลงนามในสัญญาเทียบ กับวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรเฉพาะงบลงทุน (ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 แยกตามผลผลิต .....	12
ตารางที่ 3.2	วงเงินงบประมาณเฉพาะงบลงทุน (ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) แผนงานพื้นฐานด้านการสร้าง ความสามารถ ในการแข่งขันที่ลงนามในสัญญาเทียบกับวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 .....	13
ตารางที่ 3.3	ผลการดำเนินงานตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ระหว่างปี งบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566.....	14
ตารางที่ 3.4	ภาพรวมผลการใช้จ่ายงบประมาณแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 .....	17
ตารางที่ 3.5	ภาพรวมผลการลงนามในสัญญางานปีเดียวที่เสร็จก่อนสิ้นไตรมาส 2 ในส่วนของงบลงทุน (พิจารณาเฉพาะที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 .....	17
ตารางที่ 3.6	ความพึงพอใจต่อโครงการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน .....	23
ตารางที่ 3.7	ความสัมพันธ์ระหว่าง voc-unit กับปัจจัยที่สำคัญ.....	25
ตารางที่ 3.8	มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Costs Saving,VOC Saving).....	26
ตารางที่ 3.9	การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving, VOT Saving) .....	27
ตารางที่ 3.10	ความสัมพันธ์ระหว่าง acc-unit กับปัจจัยที่สำคัญขององค์ประกอบที่ 1 และ 4 .....	28
ตารางที่ 3.11	มูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง (Accident Cost Saving, ACC Saving).....	29
ตารางที่ 3.12	ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน .....	29
ตารางที่ 3.13	ผลการประเมินความคุ้มค่าจากผลประโยชน์ปีแรก (FYRR) เทียบงบประมาณที่ใช้ของแผนงาน พื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน .....	30
ตารางที่ 4.1	สรุปมูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Costs Saving,VOC Saving).....	34
ตารางที่ 4.2	สรุปการประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving, VOT Saving) .....	35
ตารางที่ 4.3	สรุปมูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง ((Accident Cost Saving, ACC Saving) ..	35
ตารางที่ 4.4	สรุปผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน.....	36
ตารางที่ 4.5	สรุปผลการประเมินความคุ้มค่าจากผลประโยชน์ปีแรกเทียบงบประมาณที่ใช้ของแผนงานพื้นฐาน ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน .....	36



## บทที่ 1 บทนำ

### 1.1 ที่มาความสำคัญ

ประเทศไทยมีการลงทุนโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ โดยภาครัฐจะเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการลงทุนโครงการทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม ในแต่ละปี ภาครัฐได้ทุ่มงบประมาณจำนวนมากในการลงทุนในโครงการทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการก่อสร้างทางหลวง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและขนส่ง ส่งผลกระทบต่อการยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานในสังกัดของกระทรวงคมนาคม ที่มีบทบาทและความรับผิดชอบดำเนินโครงการทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงให้สมบูรณ์ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการในการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ประชาชนผู้ใช้ทางหลวงมีความปลอดภัย และได้รับความสะดวกรวดเร็ว รวมทั้งสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งในรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ดี เนื่องจากงบลงทุนในโครงการภาครัฐมีอย่างจำกัด จึงต้องพิจารณาถึงความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐกิจ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการลงทุนภาครัฐ เพื่อที่จะสามารถประเมินความสามารถในการบริหารงบประมาณ รวมไปถึงสามารถใช้เป็นกรอบแนวทางในการพิจารณาตัดสินใจคัดเลือกโครงการลงทุนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับนโยบายการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงได้ดียิ่งขึ้น และทำให้โครงการลงทุนก่อให้เกิดประโยชน์และคุ้มค่าอย่างแท้จริง การติดตามและประเมินผลตามแผนงานโครงการในครั้งนี้ จึงมีความสำคัญในการตัดสินใจวางทิศทางในการลงทุนในอนาคต เพื่อให้ได้โครงการที่จะก่อให้เกิดความคุ้มค่าและสร้างประโยชน์ต่อประเทศในภาพรวมมากที่สุด ซึ่งส่วนใหญ่แล้วภาครัฐจะมีการประเมินผลโครงการลงทุนในลักษณะของผลลัพธ์ตามแผนงาน และวัตถุประสงค์การดำเนินโครงการ เช่น ความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่เป้าหมายและผลผลิตของโครงการที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ เพื่อให้การประเมินผลสามารถสะท้อนถึงความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐกิจให้เกิดความคุ้มค่าและเกิดประโยชน์ในภาพรวมต่อประชาชน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประเทศอย่างไร

กลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน กรมทางหลวง จึงได้ทำการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 ที่นำมาพิจารณาพบว่า กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณในแต่ละปี เป็นจำนวนเงินมากกว่า 28,000 ล้านบาท ซึ่งมีความสอดคล้องกับแผนในหลายระดับ ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านความสามารถในการแข่งขัน
- แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
- แผนการปฏิรูปประเทศ ด้านที่ 5 ด้านเศรษฐกิจ
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 หมายเหตุที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง ประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน
- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ( Service Quality Enhancement )

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ ( Infrastructure Development )

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ( Safety and Sustainability Improvement )

โดยบทบาทสำคัญหลักของแผนงานดังกล่าว ที่จะกล่าวถึงคือความสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ชาติ ด้านที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ที่จะต้องมุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่ง ซึ่งการขนส่งทางถนนเป็นหนึ่งในทางเลือกที่สำคัญและช่วยเชื่อมโยงให้ระบบขนส่งในรูปแบบอื่นให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น การใช้งบประมาณในการพัฒนาดังกล่าวจะต้องมีส่วนช่วยสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้น ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ ภายใต้แผนงานดังกล่าวข้างต้นที่เลือกมาพิจารณา เช่น การพัฒนาก่อสร้างสะพานและระบบระบายน้ำ การบำรุงรักษาสะพานและการบำรุงรักษาทางหลวง การปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียนและการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน เพื่อสะท้อนให้เห็นผลจากการลงทุนดำเนินโครงการก่อสร้างของภาครัฐว่าถูกต้องตามวัตถุประสงค์และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนได้ดีเพียงใด รวมทั้งช่วยในการตัดสินใจในการดำเนินโครงการหรือการก่อสร้างโครงการใหม่ในอนาคต อย่างไรก็ตามสำหรับในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 และ 2568 นั้น มีการปรับเปลี่ยนกิจกรรมภายใต้แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันเป็นกิจกรรมด้านการอำนวยความสะดวกและนำกิจกรรมทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้นย้ายไปอยู่ในแผนงานใหม่ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 จะอยู่ภายใต้แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ และปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 จะอยู่ภายใต้แผนงานยุทธศาสตร์เสริมสร้างประสิทธิภาพด้านการคมนาคม ดังแสดงในตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 การปรับเปลี่ยนแผนงานของผลผลิตและกิจกรรมที่นำมาพิจารณาประเมินผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2568

ปีงบประมาณ	แผนงาน	ผลผลิต	กิจกรรมที่นำมาพิจารณา
2564 - 2566	แผนงานพื้นฐานด้านการสร้าง ความสามารถใน การแข่งขัน	ผลผลิต โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา	กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ
		ผลผลิต โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง
		ผลผลิต โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนน
2567	แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ผลผลิตที่ 1 การพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนระบบคมนาคมและโลจิสติกส์	กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ
		ผลผลิตที่ 2 การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงและสะพาน	กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง

ปีงบประมาณ	แผนงาน	ผลผลิต	กิจกรรมที่นำมาพิจารณา
		ผลผลิตที่ 3 การเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับความปลอดภัยบนทางหลวง	กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน กิจกรรมอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน
2568	แผนงานยุทธศาสตร์เสริมสร้างประสิทธิภาพด้านการคมนาคม	ผลผลิตที่ 1 การพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนระบบคมนาคมและโลจิสติกส์	กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ
		ผลผลิตที่ 2 การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงและสะพาน	กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง
		ผลผลิตที่ 3 การเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับความปลอดภัยบนทางหลวง	กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน กิจกรรมอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการติดตามและประเมินผล

เพื่อทราบผลการติดตามและประเมินความคุ้มค่าของโครงการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 ของกรมทางหลวง ซึ่งประกอบด้วย ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา ผลผลิต โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา และผลผลิต โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

## 1.3 ขอบเขตของการติดตามและประเมินผล

การประเมินผลความคุ้มค่าของการดำเนินโครงการ ตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 ทำการประเมิน ผลผลิต โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา ในกิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ ผลผลิต โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา ในกิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง และผลผลิต โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย ในกิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียนและกิจกรรมอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน ในมิติ ความประหยัด ประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

### 1.3.1 ขอบเขตเนื้อหาการประเมิน

ติดตามและประเมินผลโครงการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ที่แล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566

### 1.3.2 ขอบเขตระยะเวลา

ดำเนินการประเมินผลโครงการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ที่แล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 โดยทำการประเมินผลโครงการระหว่างวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2567 - วันที่ 30 กันยายน 2567

## 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการติดตามและประเมินผล

- 1.4.1 ทราบถึงความคุ้มค่าของการดำเนินโครงการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 และรายงานผลประกอบการจัดทำคำขอ งบประมาณฯ ต่อสำนักงบประมาณในปีงบประมาณถัดไป
- 1.4.2 สามารถนำผลการติดตามและประเมินผลของโครงการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 ไปประกอบการพิจารณาจัดสรร งบประมาณ
- 1.4.3 สามารถนำปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ เพื่อใช้สำหรับปรับปรุงการดำเนินงานตามแผนงาน พื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- 1.4.4 ฐานข้อมูลของโครงการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อใช้ เป็นแนวทางการศึกษาเรียนรู้ และปรับใช้ให้เกิดประโยชน์ได้

## 1.5 แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการประเมินโครงการ

### 1.5.1 แนวทางของสำนักงบประมาณ กองประเมินผล 1 ในการประเมินผลโครงการพัฒนาทางหลวง และสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบท สนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ของกรมทางหลวงชนบท

การประเมินผลโครงการนี้ ใช้แนวทางตามรายงานการติดตามและประเมินผลสัมฤทธิ์จากการใช้จ่าย งบประมาณโครงการพัฒนาทางหลวงและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบท สนับสนุนด้านคมนาคมและ ระบบโลจิสติกส์ ของกรมทางหลวงชนบท ที่ดำเนินการโดยสำนักงบประมาณ ประกอบด้วย

- การติดตามและประเมินผลระหว่างการใช้จ่ายงบประมาณ
  - 1) มิติความประหยัด พิจารณาวางเงินงบประมาณเทียบกับวงเงินสัญญา
  - 2) มิติประสิทธิภาพ พิจารณาผลการใช้จ่ายงบประมาณ ระยะเวลาลงนามสัญญา และ คุณภาพการบริหารโครงการ
- การติดตามและประเมินผลหลังการใช้จ่ายงบประมาณ
  - 1) มิติประสิทธิผล พิจารณาปรับแนวทางในการพิจารณาสิทธิประโยชน์ให้เหมาะสมกับ กรมทางหลวง ดังนี้
    - 1.1) ความพึงพอใจต่อโครงการ
    - 1.2) ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ (การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Costs Saving, VOC Saving), การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving, VOT Saving), มูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง (Accident Cost Saving, ACC Saving)

### 1.5.2 การประเมินผลประโยชน์ของโครงการด้านการขนส่ง

การประเมินผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากโครงการ แบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ผลประโยชน์ทางตรง ที่เป็นผลมาจากการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งผู้ใช้ถนนจะเป็นผู้ที่ได้รับ ประโยชน์ในส่วนนี้เป็นหลัก และผลประโยชน์ทางอ้อมที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมแล้ว ซึ่งผู้ที่ได้รับประโยชน์ไม่จำกัดเพียงแต่ผู้ใช้ถนนเท่านั้น ยังรวมไปถึงผู้อยู่อาศัยอีกด้วย ที่จะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เช่น การลดมลพิษ มูลค่าที่ดิน การพัฒนาเมือง การเดินทาง ไปยังไปโรงพยาบาล/โรงเรียนสะดวกขึ้น เป็นต้น ซึ่งสำหรับการประเมินผลในครั้งนี้จะพิจารณาเฉพาะ ผลประโยชน์ทางตรงเท่านั้น

ผลประโยชน์ทางตรง (Direct Benefit) คือ ผลประโยชน์โดยรวมที่เกิดขึ้น เนื่องจากการมีถนนโครงการจะส่งผลช่วยกระจายปริมาณจราจรส่วนหนึ่งจากถนนในโครงข่ายเดิม ให้เปลี่ยนมาใช้ถนนโครงการ ทำให้โครงข่ายถนนในพื้นที่ที่อิทธิพลโครงการสามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น และมีสภาพคล่องตัวขึ้น นอกจากนี้ การก่อสร้างโครงการยังช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง ช่วยให้เดินทางได้ด้วยความเร็วที่สูงขึ้น และเดินทางบนมาตรฐานที่ดีขึ้น ซึ่งผลประโยชน์โดยตรงที่เกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่สามารถประหยัดได้ของผู้ใช้ถนน (Road User Costs Saving : RUC saving ) อันเนื่องมาจากการเดินทางที่มีความสะดวก และปลอดภัย ผลประโยชน์ดังกล่าวประกอบด้วย

**1) ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ (Vehicle Operating Cost Saving)**

ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ มีความสัมพันธ์กับ จำนวนยานพาหนะ ประเภทของยานพาหนะ ระดับความเร็วของยานพาหนะ ปริมาณการจราจร เมื่อมีการปรับปรุงโครงการจะช่วยกระจายปริมาณการจราจรส่วนหนึ่งจากถนนสายอื่นมาใช้ เส้นทางโครงการ ทำให้ระบบการจราจรสามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น มีความคล่องตัวมากขึ้น อีกทั้งยัง ช่วยให้เดินทางได้รวดเร็วขึ้น และเดินทางบนเส้นทางที่มีมาตรฐานที่ดีขึ้น ซึ่งมูลค่าของการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ หาได้จากผลต่างระหว่างมูลค่าของค่าใช้จ่ายในการใช้รถกรณีไม่มีโครงการกับกรณีมีโครงการ โดย ค่าใช้จ่ายในการใช้รถได้จากการนำค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะตัวแทน คูณด้วย ระยะทางรวมของระบบที่ผู้ใช้ ถนนเดินทาง ( Vehicle Kilometers Travelled : VKT )

**2) ผลประโยชน์จากการประหยัดเวลาในการเดินทาง (Travel Time Saving)**

ผลประโยชน์จากการประหยัดเวลาในการเดินทาง หมายถึงมูลค่า ( ที่เทียบเท่ากับเงิน ) ที่ต้องสูญเสียไปในการเดินทาง แต่เมื่อโครงข่ายการคมนาคมมีประสิทธิภาพดีขึ้นจะช่วย ประหยัดเวลาในการเดินทาง และผู้ใช้เส้นทางสามารถใช้เวลาในการเดินทางที่ประหยัดได้ไปทำกิจกรรมอื่นที่สร้าง มูลค่าทางเศรษฐกิจให้เพิ่มขึ้นได้ ซึ่งมูลค่าของการประหยัดเวลาในการเดินทาง หาได้จากผลต่างระหว่างมูลค่าที่เกิดจากการประหยัดเวลา ในการเดินทางกรณีไม่มีโครงการกับกรณีมีโครงการ

**3) ผลประโยชน์จากการลดมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุบนถนน (Accident Cost)**

ผลประโยชน์จากการลดมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุบนถนน คือ มูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนทางหลวง ( Accident Cost ) ที่นำมาใช้วิเคราะห์ผลประโยชน์ของโครงการ คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนทางหลวงโดยจำแนกตามความรุนแรงของอุบัติเหตุ 4 ประเภท คือ อุบัติเหตุร้ายแรงมีผู้เสียชีวิต ( Fatal Accident ) อุบัติเหตุร้ายแรงมีผู้บาดเจ็บสาหัส ( Serious Injury Accident ) อุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ( Slight Injury Accident ) และอุบัติเหตุทรัพย์สินเสียหายเท่านั้น ( Property Damage Only Accident )

**1.6 นิยามศัพท์**

**1.6.1** การประเมินความคุ้มค่า หมายถึง การพิจารณาผลการดำเนินงานทั้งในมิติ ความประหยัด ประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

**1.6.2** ความประหยัด หมายถึง การพิจารณาถึงการใช้ทรัพยากรในปริมาณที่ต่ำที่สุด โดยเปรียบเทียบกับวงเงินงบประมาณที่ได้ประมาณไว้กับวงเงินที่ลงนามในสัญญาจริง

**1.6.3** ประสิทธิภาพ หมายถึง การพิจารณาถึงคุณภาพในการดำเนินโครงการและความเร็ว ของการลงนามในสัญญา โดยพิจารณาในประเด็น ดังนี้

- คุณภาพของการใช้จ่ายงบประมาณ เป็นการเปรียบเทียบแผนการใช้จ่ายงบประมาณ กับวงเงินที่มีการใช้จ่ายงบประมาณ

- คุณภาพของการบริหารโครงการ เป็นการเปรียบเทียบการดำเนินงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนและเป้าหมาย ตั้งแต่การวางแผน การควบคุมต้นทุนและการติดตามความก้าวหน้าเพื่อให้โครงการสำเร็จลุล่วงอย่างมีประสิทธิภาพ

- ความเร็วของการลงนามในสัญญา เปรียบเทียบจำนวนสัญญาที่มีการลงนามภายใน ระยะเวลาที่สำนักงานประมาณกำหนด (ภายในไตรมาส 2) กับจำนวนสัญญาทั้งหมด

**1.6.4** ประสิทธิภาพ หมายถึง การพิจารณาผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ของโครงการเทียบกับ ผลผลิตที่เกิดขึ้น

**1.6.5** การหาผลประโยชน์ในเชิงเศรษฐศาสตร์ที่ได้รับจากโครงการ ประกอบด้วย มูลค่าการใช้น้ำมันที่ลดลง (VOC Saving) มูลค่าเวลาเดินทางที่ลดลงของผู้ใช้ทาง (VOT Saving) มูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง (ACC Saving) การประเมินผลในครั้งนี้ เนื่องจากจำนวนโครงการมีจำนวนมาก จึงคัดเลือกโครงการ เพื่อใช้เป็นตัวแทนของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในการหาผลประโยชน์ในเชิงเศรษฐศาสตร์

**1) VOC Saving** การที่โครงการจะทำให้ค่าใช้จ่ายการใช้รถของผู้ใช้เส้นทางลดลงได้เนื่องจาก ระยะทางการใช้รถสะสมลดลง ( $VKT' > VKT$ ) เพราะเมื่อโครงข่ายทางหลวงสมบูรณ์ขึ้น ระยะทางการใช้รถของผู้ใช้เส้นทางโดยเฉลี่ยจะลดลง และช่วยลดการติดขัดซึ่งช่วยให้ความเร็วเฉลี่ยของการจราจรสูงขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายในการใช้รถต่อหน่วยลดลง

**2) VOT Saving** การที่โครงการจะทำให้ระยะเวลาการใช้รถสะสมลดลง ( $VHT' > VHT$ ) เพราะเมื่อโครงข่ายทางหลวงสมบูรณ์ขึ้น ระยะทางการใช้รถของผู้ใช้เส้นทางโดยเฉลี่ยจะลดลง ประกอบกับการจราจรติดขัดลดลง ทำให้ความเร็วเฉลี่ยของการจราจรสูงขึ้น ช่วยให้ระยะเวลาการเดินทางของผู้ใช้เส้นทางลดลง

**3) ACC Saving** การที่โครงการได้รับการพัฒนาและปรับปรุงหรือแก้ไขด้านความปลอดภัยให้สูงขึ้น จะทำให้อุบัติเหตุและระดับความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุลดลง แล้วรวมเป็นผลประโยชน์ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันต่อไป

## บทที่ 2 วิธีดำเนินการประเมินโครงการ

การดำเนินการติดตามและประเมินผลแผนงานโครงการ ตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีวัตถุประสงค์เพื่อทราบผลการติดตามและประเมินความคุ้มค่าในมิติความประหยัด ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการดำเนินโครงการ โดยกำหนดวิธีการติดตามและประเมินโครงการ ประกอบด้วย 1) วิธีดำเนินการติดตามและประเมินผล ได้แก่ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการติดตามและประเมินผล การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูลและ 2) กรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผล ดังนี้

### 2.1 วิธีดำเนินการติดตามผลและประเมินผล

#### 2.1.1 รูปแบบการประเมินโครงการ

รูปแบบการประเมินความคุ้มค่าในมิติความประหยัด ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลจากการดำเนินโครงการ พิจารณาถึงประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1) **ความประหยัด** พิจารณาจากการใช้ทรัพยากรในปริมาณที่ต่ำที่สุดโดยเปรียบเทียบงบประมาณที่ได้ออกมาไว้กับงบประมาณที่ลงนามในสัญญาจริง

2) **ประสิทธิภาพ** พิจารณาคุณภาพในการดำเนินโครงการและความเร็วของการลงนามในสัญญา ดังนี้

- คุณภาพของการใช้จ่ายงบประมาณ เปรียบเทียบแผนการใช้จ่ายงบประมาณกับงบประมาณที่มีการใช้จ่ายงบประมาณและผลการดำเนินงาน
- คุณภาพของการบริหารโครงการ ก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนและเป้าหมาย ตั้งแต่การวางแผน การควบคุมต้นทุน และการติดตามความก้าวหน้าเพื่อให้โครงการสำเร็จลุล่วงอย่างมีประสิทธิภาพ
- ความเร็วของการลงนามในสัญญา เปรียบเทียบจำนวนสัญญาที่มีการลงนามภายในระยะเวลาที่กำหนด (ภายในไตรมาส 2) กับจำนวนสัญญาทั้งหมด

3) **ประสิทธิผล** โดยการพิจารณาผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ของโครงการเทียบกับผลผลิตที่เกิดขึ้น

#### 2.1.2 แหล่งที่มาของข้อมูล ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิ ดังนี้

1) **ข้อมูลปฐมภูมิ** เป็นข้อมูลจากแผนและผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ของสำนักแผนงาน สำนักบริหารบำรุงทาง และสำนักอำนวยการความปลอดภัย ประกอบด้วย การประชุมร่วมกับแขวงทางหลวงฯ การสังเกตการณ์และการสอบถามความคิดเห็น

1.1) **ข้อมูลจากแผนและผลการดำเนินงานภายใต้แผนและผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน** โดยพิจารณาจากรายงานความก้าวหน้าผลการดำเนินงาน (แบบ ก-3) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 ของสำนักแผนงาน สำนักบริหารบำรุงทาง และสำนักอำนวยการความปลอดภัย

1.2) **ข้อมูลงบประมาณ** จากเอกสารงบประมาณ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 ของกองการเงินและบัญชี

### 1.3) การประชุมร่วมกับแขวงทางหลวงฯ

การติดตามและประเมินผลโครงการฯ ในครั้งนี้ ได้มีการประชุมร่วมกับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง จำนวน 7 แขวงทางหลวง ได้แก่ แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1 แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) และแขวงทางหลวงอุทัยธานี เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างเฉพาะเจาะจงในประเด็น ผลการดำเนินงานของโครงการ การบริหารโครงการ การแก้ไขปัญหาและอุปสรรค และข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

### 1.4) การสังเกตการณ์

การติดตามและประเมินผลโครงการมีการลงพื้นที่เพื่อสังเกตการณ์สภาพแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางหลวง ในพื้นที่รับผิดชอบของ 7 แขวงทางหลวง ได้แก่ แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1 แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) และแขวงทางหลวงอุทัยธานี

### 1.5) การสอบถามความคิดเห็น

การติดตามและประเมินผลโครงการฯ ดำเนินการสอบถามความพึงพอใจของผู้ใช้เส้นทาง เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิผลจากการดำเนินโครงการ ในประเด็นด้านคุณภาพถนน ด้านการแก้ไขปัญหาจราจร ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และภาพรวมความพึงพอใจต่อโครงการ

#### ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการประเมินผลโครงการ ใช้จากแบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้เส้นทางโครงการตามจำนวนที่ได้รับจากกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับการคัดเลือก โครงการละ 100 ตัวอย่าง

#### กลุ่มตัวอย่าง

ทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างด้วยสูตรของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และระดับความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ทั้งนี้ ตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จำแนกตามรายการผลผลิต คือ ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา จำนวน 46 โครงการ ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา จำนวน 1,783 โครงการ และผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย จำนวน 224 โครงการ ผลรวมจำนวนโครงการตามแผนงาน 2,053 โครงการ

สูตรของ Taro Yamane ที่ใช้ในการคัดเลือกขนาดของกลุ่มตัวอย่าง คือ

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$\text{แทนค่า} = \frac{2,053}{1 + 2,053(0.05)^2}$$

$$= 335 \text{ ตัวอย่าง}$$

เมื่อ  $n$  คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

$N$  คือ ขนาดของประชากร

$e$  คือ ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง

ผลการคัดเลือกขนาดของกลุ่มตัวอย่างแยกตามรายการผลผลิต คือ ผลผลิตโครงข่ายทางหลวง ได้รับการพัฒนา/จำนวนตัวแทนโครงการ 20 โครงการ ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา/จำนวนตัวแทนโครงการ 254 โครงการ และผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย/จำนวนตัวแทนโครงการ 61 โครงการ กระจายตัวอยู่ทั่วประเทศ รวมเป็นจำนวนตัวแทนทั้งสิ้น 335 โครงการ

ทั้งนี้ ได้ขอความอนุเคราะห์ให้สำนักงานทางหลวงทั้ง 18 แห่ง ดำเนินการสำรวจข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนผู้ใช้เส้นทางตัวแทนโครงการ เพื่อตอบแบบสอบถามด้วยการสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) จำนวน 100 ตัวอย่าง ต่อหนึ่งโครงการ รวมจำนวนแบบสอบถามทั้งสิ้น 33,500 ชุด

**2) ข้อมูลทุติยภูมิ** ประกอบด้วย การเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารแผนงานโครงการและรายงานความก้าวหน้าผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2666 ของสำนักแผนงาน สำนักบริหารบำรุงทาง และสำนักอำนวยความปลอดภัย

### 2.1.3 การรวบรวมและการวิเคราะห์ข้อมูล

1) รวบรวมข้อมูลที่ได้จากการประชุมร่วมกับแขวงทางหลวงฯ และการสังเกตการณ์ ในประเด็นเรื่องคุณภาพการบริหารโครงการ และผลกระทบที่ได้รับระหว่างการดำเนินโครงการ (การก่อสร้าง) โดยแยกเป็นประเด็นตามข้อเท็จจริง เพื่อแสดงถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาโครงการที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนข้อเสนอแนะที่จะทำให้โครงการแล้วเสร็จตามแผนที่วางไว้

2) การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติประมวลผลข้อมูลสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ค่าร้อยละ โดยแบบสอบถามมีลักษณะเป็นคำถามปลายเปิด คำถามปลายปิด และแบบมาตราประมาณค่า (Rating Scale) 5 ระดับ ประกอบด้วย มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางหลวง

ส่วนที่ 2 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

สำหรับข้อคำถามแบบมาตราประมาณค่า 5 ระดับ มีการให้คะแนน ดังนี้

คะแนน 4.21 - 5.00 ความคิดเห็นอยู่ในระดับ มากที่สุด

คะแนน 3.41 - 4.20 ความคิดเห็นอยู่ในระดับ มาก

คะแนน 2.61 - 3.40 ความคิดเห็นอยู่ในระดับ ปานกลาง

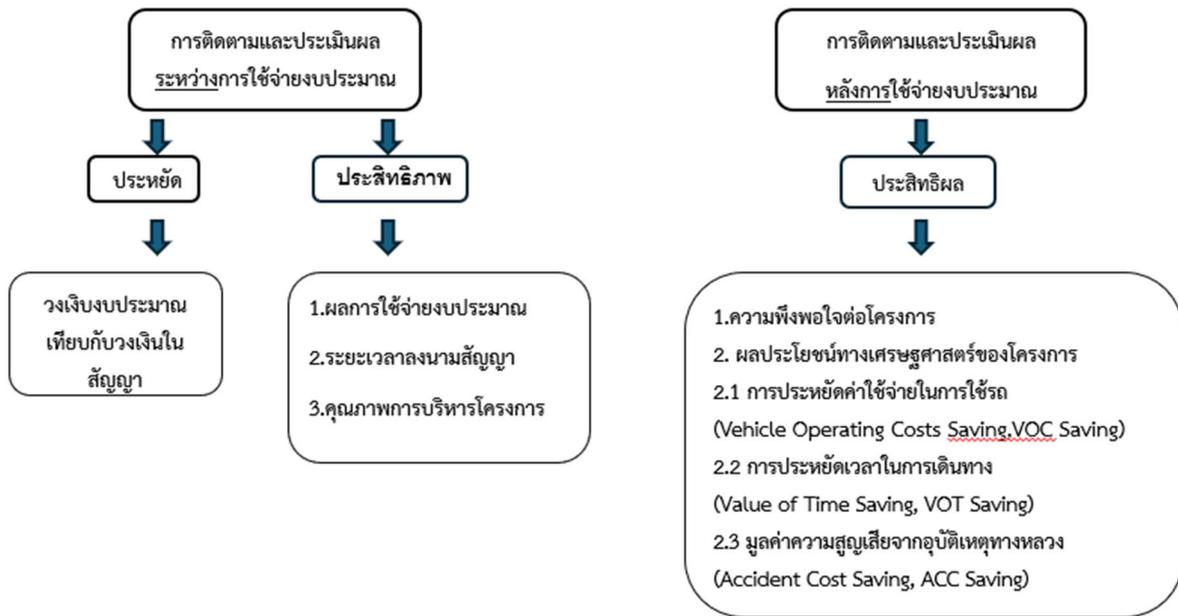
คะแนน 1.81 - 2.60 ความคิดเห็นอยู่ในระดับ น้อย

คะแนน 1.00 - 1.80 ความคิดเห็นอยู่ในระดับ น้อยที่สุด

## 2.2 กรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผล

กรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผลตามแนวทางของสำนักงบประมาณ เป็นการประเมินความคุ้มค่า 2 ช่วงเวลา จำนวน 3 มิติ ประกอบด้วย การติดตามและประเมินผลระหว่างการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อพิจารณา มิติความประหยัด และภายหลังจากการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อพิจารณามิติประสิทธิภาพและประสิทธิผล

จากผู้บริหาร จากวิธีการติดตามและประเมินผล และกรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผลจะเป็นเครื่องมือที่ช่วยในการประเมินโครงการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน



รูปที่ 2.1 กรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผล

จากวิธีการติดตามและประเมินผล และกรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผลจะเป็นเครื่องมือที่ช่วยในการประเมินแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

## บทที่ 3 ผลการประเมินโครงการ

กรมทางหลวง ได้ดำเนินการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เป็นหนึ่งในแผนงานที่มุ่งไปสู่ผลสัมฤทธิ์ของกรมทางหลวงเพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานทางด้านถนนได้รับการพัฒนา ให้เกิดความเชื่อมโยง และคล่องตัวเพื่อให้ผู้ใช้บริการระบบทางหลวงได้รับความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น นำไปสู่การขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 ประกอบด้วย 3 ผลผลิต โดยแต่ละผลผลิตจะมีวัตถุประสงค์ที่ต่างกันออกไป คือ ผลผลิตที่ 1 โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา มีวัตถุประสงค์ เพื่อสนับสนุนภารกิจหลักและพัฒนาประสิทธิภาพในด้านวิชาการ รวมถึงการบริหารจัดการองค์กรเพื่อตอบสนองต่อผู้ใช้บริการ สิ่งแวดล้อม สังคมและประชาชน ในการขับเคลื่อนหน่วยงานไปสู่วิสัยทัศน์ตามนโยบายของรัฐบาล และดำเนินการพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาหน้าท่วมขังในเขตทางหลวง และเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำบนทางหลวง ตลอดจนเพิ่มความปลอดภัยในกรณีที่ระบบระบายน้ำไม่สอดคล้องกับทางหลวง ผลผลิตที่ 2 โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ทางหลวงอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี ได้มาตรฐาน ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งและจราจรที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย และผลผลิตที่ 3 โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบาย และมีความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งมากที่สุด

โดยการประเมินความคุ้มค่าในมิติ ความประหยัด ประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ในการดำเนินโครงการ สามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการบริหารงบประมาณ และนำปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะเพื่อใช้สำหรับปรับปรุง การดำเนินงานโครงการ ซึ่งได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ผลการติดตาม และประเมินผล สรุปผลการติดตามและประเมินผลตามกรอบการติดตามและประเมินโดยจำแนกเป็น 1) การติดตามและประเมินผลระหว่างการใช้จ่ายงบประมาณ ประกอบด้วย การประเมินความคุ้มค่า ในมิติ ความประหยัดและมิติประสิทธิภาพ และ 2) การติดตามและประเมินผลภายหลังจากการใช้จ่ายงบประมาณ ประกอบด้วยการประเมินความคุ้มค่าในมิติประสิทธิผล โดยมีผลการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ ดังนี้

### 3.1 การติดตามและประเมินผลระหว่างการใช้จ่ายงบประมาณ

แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เป็นหนึ่งในแผนงานที่มุ่งไปสู่ผลสัมฤทธิ์ของกรมทางหลวงเพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานทางด้านถนนได้รับการพัฒนา ให้เกิดความเชื่อมโยง และคล่องตัว เพื่อให้ผู้ใช้บริการระบบทางหลวงได้รับความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น นำไปสู่การขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยกรมทางหลวงจะทำการติดตามและประเมินผลระหว่างการใช้จ่ายงบประมาณจะพิจารณาใน 2 มิติ ประกอบด้วย 1) มิติความประหยัด และ 2) มิติประสิทธิภาพ รายละเอียดดังนี้

#### 3.1.1 มิติความประหยัด

การดำเนินตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้มีการพิจารณาวงเงินงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรเฉพาะงบลงทุน (ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) ประจำปี พ.ศ. 2564 - 2566 เปรียบเทียบกับวงเงินงบประมาณที่ลงนามในสัญญาเพื่อเป็นการวัดมิติความประหยัด ในการใช้ทรัพยากร โดยแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้รับจัดสรรงบประมาณเฉพาะงบลงทุน (ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 จำนวน 85,938,564,400.00 บาท วงเงินงบประมาณที่ลงนาม

ในสัญญา จำนวน 82,701,870,936.41 บาท ซึ่งต่ำกว่าวงเงินงบประมาณที่ได้รับการจัดสรร จำนวน 3,236,693,463.59 บาท เมื่อพิจารณาสัดส่วนวงเงินงบประมาณที่ลงนามในสัญญาเทียบกับวงเงินงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรเฉพาะงบลงทุน (ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) มีค่าเท่ากับ 1.04 จะเห็นได้ว่าผลการคำนวณมีสัดส่วนมากกว่า 1 แสดงว่าวงเงิน งบประมาณที่ลงนามในสัญญาน้อยกว่าวงเงินงบประมาณที่ได้รับการจัดสรร ดังนั้น การดำเนินงานตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จึงมีความประหยัดในการดำเนินการ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 สัดส่วนวงเงินงบประมาณที่ลงนามในสัญญา เทียบกับวงเงิน งบประมาณที่ได้รับการจัดสรร มีค่าเท่ากับ 1.03, 1.04 และ 1.04 ตามลำดับ

ตารางที่ 3.1 วงเงินงบประมาณแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันที่ลงนามในสัญญาเทียบกับวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรเฉพาะงบลงทุน (ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 แยกตามผลผลิต

ปีงบประมาณ	ผลผลิต	วงเงินที่ได้รับการจัดสรร (บาท)	วงเงินลงนามในสัญญา (บาท)	วงเงินที่ประหยัด (บาท)	มิติความประหยัด
2564	โครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการพัฒนา	977,587,400.00	971,874,651.99	5,712,748.01	1.01
	โครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา	23,133,117,700.00	22,341,475,426.78	791,642,273.22	1.04
	โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	4,908,356,900.00	4,856,759,213.33	51,597,686.67	1.01
2565	โครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการพัฒนา	1,854,952,600.00	1,663,532,311.10	191,420,288.90	1.12
	โครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา	21,696,168,700.00	20,983,742,772.48	712,425,927.52	1.03
	โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	4,543,820,800.00	4,298,546,353.54	245,274,446.46	1.06
2566	โครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการพัฒนา	1,965,146,600.00	1,820,172,575.68	144,974,024.32	1.08
	โครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา	22,298,642,300.00	21,411,088,038.35	887,554,261.65	1.04
	โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	4,560,771,400.00	4,354,679,593.16	206,091,806.84	1.05
รวม		85,938,564,400.00	82,701,870,936.41	3,236,693,463.59	1.04

หมายเหตุ : ข้อมูลจาก GFMS ณ วันที่ 30 กันยายน 2566

ตารางที่ 3.2 วงเงินงบประมาณเฉพาะงบลงทุน (ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถ ในการแข่งขันที่ลงนามในสัญญาเทียบกับวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566

ปีงบประมาณ	วงเงินที่ได้รับการจัดสรร (บาท)	วงเงินลงนามในสัญญา (บาท)	วงเงินที่ประหยัด (บาท)	มิติความประหยัด
2564	29,019,062,000.00	28,170,109,292.10	848,952,707.90	1.03
2565	28,094,942,100.00	26,945,821,437.12	1,149,120,662.88	1.04
2566	28,824,560,300.00	27,585,940,207.19	1,238,620,092.81	1.04
รวมทั้งสิ้น	85,938,564,400.00	82,701,870,936.41	3,236,693,463.59	1.04

หมายเหตุ : ข้อมูลจาก GFMS ณ วันที่ 30 กันยายน 2566

### 3.1.1 มิติประสิทธิภาพ

การประเมินความคุ้มค่าในมิติประสิทธิภาพของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 ได้พิจารณาผลการปฏิบัติงานและการใช้จ่ายงบประมาณ ระยะเวลาในการลงนามในสัญญา และคุณภาพการบริหารโครงการ และ ผลกระทบที่ได้รับระหว่างการดำเนินโครงการ (การก่อสร้าง) โดยพิจารณาถึงความสอดคล้องของแผนปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณของกรมทางหลวงที่ได้กำหนดไว้ และความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ดังนี้

#### 1) ผลการปฏิบัติงานและการใช้จ่ายงบประมาณ

##### 1.1) ผลการปฏิบัติงาน

การดำเนินงานตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 มีผลการดำเนินงานซึ่งแบ่งตามตัวชี้วัดโครงการ ดังนี้

##### ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ

##### ผลผลิต โครงการข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

- จำนวนรายการที่ดำเนินงานแล้วเสร็จ : สามารถดำเนินการได้ตามแผน ยกเว้น ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 มีผลการดำเนินงาน 300 (แผน 403) คิดเป็นร้อยละ 74.44 ต่ำกว่าแผนที่กำหนดไว้
- ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด : สามารถดำเนินการได้ตามแผน
- ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ : สามารถดำเนินการได้ตามแผน

##### ผลผลิต โครงการข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

- ระยะทางโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา :  
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 มีผลการดำเนินงาน 72,743 กิโลเมตร (แผน 72,743 กิโลเมตร) มีผลการดำเนินงานตามแผน
- ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 มีผลการดำเนินงาน 69,344.52 กิโลเมตร (แผน 73,890 กิโลเมตร) คิดเป็นร้อยละ 93.85 ต่ำกว่าแผนกำหนดไว้

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 มีผลการดำเนินงาน 76,244.05 กิโลเมตร (แผน 76,658 กิโลเมตร) คิดเป็นร้อยละ 99.46 ต่ำกว่าแผนกำหนดไว้

- ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด : สามารถดำเนินการได้ตามแผน ยกเว้นปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ 99.25 ที่ต่ำกว่าแผนที่กำหนดไว้ เนื่องจากผู้รับจ้างขาดสภาพคล่องและดำเนินการไม่เป็นไปตามแผนงาน

- ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ : สามารถดำเนินการได้ตามแผน

#### ผลผลิต โครงการข่วงหลวงมีความปลอดภัย

- จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข : สามารถดำเนินการได้ตามแผน

- ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด : สามารถดำเนินการได้ตามแผน

- ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ : สามารถดำเนินการได้ตามแผน

#### ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ

##### ผลผลิต โครงการข่วงหลวงได้รับการพัฒนา

- รายการที่ดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด : สามารถดำเนินการได้ตามแผน

##### ผลผลิต โครงการข่วงหลวงได้รับการบำรุงรักษา

- โครงการข่วงหลวงได้รับการบำรุงรักษาให้มีร้อยละของระยะทางที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) เฉลี่ยไม่เกิน 3.5 : สามารถดำเนินการได้ตามแผน สาเหตุที่ได้เกินเป้าตัวชี้วัด ร้อยละ 87 เนื่องจากการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องจึงทำให้คุณภาพโครงการข่วงถนนดีขึ้น

##### ผลผลิต โครงการข่วงหลวงมีความปลอดภัย

- จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไขอย่างมีคุณภาพ : สามารถดำเนินการได้ตามแผน สาเหตุที่ผลของตัวชี้วัดสามารถดำเนินการได้มากกว่าแผน เนื่องจากในระหว่างปีงบประมาณ มีจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวงที่ต้องได้รับการปรับปรุงเร่งด่วน กรมทางหลวงจึงดำเนินการโดยการนำเงินเหลือจ่ายงบประมาณมาดำเนินการปรับปรุง

ตารางที่ 3.3 ผลการดำเนินงานตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566

แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	หน่วยนับ	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566	
		แผน	ผล	แผน	ผล	แผน	ผล
<b>ผลผลิต โครงการข่วงหลวงได้รับการพัฒนา</b>							
<b>ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ</b>							
จำนวนรายการที่ดำเนินงานแล้วเสร็จ	รายการ	547	547	341	341	403	300 <sup>1</sup>
ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

แผนงานพื้นฐานด้านการ สร้างความสามารถ ในการแข่งขัน	หน่วย นับ	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566	
		แผน	ผล	แผน	ผล	แผน	ผล
<b>ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ</b>							
รายการที่ดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
<b>ผลผลิต โครงการขยายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา</b>							
<b>ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ</b>							
ระยะทางโครงการขยายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา	กม.	72,743	72,743	73,890	69,344.52	76,658	76,244.05
ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	99.25 <sup>2</sup>
ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
<b>ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ</b>							
โครงการขยายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาให้มีร้อยละของระยะทางที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) เฉลี่ยไม่เกิน 3.5	ร้อยละ	87	87	87	87.73	87	90.38 <sup>3</sup>
<b>ผลผลิต โครงการขยายทางหลวงมีความปลอดภัย</b>							
<b>ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ</b>							
จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข	แห่ง	1,543	1,543	1,376	1,410 <sup>4</sup>	1,134	1,170 <sup>4</sup>
ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
<b>ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ</b>							
จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไขอย่างมีคุณภาพ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

- หมายเหตุ : 1. ผลการดำเนินงาน ต่ำกว่าแผนที่กำหนดไว้ เนื่องจากผู้รับจ้างขาดสภาพคล่องและดำเนินการไม่เป็นไปตามแผนงาน ติดขัดสาธารณูปโภค, ติดรถกล้าเขตทาง
2. ผลการดำเนินงาน ร้อยละ 99.25 ที่ต่ำกว่าแผนที่กำหนดไว้ เนื่องจากผู้รับจ้างขาดสภาพคล่องและดำเนินการไม่เป็นไปตามแผนงาน
3. สาเหตุที่ได้เกินเป้าตัวชี้วัด ร้อยละ 87 เนื่องจากมีการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องจึงทำให้คุณภาพโครงการขยายถนนดีขึ้น
4. สาเหตุที่ผลของตัวชี้วัดสามารถดำเนินการได้มากกว่าแผน เนื่องจากในระหว่างปีงบประมาณ มีจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวงที่ต้องได้รับการปรับปรุงเร่งด่วน กรมทางหลวงจึงดำเนินการโดยการนำเงินเหลือจ่ายงบประมาณมาดำเนินการปรับปรุง

## 1.2) ผลการใช้จ่ายงบประมาณ

แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้รับจัดสรรงบประมาณ ระหว่างปี งบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 จำนวน 89,257,569,900.00 บาท มีผลการเบิกจ่ายงบประมาณรวมภายหลัง โอนเปลี่ยนแปลง จำนวน 85,181,828,862.80 บาท คิดเป็นร้อยละ 95.43 จำแนกเป็น

**ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564** วงเงินงบประมาณ จำนวน 30,202,711,400.00 บาท มีผลการใช้ ใช้จ่ายงบประมาณ จำนวน 28,586,559,609.80 บาท คิดเป็นร้อยละ 94.65 ประกอบด้วย

**ผลผลิตที่ 1** โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา งบประมาณ 1,396,706,700.00 บาท ผลการเบิกจ่าย 1,135,464,435.86 บาท คิดเป็นร้อยละ 81.30

**ผลผลิตที่ 2** โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา งบประมาณ 23,475,330,100.00 บาท ผลการ เบิกจ่าย 22,374,399,794.61 บาท คิดเป็นร้อยละ 95.31

**ผลผลิตที่ 3** โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย งบประมาณ 5,330,674,600.00 บาท ผลการเบิกจ่าย 5,076,695,379.33 บาท คิดเป็นร้อยละ 95.24

**ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565** วงเงินงบประมาณ จำนวน 29,118,973,500.00 บาท มีผลการใช้ ใช้จ่ายงบประมาณ จำนวน 27,265,167,895.48 บาท คิดเป็นร้อยละ 93.63 ประกอบด้วย

**ผลผลิตที่ 1** โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา งบประมาณ 2,211,152,000.00 บาท ผลการเบิกจ่าย 1,735,437,270.49 บาท คิดเป็นร้อยละ 78.49

**ผลผลิตที่ 2** โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา งบประมาณ 21,997,861,900.00 บาท ผลการ เบิกจ่าย 20,959,346,565.93 บาท คิดเป็นร้อยละ 95.28

**ผลผลิตที่ 3** โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย งบประมาณ 4,909,959,600.00 บาท ผลการเบิกจ่าย 4,570,384,059.06 บาท คิดเป็นร้อยละ 93.08

**ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566** วงเงินงบประมาณ จำนวน 29,935,885,000.00 บาท มีผลการใช้ ใช้จ่ายงบประมาณ จำนวน 29,330,101,357.52 บาท คิดเป็นร้อยละ 97.98 ประกอบด้วย

**ผลผลิตที่ 1** โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา งบประมาณ 2,374,100,000.00 บาท ผลการเบิกจ่าย 2,051,775,429.73 บาท คิดเป็นร้อยละ 86.42

**ผลผลิตที่ 2** โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา งบประมาณ 22,630,748,900.00 บาท ผลการ เบิกจ่าย 22,456,187,715.70 บาท คิดเป็นร้อยละ 99.23

**ผลผลิตที่ 3** โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย งบประมาณ 4,931,036,100.00 บาท ผลการเบิกจ่าย 4,822,138,212.09 บาท คิดเป็นร้อยละ 97.79

โดยข้อมูลสรุปภาพรวมผลการใช้จ่ายงบประมาณแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถ ในการแข่งขัน ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 ตามตารางที่ 3.4

ตารางที่ 3.4 ภาพรวมผลการใช้จ่ายงบประมาณแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566

ปีงบประมาณ	งบประมาณตาม พรบ. (บาท)	ผลการเบิกจ่ายรวม ภายหลังโอน เปลี่ยนแปลง (บาท)	ผลการเบิกจ่าย (ร้อยละ)
2564	30,202,711,400.00	28,586,559,609.80	94.65
2565	29,118,973,500.00	27,265,167,895.48	93.63
2566	29,935,885,000.00	29,330,101,357.52	97.98
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>89,257,569,900.00</b>	<b>85,181,828,862.80</b>	<b>95.43</b>

หมายเหตุ : ข้อมูลผลการเบิกจ่ายปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 จาก GFMS ณ วันที่ 30 กันยายน 2566

## 2) การลงนามในสัญญา

แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 มีรายการในงานปีเดียวที่เสร็จก่อนสิ้นไตรมาส 2 ในส่วนของงบลงทุน (พิจารณาเฉพาะที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) ที่สามารถลงนามในสัญญาได้ คิดเป็นร้อยละ 99.51 ตามตารางที่ 3.5

ตารางที่ 3.5 ภาพรวมผลการลงนามในสัญญางานปีเดียวที่เสร็จก่อนสิ้นไตรมาส 2 ในส่วนของงบลงทุน (พิจารณาเฉพาะที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566

ปีงบประมาณ	จำนวนสัญญา	ลงนามฯ เสร็จ ในไตรมาส 2	ร้อยละ
2564	1,993	1,991	99.90
2565	1,648	1,630	98.91
2566	1,662	1,656	99.64
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>5,303</b>	<b>5,277</b>	<b>99.51</b>

หมายเหตุ : ข้อมูลจากรายงานความก้าวหน้าผลการดำเนินงาน (แบบ ก-3)

สาเหตุที่ไม่สามารถลงนาม ฯ ได้ครบร้อยละ 100

ปี 2564 เนื่องจากบางโครงการมีการออกประกาศเพื่อหาตัวผู้รับจ้างหลายครั้ง ไม่มีผู้มายื่นข้อเสนอ ทำให้กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างล่าช้าออกไปการลงนามสัญญาจึงไม่เป็นไปตามมาตรการฯ

ปี 2565 เนื่องจากบางโครงการอยู่ระหว่างรอผลการพิจารณาในชั้นศาล และอยู่ระหว่างรอผล คชก. ในขั้นตอนการทำ EIA

ปี 2566 เนื่องจากบางโครงการมีการออกประกาศเพื่อหาตัวผู้รับจ้างหลายครั้ง ไม่มีผู้มายื่นข้อเสนอ ทำให้กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างล่าช้าออกไปการลงนามสัญญาจึงไม่เป็นไปตามมาตรการฯ

### 3) คุณภาพการบริหารโครงการ

การดำเนินงานแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อสนับสนุนภารกิจการพัฒนาทางหลวง การบำรุงรักษาทางหลวงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและการดำเนินการด้านความปลอดภัยให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและขนส่งมากที่สุด ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 ซึ่งได้มีการสนทนากลุ่มกับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวง ได้แก่ แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่1 แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่2 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่1 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ แขวงทางหลวงตากที่2 (แม่สอด) และแขวงทางหลวงอุทัยธานี



รูปที่ 3.1 สนทนากลุ่มกับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวง

การดำเนินงานแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีผลสัมฤทธิ์เกิดขึ้นทั้งด้าน เชิงปริมาณ เชิงคุณภาพ เชิงระยะเวลา และเชิงต้นทุน การดำเนินงานเป็นไปตามแผน คุณภาพงานเป็นไปตามมาตรฐานกรมทางหลวง ต้นทุนและงบประมาณอยู่ภายใต้งบประมาณ และความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอยู่ในระดับสูง เนื่องจากในการดำเนินโครงการทางผู้รับผิดชอบโครงการมีการบริหารความเสี่ยงและการแก้ไขปัญหาในโครงการได้แก่ การติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อตรวจสอบความก้าวหน้าของงานและความคงเหลือของงบประมาณ การควบคุมคุณภาพของงานก่อสร้างเพื่อให้งานดำเนินไปตามมาตรฐานที่กำหนด การควบคุมตารางเวลาให้งานเสร็จตามกำหนดและควบคุมค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามงบประมาณ ซึ่งการดำเนินการก่อสร้างอาจเกิดปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานประกอบด้วย

ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน	มาตรการป้องกัน
กรณีผู้รับจ้างทำงานล่าช้า เนื่องจากรับงานจากหลายหน่วยงานและหลายสัญญา	มอบหมายให้ผู้รับผิดชอบโครงการที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการตรวจติดตาม เร่งรัด และแก้ไขปัญหาโครงการที่ดำเนินการล่าช้า
กรณีบุคลากรควบคุมงานมีไม่เพียงพอ	จัดหาคูลากร ผู้ช่วยผู้ควบคุมงานเพิ่มเติม
กรณีความไม่สมบูรณ์ของแบบก่อสร้าง	มีการสำรวจหน้างาน พร้อมประชุมหารือรายละเอียดของแบบให้ชัดเจน และสมบูรณ์ ก่อนดำเนินการก่อสร้างเพื่อลดปัญหาในการก่อสร้างและการแก้ไขแบบซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานโครงการที่ต้องล่าช้าโดยมอบหมายให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ออกตรวจ เร่งรัดแก้ไขปัญหาเพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อการทำงาน
กรณีปัญหาติดขัดสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ประปาหมู่บ้าน เป็นต้น	ประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านสาธารณูปโภค ตั้งแต่ขั้นตอนของการสำรวจออกแบบ เพื่อให้หน่วยงานนั้นจะได้มีการขอตั้งงบประมาณดำเนินการ และติดตามอย่างต่อเนื่อง ในส่วนของผู้รับเหมาต้องประสานงานตั้งแต่เริ่มโครงการ หากในงานใดที่จำเป็นต้องว่าจ้างหน่วยงานสาธารณูปโภคก็ต้องรีบดำเนินการเพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินงาน
กรณีการตัดต้นไม้ในเขตก่อสร้าง	กำหนดมาตรการดูแลต้นไม้ที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีการจัดตั้งตัวแทนเพื่อกำหนดวิธีการปฏิบัติต่อต้นไม้ คือ ตัวแทนจากเจ้าของงาน (แขวงทางหลวง) ตัวแทนผู้รับจ้าง ตัวแทนเครือข่ายภาคประชาชน และตัวแทนภาควิชาการ เช่น นักวิชาการด้านการล้อมย้ายและดูแลต้นไม้ ฯลฯ มาหารือกันเพื่อกำหนดแนวทางการกำกับดูแลการจัดการต้นไม้ ที่มีผลกระทบต่องานก่อสร้างถนน และกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการเพื่อไม่ให้กระทบต่อระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญา

#### 4) ผลกระทบที่ได้รับระหว่างการดำเนินโครงการ (การก่อสร้าง)

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในครั้งนี้ ได้มีการประชุมร่วมกับแขวงทางหลวงฯ และลงพื้นที่เพื่อสังเกตสภาพแวดล้อมของพื้นที่อิทธิพลของโครงการ โดยมีผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบโครงการ จากแขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1 แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) และแขวงทางหลวงอุทัยธานี ร่วมในการดำเนินการขั้นตอนนี้ และมีการสัมภาษณ์ผู้ใช้เส้นทางถึงผลกระทบที่ได้รับระหว่างการดำเนินโครงการ (การก่อสร้าง)



รูปที่ 3.2 การสัมภาษณ์ประชาชนในพื้นที่โครงการ

จากการประชุมร่วมกับแขวงทางหลวงฯ และลงพื้นที่เพื่อสังเกตการณ์สภาพแวดล้อมของโครงการ กับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวง ผู้รับผิดชอบโครงการ และการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน เกี่ยวกับผลกระทบ ที่ได้รับระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

ผลกระทบระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	มาตรการป้องกัน
ก่อให้เกิดฝุ่นละออง	ในขณะดำเนินโครงการให้มีมาตรการลดฝุ่น โดยการฉีดพรมน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจนเป็นผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่
ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน	มีมาตรการกำหนดระยะเวลาในการก่อสร้างโดยไม่ให้ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน ซึ่งเป็นเวลาพักผ่อน อีกทั้งประชาสัมพันธ์สร้างการยอมรับจากประชาชนในพื้นที่ให้ความเข้าใจและสามารถยอมรับได้ว่าการดำเนินการก่อสร้างอาจต้องมีเสียงดังบ้าง แต่จะต้องไม่รบกวนการใช้ชีวิตของประชาชนในพื้นที่
ก่อให้เกิดการจราจรไม่สะดวก	ระหว่างการก่อสร้างหากจำเป็นต้องปิดเส้นทาง ต้องมีเส้นทางเบี่ยงหรือดำเนินการก่อสร้างโดยไม่ปิดทุกช่องทางจราจร เพื่อให้สามารถสัญจรได้ หรือมีป้ายแนะนำให้ใช้เส้นทางอื่นเพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
การร้องเรียนของประชาชนในพื้นที่	ก่อนการดำเนินโครงการต้องทำการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็น เมื่อเกิดปัญหาในการดำเนินโครงการ ประชาชนสามารถเข้าถึงและติดต่อเจ้าหน้าที่เพื่อแจ้งข้อร้องเรียนได้ง่าย และเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวง ต้องมีปฏิสัมพันธ์กับประชาชนในพื้นที่อย่างใกล้ชิด
ปัญหาด้านความปลอดภัย ปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง	มีการกำชับกวดขันในการควบคุมการก่อสร้างอย่างเคร่งครัด เป็นไปตามลำดับขั้นตอนและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนด และมีการจัดทำแผนการจราจรในบริเวณก่อสร้าง
ปัญหาจากสภาพภูมิอากาศไม่เอื้ออำนวยเนื่องจากฝนตกชุกและน้ำท่วมคันทางในฤดูฝน	มีการประสานกับผู้รับจ้างให้เพิ่มเติมชุดเครื่องจักรดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง, ผิวทาง รวมทั้งงานอื่น ๆ ทั้งหมด

### 3.2 การติดตามและประเมินผลภายหลังจากการใช้จ่ายงบประมาณ

การดำเนินงานตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 เพื่อสนับสนุนภารกิจ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการพัฒนาทางหลวง การบำรุงรักษาทางหลวงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และการดำเนินการด้านความปลอดภัยให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและขนส่งมากที่สุด โดยพิจารณาถึงด้านคุณภาพถนน ด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม ว่าเมื่อโครงการแล้วเสร็จผู้ใช้เส้นทางมีความพึงพอใจต่อโครงการในแต่ละด้านระดับใด

#### 3.2.1 มิติประสิทธิผล

##### 1) ความพึงพอใจต่อโครงการ

การประเมินความคุ้มค่าในมิติประสิทธิผลตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อสนับสนุนภารกิจ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการพัฒนาทางหลวง การบำรุงรักษาทางหลวงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และการดำเนินการด้านความปลอดภัยให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและขนส่งมากที่สุด ในครั้งนี้ ได้ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยการสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้เส้นทางที่มีต่อโครงการด้านคุณภาพถนน ด้านการแก้ไขปัญหาจราจร ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนที่มีการดำเนินการแล้วเสร็จจากพื้นที่สำนักงานทางหลวง ทั้ง 18 เขต ทั่วประเทศ จำนวน 33,500 ชุด สามารถสรุปผลได้ ดังนี้

##### 1.1) ด้านคุณภาพถนน

**ผิวทางมีความราบเรียบ** กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจ ร้อยละ 84.39 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มากที่สุด ที่ 4.22 คะแนน

**ขนาดความกว้างของช่องจราจรมีความเหมาะสม** กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจ ร้อยละ 83.94 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มาก ที่ 4.20 คะแนน

**ขนาดความกว้างของไหล่ทางมีความเหมาะสม** กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจ ร้อยละ 82.45 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มาก ที่ 4.12 คะแนน

**ความชัดเจนของเส้นแบ่งช่องจราจรและเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง** กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจ ร้อยละ 82.96 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มาก ที่ 4.15 คะแนน

**ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายบังคับ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย เหมาะสมและเพียงพอ** กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจ ร้อยละ 83.39 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มาก ที่ 4.17 คะแนน

**ความเพียงพอของไฟฟ้าแสงสว่าง** กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจ ร้อยละ 80.22 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มาก ที่ 4.01 คะแนน

##### 1.2) ด้านการแก้ไขปัญหาจราจร

**การจราจรมีความคล่องตัวขึ้น ลดระยะเวลาเดินทาง** กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจ ร้อยละ 84.28 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มากที่สุด ที่ 4.21 คะแนน

**ช่วยลดอุบัติเหตุ และความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้น** กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจ ร้อยละ 83.59 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มาก ที่ 4.18 คะแนน

### 1.3) ด้านเศรษฐกิจ

ความเจริญของชุมชนบริเวณโครงการเพิ่มขึ้นหลังปรับปรุง กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจร้อยละ 83.33 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มาก ที่ 4.17 คะแนน

### 1.4) ด้านสังคม

การเดินทางไปยังโรงพยาบาล/โรงเรียน และสะดวกขึ้น กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจร้อยละ 84.87 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มากที่สุด ที่ 4.24 คะแนน

### 1.5) ด้านสิ่งแวดล้อม

ช่วยลดปัญหาฝุ่นและมลพิษจากรถที่วิ่งบนถนน กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจ ร้อยละ 82.75 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มาก ที่ 4.14 คะแนน

ช่วยลดปัญหาจากเสียงและการสั่นสะเทือนจากรถที่วิ่งบนถนน กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจ ร้อยละ 81.55 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มาก ที่ 4.08 คะแนน

ระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและไม่เกิดน้ำท่วมขังบนผิวทาง กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจ ร้อยละ 82.47 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ มาก ที่ 4.12 คะแนน

### 1.6) ภาพรวมต่อการใช้เส้นทางโครงการ

กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้เส้นทาง มีความพึงพอใจ ร้อยละ 84.82 ผลการสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ที่ 4.24 คะแนน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าผู้ใช้เส้นทางส่วนใหญ่มีความเห็นว่าเป็นโครงการฯ หลังจากดำเนินการแล้ว ผิวทางมีความราบเรียบ การจราจรมีความคล่องตัวขึ้น ลดระยะเวลาเดินทาง การเดินทางไปยังโรงพยาบาล/โรงเรียน และสะดวกขึ้น รวมทั้งความพึงพอใจในภาพรวมต่อการใช้เส้นทางโครงการอยู่ในระดับมากที่สุด รายละเอียดดังตารางที่ 3.6

ตารางที่ 3.6 ความพึงพอใจต่อโครงการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ประเด็นคำถาม	ค่าเฉลี่ย	S.D.	แปลผล
<b>ด้านคุณภาพถนน</b>			
1. ผิวทางมีความราบเรียบ	4.22	0.46	มากที่สุด
2. ขนาดความกว้างของช่องจราจรมีความเหมาะสม	4.20	0.45	มาก
3. ขนาดความกว้างของไหล่ทางมีความเหมาะสม	4.12	0.52	มาก
4. ความชัดเจนของเส้นแบ่งช่องจราจรและเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	4.15	0.46	มาก
5. ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายบังคับ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย เหมาะสมและเพียงพอ	4.17	0.49	มาก
6. ความเพียงพอของไฟฟ้าแสงสว่าง	4.01	0.73	มาก
<b>ด้านการแก้ไขปัญหาจราจร</b>			
7. การจราจรมีความคล่องตัวขึ้น ลดระยะเวลาเดินทาง	4.21	0.43	มากที่สุด
8. ช่วยลดอุบัติเหตุ และความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้น	4.18	0.43	มาก

ประเด็นคำถาม	ค่าเฉลี่ย	S.D.	แปลผล
<b>ด้านเศรษฐกิจ</b>			
9. ความเจริญของชุมชนบริเวณโครงการเพิ่มขึ้นหลังปรับปรุง	4.17	0.48	มาก
<b>ด้านสังคม</b>			
10. การเดินทางไปยังไปโรงพยาบาล/โรงเรียน และสะดวกขึ้น	4.24	0.43	มากที่สุด
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>			
11. ช่วยลดปัญหาฝุ่นและมลพิษจากรถที่วิ่งบนถนน	4.14	0.59	มาก
12. ช่วยลดปัญหาจากเสียงและการสั่นสะเทือนจากรถที่วิ่งบนถนน	4.08	0.54	มาก
13. ระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและไม่เกิดน้ำท่วมขังบนผิวทาง	4.12	0.51	มาก
<b>ภาพรวม</b>			
14. ความพึงพอใจในภาพรวมต่อการใช้เส้นทางโครงการ	4.24	0.41	มากที่สุด

สรุปประเด็นปัญหาที่พบจากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้เส้นทาง มีดังนี้

- ในบางพื้นที่ป้ายบอกทางและป้ายเตือนต่าง ๆ ในเขตชุมชนมีขนาดเล็กไม่ชัดเจนและไม่เพียงพอ
- มีน้ำท่วมขังบริเวณไหล่ทางหลังจากปรับปรุงถนนหรือก่อสร้างฟุตบาท เนื่องจากปัญหาการระบายน้ำ
- ไฟฟ้าส่องสว่างในหลายพื้นที่ยังไม่เพียงพอ บางพื้นที่เป็นทางเปลี่ยว หรือจุดกลับรถที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งพบปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างดับบ่อยจากการลัดขั้วโมยสายไฟหรืออุปกรณ์ไฟฟ้า
- ในบางพื้นที่พบปัญหาสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกขัดข้องบ่อยครั้ง
- แบริเออร์บริเวณย่านชุมชนสร้างความลำบากในการข้ามไปมาหาสู่กันระหว่างสองฝั่งถนน
- เกาะสีในบริเวณชุมชนมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ควรปรับปรุงเป็นเกาะยก

## 2) ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ

สำหรับโครงการนี้จะพิจารณาผลประโยชน์ 3 ด้าน คือ การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Costs Saving, VOC Saving) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving, VOT Saving) และมูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง (Accident Cost Saving, ACC Saving)

## 2.1) การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Costs Saving,VOC Saving)

การที่โครงการพัฒนาทางหลวงจะทำให้ค่าใช้จ่ายการใช้รถของประชาชนลดลงได้ ค่าใช้จ่ายการใช้รถกรณีที่ไม่มีโครงการ (VOC') ต้องมีค่าสูงกว่าค่าใช้จ่ายการใช้รถกรณีที่มีโครงการ (VOC) หรือ  $VOC' - VOC > 0$  สูตรการคำนวณค่าใช้จ่ายการรถมีดังนี้

$$VOC = VKT \times \text{voc-unit}$$

โดยที่  $VKT =$  ระยะทางการใช้รถสะสม (คัน-กม./วัน)

$\text{voc-unit} =$  ค่าใช้จ่ายการรถต่อหน่วย (บาท/คัน-กม.)

$VKT$  จะได้จากแบบจำลองด้านการจราจร ส่วน  $\text{voc-unit}$  จะได้จาก RUC Program (ทล.; 2561) ดังนั้นโครงการจะทำให้เกิดประโยชน์ในเรื่องของค่าใช้จ่ายการใช้รถได้ ต้องเกิดเงื่อนไขดังนี้

$$(VKT' \times \text{voc-unit}') - (VKT \times \text{voc-unit}) > 0$$

โครงการพัฒนาทางหลวงทั่วไปจะทำให้ระยะทางการใช้รถสะสมลดลง ( $VKT' > VKT$ ) เพราะเมื่อโครงข่ายทางหลวงสมบูรณ์ขึ้น ระยะทางการใช้รถของประชาชนโดยเฉลี่ยจะลดลง นอกจากนั้น โครงการพัฒนาทางหลวงทั่วไปจะช่วยลดการติดขัด ซึ่งจะทำให้ความเร็วเฉลี่ยของการจราจรสูงขึ้น จะทำให้ค่าใช้จ่ายการรถต่อหน่วยลดลง ( $\text{voc-unit}' < \text{voc-unit}$ ) ดังนั้นถ้าไม่มีสิ่งใดผิดพลาด โครงการพัฒนาทางหลวงจะก่อให้เกิดประโยชน์ในประเด็นของการลดค่าใช้จ่ายการใช้รถเสมอ

$\text{voc-unit}$  ที่ได้จากรายงานโครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง ของสำนักแผนงาน กรมทางหลวง พ.ศ. 2561 จะขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญหลายตัว เช่น ระดับราคา (เชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น ยาง ค่าแรง ฯลฯ) ประเภทรถ ความเร็ว ความชันของถนน และความขรุขระของถนน เป็นต้น ความสัมพันธ์ระหว่าง  $\text{voc-unit}$  กับปัจจัยที่สำคัญ ดังแสดงในตารางที่ 3.7

ตารางที่ 3.7 ความสัมพันธ์ระหว่าง  $\text{voc-unit}$  กับปัจจัยที่สำคัญ

ปัจจัยที่มีผลต่อ $\text{voc-unit}$	ลักษณะความสัมพันธ์
1. ระดับราคา	มีความสัมพันธ์ทางบวก คือเมื่อระดับราคาสูงขึ้น $\text{voc-unit}$ จะเพิ่มขึ้นตาม
2. ประเภทรถ	รถขนาดใหญ่จะมี $\text{voc-unit}$ สูงกว่ารถขนาดเล็ก
3. ความเร็ว	$\text{voc-unit}$ จะลดลงเมื่อความเร็วสูงขึ้น แต่ถ้าความเร็วมากกว่าช่วง 70-80 กม/ชม $\text{voc-unit}$ จะเริ่มปรับตัวสูงขึ้น (ความสัมพันธ์เป็น U-Shape คือ $\text{voc}$ ต่ำสุดที่ความเร็วประมาณ 70-80 กม/ชม)
4. ความชันของถนน	ความชันของถนนยิ่งมาก $\text{voc-unit}$ จะมากขึ้นตามไปด้วย
5. ความขรุขระของถนน	ค่า IRI ยิ่งมาก $\text{voc-unit}$ จะมากขึ้นตามไปด้วย

การประเมินผลในครั้งนี้ จะพิจารณาเฉพาะ ประเภทรถ ความเร็วรถ ความชันของถนน และปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดทั้งปี โดยตัวแทนที่ได้จากการสุ่มคัดเลือกโครงการภายใต้แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในการหามูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Costs Saving,VOC Saving) ซึ่งได้ผลรวมจากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถจากโครงการตัวแทนประชากร ในปีงบประมาณ 2564 - 2566 รวม - 836,161,350.67 บาท ดังแสดงในตารางที่ 3.8 และรายละเอียดประกอบในภาคผนวก ข

### ตารางที่ 3.8 มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Costs Saving, VOC Saving)

ปีงบประมาณ	มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (บาท)
2564	-332,775,654.63
2565	-234,935,114.85
2566	-268,450,581.19
รวม	-836,161,350.67

หมายเหตุ : ค่า VOC ตีลบ เนื่องจาก โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ การจราจรในสายทางมีปริมาณจราจรและความเร็วเพิ่มขึ้น ทำให้มีการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในการเดินทางมากขึ้น อ้างอิงจากตาราง VOC Unit Cost แต่จะทำให้เวลาในการเดินทางน้อยลง ซึ่งจะสะท้อนไปที่ค่า VOT

### 2.2) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving, VOT Saving)

การที่โครงการพัฒนาทางหลวงจะทำให้มูลค่าเวลาการเดินทางของประชาชนลดลงได้ มูลค่าเวลาการเดินทางกรณีที่ไม่มีโครงการ (VOT') ต้องมีค่าสูงกว่ามูลค่าเวลาการเดินทางกรณีที่มีโครงการ (VOT) หรือ  $VOT' - VOT > 0$  สูตรการคำนวณมูลค่าเวลาการเดินทางมีดังนี้

$$VOT = VHT \times \text{vot-unit}$$

โดยที่ VHT = ระยะเวลาการใช้รถสะสม (คัน-ชม./วัน)  
vot-unit = มูลค่าเวลาการเดินทางต่อหน่วย (บาท/คัน-ชม.)

VHT จะได้จากแบบจำลองด้านการจราจร ส่วน vot-unit จะได้จากการวิเคราะห์ 3 ขั้นตอน คือ (1) วิเคราะห์รายได้เฉลี่ยต่อคน (บาท/คน/ชั่วโมงการทำงาน) (2) วิเคราะห์มูลค่าเวลาการเดินทางเฉลี่ยต่อคน (บาท/คน/ชั่วโมงเดินทาง) และ (3) วิเคราะห์มูลค่าเวลาการเดินทางต่อคัน (บาท/คัน/ชั่วโมงเดินทาง) ดังนั้นโครงการจะทำให้เกิดประโยชน์ในเรื่องของมูลค่าเวลาการเดินทางได้ ต้องเกิดเงื่อนไขดังนี้

$$(VHT' \times \text{vot-unit}') - (VHT \times \text{vot-unit}) > 0$$

โครงการพัฒนาทางหลวงทั่วไปจะทำให้ระยะเวลาการใช้รถสะสมลดลง ( $VHT' > VHT$ ) เพราะเมื่อโครงข่ายทางหลวงสมบูรณ์ขึ้น ระยะทางการใช้รถของประชาชนโดยเฉลี่ยควรลดลง ประกอบกับการจราจรติดขัดลดลง ทำให้ความเร็วเฉลี่ยของการจราจรสูงขึ้น ทั้งสองสิ่งนี้ทำให้ระยะเวลาการเดินทางของประชาชนลดลง ส่วนมูลค่าเวลาการเดินทางต่อหน่วยทั้งกรณีที่มีและไม่มีโครงการจะมีค่าเท่ากัน ( $\text{vot-unit}' = \text{vot-unit}$ ) โดย vot-unit จะขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญหลายตัว เช่น รายได้เฉลี่ยของพื้นที่ จำนวนประชากร อัตราการมีงานทำ ชั่วโมงการทำงานเฉลี่ยต่อสัปดาห์ อัตราการครอบครองรถส่วนตัว และวัตถุประสงค์การเดินทาง เป็นต้น

สำหรับการประเมินผลนี้ จะใช้ vot-unit จากรายงานรายงานโครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง ของสำนักแผนงาน กรมทางหลวง พ.ศ. 2561

การประเมินผลในครั้งนี้ จะพิจารณาเฉพาะ ประสิทธิภาพ ความเร็วรถ และปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวัน ตลอดทั้งปี โดยตัวแทนที่ได้จากการสุ่มคัดเลือกโครงการภายใต้แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในการหามูลค่าการประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving, VOT Saving) ซึ่งได้ผลรวมจากการประหยัดเวลาในการเดินทางจากโครงการตัวแทนประชากร ในปีงบประมาณ 2564 - 2566 รวม 2,399,021,354.98 บาท ดังแสดงในตารางที่ 3.9 และรายละเอียดประกอบในภาคผนวก ข

ตารางที่ 3.9 การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving, VOT Saving)

ปีงบประมาณ	มูลค่าการประหยัดเวลาในการเดินทาง (บาท)
2564	474,289,500.28
2565	1,042,881,754.86
2566	881,850,099.85
รวม	2,399,021,354.98

### 2.3) มูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง (Accident Cost Saving, ACC Saving)

การที่โครงการพัฒนาทางหลวงจะทำให้มูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุลดลงได้ มูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุกรณีที่ไม่มีโครงการ (ACC') ต้องมีค่าสูงกว่ามูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุกรณีที่มีโครงการ (ACC) หรือ  $ACC' - ACC > 0$  สูตรการคำนวณมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุมีดังนี้

$$ACC = acc \times acc\text{-unit}$$

โดยที่  $acc$  = จำนวนการเกิดอุบัติเหตุโดยนับจากความสูญเสียมากที่สุดในครั้งนั้น (ครั้ง)

$acc\text{-unit}$  = มูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุต่อหน่วยแยกตามความรุนแรง (บาท/ครั้ง)

$acc$  ได้ข้อมูลจากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ในส่วนของ  $acc\text{-unit}$  ได้จาก RUC Program (กรมทางหลวง; 2561) ดังนั้นโครงการจะทำให้เกิดประโยชน์ในเรื่องของอุบัติเหตุได้ ต้องเกิดเงื่อนไขดังนี้

$$(acc' \times acc\text{-unit}') - (acc \times acc\text{-unit}) > 0$$

การที่จะทำให้เงื่อนไขเป็นจริง (ไม่จำเป็นต้องเกิดครบทุกเงื่อนไข) คือ มูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุลดลง โครงการพัฒนาทางหลวงต้องทำให้ตัวแปรในสมการข้างต้นเปลี่ยนแปลงตามนี้

- $acc' > acc$  : โครงการพัฒนาทางหลวงทุกโครงการจะไม่มีผลลดจำนวนช่องจราจร แต่การพัฒนาจะเป็นการขยายถนน หรือเพิ่มจำนวนช่องจราจรให้มากขึ้น ซึ่งความสัมพันธ์ของอัตราการเกิดอุบัติเหตุกับจำนวนช่องจราจร จะแปรผกผันกัน กล่าวคือ จำนวนช่องจราจรเพิ่มขึ้น (เช่น จาก 2 เป็น 4 จาก 4 เป็น 6 หรือมากกว่า 6) จะทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลง

ส่วนการเปลี่ยนแปลงของ  $acc\text{-unit}$  ที่ได้จาก รายงานโครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายผู้ใช้งาน ของสำนักแผนงาน กรมทางหลวง พ.ศ. 2561 จะขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญหลายตัว และมีความซับซ้อนเป็นอย่างมาก โดย  $acc\text{-unit}$  สามารถแบ่งออกเป็น 4 องค์ประกอบ คือ ความสูญเสียเกี่ยวกับมนุษย์ ความสูญเสียจากทรัพย์สินเสียหาย ความสูญเสียจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ และความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับการจราจรติดขัด โดยองค์ประกอบที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง  $acc\text{-unit}$  มากที่สุด คือองค์ประกอบที่ 1 และ 4 ความสัมพันธ์ระหว่าง  $acc\text{-unit}$  กับปัจจัยที่สำคัญขององค์ประกอบที่ 1 และ 4 แสดงในตารางที่ 3.10

ตารางที่ 3.10 ความสัมพันธ์ระหว่าง acc-unit กับปัจจัยที่สำคัญขององค์ประกอบที่ 1 และ 4

ปัจจัยที่มีผลต่อ acc-unit	ลักษณะความสัมพันธ์
<b>1. องค์ประกอบที่ 1 ความสูญเสียเกี่ยวกับมนุษย์</b>	
1.1 ค่าจ้างแรงงานในพื้นที่	เนื่องจากใช้ทฤษฎีต้นทุนมนุษย์ (HCA) จึงใช้ค่าจ้างแรงงานแทนผลผลิตต่อหน่วยของประชาชน ดังนั้นค่าจ้างแรงงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับมูลค่าความสูญเสีย
1.2 อายุเฉลี่ยผู้ประสบเหตุ	ถ้าผู้ประสบเหตุอายุน้อย แสดงว่ายังเหลือเวลาอยู่ในตลาดแรงงานมากกว่ากรณีที่ผู้ประสบเหตุอายุมาก ดังนั้นอายุเฉลี่ยผู้ประสบเหตุมีความสัมพันธ์ทางลบกับมูลค่าความสูญเสีย
1.3 ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	ความรุนแรงของอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับมูลค่าความสูญเสีย นั่นคืออุบัติเหตุที่มีความรุนแรงมาก เช่น เสียชีวิต ผลผลิตที่สูญเสียไปจะเป็นแบบถาวร แต่ถ้าบาดเจ็บ ผลผลิตที่สูญเสียไปจะเป็นแบบชั่วคราว และเมื่อพิจารณาเฉพาะบาดเจ็บ บาดเจ็บสาหัสจะใช้เวลารักษาตัวยาวนานกว่าบาดเจ็บเล็กน้อย จะทำให้ผลผลิตที่สูญเสียไปของบาดเจ็บสาหัสมากกว่าบาดเจ็บเล็กน้อย
<b>2. องค์ประกอบที่ 4 ความสูญเสียเกี่ยวกับการจราจรติดขัด</b>	
2.1 ความหนาแน่นของรถ	ใช้ V/C แทนความหนาแน่นของรถ โดย V/C มีความสัมพันธ์ทางบวกกับมูลค่าความสูญเสีย เพราะถ้าการจราจรหนาแน่นมาก เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะทำให้เกิดการติดขัดและเกิดแถวคอยรุนแรงกว่าถนนที่มีการจราจรหนาแน่นน้อย อย่างไรก็ตาม รายงานโครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง ของสำนักแผนงาน กรมทางหลวง พ.ศ. 2561 มีความถูกต้องในช่วง V/C อยู่ในช่วง 0.3-0.8
2.2 ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	ระยะเวลาการติดขัด จะขึ้นอยู่กับ (1) ระยะเวลาที่ตำรวจและกู้ภัยเข้าถึงจุดเกิดเหตุ นับจากเริ่มเกิดอุบัติเหตุ (หรือ t1) และ (2) ระยะเวลาที่ตำรวจและกู้ภัยใช้ในการจัดการรถที่ประสบเหตุและใช้ในการระบายรถที่ติดขัด (หรือ t2) โดย t1 จะไม่เปลี่ยนแปลงตามความรุนแรง แต่ t2 จะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้ามีผู้เสียชีวิต ตำรวจจะไม่สามารถเคลื่อนย้ายผู้เสียชีวิตได้จนกว่าหน่วยงานพิสูจน์ศพจะมาถึง ซึ่งในการสร้างแบบจำลองได้กำหนดเวลาที่ต้องรอหน่วยงานพิสูจน์ศพ 1 ชั่วโมง ดังนั้นจำนวนรถที่ติดขัดจะสะสมเป็นจำนวนมาก

ปัจจัยที่ทำให้มูลค่าอุบัติเหตุลดลงเมื่อมีโครงการ หรือ ACC' - ACC > 0 คือความรุนแรงของอุบัติเหตุที่ลดลง (จาก acc' > acc) จากโครงการที่ได้รับการพัฒนา

โดยตัวแทนที่ได้จากการสุ่มคัดเลือกโครงการภายใต้แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในการหามูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง (Accident Cost Saving, ACC Saving)

ซึ่งได้ผลรวมจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวงจากโครงการตัวแทนประชากร ในปีงบประมาณ 2564 - 2566 รวม 80,764,574.02 บาท ดังแสดงในตารางที่ 3.11 และรายละเอียดประกอบในภาคผนวก ข

ตารางที่ 3.11 มูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง (Accident Cost Saving, ACC Saving)

ปีงบประมาณ	มูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง (บาท)
2564	75,445,438.99
2565	-73,255,529.76
2566	78,574,664.79
รวม	80,764,574.02

หมายเหตุ : โดย ACC ปีงบประมาณ 2565 ติดลบ เนื่องจาก มีจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามความรุนแรง ภายหลังจากดำเนินโครงการ มากกว่า ก่อนการดำเนินโครงการ ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากด้านผู้ขับขี่ (อ้างอิงจากรายงานระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (Haims) ปี พ.ศ. 2565 ไม่ใช้สาเหตุด้านสภาพแวดล้อม

#### 2.4) ผลประโยชน์ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

เป็นการรวบรวมผลประโยชน์ที่ได้จากมูลค่าการใช้น้ำมันพาหนะที่ลดลง (VOC Saving) มูลค่าเวลาเดินทางที่ลดลงของผู้ใช้ทาง (VOT Saving) มูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง (ACC Saving) ของโครงการที่เป็นตัวแทนประชากรจากผลผลิต คือ ผลผลิต โครงการขยายทางหลวงได้รับการพัฒนา ผลผลิต โครงการขยายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา และผลผลิต โครงการขยายทางหลวงมีความปลอดภัย ซึ่งได้ผลประโยชน์ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในปีงบประมาณ 2564 - 2566 รวมทั้งสิ้น 1,643,624,578.33 บาท ดังแสดงในตารางที่ 3.12 และรายละเอียดประกอบในภาคผนวก ข

ตารางที่ 3.12 ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ปีงบประมาณ	ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ (บาท)		
	VOC Saving	VOT Saving	ACC Saving
2564	-332,775,654.63	474,289,500.28	75,445,438.99
2565	-234,935,114.85	1,042,881,754.86	-73,255,529.76
2566	-268,450,581.19	881,850,099.85	78,574,664.79
รวม	-836,161,350.67	2,399,021,354.98	80,764,574.02
รวมทั้งสิ้น		1,643,624,578.33	

#### 2.5) ผลการประเมินความคุ้มค่าจากผลประโยชน์ปีแรกเทียบงบประมาณที่ใช้ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

เมื่อประเมินความคุ้มค่าของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จากตัวแทนประชากรที่กำหนดไว้ในการประเมิน ทำให้ทราบถึงงบประมาณที่ใช้ในการก่อสร้างและผลประโยชน์ปีแรก First Year Rate of Return (FYRR) ที่ได้รับควรจะมีมากกว่าร้อยละ 12 ตามอัตราส่วนลด (Discount Rate) ซึ่งเป็นอัตราที่กำหนดไว้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำในการคัดกรองโครงการของภาครัฐ เมื่อคำนวณแล้วพบว่ามีค่าเฉลี่ยรวมของผลประโยชน์ปีแรก (ปีงบประมาณ 2564 - 2566) ที่ได้รับร้อยละ 25.45 ซึ่งสูงกว่า อัตราส่วนลดร้อยละ 12 ที่กำหนดไว้ ดังแสดงใน ตารางที่ 3.13

ตารางที่ 3.13 ผลการประเมินความคุ้มค่าจากผลประโยชน์ปีแรก (FYRR) เทียบงบประมาณที่ใช้ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ปีงบประมาณ	งบประมาณที่ใช้ (บาท)	ผลประโยชน์ปีแรก (บาท)	ผลประโยชน์ปีแรกเทียบงบประมาณที่ใช้ (ร้อยละ)
2564	1,866,100,965.08	216,959,284.64	11.63
2565	2,512,439,879.06	734,691,110.25	29.24
2566	2,080,029,868.50	691,974,183.45	33.27
รวม	6,458,570,712.64	1,643,624,578.33	25.45

หมายเหตุ : ปี 2564 เนื่องจากบลงทุน (ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) ในผลผลิต โครงการข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา ไม่มีโครงการที่ดำเนินการก่อสร้างทางและสะพานจึงไม่นำมาวิเคราะห์ และ AADT ของโครงการที่คัดเลือกมาเป็นตัวแทนมีปริมาณน้อยกว่าเมื่อเทียบกับปี 2565 และปี 2566 จึงส่งผลให้ดัชนี FYRR มีค่าต่ำกว่าเกณฑ์และต่ำกว่าปี 2565 และปี 2566

## บทที่ 4 สรุป และข้อเสนอแนะ

จากการติดตามและประเมินแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 สามารถสรุปวิธีการติดตามและประเมิน รวมทั้งสรุปผลการประเมินโดยเป็นการติดตามและประเมินความคุ้มค่าการดำเนินงาน ดังนี้ 1) การติดตามและประเมินผลระหว่างการใช้จ่ายงบประมาณ ประกอบด้วย การประเมินความคุ้มค่าในมิติความประหยัดและมิติประสิทธิภาพ 2) การติดตามและประเมินผลภายหลังจากการใช้จ่ายงบประมาณ ประกอบด้วย การประเมินความคุ้มค่าในมิติประสิทธิผล รวมถึงปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน และข้อเสนอแนะ โดยสรุปดังนี้

### 4.1 สรุปวิธีการติดตามและประเมินผล

#### 4.1.1 วัตถุประสงค์การติดตามและประเมินผล

เพื่อทราบผลการติดตามและประเมินความคุ้มค่าของโครงการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 ของกรมทางหลวง ซึ่งประกอบด้วย ผลผลิตโครงการข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา ผลผลิต โครงการข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา และผลผลิต โครงการข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

#### 4.1.2 วิธีดำเนินการติดตามและประเมินผล

การติดตามและประเมินผลโครงการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในครั้งนี้ มีวิธีดำเนินการประเมินโครงการโดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากแผนและผลการดำเนินงาน ของสำนักแผนงาน สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักอำนวยความสะดวก และกองการเงินและบัญชี รวมทั้งจากการประชุมร่วมกับ แขวงทางหลวง โดยมีผู้อำนวยการและรองผู้อำนวยการแขวงทางหลวง หัวหน้าหมวดทางหลวง หัวหน้าฝ่าย และเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงในสังกัดที่รับผิดชอบโครงการเข้าร่วมการประชุม พร้อมลงพื้นที่สังเกตการณ์ จำนวน 7 แขวงทางหลวง ดังนี้ แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1 แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) และ แขวงทางหลวงอุทัยธานี และการสอบถามความคิดเห็นผู้ใช้เส้นทางจากทั้ง 18 สำนักงานทางหลวง ทั่วประเทศ จำนวน 33,500 ชุด โดยการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปได้ดังนี้

1) วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการประชุมร่วมกับแขวงทางหลวง การสังเกตการณ์ การสอบถามความคิดเห็นผู้ใช้เส้นทาง ร่วมกับข้อมูลที่ได้จากการศึกษาและรวบรวมจากเอกสารแผนงานโครงการและ รายงานความก้าวหน้าผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2666 ของสำนักแผนงาน สำนักบริหารบำรุงทาง และสำนักอำนวยความสะดวก เอกสารงบประมาณจากกองการเงินและบัญชี รวมทั้ง การวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามและพิจารณาถึงความสัมพันธ์ตามมิติความประหยัด ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลเพื่อนำไปสู่การจัดทำข้อเสนอแนะที่เหมาะสมต่อไป

2) การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม นำข้อมูลที่ได้ประมวลผลทางสถิติโดยแบบสอบถามที่ใช้เป็นแบบมาตราประมาณค่า (Rating Scale) 5 ระดับ ประกอบด้วย มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด แบ่งออกเป็น 6 ด้าน ดังนี้ ด้านคุณภาพถนน ด้านการแก้ไขปัญหาจราจร ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และภาพรวม

## 4.2 สรุปผลการประเมิน

### 4.2.1 ผลการติดตามและประเมินผลระหว่างการใช้จ่ายงบประมาณ

#### 1) มิติความประหยัด

การติดตามและประเมินผลระหว่างการใช้จ่ายงบประมาณ ในมิติความประหยัดของการดำเนินงาน พบว่า ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2564 - 2566 ได้รับการจัดสรรงบประมาณเฉพาะงบลงทุน (ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) ของโครงการตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จำนวน 85,938,564,400.00 บาท งบประมาณที่ลงนามในสัญญา จำนวน 82,701,870,936.41 บาท ซึ่งต่ำกว่า งบประมาณที่ได้รับการจัดสรร จำนวน 3,236,693,463.59 บาท คิดเป็นร้อยละ 3.77 มีสัดส่วนวงเงินงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรเฉพาะงบลงทุน (ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) เทียบกับวงเงินงบประมาณที่ลงนามในสัญญามีค่าเท่ากับ 1.04 จะเห็นได้ว่าผลการคำนวณมีสัดส่วนมากกว่า 1 แสดงว่าวงเงินงบประมาณที่ลงนามในสัญญาน้อยกว่าวงเงินงบประมาณที่ได้รับการจัดสรร ดังนั้น การดำเนินงานตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จึงมีความประหยัดในการดำเนินการ

#### 2) มิติประสิทธิภาพ

พิจารณาจากผลการใช้จ่ายงบประมาณ ระยะเวลาในการลงนามในสัญญา และคุณภาพการบริหารโครงการ โดยภาพรวมทั้งแผนงานฯ มีประสิทธิภาพ ร้อยละ 97.47

##### 2.1) ผลการใช้จ่ายงบประมาณ

วงเงินงบประมาณตาม พรบ.ปีงบประมาณ พ.ศ.2564 - 2566 ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันรวมทั้งสิ้นจำนวน 89,257,569,900.00 บาท มีผลการเบิกจ่ายรวมภายหลังโอนเปลี่ยนแปลง 85,181,828,862.80 บาท คิดเป็นร้อยละ 95.43

##### 2.2) ระยะเวลาการลงนามในสัญญา

แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 มีรายการในงานปีเดียวที่เสร็จก่อนสิ้นไตรมาส 2 ในส่วนของงบลงทุน (พิจารณาเฉพาะที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) ที่สามารถลงนามในสัญญาได้ คิดเป็นร้อยละ 99.51

##### 2.3) คุณภาพการบริหารโครงการ

โครงการฯ มีผลสัมฤทธิ์หลังจากดำเนินการแล้ว ทั้งด้านการประหยัดในการใช้จ่ายงบประมาณ และด้านคุณภาพการดำเนินการก่อสร้าง โดยผู้ใช้เส้นทางมีความเห็นว่า หลังจากดำเนินการก่อสร้างแล้ว ผิวทางมีความราบเรียบ การจราจรมีความคล่องตัวขึ้น มีความปลอดภัยมากขึ้น จากการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของผู้ใช้เส้นทางจากทั้ง 18 สำนักงานทางหลวงทั่วประเทศ จำนวน 33,500 ชุด มีความพึงพอใจในภาพรวม ร้อยละ 84.82 แสดงให้เห็นว่าการบริหารโครงการของแขวงทางหลวงมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เนื่องจากแขวงทางหลวงมีการบริหารความเสี่ยงและการแก้ไขปัญหาในโครงการได้แก่ การติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อตรวจสอบความก้าวหน้าของงานและความคงเหลือของงบประมาณ การควบคุมคุณภาพของงานก่อสร้างเพื่อให้งานดำเนินไปตามมาตรฐานที่กำหนด การแก้ไขปัญหาระหว่างการก่อสร้าง เช่น เสี่ยงฝุ่น การสัญจรในพื้นที่ก่อสร้าง เป็นต้น การควบคุมระยะเวลาในการดำเนินการให้งานเสร็จตามกำหนด และควบคุมค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามงบประมาณ

##### 2.4) ผลกระทบที่ได้รับระหว่างการดำเนินโครงการ (การก่อสร้าง)

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในครั้งนี้ ได้มีการสนทนากลุ่มกับผู้บริหารเจ้าหน้าที่ ผู้รับผิดชอบโครงการในพื้นที่แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1 แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 แขวงทางหลวงบุรีรัมย์

แนวทางหลวงตากที่2 (แม่สอด) และแนวทางหลวงอุทัยธานี และการสัมภาษณ์ประชาชนในพื้นที่ โครงการ และผู้ใช้เส้นทางถึงผลกระทบที่ได้รับระหว่างการดำเนินโครงการ (การก่อสร้าง) พบว่า กลุ่มตัวอย่าง มีความเห็นในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- มาตรการป้องกันการเกิดฝุ่นละออง ในขณะที่ดำเนินโครงการให้มีมาตรการลดฝุ่น โดยการฉีดพรม น้ำ เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจนเป็นผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่

- มาตรการป้องกันการก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน มีมาตรการกำหนดระยะเวลาในการก่อสร้างโดยไม่ให้ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน ซึ่งเป็นเวลาพักผ่อน อีกทั้งประชาสัมพันธ์สร้างการยอมรับจากประชาชนในพื้นที่ให้มีความเข้าใจและสามารถยอมรับได้ว่าการดำเนินการก่อสร้างอาจต้องมียังเสียงดังบ้าง แต่จะต้องไม่รบกวนการใช้ชีวิตของประชาชนในพื้นที่

- มาตรการป้องกันการก่อให้เกิดการจราจรที่ไม่สะดวก โดยระหว่างการก่อสร้างหากจำเป็นต้องปิดเส้นทาง ต้องมีเส้นทางเบี่ยงหรือดำเนินการก่อสร้างโดยไม่ปิดทุกช่องทางจราจร เพื่อให้สามารถสัญจรได้ หรือมีป้ายแนะนำให้ใช้เส้นทางอื่นเพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

- มาตรการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากการร้องเรียนของประชาชนในพื้นที่ โดยก่อนการดำเนินโครงการ ต้องทำการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็น เมื่อเกิดปัญหาในขณะดำเนินการ ประชาชนสามารถเข้าถึงและติดต่อเจ้าหน้าที่เพื่อแจ้งข้อร้องเรียนได้ง่าย และเจ้าหน้าที่แนวทางหลวง ต้องมีปฏิสัมพันธ์กับประชาชนในพื้นที่อย่างใกล้ชิด

- มาตรการป้องกันปัญหาด้านความปลอดภัย ปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีการกำชับ กวดขันในการควบคุมการก่อสร้างอย่างเคร่งครัดเป็นไปตามลำดับขั้นตอนและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนด และมีการจัดทำแผนการจราจรในบริเวณก่อสร้าง

- มาตรการป้องกันปัญหาสภาพภูมิอากาศไม่เอื้ออำนวยเนื่องจากฝนตกชุกและน้ำท่วมคันทางในฤดูฝนที่ผ่านมา มีการประสานกับผู้รับจ้างให้เพิ่มเติมชุดเครื่องจักรดำเนินการในส่วนชั้นโครงสร้างผิวทาง รวมทั้งงานอื่น ๆ ทั้งหมด

## 2.5) การติดตามและประเมินผลภายหลังจากการใช้จ่ายงบประมาณ

การดำเนินงานตามแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อสนับสนุนภารกิจให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการพัฒนาทางหลวง การบำรุงรักษาทางหลวงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และการดำเนินการด้านความปลอดภัยให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและขนส่งมากที่สุด ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2566 โดยพิจารณาถึงด้านคุณภาพถนน ด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม ว่าเมื่อโครงการแล้วเสร็จผู้ใช้เส้นทางมีความพึงพอใจต่อโครงการในแต่ละด้านอยู่ในระดับใด

### 3) มิติประสิทธิผล

#### 3.1) ความพึงพอใจต่อโครงการ

โดยในการติดตามและประเมินผลในมิติประสิทธิผลกำหนดกรอบการประเมินตามวัตถุประสงค์ของโครงการในดังนี้ 1) ด้านคุณภาพถนน 2) ด้านการแก้ไขปัญหาจราจร 3) ด้านเศรษฐกิจ 4) ด้านสังคม 5) ด้านสิ่งแวดล้อม 6) ภาพรวม สามารถสรุปผลได้ ดังนี้

พบว่าผู้ใช้เส้นทางมีความพึงพอใจโครงการอยู่ในระดับมากที่สุด ดังต่อไปนี้ มีผิวทางที่มีความราบเรียบ, การจราจรมีความคล่องตัวขึ้น ลดระยะเวลาเดินทาง, การเดินทางไปยังไปโรงพยาบาล/โรงเรียน และสะดวกขึ้น, รวมทั้งภาพรวมต่อการใช้เส้นทางโครงการ

และมีความพึงพอใจต่อโครงการ อยู่ในระดับมาก ดังต่อไปนี้ ขนาดความกว้างของช่องจราจรมีความเหมาะสม, ขนาดความกว้างของไหล่ทางมีความเหมาะสม, ความชัดเจนของเส้นแบ่งช่องจราจรและเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง, ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายบังคับ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย เหมาะสมและเพียงพอ, ความเพียงพอของไฟฟ้าแสงสว่าง, การจราจรมีความคล่องตัวขึ้น ลดระยะเวลาเดินทาง, ช่วยลดอุบัติเหตุ และความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้น, ความเจริญของชุมชนบริเวณโครงการเพิ่มขึ้นหลังปรับปรุง, ช่วยลดปัญหาฝุ่นและมลพิษจากรถที่วิ่งบนถนน, ช่วยลดปัญหาจากเสียงและการสั่นสะเทือนจากรถที่วิ่งบนถนน, ระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและไม่เกิดน้ำท่วมขังบนผิวทาง

#### 3.2) การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Costs Saving, VOC Saving)

จากตัวแทนโครงการที่ได้จากการคัดเลือกโครงการในการหามูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ จากผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา และผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย ซึ่งได้ผลรวมจากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ ในปีงบประมาณ 2564 - 2566 รวม -836,161,350.67 บาท ที่เป็นดังนี้ เนื่องจาก เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ การจราจรในสายทางมีความเร็วเพิ่มขึ้น ทำให้มีการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในการเดินทางมากขึ้น ทำให้ค่า VOC ที่ได้ติดลบ (อ้างอิงจกตาราง VOC Unit Cost) แต่จะทำให้เวลาในการเดินทางลดลง ซึ่งจะสะท้อนไปที่ค่า VOT แทน ดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 สรุปมูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Costs Saving, VOC Saving)

ปีงบประมาณ	มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (บาท)
2564	-332,775,654.63
2565	-234,935,114.85
2566	-268,450,581.19
รวม	-836,161,350.67

หมายเหตุ : ค่า VOC ติดลบ เนื่องจากเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ การจราจรในสายทางมีปริมาณจราจรความเร็วเพิ่มขึ้น ทำให้มีการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในการเดินทางมากขึ้น (อ้างอิงจกตาราง VOC Unit Cost) แต่จะทำให้เวลาในการเดินทางลดลง ซึ่งจะสะท้อนไปที่ค่า VOT

#### 3.3) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving, VOT Saving)

จากตัวแทนโครงการที่ได้จากการคัดเลือกโครงการในการหามูลค่าการประหยัดเวลาในการเดินทางจากผลผลิต โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา ผลผลิต โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา และผลผลิต

โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย ซึ่งได้ผลรวมจากการประหยัดเวลาในการเดินทาง ในปีงบประมาณ 2564 - 2566 รวม 2,399,021,354.98 บาท ดังแสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 สรุปการประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving, VOT Saving)

ปีงบประมาณ	การประหยัดเวลาในการเดินทาง (บาท)
2564	474,289,500.28
2565	1,042,881,754.86
2566	881,850,099.85
รวม	2,399,021,354.98

### 3.4) มูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง (Accident Cost Saving, ACC Saving)

จากตัวแทนโครงการที่ได้จากการคัดเลือกโครงการในการหามูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง จากผลผลิต โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา ผลผลิต โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา และผลผลิต โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย ซึ่งได้ผลรวมจากมูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง ในปีงบประมาณ 2564 - 2566 รวม 80,764,574.02 บาท โดย ACC ปีงบประมาณ 2565 ติดลบ เนื่องจาก มีจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามความรุนแรง ภายหลังการดำเนินโครงการ มากกว่า ก่อนการดำเนินโครงการ ซึ่งมูลเหตุส่วนใหญ่เกิดจากมูลเหตุด้านผู้ขับขี่ (อ้างอิงจากรายงานระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (Haims) ปี พ.ศ. 2565)) ไม่ใช่มูลเหตุด้านสภาพแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 สรุปมูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง ((Accident Cost Saving, ACC Saving)

ปีงบประมาณ	มูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง (บาท)
2564	75,445,438.99
2565	-73,255,529.76
2566	78,574,664.79
รวม	80,764,574.02

หมายเหตุ : โดย ACC ปีงบประมาณ 2565 ติดลบ เนื่องจาก มีจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามความรุนแรง ภายหลังการดำเนินโครงการ มากกว่า ก่อนการดำเนินโครงการ ซึ่งมูลเหตุส่วนใหญ่เกิดจากด้านผู้ขับขี่ (อ้างอิงจากรายงานระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (Haims) ปี พ.ศ. 2565)) ไม่ใช่มูลเหตุด้านสภาพแวดล้อม

### 3.5) ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ

เป็นการรวบรวมผลประโยชน์ที่ได้จากมูลค่าการใช้น้ำมันพาหนะที่ลดลง (VOC Saving) มูลค่าเวลาเดินทางที่ลดลงของผู้ใช้ทาง (VOT Saving) มูลค่าจากการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางหลวง (ACC Saving) ของโครงการที่เป็นตัวแทนประชากรจากผลผลิต คือ ผลผลิต โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา ผลผลิต โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา และผลผลิต โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย ซึ่งได้ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในปีงบประมาณ 2564 - 2566 รวมทั้งสิ้น 1,643,624,578.33 บาท ดังแสดงในตารางที่ 4.4

#### ตารางที่ 4.4 สรุปผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ปีงบประมาณ	ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ (บาท)		
	VOC Saving	VOT Saving	ACC Saving
2564	-332,775,654.63	474,289,500.28	75,445,438.99
2565	-234,935,114.85	1,042,881,754.86	-73,255,529.76
2566	-268,450,581.19	881,850,099.85	78,574,664.79
รวม	-836,161,350.67	2,399,021,354.98	80,764,574.02
รวมทั้งสิ้น	1,643,624,578.33		

#### 3.6) สรุปผลการประเมินความคุ้มค่าจากผลประโยชน์ปีแรกเทียบงบประมาณที่ใช้ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

เมื่อประเมินความคุ้มค่าของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จากตัวแทนประชากรที่กำหนดไว้ในการประเมิน ทำให้ทราบถึงงบประมาณที่ใช้ในการก่อสร้างและผลประโยชน์ปีแรกที่ได้รับควรจะมากกว่าร้อยละ 12 ตามอัตราคิดลด (Discount Rate) ซึ่งเป็นอัตราที่กำหนดไว้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำในการคัดกรองโครงการของภาครัฐ เมื่อคำนวณแล้ว พบว่ามีค่าเฉลี่ยรวมของผลประโยชน์ปีแรก (ปีงบประมาณ 2564 - 2566) ที่ได้รับร้อยละ 25.45 ซึ่งสูงกว่า อัตราคิดลดร้อยละ 12 ที่กำหนดไว้ ดังแสดงในตารางที่ 4.5

#### ตารางที่ 4.5 สรุปผลการประเมินความคุ้มค่าจากผลประโยชน์ปีแรกเทียบงบประมาณที่ใช้ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ปีงบประมาณ	งบประมาณที่ใช้ (บาท)	ผลประโยชน์ปีแรก (บาท)	ผลประโยชน์ปีแรกเทียบงบประมาณที่ใช้ (ร้อยละ)
2564	1,866,100,965.08	216,959,284.64	11.63
2565	2,512,439,879.06	734,691,110.25	29.24
2566	2,080,029,868.50	691,974,183.45	33.27
รวม	6,458,570,712.64	1,643,624,578.33	25.45

หมายเหตุ : ปี 2564 เนื่องจากบงลงทุน (ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง) ในผลผลิต โครงการฯ ทางหลวงได้รับการพัฒนา ไม่มีโครงการที่ดำเนินการก่อสร้างทางและสะพานจึงไม่ได้นำมาวิเคราะห์ และ AADT ของโครงการที่คัดเลือกมาเป็นตัวแทนมีปริมาณน้อยกว่าเมื่อเทียบกับปี 2565 และปี 2566 จึงส่งผลให้ดัชนี FYRR มีค่าต่ำกว่าเกณฑ์และต่ำกว่าปี 2565 และปี 2566

### 4.3 ปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินโครงการ

ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ภายใต้แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน สรุปได้ดังนี้

- การก่อสร้างไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด เนื่องจากติดขัดสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ไฟฟ้า ประปา รวมถึง ต้นไม้ จำเป็นต้องใช้เวลาในการดำเนินการ รื้อย้าย หรือขออนุญาต ต้องมีการแก้ไขรูปแบบและสัญญา ทำให้เกิดความล่าช้า ส่งผลให้การเบิกจ่ายล่าช้าตามไปด้วย

- อุปกรณ์/เครื่องมือที่ผู้รับจ้างใช้ในการก่อสร้าง กรณีที่มีการขยายช่องทางจราจร มีขนาดใหญ่ ไม่สอดคล้องกับขนาดของพื้นที่ที่ก่อสร้าง ทำให้ต้องมีการทยอยปิดช่องทางการจราจรจำนวนหลายครั้ง
- ไม่สามารถเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างได้ในบางพื้นที่ เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ไม่ให้ความร่วมมือเพราะมีความต้องการให้เพิ่มรายละเอียดในแบบก่อสร้าง เช่น จุดกลับรถ เป็นต้น
- ปัญหาสภาพภูมิอากาศไม่เอื้ออำนวยในบางพื้นที่เนื่องจากมีฝนตกชุกและน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง
- ปัญหาการจราจรรถอุปกรณ์ที่ใช้ในการดำเนินการก่อสร้าง

#### 4.4 ข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ประชาชนในพื้นที่โครงการ

- แขวงทางหลวง ควรมีการทำความเข้าใจร่วมกับกรมการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การประสานส่วนภูมิภาค ในการลดขั้นตอน และระยะเวลาในการดำเนินการรื้อย้ายอุปกรณ์ออกจากพื้นที่โครงการก่อสร้าง
- แขวงทางหลวง ควรทำความเข้าใจ สำรวจความต้องการ และทำประชาพิจารณ์ กับประชาชนในพื้นที่ เพื่อนำความคิดเห็นและความต้องการมาออกแบบและวางแผนการดำเนินโครงการ
- ในกรณีที่ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด ให้แขวงทางหลวง ทำหนังสือแจ้งผู้รับจ้างให้ดำเนินการปรับแผนการดำเนินการก่อสร้างใหม่ให้อยู่ภายใต้กรอบระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาจ้าง และดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบงานสารบรรณ พร้อมทั้งเร่งรัดการทำงานของผู้รับจ้างให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาจ้าง
- ให้แขวงทางหลวง แจ้งผู้รับจ้างติดตั้งป้ายแจ้งเตือนความปลอดภัยพร้อมสัญญาณไฟบริเวณจุดก่อสร้าง โดยเฉพาะทางแยกจุดตัดทางหลวงและทางเชื่อมต่อกับถนนเดิมเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทางสัญจรในบริเวณที่กำลังก่อสร้างโครงการดังกล่าว
- ให้แขวงทางหลวง มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ทราบเป็นระยะ และให้ผู้รับจ้างนำรถมาฉีดพรมน้ำพื้นถนนที่กำลังก่อสร้างโดยการเพิ่มความถี่ในแต่ละวัน เพื่อลดฝุ่นละอองที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงจุดก่อสร้าง
- ให้แขวงทางหลวง กำชับผู้ควบคุมงานจะต้องศึกษาสัญญา รูปแบบรายละเอียดหรือข้อกำหนดในสัญญาดำเนินการตรวจสอบและควบคุมงาน ณ สถานที่ดำเนินการก่อสร้างทุกวันให้เป็นไปตามแบบรูปรายการและข้อกำหนดในการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างตลอดเวลาอายุสัญญาทุกประการ บันทึกรายงานการปฏิบัติงานตลอดสัญญาเป็นรายวัน รายสัปดาห์ ต้องเขียนรายละเอียดให้ครบทุกด้าน เช่น สภาพดินฟ้าอากาศ เครื่องจักร เครื่องมือ ปริมาณคนงาน วัสดุนำเข้า คุณภาพวัสดุ จุดที่ผู้รับจ้างทำงาน และปริมาณงานที่ทำได้ในแต่ละวัน ซึ่งจำนวนปริมาณงานที่ทำได้ต้องเขียนในเชิงสถิติสามารถตรวจนับได้เป็นต้น หากมีการก่อสร้างไม่ปฏิบัติตามรูปแบบรายการสั่งให้ผู้รับจ้างหยุดงานและรายงานให้คณะกรรมการตรวจรับพัสดุทราบโดยด่วน เพื่อดำเนินการแก้ไขตามระเบียบกฎหมายกำหนด
- ในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมงาน ควรมีภาพถ่ายขณะควบคุมงานทุกวันทีปฏิบัติงานนำไปใส่ประกอบไว้ในบันทึกรายงานประจำวันของผู้ควบคุมงาน เพื่อให้คณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ตรวจสอบรายงานการปฏิบัติงานของผู้รับจ้าง และเหตุการณ์แวดล้อมที่ผู้ควบคุมงานรายงาน
- แขวงทางหลวงควรสำรวจพื้นที่โครงการ ภายหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ว่ายังมีปัญหาที่สร้างความเดือดร้อนให้ประชาชนที่ควรได้รับการแก้ไข แล้วตั้งแผนและขอรับการจัดสรรงบประมาณต่อเนื่อง เพื่อมาแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ยกตัวอย่างเช่น ในพื้นที่แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) ที่กลุ่มงานประเมินผลได้ลงพื้นที่ไปสำรวจได้รับแจ้งจากผู้รับผิดชอบในพื้นที่ว่า บริเวณแยกขอโอ ที่ได้ทำการปรับปรุงใหม่เป็นวงเวียนเพื่อเพิ่มความคล่องตัวของจราจรแล้ว แต่เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในบริเวณใกล้เคียง เป็นต้น เพื่อให้เพิ่มประสิทธิภาพการจราจร และลดปัญหาที่เกิดขึ้นให้กับประชาชนผู้ใช้เส้นทางต่อไป



## เอกสารอ้างอิง

สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง. (2565). รายงานระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (Haims) ปี พ.ศ. 2565. สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2566. จาก <https://haims2.doh.go.th/>.

กระทรวงการคลัง. (2566). ผลการเบิกจ่ายปีงบประมาณ พ.ศ. 2566. สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2566. จาก <https://newgfmisthai.gfmis.go.th/>.

สำนักแผนงาน กรมทางหลวง. (2561). รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง (Road User Cost : RUC). กรุงเทพมหานคร : สถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กรมทางหลวง. (2564). เอกสารงบประมาณ งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 กรมทางหลวง. กรุงเทพมหานคร : สำนักงบประมาณ.

กรมทางหลวง. (2565). เอกสารงบประมาณ งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 กรมทางหลวง. กรุงเทพมหานคร : สำนักงบประมาณ.

กรมทางหลวง. (2566). เอกสารงบประมาณ งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 กรมทางหลวง. กรุงเทพมหานคร : สำนักงบประมาณ.

กองประเมินผล 1 สำนักงบประมาณ. (2566). รายงานการติดตามและประเมินผลสัมฤทธิ์จากการใช้จ่ายงบประมาณโครงการสำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบท สนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์. กรุงเทพมหานคร : สำนักงบประมาณ.



## ภาคผนวก

ภาคผนวก ก แบบสำรวจความพึงพอใจโครงการและผลความพึงพอใจผู้ใช้เส้นทางของแผนงานพื้นฐาน  
ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันแยกตามผลผลิตและปีงบประมาณ

**แบบสำรวจความพึงพอใจโครงการ ภายใต้แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถ  
ในการแข่งขัน กลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน กรมทางหลวง**

การสำรวจนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการประเมินผลสัมฤทธิ์การใช้จ่ายงบประมาณ  
โครงการ ภายใต้แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยทำการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้เส้นทาง  
ส่วนที่ 1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางหลวง

## 1.1 ระดับความพึงพอใจต่อโครงการ

รายการ	ระดับความพึงพอใจ				
	5 มากที่สุด	4 มาก	3 ปานกลาง	2 น้อย	1 น้อยที่สุด
<b>ด้านคุณภาพถนน</b>					
1. ผิวทางมีความราบเรียบ					
2. ขนาดความกว้างของช่องจราจรมีความเหมาะสม					
3. ขนาดความกว้างของไหล่ทางมีความเหมาะสม					
4. ความชัดเจนของเส้นแบ่งช่องจราจรและเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง					
5. ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายบังคับ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย เหมาะสมและเพียงพอ					
6. ความเพียงพอของไฟฟ้าแสงสว่าง					
<b>ด้านการแก้ไขปัญหาจราจร</b>					
7. การจราจรมีความคล่องตัวขึ้น ลดระยะเวลาเดินทาง					
8. ช่วยลดอุบัติเหตุ และความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้น					
<b>ด้านเศรษฐกิจ</b>					
9. ความเจริญของชุมชนบริเวณโครงการเพิ่มขึ้นหลังปรับปรุง					
<b>ด้านสังคม</b>					
10. การเดินทางไปยังโรงพยาบาล/โรงเรียน และสะดวกขึ้น					
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>					
11. ช่วยลดปัญหาฝุ่นและมลพิษจากรถที่วิ่งบนถนน					
12. ช่วยลดปัญหาจากเสียงและการสั่นสะเทือนจากรถที่วิ่งบนถนน					
13. ระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมและไม่เกิดน้ำท่วมขังบนผิวทาง					
<b>ภาพรวม</b>					
14. ความพึงพอใจในภาพรวมต่อการใช้เส้นทางสายนี้					

## 1.2 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ต่อกรมทางหลวง ที่ท่านคิดว่าจะช่วยปรับปรุงหรือทำให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม

.....  
 กลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ขอขอบพระคุณที่ท่านให้ความร่วมมือ





	กรมการช่างฝีมือ	81.95	86.4	87.6	76	88.7	85	84	85
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	82	76.8	77.6	80	76.9	75	90	83
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	80.67	76.8	77.4	70	75.6	80	88	83
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	80.67	72.2	78.1	90	73.5	80	90	83
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	80	85	72.5	90	83.2	90	87	83
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	85.33	85	70.2	70	84.3	85	87	83
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	84	84.2	84.6	70	85.5	75	87	84
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	81.33	85	82.8	80	88.1	90	87	84
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	80	90.2	70.6	60	86.1	75	81	80
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	82	91.2	71.4	90	90	95	77	81
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	83.33	88.8	77.5	85	82.5	80	80	84
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	80	86.2	79.8	60	85.2	75	78	93
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	81.33	86.6	80.3	70	87.8	92	80	93
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	84.67	90.6	81.1	70	91.2	90	77	93
	ช่างฝีมือ	430+080	442+112	3+862	53+910 58+100	238+400	36+010 38+900 40+815	62+435 63+025	63+395
	ช่างฝีมือ	427+780	438+212	1+200	53+700 54+470	235+780	34+500 38+450 40+000	60+265 62+435	60+928
	สายทาง	โนนสะอาด - อุดรธานี ตอน 1	ห้วยข่ามะตาว - ร่องแซง	ทางเลี่ยงเมืองภูเขียว ตอน 1	โคกสูง - ทนองใหญ่ ตอน 1	โนนทัน - ผานกค้ำ	ลำชี - ร้อยเอ็ด ตอน 1	บรบือ - ทนองจิก , ทนองจิก - ห้วยแอ่ง	ยางสีสุราช - ห้วย พลับพลา ตอน 6
ทล.		2	12	2484	2322	201	214	23	219





	ระบบขนส่งมวลชนระบบราง	90	85	85	86	77.4	79	86.7
	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)	90	84	80	80	73.2	90	86
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า	88	86	85	87	72.6	87	83
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถโดยสาร	86	92	90	93	73.2	88	87
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์	90	83	90	88	81	82	85
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถแท็กซี่	87	81	95	83	81.6	87	82
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถบรรทุก	92	86	85	87	79	89	83
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์	95	88	90	80	78.6	85	86
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์	92	85	85	84	76.8	83	85
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์	90	88	85	89	81	84	86
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์	92	75	90	86	79.3	86	82
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์	90	90	85	91	78.6	86	84
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์	89	85	90	87	79.4	86	86
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์	85	86	85	85	78.4	88	85
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์	11+966	6+805 12+346	27+600	18+385	23+800	17+100	15+560 21+300
	ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์	0+000	6+705 9+000	22+000	16+315	21+000	14+890	14+000 19+245
	สายทาง	ถนนวงแหวนรอบเมือง สุพรรณบุรี ตอน 1	สุพรรณบุรี - นาดี	เสด็จ - สะพานข้ามแม่น้ำ ท่าจันทน์ฝั่งตะวันตก	บางบอน - โรงพยาบาล บางปะกอก 8 ตอน 2	งามวงศ์วาน - ดอนเมือง	บางบัวทอง - ไทรน้อย ตอน 2	หน้าค่าย ดชต. - พังงอน
พล.		357	33	35	3242	31	3215	317



ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิต	87	91	79	91.6	82.5	70.2	73.8	88.2	86
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	50	92	89	89.6	82.2	68.6	70.8	90.8	94
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	64	84	88	87.6	81.4	70	70	88.6	96
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	90	85	88	87	79.2	69.4	67.8	91.2	92
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต /ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	84	95	92	87.2	79.9	74.6	77	91.8	84
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	60	90	92	87.8	81	72.2	76.4	93	82
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	82	94	87	86.8	80.3	73	74.2	89.6	83
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	66	94	90	87.4	81.4	70.6	76	89.4	84
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	24	81	90	86.4	80.1	82	73	91.4	81
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	50	85	85	89	84.2	77	72.6	91.2	86
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	84	83	82	87.8	79.6	72	71.6	90.6	81
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	40	88	80	83.6	78.5	67.2	77.4	89	80
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	100	94	79	84.2	79.4	69.6	75.8	89.4	80
ผลผลิตของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต ของผลผลิตของผลผลิตของผลผลิต	84	89	79	85.6	80.2	69.8	71.4	88.4	82
ดัชนีชี้วัด	15+355	6+453	16+390	3+000	2+000	7+813	28+795	26+775	51+105
ผลผลิตของผลผลิต	1+590	2+500	14+375	0+610	0+000	5+000	24+500	0+000	47+740
สายทาง	หนองนิล - คลองสงัด	ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - คือถ่าง	ท่าเรือใต้ - เขาทิวควาย	ยางอุง - นาสาร	ท่าเรือ - เจริญทะเล	รามัน - จะรังตาตง	ป่าพ้อ - ท่าสาป	งาแม่ - ยูโป่ ตอน 2	ปากจำ - ค่ายรวมมิตร ตอน 4
พ.ล.	4265	417	4248	4039	4025	4092	409	418	406







	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ	86	90	93.4	67.2	86	81	75.4	95.8
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	82	89	83.8	67.4	76	85	74.2	92.6
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	87	82	91.8	65.8	74	78	74	93.2
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	96	87	82.6	67.4	72	81	73.4	93.6
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ /ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	85	91	90.6	69	76	74	74.6	95.2
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	82	82	82.6	69	72	76	74.4	90.8
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	89	93	85.4	72	74	78	73	93
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	86	93	86.6	73	76	79	72.8	92.4
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	82	90	53	63.4	74	80	73	82.6
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	86	93	80.2	76.4	71	79	72.2	95
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	84	91	86.6	71.6	76	72	70.6	95.2
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	80	85	73.6	66.6	74	84	69	92
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	89	93	82.6	67.8	82	82	68.6	93.2
	ผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ	90	95	88	69	88	80	64.4	93.6
	ดัชนีชี้วัด	25+350	40+500	29+543	3+770	20+000 26+369	90+506	32+350 33+800	6+000
	ผลสัมฤทธิ์	22+025	35+535	25+725	1+300	17+525 24+750	87+450	30+000 33+260	2+910
	สายทาง								
ทล.	ทล. 1150	กัวโฮ - ขุนแจ							
	1095	หนองไค้ - กัวคอกหมาก ตอน 1							
	1096	แมริม - บางตะ							
	1298	บ้านใหม่ - ท้องถาว							
	1162	ไผ่งาม - น้ามวบ							
	1155	พรายภาค - บ้านสูง ตอน 2							
	1193	แม่ต้า - แม่ใจ							
	1179	ผายถาว - ดอนเงิน							

	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิต	85	80	85	86	90	88	90.6	97.29	96.29	98
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	80	86	83	83	85.7	85	83.8	96	100	100
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	85	83	80.8	90	86.9	93	86.8	98	94	96
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	90	81	86	92	89.7	84	83.2	98	96	98
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	85	82	91.4	89	91.7	93	88.6	98	94	94
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	90	79	81.6	96	89.6	89	83	98	96	98
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	90	83	82.8	91	86.7	84	83.2	100	96	100
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	80	76	91.2	87	90	88	84.8	94	100	100
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	85	60	72	94	81.6	84	88.2	98	98	94
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	85	75	78	90	88.9	85	87.2	98	88	94
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	88	91	80.2	87	82.6	83	87.8	96	100	100
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	75	77	76	91	83	79	83.6	100	100	100
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	80	81	83.8	95	87.8	91	85.2	98	98	100
	ผลสัมฤทธิ์ของผลผลิตของโครงการ และโครงการย่อยที่เกี่ยวข้อง	90	87	87.8	92	89	90	88.6	94	88	98
	ดัชนีชี้วัด	15+440	44+400	40+590	17+275	46+891	5+597	411+175	141+100	154+192	4+275
	ต้นทุนรวม	9+800	41+000	37+000	14+032	44+338	2+500	408+950	137+930	151+547	0+150
	สายทาง	สอง - แม่เต้าน	ท่าวังผา - ผาเหล็ก ตอน 1	ป่าแดง - ปางสนุก	โพนจาน - โนนศิวิสัย	ดงหลวง - สานแก้ว	กุดจุก - นครพนม	ย้อมพัฒนา - นาโพธิ์ ตอน 1	สูงเนิน - ท่าแร่ ตอน 1	สร้างค้อ - สกลนคร	สร้างค้อ - ทั่วหวาด
พ.ล.		1120	1148	1091	2028	2287	2276	212	22	213	2330

	ระบบเบรคชุดหน้า	89.8	89	82.6	88	88	88	89.2	76
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	92.4	85	72	86	87	80.2	80.8	69.4
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	91.2	80	72	82	84	77.8	80.2	68.2
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	91.2	90	72	88	89	77	80	64.8
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	92.6	84	73.4	86	85	87.6	85	76.2
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	85.2	80	67.8	83	85	87	82.6	79.4
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	87.8	85	68	85	85	82.4	85.4	80
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	88	85	74.8	85	88	82.2	86.4	80
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	97.2	85	72.6	85	85	77.4	97	74.2
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	90.6	85	71.2	85	85	80.6	92	74
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	90.6	80	62.8	80	80	81.8	88.2	78.2
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	87.2	80	47.6	80	80	79.8	86.6	78.6
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	88.4	85	66.6	85	85	79.8	86.6	81
	ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง/ระบบเบรคชุดหน้า/ระบบเบรคชุดหลัง	86	90	76.2	90	90	82	87.4	81
	ชุดเบรค	149+825	19+625	3+275	19+175	3+425	16+225	6+325	7+207
	ชุดเบรค	147+400	15+500	0+150	16+640	0+200	11+915	3+900	5+157
	สายทาง	หนองเสือ - วังวน	เตาปูน - วังใหม่	บ้านด่านลานหอย - ทุ่งเสลี่ยม	ปากน้ำ - ศรีนคร	ศรีราชา - อุทยานแห่งชาติรามคำแหง	กลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด(เขตแดนไทย/พม่า) - แม่ละเมา ตอน 3	กำแพงเพชร - แก้วสุพรรณ	อุตรดิตถ์ - วังสีสุบ
ทล.		12	1195	1327	1318	1319	12	115	1045

	ระบบเลขบัญชี	88	78	78.8	86	91	93	83
	บุคลากรในหน่วยงาน	91	90	70.4	84	90	94	89
	หน่วยงานในสังกัด	88	80	73.6	76	95	91	87
	หน่วยงานในสังกัด	96	82	69.4	88	78	93	88
	บุคลากรในหน่วยงาน	88	85	71.6	90	84	94	90
	หน่วยงานในสังกัด	86	82	70.6	79	85	91	89
	บุคลากรในหน่วยงาน	88	89	75.2	82	85	91	86
	หน่วยงานในสังกัด	90	84	75.4	97	92	92	87
	บุคลากรในสังกัด	91	0	68	96	89	94	86
	บุคลากรในสังกัด	92	93	44.8	94	68	95	89
	บุคลากรในสังกัด	77	90	79.8	92	85	93	88
	บุคลากรในสังกัด	92	76	73.6	75	90	95	84
	บุคลากรในสังกัด	90	81	79	87	86	95	82
	บุคลากรในสังกัด	90	85	79.2	83	85	93	88
	บุคลากรในสังกัด	68+25	6+35	153+292 165+650	193+525	112+225	378+690	10+925 15+000 19+025
	บุคลากรในสังกัด	65+355	3+140	151+309 162+520	190+670	109+325	376+160	10+446 13+250 18+625
	บุคลากรในสังกัด	คดองพลัดดันได้ - เนินสว่าง	กักไม้แดง - เนินมะปราง	คดองเมม - พญูแฉน	สากเหล็ก - กักไม้แดง	หนองนา - พิชญ์โลก	น้ำไพร - ม่วงเจ็ดต้น	หัวน้ำเงิน - เมืองใหม่
ทล.		117	1295	117	11	117	117	2038

	คณะผู้บริหารและบุคลากร	77	77	90	68	77	68	83.33
	บุคลากรในหน่วยงานราชการ และหน่วยงานอื่นของรัฐ	65	65	85	65	73	70	84
	คณาจารย์และบุคลากร ระบบราชการและหน่วยงานอื่น	77	77	87	70	74	70	84
	คณาจารย์และบุคลากร ระบบราชการและหน่วยงานอื่น	75	75	87	65	75	70	83.33
	คณะผู้บริหารและบุคลากร /บุคลากรในหน่วยงานราชการ	87	87	89	75	76	70	83.33
	ผู้ประกอบการและบุคลากร ระบบราชการและหน่วยงานอื่น	86	86	85	80	75	65	83.33
	คณะผู้บริหารและบุคลากร ผู้ประกอบการและหน่วยงานอื่น	83	83	79	77	73	70	84
	คณะผู้บริหารและบุคลากร ผู้ประกอบการและหน่วยงานอื่น	80	80	89	70	77	65	82.67
	ผู้ประกอบการและบุคลากร ผู้ประกอบการและหน่วยงานอื่น	76	76	79	69	78	60	84
	ผู้ประกอบการและบุคลากร ผู้ประกอบการและหน่วยงานอื่น	78	78	86	77	78	70	82
	คณะผู้บริหารและบุคลากร ผู้ประกอบการและหน่วยงานอื่น	70	70	88	70	75	63	83.33
	ผู้ประกอบการและบุคลากร ผู้ประกอบการและหน่วยงานอื่น	74	74	88	67	78	65	82.67
	ผู้ประกอบการและบุคลากร ผู้ประกอบการและหน่วยงานอื่น	75	75	87	71	75	70	83.33
	ผู้ประกอบการและบุคลากร ผู้ประกอบการและหน่วยงานอื่น	80	80	89	80	76	70	83.33
	ผู้ประกอบการและบุคลากร	117+100 118+425	180+150 184+255	328+125	17+930	11+400 12+330 13+125	18+180	3+250
	ผู้ประกอบการและบุคลากร	115+285 118+160	179+235 181+800	325+500	15+910	9+400 11+470 12+580	14+465	0+350
	สายทาง	วังสราญ - วังสะพุง ตอน 1	ปากชม - เชียงคาน ตอน 2	ด่านตู - โดกงาม ตอน 1	ธาตุจอมศรี - ชมเจริญ	จางวาง - ดงมูลเหล็ก	น้ำพอง - น้ำอ้อม	บ้านผือ - ข่าสาร
ทล.		210	211	21	2108	2402	2039	2098

	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรี	87	80.31	83.6	88.6	94.15	72	91
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	80	80	81	82.6	86.6	73	89
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	83	81.33	78.8	85	86.2	73	89
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	90	80.67	78.6	89.4	86.2	73	89
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	93	80.67	84.8	87.6	87.2	75	93
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	90	79.33	83.6	86.3	91.2	75	92
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	80	80.67	92.4	85.2	92	72	92
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	85	81.33	86.2	89.5	92.2	72	92
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	90	80.67	83.6	90.1	91.4	73	90
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	90	79.33	85	83	81.8	73	92
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	86	80	84.2	81.5	82.8	71	93
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	95	80	85.8	85.7	87.4	70	92
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	90	80.67	85.6	88	88	69	92
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	85	79.33	86.6	89.2	82.4	70	91
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	543+015	406+420	180+300	497+810	29+327	75+611	43+675 43+675
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี	540+020	404+050	175+150	493+650	26+000	73+576	42+224 42+651
	ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี ทะเลสาบเขื่อนลพบุรีเขื่อนลพบุรี							
ทล.	สายทาง							
12	บ้านฝาง - ขอนแก่น							
2	โนนสะอาด - อุดรธานี ตอน 1							
225	น้ำอ้อม - ทนงบัวระเหว							
12	หนองแก - บ้านฝาง ตอน 2							
219 9	ชนบท - กุดจี่ ตอน 1							
219	ยางสีสุราช - หัวพันสิบพลา ตอน 3							
23	ไพศาล - ปรือ ตอน 2							

	นครราชสีมา	90	84	77	90	93.55	85	91.86	93.55
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	89	81.2	72	88	95.4	85	90.2	95.4
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	89	83.6	72	92	94.2	88	93.2	94.2
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	89	83.2	71	85	92.6	92	92.6	92.6
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	90	85.8	72	88	94.2	92	89.2	94.2
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	89	85	72	89	93.8	87	91.4	93.8
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	89	82.2	72	91	95.8	89	93	95.8
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	89	83	84	85	95.6	88	94.2	95.6
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	92	87.2	84	87	94.6	62	93.4	94.6
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	89	85.8	87	91	95.4	88	92	95.4
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	91	84.8	88	88	91.2	88	91.4	91.2
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	91	85.4	78	89	89.4	87	87.8	89.4
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	89	85.2	76	90	92.8	91	91.6	92.8
	นครราชสีมา-นครราชสีมา	92	82.8	76	92	91.2	89	94.2	91.2
	เชียงใหม่	60+068	220+182	35+023	19+485	25+875	35+259	174+149	38+435
	เชียงใหม่	56+613	217+210	32+770	17+335	13+670	23+325	171+879	33+065
	สายทาง	บรบือ - ทนงจิก ตอน 2	บ้านย้อย - บ้านสวน ตอน 2	บรบือ - ยางสีสุราช ตอน 2	หัวช้าง - สะเดา ตอน 2	บักตอก - พนมดิน	ไพรพัฒนา - ทนงบัวบาน	จระกอกใหญ่ - กระเทียม	ปางตึก - นาคำบาด
ทล.	23	23	219	2083	2375	2341	24	2328	





	กรมการช่างฝีมือ	83.2	77	78	63.8	85	85	88	85
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	75.4	72.2	75	57.2	85	85	86	84
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	74.4	71.6	60	59.4	85	85	83	82
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	79.2	72.2	70	49.4	85	85	90	88
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	86.2	80.4	95	70	85	90	86	83
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	80.8	80.8	80	62.8	85	90	82	80
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	82	78.2	80	67	85	85	87	85
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	83.2	77.8	70	72.6	85	85	85	83
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	80.6	76	90	50.4	70	80	86	84
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	83.6	80	90	63.4	80	90	87	86
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	81.2	78.5	70	49.4	80	85	85	82
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	79.6	78.2	70	67	75	90	78	89
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	83	79.2	85	67	80	90	87	85
	กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ กรมการช่างฝีมือ	85.2	78.2	80	52.2	85	90	85	83
	ช่างฝีมือ	7+600	18+500	6+650	3+903 4+700	55+824 57+226 59+265 60+245	12+480	15+240	33+720
	ช่างฝีมือ	3+800	15+600	2+300	0+000 3+903	55+300 55+864 57+309 59+315	9+835	10+000	29+900
	สายทาง	วัดอำเภาศรีรังสิต - ดคลอง 16	งามวงศ์วาน - ดอนเมือง	ดาวคะนอง - แสมดำ	ลำโพง - บางเมือง - บางพลี	เขาดิน - ดอนหัวฬ่อ	มาบป๋วย - หัวไผ่	หน้าค่าย ตชด. - พังงอน ตอน 1	หน้าค่าย ตชด. - พังงอน ตอน 1
ทล.		3369	31	35	3268	3701	3127	317	317



	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	88	84	84	83	89	88.6	87	85
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เขตภาคเหนือเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	90	84	85.2	83.2	85	84	88	81
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เขตภาคกลางเขตภาคใต้เขตชายแดน	89	79.8	83.2	81.8	88	81.6	87	82
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เขตภาคเหนือเขตภาคใต้เขตชายแดน	90	82	82.4	82.6	89	79.8	85	91
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ /เขตภาคเหนือเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือเขตชายแดน	88	83.8	83	83.6	85	87.8	87	91
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เขตภาคเหนือเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือเขตชายแดน	86	81.8	84.6	84.4	89	80.6	87	78
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เขตภาคเหนือเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือเขตชายแดน	88	83.4	80.6	82.8	87	81.8	86	82
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เขตภาคเหนือเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือเขตชายแดน	90	82.8	84.6	84.2	88	82.4	87	82
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเขตภาคเหนือ	88	81.2	83.6	83.6	86	82.2	85	60
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเขตภาคเหนือ เขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือเขตชายแดน	88	80.4	84.4	83	85	83.8	86	72
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเขตภาคเหนือ เขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือเขตชายแดน	85	82.2	87.8	88.4	82	76.4	80	83
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเขตภาคเหนือ	87	80.8	84.8	86.6	92	76.8	89	70
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเขตภาคเหนือ	89	82.6	81.8	80.8	85	76.2	87	70
	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเขตภาคเหนือ	90	86.4	83.8	80.4	90	75.6	85	89
	ตู้โดยสาร	5+200	58+250	1,151+300 1,147+700	1,147+700	1,163+450	6+625 8+200	8+740 13+355	56+173
	ตู้โดยสาร	0+284	55+000	1,144+400 1,146+400	1,146+400	1,159+500	5+750 6+825	7+940 9+060	50+900
	สายทาง	หัวถนน - เติมพระเกียรติ	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี ตอน 3	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 1	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 2	คลองท่อม - นาวง	ต้นมะม่วง - ปากเมง ตอน 1	คลองท่อม - พังใหญ่ ตอน 3	บางสีกิม - เขาค่าย
ทล.	408	หัวถนน - เติมพระเกียรติ	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี ตอน 3	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 1	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 2	คลองท่อม - นาวง	ต้นมะม่วง - ปากเมง ตอน 1	คลองท่อม - พังใหญ่ ตอน 3	บางสีกิม - เขาค่าย
	44	หัวถนน - เติมพระเกียรติ	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี ตอน 3	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 1	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 2	คลองท่อม - นาวง	ต้นมะม่วง - ปากเมง ตอน 1	คลองท่อม - พังใหญ่ ตอน 3	บางสีกิม - เขาค่าย
	4	หัวถนน - เติมพระเกียรติ	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี ตอน 3	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 1	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 2	คลองท่อม - นาวง	ต้นมะม่วง - ปากเมง ตอน 1	คลองท่อม - พังใหญ่ ตอน 3	บางสีกิม - เขาค่าย
	4	หัวถนน - เติมพระเกียรติ	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี ตอน 3	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 1	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 2	คลองท่อม - นาวง	ต้นมะม่วง - ปากเมง ตอน 1	คลองท่อม - พังใหญ่ ตอน 3	บางสีกิม - เขาค่าย
	4	หัวถนน - เติมพระเกียรติ	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี ตอน 3	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 1	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 2	คลองท่อม - นาวง	ต้นมะม่วง - ปากเมง ตอน 1	คลองท่อม - พังใหญ่ ตอน 3	บางสีกิม - เขาค่าย
	4162	หัวถนน - เติมพระเกียรติ	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี ตอน 3	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 1	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 2	คลองท่อม - นาวง	ต้นมะม่วง - ปากเมง ตอน 1	คลองท่อม - พังใหญ่ ตอน 3	บางสีกิม - เขาค่าย
	4038	หัวถนน - เติมพระเกียรติ	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี ตอน 3	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 1	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 2	คลองท่อม - นาวง	ต้นมะม่วง - ปากเมง ตอน 1	คลองท่อม - พังใหญ่ ตอน 3	บางสีกิม - เขาค่าย
	4091	หัวถนน - เติมพระเกียรติ	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี ตอน 3	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 1	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 2	คลองท่อม - นาวง	ต้นมะม่วง - ปากเมง ตอน 1	คลองท่อม - พังใหญ่ ตอน 3	บางสีกิม - เขาค่าย

	กรมโยธาธิการและผังเมือง	55	63.4	79	82.2	86.4	72	82	81
	กรมโยธาธิการและผังเมืองเขตกรุงเทพมหานคร	52	62	84.4	82.8	79.6	69	94	73
	กรมโยธาธิการและผังเมืองเขตปริมณฑล	47	61.8	83.6	81.4	86.6	67	96	68
	กรมโยธาธิการและผังเมืองเขตภาคเหนือ	47	66.4	82.8	79.6	87.2	69	92	70
	กรมโยธาธิการและผังเมืองเขตภาคกลาง	51	63.2	83.8	85.4	84.2	74	84	85
	กรมโยธาธิการและผังเมืองเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	46	46.2	83.6	80.6	83.4	79	89	81
	กรมโยธาธิการและผังเมืองเขตภาคใต้	45	58.8	85.6	79.6	79.4	79	87	74
	กรมโยธาธิการและผังเมืองกรุงเทพมหานคร	55	62.6	84.6	86.2	79.2	79	84	67
	กรมโยธาธิการและผังเมืองเขตปริมณฑล	65	47.4	85.4	85.8	51	72	86	61
	กรมโยธาธิการและผังเมืองเขตภาคเหนือ	50	57.4	80.8	86	80	67	86	56
	กรมโยธาธิการและผังเมืองเขตภาคกลาง	52	59.2	83	84	84.4	69	87	50
	กรมโยธาธิการและผังเมืองเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	48	60.6	84	83.4	80.8	64	89	51
	กรมโยธาธิการและผังเมืองเขตภาคใต้	48	60.6	81	83	78.2	66	84	51
	กรมโยธาธิการและผังเมืองกรุงเทพมหานคร	46	65.4	82.4	82.6	81.4	65	88	50
	ต่อสัญญา	1,279+653 1,278+209	156+487	9+350	123+415	9+600	38+745	11+480	60+132 65+300
	สิ้นสุดสัญญา	1,275+588 1,275+602	154+200	5+815	121+150	0+400	12+400	9+000	57+777 60+132
	สายทาง	พังลา - จุดผ่านแดนถาวรสะเตา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย) ตอน 2	ตอน 3	คลองวง - ทักทอน ตอน 1	บ้านดี - ป่าลัด ตอน 2	ป่าใหม่ - ไทรทอง	นาทวี - ลำไพล ตอน 1	เขาวง - ท่าเรือปากบารา	นาทวี - ลำไพล ลำไพล - นาวาก
ทล.	4	42	414	42	4167	42	4052	42	

พ.ด.	สายทาง	พื้นที่ระยะทาง	พื้นที่ระยะทาง	ค่าเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย
				95.48	81	82	95	79	86.02
				92.9	75	86	86	80	85.20
				90.97	90	72	80	64.6	84.20
				92.26	90	80	90	80	82.60
				92.9	85	75	97	79.6	86.80
				89.03	85	80	73	53.8	84.00
				89.68	90	82	91	79.8	85.20
				90.32	80	75	83	80	87.60
				90.32	76	85	85	79.8	86.80
				90.97	88	72	90	63.8	85.40
				91.61	89	88	85	74.6	87.40
				85.16	45	87	97	80	87.40
				85.16	75	90	97	79.8	89.00
				88.39	85	91	96	60	86.60
				49+615	18+000	443+800	10+250	5+300	21+095
				11+150	3+600	443+200	9+600	4+500	20+029
				0+000					
				49+615					
				108					
				1216					
				101					
				2045					
				2373					
				2210					
				207					

ผลผลิต โครงการขยายทางหลวงมีความปลอดภัย ปีงบประมาณ 2565

	เศรษฐศาสตร์และสังคมศาสตร์	80	89.4	84	99	95.8	98.4	98.6	99.2
	ศิลปกรรมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ศึกษาศาสตร์และสังคมศาสตร์	20	90	81	98	96.4	97.8	97.6	97.2
	เกษตรศาสตร์และวนศาสตร์ สัตวศาสตร์และประมง	45	86	84	94	95.8	97.8	99.6	96.8
	พยาบาลศาสตร์ เภสัชศาสตร์และทันตแพทยศาสตร์	30	90	87	98	96.2	97.8	98.4	97
	ศึกษาศาสตร์ /พยาบาลศาสตร์และสาธารณสุขศาสตร์	30	95	88	99	94.6	97.8	99	98.4
	ศึกษาศาสตร์ และมนุษยศาสตร์	30	93	83	97	95	97.8	99	98.2
	ศึกษาศาสตร์ และมนุษยศาสตร์	60	86	90	97	94.2	97.8	99.8	96.8
	ศิลปกรรมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์	60	92	90	88	94.4	97.8	98.8	98.2
	ศึกษาศาสตร์ และมนุษยศาสตร์	90	87	87	98	93.6	97.8	98.8	97.6
	ศึกษาศาสตร์ และมนุษยศาสตร์	85	88	87	98	93.8	97.8	98.6	97.4
	ศิลปกรรมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ และศึกษาศาสตร์	75	88	88	95	94.2	97.8	99.6	98.4
	ศึกษาศาสตร์ และมนุษยศาสตร์	100	90	84	98	94.2	97.8	98.8	98.8
	ศึกษาศาสตร์ และมนุษยศาสตร์	100	91	88	97	94	97.8	99.8	98.2
	ศึกษาศาสตร์ และมนุษยศาสตร์	80	87	89	98	93.8	96.6	98.2	97.4
	อื่นๆ	29+667	67+735	63+050	74+455	14+080	25+000	53+305	19+706
	อื่นๆ	28+680	66+955	62+120	64+262	1+075	19+730	43+748	0+077
พ.ด.	สาขา	วังหิน - ทองนางดำ ตอน 1							
			สี่แยกโชคชัย - ทองนาง						
			ทองนางดำ - ทองนาง						
			กลอนโต - กาญจนบุรี ตอน 2						
			นาดู - สามโก้ ตอน 3						
			ดินแดง - ไร่งาม ตอน 4						
			กะบกเตี้ย - แยกทุ่งช้าง						
			ทองนาง - ดินแดง						



	นครราชสีมา	99.4	79.2	87	75.6	75.6	88	88
	นครราชสีมา	72.2	72	84	71.6	71.6	88.2	90
	นครราชสีมา	83.4	72.6	82	73	73	88.2	87
	นครราชสีมา	83.4	72	83	71.4	71.4	87.2	89
	นครราชสีมา	96.2	77.4	85	74.2	74.2	88.6	85
	นครราชสีมา	97.6	73	82	75.2	75.2	85	85
	นครราชสีมา	84.8	79.8	83	72.2	72.2	86	88
	นครราชสีมา	84.4	78.4	83	76	76	85.4	89
	นครราชสีมา	95	74	90	79.4	79.4	85	86
	นครราชสีมา	92.2	65.4	100	81.6	81.6	87.4	88
	นครราชสีมา	87	73	90	79.8	79.8	88	82
	นครราชสีมา	83.6	79	88	75	75	88.8	93
	นครราชสีมา	78	78	86	76	76	89	87
	นครราชสีมา	78.6	78.6	84	73.8	73.8	87.2	88
	ชัยภูมิ	43+600	1+225	111+900 10+500	36+104	36+107	20+517	24+200
	ชัยภูมิ	42+825	0+020	111+000 8+200	36+103	36+106	19+765	23+300
ทล.	สายทาง							
2445	แสดงโหนด - ห้วยเสว							
3034	หน้าพระลาน - บ้านครัว							
1 362	ปากข้าวสาร - แยกสวน พฤษภาคมสตรีทแค ถนนวงแหวนรอบเมืองสระบุรี							
3701	ถนนศรีนครินทร์ - บางคาวาย							
3702	ถนนศรีนครินทร์ - บางคาวาย							
4269	คลองมน - คลองโพง							
4037	เหนือคลอง - ลอดแพรง							

พ.ล.	สายทาง	คู่สายแรก	คู่สายสอง	ผลผลิต	โครงการที่รองรับการบำรุงรักษา บึงประมาณ 2566	91.8	88	72.2	78.6	78	89	82.6	79
1274	สี่ - แม่บอน	8+550	12+325	89.8	คู่สายแรก	89.2	80.2	71.4	78.2	78	88.4	80.2	88
1096	แม่ริม - ปางตะ	0+291	3+650	82.6	คู่สายสอง	88.8	88	70.2	78	72	85	77.6	80
1004	หัวแก้ว - พระตำหนัก ภูพิงคราชนิเวศน์	6+350	9+010	72.8	คู่สายแรก	87.6	85.4	71	78.8	72	83.2	78.6	82
1193	แม่ตำ - แม่ใจ	4+500	8+395	68.6	คู่สายสอง	90	90.6	67.6	78.4	76	90.6	79	80
1162	ไผ่งาม - คุ้มแก้ว	11+025	14+450	82	คู่สายแรก	88.6	88.2	72	77	70	83.6	78.8	80
1188	ปง - หัวยอก	13+673	18+000	91	คู่สายสอง	89	82.6	71.8	74.4	74	86	76.2	85
1345	ทุ่งบ้านเย็น - ผาแดงบน	7+400	12+729	74	คู่สายแรก	88	80.2	72.8	76.2	78	85.4	78	75
1148	ท่าวังผา - ผาเหล็ก ตอน 2	45+000	49+550	88	คู่สายสอง	89.2	67.8	73.6	75.2	72	84.6	60.8	55

	ผลสัมฤทธิ์ของงาน	90	78	81	84	88	90.4	85	90	67.2
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน การให้บริการลูกค้า	80	85	90	85	88	76.4	87	82	68.2
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน การให้บริการลูกค้า ระดับของบริการ	85	82	78	84	87	83.8	85	85	69.2
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน การให้บริการลูกค้า ระดับของบริการ	85	78	72	85	88	82.2	85	90	72.4
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน การให้บริการลูกค้า / ยกระดับการบริการลูกค้า	90	88	84	83	87	85	85	89	73.2
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน การให้บริการลูกค้า ระดับของบริการ	90	85	76	84	89	85.4	86	84	72.2
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน การให้บริการลูกค้า ระดับของบริการ	89	80	80	81	88	85	85	85	71.4
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน การให้บริการลูกค้า ระดับของบริการ	90	78	84	80	89	85.4	84	90	55.2
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน การให้บริการลูกค้า	75	72	78	83	91	83.4	82	76	69.6
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน การให้บริการลูกค้า ระดับของบริการ	89	70	74	82	90	84.8	85	87	66.6
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน การให้บริการลูกค้า ระดับของบริการ	90	75	84	82	89	83.4	86	80	67.2
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน การให้บริการลูกค้า ระดับของบริการ	90	80	86	81	92	85.2	82	92	68.8
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน การให้บริการลูกค้า ระดับของบริการ	90	85	91	82	90	88.4	83	92	66
	การบริการลูกค้า	89	80	90	88	89	92.6	88	85	72.2
	ดัชนีชี้วัด	61+485 62+482	39+800	4+770	20+500	34+015	496+150	8+975	205+800	8+680
	ผลสัมฤทธิ์ของงาน	59+500 61+485	37+800	2+700	10+200	30+500	494+100	6+000	201+841	5+260
	สายทาง	ปากสาย - น้ำเป ตอน 4	โซ่พิสัย - ปากคาค	หนองคาย - ปากสาย	เตร์ตัน - วังไม้ขอน	บ้านสวน - โค้งตานก ตอน 1	วังเจ้า - ตาก ตอน 1	นาไผ่ล้อม - ถ้ำแม่ย่า	กมแม่แตง - บ้านป่า	บ้านแก่ง - น้ำอ่าง
ทล.		212	2095	212	1195	125	1	1332	11	1214

พ.ด.	สายทาง	หน่วย	ผลผลิต	ผลผลิต	ผลผลิต	ผลผลิต	ผลผลิต	ผลผลิต	ผลผลิต	ผลผลิต	ผลผลิต	
210	หนองบัวลำภู - นาคำไฮ - วังสำราญ ตอน 1	๒๒๒	๕๓+๓๓๓	๘๗	๘๙	๙๕	๘๙	๙๒	๙๐	๘๓	๙๗	๙๕.๘
2420	ศรีบุญเรือง - นากลาง ตอน 1	๒๕๑	๒๑+๙๐๐	๘๐	๘๒	๙๒	๘๔	๙๐	๘๐	๘๑	๙๐.๒	๙๔
21	ศรีเทพ - ชัยสมทอด	๒๒๕	๑๒๑+๔๗๕	๘๒	๘๐	๘๗	๘๖	๙๐	๘๕	๘๒	๘๙.๒	๙๑.๒
21	ด่านตู - โคกงาม	๒๒๕	๓๑๐+๑๑๕	๘๐	๘๔	๙๔	๘๖	๙๐	๙๓	๘๑	๘๘.๘	๙๓.๒
2113	ด่านซ้าย - เหมืองแพร่	๒๒๕	๑+๖๗๕	๘๑	๘๒	๙๒	๘๘	๙๓	๙๑	๘๓	๘๘.๘	๙๓.๔
2219	หนองมะค่า - ศรีเทพน้อย ตอน 2	๒๒๕	๘๕+๒๕๐	๘๓	๘๖	๙๒	๘๘	๙๓	๙๑	๘๓	๘๘.๘	๙๓.๒
2315	หนองบัวซอ - อุบลมุง	๒๒๕	๖+๐๐๐	๘๗	๘๘	๙๕	๘๘	๙๒	๙๐	๘๘	๙๑	๙๔.๒
2	หนองแวงโลกพระ - พด ตอน 1	๒๒๕	๒๕๕+๓๓๕	๘๗	๘๘	๙๕	๘๘	๙๒	๙๐	๘๘	๙๑	๙๔.๒
201	สี่แยกโรงต้ม - ช่องสามหมอ ตอน 2	๒๒๕	๑๕๐+๐๐๐	๘๔	๘๗	๙๐	๘๘	๙๓	๙๐	๘๖	๙๑.๖	๙๓





	ระบบเลขจุดมณฑล	67.4	75.23	74.2	90	84.4	87	56	54	91.2
	ถนนชุมชนและถนนชุมชน ระบบเลขจุดมณฑล	71.4	88	73	90	78	90	42	61	84.4
	ถนนชุมชนระบบเลขจุดมณฑล ระบบเลขจุดมณฑล	67.8	85	71.8	89	78.2	90	36	47	84.8
	ถนนชุมชน ระบบเลขจุดมณฑล	67	80	70.8	93	74.8	95	96	54	88.8
	ถนนชุมชน /ระบบเลขจุดมณฑล	71.6	80	73.8	88	82	98	55	65	89.6
	ถนนชุมชน ระบบเลขจุดมณฑล	72.8	55	75.8	95	74.6	80	54	63	90.4
	ถนนชุมชน ระบบเลขจุดมณฑล	71.6	80	73.8	90	77.8	85	51	53	84.8
	ถนนชุมชน ระบบเลขจุดมณฑล	73.2	88	75	92	78.8	85	60	53	87.4
	ถนนชุมชน ระบบเลขจุดมณฑล	58.6	20	61.4	89	84.2	50	76	70	89
	ถนนชุมชน ระบบเลขจุดมณฑล	70.8	85	76	87	72.8	90	63	66	87.4
	ถนนชุมชน ระบบเลขจุดมณฑล	68.2	86	73.8	82	77.4	90	59	74	85.6
	ถนนชุมชน ระบบเลขจุดมณฑล	69.2	65	73	90	67.2	95	72	59	83.8
	ถนนชุมชน ระบบเลขจุดมณฑล	59.2	80	75.4	86	72.6	95	71	63	84.2
	ถนนชุมชน ระบบเลขจุดมณฑล	59.4	86	76.2	99	90.2	85	69	68	87.8
	ถนนชุมชน	31+000	5+151	2+019	50+440	3+052	9+805	103+375	13+320	31+100
	ถนนชุมชน	26+000	0+500	0+000	47+350	0+248	6+525	100+000	4+378	26+200
	สายทาง	หัวน้ำต้ง - เขากัน ตอน 2	ดอนต้ง - โคกเจริญ	บ้านหมี่ - ดงพลับ ตอน 1	โคกเจริญ - หนองมะค่า	พระพุทธบาท - หนองโดน	ดอนเจดีย์ - สระกระโจม	หนองสามพราณ - แก่งประหลอม	ท่ามะกา - กลอนโต	วัดนาบุญ - คลอง 14 ตอน 2
พ.ล.		3504	2219	205	2219	3020	3264	323	3209	305











	กรมการช่างอุตสาหกรรม	68	74.6	86	87
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่างอุตสาหกรรม	62.4	72.8	88	88
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่างอุตสาหกรรม	62.2	69.6	85	87
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่างอุตสาหกรรม	62	72	88	87
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง /กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง	65	80.6	86	88
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง	65.4	78	85	89
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง	63.4	71.8	80	87
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง	64.8	75.2	86	89
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง	70.8	73	89	91
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง	71.2	74	86	86
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง	71.8	78.2	84	87
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง	67.4	74.6	86	87
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง	67.6	77.6	86	85
	กรมการช่างอุตสาหกรรม กรมการช่าง	69.6	42.6	87	88
	สายทาง	14+900 16+000	124+363 124+848 128+301 135+001	33+400	21+630
	สายทาง	0+500 14+900	124+362 124+847 128+300 135+000	24+400	2+603
	สายทาง	บางนา - ทางเข้าท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - บางบัว	ศรีราชา - พัทยา ตอน 2	เหนือคลอง - ส่องแพรัก ตอน 2	หัวน้ำขาว - เกาะกลาง
ทล.		34	3	4037	4206

ทล.	สายทาง	ผลผลิต	โครงการพัฒนา	บึงประมาณ	2566	ผลผลิต	โครงการพัฒนา	บึงประมาณ	2566
121	คอนแก้ว - ต้นพยอม	34+745	34+746	95	92	92	95	90	87.6
1106	วังสีสุบ - ผาเลือด	2+800	5+000	92	95	93	90	87.2	78
231	ถนนวงแหวนรอบเมือง อุบลราชธานี	43+930	44+760	89.4	92	86	86	86.4	55
2445	แสลงโทน - ห้วยเสว	41+525	42+725	89.2	92	84	89	86.4	67
219	สตึก - หัวถนน	123+500	124+520	93.6	93	90	89.8	62	97
333	อุทัยธานี - สะพานข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยา	169+300	171+300	88	96	86	89.2	89	97
1	ต่างระดับบางปะอิน - ทนองแค	65+700	66+500	85.6	96	83	85.6	80	96.8
4	หนองบัว - หัวยทรายใต้	203+982	205+280	83.8	99	85	87.2	65	96.6
				88.2	96	93	90	60	98.8
				86.6	90	80	89.6	64	97.8
				85.2	90	87	87.4	63	95.6
				87	88	81	87	83	99
				93.4	83	89	86	80	98.4
				89.4	86	85	88.2	56	97.4
				89.2	92	84	89	67	97.6
				92	95	93	90	78	99.8
				89.4	92	86	86	55	97.8
				89.2	92	84	89	67	97.6
				93.6	93	90	89.8	62	97
				88	96	86	89.2	89	97
				85.6	96	83	85.6	80	96.8
				83.8	99	85	87.2	65	96.6
				88.2	96	93	90	60	98.8
				86.6	90	80	89.6	64	97.8
				85.2	90	87	87.4	63	95.6
				87	88	81	87	83	99
				93.4	83	89	86	80	98.4
				89.4	86	85	88.2	56	97.4
				89.2	92	84	89	67	97.6
				92	95	93	90	78	99.8
				89.4	92	86	86	55	97.8
				89.2	92	84	89	67	97.6
				93.6	93	90	89.8	62	97
				88	96	86	89.2	89	97
				85.6	96	83	85.6	80	96.8
				83.8	99	85	87.2	65	96.6
				88.2	96	93	90	60	98.8
				86.6	90	80	89.6	64	97.8
				85.2	90	87	87.4	63	95.6
				87	88	81	87	83	99
				93.4	83	89	86	80	98.4
				89.4	86	85	88.2	56	97.4
				89.2	92	84	89	67	97.6
				92	95	93	90	78	99.8
				89.4	92	86	86	55	97.8
				89.2	92	84	89	67	97.6
				93.6	93	90	89.8	62	97
				88	96	86	89.2	89	97
				85.6	96	83	85.6	80	96.8
				83.8	99	85	87.2	65	96.6
				88.2	96	93	90	60	98.8
				86.6	90	80	89.6	64	97.8
				85.2	90	87	87.4	63	95.6
				87	88	81	87	83	99
				93.4	83	89	86	80	98.4
				89.4	86	85	88.2	56	97.4
				89.2	92	84	89	67	97.6
				92	95	93	90	78	99.8
				89.4	92	86	86	55	97.8
				89.2	92	84	89	67	97.6
				93.6	93	90	89.8	62	97
				88	96	86	89.2	89	97
				85.6	96	83	85.6	80	96.8
				83.8	99	85	87.2	65	96.6
				88.2	96	93	90	60	98.8
				86.6	90	80	89.6	64	97.8
				85.2	90	87	87.4	63	95.6
				87	88	81	87	83	99
				93.4	83	89	86	80	98.4
				89.4	86	85	88.2	56	97.4
				89.2	92	84	89	67	97.6
				92	95	93	90	78	99.8
				89.4	92	86	86	55	97.8
				89.2	92	84	89	67	97.6
				93.6	93	90	89.8	62	97
				88	96	86	89.2	89	97
				85.6	96	83	85.6	80	96.8
				83.8	99	85	87.2	65	96.6
				88.2	96	93	90	60	98.8
				86.6	90	80	89.6	64	97.8
				85.2	90	87	87.4	63	95.6
				87	88	81	87	83	99
				93.4	83	89	86	80	98.4
				89.4	86	85	88.2	56	97.4
				89.2	92	84	89	67	97.6
				92	95	93	90	78	99.8
				89.4	92	86	86	55	97.8
				89.2	92	84	89	67	97.6
				93.6	93	90	89.8	62	97
				88	96	86	89.2	89	97
				85.6	96	83	85.6	80	96.8
				83.8	99	85	87.2	65	96.6
				88.2	96	93	90	60	98.8
				86.6	90	80	89.6	64	97.8
				85.2	90	87	87.4	63	95.6
				87	88	81	87	83	99
				93.4	83	89	86	80	98.4
				89.4	86	85	88.2	56	97.4
				89.2	92	84	89	67	97.6
				92	95	93	90	78	99.8
				89.4	92	86	86	55	97.8
				89.2	92	84	89	67	97.6
				93.6	93	90	89.8	62	97
				88	96	86	89.2	89	97
				85.6	96	83	85.6	80	96.8
				83.8	99	85	87.2	65	96.6
				88.2	96	93	90	60	98.8
				86.6	90	80	89.6	64	97.8
				85.2	90	87	87.4	63	95.6
				87	88	81	87	83	99
				93.4	83	89	86	80	98.4
				89.4	86	85	88.2	56	97.4
				89.2	92	84	89	67	97.6
				92	95	93	90	78	99.8
				89.4	92	86	86	55	97.8
				89.2	92	84	89	67	97.6
				93.6	93	90	89.8	62	97
				88	96	86	89.2	89	97
				85.6	96	83	85.6	80	96.8
				83.8	99	85	87.2	65	96.6
				88.2	96	93	90	60	98.8
				86.6	90	80	89.6	64	97.8
				85.2	90	87	87.4	63	95.6
				87	88	81	87	83	99
				93.4	83	89	86	80	98.4
				89.4	86	85	88.2	56	97.4
				89.2	92	84	89	67	97.6
				92	95	93	90	78	99.8
				89.4	92	86	86	55	97.8
				89.2	92	84	89	67	97.6
				93.6	93	90	89.8	62	97
				88	96	86	89.2	89	97
				85.6	96	83	85.6	80	96.8
				83.8	99	85	87.2	65	96.6
				88.2	96	93	90	60	98.8
				86.6	90	80	89.6	64	97.8
				85.2	90	87	87.4	63	95.6
				87	88	81	87	83	99
				93.4	83	89	86	80	98.4
				89.4	86	85	88.2	56	97.4
				89.2	92	84	89	67	97.6
				92	95	93	90	78	99.8
				89.4	92	86	86	55	97.8
				89.2	92	84	89	67	97.6
				93.6	93	90	89.8	62	97
				88	96	86	89.2	89	97
				85.6	96	83	85.6	80	96.8
				83.8	99	85	87.2	65	96.6
				88.2	96	93	90	60	98.8
				86.6	90	80	89.6	64	97.8
				85.2	90				

ภาคผนวก ข ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จากการสุ่มตัวแทนโครงการ แยกตามผลผลิตและปีงบประมาณ  
ผลผลิต โครงการข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา ปีงบประมาณ 2564

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
ลำปางที่ 2	1154	แก่งเสือเต้น - ตอนไชย	39+500	44+311	70	78	-3,525,019.81	3,903,346.42	31,556.51
เชียงใหม่ที่ 3	107	ขี้เหล็กหลวง - แม่ทะลาย - หัวโท ตอน 3	72+500	84+500	75	90	-23,435,928.89	24,148,200.99	30,381.20
เชียงใหม่ที่ 1	1263	ปางอุ๋ง - แม่ นาจร ตอน 1	29+491	33+025	40	63	312,008.30	1,366,043.29	-36,637.91
เชียงใหม่ที่ 3	1322	แม่จา - ริน หลวง ตอน 1	85+500	87+500	40	62	346,937.98	966,207.24	0
เชียงรายที่ 2	1020	ชมภู - เชียง ของ ตอน 1	106+050	108+450	70	86	-4,536,490.08	4,102,992.78	3,589,304.09
น่านที่ 1	101	สวนป่า - สะพานพญา วัด	342+328	357+574	82	100	-35,104,420.52	33,771,592.01	-29,117.71
เชียงรายที่ 1	1233	ศรีทรายมูล - บ้านด้าย	3+900	6+300	78	86	-2,071,960.20	5,113,279.07	66,223.26
น่านที่ 2	101	สี่แยก ข้างฝือก - ปัว	409+750	412+500	70	75	-441,118.88	1,665,397.18	-29,561.36
มุกดาหาร	2104	ดอนพัฒนา - โสกแมว	8+950 13+800	10+766 15+385	65	79	333,308.95	3,854,788.80	529,230.81
สุโขทัย	1294	เมืองเก่า - อุทยาน แห่งชาติ ศรีสัชนาลัย ตอน 1	29+315	32+325	75	82	-194,227.53	1,214,991.54	-152,511.70
กำแพงเพชร	1074	สลกบาตร - ทุ่งสนุ่น	9+693	16+625	85	90	-2,173,769.67	3,044,748.64	801,832.73
ตากที่ 2 (แม่สอด)	105	ห้วยบง - แม่ สลิดหลวง ตอน 2	35+875	39+200	77	80	-26,614.90	351,645.85	3,674,857.60
เพชรบูรณ์ที่ 1	21	สักหลง - กก กะทอน	284+550	286+700	80	100	-2,101,584.41	2,155,335.73	38,129,060.82

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
หนองบัวลำภู	2097	นาคำไฮ - หนองแวง ตอน 4	10+550	14+200	78	80	-308,247.60	1,054,459.62	-17,647,274.22
หนองบัวลำภู	2314	หนองบัวซอ - กุดจับ	2+540	6+250	76	89	-751,825.09	1,941,510.55	-422,926.54
เลยที่ 2 (ด่าน ซ้าย)	21	ด่านคู - โคก งาม ตอน 1	319+100	321+460	65	79	4,430,111.27	18,665,170.62	7,970,959.73
ขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)	2	พล - บ้านไผ่ ตอน 3	279+150 280+415 286+320	279+975 281+025 287+090	75	90	-8,131,564.35	7,889,821.25	606,856.59
ชัยภูมิ	201	หนองบัวโคก - บ้านลี่	74+770	77+563	85	95	-6,033,148.97	3,526,685.88	2,943,613.21
ชัยภูมิ	2051	ชัยภูมิ - ตาด โตน	7+325	11+470	85	95	-4,741,225.42	4,213,118.37	1,572,131.56
อุดรธานีที่ 1	2	โนนสะอาด - อุดรธานี ตอน 1	427+780	430+080	80	95	-6,529,386.08	8,583,037.68	-529,658.08
ขอนแก่นที่ 2 (ชุมแพ)	12	ห้วยข่ามะ ควา - ร่อง แซง	438+212	442+112	70	80	-1,486,967.05	3,487,097.57	27,363,001.68
ขอนแก่นที่ 2 (ชุมแพ)	2484	ทางเลี่ยง เมืองภูเขียว ตอน 1	1+200	3+862	70	80	-192,828.85	1,229,062.87	-3,072,193.68
ขอนแก่นที่ 1	2322	โคกสูง - หนองกุง ใหญ่ ตอน 1	53+700 54+470	53+910 58+100	68	82	-13,495.54	2,509,923.47	-227,299.35
ขอนแก่นที่ 2 (ชุมแพ)	201	โนนหัน - ผา นงเค้า	235+780	238+400	60	80	467,981.29	7,069,536.81	0
ร้อยเอ็ด	214	ลำชี - ร้อยเอ็ด ตอน 1 , ลำชี - ร้อยเอ็ด , ลำชี - ร้อยเอ็ด	34+500 38+450 40+000	36+010 38+900 40+815	70	90	-2,739,802.96	6,989,920.08	-3,577,121.92
มหาสารคาม	23	บรปือ - หนองจิก , หนองจิก - ห้วยแอ่ง	60+265 62+435	62+435 63+025	86	100	-6,214,175.65	8,457,462.33	3,606,332.55

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
มหาสารคาม	219	ยางสีสุราช - ห้วย พลับพลา ตอน 6	60+928	63+395	76	90	-498,232.19	1,530,116.53	73,232.83
มหาสารคาม	2040	มหาสารคาม - วาปีปทุม ตอน 2	19+082	21+220	66	80	-2,569,275.09	20,354,621.27	0
ศรีสะเกษที่ 2	2125	บ้านไฮ - กันทรารมย์	25+975	28+605	70	82	-264,274.31	4,167,859.11	7,172,102.47
สุรินทร์	219	ห้วย พลับพลา - สตึก ตอน 2	90+900	95+025	80	90	-4,428,396.71	4,781,412.40	1,206,880.97
สุรินทร์	2397	นิคมสร้าง ตนเอง ปราสาท - ข้างหมอบ พัฒนา	0+800	9+205	80	90	-1,608,142.03	2,876,341.15	541,507.99
สระแก้ว (วัฒนานคร)	3462	สระแก้ว - แซร์อ ตอน 4	35+500	42+985	70	85	-8,750,708.67	9,891,766.94	-3,482,109.45
บุรีรัมย์	24	โคกตะแบก - ประโคนชัย ตอน 2	142+494	148+080	80	90	-12,451,521.38	12,087,615.96	-4,041,383.41
บุรีรัมย์	24	โคกตะแบก - ประโคนชัย ตอน 1	132+450	138+427	79	86	-4,093,286.75	4,219,756.30	-374,730.72
สระแก้ว (วัฒนานคร)	33	พระปรัง - โนนจิก	225+285	228+815	70	85	-1,854,557.27	6,762,166.59	-558,411.65
บุรีรัมย์	219	สตึก - หัว ถนน	104+118	107+705	81	88	-1,350,862.88	1,674,883.08	-138,725.24
นครราชสีมาที่ 3	2310	สวนสัตว์ นครราชสีมา - ท่าอ่าง ตอน 1	2+311	4+775	80	82	-710,100.81	1,219,116.72	-5,453,605.60
นครราชสีมาที่ 1	202	ดอนตะหนิน - ตลาดไทร	77+325	80+895	60	80	-168,129.88	4,143,453.89	0
นครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า)	1119	น้ำсадเหนือ - หนอง ผักหวาน ตอน 1	13+000	19+400	70	90	-326,971.42	764,438.65	0

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
อ่างทอง	32	นครหลวง - อ่างทอง ตอน 2	37+112	41+690	90	105	-68,219,598.40	31,121,449.06	0
อุทัยธานี	3456	คลองข่อย - บึงกระเชอร์ ตอน 1	55+193	57+828	76	84	-92,199.43	363,328.64	0
ชัยนาท	3251	สรรคบุรี - คู พัฒนา	3+385	6+600	73	81	-162,821.32	880,604.18	0
สุพรรณบุรีที่ 1	3350	ท่าช้าง - สระบัวเก่า	6+600 18+645	7+100 20+900	82	88	-587,456.44	879,228.55	3,597,207.37
สุพรรณบุรีที่ 1	357	ถนนวง แหวนรอบ เมือง สุพรรณบุรี ตอน 1	0+000	11+966	80	90	-12,801,020.01	13,399,592.36	-150,455.50
สุพรรณบุรีที่ 1	33	สุพรรณบุรี - นาคู	6+705 9+000	6+805 12+346	85	90	-1,027,640.74	3,232,161.44	0
สมุทรสาคร	35	แสมดำ - สะพานข้าม แม่น้ำท่าจีน ฝั่งตะวันตก	22+000	27+600	80	90	-105,613,304.24	58,248,112.08	59,168.15
ธนบุรี	3242	บางบอน - โรงพยาบาล บางปะกอก 8 ตอน 2	16+315	18+385	76	88	-12,808,640.54	36,753,463.75	0
กรุงเทพฯ	31	งามวงศ์วาน - ตอนเมือง	21+000	23+800	80	90	-21,977,187.48	50,787,849.47	7,377,409.44
นนทบุรี	3215	บางบัวทอง - ไทรน้อย ตอน 2	14+890	17+100	73	81	-3,686,900.13	11,100,215.11	0
จันทบุรี	317	หน้าค่าย ตชด. - พัง งอน	14+000 19+245	15+560 21+300	95	100	-2,893,616.56	1,868,963.93	0
ชลบุรีที่ 1	34	บางปะกง - หนองไม้แดง	52+900	55+667	70	72	-1,222,832.52	4,712,052.84	3,602,665.96
ตราด	3	แม่น้ำตราด - หาดเล็ก ตอน 3	405+305	407+640	95	105	-2,651,626.75	1,893,816.89	0

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
จันทบุรี	3249	เขาไร่ยา - แพร่ขาทอง ตอน 1	28+800	34+200	95	100	-1,147,788.83	1,046,592.07	-4,360,686.21
ฉะเชิงเทรา	34	บางวัว - บางปะกง ตอน 1	50+860	52+900	74	80	-2,943,253.85	19,690,173.84	3,662,597.16
ชลบุรีที่ 1	3138	บ้านบึง - มาบปู่ ตอน 1	7+830	11+998	59	75	6,240,601.69	16,134,702.39	423,583.77
ราชบุรี	3291	หนองหอย - เตาปูน	15+330	18+550	88	90	-434,808.32	659,490.62	-10,151,905.56
เพชรบุรี	3349	หนองควง - หนองหญ้า ปล้อง ตอน 4	6+500	10+370	40	60	3,057,545.28	9,724,616.90	543,487.74
สุราษฎร์ธานีที่ 1 (พุนพิน)	41	เกาะมุกข์ - ควนรา ตอน 1	118+000	121+432	75	87	-12,944,348.89	10,637,821.12	0
สุราษฎร์ธานีที่ 1 (พุนพิน)	4265	หนองนิล - คลองสงค์	1+590	15+355	81	90	-2,464,269.35	4,914,460.02	0
สุราษฎร์ธานีที่ 1 (พุนพิน)	417	ท่าอากาศยาน สุราษฎร์ ธานี - ค้อ ล่าง	2+500	6+453	75	82	-8,274,739.24	7,157,653.45	-3,434,350.42
สุราษฎร์ธานีที่ 2 (กาญจน ดิษฐ์)	4248	ท่าเรือใต้ - เขาหัวควาย	14+375	16+390	53	60	273,069.98	967,227.83	-3,729,589.49
สุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)	4039	ยางอุง - นา สาร	0+610	3+000	58	67	502,699.87	1,803,690.26	-52,909.92
ภูเก็ต	4025	ท่าเรือ - เชียง ทะเล	0+000	2+000	82	86	-371,470.04	734,603.17	-7,861.71
ยะลา	4092	รามัน - จะ รังตาตง	5+000	7+813	68	79	-17,352.36	113,253.13	0
ยะลา	409	ป่าพ้อ - ท่า สาป	24+500	28+795	97	106	-1,971,830.97	1,717,287.18	0
ปัตตานี	418	งาแม่ - ยูโป ตอน 2	0+000	26+775	75	86	-9,197,935.55	18,083,670.54	0

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
สตูล	406	ปากจำ - ค่ายรวมมิตร ตอน 4	47+740	51+105	85	86	-218,369.50	309,885.51	0
นราธิวาส	4056	โคกสุมุ - บ้านโคก ตอน 1	12+324	15+600	79	83	-697,132.50	2,058,090.18	0
ยะลา	4244	เบตง - ซาโห้	18+631	21+781	51	63	58,451.10	743,965.49	2,957,606.00

หมายเหตุ : บางโครงการค่า ACC เป็น 0 เนื่องจากเมื่อพิจารณาปีเดียวพบว่าไม่เกิดอุบัติเหตุทั้งก่อนและหลังมีโครงการ หรือ เกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังมีโครงการเท่ากัน ส่วนในกรณีที่ตัวเลขติดลบ เนื่องจากมีตัวเลขอุบัติเหตุหลังมีโครงการสูงกว่าก่อนมีโครงการ

## ผลผลิต โครงการทางหลวงมีความปลอดภัย ปีงบประมาณ 2564

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
เชียงใหม่ที่ 2	107	เชียงใหม่ - สี่เหล็กล หลวง	20+200	22+000	60	80	-11,069,813.29	2,628,836.16	4478308.87
เชียงใหม่ที่ 1	108	บ้านบ่อ แก้ว - สะพานแม่ ริต	140+850	142+700	75	90	0	0	865225.08
หนองคาย	242	หนองบัว - ท่าบ่อ	14+000	14+150	60	63	2,397,427.29	2,936,512.48	3511063.25
สุโขทัย	101	คุยประตู่ - คลองโพธิ์	59+825	59+826	73	85	-1,686,987.17	1,394,700.32	447,318.01
อุดรดิตถ์ที่ 1	11	บึงเหล็ก - หนองน้ำ เขียว	348+361	351+136	80	90	-731,288.76	1,478,503.73	-42,526.50
อุบลราชธานีที่ 2	24	เดชอุดม - อุบลราชธา ธานี	409+805	410+885	85	90	-2,972,954.66	2,595,388.42	3,615,128.67
สุรินทร์	226	ลำน้ำชี - บ้านพม่า	156+825	159+400	80	90	-4,973,074.34	4,443,644.99	169,256.51
สุรินทร์	2081	ตาฮะ - ลำพังชู ตอน 2	32+850	33+300	80	90	-273.33	1,252.29	0
บุรีรัมย์	288	ถนนวง แหวนรอบ เมือง บุรีรัมย์ ตอน 1	0+100	1+820	85	90	-1,215,261.18	18,111,370.69	-121,643.25
นครราชสีมาที่ 3	304	วังน้ำเขียว - ดอนขวาง ตอน 3	241+520	242+250	60	65	-367,344.83	445,296.99	0
สระบุรี	2224	มวกเหล็ก - กลุ่มพระ บาท	3+810	7+120	77	86	-1,538,577.30	2,241,910.52	578,125.31
อุทัยธานี	3011	บ้านไร่ - บ้านไต้ ตอน 10	32+500	41+335	73	80	18,308.47	104,355.89	1,416,772.56
เพชรบุรี	37	ชะอำ - วัง โบสถ์ ตอน 12	3+744	6+472	87	90	-930,041.94	1,730,252.79	547,252.49
เพชรบุรี	37	ชะอำ - วัง โบสถ์ ตอน 3	1+488	2+224	85	90	230,559.05	1,644,945.68	75,691.02

แนวทาง หลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)	4	หนองหุม - ห้วยยาง	303+000	304+170	84	105	-1,671,560.23	1,674,125.30	0
ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)	4	วังยาว - หนองหุม	276+120	276+120	83	91	-1,551,072.08	2,370,574.21	-566,298.55
พัทลุง	4181	โคกทราย - ปากพะยูน	9+625	10+400	50	60	-479,790.88	3,987,387.97	0
พัทลุง	4	พัทลุง - นาโหนด	1,176+00 0	1,176+3 50	20	30	-4,473,893.41	18,245,061.52	0.68
นราธิวาส	4056	บ้านโคก - สุโหงโกลก ตอน 2	15+838	34+270	75	83	221,069.74	518,304.21	0

หมายเหตุ : บางโครงการค่า ACC เป็น 0 เนื่องจากเมื่อพิจารณาปีเดียวพบว่าไม่เกิดอุบัติเหตุทั้งก่อนและหลังมีโครงการ หรือเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังมีโครงการเท่ากัน ส่วนในกรณีที่ตัวเลขติดลบ เนื่องจากมีตัวเลขอุบัติเหตุหลังมีโครงการสูงกว่าก่อนมีโครงการ

### ผลผลิต โครงการข่าทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา ปีงบประมาณ 2565

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
เชียงใหม่ที่ 3	1001	บ้านโป่ง - พร้าว	36+140	39+500	65	80	-2,614,287.81	3,213,999.24	3,549,760.31
ลำพูน	1087	ลี่ - ก้อทุ่ง	2+500	6+000	71	76	-3,566,987.51	3,782,243.54	34,618,968.74
ลำพูน	1087	ลี่ - ก้อทุ่ง	10+650	18+800	70	74	-4,050,786.93	6,363,550.85	-4,353,324.53
เชียงใหม่ที่ 3	1249	แม้งอน - หนงเต่า	23+150	28+575	50	70	-7,833,939.21	17,315,185.01	-7,962,184.33
เชียงใหม่ที่ 2	1252	ปางแฟน - แม่ตอน หลวง	18+475	23+532	40	43	-1,710,454.06	986,468.19	43,839.76
เชียงใหม่ที่ 3	1150	กัวโฮ - ขุนแจ	22+025	25+350	60	70	-10,393,611.11	11,700,460.40	-11,006,599.76
เชียงใหม่ที่ 3	1095	หนองโค้ง - กัวคอบหมา ตอน 1	36+535	40+500	50	60	-221,883.88	315,795.63	0
เชียงใหม่ที่ 2	1096	แมร์ิม - ปางตะ	25+725	29+543	40	60	-3,524,259.85	958,585.79	0
พะเยา	1298	บ้านใหม่ - หนงลาว	1+300	3+770	73	85	-3,079,648.58	3,297,267.08	-3,731,389.30
น่านที่ 1	1162	ฝางาม - น้ำมวบ	17+525 24+750	20+000 26+369	70	82	-2,456,938.17	43,374,164.09	-2,633,607.21
เชียงรายที่ 2	1155	ทรายกาด - บ้านลุง ตอน 2	87+450	90+506	70	80	-1,391,289.62	2,421,016.15	4,098,944.49
พะเยา	1193	แม่ต้า - แม่ใจ	30+000 33+260	32+350 33+800	82	88	-6,279,165.75	12,567,257.83	0
พะเยา	1179	ฝายกวาง - ดอนเงิน	2+910	6+000	70	80	-115,682.71	670,504.60	0

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
แพร่	1120	สอง - แม่เต็น	9+800	15+440	80	85	-1,358,303.47	1,691,115.65	15,062.05
น่านที่ 2	1148	ท่าวังผา - ผาหลัก ตอน 1	41+000	44+400	54	55	-2,688,243.61	3,441,149.95	3,715,756.43
พะเยา	1091	ป่าแดง - ปงสนุก	37+000	40+590	60	75	-5,767,758.11	7,529,981.19	667,461.62
นครพนม	2028	โพนจาน - โนนศิวิลย์	14+032	17+275	86	94	-2,186,875.39	3,385,188.10	-103,843.80
มุกดาหาร	2287	ดงหลวง - สานแก้ว	44+338	46+891	81	91	-2,277,503.06	2,077,882.87	-100,962.27
นครพนม	2276	กุรุคุ - นครพนม	2+500	5+597	76	88	-16,156,378.51	37,567,549.63	3,444,732.72
มุกดาหาร	212	ย้อมพัฒนา - นาโพธิ์ ตอน 1	408+950	411+175	80	90	-7,994,669.14	116,159,018.56	-114,078,343.64
สกลนครที่ 1	22	สูงเนิน - ท่าแร่ ตอน 1	137+930	141+100	84	89	-4,003,770.13	4,213,621.05	4,477,743.46
สกลนครที่ 1	213	สร้างค้อ - สกลนคร	151+547	154+192	75	80	-4,449,412.32	3,155,130.02	-25,173.10
สกลนครที่ 1	2330	สร้างค้อ - ห้วยหวด	0+150	4+275	60	72	-1,393,521.40	1,719,464.76	-77,994.08
ตากที่ 1	12	หนองเสือ - วังวน	147+400	149+825	80	90	-1,484,780.13	3,995,235.90	-10,169.06
สุโขทัย	1195	เตร์ดีโน - วังไม้ขอน	15+500	19+625	72	83	-2,051,715.85	11,218,881.36	-45,741.28
ตากที่ 1	1327	บ้านด่านลานหอย - ทุ่ง เสลี่ยม	0+150	3+275	70	80	402,042.81	7,172,262.24	-28,777.98
สุโขทัย	1318	ปากน้ำ - ศรีนคร	16+640	19+175	74	85	-1,184,512.58	513,553.05	-28,777.40
สุโขทัย	1319	ศิริมาศ - อุทยาน แห่งชาติรามคำแหง	0+200	3+425	74	85	-869,319.16	1,692,724.89	-37,451.31
ตากที่ 2 (แม่สอด)	12	กลางสะพานมิตรภาพที่ แม่สอด(เขตแดนไทย/ พม่า) - แม่ละเมา ตอน 3	11+915	16+225	60	75	-1,721,296.36	2,993,926.20	3,517,310.65
กำแพงเพชร	115	กำแพงเพชร - แก้ว สุวรรณ	3+900	6+325	85	90	-110,351.45	566,496.18	92,376.96
อุตรดิตถ์ที่ 1	1045	อุตรดิตถ์ - วังสีสุบ	5+157	7+207	75	90	-180,009.53	75,742.55	38,787.51

แนวทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
พิจิตร	117	คลองหลังด่านใต้ - เนิน สว่าง	65+355	68+025	77	84	8,726,507.86	18,794,882.03	0
พิษณุโลกที่ 2 (วังทอง)	1295	กกไม้แดง - เนิน มะปราง	3+140	6+035	75	86	-199,840.84	188,093.17	557,454.62
พิษณุโลกที่ 1	117	คลองเมม - พญาแมน คลองเมม - พญาแมน	151+309 162+520	153+292 165+650	70	75	-266,783.54	235,324.03	7,060,566.53
พิษณุโลกที่ 2 (วังทอง)	11	สากเหล็ก - กกไม้แดง	190+670	193+525	87	89	-1,551,343.35	4,063,501.19	28,779.37
พิษณุโลกที่ 1	117	หนองนา - พิษณุโลก	109+325	112+225	80	81	-227,732.89	1,925,034.33	-3,642,916.29
อุตรดิตถ์ที่ 2	117	นาโพธิ์ - ม่วงเจ็ดต้น	376+160	378+690	40	50	-1,590,375.67	2,502,404.92	40,480.03
หนองบัวลำภู	2038	ห้วยน้ำเงิน - เมืองใหม่	10+446 13+250 18+625	10+925 15+000 19+025	74	89	-1,168,634.50	1,775,760.74	-4,210,827.11
เพชรบูรณ์ที่ 2 (บึงสามพัน)	1191	ท้ายดง - วังหิน ตอน 1	7+800	10+300	70	80	650,008.06	1,541,788.41	-3,687,831.99
หนองบัวลำภู	2038	ห้วยน้ำเงิน - เมืองใหม่	24+000	26+100	72	83	-1,637,030.36	1,980,500.35	-4,260,080.48
เลยที่ 1	210	วังสำราญ - วังสะพุง ตอน 1	115+285 118+160	117+100 118+425	90	92	-173,613.81	1,132,373.56	3,502,101.15
เลยที่ 1	211	ปากชม - เชียงคาน ตอน 2	179+235 181+800	180+150 184+255	90	92	-1,894,332.81	1,690,317.30	2,893,330.25
เลยที่ 2 (ด่านซ้าย)	21	ด่านตู - โคกงาม ตอน 1	325+500	328+125	70	75	-113,105.22	1,472,567.29	2,766,336.21

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
เลขที่ 1	2108	ธาตุจอมศรี - ชมเจริญ	15+910	17+930	88	89	-113,930.53	203,215.17	341,117.20
เพชรบูรณ์ที่ 1	2402	จางวาง - ดงมูลเหล็ก	9+400 11+470 12+580	11+400 12+330 13+125	60	80	-4,015,492.54	4,522,992.42	-4,218,750.30
ขอนแก่นที่ 1	2039	น้ำพอง - น้ำอ้อม	14+465	18+180	77	88	-5,328,742.32	4,301,450.94	-114,524.14
อุดรธานีที่ 1	2098	บ้านฝือ - ข้าวสาร	0+350	3+250	60	85	-1,022,890.83	4,444,959.44	29,116.86
ขอนแก่นที่ 1	12	บ้านฝาง - ขอนแก่น	540+020	543+015	76	85	-1,267,780.88	3,013,391.62	-130,059.59
อุดรธานีที่ 1	2	โนนสะอาด - อุดรธานี ตอน 1	404+050	406+420	75	90	-137,777.17	473,705.27	0
ชัยภูมิ	225	น้ำอ้อม - ท้องบัวระ เหว	175+150	180+300	80	95	-256,659.18	798,815.55	0
ขอนแก่นที่ 2 (ชุมแพ)	12	หนองแก - บ้านฝาง ตอน 2	493+650	497+810	75	86	206,537.17	1,497,054.28	-36,786.56
ขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)	2199	ชนบท - กุดชุม ตอน 1	26+000	29+327	70	85	500,198.40	1,236,083.99	-37,672.11
มหาสารคาม	219	ยางสีสุราช - ห้วย ปลับพลา ตอน 3	73+576	75+611	76	91	2,355,632.01	11,256,950.81	0
มหาสารคาม	23	ไพศาล - ปรปือ ตอน 2	42+224 42+651	43+675 43+675	86	100	-1,781,331.43	1,758,209.59	-30,967.34

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
มหาสารคาม	23	บรบือ - หนองจิก ตอน 2	56+613	60+068	86	100	233,172.90	458,617.12	0
ยโสธร	23	บ้านย้อย - บ้านสวน ตอน 2	217+210	220+182	80	90	2,951,629.20	526,570.95	-36,787.12
มหาสารคาม	219	บรบือ - ยางสีสุราช ตอน 2	32+770	35+023	51	66	-384,647.24	1,096,282.83	0
ศรีสะเกษที่ 1	2083	หัวช้าง - สะเดา ตอน 2	17+335	19+485	75	86	-547,814.05	1,300,750.08	0
สุรินทร์	2375	บักดอง - พนมดิน	13+670	25+875	80	90	-180,749.91	722,902.75	0
ศรีสะเกษที่ 1	2341	ไพรพัฒนา - หนอง บัวเรณ	23+325	35+259	72	85	-296,594.77	532,719.17	0
สุรินทร์	24	จระกใหญ่ - กระเทียม	171+879	174+149	80	90	-380,641.06	653,613.24	36,309.92
สุรินทร์	2328	ปวงตึก - นาตำบล	33+065	38+435	80	90	-1,119,059.80	3,219,390.41	38,286.45
ศรีสะเกษที่ 1	2083	สัมป่อยน้อย - หัวช้าง	1+728	9+500	78	88	833,036.25	5,291,476.40	0
สระแก้ว (วัฒนานคร)	3395	ทับทิมสยาม05 - วัฒนานคร ตอน 1	44+000	46+935	70	85	201,369.98	1,087,724.44	0
นครราชสีมาที่ 1	2	ดอนหวาย - บ้านวัด	179+174	182+449	82	87	-199,685.09	944,915.88	0
สระแก้ว (วัฒนานคร)	3067	อรัญประเทศ - ฝั่ล้อม	8+060 9+360	8+648 11+835	70	85	-342,807.91	695,805.93	0

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
สระแก้ว (วัฒนานคร)	3395	ทับทิมสยาม05 - วัฒนานคร ตอน 2	30+260	32+800	70	85	-105,611.06	445,679.13	0
บุรีรัมย์	218	บุรีรัมย์ - โคนสูง	8+905	11+800	85	90	-286,635.91	1,715,821.35	-110,356.13
นครราชสีมาที่ 3	2072	หนองปล้อง - พระบึง	0+355	3+100	60	80	-756,853.82	1,991,150.48	0
นครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า)	11	ตากฟ้า - ไตตาล	49+000	51+000	85	100	-1,067,818.80	553,872.12	0
สระบุรี	3224	ท่าคล้อ - แสลงพัน	20+000	23+000	77	86	-830,428.73	2,348,153.90	0
ลพบุรีที่ 1	2089	แสลงพัน - คลองท่า ข้าม	27+000	31+941	75	85	-343,090.52	1,515,890.50	0
ลพบุรีที่ 1	3024	บ้านหมี่ - เขาช่องลม ตอน 2	9+191	14+000	70	80	-2,655,922.74	4,520,880.51	0
อ่างทอง	3454	วิเศษชัยชาญ - หน้า โคก	81+646	84+300	90	91	557,793.49	8,243,068.99	0
ชัยนาท	311	บ้านม้า - ชัยนาท	75+203	77+758	70	75	-942,270.33	1,623,345.22	-36,785.19
กาญจนบุรี	323	แก่งประหลอม - ทองผา ภูมิ ตอน 1	179+500	183+300	80	81	-2,138,628.38	3,583,257.75	44,981.45
สุพรรณบุรีที่ 1	3451	โคกโคเคาะ - ลาดตาล	8+495	10+880	70	75	-3,254,937.28	8,105,128.00	0
อยุธยา	3267	เจ้าปลุก - บางโฉมด	4+468	9+500	70	82	-703,053.35	4,410,603.81	37,955.68

แนวทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
นครนายก	3369	วัดอำภาศิริวงค์ - คลอง 16	3+800	7+600	80	100	-36,115.53	66,359.14	-3,671,970.97
กรุงเทพ	31	งามวงศ์วาน - ดอน เมือง	15+600	18+500	80	90	-216,496.11	1,595,479.85	0
ธนบุรี	35	ดาวคะนอง - แสมดำ	2+300	6+650	70	80	-689,144.86	2,042,417.97	0
สมุทรปราการ	3268	สำโรง - บางเมือง - บางพลี	0+000 3+903	3+903 4+700	50	60	-866,711.20	790,028.99	0
ชลบุรีที่ 1	3701	เขาหิน - ดอนหัวฝ่อ	55+300 55+864 57+309 59+315	55+824 57+226 59+265 60+245	65	80	-761,281.37	1,106,235.76	0
ชลบุรีที่ 1	3127	มาบโป่ง - หัวไผ่	9+835	12+480	70	80	197,286.23	634,923.61	0
จันทบุรี	317	หน้าค่าย ตชด. - พัง งอน ตอน 1	10+000	15+240	98	100	-397,291.95	1,829,824.72	3,494,796.96
จันทบุรี	317	หน้าค่ายตชด. - พังงอน ตอน 1	29+900	33+720	77	80	-1,192,124.41	2,158,455.53	0
เพชรบุรี	3410	เขื่อนเพชร - ห้วยโสก ตอน 1	18+430	23+260	60	80	-74,046.05	3,171,543.73	0
เพชรบุรี	3187	เขื่อนเพชร - บางกุฬา	13+500	17+300	60	80	-115,183.48	949,720.83	2,945,602.45
นครปฐม	3231	เด่นมะขาม - บางเลน ตอน 2	25+665	27+900	60	80	-1,861,596.95	8,399,617.52	0
สมุทรสงคราม	3339	ห้วยขินสีห์ - ราชบุรี	0+015	4+420	50	70	3,543,342.07	14,703,185.09	0

แนวทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
สมุทรสงคราม	3088	ราชบุรี - ปากท่อ	18+760	21+780	50	70	-174,144.87	3,115,005.87	0
นครศรีธรรมราชที่ 1	4103	เบญจมา - จังหูน	20+425	23+809	89	100	1,062,799.42	8,713,835.88	0
สุราษฎร์ธานีที่ 1 (พุนพิน)	41	ควนรา - หัวเตย ตอน 1	140+700	142+980	79	90	-912,401.76	1,990,572.41	0
สุราษฎร์ธานีที่ 2 (กาญจนดิษฐ์)	41	ท่าโรงช้าง - ท่าชี	186+700	190+000	78	86	1,694,081.85	7,222,902.65	0
นครศรีธรรมราชที่ 1	408	หัวถนน - เถลิงพระเกียรติ	0+284	5+200	88	101	-5,114,292.39	7,205,663.42	1,505,198.31
สุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)	44	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี ตอน 3	55+000	58+250	95	99.6	12,241,739.87	30,093,574.90	0
พัทลุง	4	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 1	1,144+400 1,146+400	1,151+300 1,147+700	80	90	2,285,531.54	12,023,067.65	0
พัทลุง	4	เขาพับผ้า - พัทลุง ตอน 2	1,159+500	1,163+450	80	90	-2,109,414.24	2,408,144.36	0
กระบี่	4	คลองท่อม - นาวง	1,038+671	1,041+306	90	95	-4,500,916.23	6,952,059.35	0
ตรัง	4162	ดั้นมะม่วง - ปากเมง ตอน 1	5+750 6+825	6+625 8+200	74	86	-601,107.41	2,753,346.33	-17,435,711.79
กระบี่	4038	คลองท่อม - หุ่นใหญ่ ตอน 3	7+940 9+060	8+740 13+355	80	85	1,817,316.72	6,603,706.83	0
ระนอง	4091	บางสีกิม - เขาค่าย	50+900	56+173	60	65	-12,704.27	308,926.96	0

แนวทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
สงขลาที่ 2 (นาหม่อม)	4	พังงา - จุดผ่านแดนถาวร สะเดา(เขตแดนไทย/ มาเลเซีย) ตอน 2	1,275+588 1,275+602	1,279+653 1,278+209	75	90	-246,206.83	158,830.99	0
ปัตตานี	42	ป่าลิ้น - กอดอ ตอน 3	154+200	156+487	77	86	-1,375,614.92	13,292,896.01	0
สงขลาที่ 1	414	คลองวง - ท่าหิน ตอน 1	5+815	9+350	90	95	-326,860.04	935,510.30	-3,670,287.41
ปัตตานี	42	บ้านดี - ป่าลิ้น ตอน 2	121+150	123+415	76	88	-149,972.77	445,470.25	0
ปัตตานี	4167	ป่าไหม้ - ไทรทอง	0+400	9+600	70	83	150,353.92	678,686.92	0
สงขลาที่ 2 (นาหม่อม)	42	นาทวี - ลำไพล ตอน 1	12+400	38+745	70	80	-2,695,621.44	2,326,706.20	-6,054,408.07
สตูล	4052	เขาขาว - ท่าเรือปากบารา	9+000	11+480	83	84	-603,160.12	1,783,014.26	0
สงขลาที่ 2 (นาหม่อม)	42	นาทวี - ลำไพล ลำไพล - นาจวก	57+777 60+132	60+132 65+300	60	80	-480,570.06	2,020,372.17	0

หมายเหตุ : บางโครงการค่า ACC เป็น 0 เนื่องจากเมื่อพิจารณาปีเดียวพบว่าไม่เกิดอุบัติเหตุทั้งก่อนและหลังมีโครงการ หรือเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังมีโครงการเท่ากัน ส่วนในกรณีที่ตัวเลขติดลบ เนื่องจากมีตัวเลขอุบัติเหตุหลังมีโครงการสูงกว่าก่อนมีโครงการ

## ผลผลิต โครงการข่าทางหลวงมีความปลอดภัย ปีงบประมาณ 2565

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม. เริ่มต้น	กม. สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็วก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
เชียงใหม่ที่ 1	108 1013 108	เชียงใหม่ - ปากทางท่า ลี่ สันป่าตอง - บ้านกาด ปากทางท่า ลี่ - สะพาน แม่กลาง	11+150 0+000 49+615	49+615 4+400 59+000	75	90	-179,498.24	78,066.67	-28,777.80
แพร่	1216	ห้วยแก้ว - ขุนสถาน	3+600	18+000	75	85	-113,180.72	497,803.40	0
น่านที่ 2	101	บัว - ปาง หก	443+20 0	443+80 0	45	50	-9,694,925.41	9,627,428.23	2,156,135.64
ร้อยเอ็ด	2045	ร้อยเอ็ด - หนองคูโคก ตอน 2	9+600	10+250	80	90	188,176.54	630,078.30	-28,780.69
ศรีสะเกษที่ 1	2373	โนนสำนั - ดอนไม้ งาม ตอน 1	4+500	5+300	70	90	-26,762.42	431,032.54	36,310.32
อำนาจเจริญ	2210	ขมิ้น - น้ำ ปลี	20+029	21+095	80	98	-503,498.12	1,199,041.20	-36,785.32
นครราชสีมาที่ 1	207	บ้านวัด - ประทาย ตอน 1	9+000	11+080	60	80	-571,554.43	541,272.34	37,197.41
นครราชสีมาที่ 1	2226	วังหิน - หนอง นางคำ ตอน 1	28+680	29+667	70	90	126,947.31	396,626.21	0
นครราชสีมาที่ 3	24	สี่แยกโชค ชัย - หนอง มัน	66+955	67+735	84	89	-60,960.20	258,213.43	0
บุรีรัมย์	2226	หนอง นางคำ - หนองขमार	62+120	63+050	76	79	25,334.75	1,118,532.43	15,124,740.11

แนวทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม. เริ่มต้น	กม. สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็วก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
กาญจนบุรี	3209	กลอนโด - กาญจนบุรี ตอน 2	64+262	74+455	60	61	-11,477,583.83	12,060,389.36	532,533.30
อ่างทอง	3372	นาคู - สาม โก้ ตอน 3	1+075	14+080	95	96	-81,979,256.42	319,096,338.62	3,642,995.94
อุทัยธานี	3438	ดินแดง - ไผ่งาม ตอน 4	19+730	25+000	79	80	-5,817.20	79,239.47	0
อุทัยธานี	3211	กะบกเตี้ย - แยกหูก้าง	43+748	53+305	78	82	-506,361.98	1,013,341.83	3,494,806.72
อุทัยธานี	3438	หนองฉาง - ดินแดง	0+077	19+706	76	79	-223,125.50	411,511.91	0
นครศรีธรรมราช ที่ 1	408	หัวถนน - เฉลิมพระ เกียรติ ตอน 1	2+303 16+538	12+000 18+381	90	102	-138,670.19	2,452,296.44	3,496,663.23
นครศรีธรรมราช ที่ 1	4094	บ่อล้อ - เชียรใหญ่ เชียรใหญ่ - ปากพนัง	5+160 9+426	9+426 28+366	89	100	-999,447.76	916,243.17	-30,913.24

หมายเหตุ : บางโครงการค่า ACC เป็น 0 เนื่องจากเมื่อพิจารณาปีเดียวพบว่าไม่เกิดอุบัติเหตุทั้งก่อนและหลังมีโครงการ หรือเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังมีโครงการเท่ากัน ส่วนในกรณีที่ตัวเลขติดลบ เนื่องจากมีตัวเลขอุบัติเหตุหลังมีโครงการสูงกว่าก่อนมีโครงการ

## ผลผลิต โครงการทางหลวงได้รับการพัฒนา ปีงบประมาณ 2565

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
ลำปางที่ 2	1	บ้านหุด - แม่กา	791+070	794+975	78	85	-2,605,469.33	11,664,335.23	2,772,706.49
เชียงรายได้ 2	1174	ป่ามื่น - แม่ต๋ำ น้อย	13+845	18+380	70	80	-2,492,371.38	3,926,954.87	-38,461.36
นครพนม	2030	ทางเลี่ยงองค์พระ ธาตุ	0+000	2+000	75	88	10,673,932.47	65,611,025.49	0
นครพนม	2030	ทางเลี่ยงองค์พระ ธาตุ	0+100	1+270	75	88	-163,630.93	217,996.96	0
อุตรดิตถ์ที่ 2	1106	วังสีสุบ - ผาเลือด	0+000	2+800	60	75	570,151.49	827,258.67	88,988.64
บุรีรัมย์	2445	แสลงโทน - ห้วยเสว	42+825	43+600	77	86	-61,797.95	134,878.61	566,274.08
สระบุรี	3034	หน้าพระลาน - บ้านครัว	0+020	1+225	61	68	-511,494.94	6,174,657.04	0
สระบุรี	1 362	ปากข้าวสาร - แยกสวน พฤกษศาสตร์พุ แค ถนนวงแหวน รอบเมืองสระบุรี	111+000 8+200	111+900 10+500	51	54	-664,203.09	4,032,422.02	-48,605.09
สมุทรปราการ	3701	ถนนศรีนครินทร์ - บางควาย	36+103	36+104	60	70	-2,537,705.07	4,240,477.16	0
สมุทรปราการ	3702	ถนนศรีนครินทร์ - บางควาย	36+106	36+107	60	70	-16,407.12	39,966.38	3,523,562.07
ตรัง	4269	คลองมวน - คลองโกง	19+765	20+517	60	80	-7,632.74	18,592.71	3,523,562.07
กระบี่	4037	เหนือคลอง - สองแพรก	23+300	24+200	60	65	-2,605,469.33	11,664,335.23	2,772,706.49

หมายเหตุ : บางโครงการค่า ACC เป็น 0 เนื่องจากเมื่อพิจารณาปีเดียวพบว่าไม่เกิดอุบัติเหตุทั้งก่อนและหลังมีโครงการ หรือ เกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังมีโครงการเท่ากัน ส่วนในกรณีที่ตัวเลขติดลบ เนื่องจากมีตัวเลขอุบัติเหตุหลังมีโครงการสูงกว่าก่อนมีโครงการ

## ผลผลิต โครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา ปีงบประมาณ 2566

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็วก่อนก่อสร้าง	ความเร็วปัจจุบัน			
ลำพูน	1274	สี่ - แม่บอน	8+550	12+325	70	80	-1,538,038.98	3,473,740.44	-1,137,727.46
เชียงใหม่ที่ 2	1096	แมริม - ปางตะ	0+291	3+650	73	90	-11,039,571.05	18,330,323.20	-8,166,258.03
เชียงใหม่ที่ 2	1004	ห้วยแก้ว - พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์	6+350	9+010	75	90	-10,714,588.56	30,524,001.97	-7,925,860.03
พะเยา	1193	แม่ต้า - แม่ใจ	4+500	8+395	82	88	-3,028,771.31	3,701,512.27	-3,028,771.31
น่านที่ 1	1162	ไผ่จาม - น้ำมวบ	11+025	14+450	90	100	-30,615,868.62	14,030,936.00	-30,615,868.62
พะเยา	1188	ปง - ห้วยกอก	13+673	18+000	75	85	-2,871,076.70	6,573,924.73	-2,123,810.16
พะเยา	1345	ทุ่งบานเย็น - ผาแดงบน	7+400	12+729	85	90	-3,307,151.33	3,823,757.87	-2,446,385.91
น่านที่ 2	1148	ท่าวังผา - ผาหลัก ตอน 2	45+000	49+550	72	77	-242,981.33	911,076.09	-179,739.61
หนองคาย	212	ปากสวย - น้ำเป ตอน 4 ปากสวย - น้ำเป ตอน 4	59+500 61+485	61+485 62+482	78	88	-3,542,588.97	11,122,530.83	-2,620,545.27
หนองคาย	2095	โซ่พิสัย - ปากคาด	37+800	39+800	71	86	-2,917,370.33	4,425,600.46	-2,158,054.77
หนองคาย	212	หนองคาย - ปากสวย	2+700	4+770	74	80	-7,625,367.84	49,823,838.17	-5,640,683.06

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็วก่อนก่อสร้าง	ความเร็วปัจจุบัน			
สุโขทัย	1195	เดวิดโน - วังไม้ขอน	10+200	20+500	76	80	-4,791,629.54	9,690,850.76	-3,544,493.09
สุโขทัย	125	บ้านสวน - โค้งตาดอกตอน 1	30+500	34+015	77	87	-2,266,351.62	2,790,868.40	-1,676,479.28
ตากที่ 1	1	วังเจ้า - ตากตอน 1	494+100	496+150	79	88	-4,457,944.42	2,620,826.85	-3,297,657.51
สุโขทัย	1332	นาไม้ล้อม - ถ้ำแม่ย่า	6+000	8+975	85	95	-7,340,416.66	4,787,492.74	-5,429,897.26
พิษณุโลกที่ 2 (วังทอง)	11	กกไม้แดง - บ้านป่า	201+841	205+800	75	80	-879,490.92	2,914,677.76	-650,582.33
อุตรดิตถ์ที่ 1	1214	บ้านแก่ง - น้ำอ่าง	5+260	8+680	60	80	-347,246.06	4,048,089.72	-256,866.95
หนองบัวลำภู	210	หนองบัวลำภู - นาคำไฮ - วังสำราญ ตอน 1	53+333	60+866	79	90	-12,345,415.57	15,141,886.48	-9,132,225.21
หนองบัวลำภู	2420	ศรีบุญเรือง - นากลาง ตอน 1	21+900	25+100	70	90	-2,971,614.48	8,473,281.42	-2,198,180.58
เพชรบูรณ์ที่ 2 (บึงสามพัน)	21	ศรีเทพ - ซับสมอทอด	121+475	125+250	58	63	1,095,391.89	4,529,399.98	810,289.89
เลยที่ 2 (ด่านซ้าย)	21	ด่านตู - โคกงาม	310+115	312+750	75	86	-43,063.81	202,905.60	-31,855.42
เลยที่ 2 (ด่านซ้าย)	2113	ด่านซ้าย - เหมืองแพร่	1+675	3+850	80	90	-482,911.63	546,600.27	-357,222.30
เพชรบูรณ์ที่ 2 (บึงสามพัน)	2219	หนองมะค่า - ศรีเทพน้อย ตอน 2	85+250	87+680	75	87	-1,450,501.02	3,323,508.15	-1,072,973.36

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม. เริ่มต้น	กม. สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อนก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
หนองบัวลำภู	2315	หนองวัวซอ - อูบมุง	6+000	8+900	90	100	-14,470,492.41	10,432,939.58	-10,704,199.87
ขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)	2	หนองแวงโสกพระ - พล ตอน 1	255+335	258+400	90	91	-241,126.84	186,671.41	-178,367.80
ชัยภูมิ	201	สี่แยกโรงต้ม - ช่องสามหมอ ตอน 2	150+000	153+912	79	88	-15,756,617.98	9,650,634.67	-11,655,580.42
ขอนแก่นที่ 1	2	ท่าพระ - ขอนแก่น	327+771 328+315	329+725 329+725	73	80	-1,574,584.61	24,118,844.82	-1,164,761.22
ขอนแก่นที่ 2 (ชุมแพ)	201	ช่องสามหมอ - บ้านแซ่	175+410	178+590	83	84	-323,680.13	574,789.95	-239,434.62
อุดรธานีที่ 1	2376	น้ำซิม - โสกกล้า	5+950	8+840	85	90	-1,030,040.76	1,242,725.81	-761,947.96
ร้อยเอ็ด	2392	จตุรพักตรพิมาน - ปทุมรัตน์	3+960	6+710	42	45	692,953.98	6,635,629.93	512,596.09
ร้อยเอ็ด	2044	ร้อยเอ็ด - หนองดง	22+500	24+525	60	80	13,142.61	7,497,023.82	9,721.93
ร้อยเอ็ด	23	ห้วยแอ่ง - ร้อยเอ็ด ตอน 2	99+750	102+900	54	55	452,571.21	782,817.07	334,778.71
ศรีสะเกษที่ 2	2171	ท่าโพธิ์ศรี - น้ำยืน ตอน 1	9+540	32+050	72	85	-890,245.83	1,447,982.64	-658,538.01
สุรินทร์	2079	ห้วยจิ้ง - ศีขรภูมิ ตอน 1	27+760	30+017	70	80	-312,573.70	2,073,971.82	-231,218.90
อุบลราชธานีที่ 2	231	ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี	28+000	30+890	83	87	-596,485.77	963,309.79	-441,236.05

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็วก่อนก่อสร้าง	ความเร็วปัจจุบัน			
ศรีสะเกษที่ 2	24	หัวช้าง - แยกการช่าง	296+540	298+720	71	84	-4,656,044.42	13,332,312.52	-3,444,197.24
อำนาจเจริญ	2134	พนา - ตระการพืชผล ตอน 1	29+140	31+486	75	90	-651,840.71	983,150.04	-482,183.54
ศรีสะเกษที่ 2	2335	ภูมิขรอล - สำโรงเกียรติ ตอน 2	21+725	26+380	74	79	-158,005.08	570,858.76	-116,880.47
อุบลราชธานีที่ 2	2248	จำหวาย - บุญซริก	47+600	49+810	72	86	-196,142.21	784,058.45	-145,091.50
ศรีสะเกษที่ 1	2167	ตรงสวย - ท่าด่าน ตอน 2	16+503	22+521	60	80	-117,261.23	7,280,091.57	-86,741.18
ศรีสะเกษที่ 2	221	แยกการช่าง - เขิงบันไดเขาพระวิหาร ตอน 1	92+600	95+015	79	89	-1,517,039.94	2,633,401.12	-1,122,193.93
ศรีสะเกษที่ 2	2125	บ้านไฮ - กันทรารมย์	0+300	3+250	80	90	-374,000.11	628,104.14	-276,657.62
ศรีสะเกษที่ 1	2167	ตรงสวย - ท่าด่าน ตอน 1	0+394	3+000	73	78	-82,732.33	524,932.54	-61,199.26
นครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า)	225	เกษไชย - ศรีมงคล ตอน 1	74+635	76+650	74	80	-189,639.33	1,094,412.40	-140,281.15
นครสวรรค์ที่ 1	3504	ห้วยน้ำดัง - เขาชนกัน ตอน 2	26+000	31+000	70	82	-176,789.43	2,026,028.46	-130,775.75
ลพบุรีที่ 1	2219	ดอนดิ่ง - โคกเจริญ	0+500	5+151	77	86	-862,901.10	1,333,381.20	-638,310.41
ลพบุรีที่ 1	205	บ้านหมี่ - ดงพลับ ตอน 1	0+000	2+019	75	80	-143,494.50	1,467,240.24	-106,146.62

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็วก่อนก่อสร้าง	ความเร็วปัจจุบัน			
ลพบุรีที่ 2 (ลำ นารายณ์)	2219	โคกเจริญ - หนองมะค่า	47+350	50+440	75	80	-2,680.63	361,497.40	-1,982.93
สระบุรี	3020	พระพุทธบาท - หนองโดน	0+248	3+052	76	85	-26,465,526.95	17,624,651.92	-19,577,239.11
สุพรรณบุรีที่ 1	3264	ดอนเจดีย์ - สระกระโจม	6+525	9+805	70	80	-23,671.13	526,960.02	-17,510.15
กาญจนบุรี	323	หนองสามพราน - แก่งประหลอม	100+000	103+375	76	86	-2,482,559.18	3,374,887.23	-1,836,413.64
กาญจนบุรี	3209	ท่ามะกา - กลอนโต	4+378	13+320	76	85	-888,030.12	1,622,810.35	-656,898.99
นครนายก	305	วัดนาบุญ - คลอง 14 ตอน 2	26+200	31+100	75	85	-364,704.78	1,356,655.17	-269,781.62
นนทบุรี	345	บางบัวทอง - บางคูวัด ตอน 1	1+000	4+275	78	80	623.31	58,629.24	461.08
อยุธยา	3043	อุทัย - หนองตาโล่ อุทัย - หนองตาโล่	0+000 2+000	1+470 4+000	79	88	-394,313.81	774,721.58	-291,684.19
ชลบุรีที่ 2	331	เขาบายศรี - พันเสด็จนอก ตอน 2	17+160	20+525	60	70	295,285.36	2,304,249.48	218,430.27
จันทบุรี	3	นายายอาม - บ้านส้ว ตอน 1	299+015	301+150	70	90	-787,298.04	3,351,844.47	-582,384.85
ฉะเชิงเทรา	34	บางวัว - บางปะกง บางวัว - บางปะกง	47+000 51+165	50+100 52+900	75	84	-5,343,668.12	7,527,123.99	-3,952,850.39
ชลบุรีที่ 1	3466	บ้านเก่า - พานทอง	7+493	9+565	50	56	560,963.26	1,730,515.06	414,959.13

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็วก่อนก่อสร้าง	ความเร็วปัจจุบัน			
ฉะเชิงเทรา	3481	ศาลาแดง - บางขนาก	3+050	7+800	60	73	3,355,874.63	11,655,593.49	2,482,427.81
เพชรบุรี	4	เขาวัง - หนองบัว	159+370	163+100	80	90	-573,055.40	745,376.06	-423,904.00
สมุทรสงคราม	3335	บ้านสิงห์ - บ้านแพ้ว	20+875	24+000	89	94	-1,032,683.92	759,063.87	-763,903.18
ชุมพร	3201	เนินสันติ - แยกยายราย ตอน 1	10+000	12+890	60	80	213,993.44	7,291,620.50	158,296.52
ราชบุรี	3206	ห้วยศาลา - จอมบึง	22+500	26+510	80	81	-820,587.05	1,429,136.29	-607,009.60
นครปฐม	3394	หนองตะเลา - รางพิบูล	15+830	18+925	75	85	-5,847,789.06	5,994,767.29	-4,325,761.77
สมุทรสงคราม	3206	ปากท่อ - ห้วยศาลา	12+060	14+400	60	90	-7,778,904.49	31,252,063.89	-5,754,258.12
สุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)	41	ท่าชี - ถ้ำพรรณรา	240+100	247+100	75	80	161,078.90	8,156,777.23	119,154.25
สุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)	4133	ท่าโรงช้าง - ความสามัคคี	27+850	31+850	60	75	311,122.10	3,311,929.78	230,145.11
สุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)	4037	สองแพรก - ความสว่าง	51+415	54+350	60	70	7,359,721.87	16,059,387.87	5,444,177.82
พัทลุง	4270	ทุ่งชุมพล - ลานข่อย	38+800	42+645	90	100	-8,702,982.31	5,682,574.52	-6,437,822.53
ปัตตานี	4092	จะรังตาดง - มายอ ตอน 1	17+700	19+883	64	67	45,131.41	212,911.64	33,384.88

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็วก่อนก่อสร้าง	ความเร็วปัจจุบัน			
ปัตตานี	42	ปาลีส - กอตตอน 2	152+360	154+798	65	74	-330,965.57	5,316,468.62	-244,823.85
สงขลาที่ 1	408	ป่ากระวะ - สทิงพระ	81+040	84+700	73	84	-98,247.06	377,368.94	-72,675.90
ยะลา	4068	ลำใหม่ - ลำพะยา	2+335	6+258	72	75	-22,527.02	909,666.73	-16,663.83
สตูล	406	ค่ายรวมมิตร - คลองขุด	61+570	64+925	60	70	831,291.73	3,896,465.86	614,928.13

หมายเหตุ : บางโครงการค่า ACC เป็น 0 เนื่องจากเมื่อพิจารณาปีเดียวพบว่าไม่เกิดอุบัติเหตุทั้งก่อนและหลังมีโครงการ หรือเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังมีโครงการเท่ากัน ส่วนในกรณีที่มีตัวเลขติดลบ เนื่องจากมีตัวเลขอุบัติเหตุหลังมีโครงการสูงกว่าก่อนมีโครงการ

**ผลผลิต โครงการข่าทางหลวงมีความปลอดภัย ปีงบประมาณ 2566**

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็วก่อนก่อสร้าง	ความเร็วปัจจุบัน			
เชียงใหม่ที่ 3	1095	หนองโค้ง - ก้าวคอหมา	3+650	4+100	75	90	-474,865.12	1,814,281.52	-36,786.56
นครพนม	212	นาพระชัย - ท่าอุเทน	284+405	286+911	88	105	-14,081,360.15	13,455,856.03	11,975,008.32
มุกดาหาร	212	ย้อมพัฒนา - นาโพธิ์ ตอน 1	424+991	424+992	70	90	-901,760.40	1,327,811.43	0
ตากที่ 1	12	หนองเสือ - วังวน	136+600	151+683	80	90	-42,838,672.01	15,264,650.37	69,273.68
ขอนแก่นที่ 1	2	ท่าพระ - ขอนแก่น	329+970	332+930	76	90	-32,263,236.37	38,391,195.65	-148,294.73
ขอนแก่นที่ 1	2322	โคกสูง - หนองกุงใหญ่	74+000	75+017	60	65	-180.98	2,334.59	0
กาฬสินธุ์	12	ห้วยสีดา - ลำน้ำพาน ตอน 1	594+247	625+627	87	90	-238,283.81	205,832.58	0
ร้อยเอ็ด	2045	ร้อยเอ็ด - หนองคูโคก	7+900	9+600	80	90	-13,411.17	220,981.95	0
นครราชสีมาที่ 1	2	ตลาด - หนองแวงโสภนพระ	227+325	227+425	80	90	248,059.97	1,110,653.03	0
นครราชสีมาที่ 3	226	หัวทะเล - หนองกระเทียม	78+100	78+698	80	90	-1,501.10	87,390.07	53,791.90
บุรีรัมย์	2074	ลำน้ำมูล - พุทไธสง ตอน 2	56+995	61+895	85	90	-406,833.12	6,564,695.29	-648,600.46

แขวงทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็วก่อนก่อสร้าง	ความเร็วปัจจุบัน			
บุรีรัมย์	2073	บัวตอง - ลำปลายมาศ	34+190	35+100	79	90	-131,023.76	852,754.32	0
บุรีรัมย์	2440	บ้านใหม่ไชยพจน์ - ทางพาด ตอน 2	5+000	5+580	85	90	-6,888,305.02	18,481,456.91	575,342.51
ลพบุรีที่ 2 (ลำน้ำราชมณี)	205	เทศบาลลำน้ำราชมณี - ช่องสำราญ	74+472	77+325	80	91	5,100,587.15	28,870,958.61	254,325.87
ชัยนาท	3183	แยกไปเชื่อมเจ้าพระยา - คลองมอญ	14+700	15+650	50	70	34,071,572.65	12,381,517.09	11,320,615.25
สุพรรณบุรีที่ 1	357	ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี	0+200	0+201	80	87	-6,862,258.25	29,201,939.83	8,562,571.24
อ่างทอง	32	นครหลวง - อ่างทอง ตอน 3	31+950	33+150	90	105	-25,217.67	189,224.51	3,601,365.05
อ่างทอง	32	อ่างทอง - ไชโย ตอน 5	61+010	65+410	90	105	-84,076.53	364,449.08	-37,229.09
อ่างทอง	32	นครหลวง - อ่างทอง ตอน 6	27+300	31+850	90	105	-517,402.73	516,350.90	0
อ่างทอง	32	นครหลวง - อ่างทอง ตอน 4	41+780	47+036	90	105	-53,934.89	71,566.41	0
อุทัยธานี	333	กาจ - อุทัยธานี	143+425	144+167	70	86	126,437.67	498,594.33	0
สมุทรปราการ	34	บางนา - ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - บางวัว	0+500 14+900	14+900 16+000	75	85	-3,273,401.08	3,450,270.55	65,278.83

แขวงทาง หลวง	ทล.	สายทาง	กม. เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อนก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
ชลบุรีที่ 2	3	ศรีราชา - พัทยา ตอน 2	124+362 124+847 128+300 135+000	124+363 124+848 128+301 135+001	65	74	68,903.72	1,960,166.08	-146.28
กระปี่	4037	เหนือคลอง - สองแพรก ตอน 2	24+400	33+400	73	75	-47,317,621.77	392,625,711.96	26,623,407.80
กระปี่	4206	ห้วยน้ำขาว - เกาะกลาง	2+603	21+630	72	75	-54,949.15	1,115,285.45	0

หมายเหตุ : บางโครงการค่า ACC เป็น 0 เนื่องจากเมื่อพิจารณาปีเดียวพบว่าไม่เกิดอุบัติเหตุทั้งก่อนและหลังมีโครงการ หรือเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังมีโครงการเท่ากัน ส่วนในกรณีที่ตัวเลขติดลบ เนื่องจากมีตัวเลขอุบัติเหตุหลังมีโครงการสูงกว่า ก่อนมีโครงการ

## ผลผลิต โครงการทางหลวงได้รับการพัฒนา ปีงบประมาณ 2566

แนวทางหลวง	ทล.	สายทาง	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความเร็วโครงการ (กม./ชม.)		VOC	VOT	ACC
					ความเร็ว ก่อน ก่อสร้าง	ความเร็ว ปัจจุบัน			
เชียงใหม่ที่ 2	121	ดอนแก้ว - ต้น พยอม	34+745	34+746	10	20	-142,020.87	397,790.10	0
อุดรดิตถ์ที่ 2	1106	วังสีสุบ - ผา เลือด	2+800	5+000	65	78	-189,590.16	362,823.38	0
อุบลราชธานีที่ 1	231	ถนนวงแหวน รอบเมือง อุบลราชธานี	43+930	44+760	45	50	1,358,271.17	2,830,910.73	0
บุรีรัมย์	2445	แสลงโทน - ห้วยเสว	41+525	42+725	80	90	8,729.08	61,821.69	0
บุรีรัมย์	219	สตึก - หัวถนน	123+500	124+520	81	85	19,103.18	71,544.51	0
อุทัยธานี	333	อุทัยธานี - สะพานข้าม แม่น้ำเจ้าพระยา	169+300	171+300	86	87	107.33	791,783.87	557,458.06
อยุธยา	1	ต่างระดับบาง ปะอิน - หนอง แค	65+700	66+500	75	87	216,839.21	1,903,080.10	3,636,953.24
เพชรบุรี	4	หนองบัว - ห้วยทรายใต้	203+982	205+280	80	90	8,018,611.84	13,202,486.04	3,531,446.63

หมายเหตุ : บางโครงการค่า ACC เป็น 0 เนื่องจากเมื่อพิจารณาปีเดียวพบว่าไม่เกิดอุบัติเหตุทั้งก่อนและหลังมีโครงการ หรือเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังมีโครงการเท่ากัน ส่วนในกรณีที่ตัวเลขติดลบ เนื่องจากมีตัวเลขอุบัติเหตุหลังมีโครงการสูงกว่าก่อนมีโครงการ

## ภาคผนวก ค หนังสือจากสำนักงานงบประมาณแจ้งให้ก่อนนี้ผู้กพันให้เสร็จสิ้นทุกรายการภายในไตรมาสที่ 2

**ด่วนที่สุด**

ที่ นร ๐๗๐๒/ว ๖๗๐

สำนักงานงบประมาณ

ถนนพระรามที่ ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๕ กันยายน ๒๕๖๕

เรื่อง การจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ และการอนุมัติเงินจัดสรรงบประมาณ  
รายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

เรียน ปลัดกระทรวง หัวหน้าส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่น

ตามที่ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

ได้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาแล้ว และเมื่อร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีผลใช้บังคับ  
การจ่ายเงินหรือก่อนนี้ผู้กพันของหน่วยรับงบประมาณจะต้องเป็นไปตามแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่าย  
งบประมาณที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานงบประมาณ และต้องได้รับอนุมัติเงินจัดสรรก่อนการจ่ายเงินหรือ  
ก่อนนี้ผู้กพัน ตามหลักการที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ นั้น

เพื่อให้การจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ และการอนุมัติเงินจัดสรร  
งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย หน่วยรับงบประมาณ  
สามารถจ่ายเงินหรือก่อนนี้ผู้กพันได้ทันทีเมื่อพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖  
มีผลใช้บังคับ สำนักงานงบประมาณจึงกำหนดแนวทางการจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ  
และการอนุมัติเงินจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ดังนี้

๑. การจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ

๑.๑ ให้หน่วยรับงบประมาณจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ของแต่ละแผนงาน เต็มวงเงินงบประมาณรายจ่ายที่ได้ผ่านความเห็นชอบ  
จากรัฐสภา โดยบันทึกเป็นรายเดือนและรายไตรมาสในระบบฐานข้อมูลแผนและผลการปฏิบัติงานและการใช้จ่าย  
งบประมาณ (BB EvMIS) และระบบสารสนเทศเพื่อการจัดทำงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (BBL)  
ให้ถูกต้องครบถ้วน รวมทั้งจัดส่งเอกสารให้สำนักงานงบประมาณภายในวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๕

หน่วยรับงบประมาณที่มีงบประมาณรายจ่ายบูรณาการ ให้จัดทำแผนการปฏิบัติงาน  
และแผนการใช้จ่ายงบประมาณ จำแนกตามแผนงานบูรณาการ ผลผลิต โครงการที่ได้รับงบประมาณ  
เพื่อให้หน่วยรับงบประมาณที่เป็นเจ้าภาพหลักของแผนงานบูรณาการ รวบรวมและพิจารณาภาพรวม

/ ความสอดคล้อง...

## ๒

ความสอดคล้องของแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายบูรณาการของหน่วยรับงบประมาณ ภายใต้แผนงานบูรณาการ เพื่อเสนอผู้มีอำนาจกำกับแผนงานบูรณาการพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนส่งให้สำนักงานประมาณพิจารณา

## ๑.๒ การจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ ตามข้อ ๑.๑

ให้หน่วยรับงบประมาณจัดทำตามความจำเป็นที่ต้องใช้จ่ายหรือก่อนนี้ผู้ผูกพันในแต่ละไตรมาส โดยกรณีที่เป็นรายจ่ายในลักษณะงบลงทุนรายการปีเดียว ไม่ว่าจะเบิกจ่ายจากงบรายจ่ายใด ควรดำเนินการเพื่อก่อนนี้ผู้ผูกพันได้ตั้งแต่ไตรมาสที่ ๑ และก่อนนี้ผู้ผูกพันให้เสร็จสิ้นทุกรายการภายในไตรมาสที่ ๒

๑.๓ เมื่อหน่วยรับงบประมาณได้รับความเห็นชอบแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณจากสำนักงานประมาณแล้ว ให้แจ้งต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัด หรือรัฐมนตรีที่กำกับดูแลหรือควบคุมกิจการของหน่วยรับงบประมาณ หรือรัฐมนตรีผู้รักษาการตามกฎหมาย สำหรับแผนงานบูรณาการให้หน่วยรับงบประมาณที่เป็นเจ้าภาพหลักแจ้งต่อผู้มีอำนาจกำกับแผนงานบูรณาการ หน่วยรับงบประมาณอื่นให้แจ้งต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดหรือรัฐมนตรีที่กำกับดูแลหรือควบคุมกิจการของหน่วยรับงบประมาณ หรือรัฐมนตรีผู้รักษาการตามกฎหมาย เพื่อใช้ในการกำกับดูแล เร่งรัด และติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานและผลการใช้จ่ายงบประมาณ ผลสัมฤทธิ์ หรือประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณต่อไป

สำหรับหน่วยงานของรัฐสภา ศาลยุติธรรม ศาลปกครอง ศาลรัฐธรรมนูญ องค์การอิสระตามรัฐธรรมนูญ และองค์กรอัยการ เมื่อสำนักงานประมาณรับทราบแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณแล้ว ให้หัวหน้าหน่วยงานของรัฐสภา ศาลยุติธรรม ศาลปกครอง ศาลรัฐธรรมนูญ องค์การอิสระตามรัฐธรรมนูญ และองค์กรอัยการ ใช้แผนดังกล่าวในการกำกับดูแลและติดตามการปฏิบัติงานและการใช้จ่ายงบประมาณของหน่วยงานให้เป็นไปตามหลักวินัยการเงินการคลังของรัฐ

## ๒. การอนุมัติเงินจัดสรร

๒.๑ เมื่อสำนักงานประมาณให้ความเห็นชอบหรือรับทราบแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณแล้ว จะอนุมัติเงินจัดสรรให้แก่หน่วยรับงบประมาณ โดยสอดคล้องกับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ หรือตามที่สำนักงานประมาณกำหนด โดยหน่วยรับงบประมาณไม่ต้องยื่นคำขออนุมัติเงินจัดสรรต่อสำนักงานประมาณ แต่หน่วยรับงบประมาณจะใช้จ่ายหรือก่อนนี้ผู้ผูกพันได้เมื่อพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มีผลใช้บังคับแล้ว ดังนี้

(๑) งบประมาณรายจ่ายในลักษณะงบลงทุน ไม่ว่าจะเบิกจ่ายในงบรายจ่ายใด จัดสรรให้ตามความจำเป็นที่ต้องใช้จ่ายหรือก่อนนี้ผู้ผูกพันภายในไตรมาสที่ ๑ และไตรมาสที่ ๒

(๒) งบประมาณรายจ่ายนอกเหนือจากงบประมาณรายจ่ายในลักษณะงบลงทุน ตาม (๑) จัดสรรให้ตามความจำเป็นที่จะต้องใช้จ่ายหรือก่อนนี้ผู้ผูกพัน ในไตรมาสที่ ๑ และไตรมาสที่ ๒

แต่ไม่เกินร้อยละห้าสิบของงบประมาณรายจ่ายแต่ละแผนงานตามร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ที่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา

กรณีหน่วยรับงบประมาณมีความจำเป็นต้องขอรับอนุมัติเงินจัดสรรเกินกว่าที่กำหนดใน (๑) และ (๒) ให้ยื่นคำขออนุมัติเงินจัดสรรต่อสำนักงบประมาณ โดยต้องแสดงความพร้อมในการใช้จ่ายหรือก่อนนี้ผู้กผันเพื่อประกอบการพิจารณาเป็นกรณีไป

๒.๒ เมื่อได้รับอนุมัติเงินจัดสรรแล้ว กรณีเป็นงบประมาณรายจ่ายที่ต้องดำเนินการหรือเบิกจ่ายโดยสำนักงานในส่วนภูมิภาค ให้หน่วยรับงบประมาณเร่งดำเนินการส่งเงินจัดสรรต่อไปยังสำนักงานในส่วนภูมิภาคโดยเร็ว หรืออย่างช้าภายในห้าวันแต่วันที่ได้รับอนุมัติเงินจัดสรร

กรณีที่หน่วยรับงบประมาณได้รับการจัดสรรงบประมาณสำหรับเงินทุนหมุนเวียนที่ไม่เป็นนิติบุคคล ให้จัดสรรเงินไปยังเงินทุนหมุนเวียนทันทีที่ได้รับเงินจัดสรรจากสำนักงบประมาณ

๒.๓ งบประมาณรายจ่ายส่วนที่เหลือจากที่ได้อนุมัติเงินจัดสรรตามข้อ ๒.๑ สำนักงบประมาณจะพิจารณาอนุมัติเงินจัดสรรให้หน่วยรับงบประมาณก่อนสิ้นไตรมาสที่ ๒ ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ตามความจำเป็นของการปฏิบัติงานและการใช้จ่ายงบประมาณ และจะนำผลการปฏิบัติงานและผลการใช้จ่ายงบประมาณของหน่วยรับงบประมาณในไตรมาสที่ ๑ และไตรมาสที่ ๒ มาประกอบการพิจารณาอนุมัติเงินจัดสรรด้วย โดยหน่วยรับงบประมาณไม่ต้องยื่นคำขออนุมัติเงินจัดสรร

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและถือปฏิบัติต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๕

(นายเฉลิมพล เพ็ญสุตร)

ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ

กองกฎหมายและระเบียบ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๑๐๐๐ ต่อ ๑๐๕๐ และ ๒๒๖๕

โทรสาร ๐ ๒๒๗๓ ๙๔๓๖

## ภาคผนวก ง รายชื่อเจ้าหน้าที่ออกปฏิบัติราชการภาคสนาม

- |    |                         |   |
|----|-------------------------|---|
| 1. | นางสาวพาริษา ปทุมวงษา   | วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ<br>ผู้อำนวยการกลุ่มงานประเมินผล |
| 2. | นายสายัณห์ ท่าห้อง      | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ                             |
| 3. | นายทรงกลด กลิ่นหอม      | เศรษฐกรชำนาญการ                                     |
| 4. | นายคมจิต เนินหนู        | เศรษฐกรชำนาญการ                                     |
| 5. | นายอภิธรรม ธรรมสังการ   | วิศวกรโยธาปฏิบัติการ                                |
| 6. | นางนันทน์ภัส อรุโณรัตน์ | พนักงานราชการ                                       |
| 7. | นางบัวรอง ธรรมมา        | พนักงานราชการ                                       |

ภาคผนวก จ ภาพการปฏิบัติงานภาคสนาม  
การประชุมร่วมกับแขวงทางหลวงในพื้นที่



การประชุมร่วมกับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ณ ห้องประชุม แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1



การประชุมร่วมกับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ณ ห้องประชุม แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2



การประชุมร่วมกับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ณ ห้องประชุม แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1



การประชุมร่วมกับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ณ ห้องประชุม แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2



การประชุมร่วมกับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ณ ห้องประชุม แขวงทางหลวงบุรีรัมย์



การประชุมร่วมกับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ณ ห้องประชุม แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด)



การประชุมร่วมกับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ณ ห้องประชุม แขวงทางหลวงอุทัยธานี

**การลงพื้นที่ตรวจสอบสภาพถนน**



ตรวจสอบสภาพถนนและสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1 และ แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2 โครงการทางหลวงหมายเลข 231 กม. 44+000 และ กม. 28+000 ตามลำดับ



ตรวจสอบสภาพถนนและสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 และ แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 โครงการทางหลวงหมายเลข 226 กม. 304+000 และโครงการทางหลวงหมายเลข 2125 กม. 1 ตามลำดับ



ตรวจสอบสภาพถนนและสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงบุรีรัมย์ โครงการทางหลวงหมายเลข 2445 กม. 41+525 และ กม. 43+000



ตรวจสอบสภาพถนนและสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวง ตากที่ 2 (แม่สอด) โครงการทางหลวงหมายเลข 1090 กม. 0+400 และ กม. 35+225



ตรวจสอบสภาพถนนและสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวง อุทัยธานี โครงการทางหลวงหมายเลข 333 กม. 170+000





**กลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน กรมทางหลวง**

**Post Project Evaluation Group, Bureau of Planning, Department of Highways**

**โทรศัพท์ : (+66) 2 354 6546 โทรสาร : (+66) 2 354 6615**

**เว็บไซต์ : [www.doh.go.th](http://www.doh.go.th)**