



รายงานประจำปี
กรมทางหลวง
2568

สะพาน
มิตรภาพ
ไทย - ลาว
แห่งที่ 5

(บึงกาฬ - บอลิคำไซ)





การปฏิบัติราชการนั้น ไม่ว่าจะป็นงานส่วนใด
ในตำแหน่งหน้าที่ใด ก็ล้วนมีผลต่อชาติบ้านเมืองและประชาชน
ทั้งสิ้น. ข้าราชการทุกฝ่ายทุกระดับ ไม่ว่าจะทำการใด
จึงต้องคิดให้ดี ให้รอบด้าน โดยคำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้น
ทั้งในระยะสั้นระยะยาวเสียก่อน แล้วปฏิบัติงานทุกอย่าง
ให้ถูกต้องเหมาะสม ด้วยสติปัญญาความสามารถ
และใจที่สุจริตเป็นธรรม.

พระที่นั่งอัมพรสถาน พระราชวังดุสิต
วันที่ ๑๘ มีนาคม พุทธศักราช ๒๕๖๘

คำนำ

ตลอดระยะเวลาอันยาวนานกว่า 113 ปี นับแต่ได้รับการสถาปนาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2455 จวบจนปัจจุบัน กรมทางหลวงได้ดำรงบทบาทสำคัญในฐานะองค์กรหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ จากยุคบุกเบิกสู่ยุคปัจจุบัน มิได้เพียงปฏิบัติภารกิจในการสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างทางหลวงเท่านั้น หากแต่ยังครอบคลุมถึงการบริหารจัดการ การบำรุงรักษา และการกำกับดูแลความปลอดภัย เพื่อให้โครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศเชื่อมโยงถึงกันอย่างสมบูรณ์ ด้วยตระหนักดีว่าระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเสถียรภาพ คือรากฐานสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ตลอดจนการยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

รายงานประจำปี 2568 ฉบับนี้ ได้รวบรวมผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินงานในรอบปีงบประมาณที่ผ่านมา ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของกรมทางหลวงในการขับเคลื่อนโครงการสำคัญตามยุทธศาสตร์ชาติและนโยบายของกระทรวงคมนาคม ทั้งการเร่งรัดพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง การขยายเส้นทางเชื่อมโยงภูมิภาคให้ครอบคลุมทั่วถึง การบูรณะบำรุงรักษาทางหลวงให้มีความมั่นคงแข็งแรง และการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่วิกฤต เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้ใช้ทาง โดยกรมทางหลวงได้ยึดมั่นในหลักการดำเนินงานที่ใส่ใจต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาที่ยั่งยืน เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสามารถอยู่ร่วมกับบริบทของสังคมและธรรมชาติได้อย่างสมดุล

นอกเหนือจากภารกิจด้านวิศวกรรมแล้ว กรมทางหลวงยังมุ่งมั่นยกระดับการบริหารจัดการองค์กรด้วยหลักธรรมาภิบาลและการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ เพื่อพัฒนาการให้บริการสู่มาตรฐานสากล โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อสร้างโอกาสและการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานอย่างเท่าเทียม พร้อมทั้งเปิดกว้างให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในทุกมิติอย่างครอบคลุม ทั่วถึง และเป็นธรรม โดยยึดถือประโยชน์ของประชาชนและประเทศชาติเป็นศูนย์กลาง

ผลการดำเนินงานที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ คือเครื่องยืนยันถึงความทุ่มเทและพลังกายพลังใจของคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงทุกภาคส่วน ที่ได้ผนึกกำลังปฏิบัติหน้าที่ด้วยความวิริยะ อุตสาหะ เพื่อสานต่อปณิธานขององค์กรให้ก้าวไปข้างหน้าอย่างมั่นคง โดยกรมทางหลวงขอเชิญหัตถ์เจตนาที่ซื่อสัตย์สุจริตของทุกภาคส่วนให้บรรลุผลสัมฤทธิ์เพื่อประโยชน์สุขของประชาชนและประเทศชาติสืบไป

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

- | | | | |
|----|--|-----|--|
| 6 | คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม | 75 | งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน |
| 8 | คณะผู้บริหารกรมทางหลวง | 80 | งานด้านวิเคราะห์และตรวจสอบ |
| 12 | หน้าที่ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570) | 84 | งานวิจัยและพัฒนางานทาง |
| 20 | ประวัติกรมทางหลวง | 91 | งานเครื่องกลและสื่อสาร |
| 24 | การเงินการคลัง | 92 | งานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน |
| 30 | งานบริหารทรัพยากรบุคคล | 95 | งานบำรุงรักษาทางหลวง |
| 36 | งานพัฒนาทรัพยากรบุคคล | 100 | งานควบคุมน้ำหนักและยานพาหนะ |
| 44 | งานพัฒนาระบบบริหาร | 102 | งานอำนวยความสะดวก |
| 50 | การวางแผนพัฒนาทางหลวง | 103 | กองบังคับการตำรวจทางหลวง |
| 59 | งานก่อสร้างทางหลวง | 108 | งานกฎหมาย |
| 62 | งานพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ | 109 | งานประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร |
| 66 | งานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง | 110 | ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร |
| 70 | งานปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง | 112 | งานเทคโนโลยีสารสนเทศ |
| 72 | งานสำรวจและออกแบบ | 116 | ประมวลภาพกิจกรรม |

CONTENTS





นายอนุทิน ชาญวีรกูล
นายกรัฐมนตรี

คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม



นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



นางสาวมัลลิกา จิระพินธุวานิช
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

EXECUTIVES OF SEMITRA



นายชัยธรรม พรหมศร
ปลัดกระทรวงคมนาคม



นางสาวรัชনীพร รัตนทรัพย์
รองปลัดกระทรวงคมนาคม



นายจิระพงษ์ เทพพิทักษ์
รองปลัดกระทรวงคมนาคม



นายปัญญา ชูพานิช
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง

ชุดปีงบประมาณ 2568



นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
อธิบดีกรมทางหลวง



นายพงษ์พันธ์ จันเงิน
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ



นายพงศกร จุลละ-โพธิ์
รองอธิบดีฝ่ายบริหาร



นายเสริมศักดิ์ นัยนันทน์
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง



นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต
รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน



นายธานินทร์ รัตนพงษ์
วิศวกรใหญ่ด้านวางแผน
และวางโครงการก่อสร้าง



นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่
ด้านสำรวจและออกแบบ



นายชวเลิศ เลิศชวนะกุล
วิศวกรใหญ่
ด้านควบคุมการก่อสร้าง



นายธิตี เศรษฐมานพ
วิศวกรใหญ่
ด้านบำรุงรักษา



นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช
วิศวกรใหญ่
ด้านวิจัยและพัฒนา



นายโกสินทร์ เจตยานนท์
รักษาราชการในตำแหน่งวิศวกรใหญ่
ด้านอำนวยความสะดวก

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง

ชุดปัจจุบัน



นายปิยพงษ์ จิวตมกุลไพศาล
อธิบดีกรมทางหลวง



นายพงษ์พันธ์ จันเงิน
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ



นายเสริมศักดิ์ นัยนันทน์
รองอธิบดีฝ่ายบริหาร



นายพงศกร จุลละไพรี
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง



นายชยุร ไหลทิจ
รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน

CURRENT
EXECUTIVES OF



นายจิติ เศรษฐมานพ
ปฏิบัติราชการวิศวกรรมใหญ่
ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง



นายชวเลิศ เลิศชวนะกุล
ปฏิบัติราชการวิศวกรรมใหญ่
ด้านสำรวจและออกแบบ



นายชวเลิศ เลิศชวนะกุล
วิศวกรใหญ่
ด้านควบคุมการก่อสร้าง



นายจิติ เศรษฐมานพ
วิศวกรใหญ่
ด้านบำรุงรักษา



นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช
วิศวกรใหญ่
ด้านวิจัยและพัฒนา



นายโกสินทร์ เจตยานนท์
รักษาราชการในตำแหน่งวิศวกรใหญ่
ด้านอำนวยความสะดวก



แผนปฏิบัติการราชการ ของกรมทางหลวง

(พ.ศ. 2566 - 2570)

วิสัยทัศน์

“มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง
ที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย
ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม”

ครอบคลุมประเด็น ดังนี้

1. ประเด็นเชิงกระบวนการ มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
2. ประเด็นเชิงผลผลิตและผลลัพธ์ สนับสนุนการพัฒนาประเทศ โดยการพัฒนโครงข่ายทางหลวงที่ “สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเพิ่มโอกาสทางสังคมแก่คนทุกกลุ่ม”

พันธกิจ

1. พัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network) ที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) ที่สมบูรณ์และคล่องตัว (Mobility) เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
2. บำรุงรักษา ยกระดับความปลอดภัย และบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงให้ได้ตามมาตรฐานคุณภาพ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่อง
3. บริหารจัดการองค์กรที่มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง ให้มีความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

หน้าที่ความรับผิดชอบ ของกรมทางหลวง

1

ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

2

วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน

3

ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

4

ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย



แผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง

(พ.ศ. 2566 - 2570)

วิสัยทัศน์

“
D O H
”

Deliver Good Service to People
มุ่งให้เกิดการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน

Obligate Governance and Sustainability
ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและความยั่งยืน

Hold Accountability for Interests of Nation and People
คงไว้ซึ่งความรับผิดชอบต่อผลประโยชน์ของชาติและประชาชน

คำนิยาม

“
HIGHWAYS
”

“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ รับผิดชอบต่อพันธกิจ เกาะติดการให้บริการ ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว”

High performance
สร้างสรรค์ผลงาน

Intelligent technology
ผสานเทคโนโลยี

Good knowledge
ด้วยความรู้ที่เหมาะสม

Honesty
ซื่อสัตย์

Work smart
ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ

Accountability
รับผิดชอบต่อพันธกิจ

Year-round commitment
เกาะติดการให้บริการ

Synergy
ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว

ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าหมายยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านการพัฒนาโครงข่าย ทางหลวง

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

1. เป้าประสงค์

1) มีโครงข่ายทางหลวงที่สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจและจุดเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง รวมถึงสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางรางและน้ำ เพื่อให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวก รองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจและชุมชนเมือง และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

2) มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดความสูญเสีย จากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง

3) มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับกิจกรรมการเดินทาง การข้ามถนน และการสัญจรอื่น ๆ ของผู้ใช้ถนนกลุ่มเปราะบางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

4) มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว (Mobility) และเข้าถึง (Accessibility) สอดคล้องกับมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

2. กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน

กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงที่ขาดช่วง (Missing Links) เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าเรือบก ท่าอากาศยาน และจุดรวบรวมและกระจายสินค้า รวมถึงปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้รองรับการเชื่อมต่อบริเวณจุดเข้าออกของระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาและปรับปรุงทางหลวง สะพาน ทางลอด อุโมงค์ ทางแยก ทางเลี่ยงเมือง จุดตัดทางรถไฟ และบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้า เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดหรือมีสภาพเป็นคอขวด

กลยุทธ์ที่ 1.4 ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม

กลยุทธ์ที่ 1.5 จัดทำมาตรฐานโครงข่ายทางหลวงตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาทางหลวงบนทางหลวงสายหลักและสายรอง รวมถึงบริเวณจุดตัดทางแยกและการจัดการทางเข้าออกต่าง ๆ



ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

เป้าหมายยุทธศาสตร์: การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ

1. เป้าประสงค์

- 1) มีการบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ได้เป้าหมายตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยที่กำหนด
- 2) มีการบริหารจัดการจราจรและเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อทุกสถานการณ์ ทั้งในสภาวะปกติ พื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง ตลอดจนเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติต่าง ๆ
- 3) มีการบูรณาการการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติอย่างยั่งยืน โดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ
- 4) มีการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อยืดอายุการใช้งานและลดภาระงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง

2. กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 2.1 บริหารจัดการงานบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยใช้ข้อมูลการตรวจสอบและประเมินสภาพทางวิศวกรรม

กลยุทธ์ที่ 2.2 จัดให้มีศูนย์บริหารจัดการจราจร อุบัติการณ์และภัยพิบัติ โดยมีการบูรณาการข้อมูลและการทำงานร่วมกัน ตั้งแต่การเฝ้าระวัง การรับรู้เหตุการณ์ติดตามเหตุ การแก้ไขเหตุ และการป้องกันเหตุที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

กลยุทธ์ที่ 2.3 จัดให้มีกลไกเพื่อการบูรณาการข้อมูล การปฏิบัติงาน งบประมาณ บุคลากร เครื่องมือ เครื่องจักร และเทคโนโลยีที่ทันสมัย สำหรับการบริหารจัดการด้านจราจร รวมถึงการแก้ไขเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติ

กลยุทธ์ที่ 2.4 มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากอุบัติเหตุและภัยพิบัติที่เกิดขึ้นซ้ำซาก และโครงข่ายที่เปราะบาง (Vulnerability) อย่างยั่งยืน ด้วยอาศัยข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และแบบจำลองทางวิศวกรรม

กลยุทธ์ที่ 2.5 เพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ และปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค





ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านความปลอดภัย

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง

1. เป้าประสงค์

- 1) มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และดำเนินการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้
- 2) มีการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง โดยเน้นการทำงานเชิงรุก (Proactive)
- 3) มีการจัดการปัญหาและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุการชนในลักษณะที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บบนทางหลวงอย่างเป็นรูปธรรม
- 4) มีกลไกขับเคลื่อนและสนับสนุนการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง

2. กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 3.1 ปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางและการติดตั้งอุปกรณ์ อำนวยความปลอดภัย สำหรับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงที่กำหนดไว้ในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.2 ดำเนินมาตรการด้านวิศวกรรมที่มุ่งเน้นการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงในแต่ละประเภทเป็นการเฉพาะ ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง อุบัติเหตุบริเวณทางแยก อุบัติเหตุการชนประสานงา อุบัติเหตุถนนลื่น อุบัติเหตุชนท้ายรถจอดข้างทาง อุบัติเหตุชนคนเดินเท้า และอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

กลยุทธ์ที่ 3.3 ดำเนินการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spots) บนทางหลวง โดยเน้นการใช้ข้อมูลสถิติรูปแบบการชน (Collision Diagram) เพื่อกำหนดรูปแบบหรือวิธีการแก้ไขปรับปรุงสภาพความไม่ปลอดภัยบนทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.4 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรที่ชัดเจนสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audits) ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง ก่อนเปิดใช้งาน และถนนที่เปิดใช้งานแล้ว

กลยุทธ์ที่ 3.5 ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.6 พัฒนาทักษะและปลูกฝังค่านิยมด้านการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกกระดับ

กลยุทธ์ที่ 3.7 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณ และบุคลากรที่ชัดเจนในการจัดการความปลอดภัยบริเวณพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางให้เป็นมาตรฐาน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านบริหารจัดการองค์กร

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

1. เป้าประสงค์

- 1) เป็นองค์กรที่มีบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ ที่สามารถปรับตัวต่อสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลก
- 2) เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อคนทุกกลุ่มบนพื้นฐานของความเข้าใจและหลักธรรมาภิบาล
- 3) เป็นองค์กรที่นำวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่ทุกกิจกรรมการดำเนินงานขององค์กร (Value Chain)
- 4) เป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมการทำงานเชิงรุกและสามารถบูรณาการกับทุกภาคส่วน



2. กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ ทางด้านความคิด ทักษะและทัศนคติที่ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต (Life Long Learning) และยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรภายในองค์กร

กลยุทธ์ที่ 4.2 พัฒนาความรู้ ความเข้าใจ และทักษะแก่บุคลากรทางด้านดิจิทัล (Digital Literacy) รองรับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่การปฏิบัติงาน

กลยุทธ์ที่ 4.3 แปลงโฉมองค์กรโดยใช้เครื่องมือทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Transformation) ในกระบวนการทำงานและการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถนำไปวิเคราะห์และใช้ประโยชน์

กลยุทธ์ที่ 4.4 พัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Services) สำหรับการให้บริการประชาชน

กลยุทธ์ที่ 4.5 ยกระดับการประชาสัมพันธ์เชิงรุกด้านการปฏิบัติการกิจและผลการดำเนินงาน โดยเน้นการสื่อสารให้ประชาชนเข้าใจในเรื่องการใช้นวัตกรรม และหน้าที่ของประชาชนตามกฎหมาย

กลยุทธ์ที่ 4.6 ยกระดับการติดตามการดำเนินงาน และใช้จ่ายงบประมาณโดยใช้ระบบสารสนเทศ

กลยุทธ์ที่ 4.7 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากร เพื่อการจัดการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

กลยุทธ์ที่ 4.8 ทบทวน ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรฐานที่จำเป็นในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และรองรับการเปลี่ยนแปลง

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เป้าหมายยุทธศาสตร์: ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม มุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

1. เป้าประสงค์

1) มีผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในภารกิจตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) อย่างเป็นรูปธรรม

2) มีกลไกการทำงานที่มุ่งเน้นการพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่มให้มากยิ่งขึ้น

3) มีการนำเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) มาใช้กำหนดเป็นเป้าหมายในการดำเนินภารกิจที่เกี่ยวข้อง

2. กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 5.1 สนับสนุนและขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม ทั้งในส่วนของงานวิจัยที่มุ่งเป้าตามภารกิจงานวิจัยที่สร้างองค์ความรู้ใหม่เพื่อต่อยอด และนวัตกรรมที่พัฒนาขึ้นจากผู้ปฏิบัติงานให้เกิดความต่อเนื่องและชัดเจน รวมถึงส่งเสริมการนำผลงานวิจัยและนวัตกรรมไปใช้ประโยชน์ และขยายผลในวงกว้าง

กลยุทธ์ที่ 5.2 นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ในภารกิจการดำเนินงาน เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ (UAV) ในภารกิจสำรวจและออกแบบการบริหารจราจร การใช้แบบจำลองข้อมูลอาคาร (BIM) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ งานบำรุงรักษา และงานอำนวยความสะดวกความปลอดภัย เป็นต้น

กลยุทธ์ที่ 5.3 สร้างเครือข่ายและความร่วมมือ (MOU) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานระหว่างประเทศและองค์กรนานาชาติ เพื่อการพัฒนาวิจัยและนวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 5.4 พัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวง รวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทาง เพื่อให้คนทุกกลุ่มสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่และเท่าเทียมกัน

กลยุทธ์ที่ 5.5 พัฒนาสายทางต้นแบบโดยนำแนวระเบียบโครงข่ายทางหลวงสีเขียว (Green Highway Corridor Development) ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง เปิดใช้งาน และการบำรุงรักษาให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด มีการใช้ทรัพยากรที่คุ้มค่า และมีการประหยัดพลังงาน

กลยุทธ์ที่ 5.6 ส่งเสริมการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระบวนการทำงานที่ช่วยลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยคาร์บอนและก๊าซเรือนกระจก ในงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางและงานสะพาน

กลยุทธ์ที่ 5.7 ปลุกฝังค่านิยมด้านการรักษาสิ่งแวดล้อมให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ



แผนผังการแบ่งส่วนราชการ กรมทางหลวง



อธิบดีกรมทางหลวง

สำนักงานเลขาธิการกรม
สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร
สำนักงานตรวจสอบภายใน
กองการเจ้าหน้าที่

วิศวกรใหญ่ด้านวางแผน
และวางโครงการก่อสร้าง
วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ
วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง
วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา
วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา
วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความสะดวก



รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ

- สำนักสำรวจและออกแบบ
- สำนักงานอำนวยความสะดวก
- สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ
- สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
- สำนักมาตรฐานและประเมินผล
- สำนักวิจัยและพัฒนาทาง



รองอธิบดีฝ่ายบริหาร

- สำนักแผนงาน
- สำนักกฎหมาย
- กองการเงินและบัญชี
- กองฝึกอบรม
- กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ



หน่วยงานที่กรมทางหลวงกำหนด

- ศูนย์สร้างทาง ประกอบด้วย 5 ศูนย์ ได้แก่ ศูนย์สร้างทางลำปาง หล่มสัก ขอนแก่น กาญจนบุรี และสงขลา
- แวงทางหลวงที่มีสะพานมิตรภาพระหว่างประเทศ ได้แก่ แวงทางหลวงเชียงรายได้ 2 นครพนมหนองคาย บึงกาฬ และมุกดาหาร

รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

- สำนักบริหารบำรุงทาง
- สำนักงานควบคุมน้ำหนักและยานพาหนะ
- สำนักงานทางหลวงที่ 1 - 18
- แวงทางหลวง
- กองบังคับการตำรวจทางหลวง



รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน

- สำนักก่อสร้างทางที่ 1
- สำนักก่อสร้างทางที่ 2
- สำนักก่อสร้างสะพาน
- สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- ศูนย์สร้างทาง
- ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน



วันที่ 30 กรกฎาคม 2460 ภายหลังจากที่ประเทศไทย ได้ประกาศสงครามกับประเทศเยอรมัน ออสเตรีย - ฮังการี ได้โปรดเกล้าฯ ให้กรมทางไปอยู่กับกรมรถไฟหลวง สังกัด กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ขึ้นอยู่กับผู้บัญชาการรถไฟหลวง เพื่อสะดวกแก่กรมรถไฟหลวงและกรมทางที่จะได้ใช้วิศวกร ที่มีเป็นชนชาติศัตรูที่ต้องถูกควบคุมเป็นเชลยศึกและปลด ออกจากประจำการหลายคน ในสมัยนั้นมียางทางเอก เป็นหัวหน้ากรมทาง

วันที่ 29 มิถุนายน 2475 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้า เจ้าอยู่หัว ด้วยความเห็นชอบของคณะราษฎรโปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมกับกระทรวงเกษตรธิการ เข้าเป็นกระทรวงเดียวกัน เรียกว่า “กระทรวงเกษตรและ พณิชยการ” กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วยเดิมสังกัด อยู่กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม จึงต้องเปลี่ยนเป็นสังกัด กระทรวงเกษตรและพณิชยการ

วันที่ 3 พฤษภาคม 2476 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้า เจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติจัดตั้งกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2476 โดยคำแนะนำและยินยอมของ คณะรัฐมนตรีซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้ กระทรวงเกษตรและ พณิชยการได้ถูกยุบเลิกไป กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทาง รวมอยู่ด้วย จึงไปสังกัดกระทรวงเศรษฐการแทน

วันที่ 18 กันยายน 2477 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้า เจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่ เกี่ยวกับการสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงพุทธศักราช 2477 โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎรได้เปลี่ยน อำนาจหน้าที่ของกรมทางให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมโยธา เทศบาล สังกัดกระทรวงมหาดไทย

วันที่ 19 สิงหาคม 2484 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล กองทาง ได้ยกฐานะขึ้นเป็นกรมทาง โอนสังกัดจากกรมโยธาเทศบาลกระทรวงมหาดไทยมาสังกัด กระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2484 แม้จะได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นกรม สังกัดกระทรวงคมนาคมแล้วก็ตาม ก็ยังไม่มีที่ทำการ เป็นของตนเอง ยังคงอาศัยอยู่ในกรมโยธาเทศบาลที่เชิงสะพาน ผ่านฟ้าลีลาศจนถึงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2491 พอถึงวันที่ 13 พฤศจิกายน ปีเดียวกัน จึงได้ย้ายไปอยู่ที่ถนนพระรามที่ 6 ซึ่งเป็นที่ตั้งของกองการพัสดุในปัจจุบัน

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



วันที่ 24 มิถุนายน 2498 กรมทางหลวงแผ่นดินได้ ทำพิธีเปิดอาคารที่ทำการด้านถนนศรีอยุธยา

วันที่ 4 พฤษภาคม 2506 กรมทางหลวงแผ่นดินได้ เปลี่ยนชื่อกลับมาเป็น “กรมทางหลวง” สังกัดกระทรวง พัฒนาการแห่งชาติ ตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2506

วันที่ 29 กันยายน 2515 จนถึงปัจจุบัน กรมทางหลวง ได้โอนไปสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามกฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง และมีการปรับปรุงโครงสร้างส่วนราชการ โดยลำดับดังนี้

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





ทางหลวงหมายเลข 4311 ตอนพืงา - กับปุด จ.พืงา

การเงินการคลัง

รายงานการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568
 จำแนกตามแผนงาน/ผลผลิต/โครงการ
 (รายจ่ายประจำและรายจ่ายลงทุน)
 ณ วันที่ 30 กันยายน 2568

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

หน่วย : บาท

แผนงาน/ผลผลิต/โครงการ	เงินงบประมาณภายหลัง โอนเปลี่ยนแปลง	เบิกจ่ายสะสม	%
รวมทั้งสิ้น	127,501,052,300.00	103,015,453,043.83	80.80
1. แผนงาน : แผนงานบุคลากรภาครัฐ	5,032,927,400.00	5,193,116,065.78	103.18
รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์	5,032,927,400.00	5,193,116,065.78	103.18
2. แผนงาน : แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	1,679,072,780.00	1,424,401,520.28	84.83
ผลผลิตที่ 1 โครงการทางหลวงได้รับการพัฒนา	1,070,413,500.00	893,904,877.43	83.51
ผลผลิตที่ 2 โครงการทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	142,560,700.00	126,431,326.96	88.69
ผลผลิตที่ 3 โครงการทางหลวงมีความปลอดภัย	466,098,580.00	404,065,315.89	86.69
3. แผนงาน : แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	42,580,965,208.00	39,193,921,208.87	92.05
ผลผลิตที่ 1 การพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนระบบคมนาคมและโลจิสติกส์	1,747,958,873.00	1,355,777,160.47	77.56
ผลผลิตที่ 2 การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงการทางหลวงและสะพาน	28,413,303,959.00	27,213,963,262.31	95.78
ผลผลิตที่ 3 การเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับความปลอดภัยบนทางหลวง	10,555,684,102.00	9,411,967,791.71	89.16
ผลผลิตที่ 4 โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	1,864,018,274.00	1,212,212,994.38	65.03
4. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	75,831,860,812.00	55,561,547,708.06	73.27
โครงการที่ 1 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	3,218,927,199.99	2,009,365,543.70	62.42
โครงการที่ 2 โครงการบูรณะโครงการทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	5,218,612,828.61	5,019,385,545.90	96.18
โครงการที่ 3 โครงการก่อสร้างโครงการทางหลวงแผ่นดิน	66,904,615,937.88	48,043,091,772.94	71.81
โครงการที่ 4 โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระรามที่ 2)	489,704,845.52	489,704,845.52	100.00
5. แผนงาน : แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	2,376,226,100.00	1,642,466,540.84	69.12
โครงการที่ 1 โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	2,376,226,100.00	1,642,466,540.84	69.12

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2568	2567 (ปรับปรุงใหม่)
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4	2,096,207,470.61	1,977,887,561.14
ลูกหนี้อื่นระยะสั้น	5	17,170,713,360.88	9,396,321,548.47
เงินฝากประจำ		12,284.11	12,132.69
วัสดุคงเหลือ		102,825,089.18	100,582,387.90
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		8,424,027.88	3,134,189.40
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		19,378,182,232.66	11,477,937,819.60
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	6	100,036,413,656.55	96,098,798,738.58
สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน - สุทธิ	7	457,987,926,873.01	432,948,865,089.07
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	8	42,582,179.31	39,903,975.73
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		-	180,810.69
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		558,066,922,708.87	529,087,748,614.07
รวมสินทรัพย์		577,445,104,941.53	540,565,686,433.67

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการการเงินนี้



(นางวิราภรณ์ ล้อมวงษ์)
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี



(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)
อธิบดีกรมทางหลวง

หมายเหตุ : งบการเงินนี้ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2568

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2568	2567 (ปรับปรุงใหม่)
หนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		
หนี้สิน		
หนี้สินหมุนเวียน		
เจ้าหนี้การค้า	9	4,545,795,750.16
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น		3,997,184.93
เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	10	2,363,274,228.53
เงินรับฝากระยะสั้น	11	4,971,240,217.25
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	12	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน		11,884,307,380.87
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว		204,436,606.43
เงินอุดหนุนราชการรับจากคลังระยะยาว		15,538,000.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		219,974,606.43
รวมหนี้สิน		12,104,281,987.30
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		
ทุน		
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม	14	22,737,041,607.79
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		542,603,781,346.44
รวมหนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		565,340,822,954.23
รวมหนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		577,445,104,941.53
		524,703,783,814.05
		540,565,686,433.67

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้



(นางวิราภรณ์ ล้อมวงษ์)
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี



(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)
อธิบดีกรมทางหลวง

หมายเหตุ : งบการเงินนี้ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2568

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2568	2567 (ปรับปรุงใหม่)
รายได้			
รายได้จากงบประมาณ	16	140,333,820,114.24	104,814,470,775.87
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ		2,437,950.00	1,827,935.00
รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค	17	1,451,516,208.22	1,558,034,579.06
รายได้อื่น	18	332,336,907.20	336,179,710.00
รวมรายได้		142,120,111,179.66	106,710,512,999.93
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	19	8,447,086,852.47	8,424,138,802.23
ค่าบำเหน็จบำนาญ	20	2,988,946,685.73	2,823,039,681.04
ค่าตอบแทน		5,340,526.00	4,269,992.95
ค่าใช้จ่าย	21	28,464,937,867.19	19,792,256,853.01
ค่าวัสดุ	22	860,096,698.33	796,305,884.53
ค่าสาธารณูปโภค	23	442,999,738.17	431,016,797.61
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	24	60,127,025,931.91	49,528,777,882.30
ค่าใช้จ่ายอื่น	25	146,637,739.68	11,028,335.19
รวมค่าใช้จ่าย		101,483,072,039.48	81,810,834,228.86
รวมรายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		40,637,039,140.18	24,899,678,771.07

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้



(นางวิราภรณ์ ล้อมวงษ์)
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี



(นายปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล)
อธิบดีกรมทางหลวง

หมายเหตุ : งบการเงินนี้ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2568

หน่วย : บาท

	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 - ตามที่ รายงานไว้เดิม	22,737,041,607.79	481,528,567,053.46	504,265,608,661.25
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน (ปี 2567 กระทบปี 2566)	-	13,751,275.23	13,751,275.23
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน (ปี 2568 กระทบก่อนปี 2567)	-	(4,475,254,893.50)	(4,475,254,893.50)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 - หลังการ ปรับปรุง	22,737,041,607.79	477,067,063,435.19	499,804,105,042.98
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน สำหรับ ปี 2567			
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน (ปี 2568 กระทบปี 2567)	-	3,784,316,502.05	3,784,316,502.05
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	21,115,362,269.02	21,115,362,269.02
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	22,737,041,607.79	501,966,742,206.26	524,703,783,814.05
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 - ตามที่ รายงานไว้เดิม	22,737,041,607.79	502,657,680,597.71	525,394,722,205.50
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาด	-	(690,938,391.45)	(690,938,391.45)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 - หลังการ ปรับปรุง	22,737,041,607.79	501,966,742,206.26	524,703,783,814.05
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน สำหรับ ปี 2568			
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	40,637,039,140.18	40,637,039,140.18
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2568	22,737,041,607.79	542,603,781,346.44	565,340,822,954.23

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้



(นางวิราภรณ์ ล้อมวงษ์)
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี



(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)
อธิบดีกรมทางหลวง

หมายเหตุ : งบการเงินนี้ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

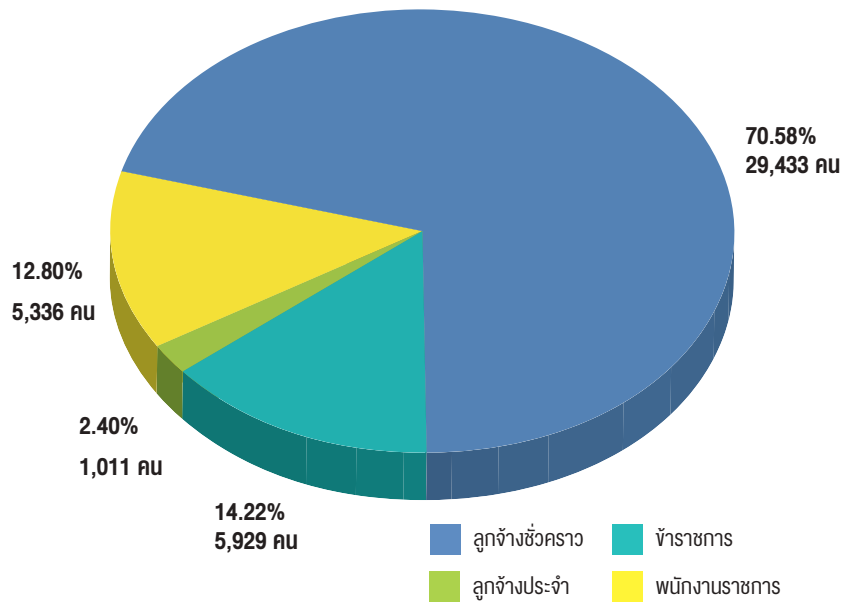


หมายเหตุประกอบงบการเงิน สแกน QR CODE

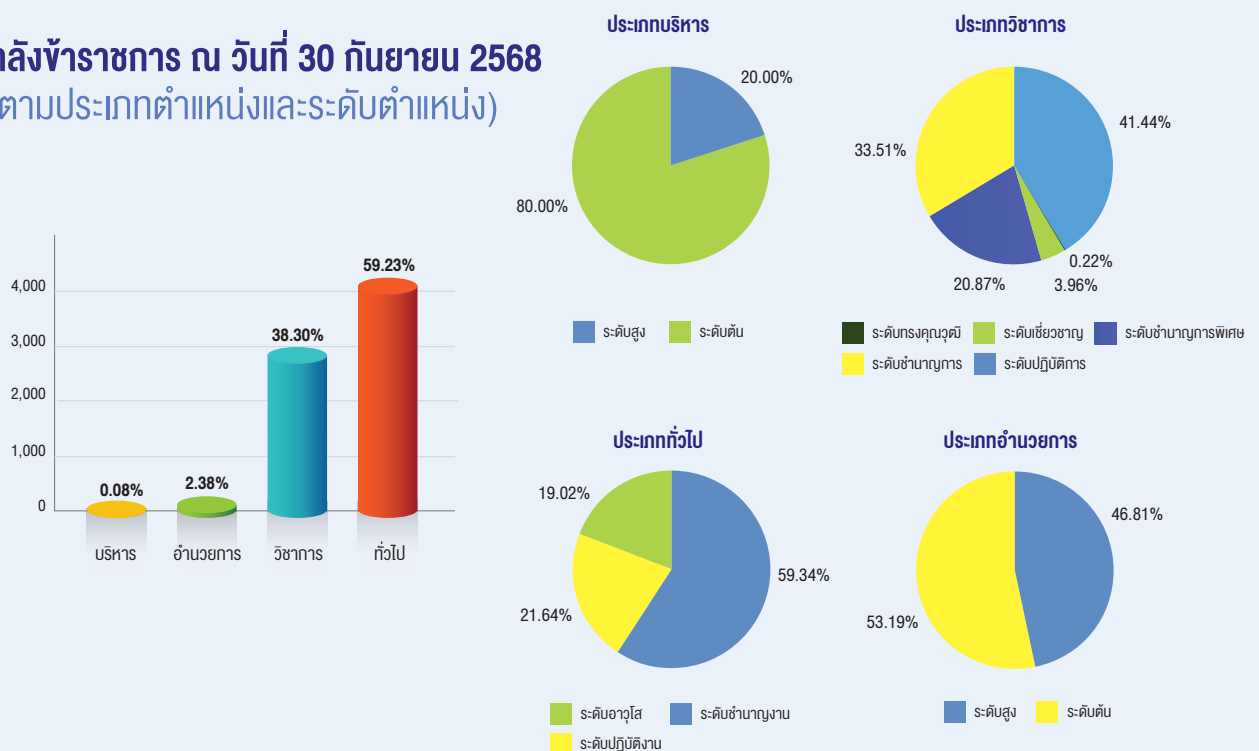
งานบริหารทรัพยากรบุคคล

HUMAN RESOURCES

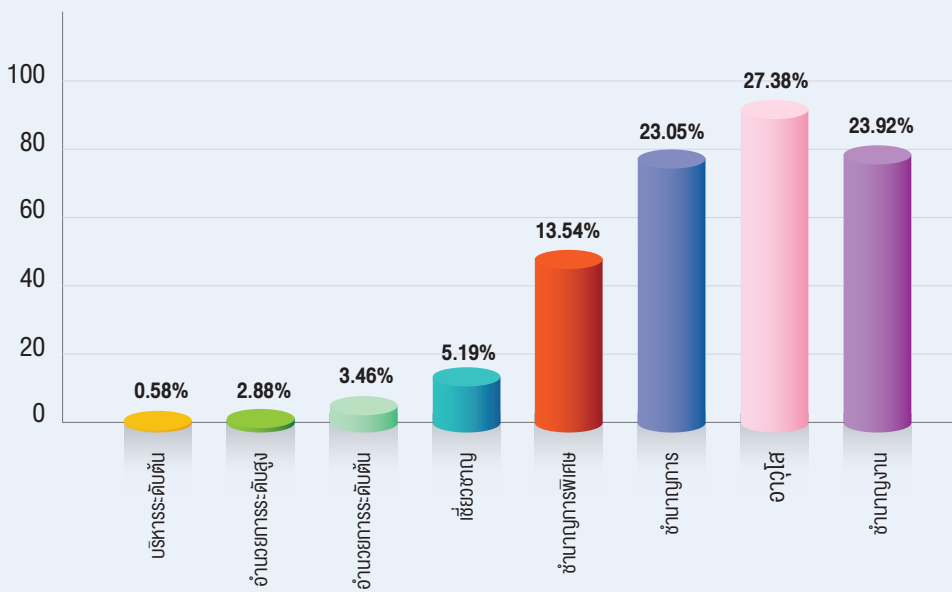
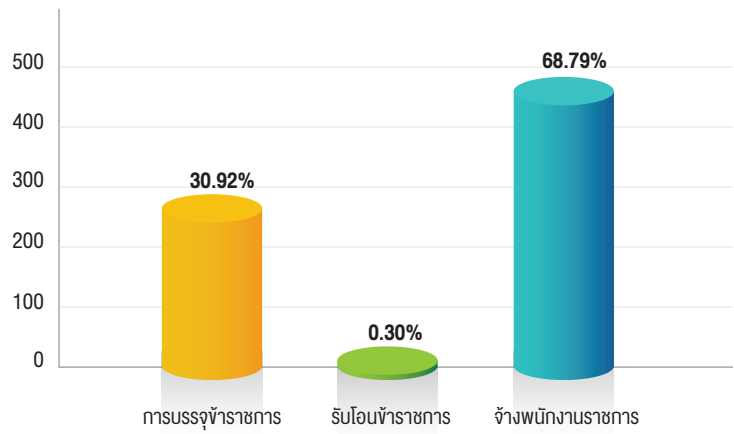
อัตรากำลังกรมทางหลวง
ณ วันที่ 30 กันยายน 2568
รวมทั้งสิ้น 41,699 คน



อัตรากำลังข้าราชการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2568
(จำแนกตามประเภทตำแหน่งและระดับตำแหน่ง)

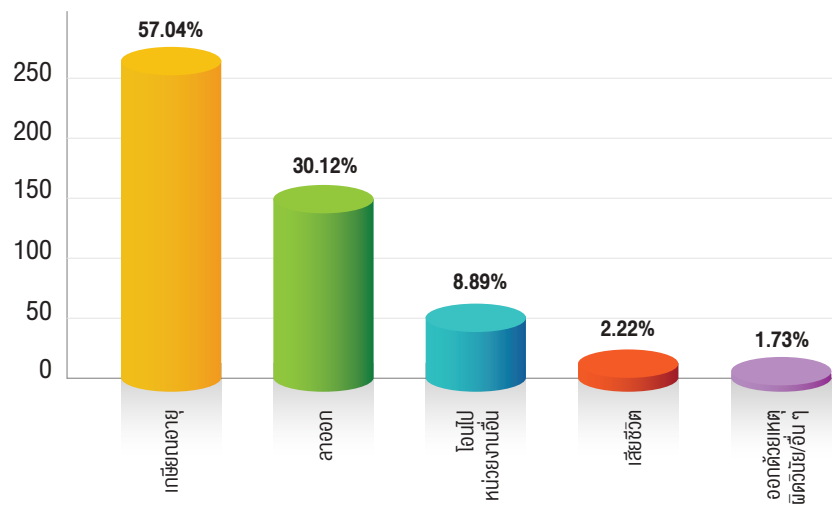


**อัตราการสรรหาและ
บรรจุข้าราชการและพนักงานราชการ
ของกรมทางหลวง
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568**



**การแต่งตั้งข้าราชการ
ให้ดำรงตำแหน่งในระดับที่สูงขึ้น
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568**

**อัตราการสูญเสียข้าราชการ
กรมทางหลวง
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568**



ผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 กรมทางหลวงให้ความสำคัญด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ซึ่งถือได้ว่าเป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุนและผลักดันให้ภารกิจของกรมทางหลวงบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด โดยได้ดำเนินการครอบคลุมตั้งแต่การพัฒนาาระบบงาน การวางแผนและบริหารจัดการกรอบอัตรากำลัง การสรรหาและบรรจุแต่งตั้ง การควบคุมดูแลข้อมูลทะเบียนประวัติบุคคล การประเมินผลงานและผลการปฏิบัติราชการ การจัดการระบบสารสนเทศด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล การดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิและประโยชน์ การจัดสวัสดิการและพัฒนาคุณภาพชีวิต การส่งเสริมจริยธรรม การดำเนินการทางวินัย ตลอดจนการดำเนินการอื่น ๆ ตามนโยบายด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการบริหารงานบุคคลของกรมทางหลวง ซึ่งในปีงบประมาณที่ผ่านมากรมทางหลวงได้ดำเนินการด้านบริหารทรัพยากรบุคคล ดังนี้

1. กำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารทรัพยากรบุคคล

1.1 หลักเกณฑ์ วิธีการ และเกณฑ์การตัดสินใจ การย้ายหรือการโอนข้าราชการพลเรือนสามัญ เพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภททั่วไป ระดับชำนาญงาน และระดับอาวุโส ตำแหน่งนายช่างโยธา นายช่างสำรวจ (กรณีการย้าย การโอนต่างกลุ่มตำแหน่ง) ประกาศ ณ วันที่ 5 มีนาคม 2568 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1006/ว 13 ลงวันที่ 11 สิงหาคม 2564 เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการย้าย การโอน หรือการเลื่อนข้าราชการพลเรือนสามัญเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภททั่วไป ทั้งนี้ ได้ประกาศหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้ทุกหน่วยงานทราบโดยทั่วกันแล้ว

1.2 หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการย้ายพนักงานราชการ และแบบฟอร์มสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาจ้างพนักงานราชการ (กรณีย้าย) ของกรมทางหลวง และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการสรรหาและเลือกสรรพนักงานราชการประเภททั่วไป ของกรมทางหลวง ท้ายบันทึกกองการเจ้าหน้าที่ ลับ ที่ กจ.5/ 6311 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2568 ให้เป็นไปตามแนวทางปฏิบัติการย้ายพนักงานราชการประเภททั่วไป ในส่วนราชการระดับกรม ในหนังสือคณะกรรมการบริหารพนักงานราชการ ที่ นร (คพร) 1008.5/ว 6 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2568 ทั้งนี้ ได้แจ้งเวียนหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้ทุกหน่วยงานทราบโดยทั่วกันแล้ว

2. ปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งข้าราชการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ us 1008/ว 2 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2558 และที่ us 1008/ว 19 ลงวันที่ 19 กันยายน 2567

เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจของกรมทางหลวงที่เปลี่ยนแปลงไปและเป็นการสร้างความก้าวหน้าในสายงานให้กับบุคลากรในสังกัด ได้แก่ ตำแหน่งผู้อำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรมโยธา) แขวงทางหลวง จำนวน 2 ตำแหน่ง ตำแหน่งวิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ (ตำแหน่งหัวหน้า) ฝ่ายวิศวกรรม สังกัดแขวงทางหลวงที่มีผู้อำนวยการหน่วยงานดำรงตำแหน่งประเภทอำนวยการ ระดับสูง จำนวน 10 ตำแหน่ง ตำแหน่งนิติกรชำนาญการพิเศษ ส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานทางหลวง จำนวน 3 ตำแหน่ง ตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไปชำนาญการพิเศษ (ตำแหน่งหัวหน้า) ฝ่ายบริหารงานทั่วไป จำนวน 2 ตำแหน่ง และตำแหน่งนักวิชาการสถิติชำนาญการพิเศษ จำนวน 1 ตำแหน่ง

3. การบริหารอัตรากำลังอย่างมีประสิทธิภาพ

โดยในปีงบประมาณที่ผ่านมาคงเหลืออัตรากำลังว่าง ประมาณร้อยละ 5 ของอัตรากำลังว่าง ส่งผลให้การปฏิบัติงานตามภารกิจของกรมทางหลวงและหน่วยงานในสังกัดบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมทั้งเป็นการบริหารจัดการด้านทรัพยากรบุคคลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นการสร้างขวัญกำลังใจ แรงจูงใจและความก้าวหน้าของข้าราชการในการปฏิบัติงาน ซึ่งให้ความสำคัญ ดังนี้

3.1 การสรรหาบุคคลเพื่อบรรจุเข้ารับข้าราชการ โดยเฉพาะตำแหน่งในสายงานหลัก เช่น วิศวกรโยธาปฏิบัติการ นายช่างโยธาปฏิบัติการ และสายงานสนับสนุน เช่น นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ นักวิชาการพัสดุปฏิบัติการ นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ นักวิชาการตรวจสอบภายในปฏิบัติการ นักวิเทศสัมพันธ์ปฏิบัติการ นิติกรปฏิบัติการ เป็นต้น

3.2 การสรรหาบุคคลเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในประเภททั่วไป ระดับอาวุโส ประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ ระดับเชี่ยวชาญ และประเภทอำนวยการ ระดับต้น ระดับสูง โดยได้ดำเนินการสรรหาบุคคลเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในประเภทต่าง ๆ ตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่ ก.พ. กำหนด ได้ครบทุกอัตรากำลัง

3.3 การให้ข้าราชการดำเนินการขอย้ายของข้าราชการประเภททั่วไป ประเภทวิชาการ และประเภทอำนวยการ เมื่อมีอัตรากำลังว่างในกรณีต่าง ๆ เช่น การเลื่อนระดับ การย้ายสังกัด และการย้ายไปดำรงตำแหน่งประเภทอื่น เป็นต้น

4. ดำเนินการบรรจุนักเรียนทุนรัฐบาลเป็นข้าราชการพลเรือนสามัญ เป็นไปตามหนังสือสำนักงาบ ก.พ. ที่ us 1004.1/ว 16 ลงวันที่ 11 ธันวาคม 2551 เรื่อง การคัดเลือกเพื่อบรรจุบุคคลเข้ารับราชการ ดังนี้

4.1 รัฐบาลได้จัดสรรทุนรัฐบาล (ก.พ.) ทุนบุคคลทั่วไป ระดับปริญญา ประจำปี 2568 ตามความต้องการของกรมทางหลวง จำนวน 4 ราย

4.2 ทุนบุคคลทั่วไประดับปริญญา: บรรจุก่อนไปศึกษาของสำนักงาน ก.พ. จำนวน 4 ราย

5. ดำเนินการคัดเลือกคนต้นแบบคมนาคมและข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2568

5.1 รางวัล “คนต้นแบบคมนาคม” เป็นรางวัลอันทรงเกียรติ ที่กระทรวงคมนาคมมอบให้แก่บุคลากรในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ประพฤติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และมีคุณธรรมและจริยธรรม เพื่อสร้างขวัญกำลังใจให้กับผู้ปฏิบัติงานที่มีความตั้งใจและความซื่อสัตย์สุจริตอย่างมั่นคง ยืนหยัดต่อสู้ปกป้องเพื่อความถูกต้องและมีความภาคภูมิใจมุ่งมั่นทุ่มเทจนเกิดผลเป็นที่ประจักษ์ และเป็นแรงบันดาลใจให้บุคลากรได้ยึดมั่นเป็นต้นแบบ อันเป็นการปลูกจิตสำนึกให้มีทัศนคติและค่านิยมในความซื่อสัตย์ สุจริต โดยเห็นความสำคัญของการส่งเสริมการบริหารราชการแผ่นดินที่มีธรรมาภิบาลและการป้องกันปราบปรามและประพฤติมิชอบในภาครัฐ เน้นการปลูกฝังค่านิยม จริยธรรม จิตสำนึกในการรักษาศักดิ์ศรีของความเป็นข้าราชการ ภายใต้โครงการยกระดับด้านการป้องกันปราบปรามการทุจริต และด้านการส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 โดยกรมทางหลวงได้เสนอชื่อข้าราชการผู้มีคุณสมบัติตรงตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคมและได้รับคัดเลือกให้เป็น คนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2568 ได้แก่ นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช ตำแหน่งวิศวกรใหญ่ที่ปรึกษาวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา (ด้านวิจัยและพัฒนา)



5.2 รางวัล “ข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง” เป็นรางวัลที่กรมทางหลวงดำเนินการคัดเลือกข้าราชการพลเรือนในสังกัดที่มีความประพฤติและผลงานดีเด่น เป็นประจำทุกปี ตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติที่กระทรวงศึกษาธิการกำหนดไว้ สำหรับปี พ.ศ. 2567 มีผู้ได้รับคัดเลือกเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง จำนวน 5 ราย ผู้ที่ได้รับรางวัลชมเชย จำนวน 5 ราย และผู้ได้รับรางวัลเกียรติบัตรประกาศเกียรติคุณ จำนวน 19 ราย ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดพิธีมอบโล่รางวัลและประกาศนียบัตรขึ้นเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2568 ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์ เศรษฐมานพ เพื่อยกย่องและเชิดชูเกียรติแก่ข้าราชการ ลูกจ้างประจำ และพนักงานราชการ ผู้ที่ได้ประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี ในการเสียสละและอุทิศตนเพื่อสร้างประโยชน์แก่ราชการและประเทศชาติ รวมทั้งได้เสนอรายชื่อข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวงและได้รับคัดเลือกเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่น ประจำปี พ.ศ. 2567 จากกระทรวงศึกษาธิการ จำนวน 3 ราย ได้แก่ นางสาวอัญชลี สาทะ ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี นายจรินทร์ กังใจ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษสำนักแผนงาน และนายชายุทธ์ อู่มนต์ พนักงานขับเครื่องจักรกลขนาดหนัก ระดับ ช 2 สำนักงานทางหลวงที่ 18





6. ส่งเสริมให้บุคลากรในสังกัดมีจิตสำนึกคุณธรรมและจริยธรรม ตลอดจนบรรณรงค์ให้มีการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐ ดังนี้

6.1 ขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบและส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 โดยกำหนดให้มีโครงการหรือกิจกรรมที่มุ่งเน้นการส่งเสริมและปลูกฝังจิตสำนึกคุณธรรมและจริยธรรมแก่บุคลากรของกรมทางหลวง ให้มีความตระหนักและยึดมั่นในการปฏิบัติงานภายใต้กฎระเบียบของทางราชการ และตั้งมั่นอยู่ในความประพฤติที่ดี นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการรณรงค์ให้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ รวมทั้งส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหลักธรรมาภิบาล เพื่อให้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้ อันจะนำไปสู่การพัฒนาหน่วยงานให้มีธรรมาภิบาลอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ ได้มีการติดตามผลการดำเนินการอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อจัดทำสรุปรายงานผลส่งให้หน่วยงานภายนอก เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงาน ก.พ. เป็นต้น

6.2 จัดกิจกรรมส่งเสริมวัฒนธรรมและค่านิยมคุณธรรม จริยธรรม และป้องกัน และปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐอย่างต่อเนื่อง เช่น กิจกรรมทำบุญตักบาตรเนื่องในโอกาสวันขึ้นปีใหม่ พิธีถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดี และพลังของแผ่นดิน เนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว กิจกรรมบำเพ็ญกุศลเจริญพระพุทธมนต์เนื่องในวันคล้ายวันสถาปนากกรมทางหลวง ปีที่ 113 (1 เมษายน 2568) กลืนพระราชทานกรมทางหลวง ซึ่งทอดถวาย ณ วัดบางไผ่ (พระอารามหลวง) จังหวัดนนทบุรี กิจกรรมบรรยายธรรมและปฏิบัติธรรมเป็นประจำทุกวันพระที่ไม่ใช่วันหยุดราชการ กิจกรรมงานวันต่อต้านคอร์รัปชัน ประจำปี 2568 และกิจกรรมการแต่งกายด้วยผ้าไทย เป็นต้น



7. ดำเนินการตามแนวทางการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment - ITA) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

ซึ่งได้ดำเนินการประเมินโดยใช้เครื่องมือ 3 ส่วน ได้แก่ แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment: IIT) สำหรับบุคลากรในสังกัดกรมทางหลวง แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment: EIT) สำหรับประชาชน ผู้มาติดต่อราชการ/ผู้รับบริการของกรมทางหลวง และแบบวัดการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment: OIT) และบันทึกข้อมูลการประเมินในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรองรับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment System - ITAS) ตามแนวทางการประเมินที่สำนักงาน ป.ป.ช. กำหนดไว้อย่างครบถ้วนและเป็นไปภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยมีผลการประเมินในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 คิดเป็นร้อยละ 93.49 อยู่ในระดับ ผ่าน ซึ่งอยู่ในระดับที่สูงกว่าตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่สำนักงาน ป.ป.ช. กำหนดไว้

8. จัดสวัสดิการให้ความช่วยเหลือด้านการเงินตามระเบียบสวัสดิการกรมทางหลวง ว่าด้วยการจ่ายเงินสงเคราะห์สมาชิกสวัสดิการกรมทางหลวง พ.ศ. 2554

ได้แก่ กรณีเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุขณะปฏิบัติงานในหน้าที่ จำนวน 7 ราย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 210,000 บาท กรณีได้รับอันตรายหรือบาดเจ็บเพราะเหตุปฏิบัติงานในหน้าที่ จำนวน 51 ราย เป็นเงินจำนวน 93,000 บาท กรณีประสบภัยโดยตรงในอัคคีภัย อุทกภัย วาตภัย หรือสาธารณภัย จำนวน 474 ราย เป็นเงินจำนวน 1,187,000 บาท และกรณีได้รับบาดเจ็บจนเป็นเหตุให้เกิดความพิการหรือทุพพลภาพจนต้องออกจากราชการเพราะเหตุปฏิบัติงานในหน้าที่ จำนวน 1 ราย 100,000 บาท

9. ดำเนินการจัดทำและจำหน่ายเสื้อโปโลตราสัญลักษณ์กรมทางหลวง 113 ปี

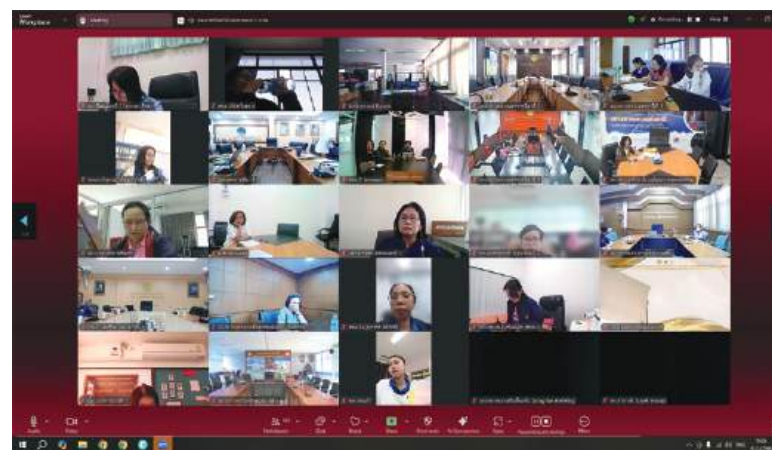
(สีเหลืองและสีขาว) เสื้อแจ็กเก็ตตราสัญลักษณ์กรมทางหลวงและเสื้อยืดคอกลมแขนยาว (เสื้อปฏิบัติงานภาคสนามสีส้ม) ตราสัญลักษณ์กรมทางหลวง 113 ปี เพื่อนำรายได้เข้ากองทุนสวัสดิการกรมทางหลวง ซึ่งเป็นการสนับสนุนให้การจัดสวัสดิการสำหรับบุคลากรเป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพมากขึ้น อันเป็นการส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคลากรกรมทางหลวง โดยให้มีการสั่งซื้อผ่านทางแบบสำรวจออนไลน์ (Google Forms) พร้อมทั้งจัดทำฐานข้อมูลการสั่งซื้อ การชำระเงิน การจัดส่ง และการจัดเก็บเอกสารหลักฐาน เพื่อให้สามารถตรวจสอบการดำเนินงานให้ถูกต้อง

10. พัฒนาและส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรกรมทางหลวงและสร้างความผูกพันต่อองค์กร

โดยให้ความสำคัญในการดำเนินการเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรกรมทางหลวง ด้านการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมสวัสดิการให้แก่บุคลากร เพื่อให้บุคลากรมีคุณภาพชีวิตที่ดีทั้งในด้านการงานและการดำรงชีวิต นอกเหนือจากสวัสดิการที่ทางราชการจัดให้แก่ข้าราชการเป็นกรณีปกติ

11. นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุนการปฏิบัติงาน

เพื่อให้มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัลและการเข้าถึงข้อมูลด้านการปฏิบัติงานบริหารทรัพยากรบุคคล โดยได้จัดกิจกรรม HRM CLINIC คลินิกให้คำปรึกษาด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล กรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 เป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมและพัฒนาให้บุคลากรมีความรู้ความสามารถที่จำเป็นในการปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น สอดคล้องและรองรับกับแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลกรมทางหลวง พ.ศ. 2566 - 2570 และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารทรัพยากรบุคคล อีกทั้งยังเป็นการถ่ายทอดองค์ความรู้ในด้านต่าง ๆ จากผู้เชี่ยวชาญไปสู่บุคลากรในสังกัดกรมทางหลวง เพื่อให้บุคลากรผู้ปฏิบัติงานมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลได้อย่างถูกต้องตามระเบียบและหลักเกณฑ์ที่กำหนดและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น โดยได้ดำเนินการจัดกิจกรรม จำนวน 10 ครั้ง ในรูปแบบออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting รับแจ้งความประสงค์การเข้าร่วมกิจกรรมและทำแบบสอบถามการประเมินผลท้ายกิจกรรมผ่านทางระบบออนไลน์ (Google Forms) ประชาสัมพันธ์กิจกรรมให้ทุกหน่วยงานทราบและเผยแพร่ข้อมูลผ่านกลุ่ม Line OpenChat เป็นต้น



งานพัฒนาทรัพยากรบุคคล

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 กองฝึกอบรมได้รับการจัดสรรงบประมาณ (งบดำเนินงาน) ตามพระราชบัญญัติ (สำหรับจัดดำเนินการฝึกอบรม/สัมมนา) เป็นจำนวนเงิน 2,020,900 บาท และได้รับการจัดสรรเพิ่มเติมอีกเป็นจำนวนเงิน 9,582,886 บาท รวมงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรเป็นเงิน 11,603,786 บาท โดยมีการดำเนินการพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวงทั้งสายงานหลักและสายงานสนับสนุน รวมถึงโครงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และสร้างเครือข่ายความร่วมมือ ดังนี้

1. โครงการพัฒนาทรัพยากรบุคคลตามนโยบายและยุทธศาสตร์

1.1 โครงการสัมมนาผู้บริหารกรมทางหลวงประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 เรื่อง กรมทางหลวงกับการเปลี่ยนแปลงสู่อนาคตที่ยั่งยืน (Change for Sustainable Highways to the Future) จัดดำเนินการเมื่อวันอังคารที่ 17 ธันวาคม 2567 ณ โรงแรมรามารการ์เด้นส์ กรุงเทพฯ ผู้เข้าสัมมนา ได้แก่ ผู้บริหารของกรมทางหลวง และผู้สังเกตการณ์ รวมจำนวน 269 คน การจัดสัมมนาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนนโยบายและเป้าหมายการบริหารงานของกรมทางหลวงพัฒนาผลลัพธ์ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อการ

ดำเนินงานในทุกมิติ สามารถปฏิบัติงานเชิงรุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุด มุ่งเน้นการพัฒนาผลงานวิจัยและนวัตกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลและปัญญาประดิษฐ์ (AI) เพื่อตอบสนองภารกิจของกรมทางหลวง ตลอดจนแลกเปลี่ยนความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการบริหารงานภายในองค์กรร่วมกัน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติงานและพัฒนาประสิทธิผลการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องตามเป้าหมายที่กำหนด

1.2 โครงการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็นในการจัดทำ (ร่าง) แผนกลยุทธ์การพัฒนาศูนย์ปฏิบัติการ กรมทางหลวง พ.ศ. 2568 - 2570 โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและมุมมองเกี่ยวกับการสร้างกลไกสนับสนุนแผนงาน/โครงการที่สำคัญรวมถึงการกำหนดขอบเขตของเป้าหมาย (Target) การดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนแผนกลยุทธ์ ให้ประสบความสำเร็จได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยการประชุมดังกล่าวได้จัดขึ้น ในวันจันทร์ที่ 9 มิถุนายน 2568 ณ ห้องเทิดศักดิ์ เจริญธรรมาภพ ผู้เข้าร่วมการประชุม ได้แก่ ผู้แทนกลุ่มกำลังคนคุณภาพ นักเรียนทุน ผู้เป็นกำลังคนสำคัญ/บทบาทสำคัญของหน่วยงาน และ Key Man HRM HRD จำนวนทั้งสิ้น 71 คน





1.3 โครงการประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การจัดทำทักษะเฉพาะที่สอดคล้องตามแนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2566 - 2570 สำหรับบุคลากรกรมทางหลวง (สายงานหลัก : วิศวกรโยธาและนายช่างโยธา) จัดดำเนินการระหว่างวันที่ 25 - 26 กันยายน 2568 ณ ห้องประชุมมนัสคาวนิช โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อระดมความคิดเห็นจากผู้แทนกลุ่มบุคลากรสายงานวิศวกรโยธาและนายช่างโยธา จำนวนทั้งสิ้น 66 คน เพื่อร่วมกันกำหนดเส้นทางการพัฒนาบุคลากร (Development Roadmap) ตั้งแต่วันแรกเข้ารับราชการจนถึงการก้าวขึ้นสู่ตำแหน่งที่สูงขึ้น แนวทางการส่งเสริมให้บุคลากรมีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ และความสามารถที่จำเป็นในแต่ละระดับตำแหน่ง ครอบคลุมทักษะเฉพาะด้าน (Skill Functional) ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในสายงานที่รับผิดชอบโดยให้สอดคล้องกับสถานการณ์ และเป้าหมายการดำเนินงานของกรมทางหลวง

1.4 โครงการฝึกอบรมปฐมนิเทศต้นกล้ากรมทางหลวง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 กรมทางหลวงได้ดำเนินการพัฒนาข้าราชการพลเรือนสามัญที่อยู่ระหว่างทดลองปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงาน ก.พ. กำหนด โดยกระบวนการ “ปฐมนิเทศ” ได้มีการจัดโครงการฝึกอบรมปฐมนิเทศ ต้นกล้ากรมทางหลวงรุ่นที่ 6 - 10 จัดดำเนินการตั้งแต่เดือนตุลาคม 2567 - สิงหาคม 2568 ณ ห้องเทิดศักดิ์ เสรฐธูมานพ และศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลงานทาง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี มีผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวนทั้งสิ้น 338 คน



2. โครงการส่งเสริมและพัฒนาด้านวิศวกรรมบางทาง

กรมทางหลวงมีนโยบายในการพัฒนาความรู้ เสริมสร้างทักษะ และประสบการณ์ด้านวิศวกรรมบางทางมาอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงานทั้งในปัจจุบัน และการรองรับในอนาคตที่เปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์รวมถึงการปรับเปลี่ยนวิธีการทำงาน เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนด และระเบียบของทางราชการ โดยจัดให้มีการฝึกอบรมในหลักสูตรต่าง ๆ ดังนี้

2.1 โครงการสัมมนาแนวทางปฏิบัติในการบริหารและควบคุมโครงการก่อสร้างทางหลวง จัดดำเนินการ ณ ห้องเทิดศักดิ์ เสรฐธูมานพ ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 234 คน



2.2 โครงการสัมมนาเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานหมวดทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 จัดดำเนินการ ณ ห้องประชุมชั้น 2 กองฝึกอบรม และออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 581 คน



2.3 โครงการสัมมนาเพื่อพัฒนาศักยภาพบุคลากรสำนักอำนวยการความปลอดภัยด้วยนวัตกรรม AI และการทำงานร่วมกันในยุคดิจิทัล จัดดำเนินการ ณ โรงแรมเฟลิกซ์ ริเวอร์แคว จ.กาญจนบุรี ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 52 คน



2.4 โครงการอบรมเชิงปฏิบัติการ หลักสูตร การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในขั้นตอนระหว่าง การก่อสร้าง และก่อนเปิดการใช้งาน (Road Safety Audit During Construction and Pre-opening Stage) จัดดำเนินการ ณ สำนักงานทางหลวงที่ 9 ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวนทั้งสิ้น 59 คน



2.5 โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการควบคุม งานก่อสร้างทางสำหรับวิศวกรโยธาและนายช่างโยธา สำนักงานทางหลวง รุ่นที่ 2 - 3

- รุ่นที่ 2 สำนักงานทางหลวง ที่ 5 จัดดำเนินการ ณ โรงแรมเรอเนอแพ รอยัลปาร์ค จ.พิษณุโลก ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 134 คน
- รุ่นที่ 3 สำนักงานทางหลวง ที่ 4 จัดดำเนินการ ณ โรงแรมเวียงตาก ริเวอร์ไซด์ จ.ตาก ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 166 คน



2.6 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การสำรวจเพื่อ งานก่อสร้าง จัดดำเนินการ ณ ศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานทาง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 31 คน



3. โครงการส่งเสริมและพัฒนาด้านการบริหาร

กรมทางหลวงเป็นองค์กรภาครัฐขนาดใหญ่ที่มีบุคลากร หลากหลายสาขาวิชาชีพจากสายงานหลักด้านวิศวกรรม และสายงานสนับสนุน ที่จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาสมรรถนะ ตามเกณฑ์ที่กำหนดและสมรรถนะด้านอื่น ๆ ที่สนับสนุน การทำงานเชิงรุกตามวิสัยทัศน์ขององค์กร ด้วยเหตุผลดังกล่าว กรมทางหลวงจึงกำหนดให้มีโครงการ/หลักสูตรฝึกอบรมต่าง ๆ เพื่อพัฒนาสมรรถนะและเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากร ดังนี้

3.1 หลักสูตรนักบริหารกรมทางหลวงระดับกลาง รุ่นที่ 23 เป็นหลักสูตรที่มีการจัดดำเนินการ ในรูปแบบ ผสมผสาน (เรียนชุดวิชา E-Learning และฝึกอบรมในห้องเรียน) ณ ห้องประชุมมนัส คอวนิช และศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานทาง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 54 คน



3.2 โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การผลิต สื่อดิจิทัลเพื่อการสื่อสารและการประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพ จัดดำเนินการ ณ ห้องประชุมมนัส คอวนิช และออนไลน์ ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 295 คน



3.3 โครงการฝึกอบรมหลักสูตร หัวหน้าฝ่ายบริหาร งานทั่วไปที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ รุ่นที่ 2 จัดดำเนินการ ณ ห้องประชุมมนัส คอวนิช และศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานทาง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 40 คน



4. โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพบุคลากรเฉพาะสายงานเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร

โดยมุ่งพัฒนาบุคลากรเฉพาะสายงาน เพื่อให้มีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ ยกระดับคุณภาพการทำงาน และสนับสนุน การขับเคลื่อนภารกิจของกรมทางหลวงอย่างมีประสิทธิภาพ

4.1 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การเพิ่มประสิทธิภาพ บุคลากรงานไฟฟ้า กรมทางหลวง (สำหรับช่างไฟฟ้าบรรจุใหม่) จัดดำเนินการ ณ ศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลลงทาง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 56 คน



4.2 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การใช้งานรถบรรทุก ติดเครื่ออย่างปลอดภัย จัดดำเนินการ ณ สำนักงานทางหลวง ที่ 8 (มหาสารคาม) ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 40 คน



4.3 โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรความรู้ และทักษะทางการทูตสำหรับการปฏิบัติงานระหว่างประเทศ จัดดำเนินการ ณ ห้องเทิดศักดิ์ เศรษฐสุมานพ ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 34 คน



4.4 โครงการสัมมนาพัฒนาประสิทธิภาพในการ ปฏิบัติงานด้านการเงินการคลังภาครัฐ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 จัดดำเนินการ ณ ห้องเทิดศักดิ์ เศรษฐสุมานพ และ โรงแรม รอยัล พลา คลิฟ บีช จ.ระยอง ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 273 คน



4.5 โครงการสัมมนาเรื่องเปลี่ยนมุมมอง พิชิตความ ท้าทายยุค AI ในงานพัฒนาทรัพยากรบุคคล (AI-Era Mindshift for HRD) จัดดำเนินการ ณ โรงแรมอีสติน รีสอร์ท ทร ระยอง อ.บ้านฉาง จ.ระยอง ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 71 คน



5. โครงการส่งเสริมการเรียนรู้ในองค์กร

กองฝึกอบรมได้มีการจัดโครงการส่งเสริมและเผยแพร่ องค์ความรู้ โครงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อให้บุคลากร ทุกกลุ่ม ทุกระดับ ทุกตำแหน่ง สามารถเข้าถึงและเรียนรู้ ด้วยตนเอง ในหลากหลายรูปแบบ เช่น KM Facebook KM Website รวมถึงการสร้าง และพัฒนาบุคลากรที่ทำหน้าที่เป็นนักจัดการ ความรู้ประจำหน่วยงาน เพื่อให้ผู้ที่ทำหน้าที่ดังกล่าวได้เพิ่มพูน ความรู้ และประสบการณ์ด้านการจัดการความรู้ โดยในปี งบประมาณ พ.ศ. 2568 ได้มีการจัดโครงการต่าง ๆ เพื่อรองรับ การปฏิบัติงานของกรมทางหลวง ทั้งสายงานหลักและสายงาน สนับสนุน ดังนี้

5.1 โครงการส่งเสริมการเรียนรู้เพื่อสร้างนวัตกรรม ในองค์กร เรื่อง ภาวะผู้นำและการสร้างบรรยากาศที่เอื้อ ให้เกิดนวัตกรรมในองค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนา ภาวะผู้นำในการสร้างบรรยากาศและการส่งเสริมให้เกิด วัฒนธรรมนวัตกรรมในองค์กรที่เปิดรับความคิดสร้างสรรค์ โดยจัดดำเนินการ ระหว่างวันที่ 26 - 27 กุมภาพันธ์ 2568 ณ ห้องเทิดศักดิ์ เศรษฐสุมานพ และศึกษาดูงาน ณ ศูนย์การเรียนรู้ ไฟฟ้าฝ่ายผลิต สำนักงานกลาง อ.บางกรวย จ.นนทบุรี (EGAT Learning Center)

5.2 โครงการประชุมคณะทำงานพัฒนาระบบฐาน ความรู้เพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาองค์กร (DOH Knowledge Based Solutions) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้คณะทำงาน ได้รับทราบนโยบายและแนวทางในการขับเคลื่อนภารกิจ ตามบทบาทหน้าที่ มีการกำหนดแนวทางการดำเนินงาน ของคณะทำงานในแต่ละด้านเพื่อให้การบริหารจัดการ ความรู้กรมทางหลวง เกิดผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรม จัดดำเนินการ ณ ห้องเทิดศักดิ์ เศรษฐสุมานพ ผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 150 คน

5.3 โครงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ชุมชนนักปฏิบัติ (COP)

ด้านงานวิศวกรรมงานทาง เรื่อง แนวทางการแก้ปัญหาขาดแคลนวัสดุในงานก่อสร้าง/บำรุงทาง การจัดโครงการฯ ในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เข้าร่วมโครงการได้ร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้แบ่งปันประสบการณ์ เสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการขาดแคลนวัสดุงานทางที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานก่อสร้างและบำรุงทางของกรมทางหลวง มีผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 136 คน จัดดำเนินการ ณ ห้องเทคคัทดี้ เศรษฐภูมิมานพ



5.4 โครงการเผยแพร่องค์ความรู้และนวัตกรรม

กรมทางหลวง วันอังคารที่ 1 เมษายน 2568 นอกจากจะเป็นวันคล้ายวันสถาปนากรมทางหลวงปีที่ 113 ยังได้มีการจัดโครงการเผยแพร่องค์ความรู้และนวัตกรรมกรมทางหลวง (DOH KM FESTIVAL 2025) “ทางหลวงก้าวหน้า นวัตกรรมก้าวไกล ขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ความยั่งยืน” ณ บริเวณลานจอดรถหน้าอาคารพหลโยธิน มีผู้เข้าร่วมโครงการฯ จำนวนทั้งสิ้น 1,517 คน การจัดงานในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ความรู้ นวัตกรรม และเทคโนโลยี ด้านงานทางส่งเสริมให้เกิดแนวคิดในการนำความรู้ต่าง ๆ ไปพัฒนาต่อยอดให้เกิดประโยชน์กับการปฏิบัติงาน สนับสนุนให้เกิดวัฒนธรรมการเรียนรู้ของบุคลากรอย่างต่อเนื่องตามเป้าหมายการจัดการความรู้ของกรมทางหลวง โดยภายในงานประกอบด้วยการจัดนิทรรศการนำเสนอผลงานนวัตกรรมกรมทางหลวงที่ได้รับรางวัลจากการประกวดประจำปี พ.ศ. 2568 โดยหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง ประกอบด้วยหน่วยงานส่วนกลาง



หน่วยงานส่วนภูมิภาค บูธการนำเสนอเทคโนโลยี/นวัตกรรมจากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม องค์กรเอกชน และสถาบันการศึกษา รวมถึงบูธการนำเสนอองค์ความรู้เทคโนโลยี/นวัตกรรม จากคณะทำงานพัฒนาระบบฐานความรู้เพื่อการแก้ไขปัญหาและพัฒนาองค์กร (KBS Teams) การจัดกิจกรรมพิเศษ AI Workshop ในหัวข้อ “การใช้ AI ในงานทาง” ได้แก่ AI for Road Safety แพลตฟอร์มการจราจร AI อัจฉริยะ AI for KBS ผู้ช่วยอัจฉริยะที่ช่วยสรุป สังเคราะห์ เปรียบเทียบบทความ งานวิจัย ได้อย่างง่ายดาย AI for Multimedia การผสมผสานเทคโนโลยีเข้ากับทำนองเพลงตัวละครอวตาร การพากย์เสียง และการตัดต่อ จนกลายเป็นภาพยนตร์ที่สร้างโดย AI เป็นต้น

5.5 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาสมรรถนะด้านการจัดการความรู้ หลักสูตร การถ่ายทอดความรู้ด้วยกลยุทธ์วิทยากรมืออาชีพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาทักษะในการถ่ายทอดความรู้แก่บุคลากรผู้มีความเชี่ยวชาญ ให้มีความสามารถ และมีความพร้อมในการทำหน้าที่เป็นวิทยากรถ่ายทอดความรู้ พร้อมช่วยสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรในหน่วยงานจัดดำเนินการ ณ ศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลงานทาง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ผู้ผ่านการสัมมนา จำนวน 39 คน

6. โครงการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และพัฒนาคุณภาพชีวิต

กองฝึกอบรมได้จัดโครงการส่งเสริมและสร้างจิตสำนึกที่ดี มีคุณธรรมและจริยธรรมในการปฏิบัติงาน รวมถึงการสร้างสมดุลระหว่างคุณภาพชีวิต และการทำงานอย่างต่อเนื่อง โดยในปีนี้ได้จัดโครงการส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมเพื่อการพัฒนาคุณภาพชีวิต ณ วัดป่าสติปัญญานวนธัมม์สันโน อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ระหว่างวันที่ 23 - 25 ธันวาคม 2568 ผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 31 คน นอกจากนี้ยังได้จัดโครงการเพิ่มพูนความรู้เพื่อชีวิตที่มั่นคงและปลอดภัยในยุคดิจิทัล : The Art of Living Well ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เข้าร่วมโครงการได้เพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจในเรื่องการวางแผนและเตรียมความพร้อมในการพัฒนาคุณภาพชีวิตให้กับตนเอง ได้ครอบคลุมในทุกมิติ อาทิ ด้านสุขภาพ ด้านการเงิน ด้านที่อยู่อาศัย ด้านความมั่นคงปลอดภัยจากสื่อสังคมออนไลน์ นอกจากนี้ ยังจะได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนมุมมองความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการนำไปวางแผนเพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีทั้งในปัจจุบันและอนาคต เกิดการสร้างเครือข่ายและความผูกพันทำให้เกิดขวัญกำลังใจในการทำงาน โดยจัดดำเนินการระหว่าง วันที่ 18 - 20 สิงหาคม 2568

ณ ห้องเทิดศักดิ์ เจริญมานพ ผู้เข้าร่วมโครงการ ได้แก่ ข้าราชการของกรมทางหลวงทั้งสายงานหลักและสายงานสนับสนุน รวมจำนวน 54 คน

7. โครงการส่งบุคลากรไปศึกษา อบรม หลักสูตรที่จัดดำเนินการโดยหน่วยงานภายนอก

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในด้านความรู้ ทักษะ และสมรรถนะที่จำเป็น รองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมถึงการสร้างความรู้ความก้าวหน้าในสายอาชีพให้กับบุคลากรในสายงานต่าง ๆ กองฝึกอบรมได้ดำเนินการจัดส่งบุคลากรไปศึกษาฝึกอบรมฯ จำนวน 23 โครงการ/หลักสูตร และในส่วนของผู้บริหารระดับสูงของกรมได้มีการส่งข้าราชการระดับสูงไปศึกษา/อบรมกับหน่วยงานภายนอก ได้แก่

7.1 หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ส.นบ.ส.) รุ่นที่ 17 จัดดำเนินการ ณ สำนักงาน ก.พ. ระหว่างวันที่ 11 - 20 ธันวาคม 2567 ผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 2 คน

7.2 ระบบข้าราชการผู้มีผลสัมฤทธิ์สูง (HiPPS) ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 2 คน

7.3 โครงการนักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ (นปร.) โดย สำนักงาน ก.พ.ร. ข้าราชการในโครงการ (นปร.) รุ่นที่ 16 จำนวน 1 คน มาเรียนรู้การปฏิบัติราชการเป็นเวลา 2 เดือน ตั้งแต่วันที่ 21 เมษายน - 20 มิถุนายน 2568 ณ กรมทางหลวง ข้าราชการในโครงการ (นปร.) รุ่นที่ 17 จำนวน 3 คน เข้ามาศึกษาดูงานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ระหว่างวันที่ 1 - 2 พฤษภาคม 2568

7.4 การดำเนินการด้านทุน กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรทุนสำหรับการเตรียมและพัฒนากำลังคนภาครัฐในระดับหน่วยงาน (Department-based) ทุนตามความต้องการของส่วนราชการ/หน่วยงานของรัฐ (ส่วนกลางและส่วนภูมิภาค) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 จำนวน 4 ทุน ได้แก่

1. ทุนพัฒนาบุคลากรภาครัฐ เพื่อศึกษาระดับปริญญาเอก จำนวน 3 ทุน

2. ทุนบุคคลทั่วไประดับปริญญา (บรรจุก่อนไปศึกษา) จำนวน 1 ทุน โดยมีการดำเนินการด้านทุนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 จำนวน 4 ทุน ดังนี้

- ดำเนินการคัดเลือกและมีผู้ได้รับทุนรัฐบาล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 เรียบร้อยแล้ว จำนวน 2 ราย (2 ทุน)

- อยู่ระหว่างการรับสมัครคัดเลือกผู้รับทุน จำนวน 2 ทุน

8. โครงการส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก และการจัดบรรยายพิเศษ

กรมทางหลวงได้มีนโยบายให้ความร่วมมือทางวิชาการเพื่อพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านวิศวกรรมงานทางแก่บุคลากรภายในและภายนอก ทั้งภาครัฐและเอกชน และยังเป็นหน่วยงานหลักในการถ่ายทอดความรู้ทางวิชาการด้านงานทาง ตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่าง ๆ มาอย่างต่อเนื่อง โดยในปีงบประมาณ 2568 ได้มีการจัดดำเนินการ 6 เรื่อง ได้แก่

8.1 โครงการฝึกอบรม หลักสูตร TCTP on Road Asset Management: Batch 1 ภายใต้กรอบความร่วมมือทางวิชาการไทย - ญี่ปุ่น เป็นการส่งเสริมความร่วมมือด้านงานทางระหว่างประเทศโดยกรมทางหลวง ร่วมมือกับรัฐบาลญี่ปุ่น โดย Japan International Cooperation Agency (JICA) และกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (TICA) จัดโครงการฝึกอบรม หลักสูตรการบริหารจัดการทรัพย์สินทางหลวง รุ่นที่ 1 ให้กับวิศวกรกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน และกลุ่มประเทศสมาชิกตามกรอบความร่วมมือแห่งอ่าวเบงกอล สำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) รวมทั้งสิ้น 9 ประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้เกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพย์สินทางหลวง รวมถึงการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานทางถนนระบบการบริหารงานบำรุงทางและสะพาน การประยุกต์ใช้นวัตกรรมสำหรับบำรุงรักษาทางสะพานและวิศวกรรมอุโมงค์ ร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์อันจะนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนร่วมกันโดยจัดดำเนินการ ณ ห้องเทิดศักดิ์ เจริญมานพ ระหว่างวันที่ 11 - 29 พฤศจิกายน 2568 และมีการศึกษาดูงานในส่วนภูมิภาค มีผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวนทั้งสิ้น 22 คน จาก 9 ประเทศ



8.2 การสัมมนาทางวิชาการครั้งที่ 4 เรื่องการประยุกต์ใช้คู่มืองานอุโมงค์และเทคโนโลยีการก่อสร้างงานอุโมงค์ในต่างประเทศ ภายใต้โครงการพัฒนาสมรรถนะการบริหารงานโครงการอุโมงค์ในประเทศไทย กองฝึกอบรมร่วมกับ สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ และ JICA จัดการสัมมนาทางวิชาการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีระหว่างผู้เชี่ยวชาญจากประเทศญี่ปุ่นและวิศวกรจากประเทศไทย ให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญเตรียมความพร้อมสำหรับการพัฒนาโครงการอุโมงค์ในประเทศไทยในอนาคต โครงการนี้จึงเป็นโอกาสสำคัญที่เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงจะได้รับถ่ายทอดความรู้จากผู้เชี่ยวชาญประเทศญี่ปุ่น เพื่อให้มีสมรรถนะในการบริหารงานอุโมงค์ ในด้านของการสำรวจและออกแบบ การวางแผน การบริหารสัญญา การประมาณราคา และการก่อสร้าง รวมถึงการบริหารรักษาอุโมงค์ โดยจัดดำเนินการ ณ ห้องเทิดศักดิ์ เคารฐมานพ และรูปแบบออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting ในวันศุกร์ที่ 20 ธันวาคม 2567 ผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 217 คน

8.3 การสัมมนาทางวิชาการเพื่อถ่ายทอดความรู้ด้านเหล็กแผ่นสำหรับงานก่อสร้าง เรื่อง Steel Design of Members Connections and Fabrication for Department of Highways โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อถ่ายทอดความรู้ และแลกเปลี่ยนเรียนรู้เกี่ยวกับการออกแบบ และการใช้งานโครงสร้างเหล็กที่ถูกต้องเหมาะสมอันส่งผลให้เกิดความปลอดภัยแก่เจ้าของโครงการและผู้ใช้งานโครงสร้าง เป็นการลดต้นทุนในการก่อสร้าง และการบำรุงรักษา โดยจัดดำเนินการ ณ ห้องประชุมมนัส คอวนิช ในวันพุธที่ 12 มีนาคม 2568 ผู้เข้าร่วมสัมมนา ได้แก่ ผู้ปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมโยธาจากหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดกรมทางหลวง รวมจำนวน 64 คน

8.4 การบรรยายพิเศษ หัวข้อ การใช้วัสดุสังเคราะห์ในงานทางหลวง การบรรยายพิเศษในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอรูปแบบการแก้ปัญหาทางดินอ่อน ดินสไลด์ ดิ่งพัง ถนนเสื่อมสภาพ โดยนำเสนอลักษณะต่าง ๆ ของวัสดุสังเคราะห์การแนะนำรูปแบบการใช้งานวัสดุสังเคราะห์สำหรับการแก้ไขปัญหาด้านวิศวกรรมปฐพี และงานทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ จัดดำเนินการ ณ ห้องประชุม ชั้น 2 กองฝึกอบรม (สำหรับบุคลากรในส่วนกลาง) และออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting (สำหรับบุคลากรในส่วนภูมิภาค) มีผู้เข้าสัมมนาจำนวน 489 คน

8.5 การบรรยายพิเศษ เรื่อง วางแผนการเงินข้าราชการ ฐิติกร ฐิตัน ทุกช่วงวัย การจัดบรรยายพิเศษในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สมาชิก กบข. เล็งเห็นความสำคัญของการออมและการลงทุน สามารถตั้งเป้าหมาย เลือกแผนการลงทุนที่เหมาะสมให้กับตนเอง เพื่อสร้างความมั่นคงทางการเงินตลอดชีวิตการทำงานจนถึงหลังเกษียณ เพื่อให้ใช้ชีวิตได้อย่างมีความสุข โดยจัดดำเนินการ ณ ห้องเทิดศักดิ์ เคารฐมานพ ในวันพุธที่ 7 พฤษภาคม 2568 และออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting ผู้เข้ารับฟังการบรรยาย รวม 183 คน

8.6 การบรรยายพิเศษ เรื่อง เทคโนโลยีการปูยางมะตอยประเทศญี่ปุ่น และเทคนิคการปูยางมะตอย จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 6 มิถุนายน 2568 ณ ห้องเทิดศักดิ์ เคารฐมานพ และออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้และนวัตกรรมของประเทศญี่ปุ่น ประกอบด้วยเทคโนโลยีการปูยางมะตอย การรีไซเคิลยางมะตอย และเทคนิคการปูยางมะตอย เป็นการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างผู้เชี่ยวชาญจากประเทศญี่ปุ่นกับวิศวกรและนายช่างโยธาของกรมทางหลวง ที่ปฏิบัติงานในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยมีผู้เข้ารับฟังการบรรยาย ณ ห้องเทิดศักดิ์ เคารฐมานพ จำนวน 90 คน และออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting จำนวน 722 คน รวม 812 คน



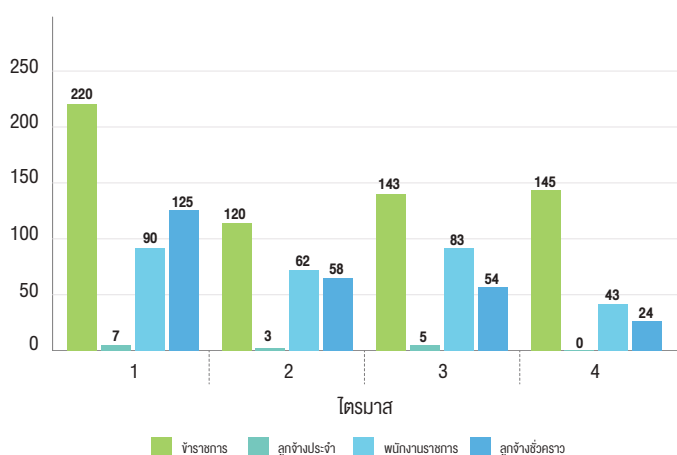
9. โครงการพัฒนาทักษะดิจิทัล ของกรมทางหลวง โดยวิธีการเรียนรู้ด้วยตนเอง (Online)

กองฝึกอบรมได้จัดทำโครงการพัฒนาทักษะดิจิทัลของกรมทางหลวง โดยวิธีการเรียนรู้ด้วยตนเองในรูปแบบออนไลน์ตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นมา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรมให้มีความรู้และทักษะด้านดิจิทัลสามารถนำความรู้ไปใช้ในการปฏิบัติงานได้ตามบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ สามารถปรับตัวได้เท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเตรียมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล โดยผ่านแหล่งการเรียนรู้ 3 ช่องทาง คือ สำนักงาน ก.พ. THAI MOOC และ TDGA โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 บุคลากรของกรมทางหลวง (ข้าราชการ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ และลูกจ้างชั่วคราว) ได้ผ่านการเรียนรู้จำนวน 1,182 คน

สรุปข้อมูลจำนวนผู้ผ่านโครงการพัฒนาทักษะดิจิทัลของกรมทางหลวง โดยวิธีการเรียนรู้ด้วยตนเอง (Online) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

ประเภทบุคลากร	ไตรมาส				รวม
	1	2	3	4	
ข้าราชการ	220	120	143	145	628
ลูกจ้างประจำ	7	3	5	0	15
พนักงานราชการ	90	62	83	43	278
ลูกจ้างชั่วคราว	125	58	54	24	261
รวม	442	243	285	212	1,182

จำนวนผู้ผ่านโครงการพัฒนาทักษะดิจิทัล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



10. โครงการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning)

กรมทางหลวง ได้มีการสนับสนุนและส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับบุคลากรในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อเป็นช่องทางในการพัฒนาตนเอง โดยกองฝึกอบรมได้จัดโครงการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์มาอย่างต่อเนื่อง โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ได้จัดดำเนินการจำนวน 4 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตรภาษาอังกฤษ หลักสูตรการควบคุมการก่อสร้างทางหลวง หลักสูตรการจัดการนวัตกรรม และหลักสูตรเทคนิคการบริหารเวลา ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเป็นบุคลากรของกรมทางหลวง โดยมีผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวนทั้งสิ้น 532 คน

สรุปภาพรวม ผลการดำเนินงานการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

กรมทางหลวงมีผลการดำเนินงานการพัฒนาทรัพยากรบุคคล รวมจำนวน 96 โครงการ ผู้ผ่านการฝึกอบรม รวมจำนวนทั้งสิ้น 17,618 คน งบประมาณที่ใช้ในการจัดดำเนินการ (ตามแผน/นอกแผน) เป็นเงิน 11,603,786 บาท

ประเภทหลักสูตร	โครงการ	ผู้ผ่านการฝึกอบรม (คน)	งบประมาณ (บาท)
1) โครงการตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคล	19	5,734	2,020,900
2) โครงการนอกแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคล	24	4,116	9,582,886
3) โครงการฝึกอบรม/สัมมนาตามข้อตกลงในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษา/ตามเงื่อนไขในสัญญาซื้อขาย/ตามคำร้องขอ/ตามสัญญาจ้างทำของ	53	6,054	6,309,580
4) โครงการอบรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning)	-	532	-
5) โครงการพัฒนาทักษะดิจิทัลของกรมทางหลวง โดยวิธีการเรียนรู้ด้วยตนเอง (Online)	-	1,182	-
รวม	96	17,618	11,603,786 (โครงการตามแผนและนอกแผน)



งานพัฒนาระบบบริหาร

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด

1. สรุปผลการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้ดำเนินการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 โดยสรุปผลเป็นประเด็นดังนี้

ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	เป้าหมาย			ผลการดำเนินงาน	คะแนน ถ่วงน้ำหนัก
		ขั้นต่ำ (50)	มาตรฐาน (75)	ขั้นสูง (100)		
การประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Performance Base) (ร้อยละ= 70)						
1. ระยะทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 ที่ทดลองเปิดให้บริการ	17	78.24 (กิโลเมตร)	87.32 (กิโลเมตร)	96.40 (กิโลเมตร)	96.40 (กิโลเมตร)	17
2. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน) บนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวง	12	4.37 (คนต่อประชากรแสนคน)	3.68 (คนต่อประชากรแสนคน)	2.71 (คนต่อประชากรแสนคน)	3.90 (คนต่อประชากรแสนคน)	8.0436
3. จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข	17	2,162 (แห่ง)	2,223 (แห่ง)	2,284 (แห่ง)	2,338 (แห่ง)	17
4. ร้อยละระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร)	12	87.73 (ร้อยละ)	88.78 (ร้อยละ)	89.83 (ร้อยละ)	88.56 (ร้อยละ)	8.3712
5. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการเสริมกำลังสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์)	12	80.00 (ร้อยละ)	90.00 (ร้อยละ)	100.00 (ร้อยละ)	100.00 (ร้อยละ)	12
6. คะแนนการประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)	10	300.00 (คะแนน)	400.00 (คะแนน)	470.00 (คะแนน)	396.86 (คะแนน)	7.422
7. ระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัล หน่วยงานภาครัฐของประเทศไทย	5	2 (Pillar)	3 (Pillar)	4 (Pillar)	3 (Pillar)	5
8. ระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัล หน่วยงานภาครัฐของประเทศไทย	5	44.44 (คะแนน)	54.44 (คะแนน)	59.44 (คะแนน)	72.98 (คะแนน)	5
9. คะแนน EIT Public	5	76.06 (คะแนน)	81.06 (คะแนน)	86.06 (คะแนน)	91.45 (คะแนน)	5
10. คะแนน EIT Survey	5	78.54 (คะแนน)	83.54 (คะแนน)	88.54 (คะแนน)	75.96 (คะแนน)	0
					คะแนนรวม	84.8368

สรุปผลการประเมิน : ระดับดี

2. ผลการสำรวจความพึงพอใจและไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง 2568

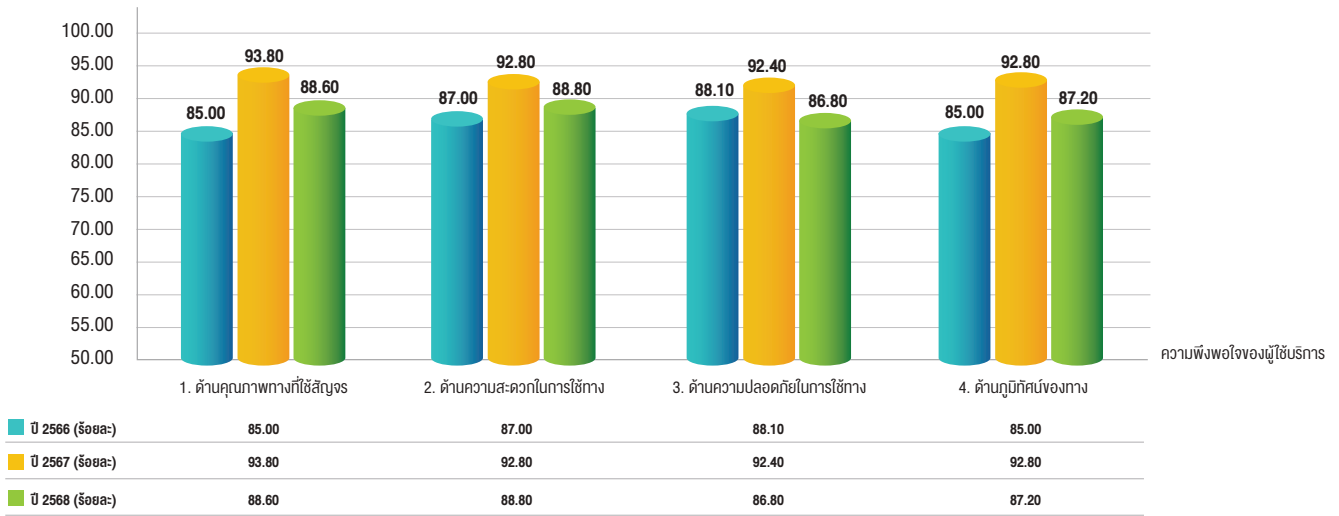
การสำรวจความพึงพอใจและไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง มีวัตถุประสงค์เพื่อนำผลสำรวจที่ได้ไปใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงสำหรับการวางแผนและปรับปรุงการให้บริการกับประชาชนในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจมากขึ้นกว่าเดิม และตอบสนองการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ 4.0 (PMQA 4.0) หมวด 3 การมุ่งเน้น ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามกรอบแนวทางคู่มือการประเมิน

สถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0) ซึ่งมีเป้าหมายให้ส่วนราชการเพิ่มประสิทธิภาพงานบริการให้สามารถตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของประชาชนผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างทันท่วงทีเกิดความพึงพอใจและสร้างความร่วมมือกับส่วนราชการต่อไป กลุ่มตัวอย่างได้แก่ ผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงจำนวน 3,005 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ การเก็บข้อมูลผู้สำรวจได้ดำเนินการเก็บข้อมูลแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างทั้ง 77 จังหวัด ครอบคลุม 104 แขวงทางหลวงทั่วประเทศ

ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง

ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง	ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ	ระดับความพึงพอใจ
1. ด้านคุณภาพทางที่ใช้เดินทาง			
1.1 สภาพความเรียบของถนน/สะพาน	4.48	89.60	มากที่สุด
1.2 จำนวนช่องทาง (เลน) ของถนน	4.43	88.72	มากที่สุด
1.3 มีสภาพไหล่ทางที่เหมาะสมปลอดภัย	4.42	88.40	มากที่สุด
1.4 ความชัดเจนของเส้นและเครื่องหมายจราจรบนถนน	4.41	88.23	มากที่สุด
เฉลี่ยรวม	4.43	88.60	มากที่สุด
2. ด้านความสะดวกในการใช้ทาง			
2.1 ความคล่องตัวในการเดินทาง	4.48	89.74	มากที่สุด
2.2 ป้ายบอกเส้นทางเพียงพอและชัดเจน	4.49	89.84	มากที่สุด
2.3 มีจุดพักรถและศาลาทางหลวงเพียงพอ	4.40	88.10	มากที่สุด
2.4 ความเหมาะสมของเกาะกลางถนน (ถ้ามี)	4.40	88.28	มากที่สุด
2.5 สามารถหาข้อมูลเส้นทางและข้อมูลจราจรได้สะดวก	4.46	89.21	มากที่สุด
เฉลี่ยรวม	4.44	88.80	มากที่สุด
3. ด้านความปลอดภัยในการใช้ทาง			
3.1 มีจุดกลับรถที่เหมาะสมและปลอดภัย	4.42	88.51	มากที่สุด
3.2 ความเพียงพอของไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณชุมชน	4.39	87.88	มากที่สุด
3.3 ความสะดวกปลอดภัยของคนข้ามถนนในบริเวณชุมชน	4.41	88.39	มากที่สุด
3.4 อุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยเพียงพอและชัดเจน	4.17	88.34	มาก
เฉลี่ยรวม	4.34	86.80	มากที่สุด
4. ด้านภูมิทัศน์ของทาง			
4.1 ความสะอาดของสองข้างทาง (ไม่มีขยะและหญ้ารก)	4.35	87.13	มากที่สุด
4.2 สภาพถนนได้รับการดูแลบำรุงรักษา	4.34	86.88	มากที่สุด
4.3 มีทัศนียภาพที่สวยงาม	4.40	88.01	มากที่สุด
เฉลี่ยรวม	4.36	87.20	มากที่สุด
สรุปผลความพึงพอใจและไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง	4.39	88.00	มากที่สุด

แผนภูมิเปรียบเทียบคะแนนความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 - 2568



จากแผนภูมิเปรียบเทียบความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 - 2568 พบว่าคะแนนความพึงพอใจในภาพรวมทั้ง 4 ด้านอยู่ในระดับมากที่สุด โดยในปีงบประมาณ 2568 ด้านที่มีความพึงพอใจสูงสุดคือ ด้านความสะดวกในการใช้ทาง ระดับคะแนนความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ 88.80 ด้านคุณภาพทางที่ใช้สัญจร ระดับคะแนนความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ 88.60 ด้านภูมิทัศน์ของทาง ระดับคะแนนความพึงพอใจ

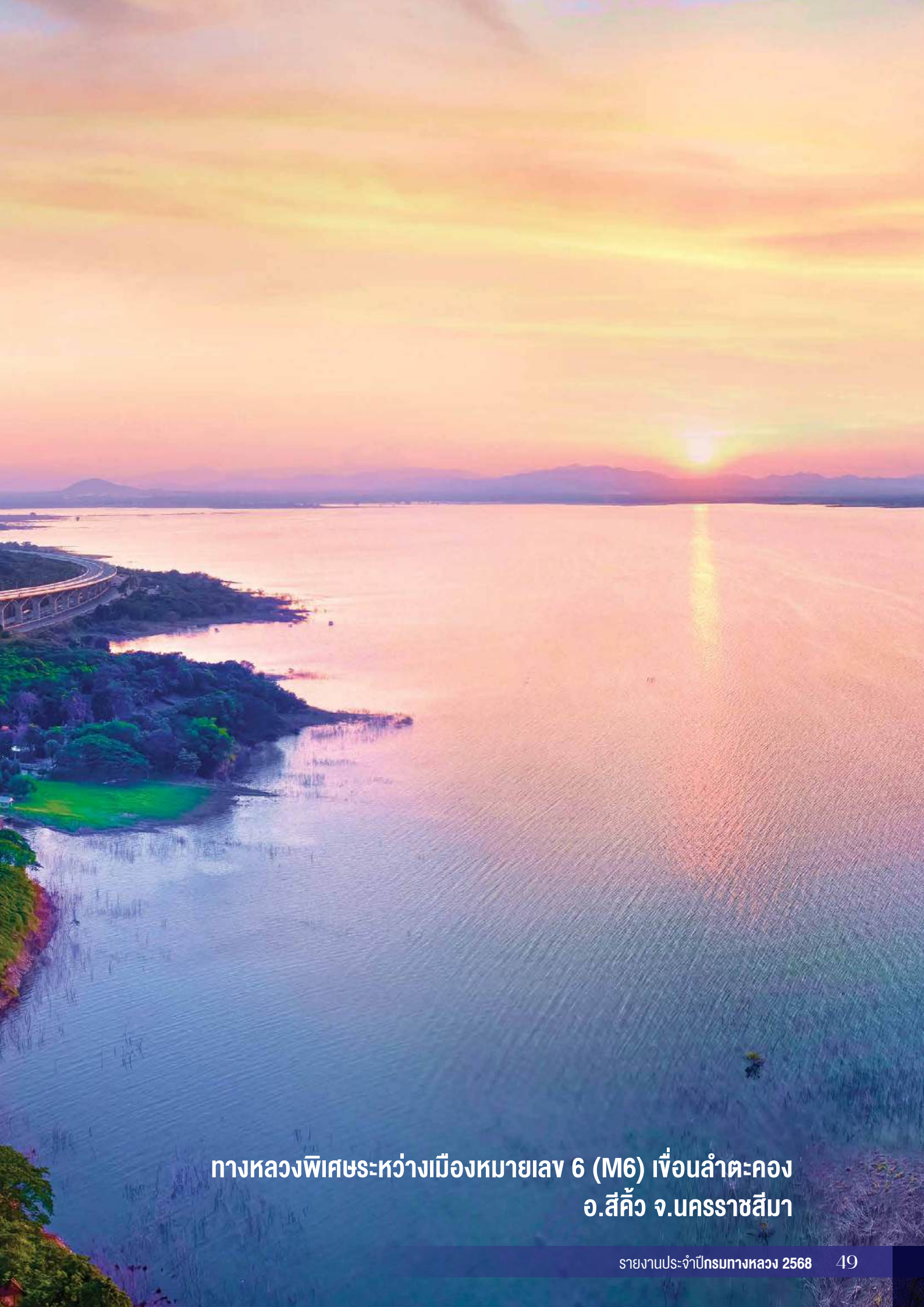
เท่ากับร้อยละ 87.20 และด้านความปลอดภัยในการใช้ทาง ระดับคะแนนความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ 86.80 ตามลำดับ นอกจากนี้ระดับคะแนนความพึงพอใจที่เป็นค่าเฉลี่ยในภาพรวมของกรมทางหลวงเท่ากับ ร้อยละ 88.00 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการดำเนินงานของกรมทางหลวงที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของประชาชนผู้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง

3. แผนบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต

มติคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2563 มีมติเห็นชอบกรอบแนวทางการดำเนินการเตรียมความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต โดยกำหนดให้ทุกส่วนราชการดำเนินการเพื่อสร้างความพร้อมให้แก่หน่วยงานเมื่ออยู่ในสภาวะวิกฤต และจัดทำแผนรองรับการดำเนินการกิจ สำหรับกรมทางหลวงได้มีกระบวนการรองรับการดำเนินการกิจอย่างต่อเนื่อง หากมีผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อกรมทางหลวงในด้านต่าง ๆ ได้แก่ 1) เหตุการณ์อัคคีภัย 2) เหตุการณ์อุทกภัย 3) เหตุการณ์वादภัย 4) เหตุการณ์แผ่นดินไหว 5) เหตุการณ์โรคระบาดต่อเนื่อง 6) เหตุการณ์ฝุ่นละออง (PM2.5) 7) เหตุการณ์จลาจล/ชุมนุมทางการเมือง 8) เหตุการณ์กระแสไฟฟ้าขัดข้อง 9) เหตุการณ์โจรกรรม อื่นๆ เนื่องจากเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2568 เวลาประมาณ 13.20 น. ได้เกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศไทย ดังนั้น การจัดทำแผนความต่อเนื่องจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยให้กรมทางหลวงสามารถรับมือกับสภาวะวิกฤต เหตุการณ์ฉุกเฉินที่ไม่คาดคิด และทำให้กระบวนการดำเนินงานสามารถกลับมาดำเนินการกิจได้อย่างปกติหรือตามระดับการให้บริการที่กำหนดไว้ในระยะเวลาที่เหมาะสม ซึ่งจะช่วยให้อาจสามารถลดระดับความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้นได้







**ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (M6) เชื่อมลำตะคอง
อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา**



การวางแผนพัฒนาทางหลวง

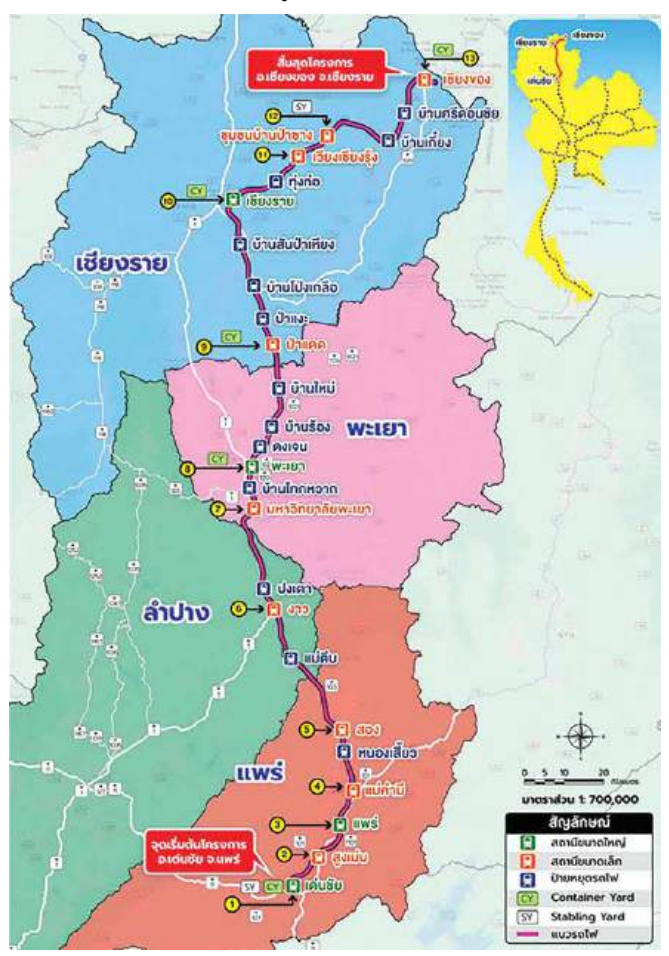
งานวางแผนพัฒนาทางหลวง เป็นหนึ่งในภารกิจหลักที่สำคัญ ประกอบด้วย 1. การกำหนดและวิเคราะห์ยุทธศาสตร์และเป้าหมายของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 2. การศึกษาและวางแผนพัฒนาทางหลวงทั้งระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อใช้เป็นกรอบในการพิจารณาคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ และ 3. การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 กรมทางหลวงมีกิจกรรมการดำเนินงานด้านกรวางแผนพัฒนาทางหลวงที่สำคัญ ดังนี้

1. การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงเชื่อมสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ โดยมีระยะทางประมาณ 323 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ จ.แพร่ จ.ลำปาง จ.พะเยา และ จ.เชียงราย โครงการนี้จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ลดต้นทุนการเดินทางและขนส่งสินค้า โดยมีกำหนดเปิดให้บริการในปี 2571 นอกจากนี้ยังรองรับการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่อำเภอเชียงของ ซึ่งอยู่ระหว่างการเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน ทั้งนี้ เส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่นี้จะตัดผ่านทางหลวงหลายเส้นทาง ซึ่งจะมีผลกระทบโดยตรงต่อการจราจรบนโครงข่ายทางหลวง รวมทั้งก่อให้เกิดการพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟ

กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact) ที่อาจเกิดขึ้นบนโครงข่ายทางหลวง จึงมีความจำเป็นที่จะต้องวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในภาพรวมอย่างบูรณาการร่วมกับการขนส่งในรูปแบบอื่น

เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงไปยังสถานีรถไฟ ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY) ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะช่วยยกมาตรฐานการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งทางถนนกับทางรถไฟ (Connectivity) ให้มีความสมบูรณ์ ความสะดวก รวดเร็วแก่ผู้ใช้เส้นทาง



แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ
ที่มา : โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ



2. การศึกษาวิเคราะห์และจัดทำแผนการพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - ปากท่อ ช่วงบ้านแพ้ว - ปากท่อ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - ปากท่อ เป็นหนึ่งในโครงข่ายการขนส่งทางถนนที่สำคัญของกรมทางหลวง โดยรูปแบบโครงการเดิมออกแบบให้เป็นทางยกระดับมาตรฐานทางชั้นพิเศษบนเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระรามที่ 2) ซึ่งบริเวณทางแยกต่างระดับวังมะนาวถือเป็นประตูสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ โดยมีจุดเริ่มต้นที่บริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2) และสิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับวังมะนาวบนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) รวมระยะทางประมาณ 75 กิโลเมตร ปัจจุบัน (ปี 2568) กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัยแล้วเสร็จ และช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว อยู่ระหว่างดำเนินการ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2569 อย่างไรก็ตาม จากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและพฤติกรรมการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 35 ช่วงบ้านแพ้ว - ปากท่อ ที่เปลี่ยนแปลง รวมทั้งการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ทั้งทางถนน ทางราง และทางพิเศษที่เกิดขึ้นใหม่ อาจส่งผลให้ปริมาณจราจรและความเหมาะสมของรูปแบบโครงการเปลี่ยนแปลงไปจากการศึกษาเดิม

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาวิเคราะห์และจัดทำแผนการพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - ปากท่อ ช่วงบ้านแพ้ว - ปากท่อ พื้นที่ในการศึกษาครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรสาคร จ.สมุทรสงคราม และ จ.ราชบุรี รวมถึงพื้นที่อู่ทิวหรือพื้นที่ใกล้เคียงที่เกี่ยวข้อง

3. การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ ระยะเวลา 10 ปี (2571 - 2580)

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ กำกับดูแลและพัฒนาโครงข่ายทางหลวง ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญยิ่งของระบบคมนาคมขนส่ง และมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจึงมีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากระบบคมนาคมทุกรูปแบบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของประเทศ ยกกระดับศักยภาพการแข่งขันด้านคมนาคมขนส่ง ตลอดจนส่งเสริมการขยายฐานการผลิตและการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวเส้นทางคมนาคมต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการพัฒนาเมืองและพื้นที่โดยรอบอย่างต่อเนื่อง รองรับ

การเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงยังมีส่วนสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมในการจัดทำแผนพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนฉบับใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศ ที่ให้ความสำคัญกับระบบขนส่งทางรางและการเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมขนส่งที่ต่อเนื่องไร้รอยต่อ ทั้งนี้ ระบบคมนาคมขนส่งทางถนนยังคงมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ รวมถึงเป็นโครงข่ายสำรองในกรณีที่เกิดปัญหา การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงระยะ 5 ปี และแผนพัฒนาทางหลวงระยะ 10 ปี ใช้เป็นกรอบและแนวทางในการกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความเหมาะสมและยั่งยืน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ สภาพปัญหาการจราจร และการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ



เอกสารประกอบ
โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ
ระยะเวลา 10 ปี
(พ.ศ. 2571 - 2580)

4. การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ

กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบกำกับดูแลและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) ของประเทศไทย มีภารกิจในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคที่สำคัญ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศในระยะ 20 ปีข้างหน้า เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงในปัจจุบันให้มีความสมบูรณ์ และสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างต่อเนื่องและไร้รอยต่อ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางในการคัดเลือกพื้นที่โครงการ (ด่าน) ที่มีศักยภาพสำหรับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ วิเคราะห์สภาพปัญหาด้านการจราจรและลักษณะทางกายภาพของแต่ละพื้นที่โครงการ เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นในด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวง รวมถึงจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสำหรับพื้นที่โครงการที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว



แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษาจังหวัดที่มีเขตแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ

5. การศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและแก้ไขปัญหารถจยย่างบูรณาการ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ปัจจุบัน กรุงเทพมหานครประสบปัญหาการจราจรติดขัดอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนในหลายมิติ ทั้งต่อสุขภาพ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจนเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจงบประมาณ และการลงทุนโดยรวม ปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาที่สะสมมานาน โดยมีสาเหตุจากหลายปัจจัย เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดินที่กระจุกตัวในเขตเศรษฐกิจ การเคลื่อนย้ายแรงงาน การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ที่ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางถนน การบริหารจัดการจราจรที่ยังไม่เหมาะสม ปัญหาน้ำท่วมผิวจราจร รวมถึงการขยายตัวของพื้นที่ชุมชนเมือง ซึ่งทำให้ปัญหาการจราจรขยายวงจากกรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัดปริมณฑล

กรมทางหลวงมีโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมระยะทางประมาณ 1,500 กิโลเมตร ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้ากับโครงข่ายคมนาคมรูปแบบอื่น ได้แก่ ระบบราง ทางน้ำ และทางอากาศ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ดังนั้น การแก้ไขปัญหารถจยย่างบูรณาการโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงจำเป็นต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบและบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุดและรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยในการศึกษานี้ กำหนดแนวทางการดำเนินการแก้ไขปัญหาไว้ 2 ระยะ ได้แก่

- 1) ระยะเร่งด่วน - มุ่งเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรลดความล่าช้าในการเดินทาง โดยปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของทางหลวงในบริเวณที่เกิดปัญหา เช่น การขยายผิวจราจร การติดตั้งหรือปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร วงเวียน เกาะกลาง การปรับปรุงระบบและอาคารระบายน้ำ รวมถึงมาตรการบริหารจัดการด้านจราจร
- (2) ระยะยาว - มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ตามแผนพัฒนาทางหลวง เช่น การก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร สะพานและทางแยกต่างระดับ การปรับปรุงจุดกลับรถ และการยกระดับมาตรฐานทางหลวงให้สามารถรองรับการจราจรในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6. โครงการก่อสร้างทางสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2

ภายหลังจากการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 1 แล้วเสร็จเมื่อปี 2539 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงดำเนินการจัดทำแผนการก่อสร้างทาง

สายประธานเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โดยปัจจุบันแผนดำเนินการดังกล่าวครอบคลุมการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ทั่วประเทศ รวม 11 โครงการ ระยะทางรวมทั้งสิ้น 5,246.21 กิโลเมตร ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้า ดังนี้

หน่วย : กิโลเมตร

โครงการที่	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง (*)	รอรับการจัดสรรงบประมาณ (**)	รวม
1. นครสวรรค์ - พิษณุโลก - อ.เด่นชัย - แพร่ - อ.งาว (รวมแพร่ - น่าน)	543.61	20.00	-	563.61
2. อ.แม่สอด - ดาก - สุโขทัย - พิษณุโลก - อ.หล่มสัก - อ.ชุมแพ - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร	752.36	-	80.73	833.09
3. สระบุรี - เพชรบูรณ์ - อ.หล่มสัก - เลย	280.21	20.25	91.58	392.04
4. บ.หินกอง - นครนายก - ปราจีนบุรี - อ.อรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา	196.00	-	-	196.00
5. นครปฐม - สุพรรณบุรี - อ.ป่าโมก - สระบุรี (รวมกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี)	229.24	-	-	229.24
6. นครสวรรค์ - ชัยภูมิ - อ.บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - อุบลราชธานี - ชื่องเม็ก	507.67	45.73	90.28	643.67
7. อ.สัทหีบ - อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย - อ.โชคชัย - อ.นางรอง - อ.ปราสาท - อุบลราชธานี - มุกดาหาร (รวม อ.สีคิ้ว - อ.โชคชัย)	917.36	-	-	917.36
8. สุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช - สงขลา - อ.หาดใหญ่ (รวมสงขลา - อ.จะนะ)	343.16	-	-	343.16
9. ภูเก็ต - พังงา - กระบี่ - ตรัง - พัทลุง (รวม อ.ห้วยยอด - นครศรีธรรมราช)	386.74	-	-	386.74
10. เลย - อุดรธานี - สกลนคร - นครพนม	304.96	12.95	-	317.91
11. โครงการอื่น ๆ ได้แก่ สาย อ.สากเหล็ก - อ.วังทอง สายสุโขทัย - สวรรคโลก สาย อ.สีคิ้ว - ชัยภูมิ สาย อ.แก่งคร้อ - อ.ชุมแพ สายชุมพร - ระนอง และ สายสุราษฎร์ธานี - พังงา	405.38	-	18.02	423.40
รวม	4,879.63	85.98	280.90	5,246.21
ร้อยละ	93.007	1.639	5.354	100.00

สถานะ : เดือนกันยายน 2568

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

(**) อาจมีบางโครงการใช้เงินกู้ต่างประเทศเพื่อดำเนินการ

7. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ)

ในปี 2558 รัฐบาลได้กำหนดนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (ระยะเริ่มแรก) ในพื้นที่ 10 จังหวัด เพื่อสร้างฐานการผลิตที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน และพัฒนาเมืองชายแดนให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่สามารถเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างทั่วถึง

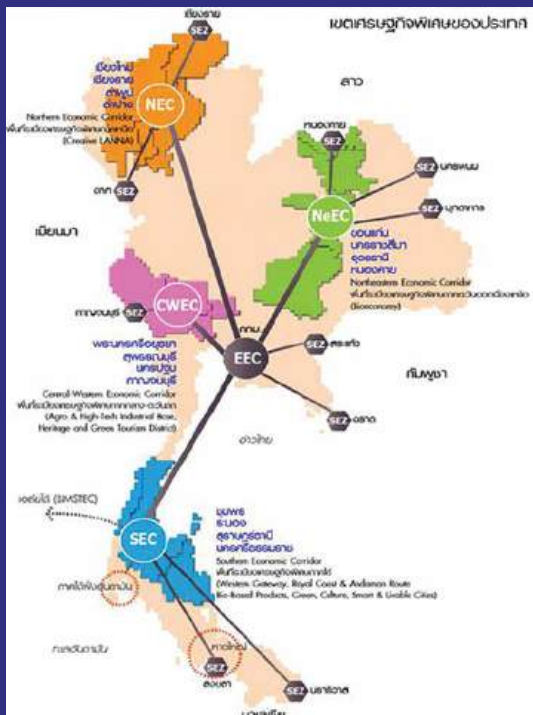
กรมทางหลวงจึงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยได้จัดทำแผนดำเนินงานระหว่างปี 2557 - 2571 รวมทั้งสิ้น 53 โครงการ ระยะทางรวม 1,073.200 กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ 46 โครงการ ระยะทาง 967.091 กิโลเมตร อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 3 โครงการ ระยะทาง 46.530 กิโลเมตร และมีแผนดำเนินงานในอนาคตอีก 4 โครงการ ระยะทาง 59.575 กิโลเมตร

ในปี 2565 จากผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.) ได้เห็นชอบให้ประกาศกำหนดพื้นที่ "ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ 4 ภาค" และกรมทางหลวงได้กำหนดแนวทางพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อสนับสนุนและรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษในอนาคตรองรับระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ 4 ภาค รวมทั้งสิ้น 73 โครงการ แยกเป็น

- 1) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) จำนวน 20 โครงการ
- 2) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (NeEC) จำนวน 20 โครงการ
- 3) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันตก (CWEC) จำนวน 17 โครงการ
- 4) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) จำนวน 16 โครงการ

8. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) มีเป้าหมายหลักในการส่งเสริมการลงทุนเพื่อยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ ครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยได้รับการจัดสรรงบประมาณดำเนินงานระหว่างปี 2557 - 2569 รวมทั้งสิ้น 60 โครงการ แบ่งเป็น ก่อสร้างแล้วเสร็จ 49 โครงการ อยู่ระหว่างก่อสร้าง 11 โครงการ และมีแผนเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณดำเนินการในปี 2570 เพิ่มเติมอีก 5 โครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ EEC มีความสมบูรณ์



ขอบเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

ที่มา : กองยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์/สศช. (มกราคม 2566)

9. การจัดทำแผนงบประมาณประจำปี

ในแต่ละปี กรมทางหลวงได้จัดทำแผนการเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณต่อสำนักงานงบประมาณเพื่อรวบรวมและพิจารณาถ่วงดุลการกระจายงบประมาณ โดยการจัดทำแผนงานโครงการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ และคำนึงถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนในการเดินทางของประชาชนเป็นสำคัญ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวง โดยสามารถจำแนกตามลักษณะของแผนงานได้ดังนี้

9.1 โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่

กรมทางหลวงได้รับจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ (รายการผูกพันใหม่) ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ้นจำนวน 83 โครงการ ดังนี้

กิจกรรม	จำนวน (โครงการ)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วงเงินค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	วงเงิน งบประมาณปี 2569
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง	1	7.885	630.000	94.500
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	55	605.115	39,545.000	6,364.250
กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ	11	-	9,560.000	1,434.000
กิจกรรมบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง เพื่อยกระดับประสิทธิภาพและความปลอดภัย	2	21.040	3,320.000	521.000
กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของ ทางหลวงสายหลัก	7	113.670	7,890.000	1,205.000
กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	1	19.730	1,100.000	165.000
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษ	1	11.000	650.000	97.500
กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	1	-	350.000	70.000
กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และเมืองหลัก	1	7.200	440.000	88.000
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	1	22.800	9,800.000	1,470.000
กิจกรรมพัฒนาทางหลวงรองรับพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก	2	7.455	2,620.000	393.000
รวม	83	815.895	75,905.000	11,902.250

9.2 โครงการก่อสร้างขนาดเล็ก

กรมทางหลวงยังได้ดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงที่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี ใช้งบประมาณไม่สูงมาก เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหา/บรรเทาปัญหาเฉพาะจุด และสอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของระดับพื้นที่ เช่น ปัญหาการจราจรติดขัดในย่านชุมชน ซึ่งกระจายครอบคลุมอยู่ทั่วภูมิภาคของประเทศไทยนี้ เพื่อดูแลทางหลวงให้มีสภาพดีได้มาตรฐาน สามารถให้บริการกับประชาชนผู้ใช้เส้นทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ภายใต้โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ ประกอบด้วย

9.2.1 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม เป็นการปรับปรุงเส้นทางบริเวณที่ผ่านย่านชุมชนที่มีประชาชนอาศัยอยู่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการสัญจรผ่านย่านชุมชน และอำนวยความสะดวกปลอดภัยของการสัญจรภายในชุมชนด้วย ทั้งนี้ เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุลดฝุ่นละออง ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

9.2.2 กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ

เป็นการก่อสร้างปรับปรุงสะพานและอาคารระบายน้ำขนาดเล็กให้ได้มาตรฐานสอดคล้องกับมาตรฐานของทางหลวง ทั้งนี้อาจรวมถึงการดำเนินงานในลักษณะอื่น ๆ ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ ป้องกันการเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง เช่น การก่อสร้างรางระบายน้ำถาวร งานป้องกันการกัดเซาะคอสะพาน เป็นต้น



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

9.2.3 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง

เนื่องจากโครงการก่อสร้างถนนในปัจจุบันมุ่งเน้นไปในทิศทางของการเพิ่มประสิทธิภาพของถนนเป็นหลัก และเป็นสิ่งที่จำเป็นและมีความเหมาะสม เช่น กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ซึ่งเป็นโครงการที่เพิ่มประสิทธิภาพของทางหลวงในลักษณะต่าง ๆ และคำนึงถึงปริมาณการจราจรที่มีปริมาณค่อนข้างสูงเป็นหลัก และเป็นการก่อสร้างเพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหาเนื่องจากการเจริญเติบโตของชุมชนบริเวณสองข้างทาง แต่ยังคงมีถนนอีกส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญในลักษณะที่แตกต่างออกไป และยังไม่ได้รับการก่อสร้างปรับปรุงหรือพัฒนาเท่าที่ควร นั่นคือ “ถนนที่ยังไม่มีไหล่ทาง”



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

9.2.4 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพ

ทางหลวง เนื่องจากปัญหาจากการดำเนินการโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการดำเนินการ มีขั้นตอนในการพิจารณาที่หลากหลาย และวัตถุประสงค์ของโครงการขนาดใหญ่เน้นเรื่องการแก้ไขปัญหาตลอดเส้นทางในการเดินทาง ซึ่งไม่ทันต่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในบางพื้นที่ที่ต้องการเร่งรัดดำเนินการอย่างเร่งด่วนทุกปี กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเป็นงานก่อสร้างขนาดเล็กที่สามารถดำเนินการพัฒนาและแก้ไขปัญหาในโครงข่ายทางหลวงสายหลักและ

สายสำคัญ อย่างมีประสิทธิภาพบรรลุเป้าหมายสูงสุด คุ่มค่าต่อการลงทุน เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนโดยรวม ก่อนที่โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่จะเข้าดำเนินการ เช่น งานปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริม ด้านเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว งานแก้ไขปัญหาทางหลวงที่มีลักษณะเป็นคอขวดการเพิ่มประสิทธิภาพจุดตัดทางแยกให้มีความคล่องตัวมากขึ้น การเพิ่มช่องจราจรสำหรับแข่งและช่องสำหรับรถบรรทุกใต้ทางลาดชัน เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันลักษณะปัญหาดังกล่าวมีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจัยหลายด้านด้วยกัน เช่น การขยายตัวของชุมชนและการพัฒนาพื้นที่บริเวณสองข้าง การเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรจากการเดินทาง

โดยทั่วไปของผู้ใช้เส้นทาง และการขนส่งสินค้าทั้งภายในชุมชนเอง รวมทั้งการขนส่งระหว่างจังหวัดและภูมิภาค ตลอดจนระดับประเทศ



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 มีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

กิจกรรม	แผนงานทั้งหมด	
	จำนวน	ล้านบาท
1. กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม	85	2,517.800
2. กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ	22	461.900
3. กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	22	639.000
4. กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	204	6,739.300
รวม	333	10,358.000

10. การประเมินผลโครงการ

การประเมินผลโครงการ คือ กระบวนการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลอย่างเป็นระบบ โดยเปรียบเทียบกับเกณฑ์หรือมาตรฐาน เพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ของโครงการตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ซึ่งจะมีประโยชน์ในการปรับปรุงพัฒนาโครงการและใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจกำหนดโครงการในอนาคต ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 สำนักแผนงาน โดยกลุ่มงานประเมินผล ได้ดำเนินการประเมินผล วิเคราะห์ผลสัมฤทธิ์ของโครงการ/กิจกรรม ดังนี้

10.1 การประเมินผลตามแบบรายงานการวิเคราะห์ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานจากการใช้จ่างบประมาณ (Performance Assessment Rating Tool: PART) ตามภารกิจหลักของกรมทางหลวง 3 ภารกิจ คือ งานก่อสร้างทางหลวง งานบูรณะทางหลวง และงานอำนวยความสะดวก โดยประเมินตามเป้าหมาย ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่ชัดเจน ในด้านผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome) ประสิทธิภาพ (Efficiency) และประสิทธิผล (Effectiveness) ในมิติเชิงปริมาณ เชิงคุณภาพ เชิงเวลา และเชิงต้นทุน ผลการประเมินวิเคราะห์ระดับความสำเร็จของการใช้จ่างบประมาณโครงการพัฒนาทางหลวงเป็นไปตามค่าเป้าหมายและมีประสิทธิภาพ

10.2 การประเมินผลโครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาทางหลวงในพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (จ.ชลบุรี จ.ระยอง และ จ.ฉะเชิงเทรา) เพื่อให้ได้มาตรฐานที่ดีขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น ลดอุบัติเหตุ แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด เชื่อมต่อระบบโครงข่ายให้สมบูรณ์ ขอบเขตการประเมินช่วงระหว่างปี 2561 - 2567 โดยใช้หลักเกณฑ์การประเมินผลของ OECD ผลการประเมินพบว่าโครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก จำนวน 59 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 43,566.44 ล้านบาท มีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ มีความประหยัด (ใช้เงินต่ำกว่างบประมาณร้อยละ 5.26) มีประสิทธิภาพสูง (ก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนงาน) และมีความคุ้มค่าในการดำเนินการ โดยมีผลประโยชน์ทางตรง จากการประหยัดค่าใช้จ่ายการใช้รถ ลดมูลค่าเวลาในการเดินทาง และลดมูลค่าอุบัติเหตุรวม 55,437.26 ล้านบาท/ปี และผลประโยชน์ทางอ้อมจากมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้น 160.27 ล้านบาท



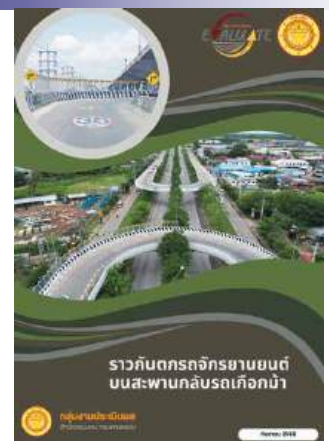
10.3 การประเมินผลกิจกรรมพัฒนาทางหลวง ดังนี้

10.3.1 การประเมินผล โครงการจุดพักรถขนาดกลางและขนาดเล็ก จุดพักรถเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนน ช่วยอำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง สามารถช่วยลดอุบัติเหตุจากความเมื่อยล้า และลดอุบัติเหตุการจอดรถบนไหล่ทาง โดยตั้งแต่ปี 2564-2567 กรมทางหลวงได้ก่อสร้างจุดพักรถขนาดกลาง 94 แห่ง และขนาดเล็ก 33 แห่ง ผลการประเมินพบว่า สามารถลดมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุได้กว่า 72 ล้านบาท/ปี และสร้างผลประโยชน์จากการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุกกว่า 35 ล้านบาท/ปี ขณะเดียวกันการประเมินด้านประสิทธิผลโครงการจุดพักรถบรรทุกตามวัตถุประสงค์ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างชัดเจน

10.3.2 การประเมินผลมาตรการจำกัดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง บนทางหลวงแผ่นดิน การประเมินผลมาตรการจำกัดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง ของกรมทางหลวง ดำเนินการบนทางหลวงตามประกาศกฎกระทรวง พ.ศ. 2564 นำร่อง 4 ระยะ โดยใช้ข้อมูลอุบัติเหตุจากระบบ HAIMS ย้อนหลัง 13 ปี (2555-2567) ผลการศึกษา พบว่า หลังบังคับใช้มาตรการดังกล่าวสามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง โดยจำนวนอุบัติเหตุเฉลี่ยลดลงจากเดิม 469.33 ครั้ง/ปี เหลือเพียง 402.50 ครั้ง/ปี ขณะที่อุบัติเหตุจากความบกพร่องของผู้ขับขี่ลดลงร้อยละ 92.45 และอุบัติเหตุบนทางหลวงลดลงร้อยละ 87.67 อย่างไรก็ตาม เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ควรพิจารณาปิดจุดกลับรถพื้นราบบริเวณเกาะกลาง ก่อสร้างสะพานกลับรถหรือทางลอดเพื่อให้รถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถใช้ได้ พร้อมปรับปรุงผิวทางและป้ายจราจร รวมถึงการสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามถนน

10.3.3 การประเมินทางลอดขนาดเล็กเชื่อมชุมชน 2 ผังถนน การก่อสร้างทางลอดขนาดเล็กมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของรถยนต์ขนาดเล็ก รถจักรยานยนต์ รวมถึงรถยนต์ทางการเกษตร ลดการตัดกระแสนจราจรระหว่างทางไกลกับรถท้องถิ่น เพิ่มความปลอดภัยในการตัดข้ามถนน โดยกรมทางหลวงมีทางลอดขนาดเล็กเชื่อมชุมชนทั่วประเทศจำนวน 139 แห่ง (รูปแบบสะพานยก และ Box Culvert) จากการประเมินกลุ่มตัวอย่างทางลอด จำนวน 51 โครงการ โดยวิเคราะห์เปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งก่อนและหลังการก่อสร้างทางลอด ภายในรัศมี 2 กิโลเมตรจากตำแหน่งทางลอดที่พิจารณา พบว่า การก่อสร้างทางลอดขนาดเล็กบรรลุตามวัตถุประสงค์ สามารถลดอุบัติเหตุบนทางหลวงลงได้ร้อยละ 33.76

10.3.4 การประเมินประสิทธิภาพราวกันตก รถจักรยานยนต์บนสะพานกลับรถเกือกม้า กรมทางหลวงได้กำหนดมาตรการปรับปรุงและแก้ไขราวสะพานในจุดที่มีความเสี่ยงสูง เพื่อป้องกันรถจักรยานยนต์ตกสะพาน การประเมินประสิทธิภาพของราวกันตกรถจักรยานยนต์บนสะพานกลับรถเกือกม้าที่ติดตั้งไปแล้วจะนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายสำหรับการพัฒนาปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนในอนาคต โดยกรมทางหลวงมีสะพานกลับรถเกือกม้าในความรับผิดชอบ จำนวน 121 แห่ง (ไม่รวมบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) ได้รับการปรับปรุงราวกันตกสำหรับรถจักรยานยนต์แล้ว 56 แห่ง ทั้งนี้จากสะพานกลับรถ 45 แห่งที่เคยเกิดอุบัติเหตุและได้รับการปรับปรุงราวกันตก พบว่ามีเพียงแห่งเดียว (บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิต จ.นครราชสีมา) ที่เกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตกสะพานกลับรถซ้ำ สาเหตุเกิดจากการขับขี่ย้อนศรขึ้นสะพานกลับรถ แสดงให้เห็นว่า มาตรการปรับปรุงและแก้ไขราวสะพานนี้ ช่วยลดอุบัติเหตุลงได้ และควรขยายผลโดยติดตั้งราวกันตกบนสะพานกลับรถให้ครบสมบูรณ์ทุกแห่ง



งานก่อสร้างทางหลวง

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 สาย บ.ม่วงโตน - บ.บ่อหิน

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 สาย บ.ม่วงโตน - บ.บ่อหิน กม.119+820 - กม.136+000 ระยะทางประมาณ 16.180 กิโลเมตร (แผนงาน : บูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน) ก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ (4 ช่องจราจร) ค่างานก่อสร้างตามสัญญา 794,279,950 บาท ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2568



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4009 สายสุราษฎร์ธานี - อ.อ่าวลึก ตอน บ.ชอยสิบ - อ.บ้านนาสาร

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4009 สาย สุราษฎร์ธานี - อ.อ่าวลึก ตอน บ.ชอยสิบ - อ.บ้านนาสาร (แผนงาน : บูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน) กม.18+00 - กม.41+000 ระยะทางประมาณ 23.000 กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ (4 ช่องจราจร) ค่างานก่อสร้างตามสัญญา 1,113,164,400 บาท ก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2568



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 201 สาย บ.พานกเค้า - บ.หลักร้อยหกสิบ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 201 สาย บ.พานกเค้า - บ.หลักร้อยหกสิบ (แผนงาน : บูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน) กม.269+000 - กม.272+100 (กม.ใหม่) กม.274+650 - กม.286+500 (กม.ใหม่) และ กม.289+400 - กม.295+005 (กม.ใหม่) ระยะทางประมาณ 7.000 กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ (4 ช่องจราจร) ค่างานก่อสร้างตามสัญญา 898,819,629 บาท ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2568



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1023 สาย แพร่ - อ.วังชิ้น ตอน บ.น้ำริน - อ.วังชิ้น

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1023 สาย แพร่ - อ.วังชิ้น ตอน บ.น้ำริน - อ.วังชิ้น ระหว่าง กม.23+000 - กม.33+500 กม.35+700 - กม.40+650 กม.43+000 - กม.53+447 กม.54+600 - กม.55+860 กม.57+425 - กม.59+500 - กม.62+000 - กม.64+000 และ กม.65+000 - กม.77+267 (แผนงาน : บูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน) ระยะทางประมาณ 43.500 กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 (2 ช่องจราจร) ค่างานก่อสร้างตามสัญญา 947,147,000 บาท ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2568

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน อ.บางคล้า - อ.พนมสารคาม ตอน 3

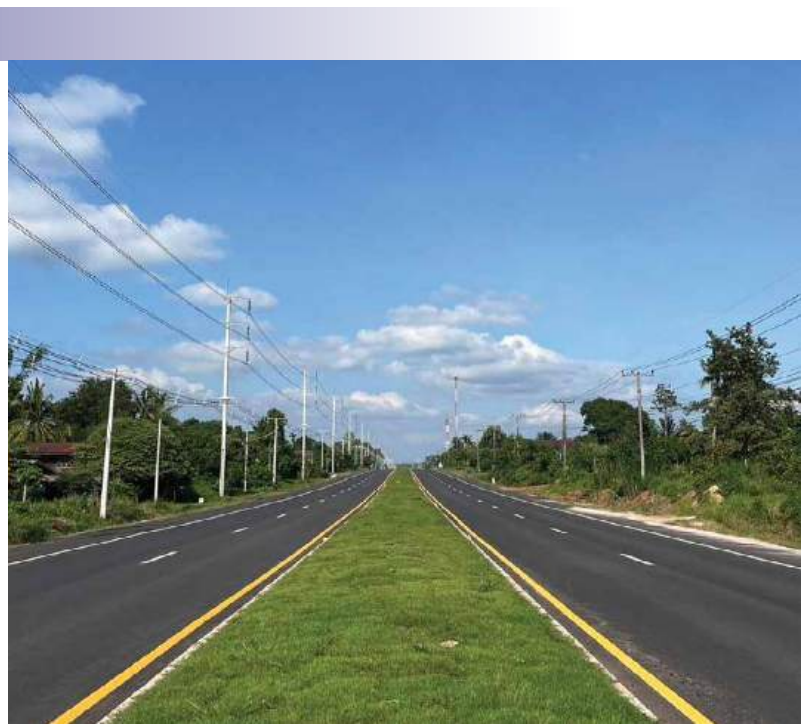
สำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน อ.บางคล้า - อ.พนมสารคาม ตอน 3 ระหว่าง กม.90+400 - กม.93+800 รวมระยะทาง 3.400 กิโลเมตร มีลักษณะและรูปแบบการก่อสร้างขยายเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 6 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางขุดร่อง (Depressed Median) ผิวทางปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีต มีงานก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก 2 แห่ง ที่กม.93+095 และ กม.93+100 ความยาว 38.00 เมตร งานก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก (ข้ามสามแยกหนองปลาตะเพียน) 1 แห่งที่ กม.92+889 ความยาว 505.00 เมตร รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและไฟกระพริบบนทางหลวง

สำหรับทางหลวงหมายเลข 304 สายฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน เป็นทางหลวงที่มีความสำคัญต่อระบบโลจิสติกส์ตามแผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงทางหลวงสายนี้ให้สามารถรองรับการจราจรที่หนาแน่น ทั้งนี้ได้ดำเนินโครงการแล้วเสร็จ ซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง รวมทั้งขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร ทำให้การจราจรเคลื่อนตัวได้สะดวกไปในทิศทางที่กำหนดอย่างเป็นระเบียบ เอื้ออำนวยให้การจราจรเกิดสภาพคล่องยิ่งขึ้น

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย บ.น้ำปลีก - บ.หนองผือ ตอน 2

สำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย บ.น้ำปลีก - บ.หนองผือ ตอน 2 ระหว่างกม.339+500 - กม.367+100 รวมระยะทาง 27.600 กิโลเมตร มีลักษณะและรูปแบบการก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 2.24 เมตร กรณีที่เกาะกลางเป็น Single Slope Concrete Barrier Type II และกว้าง 0.50 เมตร กรณีที่เกาะกลางเป็นเกาะยก (Raised Median) ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วย เกาะยก (Raised Median) รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและไฟกระพริบบนทางหลวง เส้นทางสายนี้อยู่ในเขตท้องที่ อ.ปทุมราชวงศา จ.อำนาจเจริญ และ อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี

สำหรับทางหลวงหมายเลข 202 เป็นส่วนหนึ่งในแผนยุทธศาสตร์ที่บรรจุไว้มุ่งหมายในการแก้ไขปัญหาจราจรลดอุบัติเหตุ ช่วยลดต้นทุนทางด้านคมนาคมขนส่ง เสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน สนับสนุนยุทธศาสตร์ ความคล่องตัวในการเดินทางของผู้สัญจรในพื้นที่ จ.ยโสธร และ จ.อำนาจเจริญ รองรับมิติ ครม. อย่างเป็นทางการนอกสถานที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รองรับปริมาณจราจรทางหลวงสายหลัก แก้ไขปัญหาจราจรในเมือง ลดอุบัติเหตุ อำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง และเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคม



โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 37 ตัดทางหลวง ชนบท พบ.1010 (แยกข้างแกงกระเจาด) จ.เพชรบุรี 1 แห่ง

สำนักก่อสร้างสะพาน ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 37 กับทางหลวงชนบท พบ.1010 (แยกข้างแกงกระเจาด) จ.เพชรบุรี จำนวน 1 แห่ง โดยก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 37 ช่วง กม.16+000 - กม.17+600 ระยะทาง 1.600 กิโลเมตร และบนทางหลวงชนบท พบ.1010 ช่วง กม.7+936 - กม.8+230 รวมระยะทาง 0.294 กิโลเมตร โดยมีลักษณะและรูปแบบงานก่อสร้างเป็นสะพานตอнокรีตอัดแรงชนิด I-Girder พร้อมทางกัลบริดใต้สะพาน (ขนานกับทางหลัก) ทางเข้า - ออก เชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท พบ.1010 และทางร่วม - ทางแยก บริเวณจุดตัด (ทช.พบ.1010) ระบบจราจรออกแบบเป็นวงเวียนลอดใต้สะพาน เชื่อมต่อเข้า - ออกทางหลัก (ทล.37)

โครงการประกอบด้วยงานปรับปรุงผิวทางแบบคอนกรีตเสริมเหล็ก (Concrete Pavement) งานวางท่อระบายน้ำและบ่อพัก งานติดตั้งระบบไฟส่องสว่าง งานตีเส้นจราจร รวมถึงงานประกอบอื่น ๆ

ทั้งนี้ สำนักก่อสร้างสะพานได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อย ซึ่งทำให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น อีกทั้งยังรองรับปริมาณการจราจรที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคตอีกด้วย



โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัด ทางหลวงหมายเลข 37 ตัดทางหลวง ชนบท พบ.1001 (แยกห้วยตะแปด) จ.เพชรบุรี 1 แห่ง

สำนักก่อสร้างสะพาน ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 37 ตัดทางหลวงชนบท พบ.1001 (แยกห้วยตะแปด) จ.เพชรบุรี 1 แห่ง โดยก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 37 ช่วง กม.9+700 - กม.11+200 ระยะทาง 1.500 กิโลเมตร และบนทางหลวงชนบท พบ.1001 ช่วง กม.3+560 - กม.3+830 รวมระยะทาง 0.270 กิโลเมตร โดยมีลักษณะและรูปแบบงานก่อสร้างเป็นสะพานตอнокรีตอัดแรงชนิด I-Girder พร้อมทางกัลบริดใต้สะพาน (ขนานกับทางหลัก) ทางเข้า - ออก เชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท พบ.1001 และทางร่วม - ทางแยก บริเวณจุดตัด (ทช. พบ.1001) ระบบจราจรออกแบบเป็นวงเวียนลอดใต้สะพาน เชื่อมต่อเข้า - ออกทางหลัก (ทล.37)

โครงการประกอบด้วยงานปรับปรุงผิวทางแบบคอนกรีตเสริมเหล็ก (Concrete Pavement) งานท่อระบายน้ำและบ่อพัก งานติดตั้งระบบไฟส่องสว่าง งานตีเส้นจราจร รวมถึงงานประกอบอื่น ๆ

ทั้งนี้ สำนักก่อสร้างสะพานได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อย ทำให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น อีกทั้งยังรองรับปริมาณการจราจรที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคตอีกด้วย



งานพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) พร้อมโครงข่ายทางหลวง เป็นโครงการยุทธศาสตร์สำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy, ACMECS) ที่มุ่งเชื่อมโยงประเทศไทยกับ สปป.ลาว และประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น การขนส่งสินค้าและการเดินทางสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่

โครงการก่อสร้างมีระยะทางรวมทั้งหมด 16.34 กิโลเมตร โดยเริ่มต้นจากจาก อ.เมืองบึงกาฬ จ.บึงกาฬ บริเวณทางหลวงหมายเลข 222 กม.123+430 ตัดผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข บก.3217 ทางหลวงชนบทหมายเลข บก.3013 ผ่านด่านพรมแดนฝั่งไทยและทางหลวงหมายเลข 212 ข้ามสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) ผ่านจุดสลับทิศทางจราจร และด่านพรมแดนฝั่ง สปป.ลาว สิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 13 ในฝั่ง สปป.ลาว

ลักษณะโครงการเป็นรูปแบบทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร ในเขตทาง 60 เมตร รูปแบบสะพานข้ามแม่น้ำโขงเป็นแบบสะพานคานซึ่งคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง ขนาด 2 ช่อง มีไหล่ทางและทางเท้า ความยาวช่วงข้ามแม่น้ำโขง 810 เมตร และทางลาดขึ้นลงสะพานทั้งสองฝั่ง รวมความยาวสะพานทั้งหมด 1,350 เมตร มีด่านควบคุม อยู่ที่ 2 ฝั่งประเทศ และมีจุดสลับทิศทางจราจรอยู่ในฝั่ง สปป.ลาว





ด้านการออกแบบทางวิศวกรรม ด้วยช่วงสะพานที่ข้ามแม่น้ำโขงมีความยาวประมาณ 800 เมตร รูปแบบโครงสร้างสะพานที่ได้รับคัดเลือกมาทำการออกแบบ คือ สะพานคานขึงคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง (Extradosed Prestressed Concrete Bridge) ซึ่งเป็นรูปแบบสะพานที่รวมคุณสมบัติเด่นของสะพานขึง (Cable-Stayed Bridge) กับสะพานคอนกรีตอัดแรง (Prestressed Concrete Bridge) เข้าด้วยกัน สามารถช่วยรับน้ำหนักของตัวสะพานที่มีช่วงความยาวระหว่างเสาดม่อ (Span) มากถึง 150 เมตร ซึ่งระยะดังกล่าวได้พิจารณาจากจำนวนและรูปร่างของโครงสร้างที่อยู่ในลำน้ำเพื่อไม่ให้ลดความสามารถในการระบายน้ำ โดยความกว้างช่องเปิดช่วงพาดกลางลำน้ำยังได้พิจารณาให้เพียงพอสำหรับรองรับการเดินเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่สุดในอนาคตได้อย่างเต็มศักยภาพ ด้วยการเลือกใช้รูปแบบโครงสร้างสะพานคานขึงคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง ส่งผลให้การออกแบบขนาดและความหนาของส่วนโครงสร้างสะพาน (Segment) ช่วงที่อยู่กึ่งกลางสะพานมีความหนาเพียง 2.50 เมตร ปัจจุบันโครงสร้างสะพานรูปแบบนี้ได้มีการก่อสร้างในประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) เป็นสะพานข้ามระหว่างประเทศแห่งแรกที่กรมทางหลวงเลือกใช้รูปแบบสะพานคานขึงคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง

นอกจากนี้สะพานแห่งนี้ยังเป็นสะพานข้ามระหว่างประเทศแห่งแรกของประเทศไทยที่มีการติดตั้งระบบเฝ้าติดตามพฤติกรรมสะพาน (Bridge Health Monitoring System) ตั้งแต่การก่อสร้าง ซึ่งระบบดังกล่าวจะทำการตรวจวัด ติดตาม และเฝ้าระวังโครงสร้างสะพานในเชิงวิศวกรรม โดยอาศัยเทคโนโลยีและอุปกรณ์เซนเซอร์ที่มีความทันสมัยติดตั้งบนส่วนต่าง ๆ ของสะพาน เพื่อตรวจวัดพฤติกรรมของสะพานระหว่างการใช้งานจริง ซึ่งจะช่วยให้ติดตามและป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ทำให้กรมทางหลวงได้ตรวจสอบความปลอดภัยของโครงสร้างอย่างต่อเนื่อง สามารถวางแผนการบำรุงรักษาได้อย่างถูกต้องแม่นยำ ประหยัดงบประมาณในการบำรุงรักษา ช่วยยืดอายุการใช้งานของโครงสร้างสะพานได้อย่างยั่งยืน

ด้านสถาปัตยกรรม สะพานแห่งนี้ได้มีอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่โดดเด่น ด้วยการออกแบบเสาหลักส่วนบนของสะพาน (Pylon) ให้มีความสวยงามและมีเอกลักษณ์เป็นพิเศษได้ โดยการนำ “แคน” เครื่องดนตรี ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของวัฒนธรรมร่วมของกลุ่มแม่น้ำโขงของชาวไทยและชาว สปป.ลาว มาออกแบบเป็นเสาหลักส่วนบนของสะพานได้อย่างลงตัว

สะพานแห่งนี้เป็นการสะท้อนความร่วมมือทางวิศวกรรม เทคโนโลยี เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ตลอดจนด้านสถาปัตยกรรมที่สะท้อนวัฒนธรรมอันเป็นเอกลักษณ์ร่วมกันระหว่างสองประเทศ เป็นก้าวสำคัญในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจและสังคม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนร่วมกันของ ไทยและ สปป.ลาว

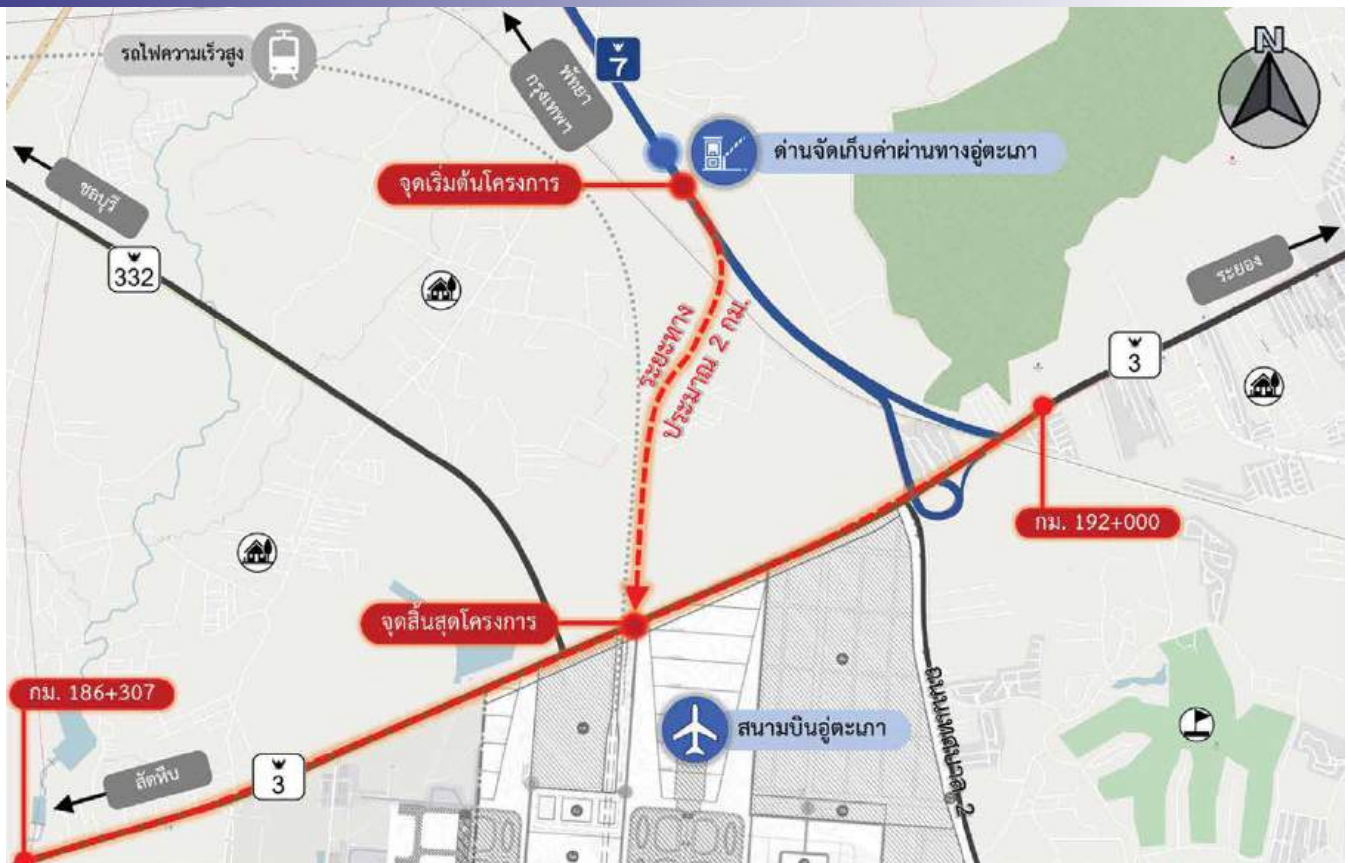
ปัจจุบันโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้งานเดือนธันวาคม 2568



โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เป็นโครงการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) มีเป้าหมายหลักเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมรองรับการเติบโตของ EEC โดยเฉพาะการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์กลางการบินนานาชาติแห่งที่ 3 ของประเทศ โดยจะมีการก่อสร้างทางยกระดับเพื่อเชื่อมต่อสนามบินเข้ากับระบบคมนาคมหลักทำให้การเดินทางเข้า - ออกสนามบินสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น ส่งเสริมการเติบโตของธุรกิจการบินเชิงพาณิชย์ และดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาในพื้นที่ EEC เพิ่มมากขึ้น

โครงการตั้งอยู่บริเวณ อ.บ้านฉาง จ.ระยอง ครอบคลุมการก่อสร้างทางยกระดับระยะทาง 1.92 กิโลเมตร พร้อมช่องจราจร 4 ช่อง และทางบริการได้แฉวยระดับ รวมถึงการขยายความกว้างของทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ในบริเวณดังกล่าวตั้งแต่ กม.186+350 ถึง 192+000 รวมเป็นระยะทาง 5.65 กิโลเมตร เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่อาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ที่สนามบินอู่ตะเภา โดยแผนงานพัฒนานี้ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเมื่อปี 2565 และได้รับการสนับสนุนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการวางแผนและประเมินโครงการ ด้วยนโยบายของ ADB โครงการนี้ไม่เพียงแต่ทำการก่อสร้างเท่านั้น แต่ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบทางหลวงไปด้วย ซึ่งนโยบายของ ADB ประกอบด้วยหลายมาตรการ เช่น การให้ความรู้กับประชาชนในพื้นที่เรื่องความปลอดภัยทางถนนและความเท่าเทียมในสังคม การพัฒนาแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมทางหลวง การจัดทำสำนักงานโครงการและห้องพักด้วยแนวคิดที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการจัดอบรมให้กับบุคลากรของกรมทางหลวงในเรื่องความเท่าเทียมทางเพศ เป็นต้น เพื่อมุ่งเน้นการพัฒนาที่ยั่งยืน





กรมทางหลวงได้ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2568 จ้างบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ดำเนินการก่อสร้างโครงการ และจ้างกลุ่มบริษัท Epsilon Co., Ltd. บริษัท Index International Group PCL. และบริษัท Decade Consultant Co., Ltd. เพื่อเป็นวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงการ โดยได้แจ้งให้ผู้รับจ้างเริ่มงานในวันที่ 6 ตุลาคม 2568 ระยะเวลาการก่อสร้าง 1,080 วัน ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในต้นปี 2571

งานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย บางใหญ่ - กาญจนบุรี M81

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข M81 หนึ่งในโครงการสำคัญตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย และแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปสู่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี อีกทั้งยังเป็นเส้นทางสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ภาคตะวันตก ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรกรรม และการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นกลไกสำคัญที่จะช่วยผลักดันและขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยในอนาคต

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข M81 เชื่อมโยงอย่างบูรณาการกับโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่สำคัญ โดยเชื่อมต่อโดยตรงกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) ช่วงนครปฐม - ปากท่อ วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (M91) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (M9) ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง - บางปะอิน ถนนเพชรเกษม (ทล.4) ซึ่งจะทำให้โครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมโยงภาคตะวันตกและภาคใต้ได้อย่างไร้รอยต่อ



ลักษณะโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี มีระยะทางรวมประมาณ 96 กิโลเมตร โดยออกแบบให้มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ เริ่มต้นที่จุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ด้านตะวันตกกับถนนรัตนวิเชียร์ บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนกาญจนบุรี - อ.พนมทวน) อ.ท่าม่วง จ.กาญจนบุรี ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ เป็นทางหลวงพิเศษขนาด 4 - 6 ช่องจราจร โดยรองรับระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) และระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบเงินสด (MTC) ซึ่งมีตำแหน่งเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง 8 แห่ง ได้แก่ ด้านบางใหญ่ ด้านนครชัยศรี ด้านศิริราชทอง ด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก ด้านนครปฐมฝั่งตะวันตก ด้านท่ามะกา ด้านท่าม่วง และด้านกาญจนบุรี และมีที่พักริมทางสำหรับอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทางตลอดเส้นทาง ได้แก่ สถานีบริการทางหลวง นครชัยศรี สถานีบริการทางหลวงเมืองนครปฐม และจุดพักรถท่ามะกา นอกจากนี้ประกอบไปด้วยอาคารศูนย์ควบคุมกลาง (CCB) ตั้งอยู่ที่บริเวณด้านบางใหญ่ มีห้อง Traffic Operation Center ซึ่งทำหน้าที่ควบคุมเชื่อมโยงระบบย่อยต่าง ๆ

เพื่อให้สามารถควบคุมและบริหารจัดการร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ ศูนย์ควบคุมจราจร ศูนย์ควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ห้อง Server หลักของระบบควบคุมบริหารจัดการจราจร ห้อง Server หลักของระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ห้องเครื่องระบบไฟฟ้าและเครื่องกลต่าง ๆ ศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทาง เป็นต้น

ผลการดำเนินงาน

กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 25 สัญญา แล้วเสร็จ ในส่วนของการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างระบบพร้อมดำเนินงานและบำรุงรักษา กรมทางหลวงได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุน เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 และเริ่มดำเนินการก่อสร้างด้านเก็บเงินค่าผ่านทางและงานระบบโดยมีความก้าวหน้าร้อยละ 97 (ณ เดือนตุลาคม 2568) ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้เปิดทดลองให้บริการฟรีตลอดสายทาง รวมระยะทาง 96 กิโลเมตร โดยไม่เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2568 และคาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการเต็มรูปแบบพร้อมจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางในช่วงเดือนมกราคม 2569



อัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง
โครงการทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองหมายเลข 81
สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย บางขุนเทียน - บ้านแพ้ว M82

ที่มาและความสำคัญ

กรมทางหลวงได้กำหนดแผนการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สาย บางขุนเทียน - ปากท่อ โดยได้วางแผนการดำเนินงานในส่วนแรกช่วง บางขุนเทียน - เอกชัย - บ้านแพ้ว เพื่อบรรเทาสภาพปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระรามที่ 2) ซึ่งโครงการได้รับการบรรจุเป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการด้านการคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน (Action Plan) ของกระทรวงคมนาคม โดยมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี พ.ศ. 2560 - 2579 และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2560 - 2564) ในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งการพัฒนาการเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก ด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น รวมถึงบรรเทาปัญหาปริมาณการจราจรติดขัดในการคมนาคมขนส่งสู่ภาคใต้ โดยกรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างงานโยธาช่วง บางขุนเทียน - เอกชัย (3 สัญญา) ด้วยแหล่งเงินงบประมาณแผ่นดิน สำหรับงานโยธาช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว (10 สัญญา) ดำเนินงานก่อสร้างโดยใช้แหล่งเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง เพื่อลดภาระการเงินการคลังของประเทศ โดยคณะกรรมการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย สามารถเชื่อมต่อเข้าใจกลางเมืองได้โดยตรงผ่านทางพิเศษพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกฯ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระรามที่ 2) ที่ปัจจุบันมีปริมาณการจราจรสูงและนับวันยิ่งประสบปัญหาจราจรหนักเพิ่มมากขึ้น และช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว เชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร สู่พื้นที่ภาคใต้ได้โดยตรง อีกทั้งยังเป็นเส้นทางสำคัญที่จะไปสนับสนุน ส่งเสริม และรองรับการพัฒนาตามนโยบาย แผนงานและยุทธศาสตร์ในทุกๆระดับและทุกมิติ ช่วยผลักดันให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดความมั่นคงด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนในการเดินทางและขนส่งสินค้าลงสู่พื้นที่ภาคใต้ของประเทศ

ลักษณะโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว มีรูปแบบเป็นการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระรามที่ 2) ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ โดยรองรับระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) มีระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร บนถนนพระรามที่ 2 เชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (กทพ.) และมีตำแหน่งเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง 7 แห่ง ได้แก่ ด้านบางขุนเทียน ด้านพื้นที่ยานรสิงห์ ด้านมหาชัย 1 ด้านมหาชัย 2 ด้านสมุทรสาคร 1 ด้านสมุทรสาคร 2 และด้านบ้านแพ้ว

ผลการดำเนินงาน

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย (3 สัญญา) ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จ โดยเริ่มเปิดทดลองให้บริการแล้ว รวมระยะทาง 8.3 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2568 ตลอด 24 ชั่วโมง โดยไม่เก็บค่าผ่านทาง และช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว (10 สัญญา) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธาโดยมีความก้าวหน้าร้อยละ 90 (ณ เดือนตุลาคม 2568) ทั้งนี้ในส่วนงานระบบและการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) กรมทางหลวงอยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกให้เอกชนร่วมลงทุน โดยคาดว่าจะสามารถลงนามสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนภายในปี 2569 และเริ่มดำเนินการก่อสร้างระบบในปี 2569 และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบในปี 2570

ดำเนินการแล้วเสร็จ



ตอน 3 อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร กม.24+670 - กม.25+734



ตอน 9 อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร กม.33+366 - กม.35+511

งานปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง



1. งานพัฒนาเส้นทางที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยว

โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข 1020 ตอน บ้านปล้อง - ชมภู บริเวณ กม.87+663 - กม.93+424 แนวทางหลวง เชียงรายที่ 2

ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่โครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 1020 ซึ่งเป็นเส้นทางซึ่งเป็นประตูสู่ภูชี้ฟ้า ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของ จ.เชียงราย โดยสภาพพื้นที่เดิมเป็นพื้นที่เกาะกลางที่ไม่มีต้นไม้โต ๆ เลย ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้สวยงามเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดี และนำทางสู่สถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในบริเวณภูชี้ฟ้า

ลักษณะโครงการ

พื้นที่โครงการเป็นเกาะกลางซึ่งอยู่ระหว่างจุดตัดของทางหลวงหมายเลข 1020 และทางหลวงหมายเลข 1421 ซึ่งใกล้กับประตูทางเข้าสู่ภูชี้ฟ้า (ทางหลวงชนบทหมายเลข 4018)

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. เป็นการสร้างจุดหมายให้กับผู้ใช้ทาง และเพื่อนำทางสู่สถานที่ท่องเที่ยว
2. เผยแพร่เอกลักษณ์วัฒนธรรมท้องถิ่นให้บุคคลภายนอกได้รับรู้และชื่นชมให้แพร่หลายยิ่งขึ้น

2. งานเพิ่มพื้นที่สีเขียว

โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข 1386 ตอน เข้าท่าอากาศยานพิษณุโลก บริเวณ กม.0+000 - กม.2+220 แนวทางหลวงพิษณุโลกที่ 1

ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่โครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 1386 เป็นพื้นที่บริเวณต่างระดับซึ่งเป็นจุดที่จะเลี้ยวเข้าท่าอากาศยาน มีแหล่งชุมชนโดยรอบ และมีปริมาณการสัญจรจำนวนมาก ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นจุดที่เปรียบเสมือนประตูทางเข้าสู่ตัวเมืองพิษณุโลกจากทางอากาศ เป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวจะพบจากการนั่งรถผ่านเสมอ ทำให้พื้นที่เหมาะกับการปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อความสวยงาม

ลักษณะโครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ว่างบริเวณทางต่างระดับก่อนทางเข้าท่าอากาศยาน เหมาะแก่การปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อความสวยงาม

ประโยชน์ที่ได้รับ

พื้นที่มีความสวยงามและปลอดภัยยิ่งขึ้น เป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียว ส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวง และ จ.พิษณุโลก

3. งานที่พักริมทาง (Rest Area)

โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวงหมายเลข 212 ตอน อำนาจเจริญ - หนองยอ บริเวณ กม.533+700 แนวทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1

ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่โครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 212 เป็นจุดบริการทางหลวงม่วงสามสิบ โดยทางหลวงหมายเลข 212 มีปริมาณการสัญจรเป็นจำนวนมาก ซึ่งบริเวณดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ที่ไม่ค่อยมีจุดบริการอื่น ๆ เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้มีจุดพักรถ พักผ่อนหย่อนคลาย และช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการเดินทางได้

ลักษณะโครงการ

เป็นพื้นที่โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้เข้ามาพักผ่อน ในรูปแบบที่พักริมทาง (Rest Area) มีพื้นที่พักรถ ศาลา และห้องน้ำ ไว้สำหรับให้บริการประชาชนผู้ใช้ทาง

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. เป็นพื้นที่จุดพักรถ และพักผ่อนของผู้ใช้ทาง
2. ปรับปรุงพื้นที่ที่รกร้าง ให้สวยงามและปลอดภัย เป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียว ส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวง





งานสำรวจและออกแบบ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 3486 ช่วง บ. กุดเตย - บ. ใหม่ไทยถาวร และบนทางหลวงหมายเลข 348 อ. ตาพระยา - อ. โนนดินแดง

ที่มาและความสำคัญ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3486 และ 348 มีจุดเริ่มต้นแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 (ถนนสุวรรณศร) บริเวณ อ.อรัญประเทศ เข้าสู่เขต จ.บุรีรัมย์ ที่ อ.โนนดินแดง สิ้นสุดที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 (ถนนเดชอุดม) โดยเฉพาะช่วงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3486 และ 348 ผ่านเขาช่องตะโก เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและตอนใต้ ช่วงเขาช่องตะโกมีขนาด 2 ช่องจราจรและมีความลาดชันสูง ทางโค้งราบบางจุดเป็นจุดเสี่ยง มีปริมาณจราจรมากและมีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง โดยจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการพบว่า แนวเส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

วัตถุประสงค์โครงการ

1. เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าให้มีความสะดวก และปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง
2. ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และปรับปรุง/แก้ไขจุดเสี่ยงให้มีความปลอดภัยต่อการใช้เส้นทาง
3. ออกแบบรายละเอียดตามหลักทางวิศวกรรมที่คำนึงถึงการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน และตอบโจทย์ด้านสิ่งแวดล้อม

แนวเส้นทางโครงการ

เส้นทางโครงการประกอบด้วยถนนสายหลัก 2 สาย ได้แก่ ถนนทางหลวงหมายเลข 3486 และทางหลวงหมายเลข 348 ปัจจุบันเป็นถนนขนาด 2 และ 4 ช่องจราจร มีระยะทาง 47.96 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 1 โดยแนวสายทางโครงการเป็นสายทางที่เชื่อมต่อระหว่าง จ.สระแก้ว และ จ.บุรีรัมย์ พาดผ่านพื้นที่ของประชาชน พื้นที่อุทยานแห่งชาติตาพระยา และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดงใหญ่ สามารถสรุปแนวเส้นทางโครงการได้ ดังนี้



สรุปภาพรวมและรูปแบบการพัฒนาโครงการ เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อพื้นที่ มรดกโลกดงพญาเย็น - เขาใหญ่

ภาพรวมทางหลวงหมายเลข 348 กิโลเมตรที่ 73+000 ถึง 82+000

เริ่มต้นบริเวณ กม.73+000 มุ่งสู่เขาช่องตะโก อุทยานแห่งชาติตาพระยาซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแหล่งมรดกโลกดงพญาเย็น - เขาใหญ่ พิจารณาใช้แนวเส้นทางเดิมของทางหลวงหมายเลข 348 เป็นส่วนใหญ่และเบี่ยงแนวออกจากแนวเดิมช่วง กม.77+300 ถึง กม.80+200 โครงการมีการขยายช่องจราจรจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร ผิวทางคอนกรีต และมีการปรับปรุงรัศมีโค้งราบในบางแห่ง และเนื่องด้วยสภาพภูมิประเทศเป็นพื้นที่เขาสูง มีความต่างของระดับในช่วงต้นและช่วงปลายมาก จึงมีแนวคิดการออกแบบเพื่อปรับความลาดชันทางตั้งใหม่ให้น้อยลงจากความลาดชันเดิมที่เป็นถนน 2 ช่องจราจรในปัจจุบัน สลับด้วยช่วงขานพักเพื่อปรับความเร็วในการไต่ระดับขึ้นหรือลงของยานพาหนะและเพิ่มความปลอดภัยต่อการขับขี่



ภาพเสมือนจริงสะพานยกระดับตลอดช่วงเขาช่องตะโก



รูปแบบการพัฒนาโครงการทางหลวงหมายเลข 348 ช่วงกิโลเมตรที่ 73+000 ถึง 82+000

เริ่มต้นด้วยถนนระดับดิน จากนั้นเริ่มยกตัวเป็นโครงสร้างยกระดับที่ กม.75+750 และสิ้นสุดโครงสร้างยกระดับที่ กม.79+875 ระยะทาง 4.125 กิโลเมตร โดยการออกแบบส่วนนี้จะแยกพื้นที่สัญจรของรถออกจากพื้นที่ผืนป่า และใช้พื้นที่ใต้โครงสร้างถนนในการเชื่อมผืนป่า ทำให้สัตว์ป่าสามารถใช้พื้นที่ใต้โครงสร้างถนนเดินไปมาระหว่างผืนป่าทั้งสองข้างได้ ทำให้ลดผลกระทบที่จะเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อผู้ใช้เส้นทางและสัตว์ป่า จากนั้นออกแบบโครงสร้างอุโมงค์แบบดินตัดและถมกลับ (Cut and Cover Tunnel) ช่วง กม.79+925 ถึง กม.80+225 มีความยาว 300 เมตร เพื่อเป็นทางเชื่อมผืนป่าเพื่อจำกัดการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่สัญจรและทางเชื่อมผืนป่าอย่างสมบูรณ์



ภาพเสมือนจริงบริเวณที่ออกแบบเป็นอุโมงค์แบบดินตัดและถมกลับ ช่วงกม.79+925 ถึง กม.80+225

รูปแบบการพัฒนาโครงการทางหลวงหมายเลข 348 ช่วง กิโลเมตรที่ 93+400

ทางหลวงหมายเลข 348 ช่วงผ่านพื้นที่โนนดินแดง จ.บุรีรัมย์ พาดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดงใหญ่ มักประสบปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถเฉี่ยวชนช้างป่าบนแนวเส้นทาง จากพฤติกรรมการหาอาหารของช้างป่าโดยอาศัย แหล่งอาหารจากพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรมของชุมชน เพื่อช่วยลดปัญหาการเฉี่ยวชนช้างป่าพื้นที่โนนดินแดง ได้ออกแบบเป็นโครงสร้างสะพานรถยนต์ (Overpass) ข้าม

ให้ช้างและสัตว์ป่าขนาดใหญ่เดินลอดใต้ที่ กม.93+400 มีความลาดชันสูงสุด 4% ขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง โดยด้านล่างโครงสร้างสะพานจะก่อสร้างรั้วควบคุม

เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพโครงการคมนาคมพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือภาคอีสานตอนล่าง ให้มีความสะดวก คล่องตัว ปลอดภัย และลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น กับผู้ใช้ทางและสัตว์ป่า รวมทั้งรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต และส่งเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการและภูมิภาค



รูปแบบทางช้างข้ามช่วงเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดงใหญ่ กม.93+400

งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 425 สายถนนวงแหวนรอบเมืองหาดใหญ่

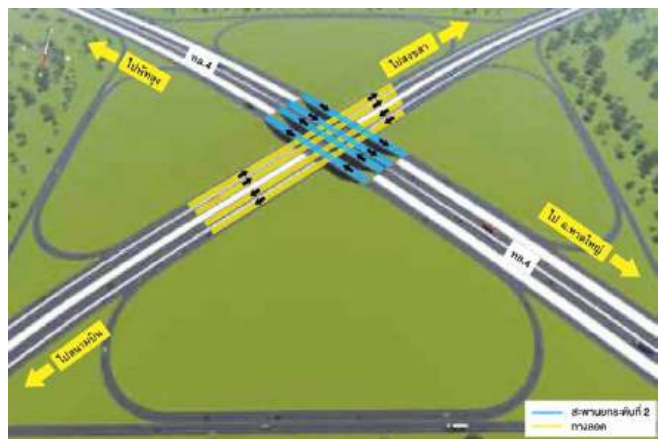
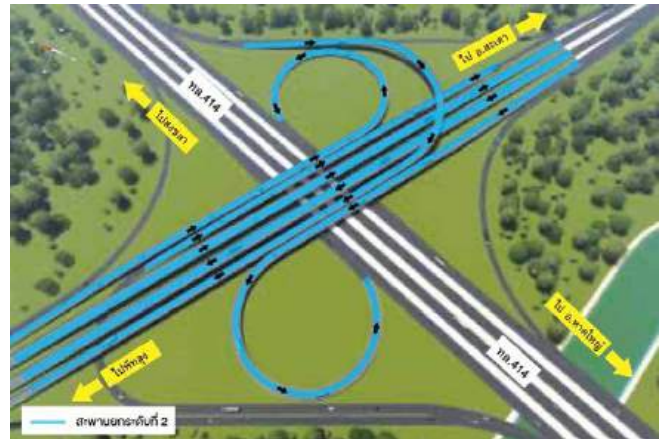
ความเป็นมาของโครงการ

เนื่องจาก อ.หาดใหญ่ อยู่ในพื้นที่ จ.สงขลา ซึ่งเป็นจังหวัดที่ติดกับประเทศมาเลเซีย ส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ทางการค้า ทางภาคธุรกิจบริการ ด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ อาทิ มาเลเซีย สิงคโปร์ รวมถึงเป็นเส้นทางการคมนาคมของภาคใต้ตอนล่าง การพัฒนาดังกล่าวส่งผลให้ความต้องการใช้เส้นทางคมนาคมเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นเกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับของถนนสายเดิม ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ความล่าช้าในการเดินทาง และเพิ่มต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและการเดินทางของประชาชน สถานการณ์ดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบต่อประสิทธิภาพของระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่ ทั้งในมิติของเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชน การเดินทางภายในและรอบเมืองหาดใหญ่จึงประสบปัญหาความไม่สะดวกและความปลอดภัยที่ลดลง อีกทั้งยังมีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้นในอนาคต หากไม่มีการดำเนินการมาตรการแก้ไขและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมให้เพียงพอต่อความต้องการ เพื่อแก้ไขและบรรเทาปัญหาดังกล่าว กรมทางหลวงจึงได้วางแผนดำเนินโครงการก่อสร้างและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 425 สายถนนวงแหวนรอบเมืองหาดใหญ่ด้านตะวันออก และ ด้านตะวันตก มีระยะทางรวม 66.84 กิโลเมตร แบ่งเป็นด้านตะวันออกระยะทาง 31.33 กิโลเมตร จากบ้านทุ่งน้ำผ่านถนนหมายเลข 407 หมายเลข 43 และหมายเลข 4 ถึงทางเข้าสนามบินหาดใหญ่ และด้านตะวันตกระยะทาง 35.51 กิโลเมตร เชื่อมเข้าสู่

โครงข่ายทางหลวงสายหลักและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M 84 (หาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย) มีจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดโครงการในท้องที่ อ.นาหม่อม อ.บางกล่ำ และ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

โดยในปัจจุบันทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 425 สายถนนวงแหวนรอบเมืองหาดใหญ่ด้านตะวันออก ระหว่าง กม.0+000 - กม.31+331.426 ได้แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ระหว่าง กม.24+148 - กม.31+331 มีประกาศพระราชกฤษฎีกาแล้ว ส่วนที่ 2 กม.17+542 - กม.24+153 อยู่ระหว่างขั้นตอนดำเนินการ และส่วนที่ 3 ระหว่าง กม.0+000 - กม.17+542 ยังไม่ดำเนินการ และสายถนนวงแหวนรอบเมืองหาดใหญ่ด้านตะวันตก มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4135 ที่ กม.8+850 ในเขตพื้นที่บ้านควน และมีจุดปลายทางบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 414 ที่ กม.11+635.236 ในเขตพื้นที่บ้านหนองทราย รวมระยะทาง 35 กิโลเมตร เป็นโครงการทางหลวงแนวใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร มีเป้าหมายเพื่อลดปัญหาการจราจรในเมืองหาดใหญ่ โครงการนี้มีการออกแบบทางเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนเดิมให้มีความสะดวกในการเดินทาง และมีการออกแบบทางแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 414 เพื่อให้รถทุกทิศทางสามารถสัญจรได้โดยไม่ต้องผ่านสัญญาณไฟจราจร

เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่ต้องดำเนินการโดยเร่งด่วน จำเป็นต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและจ่ายเงินค่าทดแทนเพื่อมิให้ติดขัดงานก่อสร้างซึ่งจำเป็นต้องใช้บุคลากรด้านการสำรวจและประมาณราคาทรัพย์สินที่อยู่ในแนวเขตทางเป็นจำนวนมาก โดยสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินประมาณ 1,100 กว่ารายโดยการเวนคืนที่ดินเพื่อให้โครงการบรรลุวัตถุประสงค์และส่งมอบเขตทางให้ดำเนินการก่อสร้างต่อไป



ประโยชน์ที่ได้รับ

เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพื้นที่รอบเมืองหาดใหญ่
 ตอบสนองต่อการเจริญเติบโตของเมืองและการขยายตัว
 ทางเศรษฐกิจในพื้นที่ อ.หาดใหญ่และพื้นที่ใกล้เคียงที่มีการ
 พัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งด้านที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และ
 อุตสาหกรรม ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และส่งเสริมกิจกรรม
 ทางเศรษฐกิจของพื้นที่โครงการให้สามารถเดินทางติดต่อกัน
 อย่างสะดวกรวดเร็ว ลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่
 อ.หาดใหญ่ ทำให้การสัญจรมีความคล่องตัว สะดวก
 รวดเร็ว และปลอดภัย และส่งเสริมการพัฒนาระบบคมนาคม
 และโลจิสติกส์ในพื้นที่ ทั้งในมิติของเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิต
 ของประชาชนการเดินทางภายในและรอบเมืองหาดใหญ่
 อันเป็นการส่งเสริมบทบาทของเมืองหาดใหญ่ในฐานะ
 ศูนย์กลางการคมนาคมของภาคใต้ตอนล่างและยกระดับ
 คุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดียิ่งขึ้น

ภาพจำลองโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 425
 สายทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่





ริมทางหลวงหมายเลข 12 ใกล้ศาลเจ้าพ่อพะวอ อ.แม่สอด จ.ตาก

งานวิเคราะห์และตรวจสอบ

1. การสำรวจโพรงใต้ผิวทางด้วยเครื่อง Ground Penetration Radar (GPR) บริเวณที่มีการยุบตัวของทางเท้าบนทางหลวงหมายเลข 31

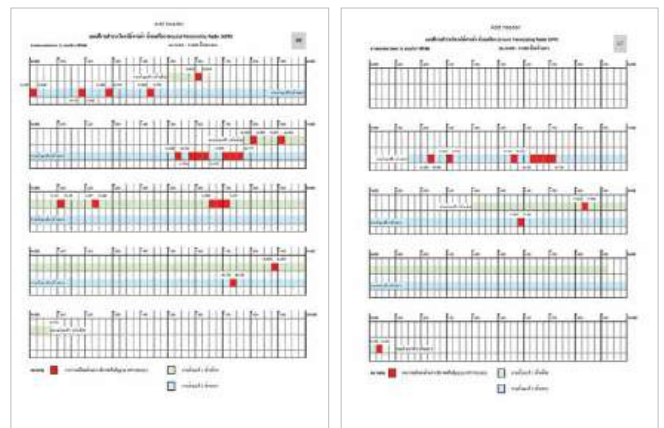
เนื่องจากการยุบตัวของชั้นดินบริเวณทางเท้าบนหลวงหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต กม.7+945 ด้านซ้ายทางทำให้เกิดการยุบตัวของพื้นทางเท้าระยะทาง 5.00 เมตร และลึกประมาณ 0.80 เมตร เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2568 ซึ่งสาเหตุเกิดจากการรั่วซึมของกำแพงกันดิน ส่งผลให้ชั้นทรายถมไหลออก จึงทำให้ทางเท้าเกิดการยุบตัว

วันที่ 10 มีนาคม 2568 สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ โดยส่วนสำรวจและประเมินสภาพทางได้ส่งเจ้าหน้าที่ไปทำการสำรวจโครงสร้างชั้นทาง ด้วยเครื่อง Ground Penetration Radar (GPR) ในบริเวณที่เกิดการยุบตัวของทางเท้าและบริเวณใกล้เคียง

ผลการสำรวจโพรงใต้ผิวทางด้วยเครื่อง GPR คลื่นเรดาร์ความถี่ 400 MHz บริเวณทางเท้าของทางหลวงหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอน ดินแดง - งามวงศ์วาน ช่วง กม. 5+000 ถึง กม. 9+000 ด้านซ้ายทางและขวาทาง พบจุดที่มีความผิดปกติหรือมีโพรงอากาศในบริเวณใกล้เคียง ซึ่งจะใช้เป็นข้อมูลในการเฝ้าระวังและวางแผนแก้ไข รวมทั้งป้องกันการยุบตัวที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไป



บริเวณที่มีการยุบตัวของทางเท้าและการสำรวจด้วยเครื่อง GPR



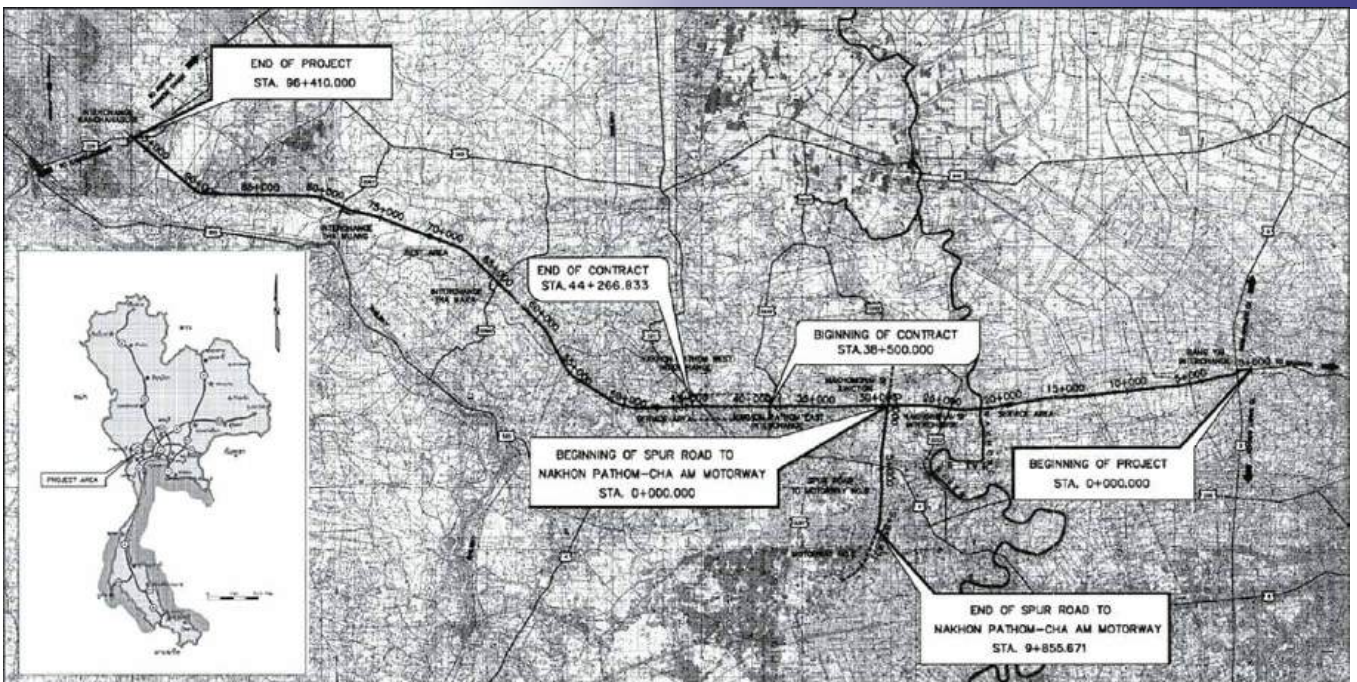
แนวการสำรวจด้วยเครื่อง GPR และจุดที่พบความผิดปกติหรือคาดว่าจะมีโพรงอากาศ

2. การแนะนำการใช้ EPS Foam ในการก่อสร้างเชิงลาดสะพานบนดินอ่อนบนทางหลวงพิเศษหมายเลข M81 สายกรุงเทพ - กาญจนบุรี ตอน 12 ระหว่าง กม.38+500.00 - กม.44+266.833

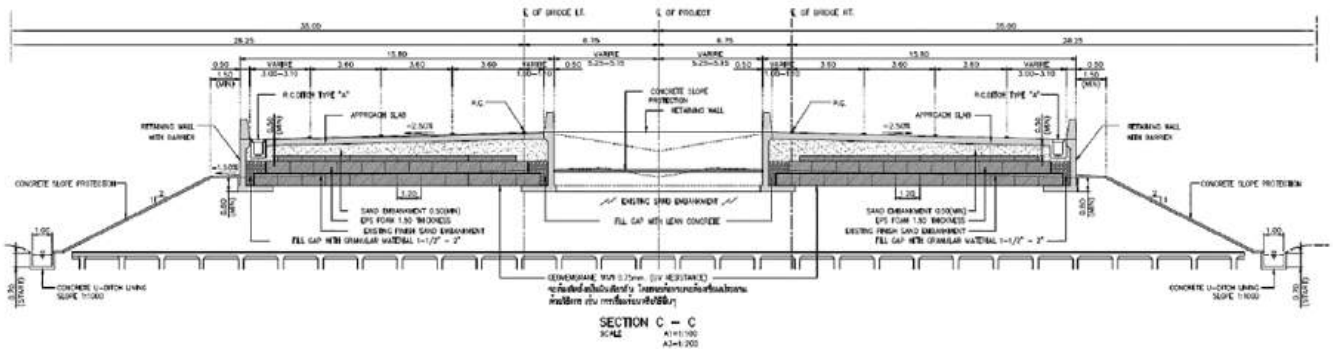
สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ โดยกลุ่มงานตรวจสอบและแนะนำวัสดุสร้างทางมีภารกิจในการตรวจสอบคุณภาพวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างทาง การออกแบบส่วนผสมวัสดุ การแนะนำการใช้วัสดุให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนด รวมถึงการแนะนำวิธีการแก้ไขปัญหาด้านวิชาการที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างทาง ตามภารกิจดังกล่าว ผู้อำนวยการกลุ่มงานตรวจสอบและแนะนำวัสดุสร้างทางและหัวหน้าทีมตรวจสอบและแนะนำวัสดุสร้างทาง จึงได้มีการตรวจเยี่ยมการปฏิบัติงานเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานโดยทั่วถึงอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง จึงได้ให้คำแนะนำในการแก้ไขปัญหา เพื่อให้การก่อสร้างทางสำเร็จลุล่วงไปด้วยดีตามวัตถุประสงค์

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข M81 สายกรุงเทพ - กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มเส้นทางการคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปสู่ภาคตะวันตกของประเทศ ซึ่งจะช่วยรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ตามแผนแม่บท

การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยสัญญาการก่อสร้างในช่วง กม.38+500.00 - กม.44+266.833 (ตอน 12) ตามรูปแบบและสัญญาการก่อสร้างของโครงการ กำหนดให้ทำการก่อสร้างสะพานที่ กม.41+174.866 ด้านซ้ายทาง และที่ กม.41+171.248 ด้านขวาทาง ซึ่งมีความสูงช่องลอดสะพาน 2.60 เมตร โดยเมื่อทำการก่อสร้างกำแพง Abutment สะพานจนใกล้แล้วเสร็จ และก่อสร้างงานทรายถมคันทางบริเวณเชิงลาดสะพานบนโครงสร้างเสาเข็มผ่นความยาว (Bearing Unit) จนใกล้ถึงระดับสุดท้าย (Finished Grade) ทางเทศบาลเมืองนครปฐมและประชาชนในพื้นที่การก่อสร้างได้ร้องขอให้เพิ่มความสูงช่องลอดเป็น 4.50 เมตร เพื่อให้รถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถใช้สัญจรได้ การเพิ่มความสูงช่องลอดได้ทำให้งานทรายถมคันทางสูงขึ้น 5.50 เมตร ทำให้เสถียรภาพของคันทางลดลง อาจทำให้โครงสร้างทางเกิดความเสียหายและเป็นการเพิ่มแรงดันดินด้านข้างที่กระทำต่อโครงสร้าง Abutment ของสะพานเดิมที่ได้ทำการก่อสร้างไปแล้ว ผู้ออกแบบจึงแก้ไขปัญหาโดยการลดน้ำหนักของทรายถมด้านหลังกำแพงเพื่อทำให้โครงสร้างคันทางยังคงมีเสถียรภาพที่เพียงพอและลดแรงดันดินด้านข้างที่กระทำกับกำแพง Abutment สะพาน โดยการใช้วัสดุมวลเบาประเภท EPS Foam ซึ่งเป็นวัสดุสังเคราะห์ที่มีน้ำหนักเบาเมื่อเทียบกับทรายถม โดยการออกแบบต้องพิจารณาถึงเสถียรภาพ ความแข็งแรงของโครงสร้างและงบประมาณที่ต้องใช้ในการดำเนินการ

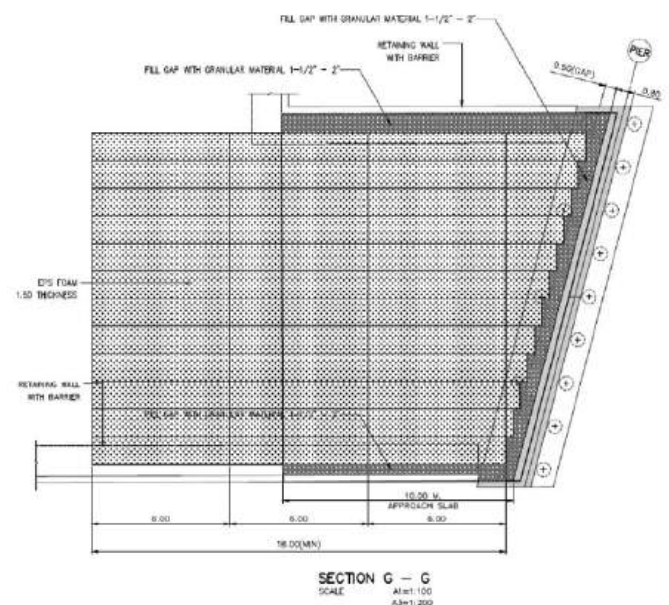
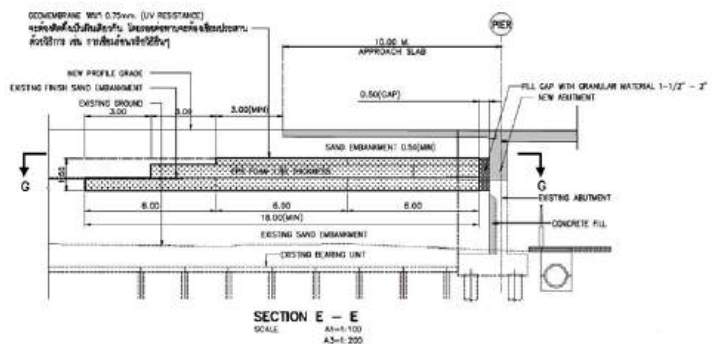


ที่ตั้งโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข M81 สายกรุงเทพ - กาญจนบุรี ตอน 12



รูปตัดตามขวางสะพาน กม.41+173.631 LT, กม.41+170.377 RT

จากการตรวจงานโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข M81 สายกรุงเทพ - กาญจนบุรี ตอน 12 ของสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบโดยกลุ่มงานตรวจสอบและแนะนำวัสดุสร้างทางร่วมกับเจ้าหน้าที่ของโครงการ ได้แก่ นายช่างโครงการ ผู้ช่วยนายช่างโครงการ ผู้ควบคุมงาน ทำให้ได้ทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้น จึงได้ให้คำแนะนำในการแก้ไขรูปแบบการก่อสร้างเชิงลาดสะพานโดยใช้วัสดุ EPS Foam โดยใช้ข้อมูลทางวิศวกรรมที่มีในโครงการได้แก่ ข้อมูลการเจาะสำรวจดิน แบบการก่อสร้างสะพานและเชิงลาด ข้อมูลด้านการจราจร ปริมาณและประเภทยานพาหนะที่ใช้เส้นทาง และค่าก่อสร้างที่ต้องใช้ในการดำเนินการ ซึ่งสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบโดยกลุ่มงานตรวจสอบและแนะนำวัสดุสร้างทาง ได้เสนอให้ปรับลดปริมาณการใช้วัสดุ EPS Foam ลง เนื่องจาก EPS Foam เป็นวัสดุที่มีราคาแพง มีราคาต่อหน่วยสูงกว่าทรายถมคันทางถึง 6 เท่า ซึ่งเจ้าหน้าที่โครงการได้นำคำแนะนำดังกล่าวไปหารือกับผู้ออกแบบ และได้ขอสรุปว่าจะลดความยาวการก่อสร้างเชิงลาดสะพานที่ใช้วัสดุ EPS Foam แทนทรายถมคันทางลง จากเดิมที่การก่อสร้างเชิงลาดสะพานจะใช้วัสดุ EPS Foam แทนทรายถมบางส่วนความยาว 160 เมตรในคอสะพานทั้ง 2 แห่ง (4 ด้าน) เหลือความยาวด้านละ 18 เมตร สามารถลดมูลค่าการก่อสร้างที่ใช้ในการแก้ไขการก่อสร้างเชิงลาดสะพานเป็นจำนวนมาก มีการควบคุมตรวจสอบคุณภาพวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมถึงกำกับ ควบคุม ขั้นตอนการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามข้อกำหนด ทำให้การก่อสร้างสะพานและเชิงลาดสะพานสำเร็จลุล่วงด้วยดี สามารถรองรับการสัญจรของรถบรรทุกตามความประสงค์ของประชาชนผู้ใช้ทาง



รูปตัดเชิงลาดสะพาน กม.41+173.631 LT, กม.41+170.377 RT

3. การจัดเก็บข้อมูลงานเจาะสำรวจชั้นดินในรูปแบบหมุดพิกัดบนแผนที่ Google My Maps

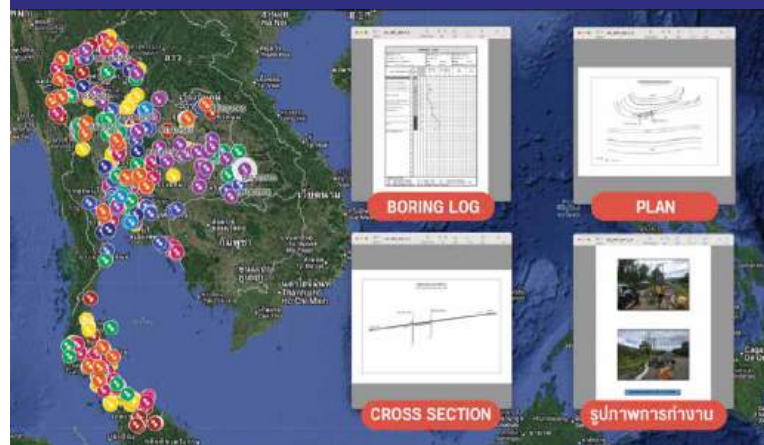
การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีแผนที่ออนไลน์ Google My Maps เพื่อจัดเก็บและเผยแพร่ข้อมูลพิกัดหลุมเจาะ ผลการเจาะสำรวจ (Boring Log) แผนที่สังเขป รูปตัดและภาพถ่าย โดยการบูรณาการข้อมูลให้อยู่ในแพลตฟอร์มเดียว ทำให้ผู้ใช้งานสามารถสืบค้นและเข้าถึงข้อมูลได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และเป็นระบบ ซึ่งแตกต่างจากในอดีตที่การจัดเก็บข้อมูลมักถูกจัดเก็บในรูปแบบเอกสารรายงานหรือไฟล์ที่แยกเป็นส่วน ๆ ที่อาจทำให้เกิดปัญหาในการบริหารจัดการข้อมูล ค้นหาข้อมูลได้ล่าช้า รวมถึงข้อจำกัดในการใช้งานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลที่จัดเก็บไว้มาใช้งานได้ทันตามความเร่งด่วนที่เกิดขึ้น

เพื่อแก้ไขข้อจำกัดดังกล่าว สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ โดยส่วนสำรวจและประเมินสภาพทางจึงได้พัฒนาแนวทางการจัดเก็บและแสดงผลข้อมูลงานเจาะสำรวจชั้นดินในรูปแบบแผนที่ออนไลน์โดยใช้ Google My Maps ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สามารถใช้งานได้โดยไม่มีค่าใช้จ่าย เข้าถึงได้ง่าย และมีความเป็นมิตรกับผู้ใช้ (User Friendly) สามารถเรียกดูข้อมูลได้ทุกที่ทุกเวลา (Anywhere Anytime) อีกทั้งยังรองรับการจัดการข้อมูลเชิงพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยยกระดับการเข้าถึงฐานข้อมูลให้สะดวก รวดเร็ว และพร้อมใช้งานทันทีเมื่อต้องการ ซึ่งมีขั้นตอนการจัดเก็บข้อมูล ดังนี้

1. การเก็บข้อมูลภาคสนาม พิกัดหลุมเจาะ ภาพประกอบ รายงานผลการเจาะสำรวจ (Boring Log)
2. การสร้าง Google My Maps
 - 2.1 สร้างแผนที่ใหม่ พร้อมตั้งชื่อโครงการ เช่น “แผนที่ DOH Boring Log”
 - 2.2 บั๊กหมุดพิกัดหลุมเจาะ ลงบนแผนที่ตามค่าพิกัดที่ได้จากภาคสนาม
 - 2.3 แนบไฟล์ข้อมูล ได้แก่ รูปผลการเจาะสำรวจ (Boring Log) รูปแผนที่สังเขป รูปตัด และรูปภาพการทำงาน โดยใช้ไฟล์ PDF หรือ JPG
3. การเผยแพร่ข้อมูล แชร์แผนที่ออนไลน์ โดยสร้างลิงก์ให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงได้
4. การเข้าใช้งาน และการบำรุงรักษาข้อมูล จะมีการอัปเดตข้อมูลใหม่ การตรวจสอบความถูกต้อง และการสำรองข้อมูล (Backup) เพื่อป้องกันการสูญหาย

การจัดเก็บข้อมูลงานเจาะสำรวจชั้นดินในรูปแบบหมุดพิกัดบนแผนที่ Google My Maps ช่วยให้การบริหารจัดการข้อมูลมีความเป็นระบบมากยิ่งขึ้น ผู้ใช้งานสามารถค้นหารายละเอียด และตรวจสอบข้อมูลของแต่ละหลุมเจาะได้อย่างรวดเร็วผ่านทางเว็บไซต์หรือจากลิงก์ที่แชร์ให้แก่ผู้เกี่ยวข้อง โดยไม่จำเป็นต้องค้นหาเอกสารหรือเพิ่มข้อมูลจำนวนมากเหมือนในรูปแบบเดิม ซึ่งสามารถสรุปข้อดีข้อจำกัด และข้อเสนอแนะการใช้ Google My Maps เก็บข้อมูลงานเจาะสำรวจชั้นดินได้ ดังนี้

1. ข้อมูลถูกจัดเก็บเป็นหมวดหมู่ จำแนกตามพื้นที่หรือโครงการได้ชัดเจน
2. สามารถเข้าถึงฐานข้อมูลได้ทุกที่ทุกเวลา (Anywhere Anytime) เพียงเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต
3. รองรับการทำงานร่วมกัน (Collaboration) ทำให้เจ้าหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถวิเคราะห์และใช้งานข้อมูลจากแหล่งเดียวกันได้สะดวก ลดความซ้ำซ้อน
4. การเผยแพร่ข้อมูลทำได้สะดวกรวดเร็ว เพียงสร้างลิงก์แนบไว้ในเว็บไซต์หลักของกรมทางหลวงหรือช่องทางอื่น ๆ
5. สามารถเพิ่มและปรับปรุงข้อมูลได้ง่าย เจ้าหน้าที่สามารถอัปเดต แก้ไขหรือปรับเปลี่ยนข้อมูลได้ด้วยตนเอง โดยไม่ต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญในระบบสารสนเทศ
6. รองรับการเชื่อมโยงกับระบบนำทาง (Navigation) สามารถใช้หมุดพิกัดเพื่อนำทางไปยังตำแหน่งหลุมเจาะจริงได้โดยตรงผ่าน Google My Maps



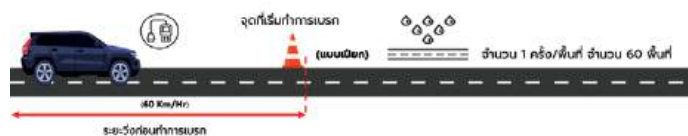
ตัวอย่างการแสดงผลข้อมูลการเจาะสำรวจชั้นดินบนแผนที่ออนไลน์ Google My Maps

งานวิจัยและพัฒนาทาง

โครงการศึกษาพัฒนากระบวนการสำรวจและเก็บข้อมูลค่าความฝืดของผิวทางด้วยระบบการชะลอผ่านพอร์ต OBD (On-board diagnostics) ของรถยนต์เพื่อประเมินความปลอดภัยของถนน

สำนักวิจัยและพัฒนาทางหลวง กรมทางหลวง มีภารกิจหลักในการค้นคว้าวิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับงานทางจากการศึกษาและค้นคว้าพบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมากหนึ่งในสาเหตุที่พบ คือสภาพถนนที่ไม่ปลอดภัยอันเนื่องมาจากสภาพพื้นผิวถนนที่ลื่นหรือสภาพพื้นผิวถนนที่มีค่าความฝืด (Skid Resistance) ระหว่างผิวทางและล้อรถมีค่าต่ำซึ่งกรมทางหลวงควรมีข้อมูลค่าสัมประสิทธิ์ความเสียดทาน (Coefficient of friction: μ) ที่เพียงพอ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาซ่อมบำรุงถนนร่วมกับข้อมูลด้านอื่น ๆ ให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ในปัจจุบันรถยนต์ทั่วไปมีพอร์ต On-board diagnostics (OBD) ทำหน้าที่ตรวจสอบระบบการทำงานภายในรถยนต์แจ้งเตือน และส่งออกข้อมูลในการขับขี่เพื่อให้ทราบถึงการทำงานของเครื่องยนต์รวมถึงข้อมูลด้านความปลอดภัยของตัวรถ เช่น รอบเครื่องยนต์ อัตราการสิ้นเปลืองพฤติกรรมกรมการเบรก และแรงกระทำเพื่อการหยุดรถซึ่งข้อมูลเหล่านี้มีมาตรฐานที่ผู้ผลิตรถยนต์ต้องปฏิบัติตามส่งผลให้ข้อมูลมีความถูกต้องและน่าเชื่อถือ จากที่กล่าวมาสำนักวิจัยและพัฒนาทางหลวง กรมทางหลวง จึงมีแนวคิดในการศึกษาข้อมูลที่ได้จาก OBD เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างค่าความฝืดของผิวถนนที่ได้จากเครื่องมือตรวจวัดตามมาตรฐานสากล กับข้อมูลจาก OBD โดยมีวัตถุประสงค์ว่าสำรวจด้วย OBD สามารถประเมินค่าความฝืดเบื้องต้นและช่วยวางแผนการจัดการซ่อมบำรุงผิวทางยกระดับประสิทธิภาพในการทำงานได้

โครงการนี้ได้พัฒนาระบบเก็บข้อมูลต้นแบบ ประกอบด้วยอุปกรณ์อ่านค่า OBD (Vgate vLinker FS) ระบบประมวลผล (Raspberry Pi) อุปกรณ์ระบุพิกัด (GPS) และอุปกรณ์วัดความเร่ง (Accelerometer) จากนั้นได้ติดตั้งชุดอุปกรณ์ลงในรถยนต์ทดสอบมาตรฐาน (TOYOTA REVO) การทดสอบภาคสนามดำเนินการบนสายทางที่คัดเลือกไว้ 90 แห่งทั่วประเทศ (รวม 450 กิโลเมตร) โดยมีการทดสอบรวม 4 รูปแบบ (คือ การเร่งและการชะลอในสภาวะแห้งและเปียก) และนำข้อมูลที่ได้จาก OBD (เช่น ความเร็วล้อ ความเร่ง) มาเปรียบเทียบเพื่อหาความสัมพันธ์กับค่าความฝืดมาตรฐานที่วัดได้จากเครื่องมือหลักของกรมทางหลวง (ASFT T-10) และเครื่องมือวัดแบบจุด (DFT) จากการวิเคราะห์ในส่วนแรก (30 พื้นที่) พบว่า "วิธีชะลอในสภาวะเปียก" ให้ผลความสัมพันธ์สูงสุด จึงถูกคัดเลือกมาใช้เป็นวิธีมาตรฐานในการศึกษาหลัก



ภาพการทดสอบภาคสนามด้วยวิธีชะลอสภาวะเปียก

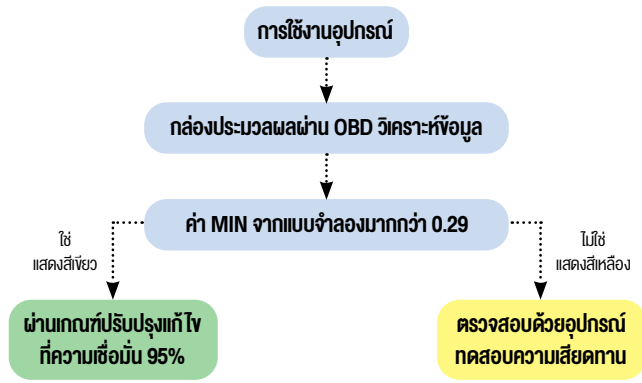
• แบบจำลองความสัมพันธ์ค่าสัมประสิทธิ์ความเสียดทานและตัวแปรที่วัดผ่าน OBD

$$\text{ค่าสัมประสิทธิ์ความเสียดทาน} = -0.00698 + 0.00221(X6) - 0.00003(X7)$$

- โดยที่ X6 คือ ค่าเฉลี่ยของผลต่างความเร็วล้อหน้าและหลังรูปแบบยกกำลังสอง

- และ X7 คือ ค่าเฉลี่ยของความเร่ง/ความหน่วงจาก Accelerometer

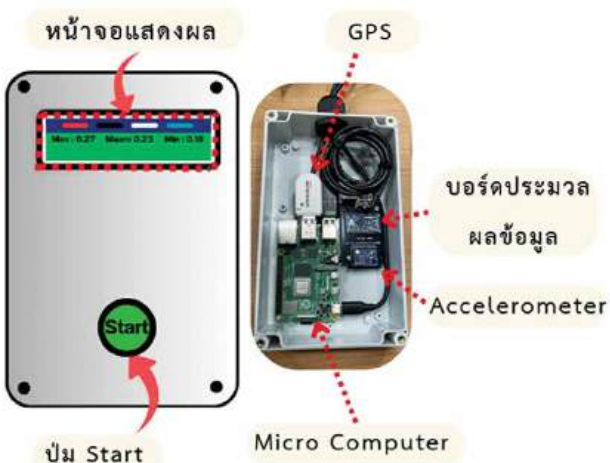
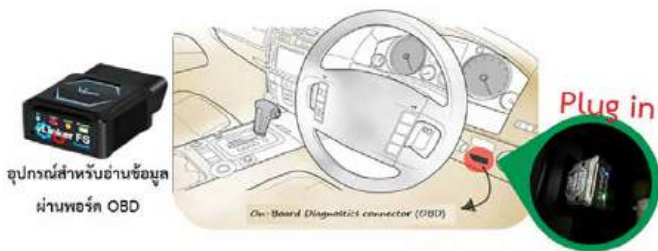
• แบบจำลองนี้ให้ค่าความสัมพันธ์ (R^2) ที่ 0.675 เมื่อเทียบกับค่าจากเครื่องมือ T-10 และมีค่าความคลาดเคลื่อนเฉลี่ยสัมบูรณ์ (MAPE) ที่ 17.87%



แผนผังการใช้งานอุปกรณ์

กรมทางหลวงสามารถนำผลลัพธ์นี้ไปพัฒนาระบบปฏิบัติงานได้ โดยนำอุปกรณ์ที่พัฒนาขึ้นในโครงการนี้ไปใช้คัดกรองสายที่มีความเสี่ยงจากปัญหาสภาพพื้นผิวถนนขึ้น

โครงการนี้ถือเป็นนวัตกรรมที่ช่วยให้กรมทางหลวงสามารถสำรวจและคัดกรองความปลอดภัยด้านความผิดของผิวทางเบื้องต้นได้อย่าง รวดเร็ว และด้วยต้นทุนที่ต่ำ เพื่อยกระดับการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) ของกรมทางหลวงต่อไป



อุปกรณ์ประเมินค่าความผิดของถนนผ่าน OBD

หมายเหตุ : อุปกรณ์ประเมินค่าความผิดของถนนผ่าน OBD อยู่ระหว่างการขออนุสิทธิบัตร

โครงการศึกษาการเสริมกำลังสะพานคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอรุ่นเก่าของกรมทางหลวงโดยวิธีการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายตลอดอายุการใช้งานเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความคุ้มค่าในการให้บริการ

กรมทางหลวง ได้ออกแบบและก่อสร้างสะพานคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอ ความยาวช่วงตั้งแต่ 18 ถึง 30 เมตรมาตั้งแต่ปี 2515 และยังคงแพร่หลายอยู่ทุกวันนี้ เนื่องจากเป็นรูปแบบสะพานที่ก่อสร้างและบำรุงรักษาได้สะดวก อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงน้ำหนักบรรทุกออกแบบทำให้สะพานคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอจำนวนกว่า 300 สะพานมีกำลังรับน้ำหนักต่ำกว่ามาตรฐาน



ภาพรวมของสะพานตัวอย่างและสภาพการจราจรของรถบรรทุก

โครงการนี้ได้ทำการวิเคราะห์หาแนวทางการเสริมกำลังคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอช่วงแชน 18 เมตร 22 เมตร 26 เมตร และ 30 เมตร รุ่นเก่าของกรมทางหลวง เพื่อให้สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกทุกตามมาตรฐานการออกแบบปัจจุบัน AASHTO HL-93 ได้อย่างคุ้มค่า การวิเคราะห์ได้พิจารณาการเสื่อมสภาพของคานและพื้นสะพานภายหลังการเสริมกำลังร่วมกับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น โดยแนวทางการเสริมกำลังที่ทำให้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตลอดอายุการใช้งาน ซึ่งประกอบด้วย ค่าเสริมกำลัง ณ ปีปัจจุบันและค่าก่อสร้างสะพานใหม่ (เฉพาะคานและพื้นสะพาน) ในอนาคตเมื่อคานสะพานเสื่อมสภาพจนสิ้นอายุการใช้งานภายหลังการเสริมกำลังเทียบต่ออายุบริการภายหลังการเสริมกำลังมีค่าต่ำที่สุด ถือเป็นแนวทางการเสริมกำลังที่คุ้มค่า การเสื่อมสภาพพิจารณาเฉพาะปัจจัยจากการใช้งาน ได้แก่ ความล้าที่เกิดขึ้นกับคานและพื้นสะพานเนื่องจากการจราจรของรถบรรทุก การประเมินการเสื่อมสภาพอาศัยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยมีการเจาะเก็บตัวอย่างวัสดุและการตรวจวัดพฤติกรรมมารับน้ำหนักบรรทุกของสะพาน รวมถึงการคาดการณ์ปริมาณการจราจรของรถบรรทุกมาประกอบการประเมิน การเสริม

กำลังคานพิจารณา การเพิ่มการอัดแรง (Pre-stressing) การเสริมเหล็กกำลังสูง (High Strength Rebar) และการเสริมแผ่นคาร์บอนไฟเบอร์ (CFRP) ในส่วนของพื้นพิจารณาเฉพาะการรื้อพื้นเดิมทิ้งและก่อสร้างพื้นใหม่ทดแทน



การดำเนินการตรวจวัดแรงดึงในลวดอัดแรง และตรวจวัดพฤติกรรมของสะพานด้วยน้ำหนักจากรถบรรทุกในภาคสนาม

สะพานตัวอย่าง 6 สะพานซึ่งครอบคลุมความยาวช่วงปริมาณรถบรรทุกหนัก (ตั้งแต่ 3 เพลาขึ้นไป) และอายุสะพานได้ถูกนำมาพิจารณาเพื่อวิเคราะห์หาแนวทางการเสริมกำลังที่คุ้มค่า ผลการวิเคราะห์แสดงสรุปดังตารางนี้

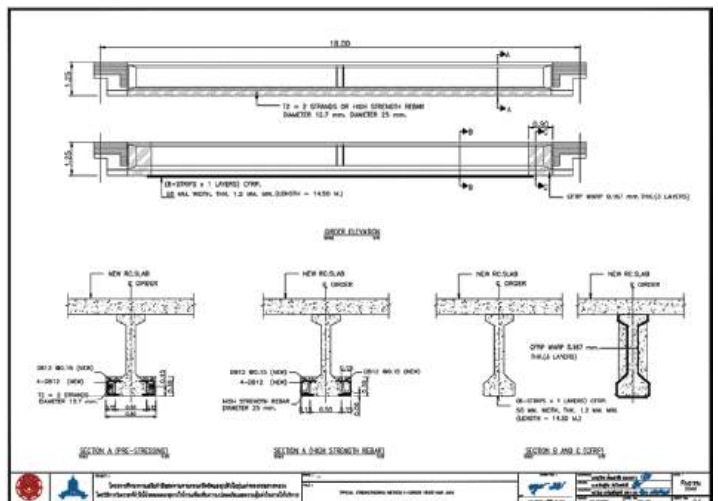
ชื่อสะพาน	สร้าง	AADT	HTT*	ปี	รายการ	ราคา** (บาท)
1. สะพานข้าม เจ้าพระยา ทล. 346 กม.10+462 (LT.) ขท.ปทุมธานี (ช่วง 18 เมตร จำนวน 20 ช่วง)	2541	57,191	1,296	2569	1) ทบคานและพื้นทั้ง/ก่อสร้างคานและพื้นใหม่	79,560,000
2. สะพานข้ามทางรถไฟ ทล. 225 กม.36+288 (LT.) ขท.นครสวรรค์ ที่ 2 (ช่วง 22 เมตร จำนวน 12 ช่วง และช่วง 26 เมตร จำนวน 6 ช่วง)	2530	3,084	546	2569	1) ทบคานและพื้นทั้ง/ก่อสร้างคานและพื้นใหม่	127,476,000
3. สะพานข้ามแยกลาดปลาเค้า ทล.304 กม.13+047.48 ขท.กรุงเทพ (ช่วง 18 เมตร จำนวน 31 ช่วง และ ช่วง 26 เมตร จำนวน 1 ช่วง)	2550	71,889	109	2569	1) เสริมกำลังคานด้วยการเสริมเหล็กกำลังสูง (HR)	18,906,000
					2) ยกคานเปลี่ยนแผ่นรองคาน	32,000,000
					3) เปลี่ยนรอยต่อพื้น	816,000
					2611	1) ทบพื้นทั้ง/ก่อสร้างพื้นใหม่
4. สะพานข้ามทางรถไฟ ทล.327 กม.5+838 (LT.) ขท.ชุมพร (ช่วง 22 เมตร จำนวน 1 ช่วง)	2537	15,105	321	2569	1) เสริมกำลังคานด้วยการเสริมเหล็กกำลังสูง (HR)	954,000
					2) ยกคานเปลี่ยนแผ่นรองคาน	1,000,000
					3) เปลี่ยนรอยต่อพื้น	30,000
					2586	1) ทบพื้นทั้ง/ก่อสร้างพื้นใหม่
5. สะพานข้ามทางรถไฟ ทล.201 กม.3+265 (LT.) ขท.นครราชสีมา ที่ 2 (ช่วง 22 เมตร จำนวน 1 ช่วง)	2533	3,531	289	2569	1) เสริมกำลังคานด้วยการเสริมเหล็กกำลังสูง (HR)	765,000
					2) ยกคานเปลี่ยนแผ่นรองคาน	1,000,000
					3) เปลี่ยนรอยต่อพื้น	30,000
					2588	1) ทบพื้นทั้ง/ก่อสร้างพื้นใหม่
6. สะพานข้ามแม่น้ำน่าน ทล.11 กม.326+950 (LT.) ขท.อุตรดิตถ์ ที่ 1 (ช่วง 30 เมตร จำนวน 9 ช่วง)	2520	7,410	395	2569	1) เสริมกำลังคานด้วยการเสริมเหล็กกำลังสูง (HR)	7,572,000
					2) ยกคานเปลี่ยนแผ่นรองคาน	9,000,000
					3) เปลี่ยนรอยต่อพื้น	288,000
					2581	1) ทบพื้นทั้ง/ก่อสร้างพื้นใหม่

โดยได้จัดทำแบบรายละเอียดการเสริมกำลังและรายการประมาณราคาทั้ง 6 สะพาน เพื่อประโยชน์ในการนำไปใช้งานต่อไป จากนั้นได้จัดทำตารางแนะนำแนวทางการเสริมกำลังที่คุ้มค่าแจกแจงตามความยาวช่วง ปริมาณรถบรรทุกหนัก (ตั้งแต่ 3 เพลาขึ้นไป) และอายุสะพาน เพื่อความสะดวกแก่วิศวกรฝ่ายออกแบบและบำรุงรักษาในการใช้งาน ดังแสดงในหน้าถัดไป ตารางแนะนำแนวทางการเสริมกำลังที่คุ้มค่าแสดงให้เห็นว่า

1) คานช่วงแวน 18 เมตร และ 22 เมตร ซึ่งเป็นคานคอนกรีตอัดแรงประเภทให้แรงดึงก่อน (Pre-tensioned) เสื่อมสภาพจากความล้าเร็วกว่าคานช่วงแวน 26 เมตร และ 30 เมตร ซึ่งเป็นคานคอนกรีตอัดแรงประเภทให้แรงดึงทีหลัง (Post-tensioned) โดยคานช่วงแวน 22 เมตรเกิดการเสื่อมสภาพเร็วที่สุด

2) การเสริมกำลังคานด้วยเหล็กกำลังสูงเพียงอย่างเดียวเหมาะสมกับสะพานที่มีปริมาณการจราจรของรถบรรทุกหนักในระดับต่ำ

3) เมื่อปริมาณการจราจรของรถบรรทุกหนักเพิ่มขึ้น การเสริมคานประกอบกับการก่อสร้างพื้นใหม่เป็นแนวทางเหมาะสม โดยเริ่มจากการเสริมกำลังคานด้วยเหล็กกำลังสูงและการก่อสร้างพื้นใหม่ก่อน จากนั้นเป็นการเสริมกำลังคานด้วยการอัดแรงและการก่อสร้างพื้นใหม่ จนเมื่อปริมาณการจราจรของรถบรรทุกหนักและอายุสะพานเพิ่มขึ้นมาก การก่อสร้างสะพานใหม่ (เฉพาะคานและพื้นสะพาน) เป็นแนวทางที่คุ้มค่า



ภาพตัวอย่างแบบเสริมกำลังสะพานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอ รุ่นเก่าของกรมทางหลวง

โครงการศึกษาการบูรณะสะพานวุฒิกุล เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการให้บริการภายหลังการใช้งาน 70 ปี

สะพานวุฒิกุล สะพานประวัติศาสตร์รูปแบบคานคอนกรีตเสริมเหล็กโค้งแบบคันทัน (Bowstring) ลำดับที่ 3 ของกรมทางหลวงและของประเทศไทย เป็นสะพานขนาด 7 ช่วงสะพาน ประกอบด้วยช่วงกลางน้ำ ซึ่งเป็นคานโค้งจำนวน 4 ช่วงสะพาน และช่วงริมตลิ่ง ซึ่งเป็นคานรูปตัวที จำนวน 3 ช่วงสะพาน ความยาว $(1 \times 16.70) + (2 \times -46.70) + (2 \times 51.10) + (2 \times 18.20)$ เท่ากับ 248.70 เมตร ก่อสร้างข้ามแม่น้ำปิงที่ จ.ตาก เปิดให้บริการเมื่อปี 2496 ปัจจุบันสะพานวุฒิกุลยังคงเป็นสะพานที่มีความสำคัญต่อการคมนาคมทางถนนของประเทศ สะพานตั้งอยู่บนเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งพืชผลการเกษตร อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเป็นสะพานเก่าผ่านการใช้งานมานาน สะพานวุฒิกุลจึงถูกจำกัดพิกัดน้ำหนักบรรทุกทุกเหลือเพียง 20 ตัน ส่งผลกระทบต่อการขนส่งพืชผลการเกษตร ซึ่งใช้รถบรรทุกขนาดตั้งแต่ 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น (รถบรรทุกสิบล้อ พิกัดน้ำหนัก 25 ตัน) ในการขนส่ง สะพานมีความเสี่ยงต่อการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่ 20 ตัน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นเร่งด่วน ที่จะต้องบูรณะสะพานแห่งนี้ให้มีสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา ทั้งนี้ นอกจากความปลอดภัยของผู้ใช้ทางแล้ว ยังเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งพืชผลการเกษตร ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ อีกทั้งยังเป็นการอนุรักษ์ และเพิ่มคุณค่าการใช้ประโยชน์สะพานที่เป็นหลักฐานความสำเร็จทางวิศวกรรมให้อยู่คู่ประเทศไทยต่อไป



ลักษณะทางกายภาพของสะพานวุฒิกุล

18 m	ปีก่อสร้างเสร็จ					
	2515 - 2519	2520 - 2524	2525 - 2529	2530 - 2534	2535 - 2539	2540 - 2544
1 - 100	คาน PS 2569	คาน PS 2569	คาน PS 2569	คาน PS 2569	คาน HR 2569	คาน HR 2569
101 - 200	คาน PS 2569	คาน PS 2569	คาน PS 2569	คาน PS 2569	คาน PS 2569	คาน PS 2569
201 - 300	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2587	คาน PS 2569 พื้น Recon 2587	คาน PS 2569 พื้น Recon 2588	คาน PS 2569 พื้น Recon 2588
301 - 400	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2582	คาน PS 2569 พื้น Recon 2582
401 - 500	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2578
501 - 600	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2574

* ค้างค้ำ 3 เพลาขึ้นไป PS = เสาการอัดแรง HR = เสาเหล็กกำลังสูง Recon = ก่อสร้างใหม่ ไนโรนที่จำเป็น สามารถเสริมกำลังคานด้วย PS แทน HR ได้

22 m	ปีก่อสร้างเสร็จ					
	2515 - 2519	2520 - 2524	2525 - 2529	2530 - 2534	2535 - 2539	2540 - 2544
1 - 100	คาน PS 2569	คาน HR 2569	คาน HR 2569	คาน HR 2569	คาน HR 2569	คาน HR 2569
101 - 200	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน HR 2569	คาน HR 2569	คาน HR 2569	คาน HR 2569
201 - 300	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน HR 2569 พื้น Recon 2588	คาน HR 2569 พื้น Recon 2588
301 - 400	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน HR 2569 พื้น Recon 2582

* ค้างค้ำ 3 เพลาขึ้นไป PS = เสาการอัดแรง HR = เสาเหล็กกำลังสูง Recon = ก่อสร้างใหม่ ไนโรนที่จำเป็น สามารถเสริมกำลังคานด้วย PS แทน HR ได้

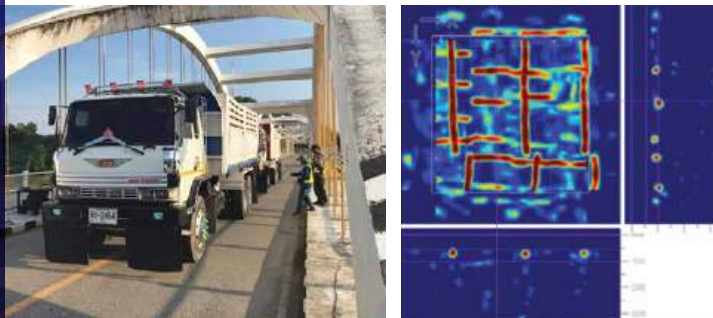
26 m	ปีก่อสร้างเสร็จ					
	2515 - 2519	2520 - 2524	2525 - 2529	2530 - 2534	2535 - 2539	2540 - 2544
1 - 100	คาน HR 2569	คาน HR 2569	คาน HR 2569	คาน HR 2569	คาน HR 2569	คาน HR 2569
101 - 200	คาน PS 2569 พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2569	คาน HR 2569 พื้น Recon 2596	คาน HR 2569 พื้น Recon 2596	คาน HR 2569 พื้น Recon 2596	คาน HR 2569 พื้น Recon 2596
201 - 300	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2587	คาน PS 2569 พื้น Recon 2587	คาน PS 2569 พื้น Recon 2588	คาน PS 2569 พื้น Recon 2588
301 - 400	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2581	คาน PS 2569 พื้น Recon 2581	คาน HR 2569 พื้น Recon 2582	คาน HR 2569 พื้น Recon 2582
401 - 500	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2576	คาน PS 2569 พื้น Recon 2577	คาน HR 2569 พื้น Recon 2578
501 - 600	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2574	คาน HR 2569 พื้น Recon 2574
601 - 700	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2569	คาน HR 2569 พื้น Recon 2572
701 - 800	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน HR 2569 พื้น Recon 2569
801 - 900	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน HR 2569 พื้น Recon 2569

* ค้างค้ำ 3 เพลาขึ้นไป PS = เสาการอัดแรง HR = เสาเหล็กกำลังสูง Recon = ก่อสร้างใหม่ ไนโรนที่จำเป็น สามารถเสริมกำลังคานด้วย PS แทน HR ได้

30 m	ปีก่อสร้างเสร็จ					
	2515 - 2519	2520 - 2524	2525 - 2529	2530 - 2534	2535 - 2539	2540 - 2544
1 - 100	คาน HR 2569 พื้น Recon 2612	คาน HR 2569 พื้น Recon 2613	คาน HR 2569 พื้น Recon 2613	คาน HR 2569 พื้น Recon 2613	คาน HR 2569 พื้น Recon 2613	คาน HR 2569 พื้น Recon 2613
101 - 200	คาน PS 2569 พื้น Recon 2596	คาน HR 2569 พื้น Recon 2596	คาน HR 2569 พื้น Recon 2596	คาน HR 2569 พื้น Recon 2596	คาน HR 2569 พื้น Recon 2597	คาน HR 2569 พื้น Recon 2597
201 - 300	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2587	คาน PS 2569 พื้น Recon 2587	คาน PS 2569 พื้น Recon 2588	คาน PS 2569 พื้น Recon 2588
301 - 400	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2580	คาน PS 2569 พื้น Recon 2581	คาน HR 2569 พื้น Recon 2581	คาน HR 2569 พื้น Recon 2582	คาน HR 2569 พื้น Recon 2582
401 - 500	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2576	คาน PS 2569 พื้น Recon 2576	คาน HR 2569 พื้น Recon 2577	คาน HR 2569 พื้น Recon 2578
501 - 600	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2576	คาน HR 2569 พื้น Recon 2577	คาน HR 2569 พื้น Recon 2578
601 - 700	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน PS 2569 พื้น Recon 2569	คาน HR 2569 พื้น Recon 2572
701 - 800	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน HR 2569 พื้น Recon 2569	คาน HR 2569 พื้น Recon 2569
801 - 900	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน HR 2569 พื้น Recon 2569
901 - 1000	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน พื้น Recon 2569	คาน HR 2569 พื้น Recon 2569

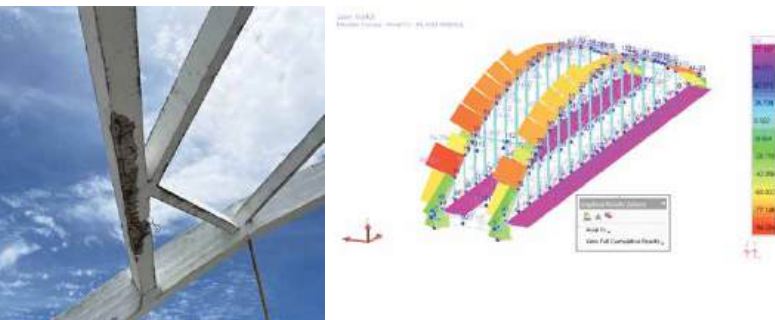
* ค้างค้ำ 3 เพลาขึ้นไป PS = เสาการอัดแรง HR = เสาเหล็กกำลังสูง Recon = ก่อสร้างใหม่ ไนโรนที่จำเป็น สามารถเสริมกำลังคานด้วย PS แทน HR ได้

โครงการนี้ได้ทำการตรวจสอบสะพานนุฎมิกุลเชิงลึก ได้แก่ การสำรวจค่าระดับและมิติสะพาน การสำรวจความเสียหาย การสำรวจรายละเอียดเหล็กเสริม การเจาะทดสอบวัสดุ การตรวจวัดพฤติกรรมการรับน้ำหนักบรรทุก รวมถึงการสำรวจชั้นดินและฐานรากสะพาน เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการจัดทำแบบจำลองไฟไนต์เอลิเมนต์ของสะพานในการประเมินกำลังรับน้ำหนักที่เหลืออยู่และการออกแบบบูรณะเสริมกำลังที่เหมาะสม เพื่อให้สะพานมีกำลังรับน้ำหนักเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบปัจจุบัน AASHTO LRFD 2020



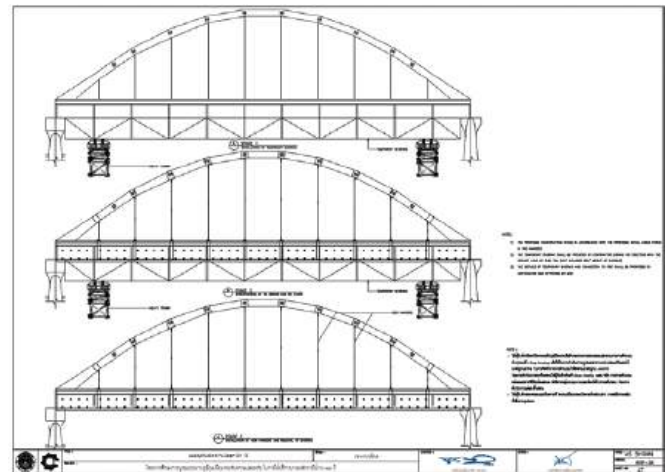
ตรวจวัดพฤติกรรมของสะพานด้วยน้ำหนักจากรถบรรทุก ในภาคสนามและสำรวจรายละเอียดเหล็กเสริมโดยใช้วิธีสแกนที่พื้นผิวคอนกรีตด้วยวิธี Ground Penetrating Radar (GPR)

ผลการตรวจสอบสะพานนุฎมิกุล พบว่า สะพานมีความเสียหายเป็นบริเวณกว้าง การถ่ายแรงของช่วงคานโค้ง (Arch Rib) ไม่สมบูรณ์เนื่องจากการชำรุดของเหล็กแนวตั้ง ยึดคานโค้งและคานรับแรงดึง (Hanger) คอนกรีตเสื่อมสภาพ ระยะความลึกของการเกิดคาร์บอนเนชั่นเกินกว่าระยะคอนกรีตหุ้มเหล็กเสริมแสดงถึงแนวโน้มในการที่เหล็กเสริมเกิดการกัดกร่อน ฐานรากสะพานฝั่ง จ.ตาก มีแนวโน้มเกิดการกัดเซาะ อย่างไรก็ตาม สะพานนุฎมิกุลยังคงมีเสถียรภาพ ไม่พบการทรุดตัวของตอม่อสะพาน



ภาพความเสียหายของโครงสร้างสะพานและการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองไฟไนต์เอลิเมนต์

ผลการวิเคราะห์แบบจำลองไฟไนต์เอลิเมนต์ของสะพานนุฎมิกุล ในส่วนของคานโค้ง ให้ทำการเพิ่มขนาดคาน (Concrete Jacketing) คานรับแรงดึงยึดคานโค้งในแนวราบ (Tension Girder) ให้เพิ่มขนาดคานพร้อมด้วยการอัดแรงคานเพิ่มเติม (Concrete Jacketing and Pre-stressing) เหล็กแนวตั้งยึดคานโค้งและคานรับแรงดึงให้ทำการรื้อเปลี่ยนใหม่ทุกเส้น พื้นสะพานให้ทำการทุบทิ้งก่อสร้างใหม่ ในส่วนของช่วงริมตลิ่ง ซึ่งเป็นระบบคานคอนกรีตเสริมเหล็กรูปตัวที ให้ทำการเพิ่มขนาดคานพร้อมด้วยการอัดแรงคานเพิ่มเติมและทุบพื้นสะพานทิ้งก่อสร้างใหม่เช่นเดียวกับช่วงคานโค้ง โดยในงานคอนกรีตให้ทำการทาผิวคอนกรีตเก่าและคอนกรีตใหม่ด้วยน้ำยาป้องกันการเสื่อมสภาพ ลดการเกิดคาร์บอนเนชั่น แผ่นรองคานสะพานและรอยต่อพื้นสะพานทั้งในช่วงคานโค้งและช่วงเชิงลาดให้ทำการรื้อเปลี่ยนใหม่ทั้งหมด ฐานรากสะพานฝั่ง จ.ตาก ให้ทำการป้องกันการกัดเซาะด้วยกล่องหินลวดตาข่าย (Gabion Box)



ภาพตัวอย่างแบบบูรณะสะพานนุฎมิกุล

นอกจากนี้ ยังได้แนะนำให้ทำการติดตั้งระบบเฝ้าติดตามสภาพเชิงโครงสร้างระยะยาว (Long-term Structural Health Monitoring System) และระบบไฟส่องสว่างบนสะพานด้วย โดยได้จัดทำแบบรายละเอียดการบูรณะ แผนการตรวจสอบและบำรุงรักษาสะพาน และรายการประมาณราคาค่าบูรณะ คิดเป็นวงเงินประมาณ 480 ล้านบาท ประมาณราคา ณ เดือน มีนาคม 2568 (ราคาดังกล่าวยังไม่รวมค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบความแข็งแรงของโครงสร้างเพิ่มเติมอีกครั้งก่อนดำเนินการบูรณะ)



ภาพตัวอย่างของสะพานหลังการบูรณะและติดตั้งระบบไฟส่องสว่าง

โครงการศึกษาเพื่อแก้ปัญหาพื้นสะพาน แตกร้าจากความล้าโดยใช้คอนกรีตผสม ยางรถยนต์เก่าบดละเอียด

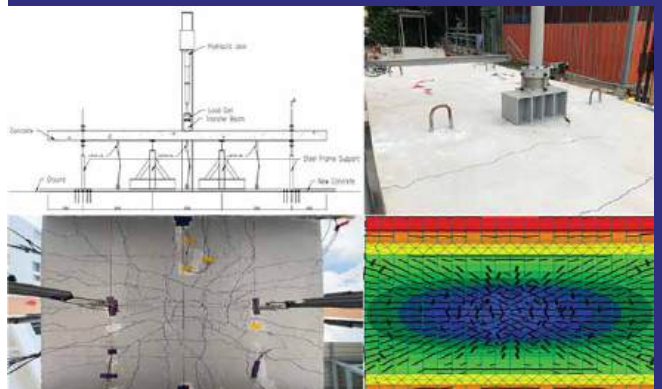
สะพานประกอบด้วยโครงสร้างส่วนต่าง ๆ เช่น พื้นสะพาน คานสะพาน ตอม่อสะพาน และฐานรากสะพาน ทำหน้าที่ร่วมกันในการถ่ายน้ำหนักจากรถลงสู่ดินฐานราก เนื่องจากพื้นสะพานเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างสะพานที่รองรับแรงกระแทกและการขัดสีจากการจราจรโดยตรง จึงเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างสะพานที่ได้รับความเสียหายมากที่สุด ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับพื้นสะพานเนื่องจากการจราจรอยู่ในรูปของการแตกร้าของคอนกรีต การแตกร้าเริ่มต้นจากบริเวณกึ่งกลางท้องพื้นสะพาน จากนั้นจะขยายวงกว้างและลุกลามขึ้นไปด้านบน การแตกร้าจะยิ่งลุกลามอย่างรวดเร็วเมื่อมีรถบรรทุกหนักวิ่งผ่าน การแตกร้าของพื้นสะพานส่งผลกระทบต่อความมั่นคงแข็งแรงโดยรวมของสะพานเป็นอันตรายต่อผู้ใช้ทาง

การแตกร้าของพื้นสะพานเนื่องจากการจราจรมีสาเหตุมาจากพื้นสะพานเกิดความล้า ซึ่งเป็นกระบวนการเสื่อมสภาพของโครงสร้างจากน้ำหนักหรือแรงที่มากระทำซ้ำ ๆ ต่อโครงสร้าง จนกระทั่งโครงสร้างเกิดความเสียหายเมื่อรอบของแรงกระทำซ้ำมีจำนวนมากพอถึงแม้ว่าขนาดของแรงกระทำนั้นจะมีค่าต่ำกว่ากำลังรับแรงของโครงสร้างก็ตาม โดยทั่วไปแล้ว โครงสร้างจะต้านทานความล้าได้ดีขึ้นเมื่อกำลังรับแรงของโครงสร้างเพิ่มขึ้น ดังนั้น ในการแก้ปัญหาคอนกรีตแตกร้าของพื้นสะพานเนื่องจากความล้าจึงนิยมทำการเพิ่มกำลังรับแรงของพื้นสะพานโดยการเพิ่มความหนาพื้นสะพาน หรือไม่ก็เพิ่มจำนวนคานรองรับพื้นสะพานเพื่อลดความกว้างของพื้นสะพาน อย่างไรก็ตามวิธีการดังกล่าวเป็นการเพิ่มน้ำหนักตายตัวให้กับสะพานทำให้ตอม่อและฐานรากสะพานต้องรับน้ำหนักบรรทุกเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นวิธีการที่สิ้นเปลืองเนื่องจากการเพิ่มกำลังรับแรงของพื้นสะพานที่เพิ่มขึ้นมีค่าสูงกว่าน้ำหนักล้อรถบรรทุกที่หนักที่สุดที่คาดว่าจะวิ่งผ่านสะพานมากจนเกินความจำเป็น การแก้ปัญหาพื้นสะพานแตกร้าเนื่องจากความล้าโดยวิธีการที่เหมาะสมกว่าจึงควรทำการปรับปรุงคุณภาพของคอนกรีตที่ใช้ก่อสร้างพื้นสะพานให้มีความต้านทานความล้าที่สูงขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงการเพิ่มความหนาพื้นสะพาน

โครงการนี้ได้ทดลองนำยางรถยนต์เก่าบดละเอียดมาเป็นส่วนผสมคอนกรีตพื้นสะพานในสัดส่วนร้อยละ 25 โดยปริมาตรแทนที่ปริมาตรทราย ซึ่งเป็นสัดส่วนตามคำแนะนำของงานวิจัยในต่างประเทศ และได้ทำการประเมินความสามารถของคอนกรีตผสมยางรถยนต์เก่าบดละเอียดในการลดการแตกร้าของพื้นสะพานเนื่องจากความล้าจากการจราจรของรถบรรทุกหนัก โดยได้ทำการทดสอบพื้นสะพานจำลองขนาดเท่าจริงที่ก่อสร้างด้วยคอนกรีตผสมยางรถยนต์เก่าบดละเอียดเทียบกับพื้นสะพานที่ก่อสร้างด้วยคอนกรีตปกติ ทั้งกำลังรับแรงและกำลังต้านทานความล้าในห้องปฏิบัติการ ผลของการใส่ยางรถยนต์เก่าบดละเอียดในส่วนผสมคอนกรีตทำให้กำลังรับแรงอัดของคอนกรีตปกติมีค่าต่ำลง ส่งผลให้กำลังรับแรงของพื้นสะพานมีค่าต่ำลงด้วย แต่ยังคงสูงเพียงพอที่สามารถรองรับน้ำหนักล้อรถบรรทุกตามมาตรฐานการออกแบบปัจจุบันได้อย่างปลอดภัย ข้อดีของการใส่ยางรถยนต์เก่าบดละเอียดในส่วนผสมคอนกรีต คือ คอนกรีตมีความเหนียวขึ้น ส่งผลดีต่อกำลังต้านทานความล้าของพื้นสะพาน พื้นสะพานคอนกรีตผสมยางรถยนต์เก่าบดละเอียดสามารถลดการแตกร้าของพื้นสะพานเนื่องจากความล้าจากการจราจรของรถบรรทุกหนักได้อย่างมีนัยสำคัญ



สภาพปัญหาพื้นสะพานแตกร้าเนื่องจากความล้าจากการจราจรของรถบรรทุกหนักและเศษยางรถยนต์เก่าบดละเอียด



ตัวอย่างพื้นสะพานจำลองและแบบจำลองไฟไนต์เอลิเมนต์จำลอง

เส้นโค้งความล้าจำลองกำลังต้านทานความล้า และแบบจำลองไฟไนต์เอลิเมนต์จำลองกำลังรับแรงของพื้นสะพานได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อใช้ประกอบมาตรฐานการออกแบบในการวิเคราะห์หาความหนาพื้นสะพานที่เหมาะสมตามระยะห่างระหว่างคาน ผลการวิเคราะห์โดยใช้คอนกรีตที่มีกำลังรับแรงอัด 300 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร ซึ่งเป็นค่ากำลังรับแรงอัดออกแบบของคอนกรีตพื้นสะพานของสะพานระบบพื้นคานของกรมทางหลวง เท่ากันทั้งพื้นสะพานคอนกรีตปกติและพื้นสะพานสะพานคอนกรีตผสมยางรถยนต์เก่าบดละเอียดแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า คอนกรีตผสมยางรถยนต์เก่าบดละเอียดที่มีกำลังรับแรงอัดประลัยเท่ากับคอนกรีตปกติ มีศักยภาพที่ดีกว่าคอนกรีตปกติในการนำมาก่อสร้างเป็นพื้นสะพานเพื่อด้านทานความล้าจากการจราจรของรถบรรทุกหนัก โดยดูได้จากความหนาขั้นต่ำของพื้นสะพานคอนกรีตผสมยางรถยนต์เก่าบดละเอียดที่ต้องการมีค่าน้อยกว่าความหนาขั้นต่ำที่ต้องการในกรณีของพื้นสะพานคอนกรีตปกติ และระยะห่างระหว่างคานสูงสุดที่ยอมให้มีค่ามากกว่าเมื่อพิจารณาที่ความหนาพื้นสะพานเท่ากัน เช่น ในกรณีระยะห่างระหว่างคาน 2.00 เมตรเท่ากัน พื้นสะพานคอนกรีตปกติต้องมีความหนาขั้นต่ำ 0.22 เมตร โดยหากก่อสร้างด้วยคอนกรีตผสมยางรถยนต์เก่าบดละเอียด ความหนาพื้นที่ต้องการจะลดลง เหลือเพียง 0.17 เมตร หรือในกรณีที่ความหนาพื้นสะพาน 0.20 เมตรเท่ากัน ระยะห่างระหว่างคานที่มากที่สุดที่ยอมให้สำหรับพื้นสะพานคอนกรีตปกติ มีค่าเท่ากับ 1.79 เมตร โดยหากก่อสร้างพื้นสะพานด้วยคอนกรีตผสมยางรถยนต์เก่าบดละเอียด ระยะห่างระหว่างคานที่มากที่สุดที่ยอมให้ จะเพิ่มขึ้นเป็น 2.35 เมตร

		ระยะห่างระหว่างคาน (เมตร)					
		1.50	1.60	1.70	1.80	1.90	2.00
ความหนาพื้นสะพาน (เมตร)	0.15	69.6	63.4	58.4	50.6	48.2	44.8
	0.16	75.8	69.5	64.4	56.1	54.4	51.4
	0.17	81.2	74.7	69.6	61.0	59.5	56.6
	0.18	88.5	81.7	76.6	67.3	66.3	63.7
	0.19	92.0	85.3	80.4	70.9	70.7	68.6
	0.20	96.3	89.5	84.5	75.0	74.5	72.2

กำลังรับแรงอัดประลัย P_u (ตัน) ของพื้นสะพานคอนกรีตปกติ

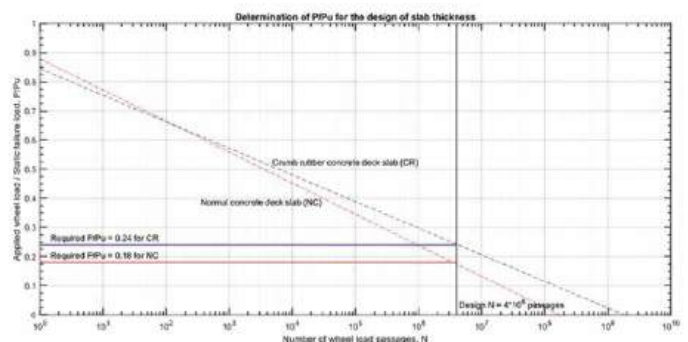
ยางรถยนต์เก่าบดละเอียดเป็นวัสดุที่หาได้ในประเทศ ราคาไม่แพง สัดส่วนยางรถยนต์เก่าบดละเอียดร้อยละ 25 โดยปริมาตรทรายไม่ก่อให้เกิดความยุ่งยากในการผสมคอนกรีต สามารถลดการแตกร้าวของพื้นสะพานเนื่องจากความล้าจากการจราจรของรถบรรทุกหนักได้อย่างเป็นรูปธรรม ในทางอ้อมพื้นสะพานที่บางลงจากการใช้คอนกรีตผสมยางรถยนต์เก่าบดละเอียดช่วยลดน้ำหนักโดยรวมของโครงสร้างสะพาน ทำให้ประหยัดค่าก่อสร้างสะพาน อีกทั้ง การใช้ยางรถยนต์เก่าบดละเอียดเป็นการลดปริมาณขยะที่เป็นมลพิษ ช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จึงควรส่งเสริมให้มีการนำยางรถยนต์เก่าบดละเอียดมาใช้เป็นส่วนผสมของงานคอนกรีตพื้นสะพานของกรมทางหลวง

		คอนกรีตปกติ	คอนกรีตผสมยางรถยนต์เก่าบดละเอียด
		ระยะห่างระหว่างคาน (เมตร)	
	1.50	0.16	0.15
	1.60	0.18	0.15
	1.70	0.19	0.15
	1.80	0.21*	0.16
	1.90	0.21*	0.16
	2.00	0.22*	0.17

ระยะห่างระหว่างคานสะพานสูงสุด (เมตร)

		คอนกรีตปกติ	คอนกรีตผสมยางรถยนต์เก่าบดละเอียด
		ความหนาพื้นสะพาน (เมตร)	
	0.15	-	1.78**
	0.16	1.52*	1.98**
	0.17	1.59*	2.05***
	0.18	1.69*	2.18***
	0.19	1.74*	2.28***
	0.20	1.79*	2.35***

ความหนาขั้นต่ำของพื้นสะพาน (เมตร)



เส้นโค้งความล้าในการวิเคราะห์หาความหนาขั้นต่ำของพื้นสะพาน

งานเครื่องกลและสื่อสาร

1. การจัดหาเครื่องจักรกลประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

สำนักเครื่องกลและสื่อสาร ได้ดำเนินการจัดหาเครื่องจักรกลใหม่จำนวน 16 รายการ ตามกรอบวงเงินลงทุนที่ได้รับอนุมัติประมาณการรายจ่ายงานเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 คิดเป็นวงเงินรวมทั้งสิ้น 412,943,000 บาท โดยเน้นการลงทุนเครื่องจักรกลหนักที่ใช้สนับสนุนภารกิจของงานก่อสร้างทางของกรมทางหลวงให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐานการก่อสร้างและปลอดภัยต่อประชาชนผู้ใช้ทางจำนวน 5 รายการ คือ

1. รถบดสันสะเทือนล้อเหล็กขนาดไม่น้อยกว่า 25 ตัน จำนวน 2 คัน ใช้ในโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการทำชั้นผิวทางให้มีความแข็งแรงเพิ่มขึ้น นำร่องในโครงการก่อสร้างทางความรับผิดชอบของศูนย์สร้างทางขอนแก่นและศูนย์สร้างทางสงขลา
2. รถเกลี่ยดินขนาด 150 แรงม้า จำนวน 5 คัน จัดหาตามความต้องการของศูนย์สร้างทางตามที่ได้รับภารกิจในการก่อสร้างทางเพิ่มขึ้น
3. รถบรรทุก (ดีเซล) ขนาด 10 ตัน 10 ล้อ แบบกระบะเท้าย จำนวน 5 คัน จัดหาตามความต้องการของศูนย์สร้างทางตามที่ได้รับภารกิจในการก่อสร้างทางเพิ่มขึ้น
4. รถชุดไฮดรอลิกตีนตะขาบ ขนาดไม่น้อยกว่า 150 แรงม้า พร้อมติดหัวเจาะกระแทก จำนวน 5 คัน จัดหาตามความต้องการของศูนย์สร้างทางตามที่ได้รับภารกิจในการก่อสร้างทางเพิ่มขึ้น
5. รถยกขนาดไม่น้อยกว่า 30 ตัน จำนวน 4 คัน จัดหาตามความต้องการของศูนย์สร้างและบูรณะสะพานตามที่ได้รับภารกิจในการก่อสร้างทางเพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ ทุกโครงการได้มีการอบรมการใช้งานเบื้องต้นให้แก่พนักงานขับและการซ่อมบำรุงรักษาแก่เจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน เพื่อการใช้งานและการซ่อมบำรุงรักษาที่ถูกต้อง

2. โครงการสัมมนาพัฒนาศักยภาพวิศวกรเครื่องกลในงานเงินหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

สำนักเครื่องกลและสื่อสาร ร่วมกับกองฝึกอบรมดำเนินการจัดโครงการสัมมนาพัฒนาศักยภาพวิศวกรเครื่องกลในงานเงินหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2568 จำนวน 58 คน ในวันที่ 9 - 13 มิถุนายน 2568 ณ สำนักเครื่องกลและสื่อสาร ถ.แจ้งวัฒนะ อ.ปากเกร็ด จ.นนทบุรี และโรงแรม เบย์ บีช รีสอร์ท จอมเทียน อ.บางละมุง จ.ชลบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดมาตรฐานและแนวทางดำเนินงานด้านวิศวกรรมเครื่องกลที่นำไปใช้ในการบริหารเครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนให้มีประสิทธิภาพ โดยในโครงการได้ดำเนินกิจกรรมที่สำคัญ คือ การอบรมทักษะการใช้เครนหรือเครื่องยกที่ถูกต้อง เป็นไปตามหลักการวิศวกรรม ให้วิศวกรเครื่องกลของกรมทางหลวงมีการตรวจสอบการใช้งานอุปกรณ์เครื่องยกที่ถูกต้อง นำความรู้ที่ได้ไปเผยแพร่และอบรมผู้ใช้งานในสังกัดให้มีการตรวจสอบความพร้อมใช้งานของเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องอยู่เสมอ เพื่อให้กรมทางหลวงมีเครื่องจักรกลที่มีมาตรฐานในการบำรุงและก่อสร้างทาง ป้องกันการเกิดอันตรายกับผู้ปฏิบัติงาน ประชาชนผู้ใช้ทางมีความมั่นใจในความปลอดภัยเมื่อเดินทาง



งานสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน

Forward to Green: ทางหลวงสู่อนาคต ที่ยั่งยืน

กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาทางหลวง จึงมีนโยบายที่มุ่งส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงอย่างยั่งยืน ควบคู่ไปกับการดำเนินงานด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม และสามารถตรวจสอบได้ โดยการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวง เพื่อให้มีความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 โดยปัจจุบันได้มีการกำหนดกรอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของกรมทางหลวงไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 5 ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมมุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม ของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570) ทั้งนี้ เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาทางหลวงอย่างยั่งยืน

ในรอบปีที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควบคู่กับการดูแลสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาและความยั่งยืนของสังคมไทย ดังนี้

1. จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน 8 โครงการ ได้แก่

- ทางหลวงหมายเลข 102 อ.ศรีษะพนาลัย - บ.ดอนโก จ.สุโขทัย
- ทางหลวงหมายเลข 4 บ.หงาว - บ.ละออง จ.ระนอง
- ทางหลวงหมายเลข 108 สะพานแม่กลาง - บ.บ่อแก้ว จ.เชียงใหม่
- ทางหลวงหมายเลข 41 สี่แยกปฐมพร - บ.เขาบ่อ จ.ชุมพร

- ทางหลวงหมายเลข 4034 ปากน้ำกระเป๋ - เขาทอง จ.กระบี่
- ทางหลวงหมายเลข 34 บางวัว - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (คลองอ้อม) จ.ฉะเชิงเทรา
- ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี
- ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 22 กับทางหลวงหมายเลข 241 และทางหลวงหมายเลข 2347 (แยกบ้านธาตุนาเวง) จ.สกลนคร



การประชุมคณะอนุกรรมการมรดกโลกทางวัฒนธรรม เพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลก อุทยานประวัติศาสตร์ ศรีสัชนาลัย ทางหลวงหมายเลข 102 อ.ศรีสัชนาลัย - บ.ดอนโก จ.สุโขทัย



การประชุมร่วมกับกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบต่อพื้นที่เตรียมประกาศเป็นแหล่งมรดกโลก พื้นที่อนุรักษ์ทะเลอันดามัน ทางหลวงหมายเลข 4 บ.หงาว - บ.ละออง จ.ระนอง

2. ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวง จำนวน 18 โครงการ ได้แก่

- สะพานข้ามคลองสุครีพ บนทางหลวงหมายเลข 3 กม.112+875 จ.ชลบุรี

- สะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 กม.62+886 (ต่อเขตแขวงสุรินทร์) - แยกเข้าอุทุมพรพิสัย ที่ กม.75+971 จ.ศรีสะเกษ
- ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา
- ทางขนานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ภายใต้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (บางขุนเทียน - บางปะอิน)
- ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 205 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 226 จ.นครราชสีมา
- สะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 4114 แยกทางหลวงหมายเลข 41 (สมอทอง) - ชายทะเล ที่ กม.4+492 จ.สุราษฎร์ธานี
- ทางหลวงหมายเลข 333 อ.หนองผุ่น - อุทัยธานี ตอน ต.หนองผุ่น - อุทัยธานี จ.อุทัยธานี
- ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 (ถ.มิตรภาพ) กับถนนเทศบาลหรือถนนข้างฝือก (แยกประโดก) และอุโมงค์บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกนครราชสีมา) จ.นครราชสีมา
- โครงการทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง
- ทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน ต.เมืองเก่า - อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา
- โครงการทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตอน อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย จ.นครราชสีมา และโครงการทางเชื่อมฝืนป่ามรดกโลกบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี - ปักธงชัย จ.ปราจีนบุรี
- ทางหลวงหมายเลข 3702 ตอน บางควาย - เขาดิน (สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง) จ.ฉะเชิงเทรา
- ทางหลวงหมายเลข 4 สายสามแยกปลาลัง - อ.เหนือคลอง จ.กระบี่
- โครงการขยายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศทางหลวงหมายเลข 101 ตอน น่าน - อ.เฉลิมพระเกียรติ (ตอน 2) จ.น่าน
- ทางหลวงหมายเลข 103 อ.ร้องกวาง - อ.งาว จ.ลำปาง
- ทางหลวงหมายเลข 212 อ.ปากคาด - บ.สมประสงค์ จ.บึงกาฬ
- ทางหลวงหมายเลข 226 บ.หนองสวาย - บ.ระเวียง จ.สุรินทร์

ยกระดับความปลอดภัยในการพัฒนาทางหลวงผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างยั่งยืน

เพื่อส่งเสริมและเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวง จึงได้จัดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนครอบคลุมทุกขั้นตอนการพัฒนาทางหลวง โดยได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชน และนำมาใช้พิจารณาประกอบการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุด โดยในปี 2568 ดำเนินการจำนวน 326 โครงการ ได้แก่

- กิจกรรมก่อสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงจำนวน 161 โครงการ
- กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่มจำนวน 60 โครงการ
- โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี 2568 จำนวน 105 โครงการ



กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง (ซ้าย) ทางหลวงหมายเลข 3004 ตอน ท่าตะโก - ไตตาล โดย แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า) (ขวา) ทางหลวงหมายเลข 4071 ตอน โกตาบารู - วังพญา โดย แขวงทางหลวงยะลา



กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม (ซ้าย) ทางหลวงหมายเลข 108 ตอน สะพานแม่กลาง - บ้านป่อแก้ว โดย แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1 (ขวา) ทางหลวงหมายเลข 306 ตอน แคราย - คลองบ้านใหม่ โดย แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 2 (ชุมแพ)

จับเคลื่อนความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

กรมทางหลวง ในฐานะหน่วยงานภาคคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ได้เข้าร่วมสนับสนุนและขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของประเทศ ทั้งในด้านการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Mitigation) และการปรับตัวต่อผลกระทบ (Adaptation) ภายใต้กรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ จึงได้เข้าร่วมกิจกรรมการประชุมเชิงปฏิบัติการ การประชุมกลุ่มย่อย การอบรมต่าง ๆ ดังนี้



(ซ้าย) การประชุมเชิงปฏิบัติการ Inception Workshop on Sound Climate Investment for Sustainable Transport Infrastructure Towards Thailand's NDC Goals
(ขวา) การเตรียมความพร้อมการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการเสริมพลังความร่วมมือ ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ



(ซ้าย) การอบรม Public Training Carbon Footprint for Organization (CFO)
(ขวา) การประชุมกลุ่มย่อย การแบ่งปันผลประโยชน์ ภายใต้โครงการเมืองคาร์บอนต่ำ (Low Carbon City Project: LCCP)



(ซ้าย) การประชุมภาคีการขับเคลื่อนการปฏิบัติงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของไทย ครั้งที่ 4 Thailand Climate Action Conference (TCAC 2025) Inspiring Climate Solutions for All
(ขวา) เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการวิชาการวิสามัญพิจารณา (ร่าง) พ.ร.บ.การรายงานการปล่อยและการเคลื่อนย้ายสารมลพิษสู่สิ่งแวดล้อม พ.ศ. ...

เสริมสร้างศักยภาพบุคลากรด้านสิ่งแวดล้อม และการเผยแพร่ความรู้สู่สังคม

กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการพัฒนาองค์ความรู้ เสริมสร้างศักยภาพบุคลากร และส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนในทุกมิติของงานทาง โดยเข้าร่วมจัดกิจกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เข้าร่วมเป็นวิทยากร และฝึกอบรมต่าง ๆ ดังนี้

1. จัดกิจกรรม “โครงการเผยแพร่องค์ความรู้และนวัตกรรมกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2568” ภายใต้แนวคิด “ทางหลวงก้าวหน้า นวัตกรรมก้าวไกล ขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ความยั่งยืน” โดยออกแบบกิจกรรมตามหลักเกณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างรอบด้าน มีการบูรณาการแนวทางลดและชดเชยการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ตลอดจนส่งเสริมให้ผู้ร่วมงานเกิดความตระหนักรู้ถึงความสำคัญของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยกรมทางหลวงจะเดินหน้านำผลการดำเนินงานตามเป้าหมาย Carbon Neutrality ภายในปี 2050 อย่างต่อเนื่อง เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาคมนาคมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน



กรมทางหลวงได้รับใบประกาศเกียรติคุณคาร์บอนนิวทรัลของงานอีเว้นท์ จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.)

2. เป็นวิทยากรด้านสิ่งแวดล้อม



เป็นวิทยากรในหัวข้อ “การยกระดับการยอมรับและความเชื่อมั่นต่อระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย” จัดโดย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

3. เข้าร่วมการฝึกอบรมด้านสิ่งแวดล้อม



(ซ้าย) เข้าร่วมการประชุมระดมความคิดเห็น การพัฒนาคู่มือการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์เชิงประยุกต์ เพื่อการวางแผนที่เกี่ยวข้องกับมรดกโลกทางธรรมชาติ
(ขวา) เข้าร่วมการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้การประเมินผลกระทบด้านต่าง ๆ ในบริบทของแหล่งมรดกโลก (Heritage Impact Assessment: HIAs)

งานบำรุงรักษาทางหลวง

กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2568 สำหรับใช้ในงานบำรุงรักษาทางหลวงทั้งสิ้น 32,788.2021 ล้านบาท แบ่งออกเป็นงบประมาณแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน กิจกรรมอำนวยการ และสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง 523.0943 ล้านบาท กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง 26,144.0697 ล้านบาท กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน 680.3479 ล้านบาท กิจกรรมแก้ไข

ปัญหาการสัญจรเร่งด่วน 200.0000 ล้านบาท โครงการจ้างที่ปรึกษา 91.4472 ล้านบาท และแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 4,603.7630 ล้านบาท และโครงการแก้ปัญหาหาระบายน้ำที่ส่งผลกระทบต่อโครงข่ายทางหลวง 545.4800 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

ผลผลิตที่ 1 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

1) กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง (สร.)	523.0943 ล้านบาท
1.1 ค่าก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ	192.2000 ล้านบาท
1.2 ค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบ	68.4250 ล้านบาท
1.3 ค่าปรับปรุงอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ	33.5370 ล้านบาท
1.4 ค่าปรับปรุงอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบ	35.3100 ล้านบาท
1.5 โครงการก่อสร้างอาคารที่ทำการ พร้อมอาคารที่พักอาศัย และสิ่งก่อสร้างประกอบ แขวงทางหลวงระนอง (ผูกพัน 2566 - 2568)	88.4973 ล้านบาท
1.6 โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลงานทาง (ภาคใต้) (ผูกพัน 2567 - 2569)	70.1250 ล้านบาท
1.7 โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัย 5 ชั้น 40 ครอบครัว ฝั่งถนนพระรามที่ 6 กรมทางหลวง (ผูกพัน 2567 - 2569)	23.1000 ล้านบาท

ผลผลิตที่ 2 : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงและสะพาน

1) กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง	26,144.0697 ล้านบาท
1.1 งานบำรุงปกติ	7,136.2800 ล้านบาท
1.2 งานบำรุงตามกำหนดเวลา	6,990.9765 ล้านบาท
1.3 งานบำรุงพิเศษและบูรณะ	9,251.7703 ล้านบาท
1.4 งานฟื้นฟูทางหลวง	2,407.9060 ล้านบาท
1.5 งานปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตขั้นพื้นฐาน	357.1369 ล้านบาท
2) กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน	200.0000 ล้านบาท
3) กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน	680.3479 ล้านบาท

แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

• โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	4,603.7630 ล้านบาท
• โครงการแก้ปัญหาหาระบายน้ำที่ส่งผลกระทบต่อโครงข่ายทางหลวง	545.4800 ล้านบาท
แผนงานยุทธศาสตร์ งบรายจ่ายอื่น (งานจ้างที่ปรึกษา)	91.4472 ล้านบาท

งานบำรุงรักษาทางหลวงสามารถแบ่งออกเป็นกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ อธิบายรายละเอียดไว้ดังต่อไปนี้

1. กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง

เป็นกิจกรรมเพื่อดำเนินการก่อสร้าง และปรับปรุงอาคารที่ทำการและอาคารที่พักอาศัยต่าง ๆ ของกรมทางหลวง ซึ่งปัจจุบันสภาพอาคารที่ทำการ และอาคารที่พักอาศัยในหน่วยงานของกรมทางหลวง มีสภาพทรุดโทรมและเสียหายเป็นจำนวนมากตามกาลเวลา กรมทางหลวงซึ่งมีสำนักงานทางหลวงจำนวน 18 แห่ง แขวงทางหลวงจำนวน 104 แห่ง และหมวดทางหลวงจำนวน 581 แห่ง รวมทั้งสิ้น 704 แห่ง ประกอบไปด้วยอาคารสำนักงานและอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ ในจำนวนดังกล่าวมีอายุการใช้งานเป็นเวลานานและจำเป็นต้องได้รับการบำรุงรักษา

2. กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง

งานบำรุงปกติ เป็นงานบำรุงทางหลวงที่ดำเนินการเพื่อให้ทางหลวง สะพาน และทรัพย์สินทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาเบื้องต้นตามปกติให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี มีอายุการใช้งานยาวนานขึ้น มีความสะดวก สะอาด เรียบร้อย และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องทำอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี โดยมีปริมาณงานไม่มากนัก ทั้งนี้รวมถึงการแก้ไขปรับปรุง หรือต่อเติมได้บ้างตามความเหมาะสม หรืออาจเป็นการบำรุงรักษาชั่วคราวเพื่อชะลอหรือหยุดยั้งความเสียหายก่อนจะได้รับการบำรุงตามกำหนดเวลา หรืองานบำรุงพิเศษและบูรณะ

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงปกติ มีดังนี้

- 1) งานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทาง
- 2) งานบำรุงรักษา ทางเท้า ทางเชื่อม เกาะแบ่งถนน และทางจักรยาน และงานซ่อมทางเท้า ทางเชื่อม เกาะแบ่งถนน และทางจักรยาน
- 3) งานระบบระบายน้ำ สะพานและโครงสร้าง
- 4) งานจราจรสงเคราะห์ และสิ่งอำนวยความสะดวก
- 5) งานภูมิทัศน์ทางหลวง
- 6) งานสนับสนุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพงานบำรุงรักษาทางหลวง

งานบำรุงตามกำหนดเวลา เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงเชิงป้องกันซึ่งจะต้องดำเนินการ เพื่อยืดอายุบริการและเสริมความแข็งแรงสำหรับรองรับปริมาณจราจรในอนาคต ประกอบด้วย งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต งานเสริมผิว

ลูกรัง งานเสริมผิวแอสฟัลต์ และงานฉาบผิวแอสฟัลต์ รวมถึงงานฉาบผิวพารา สเลอร์ซีล

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามกำหนดเวลา มีดังนี้

- 1) งานฉาบผิวแอสฟัลต์
- 2) งานเสริมผิวแอสฟัลต์
- 3) งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต



ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน บัว - ปางหมาก
กม.440+000 - กม.440+025



ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน สีแยกข้างเผือก - บัว
กม.372+500 - กม.372+800



ทางหลวงหมายเลข 1149 ตอน 0100 ห้วยไคร้ - ห้วยน้ำริน
กม.0+030 - กม.0+050



ทางหลวงหมายเลข 1 ตอน 1401 พาน - ร่องขุน
กม.890+370 - กม.919+034



ทางหลวงหมายเลข 1090 ตอน ปงสนุก - น่าน
กม.131+000 - กม.132+000

งานบำรุงพิเศษและงานบูรณะ

งานบำรุงพิเศษ เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายและมีปริมาณงานมากเกินกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงด้วยงานบำรุงปกติได้ โดยเฉพาะเส้นทางที่ไม่ได้รับการบำรุงตามกำหนดเวลาจะเกิดความเสียหายขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ต้องดำเนินการด้วยงานบำรุงพิเศษ เช่น งานปรับระดับผิวทาง งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ งานซ่อมผิวคอนกรีต งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ เป็นต้น

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามงานบำรุงพิเศษ มีดังนี้

- 1) งานปรับระดับผิวทาง
- 2) งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์
- 3) งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิมนำกลับมาใช้ใหม่

- 4) งานซ่อมทางผิวคอนกรีต
- 5) งานซ่อมลาดข้างทาง
- 6) งานซ่อมสะพานและโครงสร้าง

งานบูรณะ เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายมากเกินกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงด้วยงานบำรุงพิเศษได้ ประกอบด้วย งานบูรณะผิวทางแอสฟัลต์ และ งานบูรณะผิวทางคอนกรีต

วิธีการบูรณะ มีดังนี้

- 7) งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์
- 8) งานบูรณะทางผิวคอนกรีต

งานฟื้นฟูทางหลวง เป็นงานฟื้นฟูทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากภัยพิบัติ เช่น อุทกภัย วัตภัย ดินโคลนถล่ม และภัยพิบัติอื่น ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งภายหลังจากเหตุการณ์ภัยพิบัติยุติลงจะต้องทำการฟื้นฟูซ่อมแซมตามความเหมาะสมเพื่อให้ทางหลวงกลับสู่สภาพพร้อมใช้งานอย่างยั่งยืน ในปี 2568 ประเทศไทยประสบอุทกภัยอย่างต่อเนื่องในช่วงเดือนพฤษภาคมถึงช่วงเดือนตุลาคม ได้แก่ พายุวิภา และพายุบัวลอย ซึ่งทำให้ฝนตกหนักต่อเนื่องเป็นบริเวณกว้างและรุนแรง โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคตะวันออก เชียงเหนือ และภาคใต้

งานปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตขั้นพื้นฐาน เป็นงานปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงสายรองทางหลวงหมายเลข 4 หลัก จำนวน 2 ช่องจราจร ที่มีปริมาณจราจรต่ำกว่า 2,000 คันต่อวัน ในเส้นทางที่เป็นช่วงปลายของโครงข่าย หรือไม่ได้มีโครงข่ายต่อเนื่องกับโครงข่ายหลัก และอยู่ห่างไกลจากเขตชุมชน ให้มีคุณภาพได้มาตรฐานเพื่อส่งเสริมให้การเดินทางบนแต่ละเส้นทางมีความ

สะดวกสบาย คล่องตัว และปลอดภัย สามารถเดินทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชุมชนและเข้าถึงบริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน สถานที่ราชการได้อย่างเสมอภาคเท่าเทียม



ทางหลวงหมายเลข 3241 ตอน ศรีราชา - อ่างเก็บน้ำหนองค้อ
กม.10+600 - กม.12+130



ทางหลวงหมายเลข 3191 ตอน แยกนิคมพัฒนา - อ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล
กม.23+782 - กม.24+470



ทางหลวงหมายเลข 1081 ตอน บ่อเกลือ - เฉลิมพระเกียรติ
กม.117+700 - กม.119+600



ทางหลวงหมายเลข 1083 ตอน เด่นชาติ - นาน้อย
กม.68+675 - กม.72+000



ทางหลวงหมายเลข 1016 ตอน 0100 แม่จัน - กิ่วพร้าว
กม.4+080 - กม.6+350



ทางหลวงหมายเลข 2 ตอน บ่อทอง - มอจะบก
กม.92+000 LT. - กม.93+840 LT.



ทางหลวงหมายเลข 2 ตอน โคกกรวด - นครราชสีมา
กม.133+772 - กม.133+920



ทางหลวงหมายเลข 33 ตอน พระปรัง - โนนจิก
กม.236+400 - กม.236+900

7. โครงการจ้างที่ปรึกษา

7.1 โครงการค่าสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้จ่ายงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวงในระยะยาวปี 2568 เป็นโครงการสำรวจสภาพความเสียหายของทางโดยใช้รถสำรวจสภาพทาง และจัดทำ

ข้อมูลสภาพความเสียหายของผิวทางในรูปแบบที่สามารถนำไปใช้วิเคราะห์ด้วยโปรแกรมบริหารงานบำรุงทาง (TPMS) เพื่อแปลผลข้อมูลจัดทำรายงาน แผนงานบำรุงรักษาทางหลวงที่เหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและมีผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์คุ้มค่าต่อการลงทุน

7.2 โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศแผนรายประมาณการงานบำรุงทาง เป็นโครงการพัฒนาการจัดทำแผนรายประมาณการผ่านระบบสารสนเทศ (Online) ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและกรมทางหลวงในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการให้บริการและการดำเนินงาน สามารถลดความซ้ำซ้อนและความผิดพลาดของกระบวนการทำงานให้การจัดทำแผนรายประมาณการที่เป็นมาตรฐานตามหลักวิศวกรรมและเชื่อมโยงข้อมูลที่เป็นประโยชน์กับฐานข้อมูลราคากลางและระบบอื่น ๆ ของกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง

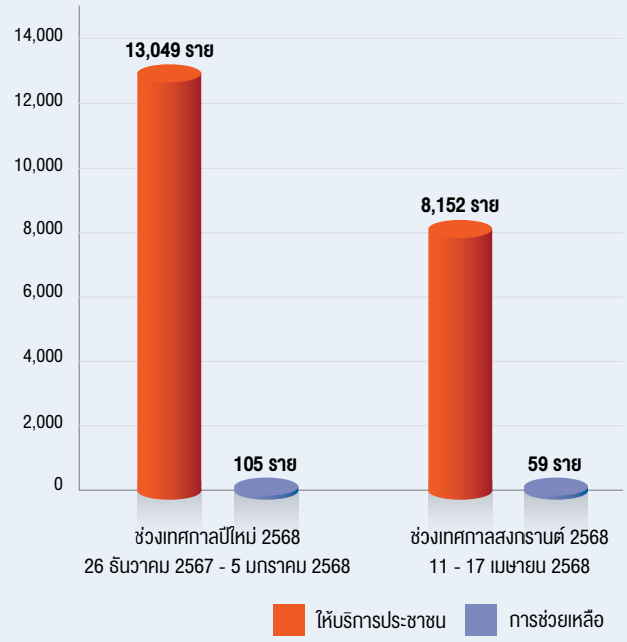
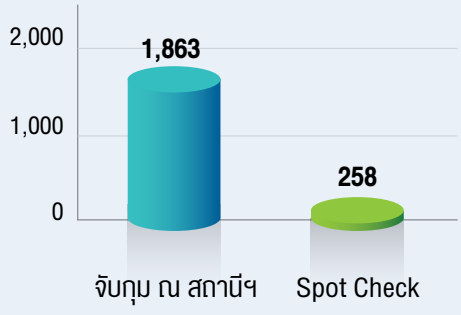
7.3 โครงการศึกษา วิเคราะห์ ประเมินสภาพอุปกรณ์และระบุตำแหน่งทรัพย์สินทางหลวงด้วยข้อมูลภาพถ่ายจากดาวเทียมตรวจสอบสภาพทาง เป็นโครงการเพื่อศึกษาวิเคราะห์เทคนิคการตรวจจับและค้นหาตำแหน่งทรัพย์สินทางหลวงที่มีความเหมาะสม โดยพัฒนาเครื่องมือและสร้างแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลด้วยความเร็วที่เหมาะสมสำหรับการนำไปใช้งานจริงเพื่อตรวจสอบประเมินและจัดทำข้อมูลทรัพย์สินทางหลวง

7.4 โครงการศึกษาการเพิ่มศักยภาพศูนย์บัญชาการกรมทางหลวง ระยะที่ 3 เป็นโครงการศึกษาทบทวนข้อมูลระเบียบ ข้อปฏิบัติหรือข้อบังคับการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมที่สามารถนำไปใช้งานด้านงานภัยพิบัติจากระยะที่ 2 และเสนอแนะการนำเทคโนโลยีดังกล่าวไปใช้ในการสนับสนุนการบริหารจัดการในพื้นที่ที่เกิดเหตุการณ์ภัยพิบัติและได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติของกรมทางหลวงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

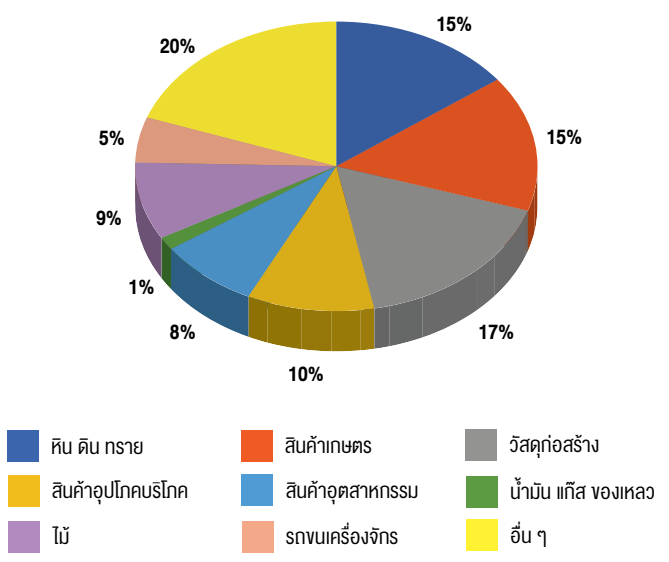
7.5 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงภัยพิบัติทางหลวง เป็นโครงการปรับปรุงโครงสร้างระบบฐานข้อมูลภัยพิบัติให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัล มาประยุกต์ใช้งาน สำหรับการให้บริการงานด้านภัยพิบัติ พร้อมทั้งศึกษา ปรับปรุงแบบจำลองการวิเคราะห์พื้นที่เสี่ยงภัยพิบัติ น้ำท่วม ดินโคลนถล่ม ในเขตทางหลวง โดยการประมวลผลข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) จากแหล่งข้อมูลภาครัฐและเอกชน เพื่อรายงานข้อมูลพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดภัยพิบัติในเขตทางหลวง

งานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ

สถิติการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ปี 2568



ข้อมูลการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ตามประเภทวัสดุบรรทุก ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 จำนวน 2,122 คัน



การให้บริการและช่วยเหลือประชาชน 2568



การจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน



สถิติการใช้บริการจุดจอดพักรถบรรทุก ปี 2568

- 676,115 คัน (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2568 - 30 กันยายน 2568)

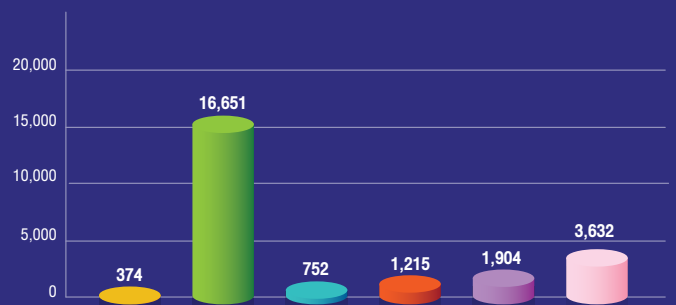
สถิติการใช้บริการจุดจอดพักรถ (รถยนต์ส่วนบุคคล) ปี 2568

- 35,325 คัน (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2568 - 30 กันยายน 2568)

จุดจอดพักรถบรรทุก ปัจจุบันเปิดให้บริการ 35 แห่ง ในปั๊มป์ประมาณ 2568



สรุปผลการดำเนินงานตรวจสอบการขอใบอนุญาตฯ ปี 2568



ปี 2568

- 1 การออกหนังสืออนุญาตฯ (รายปี) (ฉบับ)
- 2 การออกหนังสืออนุมัติใช้เส้นทางบางทางหลวง (ใบขออนุญาต 45 วัน) (ฉบับ)
- 3 การตรวจสอบด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (คัน)
- 4 การตรวจสอบด้านน้ำหนักยานพาหนะ (คัน)
- 5 การสำรวจช่องลอด (จุด)
- 6 การสำรวจสะพาน (ตัว)





งานอำนวยความสะดวก

ระบบไฟสัญญาณจราจรอัจฉริยะบริเวณทางม้าลาย (Smart Crosswalk: SCW)

คือระบบที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางข้ามบริเวณทางม้าลาย โดยใช้ไฟสัญญาณจราจรพร้อมเทคโนโลยีตรวจจับยานพาหนะและคนข้ามในช่วงบริเวณทางข้ามเพื่อประมวลระยะเวลาข้ามที่เหมาะสมสำหรับคนข้ามและการหยุดรถปลอดภัย โดยระบบสามารถตรวจจับการฝ่าฝืนไฟสัญญาณในบริเวณทางข้ามได้ด้วย ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2568 ดำเนินการติดตั้งไปแล้วจำนวนทั้งสิ้น 18 แห่ง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรสาคร จ.นนทบุรี จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา และ จ.สงขลา และในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 จะดำเนินการเพิ่มเติมอีก 4 แห่ง อย่างไรก็ตามได้แนบรายละเอียดคู่มือการทำงานของระบบและตัวอย่างทางข้าม SCW ที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

ตัวอย่างทางข้าม SCW ที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



ทล.303 กม.18+730 (หน้า ซ. ส.ไทยเสรี 2) จ.สมุทรปราการ



ทล.3119 กม.2+540 (บ้านสวน ร่มเกล้า - สุวรรณภูมิ) กรุงเทพมหานคร



ทล.3242 กม.14+150 (หน้าหมู่บ้านชนิกา) กรุงเทพมหานคร



คู่มือการทำงานของระบบ SCW

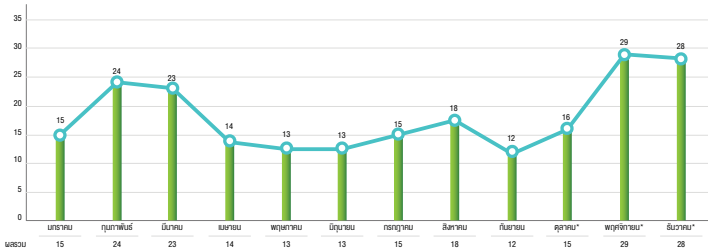
กองบังคับการตำรวจทางหลวง

กองบังคับการตำรวจทางหลวง ก่อตั้งขึ้นตามมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อ 30 สิงหาคม 2503 ให้จัดตั้ง “กองตำรวจทางหลวง” ปรากฏตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2503 รับผิดชอบพื้นที่ ถนนหลวงทั่วประเทศเป็นระยะทางรวม 20,074.391 กิโลเมตร

กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีอำนาจหน้าที่ ในการถวายความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ รวมทั้งรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญอื่น ๆ ซึ่งในรอบ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ได้ปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัย ขบวนเสด็จ จำนวน 220 ขบวน

กองบังคับการตำรวจทางหลวง อยู่เคียงข้างและเป็น ที่พึ่งของประชาชนมากกว่า 65 ปี โดยได้พัฒนาหน่วยงาน เพื่อรับใช้ประชาชนอย่างต่อเนื่อง มีความมุ่งมั่นในการอำนวยความสะดวกให้บริการและจัดการจราจรบนทางหลวงและ ทางพิเศษต่าง ๆ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลวันหยุดยาวปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ อีกทั้งคอยควบคุมดูแลการใช้ ทางหลวงและทางพิเศษให้เป็นไปตามกฎหมาย ช่วยเหลือ ประชาชนเพื่อให้ประชาชนเดินทางถึงที่หมายอย่างปลอดภัย และเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนในการเดินทาง โดยรถยนต์สาธารณะ ได้จัดทำโครงการขับขี่ปลอดภัย มีการบรรยายอบรมให้ความรู้แก่พนักงานขับรถอย่างต่อเนื่อง

สรุปภารกิจขบวนเสด็จ ปีงบประมาณ 2568



*ข้อมูล พ.อ. / ส.จ. 2567



นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการป้องกันและปราบปราม อาชญากรรม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ของพี่น้องประชาชนและประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติ ได้มีตรวจสอบจับกุมผู้กระทำความผิดที่ทำให้กรมทางหลวง เกิดความเสียหาย เช่น ปราบปรามผู้ที่ลักลอบลักทรัพย์ที่ใช้ หรือมีไว้เพื่อสาธารณประโยชน์ ลักลอบตัดสายไฟ ทั้งขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล น้ำเสีย น้ำโสโครก หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง และปราบปรามจับกุมผู้กระทำความผิดตาม พ.ร.บ. ต่าง ๆ ที่ใช้ทางหลวงเป็นเส้นทางผ่าน เช่น การลักลอบขนยาเสพติด บุหรี่ไฟฟ้า แรงงานต่างด้าว สินค้าที่ไม่ผ่านพิธีการทางศุลกากร อย่างต่อเนื่อง

และมีการกวาดชั้นตรวจสอบผู้ใช้ยานพาหนะที่มีสภาพร่างกายไม่พร้อมในการขับขี่ด้วยการตั้งด่านตรวจจับ ผู้เสพสุราแล้วขับรถ อีกทั้งได้มีการกวาดชั้นป้องกันปราบปรามการใช้ถนนหลวงในการแข่งขันรถอย่างต่อเนื่อง



กองบังคับการตำรวจทางหลวง เป็นแกนนำในการสร้างเครือข่ายภาคจิตอาสาประชาชน เพื่อเป็นการปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกให้ตระหนักถึงการทำความดีเพื่อสังคม โดยได้ดำเนินการทั้งด้านจิตอาสาพัฒนา จิตอาสาภัยพิบัติ และจิตอาสาเฉพาะกิจ มีการบูรณาการร่วมกับทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ร่วมกันจัดกิจกรรมจิตอาสา ในการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่เดินทางกลับภูมิลำเนาในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว จิตอาสาในการสร้างความสามัคคีในชุมชน จิตอาสาช่วยเหลือประชาชนมอบสิ่งของยังชีพ และตรวจเยี่ยมให้กำลังใจพี่น้องประชาชน พร้อมกันนี้ได้ส่งมอบบ้านที่ช่วยกันฟื้นฟูหลังน้ำท่วมลดลงตามโครงการจิตอาสา จากใจ สู่ใจ ฟื้นฟูภัยน้ำท่วม “เราทำความดีด้วยหัวใจ” เพื่อช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากเหตุภัยพิบัติ



กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีความห่วงใยในชีวิตของเยาวชน รวมถึงการมุ่งปลูกจิตสำนึกในการปฏิบัติตนตามวินัยจราจร จึงได้มี “โครงการพาน้องข้ามถนน” มีการอำนวยความสะดวกบริเวณหน้าโรงเรียนและให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ด้วยความปลอดภัย และยังได้จัดจิตอาสาบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับยาเสพติดแก่เด็กนักเรียน เพื่อให้เยาวชนของชาติห่างไกลยาเสพติด



กองบังคับการตำรวจทางหลวง มุ่งเน้นการสร้างความรับผิดชอบให้กับทุกคนในสังคมด้วยการรณรงค์ความปลอดภัยในการขับขี่รถบนท้องถนน และตระหนักถึงความสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ซึ่งส่วนหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากการใช้รถยนต์/รถจักรยานยนต์ ที่ผู้ขับขี่ที่มีความประมาทเลินเล่อ ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับของกฎหมาย รวมถึงการบรรทุกสิ่งของที่เกินความจุของตัวรถ ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้พื้นผิวการจราจรได้รับความเสียหายและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันเหตุดังกล่าว ตำรวจทางหลวงจึงได้กวาดค้นจับกุมรถบรรทุกที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและผู้ประกอบการอย่างเป็นรูปธรรม ด้วยการบังคับใช้กฎหมาย จับกุมใน 10 ข้อหาหลัก ด้วยกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติและเครื่องออกไปยังอัตโนมัติ

ในปีงบประมาณ 2568 ผลการจับกุมและดำเนินคดีกับผู้ขับขี่รถยนต์/รถจักรยานยนต์ รวม 5,356,174 คดี จับกุมยาเสพติด ยาบ้าจำนวน 124,880,000 เม็ด ยาไอซ์จำนวน 3,820 กิโลกรัม 1,820 กรัม เฮโรอีนจำนวน 35 กิโลกรัม 423 กรัม เคตามีนจำนวน 396 กิโลกรัม 2,256 กรัม ผู้ต้องหา 1,900 คน จับกุมอาวุธปืน เครื่องกระสุน วัตถุระเบิด ผู้ต้องหาจำนวน 690 คน จับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน 1,348 คดี

รายงานผลการจับกุม ยาเสพติด/อาวุธปืน/เครื่องกระสุนปืน/วัตถุระเบิด และหมายจับค้างเก่า
หน่วย บก.ทล. ประจำเดือนตุลาคม 2567 - กันยายน 2568

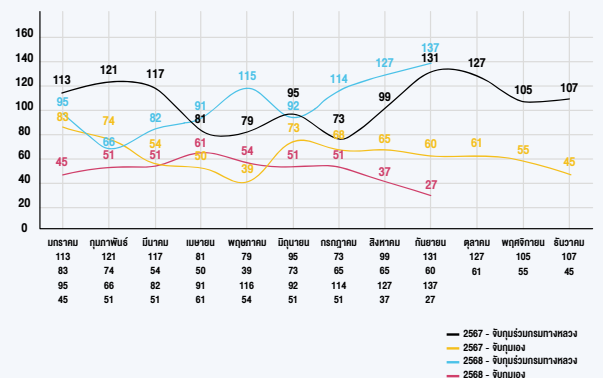
เดือน	ยาเสพติด														อาวุธปืน/เครื่องกระสุน/วัตถุระเบิด							หมายจับค้างเก่า			
	จำนวน (ราย)	ผู้ต้องหา (คน)	ยาบ้า (เม็ด)	ยาอี (กก.)	ยาอี (เม็ด)	ไอซ์		เฮโรอีน		เคตามีน		โคเคน		บุรี่ไฟฟ้า	ยาแก้อ	อื่นๆ	จำนวน (ราย)	ผู้ต้องหา (คน)	ประเภท			จำนวนหมาย	ผู้ต้องหา (คน)		
						(กก.)	(กรัม)	(กก.)	(กรัม)	(กก.)	(กรัม)	(กก.)	(กรัม)						อาวุธปืนสงคราม	อาวุธปืนธรรมดา	วัตถุระเบิด				
ค.ศ. 67	92	108	523,446			299	49.27	24	8.35	4	1,040.00						23	18		27	3	411	0	329	308
พ.ศ. 67	235	249	19,112,295	2		127	82.32	11	241.26		100					63	40	33	0	35	11	204	0	796	737
ธ.ศ. 67	190	208	2,687,173				455.83										57	55		60	16	944	2	511	467
ม.ศ. 68	116	114	1,368,275				8.97				50						28	26	0	25	5	250	0	332	321
ก.พ. 68	111	110	9,767,143			231	7.42				1,052					7	19	22	0	16	4	49	1	293	281
มี.ค. 68	184	202	12,021,547			305	72.25				2.10						125	118	0	135	18	1,616	0	760	734
เม.ย. 68	140	143	1,068,384			458	262.50			1	6.18						29	28	4	22	10	447	0	297	291
พ.ค. 68	174	187	8,580,647	0		1,296	69.58	0	0.00	0	0.95	0	0	0	0	0	38	37	0	25	14	419	0	429	416
มิ.ย. 68	188	191	14,825,612				321.48	0	172.89	0	3.74	0	0				120	116	1	122	16	855	45	717	677
ก.ค. 68	138	143	16,702,561			145	10.81	0	0.00	150	0.00						43	34	0	30	9	838	30,000	470	425
ส.ค. 68	206	221	17,880,390			334	25.24			40							180	176	0	186	27	1,662	0	1,041	974
ก.ย. 68	99	111	20,342,538			625	453.85			201							30	27	0	46	11	220	1	449	422
รวม	1,873	1,987	124,880,009	2	0	3,820	1,820	35	423	396	2,256	0	0	0	0	70	732	690	5	729	144	7,915	30,049	6,424	6,053

30,000 คือชื่อประเภท

ผลการจับกุม พ.ร.บ. ทางหลวงและ พ.ร.บ. จราจรทางบก (10 ข้อหาหลัก) บก.ทล. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

ข้อหา/หน่วยงาน	รถเร็ว	แข่งรถในที่ลับขัง	ขับรถในขณะเมาสุรา	ไม่สวมหมวกนิรภัย	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	อุปกรณ์ไม่ครบถ้วน	มีสัญญาณไฟแดง	อื่นกรณี	ใช้โทรฯขณะขับรถ	รวม
ค.ศ. 67	414,352	208	12	93	283	1,824	1,861	130,838	138	107	549,716
พ.ศ. 67	407,322	191	22	192	261	2,208	1,639	141,366	163	109	553,473
ธ.ศ. 67	445,275	209	695	444	342	1,693	1,821	144,116	131	123	594,849
ม.ศ. 68	545,072	249	247	230	340	2,159	2,346	193,795	135	84	744,657
ก.พ. 68	340,522	182	14	81	187	1,892	1,812	185,898	125	91	530,804
มี.ค. 68	346,994	161	17	88	202	1,718	2,010	187,555	120	83	538,948
เม.ย. 68	416,087	178	945	221	271	2,071	2,630	151,971	158	95	574,627
พ.ค. 68	283,942	167	14	101	179	2,317	2,891	175,487	139	85	465,322
มิ.ย. 68	117,076	113	16	136	168	2,644	2,640	80,718	149	84	203,746
ก.ค. 68	110,130	132	10	120	218	2,603	2,242	54,089	126	79	169,749
ส.ค. 68	105,260	164	15	82	656	2,164	2,183	46,229	672	202	157,627
ก.ย. 68	175,471	175	21	86	640	2,897	3,033	89,449	674	210	272,656
รวม	3,703,505	2,129	2,028	1,874	3,747	26,190	27,108	1,581,511	2,730	1,352	5,356,174

เปรียบเทียบการจับกุม ปี 2567 - 2568 (แยกประเภทการจับ)



จากสถิติข้างต้นจะเห็นได้ว่าผลการจับกุมตาม พ.ร.บ.ทางหลวง และ พ.ร.บ.จราจรทางบก (10 ข้อหาหลัก) มีผู้กระทำความผิดเป็นจำนวนมาก ซึ่งแสดงถึงการไม่เคารพกฎจราจรของประชาชน ตำรวจทางหลวง ในฐานะผู้มีหน้าที่เฉพาะทางในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร การใช้รถ และการใช้ทาง เพื่อให้กฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์จึงต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดเพื่อให้ประชาชนเคารพกฎหมาย และมีวินัยจราจร หรือหากเคยกระทำความผิดจะต้องไม่กลับมากระทำผิดซ้ำ จึงได้จัดทำโครงการ “หยุดขับถ้อยยังพักใช้” ในห้วงเดือนมิถุนายน 2568 - ตุลาคม 2568 ผลการดำเนินการตามโครงการ มีผู้ที่ถูกศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แล้วทั้งหมด จำนวน 331 ราย



กองบังคับการตำรวจทางหลวง เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมที่ราชอาณาจักร และปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดทางอาญาบนทางหลวงและทางพิเศษต่าง ๆ รวมทั้งความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องที่พระราชอาณาจักร ดังนั้น เพื่อให้การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมบนทางหลวงในภาพรวมของกองบังคับการตำรวจทางหลวงมีประสิทธิภาพสูงสุด และสอดคล้องกับวิสัยทัศน์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ คือ “เป็นองค์กรบังคับใช้กฎหมายที่น่าสม্মัย ในระดับมาตรฐานสากล เพื่อให้ประชาชนเชื่อมั่นศรัทธา” กองบังคับการตำรวจทางหลวง จึงได้จัดตั้ง “ศูนย์บริหารและจัดการจราจร (Traffic Control Center)” เพื่อบริหารสั่งการจราจร โดยมีการเชื่อมโยงภาพจากกล้อง CCTV ที่ติดตั้งตามจุดต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อความสะดวกในการบริหารสั่งการจราจร มีสายด่วน 1193 ไว้คอยแจ้งเบาะแส เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างทันทั่วทั้งที่ และ “ศูนย์ปฏิบัติการตรวจสอบและเฝ้าระวังรถต้องสงสัย (Suspect Vehicle Command Center: SVCC) กองบังคับการตำรวจทางหลวง” โดยนำระบบการแจ้งเตือนรถเฝ้าระวังด้วยระบบอ่านแผ่นป้ายทะเบียนอัตโนมัติ (License Plate Recognition and Alarm) มาติดตั้งบนทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งระบบจะแจ้งเตือนเมื่อทราบว่าเป็นรถต้องสงสัยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจเฝ้าระวังอยู่ผ่านแอปพลิเคชันไลน์ (Line) ทำให้หน่วยงานในสังกัดกองบังคับการตำรวจทางหลวงสามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ นำไปสู่ความเชื่อมั่นและศรัทธาของประชาชนที่มีต่อตำรวจเพิ่มมากขึ้น

ยอดบริการศูนย์บริการข้อมูล Call Center 1193 ประจำปีงบประมาณ 2568 (ตุลาคม 2567 - กันยายน 2568)

แจ้งอุบัติเหตุ	676
แจ้งพบเหตุการณ์กระทำความผิด	633
แจ้งเบาะแสการแข่งรถในทาง	0
ขอความช่วยเหลือ/สอบถามกฎหมาย	23,935
สอบถามเส้นทาง/สภาพการจราจร	22,387
ร้องเรียนแจ้งเหตุ	192
รวม	47,823

งานกฎหมาย

สำนักกฎหมาย ได้รวบรวมจำนวนงานคดีในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ผ่านมา คดีที่กรมทางหลวงฟ้อง และที่ถูกฟ้องจำนวนคดีที่มีคำพิพากษาถึงที่สุด กรมทางหลวงชนะคดี แพ้คดี จำนวนเงินที่ต้องชดใช้ตามคำพิพากษา แยกเป็นประเภทคดีต่าง ๆ ดังนี้

1. ฟ้องคดีแพ่ง และคดีปกครอง รวมทั้งหมด 65 คดี

1.1 ฟ้องคดีแพ่ง รถยนต์ชนทรัพย์สินกรมทางหลวง จำนวน 47 คดี

1.2 ฟ้องเรียกค่าทดแทนคืน จำนวน 8 คดี

1.3 ขอให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่ได้จ่ายค่าเวนคืนที่ดินแล้ว จำนวน 6 คดี

1.4 ชับไล่รื้อ/ถอน/เพิกถอนเอกสารสิทธิ์/รुकล้ำแนวเขตที่ดิน จำนวน 4 คดี

2. พิจารณาแก้ต่างคดีแพ่ง และคดีปกครอง รวมทั้งหมด 152 คดี

2.1 อุบัติเหตุระหว่างก่อสร้าง จำนวน 43 คดี

2.2 ต้นไม้ หรือกิ่งไม้ ร่วงหล่นหรือโค่นทับ จำนวน 20 คดี

2.3 ไฟฟ้าดูด ไฟฟ้าลัดวงจร จำนวน 2 คดี

2.4 ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ จำนวน 9 คดี

2.5 คดีสัญญา จำนวน 10 คดี

2.6 คดี พ.ร.บ. ทางหลวง คดีอาญา คดีทุจริต ป.ป.ช. จำนวน 32 คดี

2.7 เรียกเงินค่าทดแทนเพิ่มจากการเวนคืน จำนวน 25 คดี

2.8 รุกล้ำแนวเขตที่ดิน/ขอให้รับรองแนวเขตที่ดิน จำนวน 5 คดี

2.9 ละเมิดเรียกค่าเสียหายขอคืนที่ดิน หรือขอให้ชดใช้ราคาที่ดิน จำนวน 3 คดี

2.10 กรณีอื่น ๆ ขอคืนที่ดิน/ขอให้เพิกถอนประกาศสงวน จำนวน 3 คดี

3. ศาลแพ่ง และศาลปกครองได้พิพากษาและคดีถึงที่สุดแล้ว

3.1 กรมทางหลวงชนะคดี รวมทั้งหมด 46 คดี

3.1.1 อุบัติเหตุระหว่างก่อสร้าง จำนวน 8 คดี

3.1.2 คดีเกี่ยวกับการเวนคืน จำนวน 18 คดี

3.1.3 คดีทั่วไป พ.ร.บ. ทางหลวง คดีอาญา คดีทุจริต

ป.ป.ช จำนวน 7 คดี

3.1.4 คดีสัญญา จำนวน 13 คดี

3.2 กรมทางหลวงแพ้คดี รวมทั้งหมด 98 คดี

3.2.1 อุบัติเหตุระหว่างก่อสร้าง จำนวน 12 คดี

3.2.2 ต้นไม้ หรือกิ่งไม้ ร่วงหล่นหรือโค่นทับ จำนวน 8 คดี

3.2.3 ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ จำนวน 2 คดี

3.2.4 เรียกเงินค่าทดแทนเพิ่มจากการเวนคืน จำนวน 62 คดี

3.2.5 ละเมิดเรียกค่าเสียหายขอคืนที่ดิน หรือขอให้ชดใช้ราคาที่ดิน จำนวน 4 คดี

3.2.6 รุกล้ำแนวเขตที่ดิน/ขอให้รับรองแนวเขตที่ดิน จำนวน 1 คดี

3.2.7 คดีทั่วไป พ.ร.บ. ทางหลวง คดีอาญา คดีทุจริต ป.ป.ช. จำนวน 5 คดี

3.2.8 คดีสัญญา จำนวน 4 คดี

4. รายการชำระหนี้ตามคำพิพากษาที่กรมทางหลวงเป็นฝ่ายแพ้คดี ปี 2568 รวมทั้งหมด 89 คดี

4.1 อุบัติเหตุระหว่างก่อสร้าง จำนวน 4 คดี เป็นเงินจำนวน 1,427,541.60 บาท

4.2 ต้นไม้หรือกิ่งไม้ ร่วงหล่นหรือโค่นทับ จำนวน 8 คดี เป็นเงินจำนวน 6,172,483.69 บาท

4.3 ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ จำนวน 3 คดี เป็นเงินจำนวน 668,991.61 บาท

4.4 อุบัติเหตุทั่วไป จำนวน 3 คดี เป็นเงินจำนวน 962,950.61 บาท

4.5 เรียกเงินค่าทดแทนเพิ่มจากการเวนคืน จำนวน 62 คดี เป็นเงินจำนวน 147,699,219.26 บาท

4.6 ละเมิดเรียกค่าเสียหายขอคืนที่ดินหรือขอให้ชดใช้ราคาที่ดิน จำนวน 2 คดี เป็นเงินจำนวน 308,004.28 บาท

4.7 คดีทั่วไป พ.ร.บ. ทางหลวง คดีอาญา คดีทุจริต ป.ป.ช. จำนวน 3 คดี เป็นเงินจำนวน 404,711.82 บาท

4.8 คดีสัญญา จำนวน 4 คดี เป็นเงินจำนวน 401,842,271.88 บาท

รวมเป็นเงินที่ต้องชำระตามคำพิพากษาทั้งสิ้น 558,523,224.14 บาท

งานประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร

งานประชาสัมพันธ์นับได้ว่ามีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงานของกรมทางหลวงให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นสื่อกลางระหว่างกรมทางหลวงกับประชาชน โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวงให้ประชาชนรับทราบ เสริมสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างองค์กรกับประชาชน ตลอดจนสร้างความร่วมมือการสนับสนุนจากประชาชนผ่านสื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 การดำเนินการประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ภารกิจของกรมทางหลวงในด้านต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้

1. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อสิ่งพิมพ์

จัดทำวารสารทางหลวงสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานตามภารกิจและกิจกรรมพิเศษต่าง ๆ ของหน่วยงานส่วนกลางและภูมิภาค และจัดทำหนังสือรายงานประจำปี เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานของกรมทางหลวง

2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อออนไลน์

ดำเนินการเผยแพร่ข่าวสารภารกิจของกรมทางหลวงผ่านสื่อออนไลน์ต่าง ๆ ที่สามารถครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายได้ทั่วถึง เช่น เว็บไซต์ เฟซบุ๊ก แพลตฟอร์ม X (ทวิตเตอร์) ยูทูป TikTok Instagram และ LINE OA

3. การสัมภาษณ์

ดำเนินการประสานให้ผู้บริหารสัมภาษณ์ผลการดำเนินงานโครงการสำคัญ ๆ ของกรมทางหลวง ผ่านสื่อมวลชนสาขาต่าง ๆ เช่น สื่อโทรทัศน์ สื่อวิทยุ และสื่อสิ่งพิมพ์ และชี้แจงข้อเท็จจริงต่าง ๆ ตามสถานการณ์และตามนโยบายรัฐบาลในรูปแบบ IA-IRChat และ Fake News



4. การพัฒนา Influencer กรมทางหลวง

ดำเนินการจัดโครงการ “การพัฒนา Influencer ของกรมทางหลวง” โดยคัดเลือกบุคลากรของกรมทางหลวง ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพด้านการประชาสัมพันธ์ของกรมทางหลวงให้มีศักยภาพในการสื่อสารผ่านสื่อดิจิทัลและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กรยิ่งขึ้น

5. งานโสตทัศนูปกรณ์และนิทรรศการ

ดำเนินการบันทึก จัดเก็บ และเผยแพร่ภาพถ่าย (ภาพนิ่ง/ภาพเคลื่อนไหว) ตลอดจนการออกแบบและผลิตงานกราฟิก ดำเนินการจัดทำสื่อต่าง ๆ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เช่น บอร์ดประชาสัมพันธ์ เว็บไซต์ เฟซบุ๊ก ยูทูป TikTok Instagram และสื่อสิ่งพิมพ์ของกรมทางหลวง การจัดทำป้ายคัดเอาต์ การจัดนิทรรศการ การจัดทำคลังภาพเพื่อให้บริการสืบค้นภาพถ่าย

6. กิจกรรมเนื่องในวาระต่าง ๆ

การเชิญสื่อมวลชน เพื่อเข้าร่วมทำข่าวในกิจกรรมต่าง ๆ ที่สำคัญของกรมทางหลวง และเข้าร่วมกิจกรรมกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงและสื่อมวลชน เนื่องในโอกาสวันครบรอบวันสถาปนา เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างองค์กร





ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร กรมทางหลวง

INFORMATION SERVICE CENTER DEPARTMENT OF HIGHWAYS

ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร

INFORMATION CENTER

ตามที่สำนักงานเลขาธิการกรม ฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราร้องทุกข์ มีหน้าที่รับผิดชอบการบริหารจัดการศูนย์ข้อมูลข่าวสารของกรมทางหลวง ให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติงานศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวงประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 และสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่นที่สำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีกำหนด โดยศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง ตั้งอยู่ที่ชั้น 1 อาคารพหลโยธิน นั้น

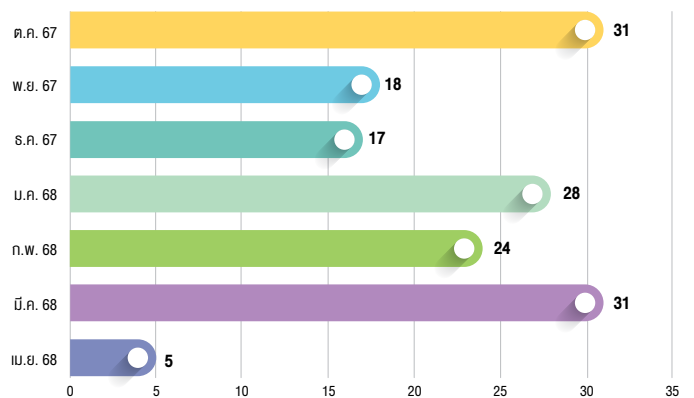
สำนักงานเลขาธิการกรม ฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราร้องทุกข์ ได้จัดทำสถิติการให้บริการพร้อมสรุปผลการให้บริการศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวงประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 (ตุลาคม 2567 - กันยายน 2568) ดังนี้

1. ศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง ทางกายภาพ

สำนักงานเลขาธิการกรม ได้จัดพื้นที่บริเวณชั้น 1 อาคารพหลโยธิน สำหรับเป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง เพื่อให้บริการประชาชนในการสืบค้นข้อมูลและติดต่อสอบถามได้อย่างสะดวก มีวัสดุอุปกรณ์ ครุภัณฑ์ สิ่งอำนวยความสะดวก และมีเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ข้อมูลข่าวสารคอยให้คำปรึกษา คำแนะนำแก่ผู้มาติดต่อ รวมถึงเป็นพื้นที่รับรองสำหรับผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ และบุคคลภายนอกที่มาติดต่อราชการกับกรมทางหลวงอีกด้วย โดยในช่วง 6 เดือนหลัง (เดือนเมษายน - กันยายน 2568) กรมทางหลวง ได้พัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ห้องศูนย์ข้อมูลข่าวสาร เพื่อก่อสร้างงานโครงการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์ราชการสะดวก (GECC) กรมทางหลวง อาคารพหลโยธิน จึงไม่ได้มีการจัดเก็บข้อมูลสถิติผู้มาใช้บริการศูนย์ข้อมูลข่าวสารทางกายภาพ แต่เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ได้จัดพื้นที่สำหรับรับรองประชาชนที่มาติดต่อขอข้อมูลข่าวสารตามมาตรา 11 และสำหรับรับเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ บริเวณโถงชั้น 1 อาคารพหลโยธิน เป็นการชั่วคราว โดยประชาชนยังสามารถดูข้อมูลข่าวสารตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ตามมาตรา 7 และมาตรา 9 เผยแพร่บนเว็บไซต์กรมทางหลวง

สำหรับจำนวนผู้มาติดต่อสอบถาม ณ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 มีประชาชนมาติดต่อขอข้อมูล จำนวน 154 ราย โดยสามารถแสดงเป็นกราฟข้อมูลในแต่ละเดือนได้ ดังนี้

จำนวนผู้มาติดต่อศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง ทางกายภาพ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



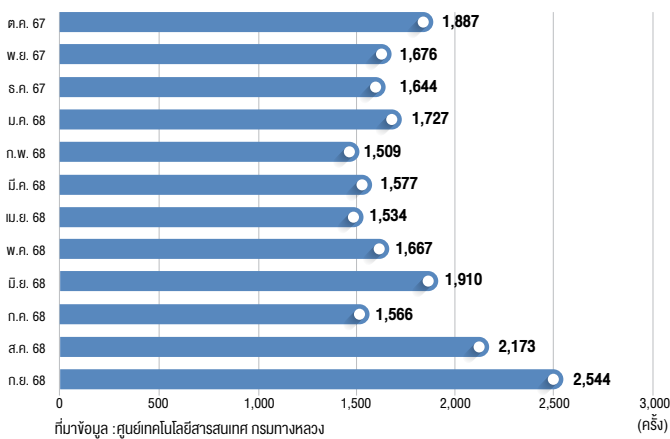
หมายเหตุ : เดือนพฤษภาคม - เดือนกันยายน 2568 พักที่อยู่ระหว่างพัฒนาและปรับปรุง เพื่อจัดสร้างศูนย์ราชการสะดวก (GECC) กรมทางหลวง

สำหรับข้อมูลที่ประชาชนติดต่อสอบถาม ได้แก่ ข้อมูลทั่วไป ข้อมูลเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน และการติดต่อส่งหนังสือ/เอกสารราชการ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังเป็นพื้นที่สำหรับประชาชนที่มาติดต่อยื่นหนังสือร้องเรียนร้องทุกข์ ติดต่อราชการหรือติดต่อเพื่อขอเข้าพบผู้บริหาร



2. ศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง ทางอิเล็กทรอนิกส์ สำนักงานเลขาธิการกรม ได้จัดทำข้อมูลข่าวสารตามมาตรา 7 และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 เผยแพร่บนเว็บไซต์กรมทางหลวง หัวข้อ “ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร” (<https://www.doh.go.th/information>) โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 พบว่ามีสถิติการเข้าชมศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวงทางอิเล็กทรอนิกส์ จำนวน 21,414 ครั้ง แสดงเป็นตารางข้อมูลได้ ดังนี้

จำนวนผู้มาติดต่อศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวงทางอิเล็กทรอนิกส์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



เดือน/ปี	จำนวนการเข้าชม (ครั้ง)	เดือน/ปี	จำนวนการเข้าชม (ครั้ง)
ตุลาคม 2567	1,887	เมษายน 2568	1,534
พฤศจิกายน 2567	1,676	พฤษภาคม 2568	1,667
ธันวาคม 2567	1,644	มิถุนายน 2568	1,910
มกราคม 2568	1,727	กรกฎาคม 2568	1,566
กุมภาพันธ์ 2568	1,509	สิงหาคม 2568	2,173
มีนาคม 2568	1,577	กันยายน 2568	2,544
รวมทั้งสิ้น		21,414 ครั้ง	

จากสถิติจะเห็นได้ว่า จำนวนผู้เข้าชมศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง ทางอิเล็กทรอนิกส์ มีจำนวนการเข้าชมเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2567 (20,628 ครั้ง) เนื่องจากฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ ได้นำข้อมูลข่าวสารของกรมทางหลวง ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 เผยแพร่ลงบนเว็บไซต์ในรูปแบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ประชาชนได้ตรวจสอบ นอกจากนี้ ยังได้

จัดทำข้อมูลที่เป็นความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 เช่น การแนะนำศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง ขั้นตอนการให้บริการสถานที่ตั้งและสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น โดยมียอดการเข้าชมสูงสุดในเดือนกันยายน 2568 จำนวน 2,544 ครั้ง

3. การขอใช้สิทธิในการตรวจดูข้อมูลข่าวสารตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

สำหรับการขอใช้สิทธิในการตรวจดูข้อมูลข่าวสาร มีประชาชนขอใช้สิทธิในการตรวจดูข้อมูลของราชการ จำนวน 1 ราย โดยขอสำเนาเอกสารจัดซื้อจัดจ้าง (TOR) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกมาบโป่ง (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 315 กับทางหลวงหมายเลข 3127) และได้ดำเนินการชำระค่าธรรมเนียมการขอคัดสำเนาเอกสารแล้ว เป็นเงิน 93 บาท (เงินเก้าสิบสามบาทถ้วน) โดยสำนักงานเลขาธิการกรม ได้นำเงินส่งให้กองการเงินและบัญชี เพื่อเป็นรายได้แผ่นดินต่อไปแล้ว

4. กิจกรรม/โครงการที่เกี่ยวข้องกับศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวง

ในปีงบประมาณ 2568 การเข้าร่วมการประกวดศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่นปี 2568 สำนักงานเลขาธิการกรม ได้มีหนังสือแจ้งไม่ประสงค์เข้าร่วมการประกวด เนื่องจากอยู่ระหว่างปรับปรุงสถานที่และข้อมูลเพื่อให้สอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการ ทั้งทางกายภาพและทางอิเล็กทรอนิกส์

5. การสำรวจความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการ

5.1 การสำรวจความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการ ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ทางกายภาพ สำนักงานเลขาธิการกรม ได้จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจการใช้บริการศูนย์ข้อมูลข่าวสาร กรมทางหลวง ช่วงระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2567 - 31 ตุลาคม 2568 พบว่ามีผู้ตอบแบบสำรวจ จำนวน 2 ราย

5.2 การสำรวจความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารทางอิเล็กทรอนิกส์ สำนักงานเลขาธิการกรม ได้จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจการใช้บริการศูนย์ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวงทางอิเล็กทรอนิกส์ (Google Forms) ช่วงระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2567 - 31 ตุลาคม 2568 พบว่า มีผู้ตอบแบบสำรวจ จำนวน 1 ราย ทั้งนี้ เมื่อประเมินระดับความพึงพอใจ สามารถประเมินได้ว่า มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 4.94 คิดเป็นร้อยละ 99

งานเทคโนโลยีสารสนเทศ

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ได้มุ่งพัฒนางานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการดิจิทัลกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 - 2570 โดยยึดตามกรอบยุทธศาสตร์ทั้ง 4 ด้าน

ยุทธศาสตร์ ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวงกับยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

- 1** สนับสนุนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของกรมทางหลวง
 - แผนฯ 1 การจัดหาครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์
 - แผนฯ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบเครือข่ายภายในกรมทางหลวง
- 2** ส่งเสริมการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของกรมทางหลวง
 - แผนฯ 3 การฝึกอบรมทางเทคนิคด้านไอทีสารสนเทศ (IT Helpdesk)
 - แผนฯ 4 การส่งเสริมเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green IT)
 - แผนฯ 5 คลังเอกสารดิจิทัล กรมทางหลวง
 - แผนฯ 6 การเข้าถึงระบบงานสารสนเทศผ่านอุปกรณ์การยืนยันตัวตน (One Login)
- 3** เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของกรมทางหลวง
 - แผนฯ 7 การบริหารจัดการและคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล
- 4** ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์แผนปฏิบัติการดิจิทัลของกรมทางหลวง
 - แผนฯ 8 การแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างกรมทางหลวงผ่านงานกิจกรรม DOH KM FESTIVAL 2025

ตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566-2570

งาน/กิจกรรมที่สอดคล้องตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 - 2570

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ศูนย์ฯ ได้ขับเคลื่อนงาน/กิจกรรมต่าง ๆ ตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาและยกระดับเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวงให้มีประสิทธิภาพทันสมัย และรองรับการให้บริการที่มีคุณภาพ นำองค์กรก้าวสู่การเป็นหน่วยงานดิจิทัลอย่างมั่นคงและยั่งยืน ดังนี้

1. การจัดหาครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์

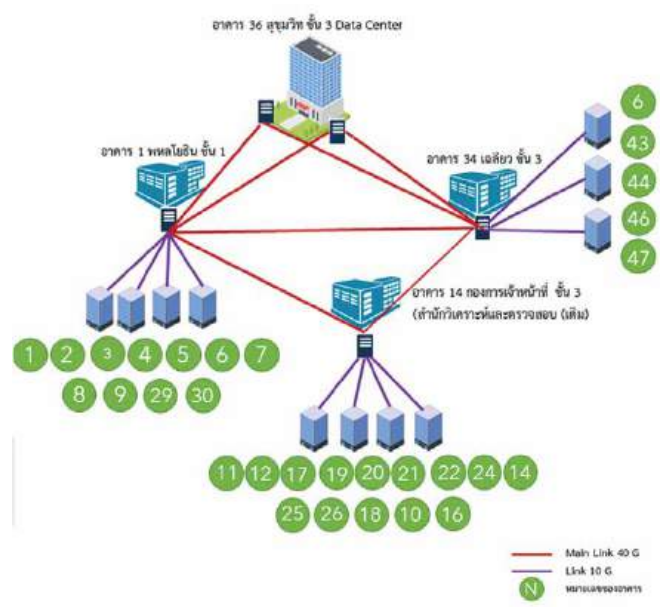
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ได้ดำเนินการสนับสนุนงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวงให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ เครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ก และเครื่องพิมพ์เลเซอร์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง



ส่งมอบครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ให้กับผู้แทนหน่วยงานของกรมทางหลวง

2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบเครือข่ายภายในกรมทางหลวง

การยกระดับความพร้อมของระบบเครือข่ายภายในกรมทางหลวงให้รองรับการให้บริการด้านคมนาคมดิจิทัล โดยปรับปรุงระบบเครือข่ายภายในครั้งใหญ่ ด้วยการติดตั้งอุปกรณ์กระจายสัญญาณหลัก (Core Switch) จากเดิมที่มีความเร็ว 10 Gbps เพิ่มเป็น 40 Gbps อุปกรณ์กระจายสัญญาณรอง (Distribution Switch) จากเดิมที่มีความเร็ว 1 Gbps เพิ่มเป็น 10 Gbps พร้อมติดตั้งอุปกรณ์กระจายสัญญาณไร้สาย (Access Point) และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ครอบคลุมอาคารต่าง ๆ ภายในหน่วยงานส่วนกลาง เพื่อรองรับการสื่อสารข้อมูลที่เสถียร รวดเร็ว และปลอดภัย



การติดตั้งอุปกรณ์กระจายสัญญาณ ณ หน่วยงานส่วนกลาง

และในอนาคตจะมีการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบเครือข่ายแบบไร้สาย (Wireless LAN) เพิ่มเติม จากเดิมมีจุดติดตั้งเครือข่ายไร้สายจำนวน 60 จุด ติดตั้งเพิ่มเติมอีก 106 จุด เพื่อให้รองรับการใช้งานระบบเครือข่ายให้ครอบคลุมทุกอาคารและพื้นที่สนับสนุนการปฏิบัติงานภายในกรมด้วยการติดตั้ง

- อุปกรณ์ควบคุมเครือข่ายไร้สาย (Wireless Controller) เพื่อบริหารจัดการสัญญาณได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

- อุปกรณ์กระจายสัญญาณไร้สาย (Access Point) เพื่อขยายการให้บริการเครือข่ายให้ครอบคลุมทุกพื้นที่สำคัญ

- อุปกรณ์กระจายสัญญาณ (L3 Switch) เพื่อรองรับการทำงานของอุปกรณ์ไร้สายได้อย่างเสถียร



แผนผังแสดงจุดติดตั้งเครือข่ายไร้สาย กรมทางหลวง

การดำเนินการครั้งนี้เป็นการเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลของกรมทางหลวงให้แข็งแกร่ง เพื่อให้เจ้าหน้าที่และผู้มาติดต่อราชการสามารถใช้งานระบบเครือข่ายได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ รองรับรูปแบบการทำงานที่ ยืดหยุ่น ทันสมัย ตอบโจทย์การทำงานยุคดิจิทัลอย่างแท้จริง

3. การแก้ไขปัญหาทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Helpdesk)

การแก้ไขปัญหาทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมทางหลวงผ่านระบบสนับสนุนงานบริการสารสนเทศ (Smart Helpdesk) ที่ผ่านมาพบว่า เจ้าหน้าที่ได้แจ้งปัญหาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศมากกว่า 1,900 ครั้ง โดยปัญหาที่พบมากที่สุดคือ การใช้งานเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ต่อพ่วง และระบบเครือข่ายตามลำดับ

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ยังคงมุ่งมั่นในการพัฒนาระบบฯ และยกระดับการให้บริการสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมประสิทธิภาพและสนับสนุนการทำงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวง

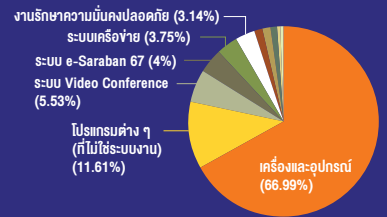
สถิติการรับแจ้งปัญหาคอมพิวเตอร์ในเครือข่ายกรมทางหลวง

จำนวนงานทั้งสิ้น 1,972 งาน

ปัญหาที่มีการแจ้งเข้ามามากที่สุด

รายการปัญหา	จำนวนใบงาน
คอมพิวเตอร์ PC	660
Printer	347
สร้าง ID Zoom	105
โปรแกรม MS Office	94
S-UU LAN	87

กลุ่มปัญหาหลัก



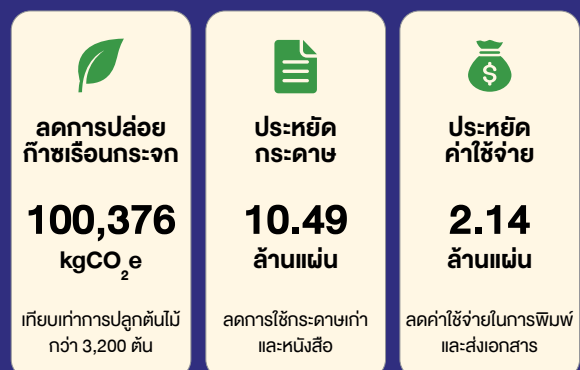
4. การส่งเสริมเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green IT)

จากการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) ผ่านระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ (e-Saraban) ปัจจุบันมีผู้ใช้งานกว่า 20,000 คน จากเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงทั้งหมด 41,000 คน โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศมีเป้าหมายให้เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงทุกคนเข้าถึงการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) โดยไม่มีค่าใช้จ่ายผ่านระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ (e-Saraban)

การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) มีส่วนสำคัญในการลดปริมาณการใช้กระดาษประมาณ 10,492,059 แผ่น ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากถึง 110,376 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า และประหยัดค่าใช้จ่ายได้ประมาณ 2,140,380 บาท

ทั้งนี้ การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) นอกจากช่วยยกระดับประสิทธิภาพการทำงานแล้ว ยังถือเป็นการใช้เทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green IT) อีกด้วย

ปริมาณการลดคาร์บอนเครดิต e-Signature (Carbon Credit)



5. คลังเอกสารดิจิทัล กรมทางหลวง

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ เดินหน้าพัฒนาการจัดระเบียบ จัดเก็บ พัฒนาระบบยืม - คืน และแปลงเอกสารของกรมทางหลวง ให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ทั้งหมดนี้นับเป็นความท้าทายในการบริหารจัดการเอกสารสำคัญที่มีปริมาณมหาศาลกว่า 3 ล้านหน้า จากสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักแผนงาน และสำนักงานตรวจสอบภายใน

ปัจจุบันคลังเอกสารดิจิทัล ตั้งอยู่ชั่วคราวที่ศูนย์พัฒนาเทคโนโลยีงานทาง (Central Lab พระราม 2) ดำเนินการสแกนเอกสารแล้วกว่า 1.5 ล้านหน้า ด้วยมาตรฐานรูปแบบไฟล์ PDF/A และมีความละเอียด 300 dots per inch (dpi) เพื่อให้สามารถจัดเก็บและใช้งานได้อย่างมีคุณภาพในระยะยาว



การดำเนินโครงการคลังเอกสารดิจิทัล

6. การเข้าถึงระบบงานสารสนเทศ ผ่านศูนย์กลางการยืนยันตัวตน (One Login)

ระบบศูนย์กลางการยืนยันตัวตน (One Login) ถูกใช้เป็นส่วนกลางการยืนยันตัวตน (Single Sign-On) ที่ให้ผู้ใช้สามารถเข้าสู่ระบบงานสารสนเทศต่าง ๆ ของกรมทางหลวง ด้วยการเข้าสู่ระบบเพียงครั้งเดียว ลดความซ้ำซ้อน เพิ่มความสะดวก และเสริมความปลอดภัยการเข้าใช้งานระบบงานสารสนเทศ โดยมีระบบงานสารสนเทศที่รองรับการให้บริการทั้งหมด 15 ระบบ

จากสถิติการให้บริการพบว่า มีผู้ใช้งานระบบ One Login พบว่า มีการใช้งานทั้งหมด 9,840 ครั้ง ผู้ใช้งานเข้าใช้ระบบขเฉลี่ยประมาณ 243 ครั้งต่อเดือน และมีแนวโน้มการใช้งานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนถึงความเชื่อมั่นและการตอบรับที่ดีจากผู้ใช้งาน อีกทั้งยังแสดงให้เห็นถึงความพร้อมและประสิทธิภาพของระบบฯ ที่สามารถรองรับการใช้งานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และต่อเนื่อง



ระบบที่รองรับการให้บริการภายใต้ระบบ One Login

7. การบริหารจัดการและคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

เพื่อยกระดับการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์กระบวนการจัดเก็บ ใช้ คุ้มครอง และเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยจัดทำบันทึกการกิจกรรมการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล (ROPA) ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญสำหรับการบันทึกและแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับกิจกรรมการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลอย่างเป็นระบบควบคู่กับการประเมินความเสี่ยงเบื้องต้น (Risk Assessment) รวมถึงสามารถตรวจสอบและติดตามกระบวนการจัดการข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งช่วยยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยข้อมูลของหน่วยงานให้มีความเชื่อถือได้มากขึ้น



การบันทึกการกิจกรรมการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล

8. การแลกเปลี่ยนความรู้ของกรมทางหลวงผ่านงานนิทรรศการ DOH KM FESTIVAL 2025

เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2568 ณ ห้องประชุมมนัส คอวนิช ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศจัดกิจกรรมในหัวข้อ “การใช้ AI ในงานทาง” ภายใต้งาน DOH KM FESTIVAL 2025 เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และนวัตกรรมภายในองค์กร อีกทั้งศูนย์ฯ ได้มีการนำเสนอเทคโนโลยี AI เพื่อใช้งานในงานทาง ประกอบด้วย

- AI for Road Safety แพลตฟอร์มการจราจร AI อัจฉริยะ
- AI for KBS ผู้ช่วยอัจฉริยะที่ช่วยสรุป สังเคราะห์ เปรียบเทียบ บทความ งานวิจัยได้อย่างง่ายดาย
- AI for Multimedia การผสมผสานเทคโนโลยีเข้ากับ ทำนองเพลง ตัวละคร อวตาร การพากย์เสียง และการตัดต่อ จนกลายเป็นภาพยนตร์ที่สร้างโดย AI



ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ขอขอบคุณหน่วยงาน

ทุกภาคส่วนที่ให้ความร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวง ทำให้การพัฒนา ระบบงานต่าง ๆ ก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง พร้อมยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชนให้ สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

สามารถติดตามข่าวสาร กิจกรรม และความเคลื่อนไหวของศูนย์ฯ ได้ทาง Facebook: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมทางหลวง





ประมวลภาพกิจกรรม

โครงการ
“จิตอาสาคนนาค
ร่วมบรรเทา
ผู้ประสบอุทกภัย”







กรมทางหลวง
สนับสนุนภารกิจ
ความมั่นคงชายแดน
ไทย - กัมพูชา





คณะผู้จัดทำ

1. นายพงศกร	จุลละโพธิ	ประธานกรรมการ
2. นายสีบพงษ์	ไพศาลวัฒนา	กรรมการ
3. นายสมบุรณ์	เทียนธรรมชาติ	กรรมการ
4. นายเอกพงศ์	เศรษฐ์มานพ	กรรมการ
5. นายมานิตย์	สุดศิริอุตม	กรรมการ
6. นายธนศักดิ์	วงศ์ธนาภิเจริญ	กรรมการ
7. นายพัลลภ	จันทร์งามปภากุล	กรรมการ
8. นายณัฐพงษ์	วิไลเศรษฐ์วินิช	กรรมการ
9. นายพลเทพ	เลิศรววิช	กรรมการ
10. นายโกสินทร์	เจติยานนท์	กรรมการ
11. นายธน์วิน	สวัสดิ์ศานต์	กรรมการ
12. นายสถาพร	รัตนสุวรรณ	กรรมการ
13. นายธีรพล	สมุทรประภูต	กรรมการ
14. นายนพคุณ	สว่างไสว	กรรมการ
15. นายปรีชาพร	สุวัฒน์นอม	กรรมการ
16. นายสหัสชัย	เรืองรุ่งโรจน์	กรรมการ
17. พล.ต.ต.พรศักดิ์	เลาธุจิราลัย	กรรมการ
18. นางสาวชนานันท์	จุละจาริตต์	กรรมการ
19. นางวิราภรณ์	ล้อมวงษ์	กรรมการ
20. นายสมศักดิ์	เอื้อสุกิจวัฒนา	กรรมการ
21. นายสุวิชาณ	สุระบาล	กรรมการ
22. นายมนตรี	ธรรมวัฒน์	กรรมการ
23. นายบุญเลี้ยง	หิรัญลักษณ์สุด	กรรมการ
24. นายอลงกรณ์	พรหมศิลป์	กรรมการ
25. นายวีรพล	วงศ์วิเชียร	กรรมการและเลขานุการ
26. นางนงลักษณ์	กัณย์พิสิฐ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
27. นางสาววิกานดา	สิงห์พัฒนศิริ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
28. นางสาวอรวรรณ	แสงจันทร์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
29. นางสาวณปภัช	อำนวยการ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
30. นายธนากร	พิมสาร	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
31. นางสาวพฤตทิพร	ชูเวทย์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
32. นายปพน	อินนุพัฒน์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

จัดทำโดย

จำนวนพิมพ์

เว็บไซต์

สร้างสรรค์โดย

สำนักงานเลขาธิการกรม ฝ่ายประชาสัมพันธ์
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0 2354 6530

80 เล่ม

www.doh.go.th

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

428/139 - 140 หมู่บ้าน เดอะ รีเจนท์ สตรีท ถนนพระยาสุเรนทร์

แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510

โทรศัพท์ 0 2375 5422 - 24 โทรสาร 0 2375 5427



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400