รายงานความสำเร็จในการปฏิบัติงานและการใช้จ่ายงบประมาณ เชิงประสิทธิภาพและประสิทธิผล ประจำปี 2566

กลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน
กรมทางหลวง

รายงานความสำเร็จในการปฏิบัติงานและการใช้จ่ายงบประมาณ เชิงประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ประจำปีงบประมาณ 2566

- งานก่อสร้างทางหลวง
- งานบำรุงรักษาทางหลวง
- งานอำนวยความปลอดภัย

กลุ่มงานประเมินผล
สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

คำนำ

กลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน กรมทางหลวง ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในกรมฯ บูรณาการในจัดการทำรายงานการวิเคราะห์ความสำเร็จในการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณเชิงประสิทธิภาพและประสิทธิผล สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวง โครงการบูรณะทางหลวงและโครงการอำนวยความปลอดภัยที่แล้วเสร็จ โดยเน้นมุ่งผลสัมฤทธิ์/ประโชน์ที่ได้รับ และเป้าหมายการให้บริการของกรมทางหลวง ทั้งด้านประสิทธิภาพ (OUTPUT) หรือผลผลิต และประสิทธิผล (OUTCOME) หรือผลลัพธ์ เปรียบเทียบกับผลงานที่ได้จากการดำเนินการ ว่าบรรลุเป้าหมายการให้บริการและเป้าหมายของแผนงาน/โครงการ รวมถึงผลสัมฤทธิ์/ประโยชน์ในการดำเนินงานหรือไม่อย่างไร ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ.2564 และ พ.รบ.วิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 นอกจากนี้ ได้กล่าวถึงปัญหาและข้อเสนอแนะ สาเหตุและแนวทางแก้ปัญหาต่างๆจากประสบการณ์ของผู้ปฏิบัติหน้าที่ เพื่อปรับปรุงให้เป้าหมายต่างๆได้เป็นไปตามแผนหรือใกล้เคียงแผน รวมถึงใช้กำหนดทิศทางการวางแผนในอนาคตได้ถูกต้องมากขึ้น พร้อมทั้งให้หน่วยงานวางแผนใช้ในการทบทวนและปรับปรุงแผนงาน/โครงการของหน่วยงานให้สอดคล้องกับการบูรณาการจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกองค์กรได้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

กรมทางหลวง หวังเป็นอย่างยิ่งว่าเอกสารฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ไม่มากก็น้อยต่อผู้ใช้งาน แต่เนื่องด้วยมีข้อจำกัดทั้งด้านระยะเวลาและบุคลากร ทำให้รายงานนี้อาจยังมีข้อบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ไปบ้าง อาจต้องได้รับการปรับปรุงอีกหลายประการ ดังนั้นหากมีความผิดพลาดและข้อบกพร่องทางกลุ่มงานขอน้อมรับสิ่งต่างๆไว้เหล่านั้นไว้ และสามารถแจ้งให้กลุ่มฯ ได้ทราบ หรือเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อจะได้นำไปแก้ไขในครั้งต่อ ๆ ไป

กลุ่มงานประเมินผล
สำนักแผนงาน
กรมทางหลวง

สารบัญ

หน้า

คำนำ

บทที่ 1 ภาพรวมโครงการ 1-2

การวัดระดับความสำเร็จ 1-2

1. หลักการ เงื่อนไขและขอบเขตการประเมินผล 1-3

2 นิยามความหมายของคำต่างๆ 1-4

3 ความเชื่อมโยงของแผน 1-7

4 บทสรุป 1-18

5 ปัญหาและข้อเสนอแนะ 1-19

บทที่ 2 การประเมินด้านประสิทธิภาพ (OUTPUT) 2

งานก่อสร้างทางหลวง 2-1

1. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 2-2

1.1 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 2-2

2. โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน 2-9

2.1 กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง 2-9

2.2 กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก 2-46

2.3 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง 2-52

2.4 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค 2-88

2.5 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน 3-126

2.6 กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ 2-159

2.7 กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม.ปริมณฑล และเมืองหลัก 2-163

2.8 กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) 3-167

2.9 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระบบขนส่ง 2-171

2.10 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ 2-172

2.11 กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน 2-177
2.12 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ 2-215
2.13 กิจกรรมก่อสร้างสะพานจุดตัดทางรถไฟ 2-221
3. โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก 2-222
3.1 กิจกรรมพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก 2-222
งานบำรุงรักษาทางหลวง 2-228
4. ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา 2-229
5. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 2-231
งานอำนวยความปลอดภัย 2-233
6. ด้านประสิทธิภาพ (Output) 2-234
บทที่ 3 การประเมินด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 3-1
งานก่อสร้างทางหลวง 3-2
1 โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน 3-2
1.1 กิจกรรม ก่อสร้างเพิ่มประสิทธภาพทางหลวงแผ่นดิน 3-2
1.2 กิจกรรม เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางหลวงสายหลัก 3-187
1.3 กิจกรรม ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง 3-200
1.4 กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค 3-228
1.5 กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน 3-338
1.6 กิจกรรม เร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) 3-381
1.7 กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง 3-388
1.8 กิจกรรม พัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน 3-400
1.9 กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3-457
1.10 กิจกรรม สะพานข้ามจุดตัดรถไฟ 3-479
2. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 3-485
2.1 กิจกรรม บูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 3-485
3. โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก 3-503

3.1 กิจกรรม โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก.....3-503

งานบำรุงรักษาทางหลวง.....3-517

4. ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา.....3-519

5. โครงการบูรณโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 3-537

5.1 กิจกรรม บูรณะโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภาค 3-537

- รายงานสรุปค่า IRI ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา ประจำปี 2566.....3-553

- รายงานสรุปผลผลิตโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา.....3-554

งานอำนวยความปลอดภัย..... 3-556

6. ด้านประสิทธิผล (Outcome).....3-557

ภาคผนวก

ตารางสรุปด้านประสิทธิภาพ (OUTPUT) แสดงแผน/ผล มิติเชิงปริมาณ มิติเชิงคุณภาพ มิติเชิงระยะเวลา มิติเชิงต้นทุน

ตารางสรุปด้านประสิทธิผล(OUTCOME) แสดงแผน/ผล มิติเชิงปริมาณ มิติเชิงคุณภาพ

บทที่ 1

ภาพรวมโครงการ

การวัดระดับความสำเร็จ

หลักการเงื่อนไขและขอบเขตการประเมินผล

นิยามความหมายของคำต่างๆ

ความเชื่อมโยงของแผนระดับต่างๆ

บทสรุป

ปัญหาและข้อเสนอแนะ

บทที่ 1 ภาพรวมโครงการ

การวัดระดับความสำเร็จ

สำนักงบประมาณได้จัดวางระบบการติดตามและประเมินผลเพื่อให้หน่วยรับงบประมาณใช้เป็นกรอบแนวทางในการติดตามและประเมินผลและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ ซึ่งประกอบด้วยการติดตามประเมินผลก่อนการจัดสรรงบประมาณ ระหว่างการใช้จ่ายงบประมาณและภายหลังจากการใช้จ่ายงบประมาณ ซึ่งเป็นไปตามนัยพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 กำหนดให้หน่วยงานรับงบประมาณต้องดำเนินการทบทวนและปรับปรุง เป้าหมาย ผลผลิต/โครงการ กิจกรรม ตัววัดผลสำเร็จ ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณของหน่วยรับงบประมาณ ส่งสำนักงบประมาณ สำหรับการวิเคราะห์ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ สำนักงบประมาณให้ทำการจัดส่งพร้อมกับคำของบประมาณรายจ่ายประจำปีในทุกๆปีของเดือนธันวาคม โดยเอกสารเล่มนี้ทำการติดตามและประเมินผลภายหลังจากการใช้งบประมาณแล้วเสร็จ ทั้งในด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามนัยข้อ 3-1 ของแบบฟอร์มการดำเนินการตามระบบติดตามประเมินผลฯ ของสำนักงบประมาณ

การบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Results Based Management : RBM) คือการบริหารเพื่อการจัดหาให้ได้ทรัพยากรการบริหารมาอย่างประหยัด (Economy) เน้นใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficiency) และการได้ผลงานที่บรรลุเป้าหมายขององค์การ (Effectiveness) (เลิศชาย ปานมุข : การบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ Results Based Management : RBM)

การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (results based management) คือ วิธีการบริหารที่มุ่งเน้นสัมฤทธิ์ผลขององค์กรเป็นหลัก การปฏิบัติงานขององค์กรมีผลสัมฤทธิ์เพียงใดพิจารณาได้จากการเปรียบเทียบผลผลิตและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงกับเป้าหมายที่กำหนด (บทความ ISO จาก https://www.isotoyou.com)

การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ คือ วิธีการบริหารที่มุ่งเน้นสัมฤทธิ์ผลขององค์กรเป็นหลัก การปฏิบัติงานขององค์กรมีผลสัมฤทธิ์เพียงใดพิจารณาได้จากการเปรียบเทียบผลผลิตและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงกับเป้าหมายที่กำหนด (สุภาพ ฉิ่ง เพ็ชรเรือนทอง : การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ https://www.gotoknow.org)

ผลสัมฤทธิ์/ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ หมายถึง ผลลัพธ์สุดท้าย (Final Outcome) ที่เกิดขึ้นจากการใช้จ่ายงบประมาณ และนำผลผลิต (Output) ไปใช้ประโยชน์กับกลุ่มเป้าหมาย ที่กำหนด โดยหน่วยรับงบประมาณกำหนดตัวชี้วัดและระบุค่าเป้าหมายที่ชัดเจนรวมทั้งสามารถ วัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม (คู่มือ

การทบทวนผลสัมฤทธิ์ เป้าหมาย แนวทางการดำเนินงานและตัวชี้วัดของแผนงานบูรณาการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 : กองประเมินผล 2 สำนักงบประมาณ)

สรุปโดยรวมอนุมานได้ว่า การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน เป็นการเน้นใช้ทรัพยากรอย่างประหยัด มีการเปรียบเทียบค่าเป้าหมายและตัวชี้วัดกำหนดกับผลลัพธ์สุดท้ายที่ได้ ทั้งด้านผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Final Outcome) โดยได้ผลงานที่บรรลุเป้าหมายตามเกณฑ์ของหน่วยงานมากน้อยเพียงไร

สำหรับการ การประเมินผลโครงการแล้วเสร็จแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน โดยวัดความสำเร็จในการปฏิบัติงานและการใช้จ่ายงบประมาณ ซึ่งเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาล แผนปฏิบัติการของกระทรวง ตลอดจนถึงแผนปฏิบัติราชการ 5 ปีและแผนปฏิบัติการประจำปีของกรมทางหลวง กลุ่มงานประเมินผล มีหน้าที่ติดตามการใช้งบประมาณตาม ทั้งด้านผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ว่ามีผลสัมฤทธิ์ (Result)/ผลประโยชน์มากน้อยเพียงใด ตอบสนองต่อเป้าหมายให้บริการหน่วยงานในระดับใด ผลการดำเนินงานเป็นอย่างไร ตามข้อคำถามทั้ง 10 ข้อ ที่กำหนดโดยสำนักงบประมาณ

1. หลักการ เงื่อนไขและขอบเขตการประเมินผล

ภายใต้พระราชบัญญัติภายใต้พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 หมวด 7 การประเมินผลและการรายงาน ส่วนการประเมินผล มาตรา 46 ได้กำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณจัดวางระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณของหน่วยงานที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ เพื่อการวัดผลสัมฤทธิ์หรือประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ โดยในระบบการติดตามและประเมินผลตามแผนการปฏิบัติงาน และแผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ปัจจุบัน สำนักงบประมาณได้วางระบบการติดตามประเมินผล โดยออกแบบฟอร์มรายงานการวิเคราะห์ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ สำหรับประกอบการจัดทำงบประมาณรายจ่าย โดยให้จัดส่งสำนักงบประมาณพร้อมกับคำของบประมาณรายจ่ายประจำปี รายงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบการตอบ คำถามข้อ 3-2 สำหรับใช้เป็นเอกสารแนบ

การประเมินภารกิจหลักของกรมทางหลวง ซึ่งมีตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่ชัดเจน โดยมีภารกิจหลักตามการใช้จ่ายงบประมาณ 3 ภารกิจคือ งานก่อสร้างทางหลวง งานอำนวยความปลอดภัยและงานบำรุงรักษาทางหลวง โดยมีหน่วยงานภายในกรมทางหลวงรับผิดชอบดังนี้

1. สำนักก่อสร้าง สำนักสะพาน ศูนย์สร้างทาง มีหน้าที่ก่อสร้างพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง โดยมีเส้นทางที่เกี่ยวข้อง 3 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทาง

หลวงแผ่นดิน ทางหลวงสัมปทาน รวมถึงกฎหมายอื่นๆที่กำหนดให้เป็นหน้าที่ของรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย ตามนัยแห่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 มีการก่อสร้างทาง ทางต่างระดับ สะพาน สะพานต่างระดับ อุโมงค์ อุโมงค์ข้ามทางแยก ท่อลอด และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ทั้งในลักษณะการจ้างเหมาบริการและดำเนินการเอง โดยมี กลุ่มงานประเมินผล สำนักแผนงาน ได้ติดตามและประเมินผลงานในส่วนนี้

2. สำนักอำนวยความปลอดภัย มีภารกิจหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับ การวางแผนสำรวจและวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง ศึกษา พัฒนา และจัดทำมาตรฐานเครื่องหมายและสัญญาณควบคุมการจราจรที่ใช้กับงานทาง และกำหนดหลักเกณฑ์ การดำเนินการใด ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร การลดอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยในเขตทางหลวง ให้คำปรึกษาและเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการอำนวยความปลอดภัย ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุน การปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย การประเมินผลงานอำนวยความปลอดภัยทางถนนอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักอำนวยความปลอดภัย

3 .สำนักบริหารบำรุงทางหลวง มีภารกิจหน้าที่กำหนดกลยุทธ์ แผนงาน โครงการ งานบำรุงรักษาทางหลวง ศึกษา และพัฒนาการบริหารและบำรุงรักษาทางหลวง รวมทั้งประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลงานบำรุงทาง กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการใช้จ่ายงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง จัดทำแผนงาน มาตรการและมาตรฐานเกี่ยวกับงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ปฏิบัติงานร่วมกับ หรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย ประเมินผลงานบำรุงและรักษาทางหลวงเป็นหน้าที่รับผิดชอบของสำนักบริหารและบำรุงทาง

ในปัจจุบัน เพื่อให้งานกระชับและมีบูรณภาพมากยิ่งขึ้น จึงจัดให้มีการบูรณาการงานประเมินผลภารกิจหลักทั้งหมดเข้าด้วยกันและให้เป็นแนวทางเดียวกันโดยมีสำนักแผนงานเป็นเจ้าภาพหลัก เป็นการลดระยะเวลาและขั้นตอนต่างๆรวมทั้งความซ้ำซ้อน แต่ยังคงคุณภาพและประสิทธิผลได้เป็นอย่างดี

2 นิยามความหมายของคำต่างๆ

2.1 ผลผลิต (Output) หมายถึง คือ ผลที่เกิดขึ้นทันที ผลที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการดำเนินโครงการกิจกรรมเสร็จสิ้น https://www.gotoknow.org/posts/320692%5D

ผลผลิต (Output) หมายถึง สิ่งที่ได้ออกมาเป็นรูปธรรม หรือรับรู้ได้ (https://www.gotoknow.org/posts/117687)

Output คือ สิ่งที่ทำออกมาเป็นผลิตผล (Product) ซึ่งวัดได้เมื่อสิ้นสุดการกระทำ (http://oknation.nationtv.tv/blog/print.php?id=805802)

อนุมานได้ว่า ประสิทธิภาพหรือผลผลิต (Output) คือ สิ่งที่ได้ผลหลังจากกระทำหรือดำเนินโครงการ และสามารถวัดออกผลได้อย่างเป็นรูปธรรมมีหน่วยวัดชัดเจน

2.2 ผลลัพธ์ (Outcomes) หมายถึง ผลประโยชน์ที่ได้จากผลผลิต และผลกระทบที่มีต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง และสิ่งแวดล้อม จากการใช้ประโยชน์จากการจัดทำผลผลิตขึ้นมา (https://www.gotoknow.org/posts/117687)

Outcome คือ ผลประโยชน์ที่ได้จาก Product ซึ่งต้องทอดระยะเวลาไว้ช่วงหนึ่ง (http://oknation.nationtv.tv/blog/print.php?id=805802)

ผลลัพธ์ (outcome) หมายถึง ผลระยะยาวซึ่งเกิดเป็นผลจุดหมายปลายทาง หรือผลต่อเนื่องจากผลกระทบ (https://www.gotoknow.org/posts/320692)

อนุมานได้ว่า ประสิทธิผลหรือผลลัพธ์ (Outcomes) เกิดจากผลผลิต/ผลประโยชน์ ที่ได้ต่อเนื่องจากผลกระทบ มีการทอดระยะเวลาไว้ช่วงหนึ่ง

2.3 ตัวชี้วัดผลสำเร็จ[1/] หมายถึงเครื่องมือใช้วัดผลการดำเนินงานหรือประเมินผลการดำเนินงานในด้านต่างๆ ขององค์กร ซึ่งสามารถแสดงผลของการวัดหรือการประเมินในรูปข้อมูลเชิงรูปธรรมเพื่อสะท้อนประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงานขององค์กรหรือหน่วยงานภายในองค์กร ลักษณะตัวชี้วัดที่ดีประกอบด้วย 5 คุณลักษณะ ได้แก่

2.3.1 มีความเฉพาะเจาะจง เข้าใจง่าย รวมถึงยอมรับของทุกฝ่าย

2.3.2 วัดออกมาเป็นรูปธรรม ระบุตัวเลขอย่างชัดเจนสะท้อนความสำเร็จและความก้าวหน้าได้

2.3.3 ควบคุมและบรรลุเป้าหมายได้ ไม่วัดในสิ่งที่ไม่มีวันสำเร็จ

2.3.4 สะท้อนผลสำเร็จของงาน วัดเฉพาะงานที่สำคัญและไม่ควรมีตัวชี้วัดจำนวนมากเกินไป

2.3.5 รวบรวมข้อมูลที่น่าเชื่อถือทันต่อสถานการณ์ สามารถนำไปวางแผนได้ต่อไป

2.4 เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน[2/]หมายถึง ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามผลผลิต/โครงการ ของหน่วยงานระดับกรม ซึ่งจะส่งต่อขึ้นไปสู่ความสำเร็จของเป้าหมายการให้บริการกระทรวง การกำหนดเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน (ผลลัพธ์) ควรมีองค์ประกอบ ดังนี้

2.4.1 แสดงผลประโยชน์ที่มีต่อกลุ่มเป้าหมาย/ผู้รับบริการหรือพื้นที่เป้าหมาย

2.4.2 ต้องสอดคล้องและเชื่อมโยงกับเป้าหมายให้บริการในระดับกระทรวง

2.4.3 ต้องสัมพันธ์กับพันธกิจหรือภารกิจของส่วนราชการ

2.4.4 สามารถถ่ายทอดสู่กลยุทธ์หน่วยงาน ผลผลิต/โครงการ กิจกรรมหลักได้อย่างชัดเจน

2.4.5 มีตัวชี้วัดชัดเจนและเป็นรูปธรรมสามารถวัดผลได้ทั้งมิติเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ อยู่ในระดับผลลัพธ์

2.5 เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน[2/]หมายถึง ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามผลผลิต/โครงการของหน่วยงานระดับกรม ซึ่งจะส่งต่อขึ้นไปสู่ความสำเร็จของเป้าหมายให้บริการ ระดับกระทรวง การกำหนดเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน(ผลลัพธ์) ควรมีองค์ประกอบ ดังนี้

2.5.1 แสดงผลประโยชน์ที่มีต่อกลุ่มเป้าหมายผู้รับบริการหรือพื้นที่เป้าหมายจากการผมผลผลิต/โครงการของหน่วยรับงบประมาณที่รับผิดชอบ หรือความสำเร็จจากการดำเนินการตามผลผลิต/โครงการของหน่วยรับงบประมาณในสังกัดกระทรวง

2.5.2 ต้องสอดคล้องเชื่อมโยงกับเป้าหมายให้บริการกระทรวง

2.5.3 ต้องสัมพันธ์กับพันธกิจหรือภารกิจของส่วนราชการ

2.5.4 สามารถถ่ายทอดสู่กลยุทธ์หน่วยงาน ผลผลิต/โครงการ กิจกรรมหลักได้อย่างชัดเจน

2.5.5 ต้องมีความชัดเจนเป็นรูปธรรม สามารถวัดผลได้และมีความเข้าใจตรงกันระหว่างกระทรวง

2.6 ผลสัมฤทธิ์/ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ [3/] หมายถึง ผลลัพธ์สุดท้าย (Final Outcome) ที่เกิดขึ้นจากการใช้จ่ายงบประมาณ และนำผลผลิต (Output) ไปใช้ประโยชน์กับกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด โดยหน่วยรับงบประมาณกำหนดตัวชี้วัดและระบุค่าเป้าหมายที่ชัดเจนรวมทั้งสามารถวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม

การกำหนดผลสัมฤทธิ์/ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ควรมีองค์ประกอบ ดังนี้

2.6.1 แสดงผลประโยชน์ที่มีต่อกลุ่มเป้าหมายที่หน่วยรับงบประมาณรับผิดชอบและต้องการให้เกิดขึ้นจากการให้บริการ

2.6.2 สอดคล้องและเชื่อมโยงกับเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติหรือแผนย่อยของแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

2.6.3 สามารถวัดผลได้ โดยอาจอยู่ในรูปแบบของตัวชี้วัดร่วม (joint KPIs) พร้อมค่าเป้าหมาย (Target) ที่ต้องแสดงถึงการบรรลุผลสัมฤทธิ์/ประโยชน์ที่คาดว่ากลุ่มเป้าหมายจะได้รับที่กำหนดโดยตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ควรสอดคล้องกับตัวชี้วัดของแผนระดับที่ 2 เช่นตัวชี้วัดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติหรือตัวชี้วัดแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

เพื่อให้ผลสัมฤทธิ์หรือผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ เป้าหมายให้บริการกระทรวง/หน่วยงาน ผลผลิต/โครงการ กิจกรรม ตัวชี้วัดผลสำเร็จ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน สำนักงบประมาณ ได้มีหลักในการพิจารณา 6 ความ ดังนี้

- ความจำเป็น สนองนโยบายรัฐบาลแผนระดับชาติ และความต้องการของนโยบายรัฐและประชาชนในพื้นที่ มีการจัดลำดับความสำคัญ

- ความถูกต้อง เป็นภารกิจของหน่วยงานตามกฎหมาย ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ รวมถึงระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

- ความเชื่อมโยง เป้าหมายของงาน (Goals) เชื่อมโยงกับเป้าหมายระดับสูงขึ้นไป

- ความสอดคล้อง ตัวชี้วัดสอดคล้องกับค่าเป้าหมาย (Target) ของตัวชี้วัดระดับสูงขึ้นไป

- ความครบถ้วน กำหนดโครงการ/กิจการที่ตอบสนองเป้าหมายในแต่ละระดับที่สูงขึ้นเชื่อมโยงเกี่ยวข้องได้ครบถ้วนสมบูรณ์

- ความเหมาะสม ดำเนินการได้จริงและวัดผลได้ในทางปฏิบัติ ทั้งมิติเชิงปริมาณมิติเชิงคุณภาพ มิติเชิงระยะเวลาและมิติเชิงต้นทุน มีความพร้อมในทุกมิติ มีความพร้อมในการดำเนินโครงการ เช่น มีใบเสนอราคม มีร่าง TOR มีเกณฑ์ต่างๆตามที่สำนักงบประมาณกำหนด

3 ความเชื่อมโยงของแผนระดับต่างๆ การปฏิบัติงานและการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่าย ที่เชื่อมโยงกับเป้าหมายให้บริการและแผนทั้งระดับที่ 1 แผนระดับที่ 2 และแผนระดับที่ 3 ดังนี้

3.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี > ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

3.2 ประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ > ประเด็น 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

3.3 เป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ > ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

3.4 ตัวชี้วัดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ > อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ค่าเป้าหมาย ปี2566-2570 : อันดับที่ 38)

3.5 แผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ >โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

3.6 เป้าหมายแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ > ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

3.7 ตัวชี้วัดแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ > สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) (ค่าเป้าหมาย ปี2561-2565 :น้อยกว่าร้อยละ 12)

3.8 แผนการปฏิรูปประเทศ > ด้านที่ 5 (ด้านเศรษฐกิจ)

3.9 กิจกรรมปฏิรูปฯ (Big Rock) >กิจกรรมปฏิรูปที่ 4 การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของประเทศไทยในภูมิภาค

3.10 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญ

3.11ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ > ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

3.12 แผนงาน 1.แผนงานบุคลากรภาครัฐ 2.แผนงานพื้นฐานด้านความสามารถในการแข่งขัน 3.แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ 4. แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออก

3.13 ผลสัมฤทธิ์กระทรวง >ผลสัมฤทธิ์ที่ 1 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง > ผลสัมฤทธิ์ที่ 4 ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของไทยดีขึ้น

3.14 ตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์กระทรวง > ตัวชี้วัด 1.สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ(เฉลี่ยร้อยละ) (ค่าเป้าหมาย ปี2566 : ร้อยละ 6.5) >ตัวชี้วัด 4. ดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของไทยดีขึ้น (ค่าเป้าหมาย ปี2566 : อันดับแรก 25)

3.15 ผลสัมฤทธิ์หน่วยงาน > โครงสร้างพื้นฐานทางด้านถนนได้รับการพัฒนา ให้เกิดความเชื่อมโยงและความคล่องตัวเพื่อให้ผู้ใช้บริการระบบทางหลวงได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นนำไปสู่การขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

3.16 ตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์หน่วยงาน > 1.อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ค่าเป้าหมาย ปี2566 : 1.94 ต่อหนึ่งแสนคน) 2.อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก (ค่าเป้าหมาย ปี2566 : 78 กม./ชม.)

3.17 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง > 1.การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ 2.เพิ่มคุณภาพให้บริการสาธารณะและการเดินทางการขนส่งและการจราจรที่ปลอดภัย

3.18 ตัวชี้วัดเป้าหมายการให้บริการกระทรวง 1. สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : ร้อยละ 6.5) 2. โครงสร้างพื้นฐานทางถนนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้รับการพัฒนา (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : 30.942 กม.)

3.19 เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน >1.การพัฒนาระบบทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัว เพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุลและสมบูรณ์ 2.การพัฒนาและบำรุงรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง ที่รวดเร็ว ครอบคลุม และทันต่อสถานการณ์ 3.การควบคุมและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ 4.การพัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเชื่อมโยงความดุลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานแห่งความพอเพียง

3.20 ตัวชี้วัดเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน <u>ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการที่ 1</u> 1.1) อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : 78 กม./ชม.) 1.2)โครงข่ายทางหลวงได้รับการเพิ่มมาตรฐานชั้นทาง (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : 471 กม.) 1.3) จำนวนคอขวดจุดตัดทางแยกขนาดใหญ่ได้รับการแก้ไขปัญหา (ค่าเป้าหมาย ปี2566 : 16 แห่ง) 1.4) ระยะทางโครงข่ายทางเลี่ยงเมืองแนวใหม่

(ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : 25 กม.) 1.5) ความพึงพอใจต่อการพัฒนาทางหลวง (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : ร้อยละ 86) ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการที่ 2 2.1) ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : 76,658 กม.) 2.2) ระยะทางของทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางไม่เกิน 3.5 m/km (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : ร้อยละ 87) ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการที่ 3 3.1) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : 1.94 คนต่อประชากร 100,000 คน) 3.2) ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยบนทางหลวง (ค่าเป้าหมายปี 2566 : ร้อยละ 87) ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการที่ 4 (ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี 2566) - ไม่มี

3.21 ผลผลิต/โครงการ > (ปี 2566 กรมทางหลวงมี 11 ผลผลิต/โครงการ ซึ่งประกอบด้วย 4 ผลผลิต และ 7 โครงการ)

1/,2/,3/ คู่มือทบทวนผลสัมฤทธิ์/ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้จากการใช้จ่ายงบประมาณ เป้าหมายให้บริการ ผลผลิต/โครงการ และตัวชี้วัดผลสำเร็จของหน่วยรับงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 กองประเมินผล สำนักงบประมาณ

	ความเชื่อมโยงงบประมาณเพื่อใช้ประกอบในการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566
	หน่วยรับงบประมาณ กรมทางหลวง
ยุทธศาสตร์ชาติ	ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
ประเด็นแผนแม่บท	ประเด็น 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล
เป้าหมายแผนแม่บทฯ	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น
ตัวชี้วัดแผนแม่บทฯ	ตัวชี้วัด อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ค่าเป้าหมาย ปี 2566-2570 : อันดับที่ 38)
แผนย่อยของแผนแม่บทฯ	โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
เป้าหมายแผนย่อยของแผนแม่บทฯ	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศลดลง
ตัวชี้วัดแผนย่อยของแผนแม่บทฯ	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ(เฉลี่ยร้อยละ)(ค่าเป้าหมายปี 2566 - 2570)น้อยกว่าร้อยละ11)
แผนการปฏิรูปประเทศ	ด้านที่ 5 (เศรษฐกิจ)
กิจกรรมปฏิรูปฯ (Big Rock)	กิจกรรมปฏิรูปที่ 4 การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของประเทศไทยในภูมิภาค
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค
ยุทธศาสตร์การจัดสรรฯ	ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
แผนงาน	1.แผนงานบุคลากรภาครัฐ 2.แผนงานพื้นฐานด้านความสามารถการแข่งขัน 3.แผนงานบูรณการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ 4.แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
ผลสัมฤทธิ์กระทรวง	ผลสัมฤทธิ์ที่ 1 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง ผลสัมฤทธิ์ที่ 4ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น
ตัวชีวัดผลสัมฤทธิ์กระทรวง	ตัวชี้วัด ผลสัมฤทธิ์ที่ 1 สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : ร้อยละ 6.5) ตัวชี้วัด ผลสัมฤทธิ์ที่ 4 ดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระกว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : อันดับแรก : 25)
ผลสัมฤทธิ์หน่วยงาน	โครงสร้างพื้นฐานด้านถนนได้รับการพัฒนา ให้เกิดความเชื่อมโยงและความสอดคล้องเพื่อให้ผู้ใช้บริการระบบทางหลวงได้รับความสะดวก รวดเร็วปลอดภัย ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น นำไปสู่การขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศราฐกิจและสังคม
ตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์หน่วยงาน	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ปี 2566 : 1.94 คนต่อหนึ่งแสนคน) อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก (ปี 2566 : 78 กม./ชม.)
เป้าหมายการให้บริการกระทรวง	1.การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ 3.เพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะและการเดินทางขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย
เป้าหมายการให้บริการกระทรวง	สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : ร้อยละ 6.5) โครงสร้างพื้นฐานทางถนนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้รับการพัฒนา (ปี 2566 : 30.942 กม.)
ตัวชี้วัดเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน	1. การพัฒนาระบบทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล้องตัว เพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุลและสมบูรณ์ 2. การพัฒนาและบำรุงรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง ที่รวดเร็ว ครอบคลุม และทันต่อสถานะการณ์ 3. การควบคุมและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ 4. การพัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเชื่อมโยงความสมดุลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานแห่งความพอเพียง
ตัวชี้วัดเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน	ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการ ที่ 1 1.) อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก (เป้าหมาย ปี 2566 : 78 กม./ชม) 2.) โครงข่ายทางหลวงได้รับการเพิ่มมาตรฐานชั้นทาง (เป้าหมาย ปี 2566 : 471 กม.) 3.) จำนวนคอขวดจุดตัดทางแยกขนาดใหญ่ได้รับการแก้ไขปัญหา (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : 16 แห่ง) 4.) ระยะทางโครงข่ายทางเลี่ยงเมืองแนวใหม่ (ค่าเป้าหมาย ปี 2566 : 25 กม.) 5.) ความพึงพอใจต่อการพัฒนาทางหลวง (เป้าหมายปี 2566 : ร้อยละ 86) ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการ ที่ 2 1.) ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา (ค่าป้าหมาย ปี 2566 : 76,658 กม.) 2.) ระยะทางของทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากล(IRI) ของผิวทางไม่เกิน 3.5 m/km. (เป้าหมายปี 2566 : ร้อยละ 87) ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการ ที่ 3 1.) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงลดลง (ค่าเป้าหมายปี 2566 : 1.94 คนต่อประชากร 100,000 คน) 2.) ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยบนทางหลวง (ค่าเป้าหมายปี 2566 : ร้อยละ 87) ตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการ ที่ 4 (ตัวชี้วัดค่าเป้าหมายปี 2566 : ไม่มี)
ผลผลิต/โครงการ	(11 ผลผลิต/โครงการ = ประกอบด้วย 4 ผลผลิตและ 7 โครงการ)

ตารางที่ 1-1 แสดงผลผลิต (OUTPUT) รวม ปี 2566

ผลผลิต/โครงการและกิจกรรม	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย															
	มิติเชิงปริมาณ				มิติเชิงคุณภาพ				มิติเชิงระยะเวลา				มิติเชิงต้นทุน			
	ก่อสร้าง-บำรุงรักษาได้ระยะทาง /จุดเสี่ยงจุดอันตรายได้รับการแก้ไข				ก่อสร้าง/บำรุง/ปลอดภัยได้มาตรฐานที่กำหนด				ก่อสร้าง/บำรุง/ปลอดภัยเสร็จตามแผน				ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินที่ได้รับ			
	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ ของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ ของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ แผน	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ ของความสำเร็จ
		แผน	ผล			แผน	ผล			แผน	ผล			แผน	ผล	
1. งานก่อสร้างทางหลวง																
1.1 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์																
1.1.1 โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน																
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน	แห่ง	71	66	92.96	ร้อยละ	100	100	100	แห่ง	66	11	16.76	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	แห่ง	170	168	98.82	ร้อยละ	100	100	100	แห่ง	168	52	30.95	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	แห่ง	56	54	96.43	ร้อยละ	100	100	100	แห่ง	54	9	16.67	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	แห่ง	39	36	92.31	ร้อยละ	100	100	100	แห่ง	36	8	22.22	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	แห่ง	12	1	8.33	ร้อยละ	100	100	100	แห่ง	1	1	100	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	กม.	515.686	433.45	84.05	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	25	14	56.00	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร(ระยะที่2)	กม.	113.390	52.394	46.21	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	4	1	25.00	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง	กม.	54.664	19.00	34.76	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	1	0	0	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ กทม.ปริมณฑลและเมืองหลัก	กม.	48.983	24.912	50.86	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	3	0	0	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	กม.	51.065	33.03	64.68	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	5	0	0	ร้อยละ	100	100	100
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	กม.	42.515	57.24	134.64	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	6	2	33.33	ร้อยละ	100	100	100
รวม/เฉลี่ย	**กม./แห่ง**	**777.32/348**	**620/327**	**73.10**	**ร้อยละ**	**100**	**100**	**100**	**โครงการ**	**369**	**98**	**26.56**	**ร้อยละ**	**100**	**100**	**100**
1.1.2 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง																
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	กม.	48.467	37.200	-	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	7	4	57.14	ร้อยละ	100	100	100
1.1.3 โครงการบูรณะโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภาค																
-กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางหลวงสายหลัก	กม.	-	2	-	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	6	3	50.00	ร้อยละ	100	100	100
1.2 แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก																
1.2.1 โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก																
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	กม.	117.735	49.608	-	ร้อยละ	100	100	100	โครงการ	6	0	0	ร้อยละ	100	100	100

ผลผลิต/โครงการและกิจกรรม	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย															
	มิติเชิงปริมาณ				มิติเชิงคุณภาพ				มิติเชิงระยะเวลา				มิติเชิงต้นทุน			
	ก่อสร้าง-บำรุงรักษาได้ระยะทาง /จุดเสี่ยงจุดอันตรายได้รับการแก้ไข				ก่อสร้าง/บำรุง/ปลอดภัยได้มาตรฐานที่กำหนด				ก่อสร้าง/บำรุง/ปลอดภัยเสร็จตามแผน				ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินที่ได้รับ			
	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละของความสำเร็จ
		แผน	ผล			แผน	ผล			แผน	ผล			แผน	ผล	
2.งานบูรณะทางหลวง																
2.1 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน																
2.1.1 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา																
-กิจกรรม บำรุงรักษาทางหลวง (และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง)	กม./2ช่องจราจร	76,658	76,244.05	99.46	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100
2.2 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์																
2.2.1 โครงการบูรณะโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภาค																
-กิจกรรม บูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	แห่ง	168	168	100	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100
3. งานอำนวยความปลอดภัย																
3.1 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน																
3.1.1 โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย																
-กิจกรรม จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข (และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง)	แห่ง	1,134	1,170	103.17	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100
3.2 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์																
3.2.1 โครงเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง																
-กิจกรรมทางหลวงที่ได้รับการเพิ่มประสิทธภาพความปลอดภัย	แห่ง	371	371	100	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100	ร้อยละ	100	100	100

ตารางที่ 1-2 แสดงผลผลลัพธ์ (OUTCOME) งานก่อสร้างทางหลวง

ผลผลิต/โครงการและกิจกรรม	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย							
	มิติเชิงปริมาณ				มิติเชิงคุณภาพ			
	ตัวชี้วัด : อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนทางหลวง				ตัวชี้วัด: ความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง			
	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละ
		แผน	ผล	ของความสำเร็จ		แผน	ผล	ของความสำเร็จ
1.งานก่อสร้างทางหลวง								
1.1 แผนงานบูรณากากรพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์								
1.1.1 โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน								
-กิจกรรม ก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	กม./ชม.	78.00	77.09	98.83	ร้อยละ	86.00	87.63	101.63
-กิจกรรม เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางหลวงสายหลัก	กม./ชม.	78.00	85.00	108.97	ร้อยละ	86.00	87.50	101.50
-กิจกรรม ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	กม./ชม.	78.00	77.60	99.48	ร้อยละ	86.00	87.40	101.40
-กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	กม./ชม.	78.00	83.94	107.61	ร้อยละ	86.00	88.43	102.43
-กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	กม./ชม.	78.00	83.94	107.61	ร้อยละ	86.00	88.43	102.43
-กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร(ระยะที่2)	กม./ชม.	78.00	76.00	97.44	ร้อยละ	86.00	86.00	100
-กิจกรรม ก่อสร้างเชื่อมต่อระบบขนส่ง	กม./ชม.	78.00	82.00	105.13	ร้อยละ	86.00	88.50	102.50
-กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	กม./ชม.	78.00	68.55	87.88	ร้อยละ	86.00	87.45	101.45
-กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	กม./ชม.	78.00	85.25	109.29	ร้อยละ	86.00	87.25	101.25
-กิจกรรม สะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	กม./ชม.	78.00	66.00	84.62	ร้อยละ	86.00	86.00	100
รวม/เฉลี่ย	กม./ชม.	78.00	78.54	91.79	ร้อยละ	86.00	87.46	101.67
1.1.1 โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค								
- กิจกรรม บูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	กม./ชม.	78.00	78.00	100	ร้อยละ	86.00	87.67	101.94
1.1.2 โครงการแผนบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก								
-กิจกรรมโครงการพัฒนานาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	กม./ชม.	78.00	78.50	100.64	ร้อยละ	86.00	88.00	102
สรุปค่ารวมเฉลี่ยของการประเมินด้านประสิทธิผล (OUTCOME) งานก่อสร้างทางหลวง	**กม./ชม**	**78.00**	78.35	97.48	**ร้อยละ**	**86.00**	**87.71**	101.879

ตารางที่ 1-3 แสดงผลผลลัพธ์ (OUTCOME) งานบำรงรักษาทางหลวง

ผลผลิต/โครงการและกิจกรรม	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย							
	มิติเชิงปริมาณ				มิติเชิงคุณภาพ			
	ความเร็วยานพาหนะ				ความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง			
	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละของความสำเร็จ
		แผน	ผล			แผน	ผล	
2 .งานบำรุงรักษาทางหลวง								
2.1 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน								
2.1.1 ผลผลิตทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา								
-กิจกรรม บำรุงรักษาทางหลวง (และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง)	กม./ชม	78	78.03	100.04	ร้อยละ	86.00	88.04	102.37
2.2 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์								
2.2.1 โครงการบูรณะโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภาค								
-กิจกรรม บูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	กม./ชม.	78	82.08	105.23	ร้อยละ	86.00	85.17	99.03
สรุปค่ารวมเฉลี่ยของการประเมินด้านประสิทธิผล (OUTCOME) งานบำรุงรักษาทางหลวง	**กม./ชม**	**78**	**80.06**	**102.64**	**ร้อยละ**	**86.00**	**86.61**	**100.70**

ตารางที่ 1-4 แสดงผลผลลัพธ์ (OUTCOME) งานอำนวยความปลอดภัย

ผลผลิต/โครงการและกิจกรรม	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย							
	มิติเชิงปริมาณ				มิติเชิงคุณภาพ			
	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง				ความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง			
	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละของความสำเร็จ	หน่วยนับ	จำนวน		ร้อยละของความสำเร็จ
		แผน	ผล			แผน	ผล	
3. งานอำนวยความปลอดภัย								
3.1 แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน								
3.1.1 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย								
-กิจกรรม อำนวยความปลอดภัยทางถนน (และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง)	จำนวน/หนึ่งแสนประชากร	1.94	3.79*	51.19	ร้อยละ	87	88.55	101.78
3.2 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์								
3.2.1 โครงเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง								
-กิจกรรม ยกระดับความปลอดภัยข้างทาง,จุดกลับรถ,แยกอันตรายฯลฯ	จำนวน/หนึ่งแสนประชากร	1.94	3.79*	51.19	ร้อยละ	87	87.50	100.57

* หมายเหตุ ปี 2566 จำนวนผู้เสียชีวิต นับตั้งแต่ 1 ต.ค. 65 ถึง 30 ก.ย. 66 เท่ากับ 2,508 ราย ข้อมูล ณ วันที่ 10 พฤศจิกายน 2566
การเก็บข้อมูลบนทางหลวง : แขวงทางหลวง กรมทางหลวง รายงานผลลงในระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS)
การคิดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวง เท่ากับ จำนวนผู้เสียชีวิตหารด้วยจำนวนประชากรในประเทศต่อ 1 แสนคน
เท่ากับ (2,508/66,090,675) x 100,000 เท่ากับ 3.79

ตารางที่ 1-5 แสดงแผน/ผล เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน

เป้าหมายให้บริการหน่วยงาน ตัวชี้วัด	งบประมาณ /ค่าเป้าหมาย ปี 2566				
	หน่วยนับ	แผน	ผล	ร้อยละของความสำเร็จ	หมายเหตุ/คำอธิบาย
1. การพัฒนาระบบทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึงและคล่องตัวเพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุลและสมบูรณ์					
- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ระยะโครงข่ายที่ได้รับการเพิ่มมาตรฐานงานทาง	กม.	471	416.977	88.530	* ทางเลี่ยงเมืองเป็นถนนหรือกลุ่มถนนที่อ้อมเมือง เพื่อช่วยลดปริมาณจราจรในเมืองหรือความคับคั่งผ่านตัวเมือง ในที่นี้รวมถึงวงแหวนรอบเมืองด้วย **ทางหลวงสายหลัก หมายถึง 1) ทางหลวงมีหมายเลข 1และ 2 หลัก 2) ทางหลวงมีหมายเลข 3และ 4หลักและมีปริมาณจราจรตั้งแต่ 8,000 คัน/วันขึ้นไป 3) ทางหลวงเอเชีย (Asian Highway: AH) -เก็บรวบรวมข้อมูลโดย สำนักแผนงาน
- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนคอขวดจุดตัดทางแยกขนาดใหญ่ที่ได้รับการแก้ไขปัญหา	แห่ง	16	15	93.75	
- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ระยะโครงข่ายทางเลี่ยงเมืองแนวใหม่*	กม.	25	26.042	104.168	
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ความเร็วบนถนนสายหลัก**	กม./ชม.	78	78.9	101.154	
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ความพึงพอใจต่อการพัฒนาทางหลวง	ร้อยละ	86	87.72	102	
เงินงบประมาณ	ล้านบาท	**73,855.8052**			
2.การพัฒนาและบำรุงรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง ที่รวดเร็ว ครอบคลุมและทันต่อเหตุการณ์					
- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ระยะทางของโครงข่ายที่ได้รับการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ	กม./2ช่องจราจร	76,658	76,244.50	99.46	- เก็บรวบรวมข้อมูลโดย สำนักบริหารบำรุงทาง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ร้อยละของทางหลวงที่มีดัชนีความขรุขระสากล(IRI) ≤3.5 ม./กม.	ร้อยละ	87	90.38	103.90	
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ความพึงพอใจต่อสภาพทางหลวง	ร้อยละ	86	87.26	101.50	
เงินงบประมาณ	ล้านบาท	**28,365.7379**			
3.การควบคุมและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบรูณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ					
- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข	แห่ง	1,134	1,170	103.17	- เก็บรวบรวมข้อมูลโดย สำนักอำนวยความปลอดภัย
- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	จำนวนต่อหนึ่งแสนคน	1.94	3.21	51.19	
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ร้อยละความพึงพอใจต่อความปลอดภัยบนทางหลวง	กม./ชม.	87	87.5	105.57	
เงินงบประมาณ	ล้านบาท	**10,425.6525**			

ตารางที่ 1-6 แสดงแผน/ผล ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	งบประมาณ /ค่าเป้าหมาย ปี 2566				
	หน่วยนับ	แผน	ผล	ร้อยละของความสำเร็จ	หมายเหตุ/คำอธิบาย
ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ					
ผลสัมฤทธิ์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านถนนให้เกิดความเชื่อมโยงและคล่องตัว เพื่อให้ผู้ใช้บริการระบบทางหลวงได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น นำไปสู่การขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม					
- ตัวชี้วัด : อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	จำนวน/หนึ่งแสนประชากร	1.94	3.79	51.19	
- ตัวชี้วัด : ความเร็วบนถนนสายหลัก	กม./ชม.	78	78.90	101.154	
เงินงบประมาณ	ล้านบาท	**118,816.626,400**			

4 บทสรุป

ปีงบประมาณปี 2566 นี้ การก่อสร้างทางหลวงก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งสิ้นจำนวน 392 โครงการ ได้ระยะทางทั้งหมด 416.977 กม.สามารถก่อสร้างแล้วเสร็จภายในกำหนดสัญญา 98 โครงการ หรือร้อยละ 26.56 นอกนั้นแม้แล้วเสร็จช้ากว่าสัญญาแต่อยู่ในปีงบประมาณ นอกจากนี้ยังแก้ไขจุดเสี่ยง จุดกลับรถและแยกอันตรายต่างๆ อีก 1,170 แห่ง มีสภาพทางพร้อมใช้งานเป็นไปตามแผนที่กำหนด โดยเบิกจ่ายงบประมาณของกรมทางหลวงเบิกจ่ายได้ถึงร้อยละ 96.21 ทำให้ภาพรวมของกรมทางหลวงได้เบิกจ่ายงบประมาณไปทั้งสิ้น (เมื่อสิ้นปีงบประมาณ) จำนวน 114,480,042,452.11 บาท[1/] เงินงบประมาณสามารถไหลเข้าระบบการเงินของประเทศเกิดการหมุนเวียนใช้สอย ส่งผลดีต่อด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลที่เร่งรัดการเบิกจ่ายให้มากที่สุดและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับโครงการก่อสร้างบางส่วนยังมีความล่าช้าหรือติดขัดก่อสร้างไม่แล้วเสร็จตามสัญญา สาเหตุส่วนใหญ่มาจากการระบาดของโรคโควิด 19 ทำให้เกิดการขาดแคลนแรงงานรวมถึงความพร้อมของบุคลากร และวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้าง ส่งผลต่อความคืบหน้าของงานก่อสร้างทาง ซึ่งกรมทางหลวงได้ออกมาตรการต่างๆ เพื่อลดช่องว่างเหล่านี้และดำเนินการเร่งรัดให้เป็นไปตามแผนงานให้ได้มากที่สุด

สำหรับด้านการลดลงอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตเมื่อเทียบค่าเป้าหมายยังเกินกว่าเกณฑ์กำหนดไว้ถึงร้อยละ 51.19 หรือทั้งหมดประมาณ 2,508 ราย[2/] เพราะจำนวนรถที่เพิ่มขึ้น การเดินทางที่มีจำนวนมากขึ้น การขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถโดยประมาทของผู้ขับขี่และเมาแล้วขับ

อย่างไรก็ดี การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้เส้นทางและผู้อาศัยข้างทาง ในภารกิจหลักของกรมทางหลวง ได้แก่ งานก่อสร้างทางหลวง งานบำรุงรักษาทางหลวง และงานอำนวยความปลอดภัย ล้วนแต่อยู่ในเกณฑ์ที่ดี คือมีความพึงพอใจ ร้อยละ 87.72 ร้อยละ 87.26 และร้อยละ 87.50 ตามลำดับ สำหรับความพอใจต่อผิวทาง และความสะดวกในการเดินทางอยู่ในเกณฑ์ดีและดีมาก มีเพียงส่วนน้อยไม่พอใจต่อองค์ประกอบถนนซึ่งมีข้อบกพร่องเล็กๆน้อยๆ เช่น ความล่าช้าในการแก้ไขปัญหาไฟฟ้าแสงสว่างดับ ความไม่เพียงพอของป้ายบอกเส้นทาง วัชพืชข้างทางที่ขึ้นรก เป็นต้น ซึ่งหากเส้นทางใดเมื่อพบปัญหาดังกล่าว ผู้ประเมินฯ ได้ดำเนินการแจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทำการแก้ไขต่อไป

[1/]ฝ่ายจัดสรรและติดตามงบประมาณ กองการเงินและบัญชี กรมทางหลวง

[2/]จำนวนผู้เสียชีวิติ ตั้งแต่ 1 ม.ค. 66 – 30 ก.ย. 66 จากระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (Highway Accident Information Management System) : HAIMS สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

5 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหาอุปสรรค สาเหตุ และแนวทางแก้ไขที่สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม ดังนี้

ตัวชี้วัด	ปัญหาอุปสรรค	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
ความเร็วบนทางหลวงสายหลัก	- ระดับบริการบนทางหลวงแผ่นดินลดลง โดยเฉพาะช่วงรอยต่อของเมืองและเขตเมือง	แนวโน้มการเติบโตและขยายตัวเขตเมืองเป็นไปอย่างรวดเร็ว ปริมาณการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินเพิ่มขึ้น	- พัฒนาทางเลี่ยงเมืองและวงแหวน มีแผนพัฒนาฯในอนาคต -พัฒนาทางหลวงเชื่อมต่อระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ -พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชิงยุทธศาสตร์และเส้นทางเชื่อมต่อส่วนที่ขาดหาย (Missing Link) -การจัดลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)
อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง	- สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและมีความรุนแรงขึ้น ทำให้อัตราผู้เสียชีวิตมีโอกาสเพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยเฉพาะ อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ - รวมถึงอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างบนทางหลวงที่ต้องจัดการจราจร	- อุบัติเหตุรถตกถนน เกิดจากผู้ขับขี่หลับในเนื่องจากความอ่อนล้า การไม่ชินเส้นทาง และรูปแบบของถนนที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ทางร่วม ทางแยก ทางโค้ง - อุบัติเหตุการชนท้ายรถบรรทุกที่จอดบริเวณไหล่ทาง -การจัดการระบบความปลอดภัยและการจัดการจราจรในพื้นที่ก่อสร้างไม่ดีเท่าที่ควร -พฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร การเกลับรถ เปลี่ยนช่องทิศทางจราจรของรถจักรยานยนต์ในเขตชานเมือง หรือชุมชนชนบท	- การพัฒนาและการเพิ่มจุดจอดพักรถบรรทุก ซึ่งกรมทางหลวงดำเนินการไปแล้วส่วนหนึ่งและมีแผนการดำเนินงานเพิ่มเติม - การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยที่สอดคล้องมาตรฐานความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างเช่นการติดตั้งไฟแสงสว่าง การติดตั้งสัญญาณไฟแจ้งเตือนในพื้นที่ก่อสร้าง -การจัดการจราจรและความปลอดภัยที่เหมาะสมกับประเภทของโครงการ - การสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัย เช่น การอบรมความรู้เกี่ยวกับอันตราย แลการปฏิบัติที่คำนึงถึงความปลอดภัยบนทางหลวง

ตัวชี้วัด	ปัญหาอุปสรรค	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
ร้อยละของระยะทางทางหลวงที่มีค่า IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕ ม/กม.	มาตรฐานค่าIRIที่เพิ่มสูงขึ้นในกรอบงบประมาณที่จำกัด	-ทางหลวงในความรับผิดชอบมีปริมาณเพิ่มขึ้น -ปัญหาการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น -กรอบงบประมาณในการซอมบำรุงคงที่	-จัดสรรงบประมาณในการบำรุงรักษาผิวทางและเป้าหมายการซ่อมบำรุงผิวทางของแต่ละประเภทสายทางให้เหมาะสม

บทที่ 2

ประสิทธิภาพ (OUTPUT)

งานก่อสร้างทางหลวง

งานบำรุงรักษาทางหลวง

งานอำนวยความปลอดภัย

งานก่อสร้างทางหลวง : ด้านประสิทธิภาพ (OUTPUT)

1. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	กม.	43.750	37.200
เชิงคุณภาพ : ก่อสร้างทางได้ตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100
เชิงระยะเวลา*: เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	โครงการ	6	1
เชิงต้นทุน : ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100

2. โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	กม.	480.282	445.822
เชิงคุณภาพ : ก่อสร้างทางได้ตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100
เชิงระยะเวลา*: เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	โครงการ	184	69
เชิงต้นทุน : ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100

3. โครงการบูรณะโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภาค

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	กม.	73.519	78.46
เชิงคุณภาพ : ก่อสร้างทางได้ตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100
เชิงระยะเวลา: เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	โครงการ	3	3
เชิงต้นทุน : ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100

4. โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	กม.	112.193	121.681
เชิงคุณภาพ : ก่อสร้างทางได้ตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100
เชิงระยะเวลา*: เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	โครงการ	12	4
เชิงต้นทุน : ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่งบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100

หมายเหตุ เชิงเวลาเสร็จในภายปีงบประมาณ แต่ไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาตามสัญญา

บทที่ 2 การประเมินผลด้านประสิทธิภาพ (OUTPUT)

1. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

1.1 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข M81 ตอน บางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ 7

ระหว่าง กม. - กม. : กม.22+500 - กม.24+875

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 2.375 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 2.375 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 2.375 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 21 ก.พ. 2560

วันสิ้นสุดสัญญา 29 พ.ย. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 31 มี.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ช้ากว่าแผน 122 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.785

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 1,609,901,430.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 1,435,433,612.74 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน174,467,817.26บาท คิดเป็นร้อยละ10.837

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข M81 ตอน บางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ 8

ระหว่าง กม. - กม. : กม.24+875 - กม.29+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 4.125 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 4.125 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 4.125 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 21 ก.พ. 2560

วันสิ้นสุดสัญญา 11 พ.ย. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 09 พ.ย. 2565

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.096

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 1,420,861,248.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 1,343,372,922.19 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 77,488,325.81 บาท คิดเป็นร้อยละ 5.454

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข M81 ตอน บางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ 13

ระหว่าง กม. - กม. : กม.44+266 - กม.46+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1.733 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 1.733 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1.733 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 21 มี.ค. 2560

วันสิ้นสุดสัญญา 04 ม.ค. 2563

วันที่แล้วเสร็จจริง 17 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ช้ากว่าแผน 1229 วัน คิดเป็นร้อยละ 120.490

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 1,727,078,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 586,232,021.79 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน1,140,845,978.21บาท คิดเป็นร้อยละ66.056

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข M81 ตอน บางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ 17

ระหว่าง กม. - กม. : กม.60+950 - กม.64+700

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 3.750 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 3.750 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 3.750 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 21 ก.พ. 2560

วันสิ้นสุดสัญญา 06 ก.พ. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 12 ธ.ค. 2565

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 56 วัน คิดเป็นร้อยละ 2.571

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 1,836,525,700.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 1,805,536,156.05 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 30,989,543.95 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.687

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข M81 ตอน บางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ 18

ระหว่าง กม. - กม. : กม.64+700 - กม.70+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 5.300 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 5.300 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 5.300 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 09 ก.ย. 2560

วันสิ้นสุดสัญญา 01 ก.พ. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 31 ม.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.051

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 1,289,728,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 1,271,580,602.54 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 18,147,397.46 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.407

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข M81 ตอน บางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ 19

ระหว่าง กม. - กม. : กม.70+000 - กม.77+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 7.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 7.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 7.000 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 21 ก.พ. 2560

วันสิ้นสุดสัญญา 14 มิ.ย. 2563

วันที่แล้วเสร็จจริง 12 ต.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ช้ากว่าแผน 1216 วัน คิดเป็นร้อยละ 100.496

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 1,314,935,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง ,000,000.00 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข M81 ตอน บางใหญ่ – กาญจนบุรี ช่วงที่ 25

ระหว่าง กม. - กม. : กม.5+000 - กม.9+856

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 4.856 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 4.856 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 4.856 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 29 ก.ย. 2559

วันสิ้นสุดสัญญา 02 ธ.ค. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 08 ธ.ค. 2565

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ช้ากว่าแผน 6 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.266

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 1,755,528,213.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 1,679,527,502.04 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 76,000,710.96 บาท คิดเป็นร้อยละ 4.329

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2. โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

2.1 กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1 ตอน ลำพยนต์ - เกษตรชัย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.221+400 - กม.222+300

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 12 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 25 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 48 วัน คิดเป็นร้อยละ 26.667

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,950,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,949,995.60 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 4.40 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1 ตอน หนองม่วง - ลำพยนต์

ระหว่าง กม. - กม. : กม.209+815 - กม.210+648

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 25 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 18 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 20 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.111

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 14,748,903.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 14,741,431.58 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 7,471.42 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.051

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2 ตอน ตาลเดี่ยว - ซับบอน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.9+560 - กม.10+125

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 16 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 13 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 24 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 41 วัน คิดเป็นร้อยละ 22.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,922,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,921,919.17 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 80.83 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2 ตอน ท่าพระ - ขอนแก่น

ระหว่าง กม. - กม. : กม.330+125 - กม.331+700

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 14 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 11 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 18 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 68 วัน คิดเป็นร้อยละ 37.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,974,896.12 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 49,974,265.45 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 630.67 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน กระบุรี - หงาว

ระหว่าง กม. - กม. : กม.593+715 - กม.595+525

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 ก.พ. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 29 ส.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 24 ส.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 5 วัน คิดเป็นร้อยละ 2.381

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 59,220,560.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 55,330,728.83 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 3,889,831.17 บาท คิดเป็นร้อยละ 6.568

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 12 ตอน ขอนแก่น - พรหมนิมิตร

ระหว่าง กม. - กม. : กม.562+400 - กม.563+815

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 20 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 39,552,738.78 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 39,552,228.79 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 509.99 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 12 ตอน บ้านหลุบ - นาไคร้

ระหว่าง กม. - กม. : กม.667+600 - กม.668+360

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 13 พ.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 10 ส.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 27 ก.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 15.556

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 9,484,100.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 9,484,100.00 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน - บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 12 ตอน ร้องโพธิ์ - วังทอง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.249+850 - กม.251+200

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 29 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 25 ส.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 21 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 27 วัน คิดเป็นร้อยละ 11.250

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,827,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 49,496,877.38 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 330,122.62 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.663

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 21 ตอน โคกงาม - หนองบง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.349+250 - กม.350+225

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 08 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 17 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 9 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.000

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 23,568,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 23,546,251.85 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 21,748.15 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.092

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 35 ตอน นาโคก - แพรกหนามแดง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.73+950 - กม.75+150

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 20 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 17 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 26 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 9 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.000

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,965,300.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,965,216.34 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 83.66 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 35 ตอน สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก - นาโคก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.45+550 - กม.45+960

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 23 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 20 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 04 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 39,902,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 39,819,940.90 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 82,059.10 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.206

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 107 ตอน เมืองงาม - แม่จัน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.234+425 - กม.237+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 12 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 08 พ.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 35 วัน คิดเป็นร้อยละ 19.444

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,969,182.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,965,927.76 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 3,254.24 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.013

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 108 ตอน สะพานแม่กลาง - บ้านบ่อแก้ว

ระหว่าง กม. - กม. : กม.85+100 - กม.87+150

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 11 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 08 ส.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 15 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 7 วัน คิดเป็นร้อยละ 3.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 75,520,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 75,518,799.74 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,200.26 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.0002

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 113 ตอน เขาทราย - ฆะมัง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.84+600 - กม.86+243

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 17 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 15 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 26 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 11 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.111

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 39,545,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 39,540,168.97 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 4,831.03 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.012

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 113 ตอน สามแยกวังชมภู - ชนแดน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.16+300 - กม.18+700

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 16 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 14 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 24 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 10 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.556

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,730,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,728,949.80 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,050.20 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.004

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 116 ตอน ป่าสัก – สะปุ่ง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.13+975 - กม.14+985

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 29 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 26 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 10 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 28,051,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 28,050,832.51 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 167.49 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 117 ตอน พญาแมน - ไร่อ้อย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.201+913 - กม.205+050

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 24 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 22 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 22 พ.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 26,402,100.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,401,025.36 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,074.64 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.004

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 128 ตอน ป่าบอก – แม่เฮียว

ระหว่าง กม. - กม. : กม.25+060 - กม.29+345

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 28 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 25 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 07 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 12 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,905,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,904,773.88 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 226.12 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.0001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 201 ตอน บ้านแซ้ - ท่าเดื่อ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.203+800 - กม.204+504

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 30 พ.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 26 ก.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 25 ก.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 63 วัน คิดเป็นร้อยละ 52.500

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 9,978,657.85 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 9,978,657.85 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน - บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 202 ตอน ดอนตะหนิน - ตลาดไทร

ระหว่าง กม. - กม. : กม.89+990 - กม.91+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 04 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 02 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 24 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 8 วัน คิดเป็นร้อยละ 4.444

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 43,865,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 43,854,003.72 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 10,996.28 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.025

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 205 ตอน คลองห้วยไผ่ - เทศบาลลำนารายณ์

ระหว่าง กม. - กม. : กม.69+950 - กม.71+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 12 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 11 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 60 วัน คิดเป็นร้อยละ 33.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,963,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 49,962,986.72 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 13.28 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 205 ตอน คำปิง - หนองบัวโคก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.164+923 - กม.166+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 29 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 27 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 09 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,716,217.06 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,710,179.84 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 6,037.22 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.017

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ม่วงค่อม - คลองห้วยไผ่

ระหว่าง กม. - กม. : กม.57+283 - กม.59+031

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 205 ตอน คลองห้วยไผ่ - เทศบาลลำนารายณ์

ระหว่าง กม. - กม. : กม.59+031 - กม.59+080

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 12 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 10 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 59 วัน คิดเป็นร้อยละ 32.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 38,237,900.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 38,237,893.75 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 6.25 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 210 ตอน อุดรธานี - นิคมเชียงพิณ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+000 - กม.0+290

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 216 ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานีด้านทิศตะวันตก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.8+150 - กม.8+550

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 08 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 14 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 6 วัน คิดเป็นร้อยละ 3.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,978,718.12 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,978,629.84 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 88.28 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 211 ตอน ห้วยเชียงดา - ปากชม

ระหว่าง กม. - กม. : กม.136+743 - กม.143+740

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 29 พ.ย. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 26 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 30 มี.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 88 วัน คิดเป็นร้อยละ 41.905

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 76,300,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 79,299,955.30 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 44.70 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 212 ตอน ปากสวย - น้ำเป

ระหว่าง กม. - กม. : กม.43+960 - กม.44+894

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 17 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 15 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 22 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 7 วัน คิดเป็นร้อยละ 3.889

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,620,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,619,835.33 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 164.67 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 213 ตอน สมเด็จ - สร้างค้อ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.97+300 - กม.99+560

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 12 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 10 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 31 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 21 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,507,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,506,954.90 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 45.10 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 213 ตอน สร้างค้อ - สกลนคร

ระหว่าง กม. - กม. : กม.154+192 - กม.156+250

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 08 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 06 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 23 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 17 วัน คิดเป็นร้อยละ 9.444

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,622,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,621,891.72 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 108.28 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 214 ตอน เชื้อเพลิง - ปราสาท

ระหว่าง กม. - กม. : กม.214+000 - กม.214+922

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง.

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 07 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 05 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 19 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 9.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 17,607,300.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 17,607,113.32 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 186.68 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 215 ตอน ร้อยเอ็ด - สุวรรณภูมิ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.18+075 - กม.18+985

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง.

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 17 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 15 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 25 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 10 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.556

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,773,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,769,851.31 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 3,148.69 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.011

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 221 ตอน ศรีสะเกษ - ภูเงิน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.17+230 - กม.18+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง.

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 17 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 15 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 26 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 11 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.111

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,984,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,983,996.30 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 3.70 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 224 ตอน พะโค - หนองสนวน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.61+810+100 - กม.62+400

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง.

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 13 เม.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 27 เม.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 9.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,489,600.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,489,585.55 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 14.45 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 224 ตอน หนองต้อ - ตาเมียง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.132+815 - กม.134+150

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 03 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 31 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 04 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 57 วัน คิดเป็นร้อยละ 31.667

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 39,533,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 39,532,925.29 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 74.71 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 226 ตอน ลำน้ำชี - บ้านพม่า

ระหว่าง กม. - กม. : กม.187+930 - กม.188+800

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 04 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 02 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 26 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 6 วัน คิดเป็นร้อยละ 3.333

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,666,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,665,937.58 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 62.42 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 227 ตอน บ้านผาสุก - วาริชภูมิ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.157+245 - กม.158+500

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 22 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 20 เม.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 28 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 130 วัน คิดเป็นร้อยละ 86.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,638,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,474,629.40 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 163,370.60 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.551

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 230 ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันตก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.10+300 - กม.15+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 08 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 05 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 27 มี.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 70 วัน คิดเป็นร้อยละ 38.889

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,953,684.10 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 49,953,644.34 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 19.76 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 230 ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันออก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.22+500 - กม.25+250

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 20 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,974,726.30 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 49,974,666.96 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 59.34 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2.2 กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1 ตอน อ.แม่ลาว - อ.แม่สาย ตอน 1

ระหว่าง กม. - กม. : กม.890+370 - กม.933+481

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 40.088 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 40.088 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 40.088 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 29 ส.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 21 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 18 พ.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.201

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 854,895,600.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 854,895,437.16 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 162.84 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1 ตอน อ.แม่ลาว - อ.แม่สาย ตอน 2

ระหว่าง กม. - กม. : กม.933+481 - กม.994+749

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 55.487 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 55.487 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 55.487 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 07 ต.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 25 ส.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 42 วัน คิดเป็นร้อยละ 3.740

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 854,895,600.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 854,895,437.16 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 4,514.24 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2 ตอน ขอนแก่น - บ.ห้วยหินลาด

ระหว่าง กม. - กม. : กม.336+786 - กม.365+027

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 24.042 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 24.042 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 24.042 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 12 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 14 มี.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 21 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 161 วัน คิดเป็นร้อยละ 17.615

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 620,219,200.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 620,163,054.30 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 55,945.70 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.009

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2 ตอน บ.ห้วยหินลาด - อ.โนนสะอาด

ระหว่าง กม. - กม. : กม.365+027 - กม.395+027

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 30 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 30 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 30 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 26 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 04 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 82 วัน คิดเป็นร้อยละ 8.039

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 870,271,200.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 868,074,104.98 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 2,197,095.02 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.252

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1088 ตอน ออบหลวง - แม่ซา

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+000 - กม.99+025

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 47.710 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 47.710 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 47.710 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 11 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 18 ส.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 07 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 10 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.808

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 173,999,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 173,639,947.48 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 359,052.52 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.206

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1263 ตอน ปางอุ๋ง - แม่นาจร

ระหว่าง กม. - กม. : กม.23+930 - กม.25+475 , กม.33+525 - กม.65+085 และ กม.65+280 - กม. 65+735

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 33.560 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 33.560 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 33.560 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 23 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 17 ก.พ. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 มี.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 28 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.799

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 173,999,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 173,639,947.48 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 53,765.87 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.041

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2.3 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน หนองห้า - สวนป่า

ระหว่าง กม. - กม. : กม.267+680 - กม.269+352

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 14 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 12 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 17 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 5 วัน คิดเป็นร้อยละ 2.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,886,600.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,886,591.98 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 8.02. บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1045 ตอน เขื่อนสิริกิต์ - ห้วยหูด

ระหว่าง กม. - กม. : กม.41+373 - กม.43+600

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 29 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 12 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,947,500.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,947,199.89 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 300.11 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1053 ตอน ทางเข้าบ้านหลุม

ระหว่าง กม. - กม. : กม.1+050 - กม.4+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 21 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,977,800.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,897,082.96 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 80,717.04 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.231

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1073 ตอน หนองสังข์ - คลองชะแวด

ระหว่าง กม. - กม. : กม.14+400 - กม.15+950

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 07 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 12 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 มิ.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 26 วัน คิดเป็นร้อยละ 13.904

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,600,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,599,806.49 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 193.51 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1081 ตอน หลักหลาย - บ่อเกลือ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.68+050 - กม.70+400

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 12 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 18 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 36 วัน คิดเป็นร้อยละ 20.000

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 39,958,847.80 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 38,822,523.79 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,136,324.01บาท คิดเป็นร้อยละ 2.844

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1095 ตอน กิ่วคอหมา - แม่นะ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.90+095 - กม.91+500

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 07 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 05 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 14 มิ.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 21 วัน คิดเป็นร้อยละ 11.667

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,008,263.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 18,992,778.26 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 15,484.74 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.081

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1107 ตอน หนองบัวเหนือ - ท่าปุ้ย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.22+900 - กม.26+250

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 30 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 20 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.842

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 32,063,700.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 31,987,936.95 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 75,763.05 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.236

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1110 ตอน ประดาง - วังเจ้า

ระหว่าง กม. - กม. : กม.21+015 - กม.25+925

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 02 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 29 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 10 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 11 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.238

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 40,762,600.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 40,508,992.99 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 253,607.01 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.622

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1114 ตอน สันติบันเทิง - บางกระทุ่ม

ระหว่าง กม. - กม. : กม.21+700 - กม.22+800

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 19 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 17 เม.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 03 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 16 วัน คิดเป็นร้อยละ 10.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 14,755,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 14,750,327.46 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 4,672.54 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.032

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1150 ตอน กิ่วไฮ -ขุนแจ๋

ระหว่าง กม. - กม. : กม.31+400 - กม.33+800

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 24 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 20 ส.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 03 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.833

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,420,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 45,849,990.06 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 3,570,009.94บาท คิดเป็นร้อยละ 7.224

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1221 ตอน พิจิตร - ท่านา

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+005 - กม.2+625

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 17 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 15 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 26 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 11 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.111

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,545,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,542,961.94 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 2,038.06 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.007

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1224 ตอน น้ำอ่าง – วังผาชัน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.21+847 - กม.25+881

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 23 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 21 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 22 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 1 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.556

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 32,977,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 32,948,620.42 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 28,379.58 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.086

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1232 ตอน อนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย - เวียงชัย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.9+175 - กม.10+375

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 07 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 04 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 06 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.111

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 17,921,585.82 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 17,916,206.87 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 5,378.95 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.030

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1237 ตอน ชาติตระการ - ชำนาญจุ้ย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.15+473 - กม.16+661

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 20 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,948,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,602,666.41 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 345,333.59 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.731

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1251 ตอน บ้านถ้ำ - เชียงม่วน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.17+600 - กม.19+300

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 11 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 09 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 26 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,352,100.58 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,317,202.86 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 34,897.72 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.119

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2022 ตอน นิคม - บ้านดุง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.38+460 - กม.39+704

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 26 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 24 เม.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 22 มี.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 33 วัน คิดเป็นร้อยละ 22.000

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,987,245.50 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,986,953.95 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 291.55 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2026 ตอน หนองหิ้ง - เหล่าหลวง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.21+325 - กม.23+600

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 05 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 03 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 24 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 21 วัน คิดเป็นร้อยละ 11.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,588,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,587,960.59 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 39.41 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2028 ตอน โพนจาน - โนนศิวิลัย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.21+500 - กม.86+620 , กม.31+350 - กม.34+100

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 25 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 22 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 04 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.417

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 78,556,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 78,555,883.00 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 117.00 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2096 ตอน หนองกา - คำตากล้ำ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.84+450 - กม.86+620

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 13 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 26 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,482,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,481,802.81 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 197.19 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2097 ตอน หนองแวง - ข้าวสาร

ระหว่าง กม. - กม. : กม.31+500 - กม.33+400

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 29 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 27 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 10 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,781,194.93 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,781,060.28 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 134.65 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2232 ตอน หนองผือ - นาไฮ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.21+250 - กม.23+300

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 19 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 06 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 25 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 42 วัน คิดเป็นร้อยละ 21.000

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,820,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,819,913.54 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 86.46 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2348 ตอน น้ำซึม - คีรีวงกต

ระหว่าง กม. - กม. : กม.41+225 - กม.43+100

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 30 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 27 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 03 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 6 วัน คิดเป็นร้อยละ 3.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,963,446.98 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,961,004.77 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 2,442.21 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.012

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2354 ตอน เทพสถิต - ซับใหญ่

ระหว่าง กม. - กม. : กม.29+600 - กม.35+335

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 07 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 04 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 24 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 71 วัน คิดเป็นร้อยละ 33.810

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 94,710,980.57 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 94,707,823.91 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 3,156.66 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.003

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2392 ตอน จตุรพักตรพิมาน - ปทุมรัตต์

ระหว่าง กม. - กม. : กม.35+000 - กม.37+150

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 09 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 14 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 7 วัน คิดเป็นร้อยละ 3.889

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,118,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 23,928,351.42 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 189,648.58 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.786

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3067 ตอน อรัญประเทศ - ไผ่ล้อม

ระหว่าง กม. - กม. : กม.1+340 - กม.3+575

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 23 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 20 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 23 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 3 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 39,114,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 39,113,234.40 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 765.60 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.002

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3076 ตอน นครนายก - บางหอย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.4+600 - กม.6+700

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 21 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 18 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 09 พ.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 40 วัน คิดเป็นร้อยละ 22.222

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,442,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,441.827.17 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 172.83 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3078 ตอน ระเบาะไผ่ - ประจันตคาม

ระหว่าง กม. - กม. : กม.19+660 - กม.22+100

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 21 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 18 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 12 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 67 วัน คิดเป็นร้อยละ 37.222

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 38,590,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 38,589,294.28 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 705.72 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.002

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3159 ตอน เขาสมิง - นนทรีย์

ระหว่าง กม. - กม. : กม.12+010 - กม.13+557 , กม.14+965 - กม.17+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 02 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 30 เม.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 12 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 12 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 32,652,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 32,651,949.53 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 50.47 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3271 ตอน เนินสูง - ด่านชุมพล

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+050 - กม.3+340

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 08 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 05 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 11 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.111

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 39,695,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 39,668,726.09 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 26,273.91 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.066

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3322 ตอน เนินสูง - ห้วยสะท้อน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.9+800 - กม.13+980

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 พ.ย. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 29 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 09 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 11 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.238

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,290,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 40,781,133.79 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 8,508,866.21 บาท คิดเป็นร้อยละ 17.263

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3902 ตอน คู้บอน - ประเวศ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.49+600 - กม.51+500

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 13 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 10 ส.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 15 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 36 วัน คิดเป็นร้อยละ 17.143

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 46,911,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 46,564,063.46 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 346,936.54 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.740

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4003 ตอน สวี - บ่อคา

ระหว่าง กม. - กม. : กม.2+875 - กม.5+525

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 21 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,990,400.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,990,344.81 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 55.19 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4009 ตอน บางหล่อ - อ่าวลึก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.125+180 - กม.127+845

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 02 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 30 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 20 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 113 วัน คิดเป็นร้อยละ 62.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 33,654,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 33,653,941.54 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 58.46 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4049 ตอน ห้วยทราย - ปากพะยูน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.15+752 - กม.17+434

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 13 เม.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 27 เม.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 9.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,449,092.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,448,925.22 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 166.78 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4075 ตอน ดอหลัง - บ้านนอก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.4+335 - กม.6+817

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 30 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 28 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 07 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 40 วัน คิดเป็นร้อยละ 22.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,965,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,583,655.99 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 381,344.01 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.091

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4194 ตอน ควนสงสาร - กระทูน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+315 - กม.3+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 18 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 16 เม.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 09 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 23 วัน คิดเป็นร้อยละ 15.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,990,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,507,427.88 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 482,572.12 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.609

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2.4 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1 ตอน หนองม่วง - ลำพยนต์

ระหว่าง กม. - กม. : กม.212+425 - กม.213+988

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 21 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 18 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 03 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 16 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.619

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 38,766,450.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 38,766,360.88 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 89.12 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน กระบุรี - หงาว

ระหว่าง กม. - กม. : กม.592+063 - กม.593+715

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 27 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 24 ส.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 28 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 4 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.905

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 56,385,226.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 56,291,577.11 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 93,648.89 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.166

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 42 ตอน นาทวี - ลำไพล

ระหว่าง กม. - กม. : กม.25+700 - กม.26+420

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 03 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 31 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 19 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 111 วัน คิดเป็นร้อยละ 61.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 25,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,993,478.89 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 6,521.11 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.026

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 123 ตอน ทางเลี่ยงเมืองแม่สาย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.4+335 - กม.6+817

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 08 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 05 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 11 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.111

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,975,301.87 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 49,965,936.27 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 9,365.60 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.019

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 202 ตอน สุวรรณภูมิ - โนนชัยศรี

ระหว่าง กม. - กม. : กม.231+500 - กม.23+465

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 23 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 21 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 04 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 39,465,200.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 39,284,574.14 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 180,625.86 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.458

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 213 ตอน มหาสารคาม - หนองขอน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+696 - กม.1+700

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 19 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 17 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 30 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,789,700.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,753,551.45 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 36,148.55 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.121

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 215 ตอน สุวรรณภูมิ - สาหร่าย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.60+050 - กม.61+375

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 13 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 26 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 42,677,800.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 42,676,268.61 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,531.39 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.004

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 224 ตอน ตาเมียง - หินโคน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.195+850 - กม.197+300

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 25 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 23 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 06 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,810,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,809,815.88 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 184.12 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 224 ตอน พะโค - หนองสนวน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.63+400 - กม.65+555

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 22 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 19 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 22 พ.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 28 วัน คิดเป็นร้อยละ 13.333

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 59,206,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 59,205,752.23 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 247.77 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 224 ตอน หนองต้อ - ตาเมียง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.148+175 - กม.148+960

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 07 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 04 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 12 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 39,747,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 39,746,913.96 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 86.04 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 226 ตอน หัวทะเล - หนองกระทิง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.76+325 - กม.78+100

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 03 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 30 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 26 พ.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 4 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.905

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 58,239,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 58,219,737.77 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 19,262.23 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.033

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 238 ตอน ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร

ระหว่าง กม. - กม. : กม.7+973 - กม.8+950

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 05 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 03 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,826,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,825,852.80 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 147.20 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 309 ตอน อยุธยา - บางเสด็จ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.36+600 - กม.37+600

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 13 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 11 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 18 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 7 วัน คิดเป็นร้อยละ 3.889

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,894,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 49,577,395.35 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 316,604.65 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.635

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 348 ตอน ช่องตะโก - น้อยสะแกกวน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.83+680 - กม.84+800

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 07 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 04 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 12 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 39,367,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 39,366,946.91 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 53.09 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 401 ตอน ท่าโรงช้าง - กิโลศูนย์

ระหว่าง กม. - กม. : กม.139+450 - กม.140+925

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 19 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 17 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 19 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.111

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,518,500.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,484,564.32 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 33,935.68 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.098

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 421 ตอน กาเน๊ะ - สตูล

ระหว่าง กม. - กม. : กม.5+350 - กม.7+100

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 28 มิ.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 9 วัน คิดเป็นร้อยละ 4.286

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 39,999,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 39,998,781.59 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 218.41 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1084 ตอน หาดชะอม - กำแพงเพชร

ระหว่าง กม. - กม. : กม.72+000 - กม.73+150

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 20 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,987,200.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,906,387.93 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 80,812.07 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.231

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1119 ตอน น้ำสาดเหนือ - หนองผักหวาน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.1+800 - กม.3+500

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 08 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 10 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,980,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,979,481.81 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 518.19 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.003

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1206 ตอน ซอโอ - วะเล่ย์

ระหว่าง กม. - กม. : กม.10+150 - กม.11+725

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 02 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 19 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 22 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 64 วัน คิดเป็นร้อยละ 32.000

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 33,886,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 33,854,219.78 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 31,780.22 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.094

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2021 ตอน หนองหัวคู - บ้านผือ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.40+870 - กม.41+370

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 26 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 24 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 07 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,973,074.03 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,972,874.76 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 199.27 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2034 ตอน มุกดาหาร - นาสีนวน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.5+400 - กม.6+410

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 05 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 03 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,803,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,802,955.69 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 44.31 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2041 ตอน สี่แยกสมเด็จ - แยกดงแหลม

ระหว่าง กม. - กม. : กม.11+730 - กม.12+600

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 04 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 02 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,777,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,727,578.77 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 49,421.23 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.199

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2043 ตอน ยางเฒอ - มหาชนะชัย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.55+060 - กม.58+650

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 13 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 24 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 11 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.111

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,714,200.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,663,425.56 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 50,774.44 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.146

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2045 ตอน ร้อยเอ็ด - หนองคูโคก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.18+400 - กม.19+530

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 17 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 15 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 25 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 10 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.556

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,835,400.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,830,640.24 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 4,759.76 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.016

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2049 ตอน ม่วงสามสิบ - พนา

ระหว่าง กม. - กม. : กม.18+300 - กม.19+400

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 26 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 24 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 21 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 28 วัน คิดเป็นร้อยละ 15.556

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,855,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,854,981.61 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 18.39 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2083 ตอน สะเดา - คำเขื่อนแก้ว

ระหว่าง กม. - กม. : กม.38+575 - กม.39+475

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 23 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 21 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 06 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 16 วัน คิดเป็นร้อยละ 8.889

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,814,456.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,795,134.08 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 19,321.92 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.065

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2094 ตอน ผาอินทร์ - ทาก้อน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.29+745 - กม.31+081 , กม.36+834 - กม.38+383

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 2 แห่ง

ก่อสร้างจริง 2 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 2 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 11 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 09 เม.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 22 มี.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 18 วัน คิดเป็นร้อยละ 12.000

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,618,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,503,729.96 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 114,270.04 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.464

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2097 ตอน นาคำไฮ - หนองแวง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+070 - กม.3+685

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 23 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 20 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 04 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 31,070,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 31,068,959.89 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,040.11 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.003

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2113 ตอน ด่านซ้าย - เหมืองแพร่

ระหว่าง กม. - กม. : กม.11+149 - กม.16+346 , กม.19+700 - กม.21+026

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 28 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 26 มิ.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.952

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 78,800,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 78,799,940.16 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 59.84 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2116 ตอน โพนทอง - ห้วยคล้อ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.105+300 - กม.106+477

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 13 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 13 มี.ต. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 61 วัน คิดเป็นร้อยละ 33.889

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 28,799,900.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 28,786,672.26 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 13,227.74 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.046

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2116 ตอน ห้วยคล้อ - เลิงนกทา

ระหว่าง กม. - กม. : กม.131+500 - กม.134+450

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 2 แห่ง

ก่อสร้างจริง 2 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 2 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 08 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 06 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 10 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.556

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,282,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,281,954.94 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 45.06 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2226 ตอน หนองขมาร - สตึก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.77+750 - กม.78+925

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 03 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 31 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 14 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 47,720,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 47,712,305.10 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 7,694.90 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.016

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2289 ตอน บ้านโพน - ลำพันชาด

ระหว่าง กม. - กม. : กม.8+610 - กม.9+215

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 02 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 30 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 13 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,996,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,995,679.53 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 320.47 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.002

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2322 ตอน โคกสูง - หนองกุงใหญ่

ระหว่าง กม. - กม. : กม.68+750 - กม.74+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 03 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 31 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 14 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,723,682.28 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 49,706,427.72 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 17,254.56 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.035

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2351 ตอน พลไว - แช้โพนเมือง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.23+440 - กม.24+715

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 23 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 21 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 21 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 30 วัน คิดเป็นร้อยละ 16.667

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,746,220.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,729,388.38 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 16,831.62 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.057

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2369 ตอน พระทองคำ - ดอนไผ่

ระหว่าง กม. - กม. : กม.19+000 - กม.21+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 16 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 14 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 19 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 5 วัน คิดเป็นร้อยละ 2.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,101,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,100,562.77 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 437.23 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.002

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2445 ตอน ห้วยเสว - นิคมบ้านกรวด

ระหว่าง กม. - กม. : กม.61+150 - กม.62+775

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 08 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 05 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 19 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 55,779,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 55,778,974.20 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 25.80 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3027 ตอน ท่าวุ้ง - มหานาม

ระหว่าง กม. - กม. : กม.14+685 - กม.15+900

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 29 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 26 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 10 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 36,927,890.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 36,927,648.46 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 241.54 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2.5 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน บ.คุยประดู่ - บ.คลองโพธิ์

ระหว่าง กม. - กม. : กม.68+250 - กม.74+890

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 6.640 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 6.640 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 6.640 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 21 ส.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 05 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 24 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 49 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.492

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 214,457,436.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 214,443,694.39 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 13,741.61 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.006

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน บ.หนองกระดี่ - บ.สามเรือน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.95+643 - กม.99+685

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 4.042 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 4.042 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 4.042 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.00

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 12 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 05 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 121 วัน คิดเป็นร้อยละ 26.889

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 114,888,888.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 114,084,744.86 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 804,143.14 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.700

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 205 ตอน บ.ช่องสำราญ - บ.คำปิง ตอน 1

ระหว่าง กม. - กม. : กม.113+250 - กม.135+975

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 22.728 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 22.728 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 22.728 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 19 ส.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 04 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 29 ส.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 249 วัน คิดเป็นร้อยละ 25.152

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 679,700,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 676,804,037.04 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 2,895,962.96 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.426

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 207 ตอน บ.วัด - อ.ประทาย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+650 - กม.8+000 , กม.16+522 - กม.36+172

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 27 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 27 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 27 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 19 ส.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 05 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 06 ธ.ค. 2565

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 149 วัน คิดเป็นร้อยละ 15.051

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 977,741,300.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 975,825,277.15 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,916,072.85 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.196

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 212 ตอน อ.โพนพิสัย – บึงกาฬ ตอน ต.หอคำ - บึงกาฬ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.108+984 - กม.125+416 และ กม.126+694 - กม.127+189

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 16.926 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 16.926 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 16.926 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 11 ก.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 11 มี.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 09 มี.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.103

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 631,541,500.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 630,975,142.91 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 566,357.09 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.090

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 214 ตอน ร้อยเอ็ด - อ.เกษตรวิสัย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.51+953 - กม.53+760 , กม.54+280 - กม.56+203 , กม.56+703 - กม.59+503
กม.60+601 - กม.69+900 , กม.73+275 - กม.79+200 , กม.88+200 - กม.91+903

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 25.457 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 25.457 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 25.457 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 ก.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 22 มี.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 24 ก.พ. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 25 วัน คิดเป็นร้อยละ 2.513

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 893,286,500.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 891,880,839.97 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,405,660.03 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.157

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 215 ตอน ร้อยเอ็ด - บ.หนองเม็ก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.4+800 - กม.17+160 และ กม.22+000 - กม.24+040

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 14.400 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 14.400 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 14.400 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.00

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 29 มิ.ย. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 16 ส.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 25 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน ____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 40 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.135

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 712,300,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 712,300,000.00 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน - บาท คิดเป็นร้อยละ -

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 216 ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 – แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 22

ระหว่าง กม. - กม. : กม.17+392 - กม.24+554

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 7.162 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 7.162 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 7.162 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 31 ก.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 25 ก.ย. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 18 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 116 วัน คิดเป็นร้อยละ 14.740

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 363,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 357,545,351.75 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 5,454,648.25บาท คิดเป็นร้อยละ 1.503

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 221 ตอน ศรีสะเกษ - อ.พยุห์

ระหว่าง กม. - กม. : กม.11+300 - กม.17+300

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 6.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 6.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 6.000 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.00

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 มี.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 15 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 21 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 6 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.195

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 154,330,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 154,187,169.04 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,933,596.54 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.395

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 225 ตอน น้ำอ้อม - หนองบัวระเหว

ระหว่าง กม. - กม. : กม.209+150 - กม.209+750 , กม.211+750 - กม.212+988

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 03 ต.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 30 ก.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 29 ก.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.275

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 100,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 99,960,890.02 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 39,109.98 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.039

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 226 ตอน อ.ศรีขรภูมิ - อ.ห้วยทับทัน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.212+000 - กม.222+175 และ กม.223+500 - กม.233+891

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 20.566 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 20.566 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 20.566 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.00

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 06 ส.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 22 ม.ค. 2567

วันที่แล้วเสร็จจริง 31 ก.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 175 วัน คิดเป็นร้อยละ 19.444

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 798,686,380.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 793,522,938.29 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 5,163,441.71 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.646

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 290 ตอน แยก ทล.224 - บรรจบ ทล.226

ระหว่าง กม. - กม. : กม.12+523 - กม.13+700

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 8.677 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 8.677 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 8.677 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 23 ก.พ. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา 27 ต.ค. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 03 มี.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 127 วัน คิดเป็นร้อยละ 9.456

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 946,050,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 946,044,640.78 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 5,359.22 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 304 ตอน ทางคู่ขนานบริเวณบ้านหนองกี่

ระหว่าง กม. - กม. : กม.177+300 - กม.180+150

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 2.850 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 2.850 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 2.850 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 14 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 23 ก.ย. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 04 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 284 วัน คิดเป็นร้อยละ 75.733

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 99,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 99,873,735.12 บาท

☑ สูงกว่าแผน 873,735.12 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.883

☐ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน _____บาท คิดเป็นร้อยละ _____

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 333 ตอน อ.หนองฉาง - อุทัยธานี ตอน 1

ระหว่าง กม. - กม. : กม.147+000 - กม.155+700

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 8.700 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 8.700 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 8.700 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 18 ส.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 01 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 09 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 22 วัน คิดเป็นร้อยละ 3.537

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 457,751,100.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 457,716,992.41 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 34,107.59 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.007

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 333 ตอน อ.อู่ทอง - บ.สระกระโจม

ระหว่าง กม. - กม. : กม.2+450 - กม.17+450

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 15.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 15.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 15.000 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 14 ก.ย. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 03 ก.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 04 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 1 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.139

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 637,679,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 637,570,784.08 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 108,215.92 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.017

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 366 ตอน ทางเลี่ยงเมืองลพบุรีด้านใต้ ตอน 2

ระหว่าง กม. - กม. : กม.11+000 - กม.19+310

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 8.310 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 8.310 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 6.550 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 25 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 11 ม.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 24 มี.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 72 วัน คิดเป็นร้อยละ 8.570

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 849,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 848,400,593.10 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 599,406.90 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.071

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 366 ตอน ทางเลี่ยงเมืองลพบุรีด้านใต้ ตอน 1

ระหว่าง กม. - กม. : กม.4+450 - กม.11+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 6.550 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 6.550 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 6.550 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 25 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 10 ก.พ. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 11 เม.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 60 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.897

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 749,690,330.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 722,313,312.45 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 27,377,017.55 บาท คิดเป็นร้อยละ 3.652

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1370 ตอน อ.สวรรคโลก - บ.ปลายราง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+000 - กม.3+280 และ กม.3+563 – 9+583

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 7.300 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 7.300 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 6.640 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 21 ส.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 05 มี.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 22 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 109 วัน คิดเป็นร้อยละ 19.395

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 348,807,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 345,026,771.70 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 3,780,228.30 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.084

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2016 ตอน วังสะพุง - ดาวตาด

ระหว่าง กม. - กม. : กม.28+350 - กม.33+350

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 03 ต.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 30 ก.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 29 ก.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.275

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 80,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 79,906,725.84 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 93,274.16 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.117

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2023 ตอน อ.กุมภวาปี - บ.โนนสวรรค์

ระหว่าง กม. - กม. : กม.10+400 - กม.30+400

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 20.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 20.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 20.000 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.00

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 ก.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 20 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 04 ม.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 167 วัน คิดเป็นร้อยละ 23.194

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 173,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 163,295,210.62 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 9,704,789.38บาท คิดเป็นร้อยละ 5.610

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2039 ตอน กุดโดน - ไทยเจริญ (ห้วยเม็ก - ไทยเจริญ)

ระหว่าง กม. - กม. : กม.68+725 - กม.72+225

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 ต.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 30 ก.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 30 ก.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 100,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 99,410,549.05 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 589,450.95 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.589

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2074 ตอน บุรีรัมย์ - ลำน้ำมูล

ระหว่าง กม. - กม. : กม.13+500 - กม.43+194

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 29.963 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 29.963 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 29.963 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 26 มิ.ย. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 17 มี.ค. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 14 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 181 วัน คิดเป็นร้อยละ 28.730

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 599,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 598,952,846.39 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 47,153.61 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.008

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2077 ตอน สุรินทร์ - บ.หนองคู

ระหว่าง กม. - กม. : กม.12+050 - กม.18+500 และ กม.27+000 - กม.35+800

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 15.250 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 15.250 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 15.250 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.00

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 06 ส.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 24 ส.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 ส.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 8 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.068

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 598,692,380.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 595,009,105.57 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 3,683,274.43 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.615

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2085 ตอน บ.น้ำอ้อม - บ.สี่แยก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.3+250 - กม.7+700

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 4.450 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 4.450 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 14.400 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.00

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 มี.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 25 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 05 ก.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 20 วัน คิดเป็นร้อยละ 3.906

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 138,580,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 136,646,403.46 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,933,596.54 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.395

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2120 ตอน บ.ส้มป่อย - บ.หนองกราด

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+000 - กม.6+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 6.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 6.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 6.000 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.00

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 20 ก.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 11 พ.ย. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 14 พ.ย. 2565

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 3 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.625

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 199,850,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 199,620,745.34 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 229,254.66 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.115

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2208 ตอน บ.โคกขมิ้น - บ.ระกา

ระหว่าง กม. - กม. : กม.28+000 - กม.42+016

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 14.016 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 14.016 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 14.016 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 21 ส.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 05 มี.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 22 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 111 วัน คิดเป็นร้อยละ 14.529

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 443,654,700.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 441,945,154.19 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,709,545.81 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.385

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2256 ตอน ปางโก - กุดม่วง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.70+000 - กม.72+800

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 03 ต.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 30 ก.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 29 ก.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.275

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 120,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 119,985,345.58 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 14,654.42 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.012

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2256 ตอน หนองน้ำใส - ปางโก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.29+350 - กม.32+150

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 03 ต.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 30 ก.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 29 ก.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.275

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 120,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 119,971,509.08 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 28,490.92 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.024

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2445 ตอน บ.แสลงโทน - ห้วยเสว

ระหว่าง กม. - กม. : กม.53+120 - กม.59+400

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 6.280 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 6.280 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 6.280 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.00

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 30 มิ.ย. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 06 พ.ย. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 14 พ.ย. 2565

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 8 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.616

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 199,707,900.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 199,387,237.81 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 302,662.19 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.161

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2445 ตอน บุรีรัมย์ - ต.แสลงโทน - อ.ประโคนชัย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.26+500 - กม.41+500

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 15.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 15.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 15.000 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 25 ก.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 27 ก.ค. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 04 ต.ค. 2565

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 69 วัน คิดเป็นร้อยละ 9.401

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 458,472,549.21 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 458,465,315.65 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 7,233.56 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.002

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3013 ตอน อ.หนองฉาง - บ.เก่า

ระหว่าง กม. - กม. : กม.1+500 - กม.5+500

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 4.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 4.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 4.000 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.00

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 29 มิ.ย. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา 16 ส.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 25 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 79 วัน คิดเป็นร้อยละ 20.256

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 178,759,100.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 178,756,186.02 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 2,913.98 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.002

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3086 ตอน ทุ่งมะสังข์ - ปลักประดู่

ระหว่าง กม. - กม. : กม.13+500 - กม.17+000

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3086 ตอน ปลักประดู่ - ด่านช้าง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.74+000 - กม.92+800

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 ต.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 30 ก.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 15 ก.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 15 วัน คิดเป็นร้อยละ 4.110

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 102,418,372.18 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 102,418,372.18 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน - บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน สระกระเทียม - คลองอีจาง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.77+500 - กม.79+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 31 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 29 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 03 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 4 วัน คิดเป็นร้อยละ 2.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,999,915.59 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,999,915.59 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน - บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2.6 กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1 ตอน บริเวณกองคลังแสงทหาร

ระหว่าง กม. - กม. : -

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 25 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 12 ม.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 10 พ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 302 วัน คิดเป็นร้อยละ 35.910

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 270,454,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 259,043,664.50 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน11,410,335.50บาท คิดเป็นร้อยละ 4.219

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน แยกเขางู จ.ราชบุรี

ระหว่าง กม. - กม. : กม.99+789 - กม.101+435

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1.638 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 1.638 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1.638 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 05 ส.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 19 ก.ค. 2567

วันที่แล้วเสร็จจริง 12 มิ.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 402 วัน คิดเป็นร้อยละ 27.820

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 544,560,800.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 540,814,254.96 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 3,746,545.04 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.688

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 41 ตอน สี่แยกปฐมพร - บ.เขาบ่อ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.2+400 - กม.3+400

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 1.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1.000 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 08 มี.ค. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา 02 ก.พ. 2568

วันที่แล้วเสร็จจริง 27 ก.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 493 วัน คิดเป็นร้อยละ 22.845

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 175,400,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 170,869,685.75 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 4,530,314.25 บาท คิดเป็นร้อยละ 2.583

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4090 ตอน นิคม - หินดาน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.43+083 - กม.-

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 23 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 22 ก.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 25 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 153 วัน คิดเป็นร้อยละ 166.304

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 3,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 3,000,000.00 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน - บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2.7 กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3091 ตอน ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ช่วงพระประแดง - บางขุนเทียน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+000 - กม.13+600

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 13.600 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 13.600 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 13.600 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 11 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 12 เม.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 12 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 91 วัน คิดเป็นร้อยละ 9.630

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 582,703,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 565,254,949.82 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 17,448,050.18 บาท คิดเป็นร้อยละ 2.994

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3091 ตอน ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านซ้ายทาง ตอน 1

ระหว่าง กม. - กม. : กม.50+688 - กม.56+700

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 5.712 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 5.712 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 5.712 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 ต.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 24 ก.พ. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 204 วัน คิดเป็นร้อยละ 23.235

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 679,823,447.31 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 677,380,273.41 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 2,443,173.90 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.359

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3091 ตอน ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านซ้ายทาง ตอน 2

ระหว่าง กม. - กม. : กม.56+700 - กม.62+300

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 5.600 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 5.600 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 5.600 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 18 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 12 ม.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 13 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 244 วัน คิดเป็นร้อยละ 28.774

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 664,595,900.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 611,996,620.07 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 52,598,979.93 บาท คิดเป็นร้อยละ 7.914

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3091 ตอน ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านซ้ายทาง ตอน 2

ระหว่าง กม. - กม. : กม.56+700 - กม.62+300

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 5.600 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 5.600 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 5.600 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 18 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 12 ม.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 13 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 244 วัน คิดเป็นร้อยละ 28.774

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 664,595,900.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 611,996,620.07 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 52,598,979.93 บาท คิดเป็นร้อยละ 7.914

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2.8 กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน บ.ห้วยแก็ต - บ.ห้วยน้ำอุ่น

ระหว่าง กม. - กม. : กม.300+049 - กม.316+199

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 16.150 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 16.150 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 16.150 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 พ.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 29 เม.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 17 ก.พ. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 71 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.568

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 1,093,900,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 1,092,231,691.87 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,668,308.13 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.153

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 210 ตอน อ.นาวัง – บ.วังสำราญ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.71+675 - กม.81+821 และ กม.84+675 - กม.94+048

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 19.844 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 19.844 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 19.844 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 มี.ค. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา 31 ธ.ค. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 07 ม.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 7 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.499

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 900,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 888,810,355.35 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 11,189,644.65 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.243

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 415 ตอน บ.บางคราม - บ.ปากน้ำ ตอน 3

ระหว่าง กม. - กม. : กม.39+400 - กม.47+300

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 7.900 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 7.900 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 7.900 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 18 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 08 มิ.ย. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 09 ม.ค. 2565

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 215 วัน คิดเป็นร้อยละ 34.127

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 397,792,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 396,334,869.13 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,457,130.87 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.366

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4051 ตอน สตูล - ท่าเรือเจ๊ะบิลัง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.3+400 - กม.11+900

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 8.500 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 8.500 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 8.500 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 06 มิ.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 28 ก.ย. 2564

วันที่แล้วเสร็จจริง 28 ต.ค. 2565

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 395 วัน คิดเป็นร้อยละ 82.121

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 166,399,935.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 166,075,596.06 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 324,338.94 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.195

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2.9 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1421 ตอน บ.หัวดอย - บ.ใหม่มงคล

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+000 - กม.19+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 19.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 19.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 19.000 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 23 มี.ค. 2560

วันสิ้นสุดสัญญา 08 ก.พ. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 13 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 582 วัน คิดเป็นร้อยละ 32.623

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 1,088,088,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 1,074,125,923.54 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 13,962,076.46 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.283

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2.10 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 48 ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 48 (มะพร้าวต้นเดียว) – อ.ยะหริ่ง ตอน 3

ระหว่าง กม. - กม. : กม.12+050 - 15+000 กม.

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 2.950 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 2.950 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 2.950 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 31 ม.ค. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา 21 ต.ค. 2563

วันที่แล้วเสร็จจริง 10 ก.พ. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 843 วัน คิดเป็นร้อยละ 143.022

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 382,259,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 348,457,663.16 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 33,801,336.84 บาท คิดเป็นร้อยละ 8.843

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข - ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 48 (มะพร้าวต้นเดียว) – อ.ยะหริ่ง ตอน 4

ระหว่าง กม. - กม. : กม.15+000 - กม.18+500

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 3.500 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 3.500 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 3.500 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 31 ม.ค. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา 21 ต.ค. 2563

วันที่แล้วเสร็จจริง 19 ต.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 729 วัน คิดเป็นร้อยละ 115.898

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 338,736,109.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 309,738,155.81 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 28,997,953.19 บาท คิดเป็นร้อยละ 8.561

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข - ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 48 (มะพร้าวต้นเดียว) – อ.ยะหริ่ง ตอน 5

ระหว่าง กม. - กม. : กม.18+500 - กม.22+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 3.500 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 3.500 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 3.500 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 28 ก.พ. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา 18 พ.ย. 2563

วันที่แล้วเสร็จจริง 05 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 1022 วัน คิดเป็นร้อยละ 162.480

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 384,578,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 378,639,153.76 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 5,938,846.24 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.544

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน น่าน - ต.บ่อ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.371+225 - กม.381+893 และ กม.381+893 - กม.387+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 13.751 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 13.751 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 13.751 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 18 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 13 พ.ย. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 12 ธ.ค. 2565

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 29 วัน คิดเป็นร้อยละ 3.680

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 535,727,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 535,675,804.86 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 51,195.14 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.010

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3193 ตอน ด่านชายแดนไทย/กัมพูชา บ้านผักกาด – ด่านชายแดนไทย/กัมพูชา บ้านแหลม

ระหว่าง กม. - กม. : กม.31+000 - กม.40+331

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 9.331 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 9.331 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 9.331 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 29 ส.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 26 ก.ค. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 23 ธ.ค. 2565

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 150 วัน คิดเป็นร้อยละ 21.490

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 303,900,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 297,460,180.02 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 6,439,819.98 บาท คิดเป็นร้อยละ 2.119

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2.11 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1 ตอน บ้านหว้า - วังไผ่

ระหว่าง กม. - กม. : กม.342+450 - กม.343+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 05 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 03 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 10 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 54 วัน คิดเป็นร้อยละ 36.000

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 9,530,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 9,528,728.95 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,271.05 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.013

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2 ตอน ท่าพระ - ขอนแก่น

ระหว่าง กม. - กม. : กม.330+900 - กม.332+080

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 20 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,974,824.78 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 49,974,333.91 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 490.87 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 33 ตอน พระปรง - โนนจิก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.239+850 - กม.241+050

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 24 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 21 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 23 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.111

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 38,634,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 38,633,356.06 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 643.94 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.002

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 202 ตอน สะพานคลองลำเซ - ปทุมราช

ระหว่าง กม. - กม. : กม.321+250 - กม.322+160

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 24 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 22 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 20 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 90 วัน คิดเป็นร้อยละ 50.000

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,793,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,792,975.16 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 24.84 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 224 ตอน หนองต้อ - ตาเมียง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.142+615 - กม.143+175

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 03 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 01 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 10 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 31 วัน คิดเป็นร้อยละ 14.000

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,877,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,876,927.15 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 72.85 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 226 ตอน ห้วยทับทัน - ศรีสะเกษ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.270+290 - กม.271+969

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 11 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 09 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 29 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 82 วัน คิดเป็นร้อยละ 45.556

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,990,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,148,376.55 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 4,841,623.45 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.144

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 227 ตอน บ้านผาสุก - วาริชภูมิ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.122+737 - กม.123+637

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 08 เม.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 21 เม.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 8.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 18,720,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 18,719,923.29 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 76.71 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 230 ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันตก

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+869 - กม.3+000 , กม.4+000 - กม.4+900 , กม.8+200 - กม.8+600 และ กม.9+600 - กม.10+300

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 4 แห่ง

ก่อสร้างจริง 4 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 4 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 21 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,974,688.68 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 49,728,159.32 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 246,529.36 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.493

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2040 ตอน วาปีปทุม - พยัคฆภูมิพิสัย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.39+686 - กม.41+172

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 08 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 05 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 15 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 10 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.556

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 49,959,953.46 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 49,959,848.48 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 104.98 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 348 ตอน ช่องตะโก - น้อยสะแกกวน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.99+200 - กม.99+700

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 07 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 05 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 11 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,862,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,861,674.24 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 325.76 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.002

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 402 ตอน หมากปรก - เมืองภูเก็ต

ระหว่าง กม. - กม. : กม.26+290 - กม.27+350

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 07 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 04 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 07 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 3 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,679,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,595,596.75 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 83,403.25 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.241

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 404 ตอน บ้านนา - ละงู

ระหว่าง กม. - กม. : กม.43+783 - กม.44+923

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 27 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 24 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 07 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 14,989,700.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 14,989,643.80 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 56.20 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1001 ตอน เชียงใหม่ - บ้านโป่ง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.28+200 - กม.29+090

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 24 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 21 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 26 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 5 วัน คิดเป็นร้อยละ 2.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 44,541,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 44,540,590.65 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 409.35 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1034 ตอน เกาะคา - ห้างฉัตร

ระหว่าง กม. - กม. : กม.6+850 - กม.12+900

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 2 แห่ง

ก่อสร้างจริง 2 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 2 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 05 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 03 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 07 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 4 วัน คิดเป็นร้อยละ 2.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,340,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,331,417.90 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 8,582.10 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.025

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1074 ตอน ทุ่งสนุ่น - บึงบ้าน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.27+350 - กม.28+325

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 28 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 25 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 03 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 39 วัน คิดเป็นร้อยละ 21.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 39,994,500.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 39,994,217.92 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 282.08 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1081 ตอน บ่อเกลือ - เฉลิมพระเกียรติ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.155+800 - กม.156+800

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 20 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,215,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,213,878.01 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,121.99 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.006

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1087 ตอน ลี้ - ก้อทุ่ง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.35+000 - กม.37+100

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 29 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 25 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 มิ.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 9 วัน คิดเป็นร้อยละ 5.000

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 22,217,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,266,209.68 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 2,950,790.32 บาท คิดเป็นร้อยละ 13.282

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1099 ตอน บ่อหลวง - แม่ตื่น

ระหว่าง กม. - กม. : กม.49+700 - กม.50+600

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 22 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 19 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 09 ก.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 79 วัน คิดเป็นร้อยละ 43.889

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,396,428.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,386,428.99 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 9,571.01 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.033

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1109 ตอน วังเจ้า - โละโคะ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.7+000 - กม.10+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 21 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 21,786,459.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 21,784,626.83 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,832.17 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.008

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1116 ตอน นครชุม - มอเจริญ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.2+100 - กม.3+725

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 21 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,986,620.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,903,786.43 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 82,833.57 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.276

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1119 ตอน น้ำสาดเหนือ - หนองผักหวาน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.3+500 - กม.4+600

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 08 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 22 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 9.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 20,840,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 20,839,269.65 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 730.35 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.004

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1120 ตอน สอง - แม่เต้น

ระหว่าง กม. - กม. : กม.8+920 - กม.9+800

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 2 แห่ง

ก่อสร้างจริง 2 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 2 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 14 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 11 ส.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 18 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 7 วัน คิดเป็นร้อยละ 3.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 48,455,809.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 47,527,094.00 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 928,715.69 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.917

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1134 ตอน โจโก้ - บ้านเวียง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.7+500 - กม.9+735

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 2 แห่ง

ก่อสร้างจริง 2 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 2 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 13 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 11 ก.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 17 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 37 วัน คิดเป็นร้อยละ 20.556

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,173,400.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 23,794,672.56 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 378,727.44 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.567

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1163 ตอน ร่วมจิต – น้ำพร้า

ระหว่าง กม. - กม. : กม.12+541 - กม.13+650

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 29 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 12 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,967,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,966,506.14 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 493.86 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.002

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1177 ตอน ดอนระบียง - ป่าไร่หลวง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.9+700 - กม.10+350

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 21 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,990,900.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,949,401.75 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 41,498.25 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.208

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1178 ตอน แม่ช้อน - นาหวาย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.2+250 - กม.3+700

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 21 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 18 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 30 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 12 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.667

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,964,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,921,892.13 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 42,107.87 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.120

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2033 ตอน คำพอก -หนองญาติ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.55+775 - กม.56+833

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 07 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 29 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 02 พ.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 27 วัน คิดเป็นร้อยละ 15.000

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,590,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,589,535.05 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 146.95 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2040 ตอน วาปีปทุม - พยัคฆภูมิพิสัย

ระหว่าง กม. - กม. : กม.39+686 - กม.41+172

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 08 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 06 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 19 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 34,771,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 34,769,732.89 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,267.11 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.004

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2043 ตอน ร้อยเอ็ด - ยางเฒอ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.2+430 - กม.3+350

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 11 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 09 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 26 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 78 วัน คิดเป็นร้อยละ 43.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,740,950.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,717,716.44 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 23,233.56 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.078

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2062 ตอน บ้านทุ่ม - มัญจาคีรี

ระหว่าง กม. - กม. : กม.17+380 - กม.17+900

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 07 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 07 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 61 วัน คิดเป็นร้อยละ 33.889

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,371,018.75 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,370,581.65 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 437.10 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.002

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2073 ตอน บัวตารุ่ง - ลำปลายมาศ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.33+130 - กม.34+190

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 07 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 05 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 19 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 9.333

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,978,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,976,313.23 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,686.77 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.006

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2073 ตอน หนองโดนน้อย - ชุมพวง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.68+350 - กม.68+800

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 09 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 06 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 20 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.778

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,535,719.43 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,535,088.76 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 630.67 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.003

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2076 ตอน ท่าตูม - หนองฮู

ระหว่าง กม. - กม. : กม.18+848 - กม.20+097

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 11 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 09 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 22 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 44 วัน คิดเป็นร้อยละ 24.444

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 28,996,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 28,995,999.52 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 0.48 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2085 ตอน กันทรลักษ์ - กันทรารมย์

ระหว่าง กม. - กม. : กม.7+700 - กม.8+500

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 18 ม.ค. 2566

วันสิ้นสุดสัญญา 16 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 14 มิ.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.333

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 17,992,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 17,991,952.55 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 47.45 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2116 ตอน ร่องคำ - โพนทอง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.70+830 - กม.71+400

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 11 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 09 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 16 มิ.ย. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 38 วัน คิดเป็นร้อยละ 21.111

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 24,986,616.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 24,975,800.55 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 10,815.45 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.043

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2117 ตอน ตะโก - เขาพนมรุ้ง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.2+450 - กม.3+250

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 03 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 01 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 04 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 27 วัน คิดเป็นร้อยละ 18.000

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 19,848,000.75 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 19,845,700.85 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 2,295.15 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.012

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2166 ตอน เสิงสาง - ดอนแขวน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+100 - กม.1+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 09 ธ.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 06 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 24 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 43 วัน คิดเป็นร้อยละ 23.889

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 37,588,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 37,583,270.56 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 4,729.44 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.013

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 2217 ตอน ด่านขุนทด - หนองกราด

ระหว่าง กม. - กม. : กม.1+800 - กม.2+430

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1 แห่ง

ก่อสร้างจริง 1 แห่ง

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ แห่ง คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 08 พ.ย. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา 06 พ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 19 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 13 วัน คิดเป็นร้อยละ 7.222

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 29,572,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 29,571,579.08 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 420.92 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.001

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2.12 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข - ตอน ทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก) ตอน 2

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+000 - กม.11+600

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 11.600 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 11.600 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 11.600 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 30 ก.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 05 ต.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 25 เม.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 163 วัน คิดเป็นร้อยละ 14.003

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 700,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 670,959,600.59 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 29,040,399.41 บาท คิดเป็นร้อยละ 4.149

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข - ตอน ทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก) ตอน 3

ระหว่าง กม. - กม. : กม.11+600 - กม.16+127

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 4.527 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 4.527 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 4.527 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 24 ก.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 11 ธ.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 10 ส.ค. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 123 วัน คิดเป็นร้อยละ 9.943

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 700,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 678,122,643.14 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 21,877,356.86 บาท คิดเป็นร้อยละ 3.125

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1021 ตอน อ.เชียงคำ - อ.เทิง ตอน 1

ระหว่าง กม. - กม. : กม.59+200 - กม.75+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 12.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 12.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 12.000 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 12 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 08 ต.ค. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 28 มี.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 171 วัน คิดเป็นร้อยละ 22.559

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 637,621,800.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 637,406,249.17 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 215,550.73 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.034

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1021 ตอน อ.เชียงคำ - อ.เทิง ตอน 2

ระหว่าง กม. - กม. : กม.75+000 - กม.86+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 11.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 11.000 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 11.000 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 ต.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 29 ก.ค. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 28 มี.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 242 วัน คิดเป็นร้อยละ 36.228

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 728,269,200.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 715,430,110.54 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 12,839,089.46 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.763

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 1021 ตอน อ.เชียงคำ - อ.เทิง ตอน 3

ระหว่าง กม. - กม. : กม.86+000 - กม.100+019

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 14.019 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 14.019 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 14.019 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 01 ต.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 26 พ.ย. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 27 มี.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 121 วัน คิดเป็นร้อยละ 15.355

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 681,959,900.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 681,957,295.89 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 2,604.11 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.000

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4369 ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 4 - ด่านสะเดาแห่งที่ 2 ตอน 1

ระหว่าง กม. - กม. : กม.57+100 - กม.61+200

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 4.100 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 4.100 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 4.100 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 15 ก.พ. 2561

วันสิ้นสุดสัญญา 06 ธ.ค. 2562

วันที่แล้วเสร็จจริง 25 ส.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 1358 วัน คิดเป็นร้อยละ 205.758

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 295,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 294,500,031.10 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 499,968.90 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.169

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2.13 กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 4009 ตอน สายนาสาร - เวียงสระ

ระหว่าง กม. - กม. : กม.59+410 - กม.61+773

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 2.363 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 2.363 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 2.363 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 04 ก.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 20 มิ.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 02 มิ.ย. 2566

☑ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน 18 วัน คิดเป็นร้อยละ 1.763

☐ ช้ากว่าแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 518,203,800.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 516,985,375.80 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 1,218,424.20 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.235

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

3. โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

3.1 กิจกรรมพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3 ตอน ถนนเมืองใหม่เหนือและถนนนิคมแหลมฉบัง 4ชลบุรี

ระหว่าง กม. - กม. : กม.126+000 - กม.127+265

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 1.265 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 1.265 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 11.740 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 26 มิ.ย. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา 22 ก.พ. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 20 ธ.ค. 2565

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 301 วัน คิดเป็นร้อยละ 49.507

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 177,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 173,230,503.12 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 3,769,496.88 บาท คิดเป็นร้อยละ 2.130

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3 ตอน อ.สัตหีบ - อ.บ้านฉาง

ระหว่าง กม. - กม. : กม.175+442 - กม.185+583

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 10.141 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 10.141 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 10.141 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 26 ม.ค. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา 31 ก.ค. 2564

วันที่แล้วเสร็จจริง 19 ธ.ค. 2565

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 506 วัน คิดเป็นร้อยละ 55.120

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 900,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 860,618,508.21 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 39,381,491.79 บาท คิดเป็นร้อยละ 4.376

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 304 ตอน เขาหินซ้อน จ.ฉะเชิงเทรา จ.ปราจีนบุรี

ระหว่าง กม. - กม. : กม.25+927 - กม.37+666

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 11.740 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 11.740 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 11.740 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 10 ส.ค. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา 08 มี.ค. 2565

วันที่แล้วเสร็จจริง 08 ธ.ค. 2565

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 275 วัน คิดเป็นร้อยละ 29.193

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 513,959,300.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 508,644,426.25 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 5,314,873.75 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.034

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 304 ตอน อ.พนมสารคาม - ต.เขาหินซ้อน

ระหว่าง กม. - กม. : กม.102+500 - กม.113+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 10.500 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 10.500 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 10.500 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 22 ก.พ. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา 08 ม.ค. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 13 ม.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 5 วัน คิดเป็นร้อยละ 0.353

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 1,220,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 1,178,391,350.75 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 41,608,649.25 บาท คิดเป็นร้อยละ 3.411

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3191 ตอน ต.มาบตาพุด - อ.นิคมพัฒนา

ระหว่าง กม. - กม. : กม.0+000 - กม.13+600

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 13.600 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 13.600 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 13.600 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 05 ก.ค. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา 08 เม.ย. 2566

วันที่แล้วเสร็จจริง 27 ก.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 110 วัน คิดเป็นร้อยละ 8.006

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 1,447,433,600.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 1,473,467,596.50 บาท

☑ สูงกว่าแผน 26,033,996.50 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.799

☐ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ บาท คิดเป็นร้อยละ _____

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

ชื่อโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 3245 ตอน อ.ปลวกแดง - อ.หนองใหญ่

ระหว่าง กม. - กม. : กม.22+142 - กม.34+000

การประเมินผล มี 4 มิติ ดังนี้

1) มิติเชิงปริมาณ : ก่อสร้างตามแผน 11.858 กิโลเมตร

ก่อสร้างจริง 11.858 กิโลเมตร

ก่อสร้างได้ ☑ มากกว่า หรือ เท่ากับแผน 11.858 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 100.000

☐ ต่ำกว่าแผน_____ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ _____

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

2) มิติเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างได้ ☑ ผ่าน ได้คุณภาพมาตรฐาน (มีหลักฐานการตรวจรับอย่างถูกต้อง)

☐ ไม่ผ่าน (ไม่มีหลักฐานการตรวจรับ)

3) มิติเชิงเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 31 ม.ค. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา 08 มิ.ย. 2564

วันที่แล้วเสร็จจริง 08 พ.ค. 2566

☐ เร็วกว่า หรือ เท่ากับแผน _____ วัน คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ช้ากว่าแผน 699 วัน คิดเป็นร้อยละ 81.279

☐ ผ่าน ☑ ไม่ผ่าน

4) มิติเชิงต้นทุน : มูลค่างานตามสัญญา 550,000,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง 537,420,146.63 บาท

☐ สูงกว่าแผน_____บาท คิดเป็นร้อยละ_____

☑ ต่ำกว่า หรือ เท่ากับแผน 12,579,853.37 บาท คิดเป็นร้อยละ 2.287

☑ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน

งานบำรุงรักษาทางหลวง : ด้านประสิทธิภาพ (OUTPUT)

1. ผลผลติโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : ระยะทางโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	กม./2ช่องจราจร	73,890	69,344.52
เชิงคุณภาพ : โครงข่ายได้รับการบำรุงรักษามีความเรียบผิวทาง (IRI) ไม่เกิน 3.5	ร้อยละ	87.00	87.73
เชิงระยะเวลา: เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100
เชิงต้นทุน : ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100

2. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค
(กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค)

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : จำนวนทางที่บูรณะแล้วเสร็จ	แห่ง	195	187
เชิงคุณภาพ : การบูรณะได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด5	ร้อยละ	100	100
เชิงระยะเวลา: เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100
เชิงต้นทุน : ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100

4. ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

หลักการและเหตุผล

การปรับปรุงซ่อมแซมผิวทางเดิมซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ที่ได้รับความเสียหายหรือชำรุดให้กลับมามีสภาพใช้งานได้ดังเดิม มีความขรุขระน้อยลง มีผิวเรียบสม่ำเสมอ เพื่อการสัญจรได้ตามปกติ

วัตถุประสงค์

เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกรวดเร็ว ด้วยการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเส้นทางของโครงข่ายทางหลวง อันถือเป็นบริการขั้นพื้นฐานของรัฐใช้การได้ดีได้มาตรฐาน ทั้งนี้การวัดผลจะประเมินจากความเรียบผิวทาง ความพึงพอใจของผู้รับบริการและความคล่องตัวในการเดินทาง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็วและสามารถใช้ความเร็วได้ตามที่กำหนด บนโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา

ตัวชี้วัด

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย
ด้านประสิทธิภาพ (OUTPUT)		
เชิงปริมาณ ระยะทางโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	กม./ 2 ช่องจราจร	76,658
เชิงคุณภาพ โครงข่ายได้รับการบำรุงมีความเรียบผิวทาง (IRI) เฉลี่ยไม่เกิน 3.5	ร้อยละ	87
เชิงระยะเวลา เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100
ด้านประสิทธิผล (OUTCOME)		
เชิงปริมาณ อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา	กม./ชม.	78
เชิงคุณภาพ ความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	86

สรุปการประเมินผล

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย
ด้านประสิทธิภาพ (OUTPUT)		
เชิงปริมาณ ระยะทางโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	กม./ 2 ช่องจราจร	76,244.05
เชิงคุณภาพ โครงข่ายได้รับการบำรุงมีความเรียบผิวทาง (IRI) เฉลี่ยไม่เกิน 3.5	ร้อยละ	90.38
เชิงระยะเวลา เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	99.25
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100
ด้านประสิทธิผล (OUTCOME)		
เชิงปริมาณ อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา	กม./ชม.	78.36
เชิงคุณภาพ ความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	87.24

5. ผลผลิตโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

หลักการและเหตุผล

การซ่อมแซมหรือบูรณะเส้นทางสายหลักหรือสายสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ ที่ได้รับความเสียหายหรือมีผิวทางขรุขระ ยากแก่การคมนาคม ให้กลับมาใช้งานได้ตามปกติ มีความสะดวกแก่การเดินทาง

วัตถุประสงค์

เพื่อบำรุงรักษาโดยการบูรณะทางหลวง 1 หลัก 2 หลัก และ 3 หลัก ที่เป็นโครงข่ายทางหลวงให้กลับมามีสภาพผิวทางตามมาตรฐาน เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็วเพื่อการเดินทางและการขนส่งสินค้า ทั้งนี้การวัดผลจะประเมินจากความเรียบผิวทาง ความพึงพอใจของผู้รับบริการและความคล่องตัวในการเดินทาง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ทำให้ยืดอายุการใช้งานของถนนและลดค่าใช้จ่ายในการบูรณะ
- ลดต้นทุนค่าขนส่งทางถนน จากการใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ
- ประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวกรวดเร็ว

ตัวชี้วัด

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย (แห่ง)
ด้านประสิทธิภาพ (OUTPUT)		
เชิงปริมาณ จำนวนทางที่บูรณะแล้วเสร็จ	แห่ง	168
เชิงคุณภาพ การบูรณะได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100
เชิงระยะเวลา เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100
ด้านประสิทธิผล (OUTCOME)		
เชิงปริมาณ อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	กม./ชม.	78

เชิงคุณภาพ ความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	86

สรุปการประเมินผล

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	ผลการประเมิน
ด้านประสิทธิภาพ (OUTPUT)		
เชิงปริมาณ จำนวนทางที่บูรณะแล้วเสร็จ	แห่ง	168
เชิงคุณภาพ การบูรณะได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100
เชิงระยะเวลา เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผน	ร้อยละ	100
เชิงต้นทุน ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินที่ได้รับ	ร้อยละ	100
ด้านประสิทธิผล (OUTCOME)		
เชิงปริมาณ อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	กม./ชม.	83.78
เชิงคุณภาพ ความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	86.16

งานอำนวยความปลอดภัย : ด้านประสิทธิภาพ (OUTPUT)

1. ผลผลติโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข	แห่ง	1,374	1,410
เชิงคุณภาพ : จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายได้รับการแก้ไขอย่างมีคุณภาพ	ร้อยละ	100	100
เชิงระยะเวลา: เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100
เชิงต้นทุน : ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100

2. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : จุดเสี่ยงจุดอันตรายที่ได้รับการแก้ไข	แห่ง	284	284
เชิงคุณภาพ : จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายได้รับการแก้ไขอย่างมีคุณภาพ	ร้อยละ	100	100
เชิงระยะเวลา: เวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100
เชิงต้นทุน : ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100

6. งานอำนวยความปลอดภัย

ด้านประสิทธิภาพ (Output)

ผลผลิต	โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย			
ตัวชี้วัด		หน่วย	แผน ปี 66	ผล ปี 66 (output)
1	เชิงปริมาณ : จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข	แห่ง	1,134	1,170
2	เชิงคุณภาพ : จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายได้รับการแก้ไขอย่างมีคุณภาพ	ร้อยละ	100	100
3	เชิงเวลา : ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	99.82
4	เชิงต้นทุน : ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณ	ร้อยละ	100	100

โครงการ	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง			
ตัวชี้วัด		หน่วย	แผน ปี 66	ผล ปี 66 (output)
1	เชิงปริมาณ : ทางหลวงที่ได้รับการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย	แห่ง	371	371*
2	เชิงคุณภาพ : ทางหลวงที่ได้รับการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100

* หมายเหตุ ผลผลิต กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ จำนวน 58 แห่ง

กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง จำนวน 189 แห่ง

กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย จำนวน 81 แห่ง

กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยจุดกลับรถในระดับเดียวกัน จำนวน 33 แห่ง

กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกอันตราย จำนวน 10 แห่ง

ผลการดำเนินงาน

กรมทางหลวงในความรับผิดชอบของสำนักอำนวยความปลอดภัย ได้ดำเนินการกิจกรรม/โครงการในด้านวิศวกรรม ภายใต้โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย ซึ่งครอบคลุมเป้าหมายหลัก คือ ประชาชนผู้ใช้ทางหลวง และมีกิจกรรมหลักที่เป็นการดำเนินการเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายคือ กิจกรรมอำนวยความปลอดภัยทางถนน โดยเป็นการดำเนินการทั้งในเชิงของการป้องกันและเชิงแก้ไข ประกอบด้วย

.1งานอำนวยความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เป็นการดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยเพื่อทดแทนที่ชำรุดและสิ้นสุดอายุการใช้งาน และติดตั้งเพิ่มเติมในส่วนที่ขาด โดยการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย ได้แก่ เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายจราจร เครื่องหมายนำทาง ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร ราวกันอันตราย สะพานลอยคนเดินข้าม เป็นต้น

2.งานปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย เป็นการปรับปรุงแก้ไขทั้งกายภาพของทางหลวงและการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย โดยพิจารณาจากบริเวณที่มีสถิติอุบัติเหตุมากกว่าหรือเท่ากับ ครั้ง หรือบริเวณอื่นใดที่เห็นว่ามีความเสี่ยงต่อการ 1 ปี โดยในปีล่าสุดต้องมีจำนวนอุบัติเหตุอย่างน้อย 3 ครั้งในรอบ 9 เกิดอุบัติเหตุจากการร้องเรียนร้องทุกข์ในพื้นที่ ด้วยการใช้หลักการด้านวิศวกรรมในการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อออกแบบปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวงให้สามารถรองรับการจราจรและขนส่งได้เต็มประสิทธิภาพของทางหลวง อำนวยความสะดวกและปลอดภัยต่อประชาชนผู้ใช้เส้นทาง

ก. **ข.** **ค.**

ก. ติดตั้งป้ายข้างทางบอกทิศทางโค้ง

ข. งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นแนวเส้นทางอย่างชัดเจน

ค. งานติดตั้งราวกันอันตรายบริเวณไหล่ทางบริเวณทางโค้ง ป้องกันการลื่นไถลเสียหลักออกข้างทาง

ง. **จ.** **ฉ.**

ง. งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายข้างทาง และเครื่องหมายนำทาง บริเวณทางโค้ง เพื่อความชัดเจนในการขับขี่

จ. งานปรับปรุงพื้นที่ชุมชนด้วยการแบ่งทิศทางจราจรแบบกำแพงคอนกรีต ป้องกันการตัดกระแสจราจรมาชนกัน และทาสีตีเส้นแบ่งทิศทางจราจรให้ชัดเจน

ฉ. งานปรับปรุงจุดกลับรถระดับเดียวกัน เป็นจุดกลับรถใต้สะพาน ลดการตัดกระแสจราจรของรถที่วิ่งทางตรง ในพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรสูง

หมายเหตุ

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงในปี เนื่องจากสาเหตุของอุบัติเหตุมาจาก 1.94 มีค่าสูงกว่า 2566 พฤติกรรมผู้ขับขี่ ซึ่งขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าอัตรากำหนดกำหนด หลับในและการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ทั้งนี้กรมทางหลวงได้ดำเนินการ งานด้านความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรมและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง แต่อย่างไรก็ตามกรมทางหลวงจะดำเนินการพัฒนาการสำรวจจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายพร้อมกับการป ระยุกต์ใช้ ITS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยต่อไป

ตัวชี้วัดเชิงระยะเวลาเชิงเวลา : ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด มีค่าต่ำกว่า เปอร์เซนต์เนื่องมาจาก งานดังกล่าวติดขัดสาธารณูปโภค 100 และสายสื่อสาร

บทที่ 3

การประเมินด้านประสิทธิผล (OUTCOME)

งานก่อสร้างทางหลวง

งานบำรุงรักษาทางหลวง

งานอำนวยความปลอดภัย

งานก่อสร้างทางหลวง : ด้านประสิทธิผล (OUTCOME)

1. โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	กม./ชม.	78	77.67
เชิงคุณภาพ : ความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	86	87.41

2. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนโครงข่ายโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	กม./ชม.	78	78
เชิงคุณภาพ : ความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	86	87.67

3. โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนโครงข่ายโครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	กม./ชม.	78	78.50
เชิงคุณภาพ : ความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	86	88.00

บทที่ 3 การประเมินด้านประสิทธิผล (OUTCOME)

เป็นการวัดผลลัพธ์ของโครงการก่อสร้างทางหลวงที่แล้วเสร็จ เพื่อดูผลที่เกิดขึ้นเมื่อทอดระยะเวลาออกไปมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามเป้าหมายที่คาดการไว้หรือไม่อย่างไร โดยทำการวัดด้านประสิทธิผล (OUTCOME) ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ว่าที่ผลสัมฤทธิ์เช่นไร ร้อยละเท่าไหร่ โดยเทียบกับค่าเป้าหมายและตัวชี้วัดต่าง ๆ ตามแผนปฏิบัติราชการรายปีและแผนปฏิบัติราชการ 5 ปี ระยะที่ 1 (พ.ศ.2564-2566) ซึ่งทำการเปรียบเทียบแบบรายโครงการภาพรวมของผลลัพธ์ เพื่อให้ได้เห็นประสิทธิผลที่ชัดเจน อาทิ โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน โครงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เป็นต้น

งานก่อสร้างทางหลวง

1. โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

1.1 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 1 ตอน โคกสำโรง - หนองม่วง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 196+440

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 198+660

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลบ.1/21/2565 ลงวันที่ 08 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 09 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 05 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 178 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 44,944,225.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 44,944,185.14 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : เขาพระงามคอนสตรัคชั่น

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☑ อื่นๆ ..Barrier.....

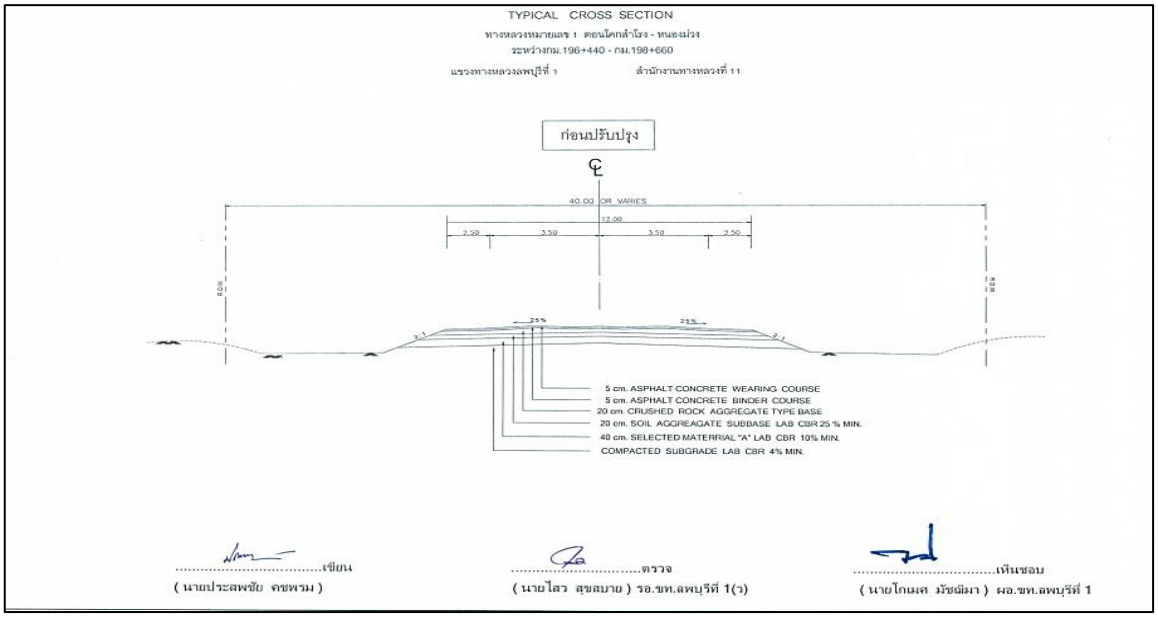
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

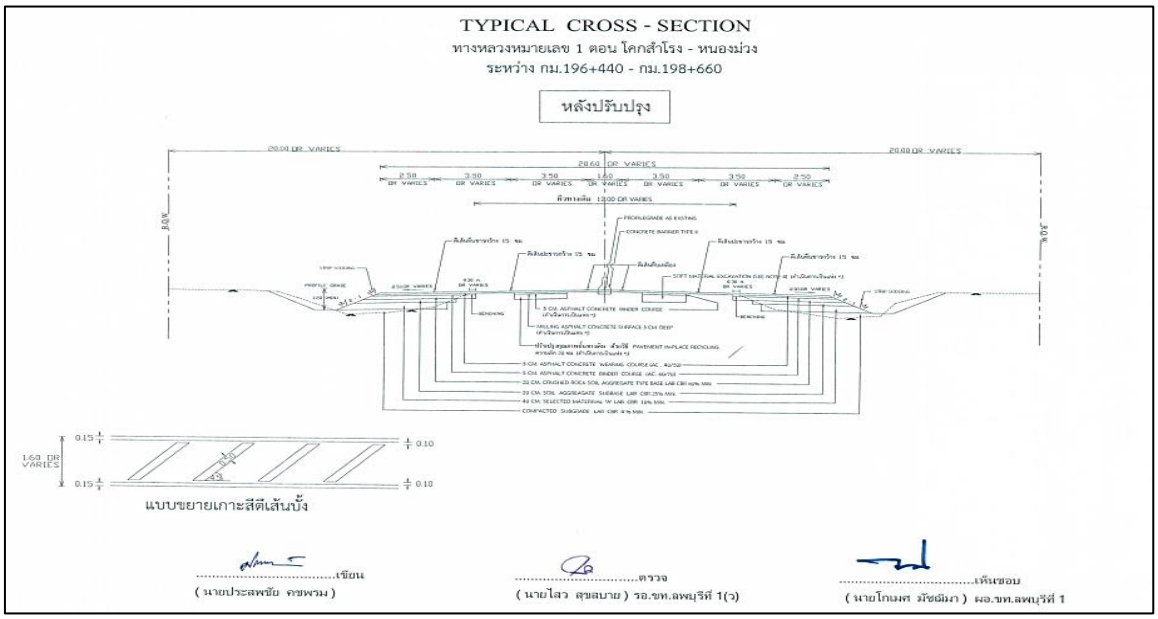
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 196+440

กม. 197+000

กม. 198+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 198+660

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 79 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 1.28

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 6.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 12.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 10.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 48.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 15.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 5.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 6.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 39.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 12.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 11.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 35.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 54.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 86.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 88.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	87.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	13.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	_____
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	_____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ถนนเริ่มเป็นคลื่นแม้เพิ่งจะสร้างเสร็จไม่นาน มีเศษวัสดุบริเวณไหล่ทางทำให้การขับขี่มอเตอร์ไซค์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การข้ามถนนลำบากขึ้นเนื่องจากรถส่วนใหญ่ขับขี่ด้วยความเร็ว และมีการติดตั้งแบริเออร์ทำให้การกลับรถไกลจากเดิม ไฟฟ้าแสงสว่างดับบ่อย และมีการลักขโมยสายไฟฟ้าในพื้นที่

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 1 ตอน หนองม่วง - ลำพยนต์**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 214+100

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 216+565

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลบ.1/20/2565. ลงวันที่ 08 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 09 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 15 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 49,928,005.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 49,924,464.84 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : เขาพระงามคอนสตรัคชั่น

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☑ อื่นๆ .Barrier.....

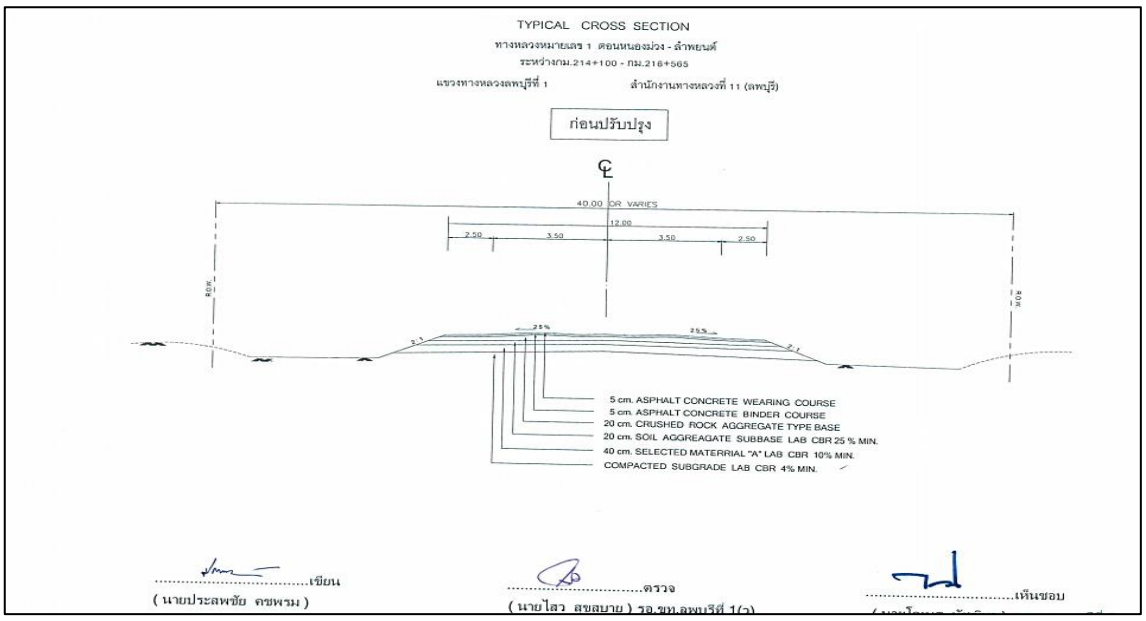
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

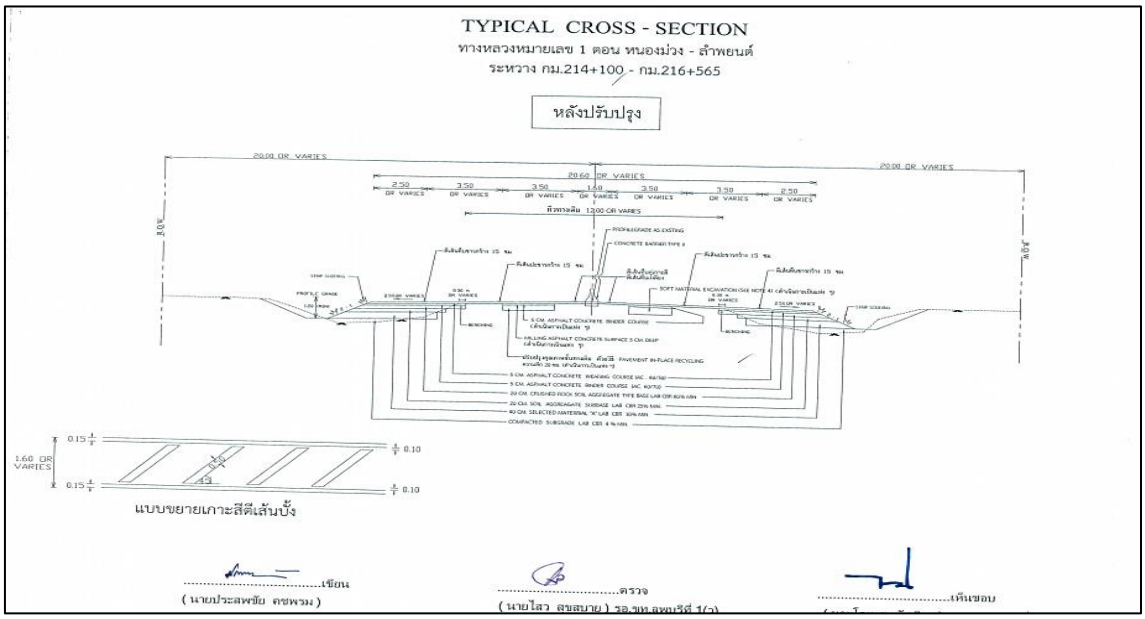
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



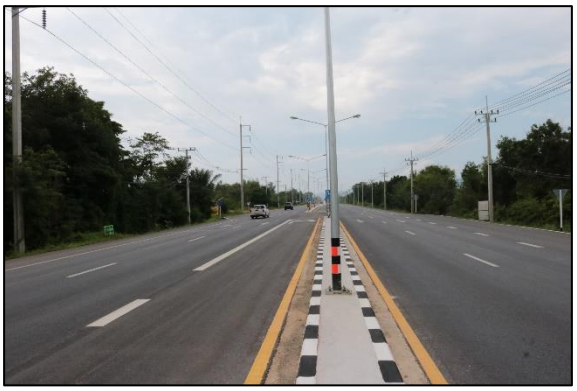
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 214+100



กม. 215+500

กม. 216+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 216+565

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 81 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 3.85

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 53.00 หญิง ร้อยละ 47.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 9.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 15.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 12.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 37.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 12.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 3.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 7.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 9.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 35.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 8.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 5.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 21.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 38.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 41.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 89.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 86.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง การข้ามถนนลำบากขึ้นเนื่องจากรถขับขี่ด้วยความเร็ว และมีการติดตั้งแบริเออร์ทำให้การกลับรถลำบากและไกลกว่าถนนเดิม

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2 ตอน ตาลเดี่ยว - ซับบอน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 8+485

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 9+775

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สบ.42/2565. ลงวันที่ 09 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 10 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 26 ต.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 259 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 59,978,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 59,977,895.43 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : สระบุรีวณิชชากร

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงสระบุรี

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ.....ทำคู่ขนาน.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

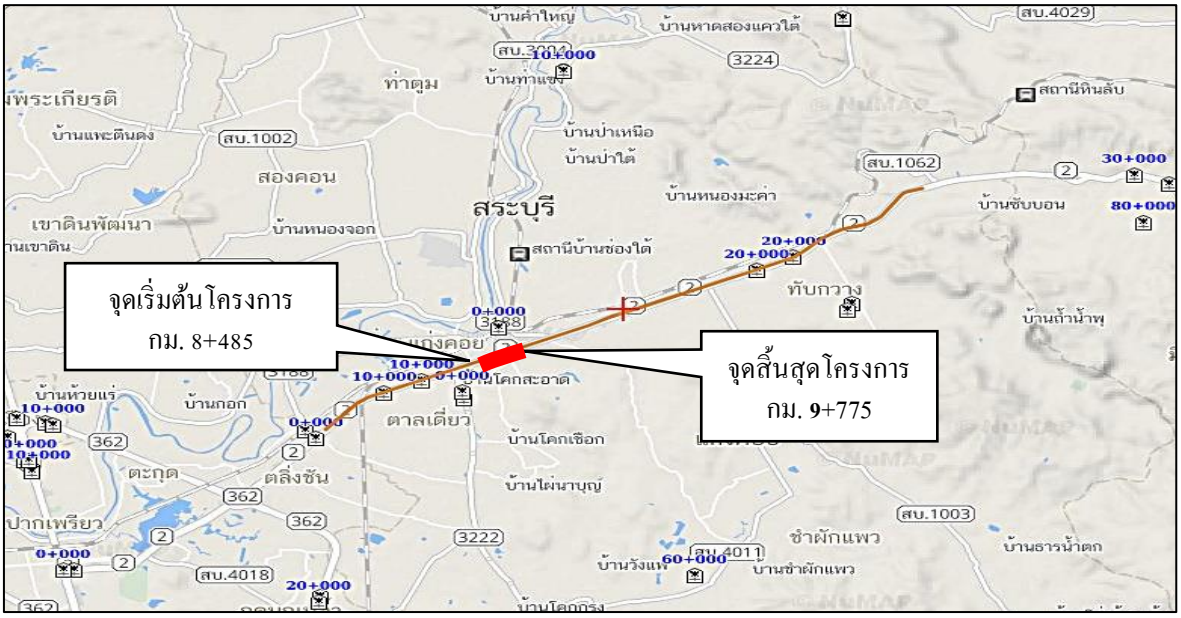
☐ อื่นๆ ..สี.เส้นจราจรแบ่งช่องจารจร.....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

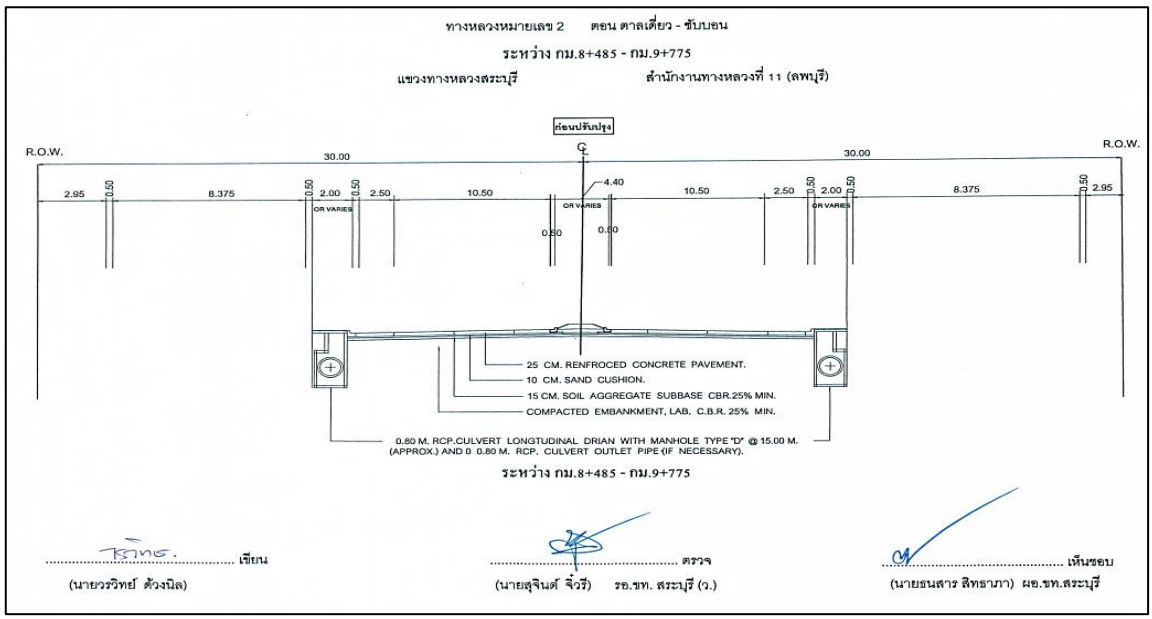
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 6 ช่องจราจร	ช่องจราจร 10 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 21.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 35.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete	ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

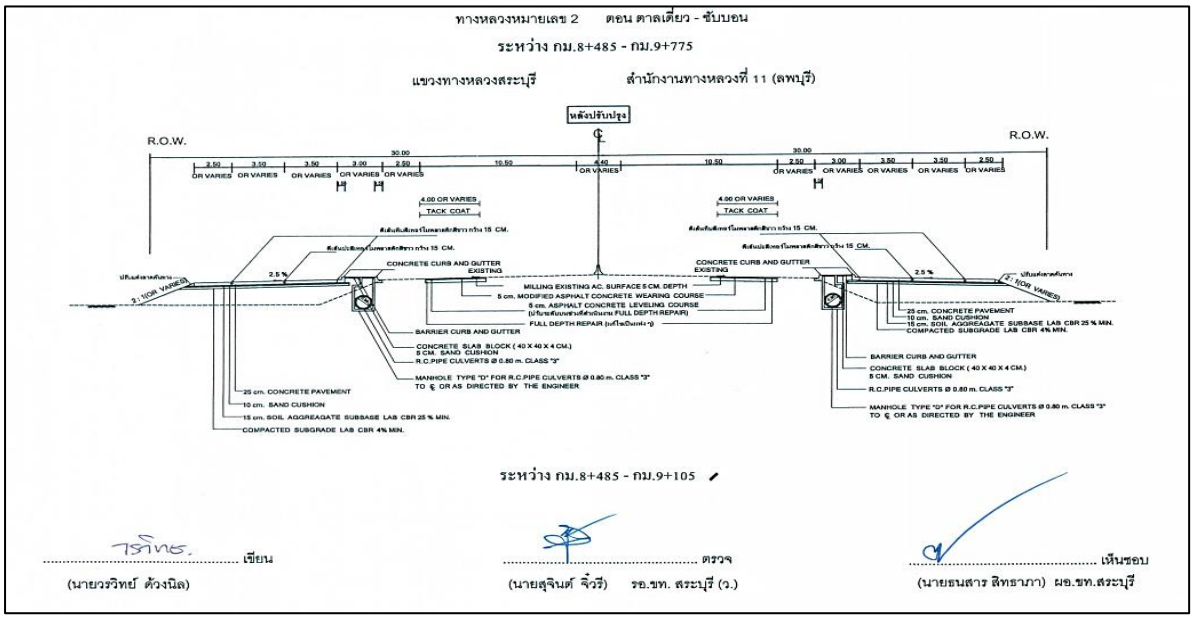
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 8+485

กม. 9+000

กม. 9+300

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 9+775

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 79 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 1.28

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 52.00 หญิง ร้อยละ 48.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 12.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 15.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 18.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 25.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 15.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 5.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 5.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 41.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 27.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 88.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	87.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	13.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☐ A ☑ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง น้ำท่วมขังรอระบาย ทางคู่ขนานรถวิ่งเร็วมีการย้อนศรที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากจุดกลับรถไกล ไฟถนนดับนานไม่มีการซ่อมแซม อุบัติเหตุลดลงหลังจากทำคู่ขนาน แต่การแบ่งแยกถนนทำให้ธุรกิจการค้าแย่ลง

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 12 ตอน พิษณุโลก - ร้องโพธิ์**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 235+525

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 236+305

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : พล.1/41/2565. ลงวันที่ 09 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 10 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 07 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 49,537,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 47,890,423.44 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : หจก.นิคมบางระกำก่อสร้าง

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

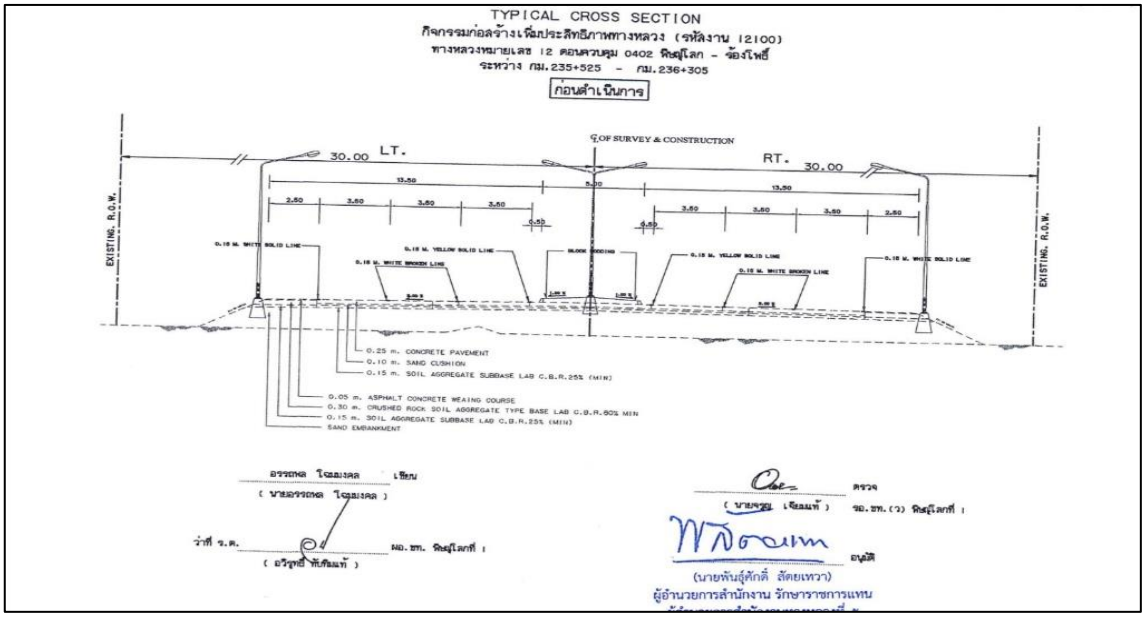
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

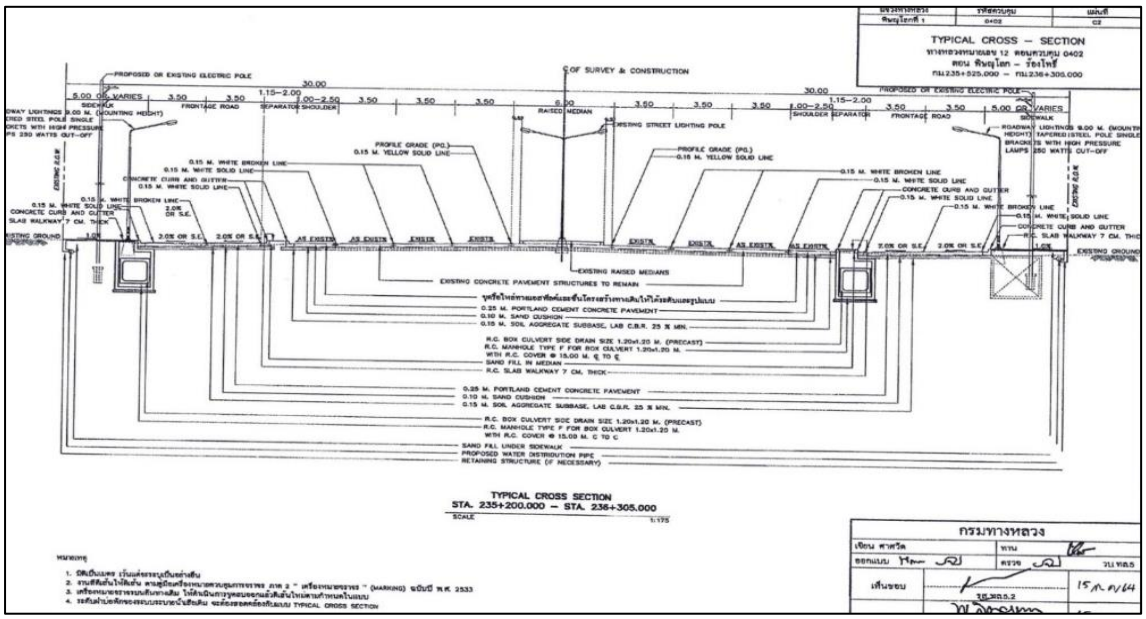
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 6 ช่องจราจร	ช่องจราจร 10 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 21.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 35.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete	ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



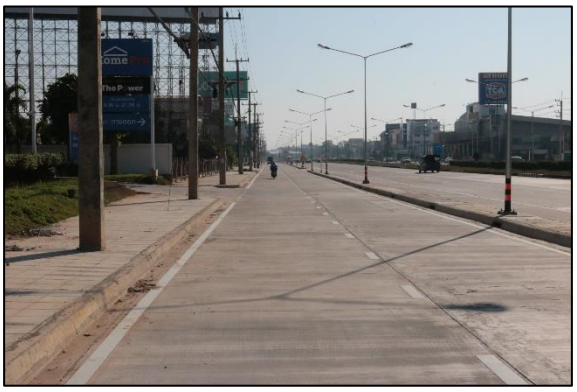
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



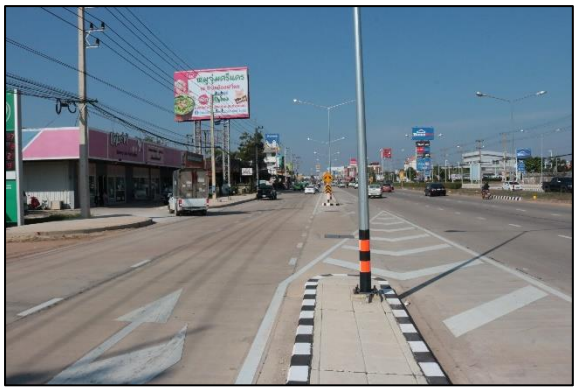
Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

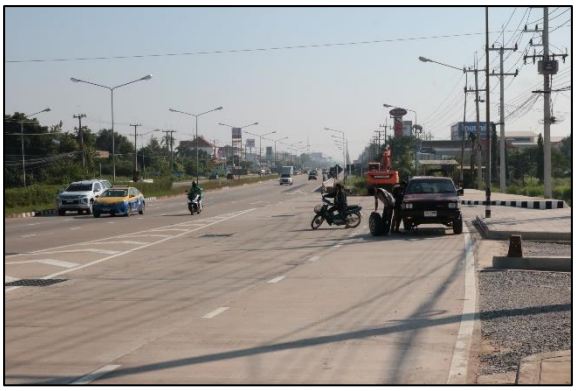
จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 235+500



กม. 235+600



กม. 235+800



จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 236+300

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 68.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 12.82

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 50.00 หญิง ร้อยละ 50.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 23.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 9.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 20.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 4.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 50.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 66.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 16.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ควรแก้ไขปัญหาทางเข้าทางคู่ขนานมักมีการกระทำผิดกฎจราจรย้อนศร และฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรเพื่อหลีกเลี่ยงไฟแดง บริเวณ หน้า Home pro และ Lotus รวมทั้งมีการรุกล้ำเขตทางทำให้คนเดินเท้าเดินทางด้วยความยากลำบาก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 23 ตอน บ้านสวน – เขื่องใน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 242+350

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 244+500

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : อบ. 13/2565 ลงวันที่ 13 ม.ค. 2564

วันเริ่มต้น : 14 ม.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา : 11 ส.ค. 2564 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 48,890,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 48,888,498.80 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ล.พานิชเขื่องในก่อสร้าง

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ปรับปรุงเกาะยก

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

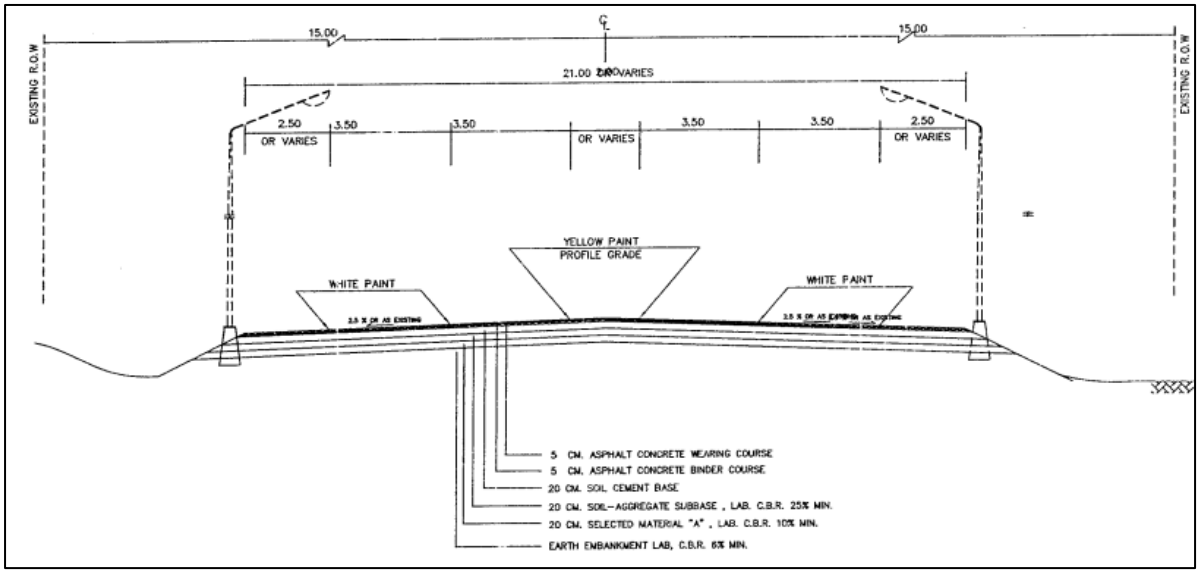
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

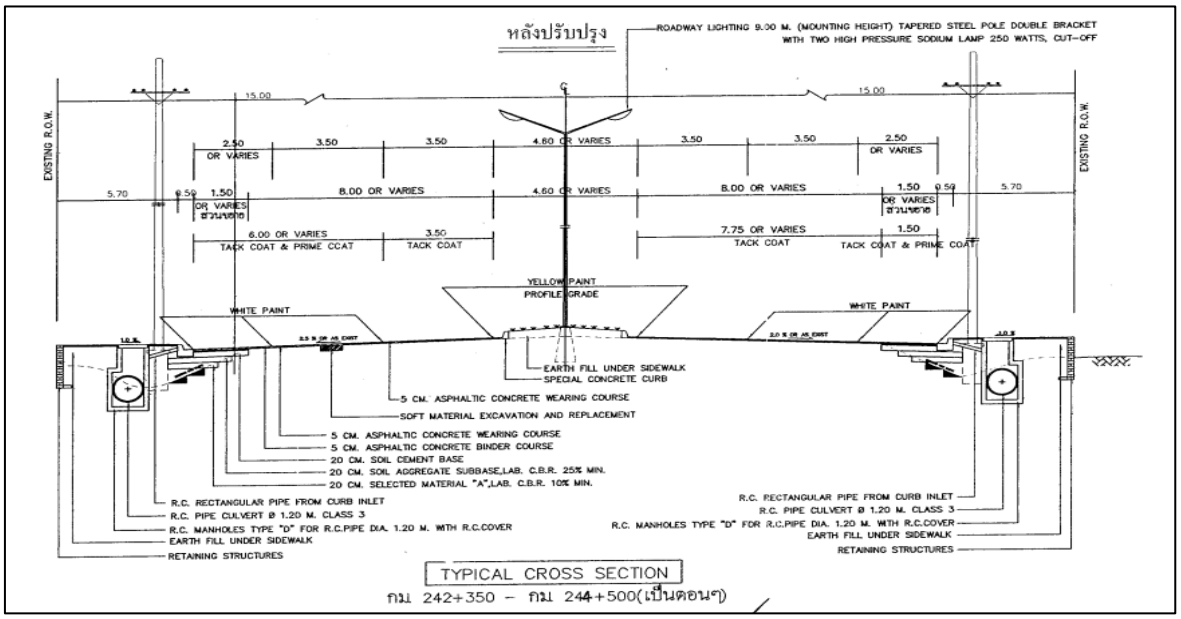
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

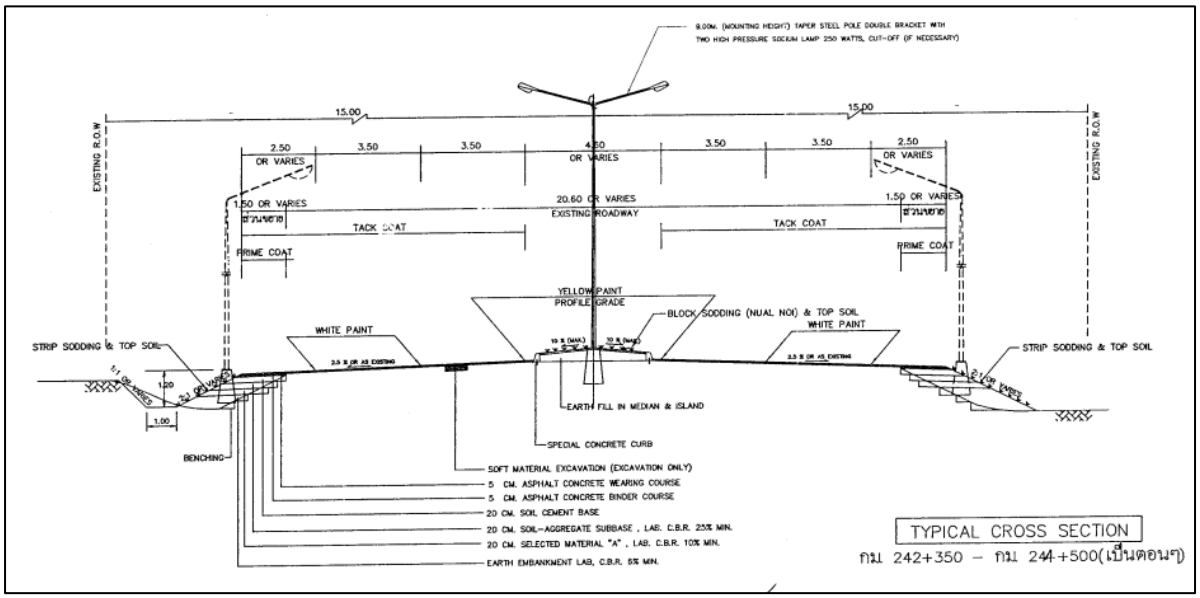
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 242+350

กม. 242+600

กม. 244+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 244+500

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 72 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 7.69

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 46.00 หญิง ร้อยละ 54.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 11.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 14.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 30.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 16.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 51.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 35.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 38.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 27.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 86.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 85.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 15.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง มีทางแยกบริเวณต้นโครงการ และเป็นย่านชุมชนเบาบาง

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 32 ตอน อยุธยา - นครหลวง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 14+645

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 15+445

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : อย.32/2565. ลงวันที่ 23 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 24 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 01 ต.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 220 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 49,630,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 49,527,509.26 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : พี เอส ดี คอนสตรัคชั่น 2011

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพ)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงอยุธยา

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

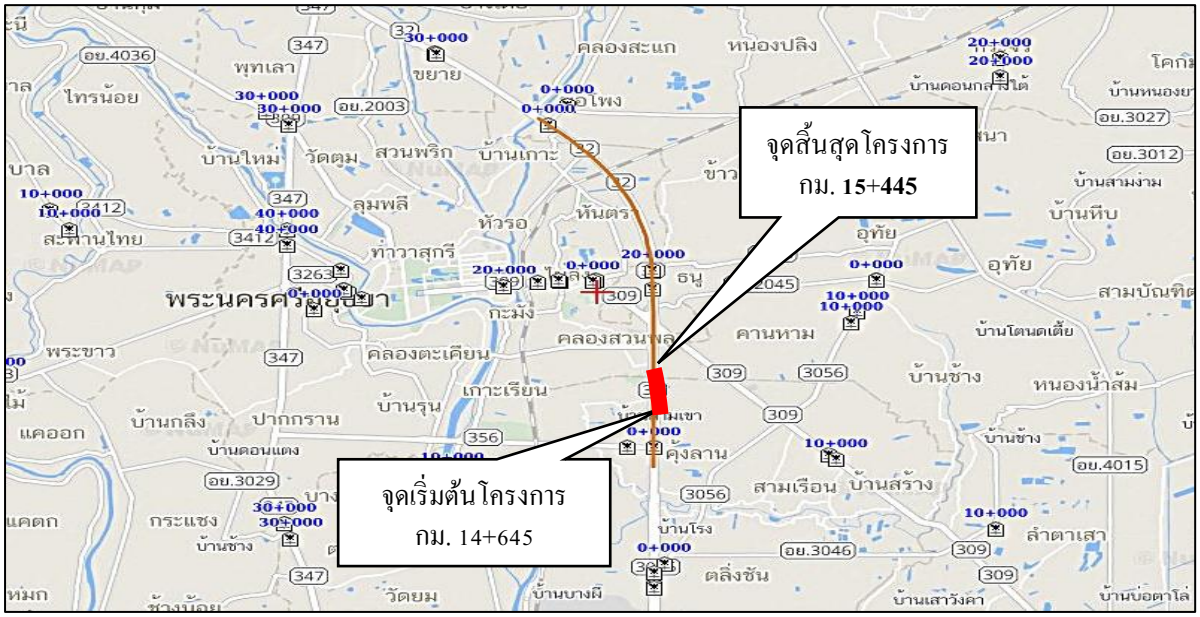
☑ อื่นๆ สีเส้นจราจรแบ่ง.ช่องจราจร.....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

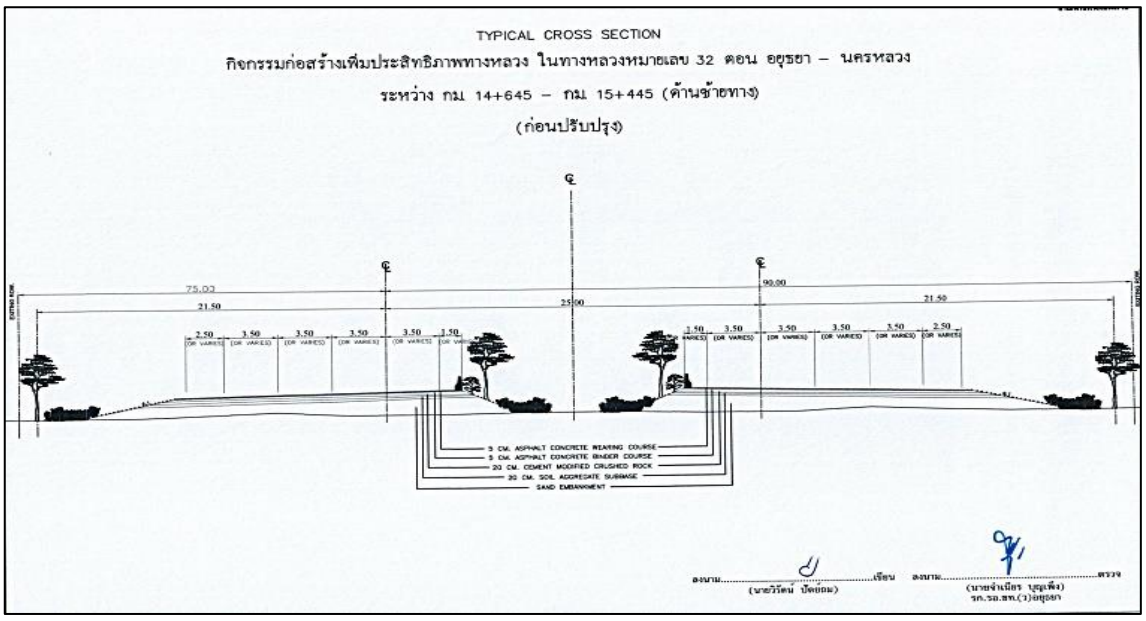
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 6 ช่องจราจร	ช่องจราจร 8 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 21.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 28.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑☐ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

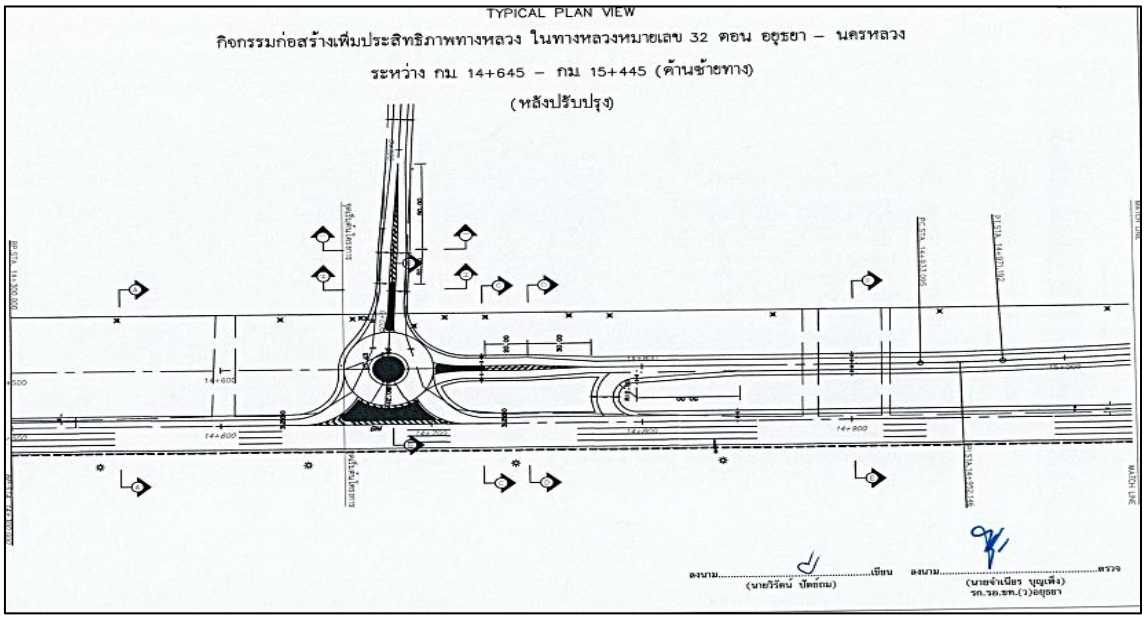
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 14+645

กม. 14+900

กม. 15+100

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 15+445

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 60 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 23.08

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 46.00 หญิง ร้อยละ 54.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 14.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 18.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 25.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 16.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 23.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 3.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 1.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 46.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 39.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 4.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 6.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 43.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 25.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 32.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 86.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 86.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 87.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 13.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☐ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ช้ายทางถนนเป็นคลื่นเป็นลอนแม้เพิ่งทำเสร็จไม่นาน

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 33 ตอน นาคู – ป่าโมก**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 33+870

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 35+600

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : อท.11/2565.. ลงวันที่ 24 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 25 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 30 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 49,370,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 49,364,505.78 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : หจก. เอส.พี.คอนสตั๊คชั่น

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงอ่างทอง กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงอ่างทอง กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

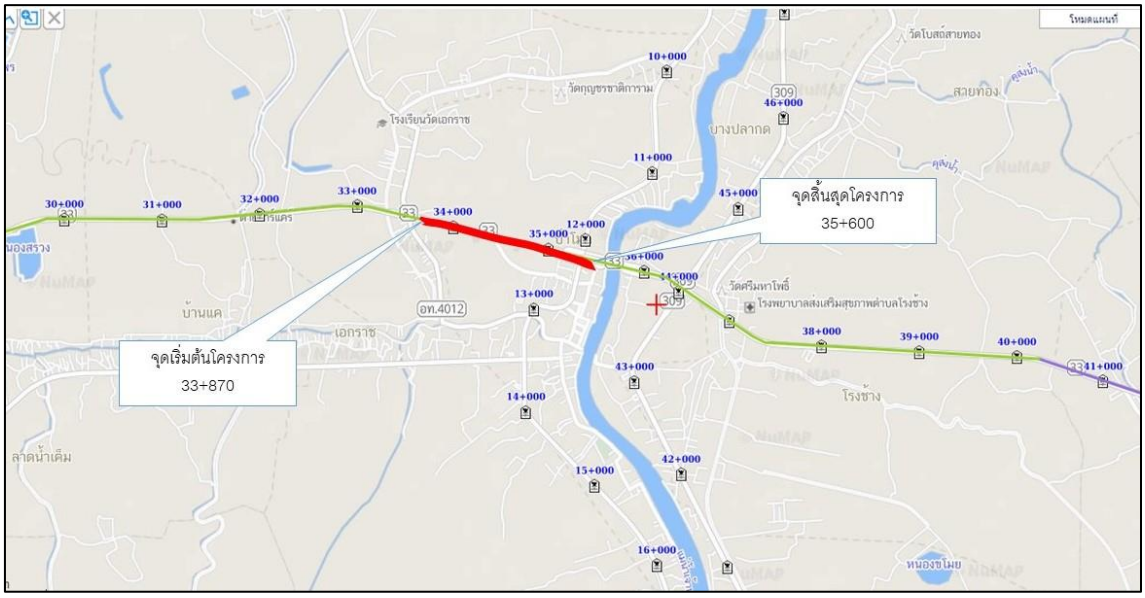
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

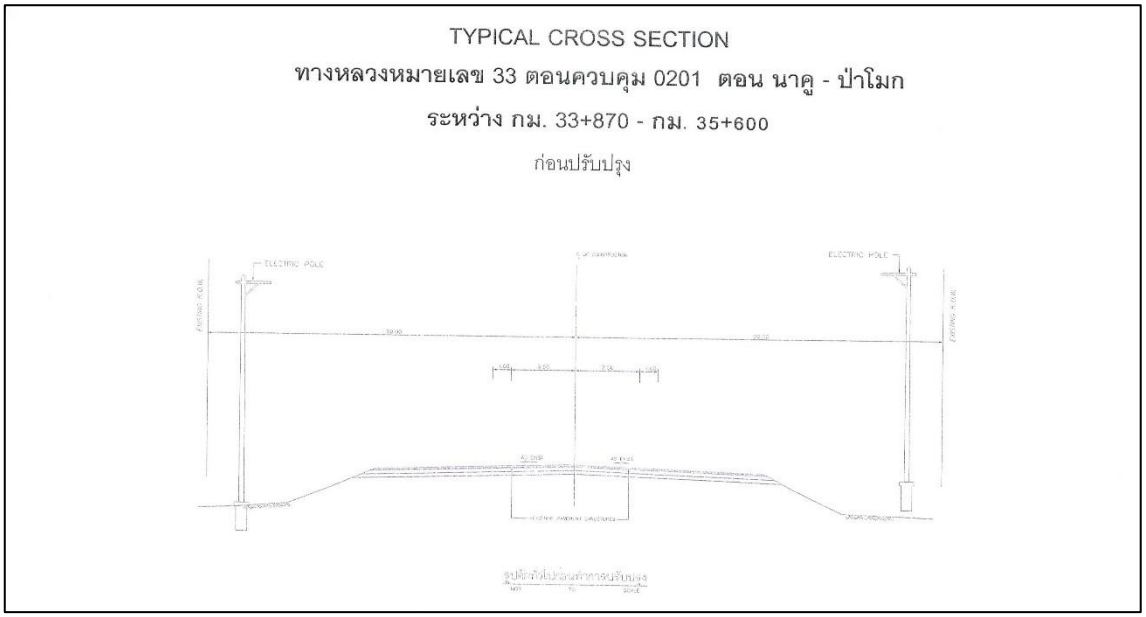
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

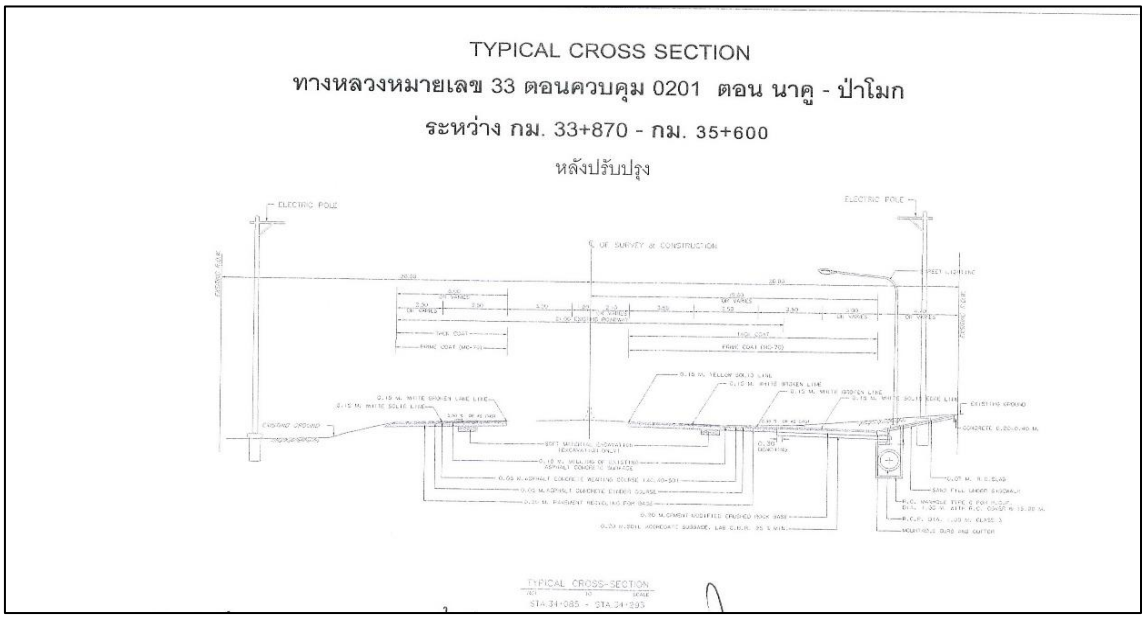
แผนที่ตั้งโครงการ



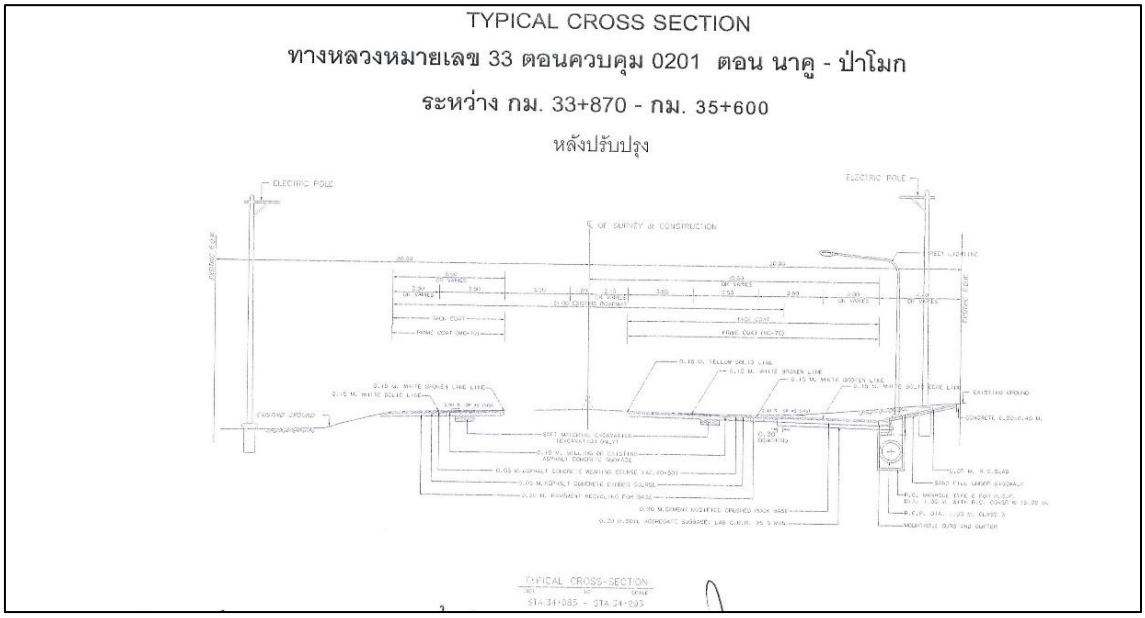
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.33+870

กม.34+000

กม.35+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม.35+600

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 78.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ (เท่ากับแผน)

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 51.00 หญิง ร้อยละ 49.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 1.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 5.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 37.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 23.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 28.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 2.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 29.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 1.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 40.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 30.00
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 55.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 27.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 85.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 80.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 89.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง โครงการเป็นช่วงทางโค้งมีแบริเออร์กั้น ทำให้กลับรถไกล มีรถบางส่วนวิ่งย้อนทิศทางจราจร แต่โดยรวมถือว่าปลอดภัยกว่าเดิม

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 102 ตอน ห้วยไผ่ - ห้วยช้าง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 18+085

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 19+455

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : อต.1/15/2565. ลงวันที่ 04 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 05 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 11 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 34,955,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 34,954,159.91 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : หจก.สามเพชร

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

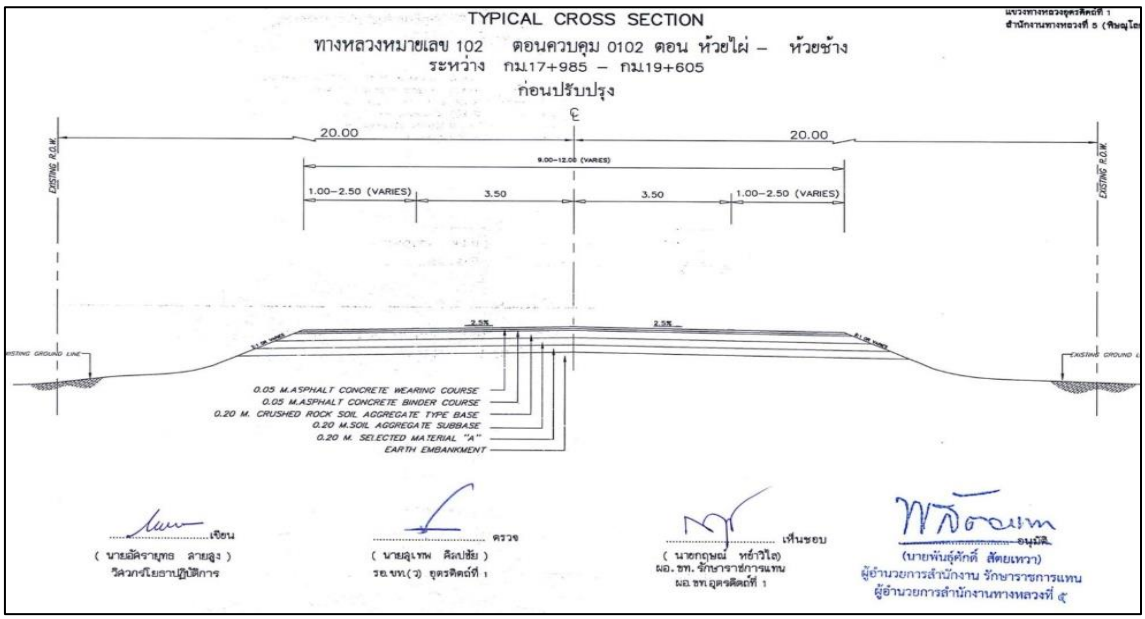
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

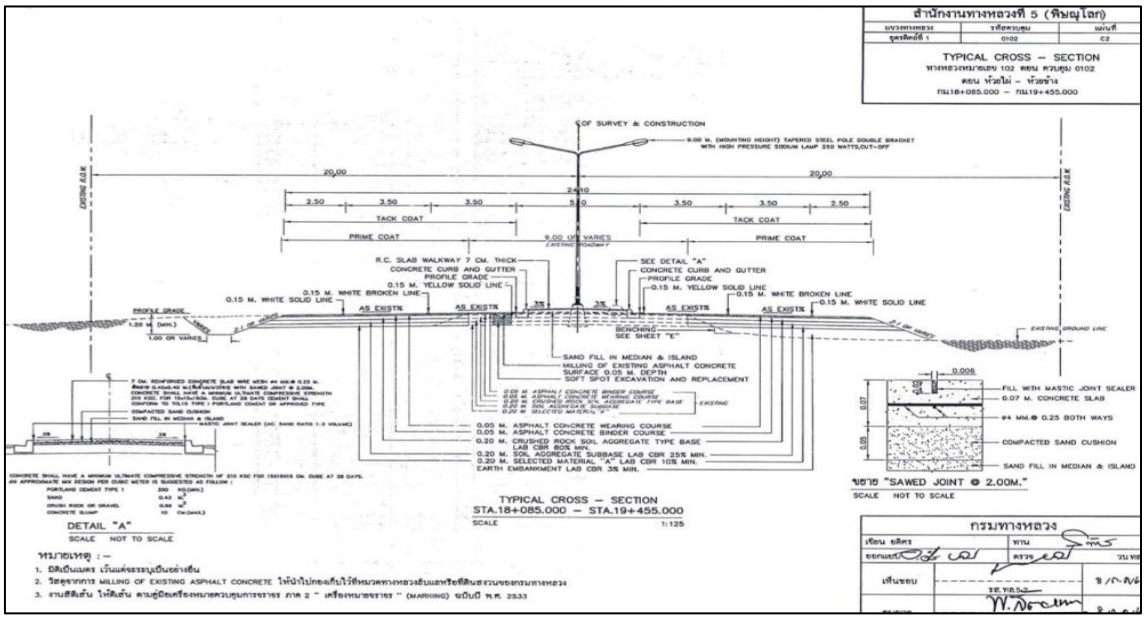
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 18+085

กม. 18+500

กม. 19+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 19+455

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 81.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 3.85

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 52.00 หญิง ร้อยละ 48.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 1.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 13.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 5.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 45.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 23.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 39.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 8.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 46.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 4.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 3.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 39.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 43.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	87.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	13.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง จุดU-Turnไกลมาก บริเวณกม.19 ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง และอยากให้แก้ปัญหาจุดข้ามถนนนักเรียนรอรถไปเรียน เพราะมีเด็กนักเรียนจำนวนเยอะที่ใช้ข้ามไปมาจุดนี้

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 211 ตอน ปากชม - เชียงคาน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 147+750

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 155+440

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลย.1/11/2565. ลงวันที่ 31 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 01 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 08 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 158 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 79,970,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 79,969,962.04 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ป.ศรีวิไลลักษณ์

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 6

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงเลยที่ 1

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

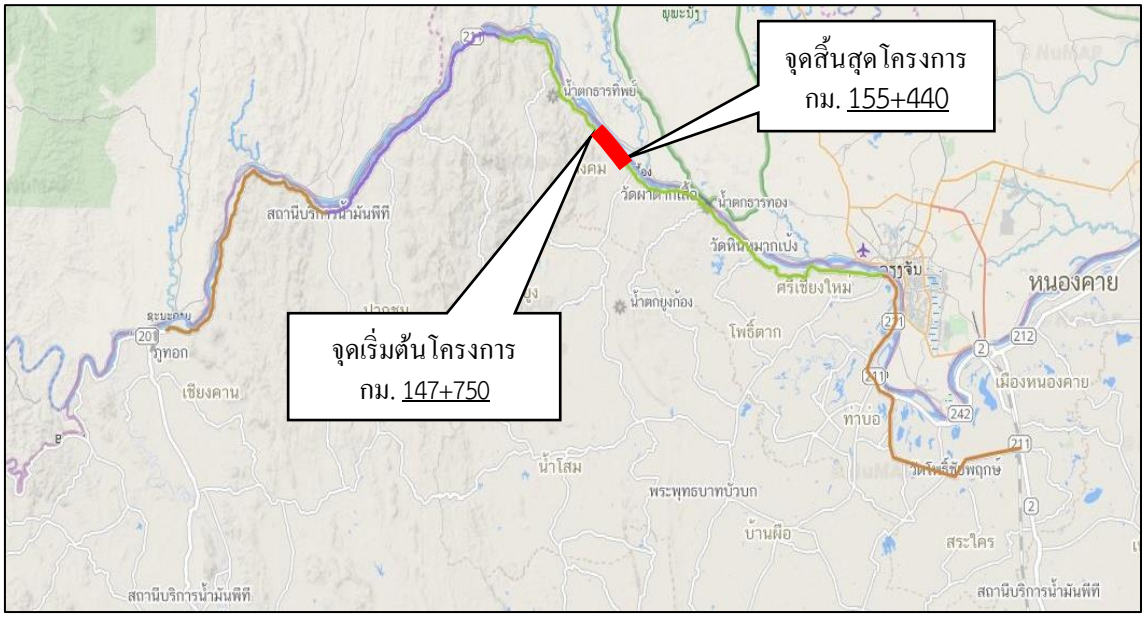
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

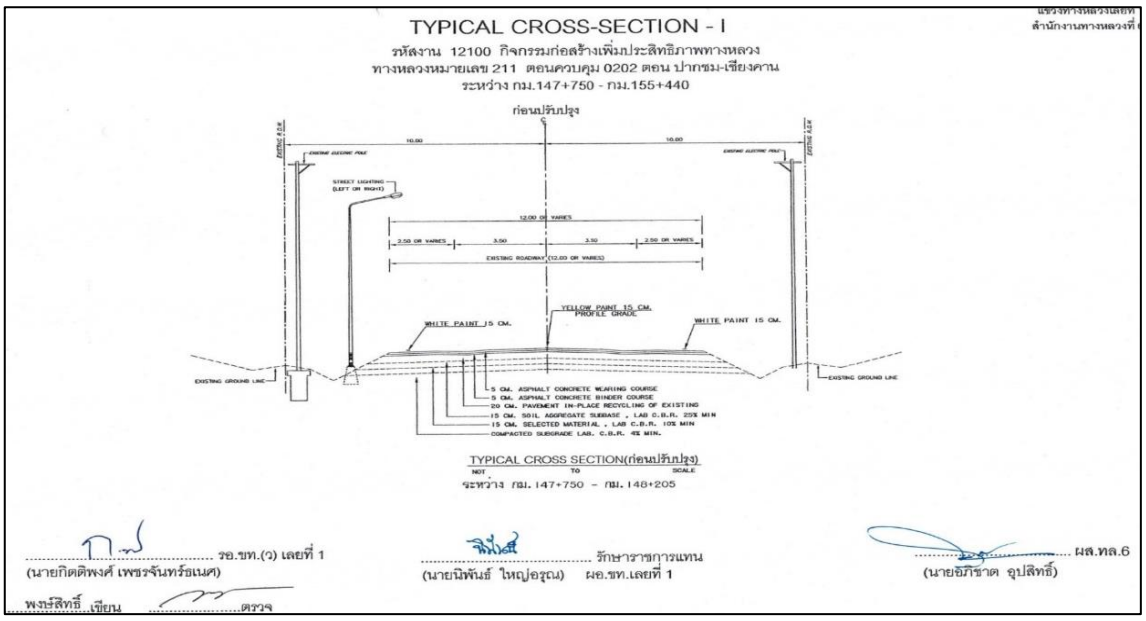
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete	ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

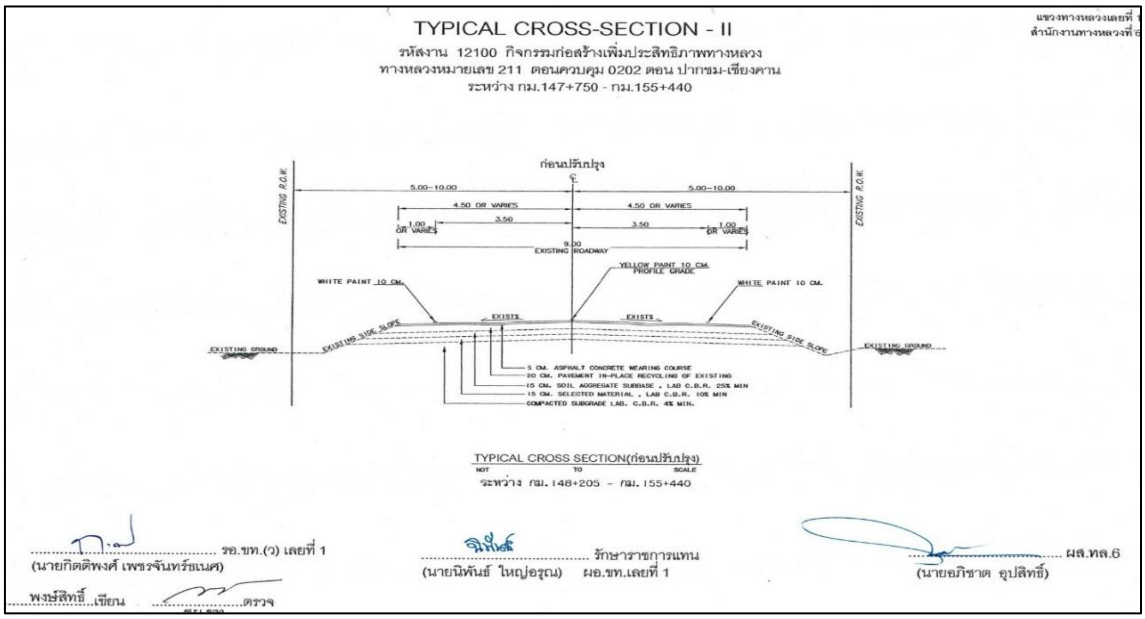
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 147+750

กม. 149+000

กม. 153+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 155+440

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 83.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 6.41

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 45.00 หญิง ร้อยละ 55.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 23.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 20.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 10.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 20.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 50.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 65.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 15.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 20.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 89.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง_

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 214 ตอน บ.โคกตะเคียน – บ.ด่านพัฒนา**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 243+739

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 261+500

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท. 2/7/2562 ลงวันที่ 1 ก.พ. 2562

วันเริ่มต้น : 2 ก.พ. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 20 มิ.ย. 2564 ระยะเวลาทำการ 870 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 725,153,390.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 719,377,565.34 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท สินเจริญสนม จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานก่อสร้างทางที่ 2 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ สร้างสะพานลอยและสะพาน

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

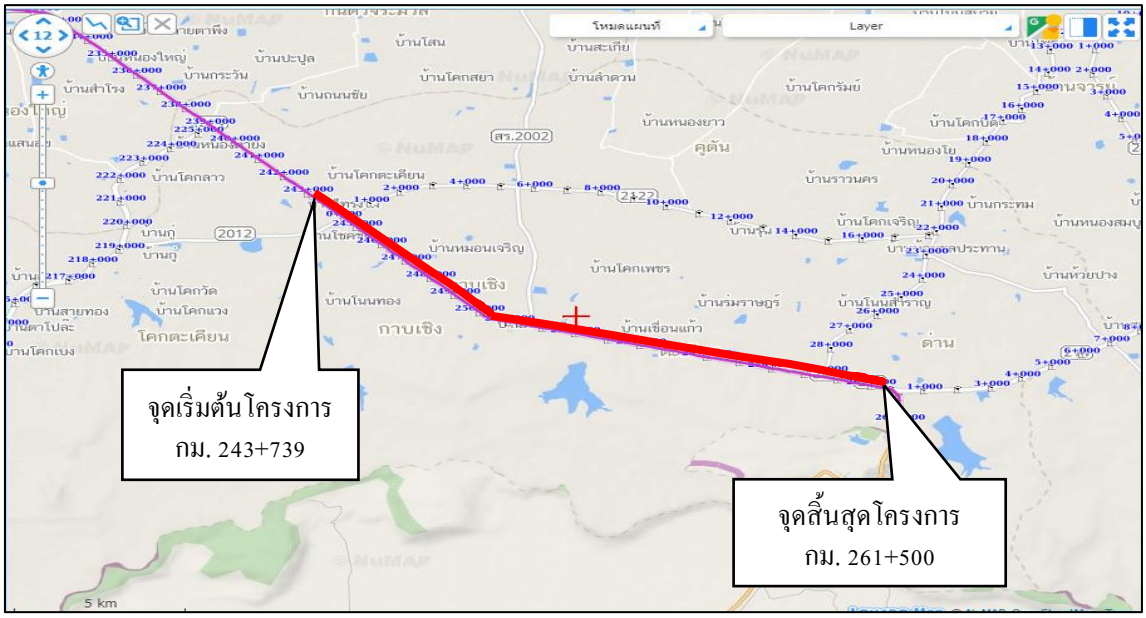
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

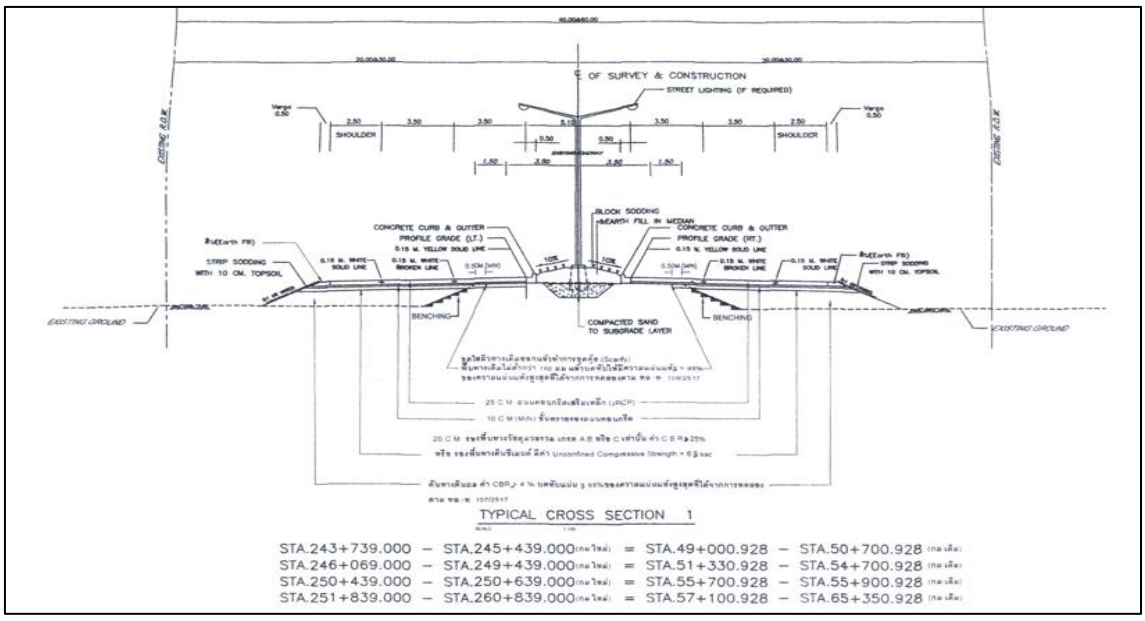
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

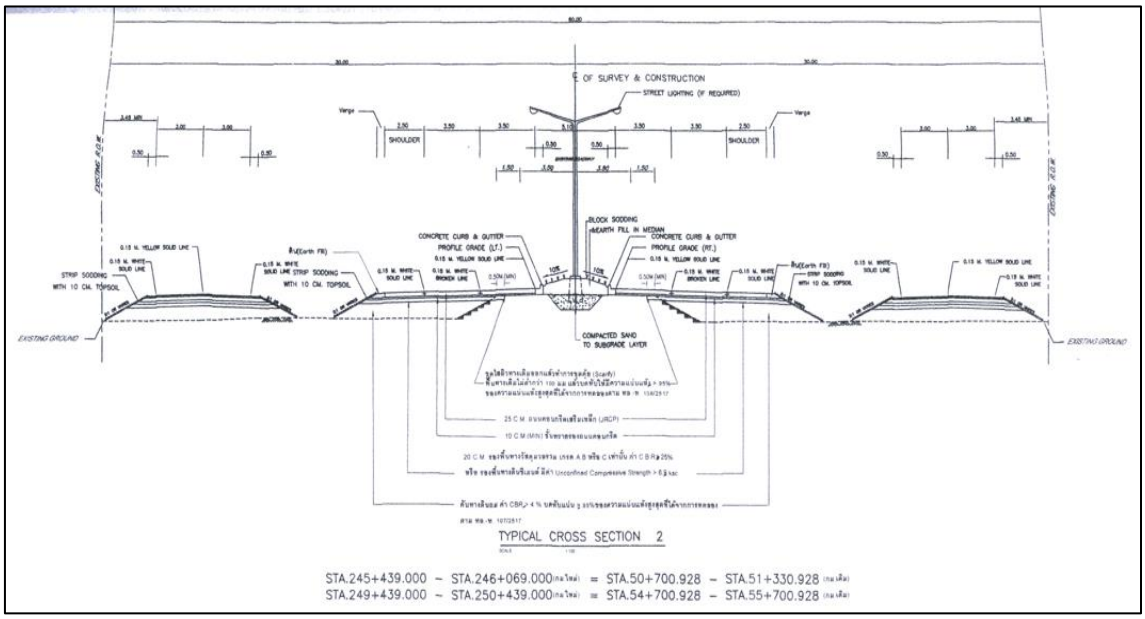
แผนที่ตั้งโครงการ



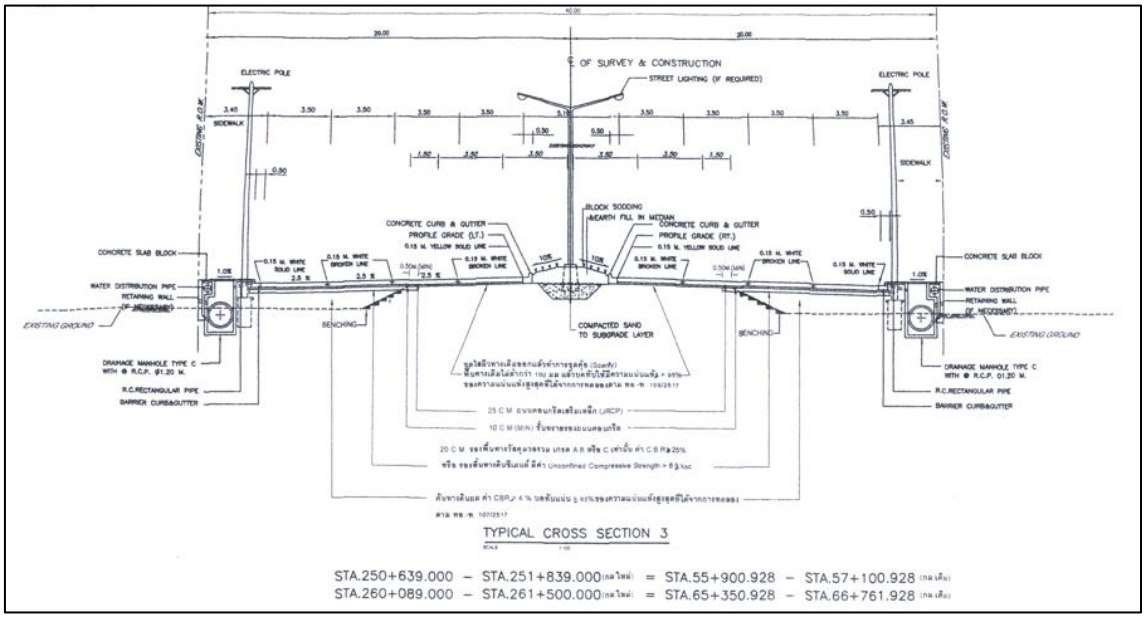
Typical Cross Section ของโครงการ



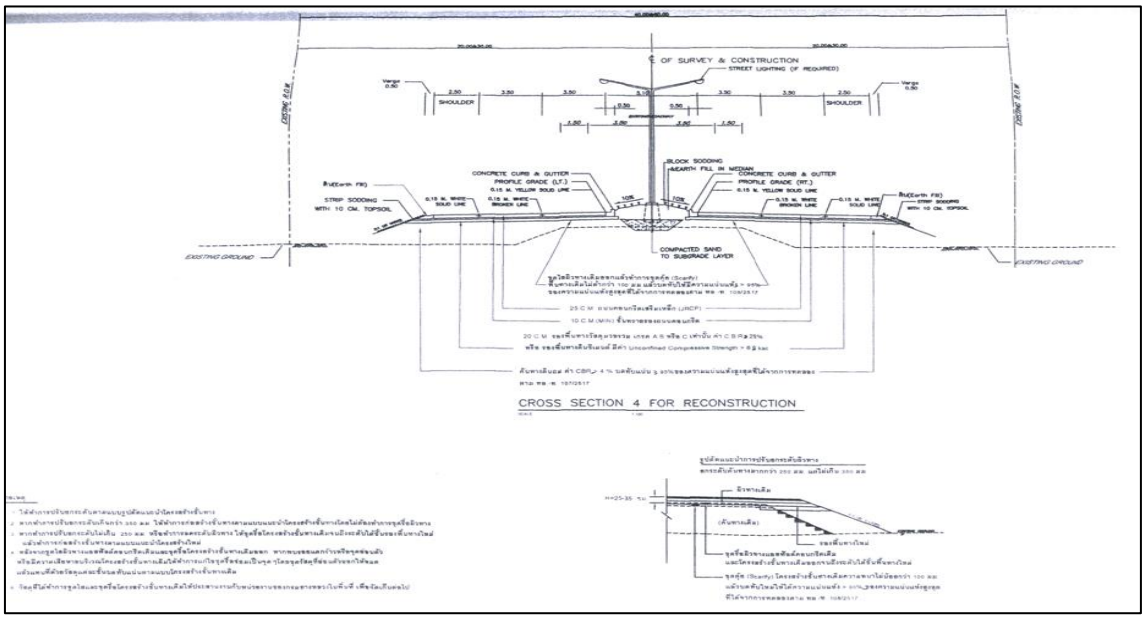
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section



Typical Cross Section

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 243+739

กม. 250+663

กม. 251+788

กม. 260+286

กม. 260+919

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 261+500

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 80.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 2.56

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 48.00 หญิง ร้อยละ 52.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 21.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 17.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 21.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 19.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 5.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 49.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 37.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 2.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 7.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 38.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 28.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 34.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 83.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 85.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	88.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	12.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	_____
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	2.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	_____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง มีต้นหญ้าขึ้นรก บริเวณสองข้างทาง และเกาะกลาง เป็นช่วงๆ

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 221 ตอน ศรีสะเกษ – ภูเงิน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 6+300

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 8+400

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ศก.2/31/2564 ลงวันที่ 27 มกราคม 2564

วันเริ่มต้น : 28 มกราคม 2564

วันสิ้นสุดสัญญา : 25 สิงหาคม 2564 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 49,075,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 47,254,222.68 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ไทยเจริญศรีสะเกษ

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ_____

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

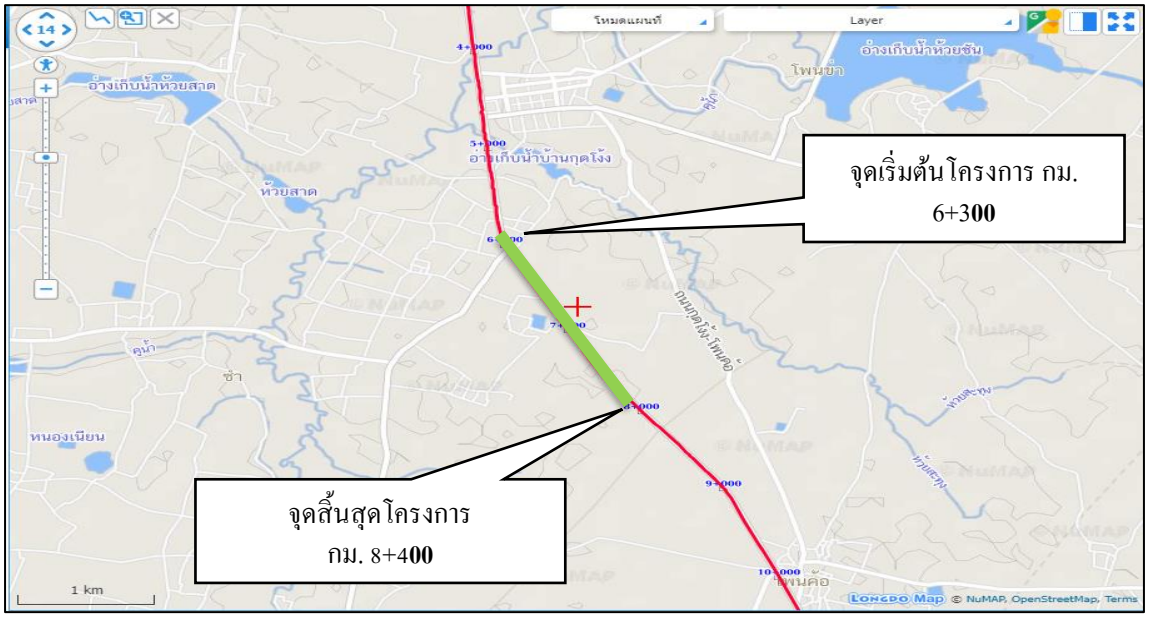
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

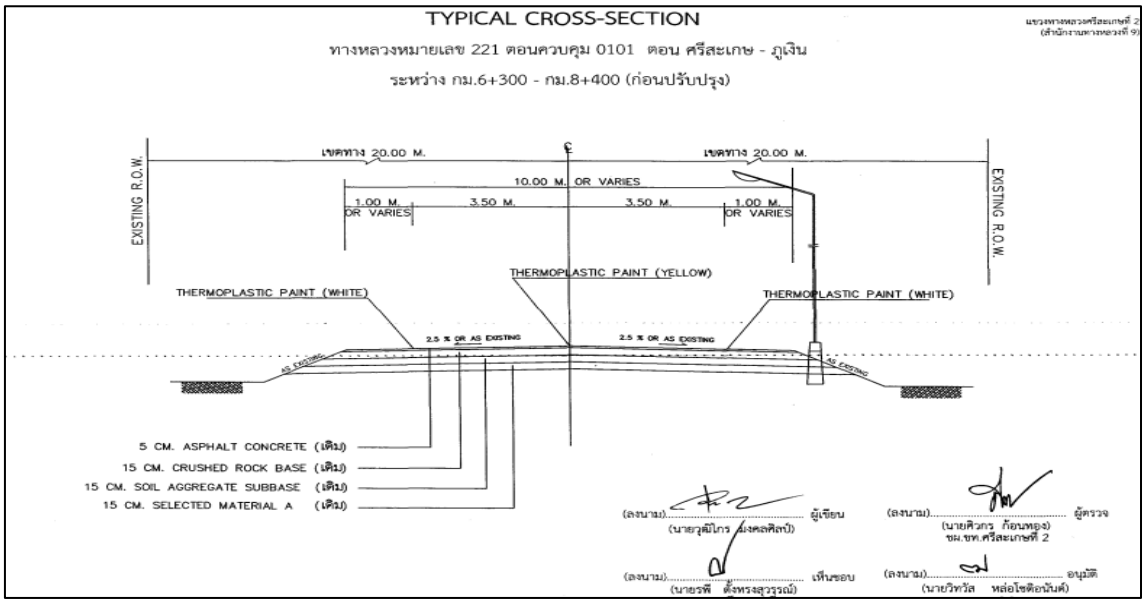
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 10.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

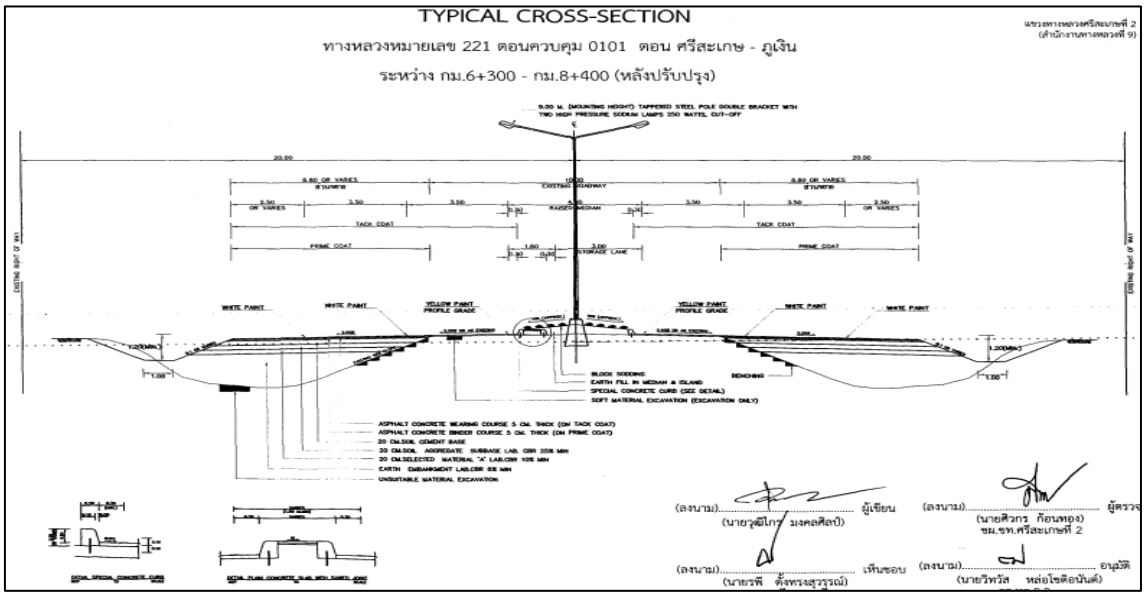
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 6+300

กม. 7+000

กม. 8+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 8+400

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 75 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 3

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 41.00 หญิง ร้อยละ 59.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 21.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 10.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 18.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 16.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 7.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 5.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 7.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 5.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 43.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 39.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 83.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 85.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 82.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 83.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 84.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 89.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 87.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 13.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 221 ตอน แยกการช่าง – เชิงบันไดเขาพระวิหาร**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 57+100

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 58+500

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ศก.2/24/2564 ลงวันที่ 22 มกราคม 2564

วันเริ่มต้น : 23 มกราคม 2564

วันสิ้นสุดสัญญา : 20 สิงหาคม 2564 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 44,976,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 44,975,961.38 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท ส.สุคนธชาติ จำกัด

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ทำการขยายไหล่ทางและปรับปรุงทางยก

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

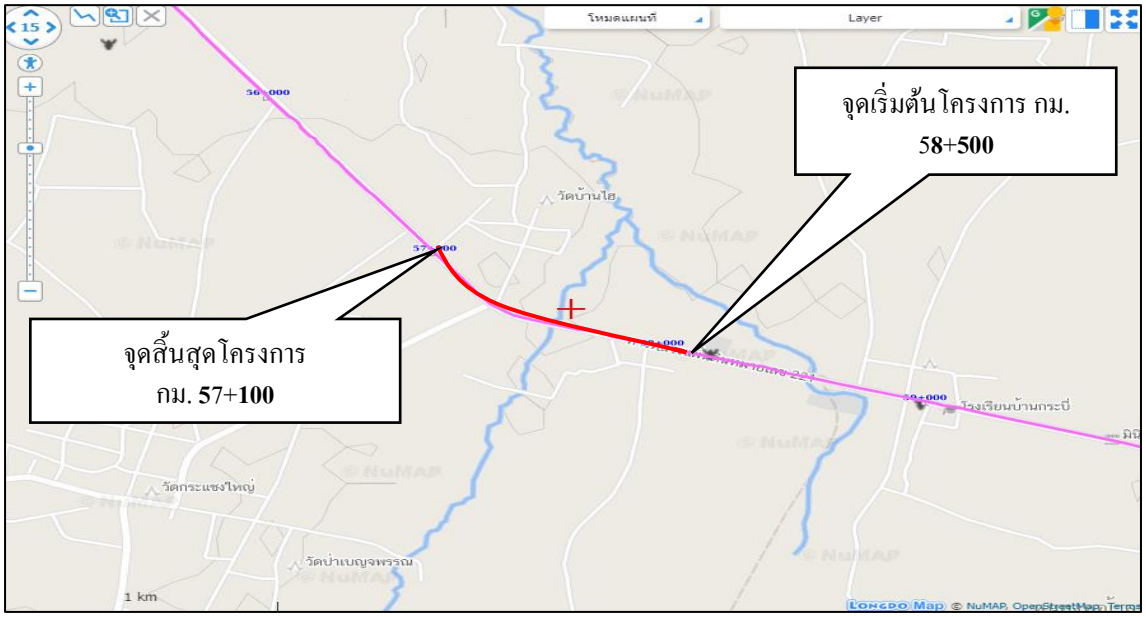
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

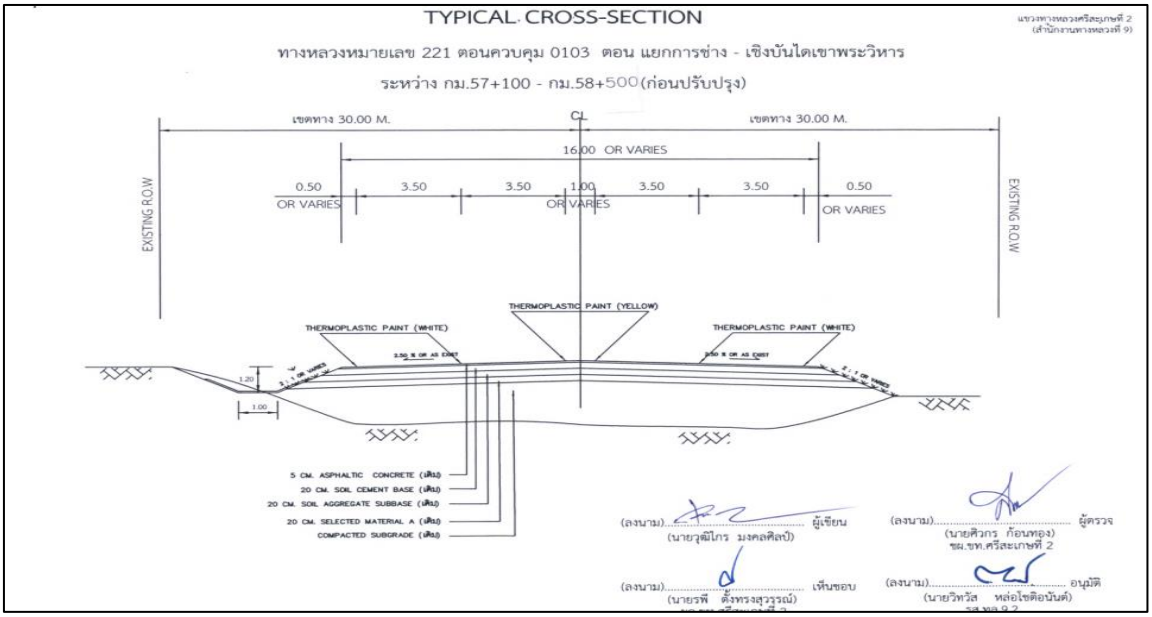
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 16.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 16.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 0.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

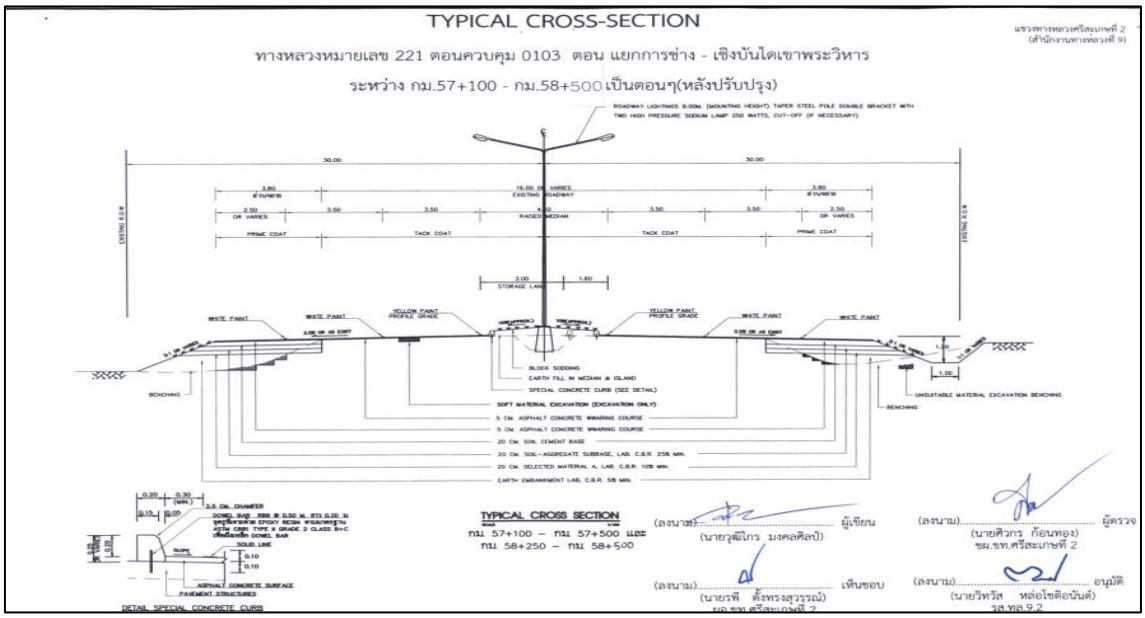
แผนที่ตั้งโครงการ



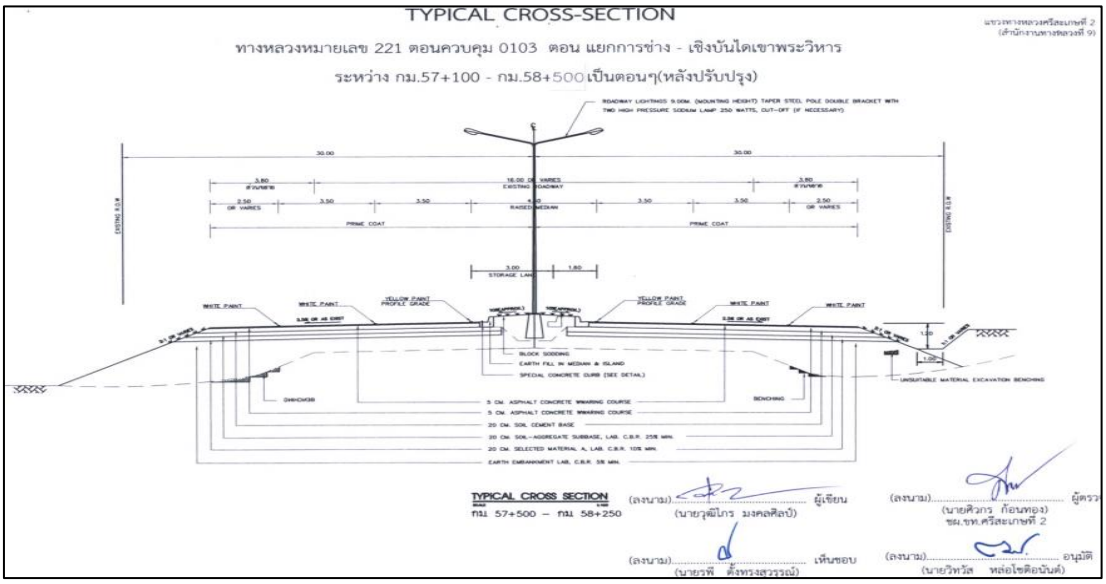
Typical Cross Section ของโครงการ



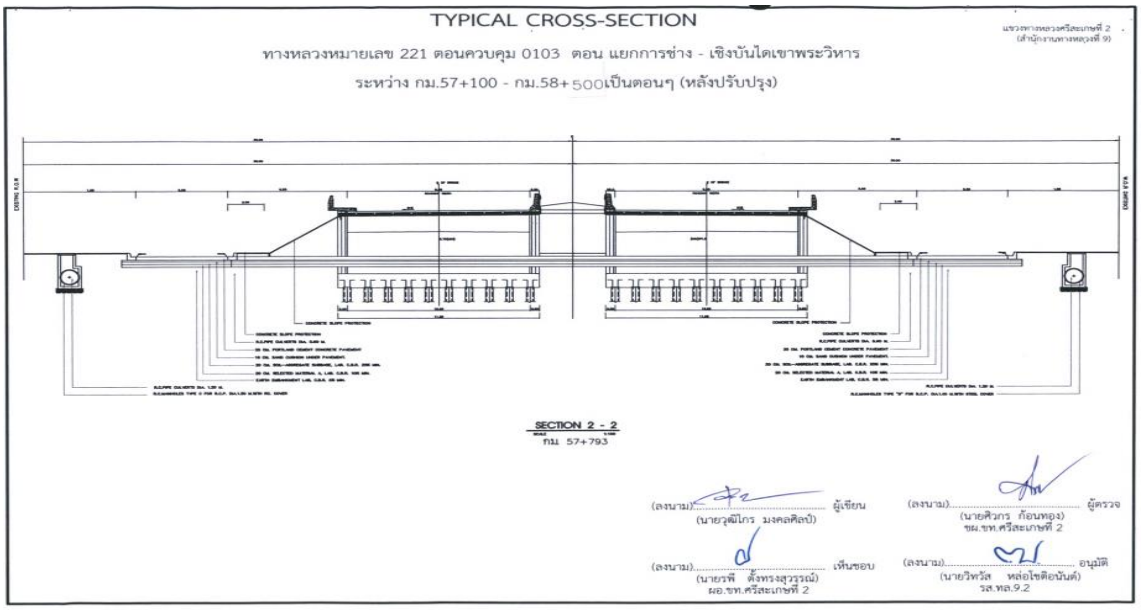
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 57+100

กม. 57+500

กม. 58+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 58+500

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 70 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 10

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 47.00 หญิง ร้อยละ 53.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 21.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 10.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 18.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 16.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 7.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 5.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 7.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 5.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 43.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 39.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 83.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 85.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 82.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 83.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 84.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 89.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 16.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง มีปัญหาน้ำรอการระบาย -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 238 ตอน ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 10+900

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 12+900

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : มห/3/2565. ลงวันที่ 31 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 01 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 29 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 49,900,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 49,899,897.68 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ดนุสิริกำพลการโยธา

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงมุกดาหาร กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

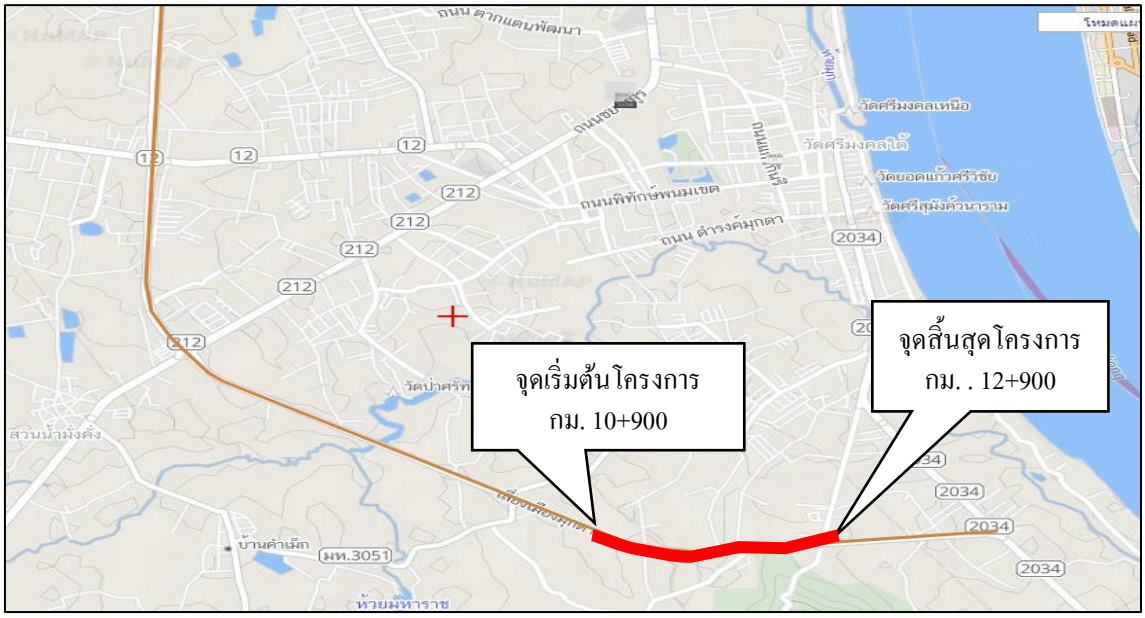
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

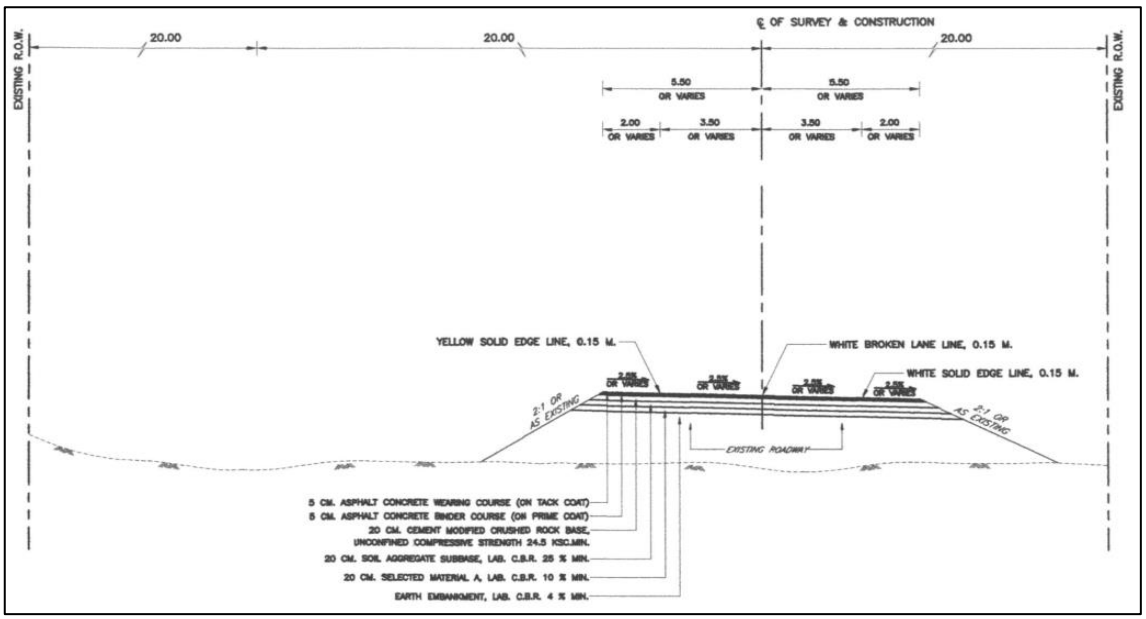
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 - 6 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00- 21.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

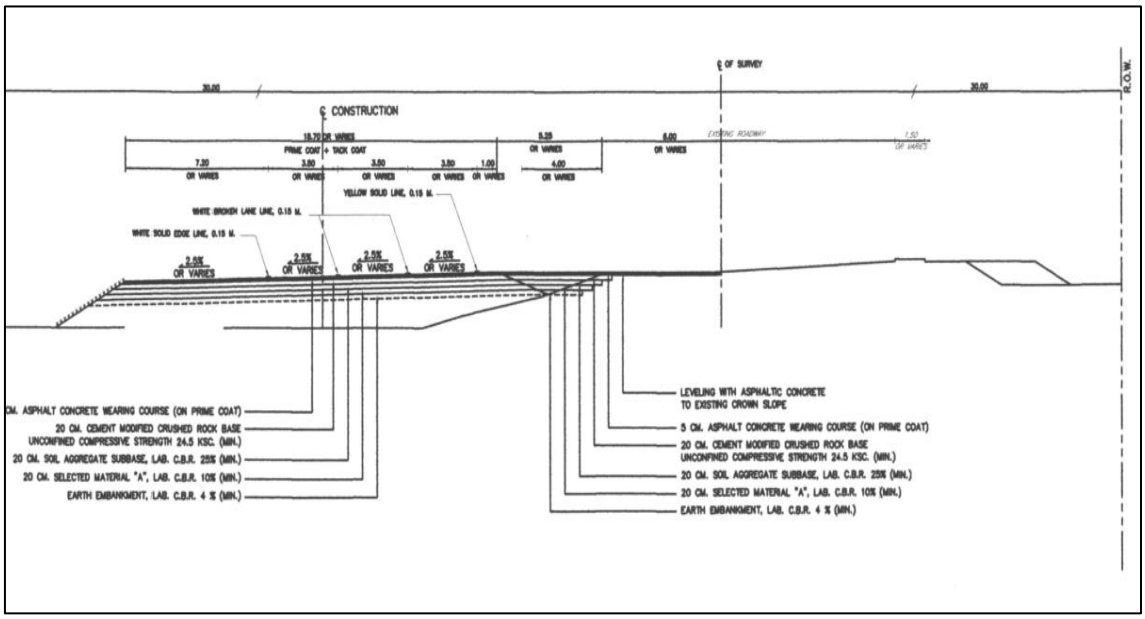
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 10+900

กม. 11+500

กม. 12+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 12+900

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 82.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 5.13

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 49.00 หญิง ร้อยละ 51.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 10.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 19.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 32.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 9.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 5.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 1.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 3.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 48.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 2.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 4.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 43.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 21.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 36.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 85.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	87.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	13.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	_____
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	_____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง มักจะเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกโดยส่วนใหญ่เกิดจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และสภาพโครงการมีลักษณะเป็นทางลงจากเนินแล้วจึงเป็นจุดที่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 346 ตอน ลำลูกบัว – หนองกระทุ่ม**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 75+106

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 77+330

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : นฐ. 8/65 ลงวันที่ 14 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 15 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 21 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 29,869,205.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 29,518,644.94 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท ป.พัฒนารุ่งโรจน์ก่อสร้าง จำกัด

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงนครปฐม กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ทำการเพิ่มช่องจราจรด้านขวาทาง จำนวน 1 ช่องจราจร พร้อมปรับปรุงทางแยก

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

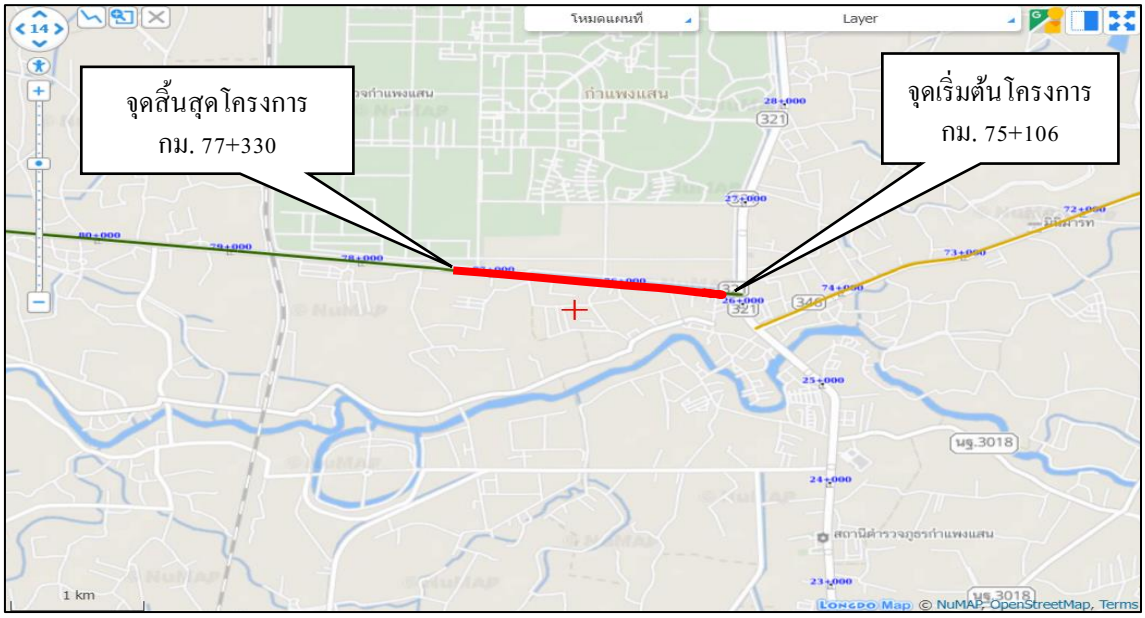
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

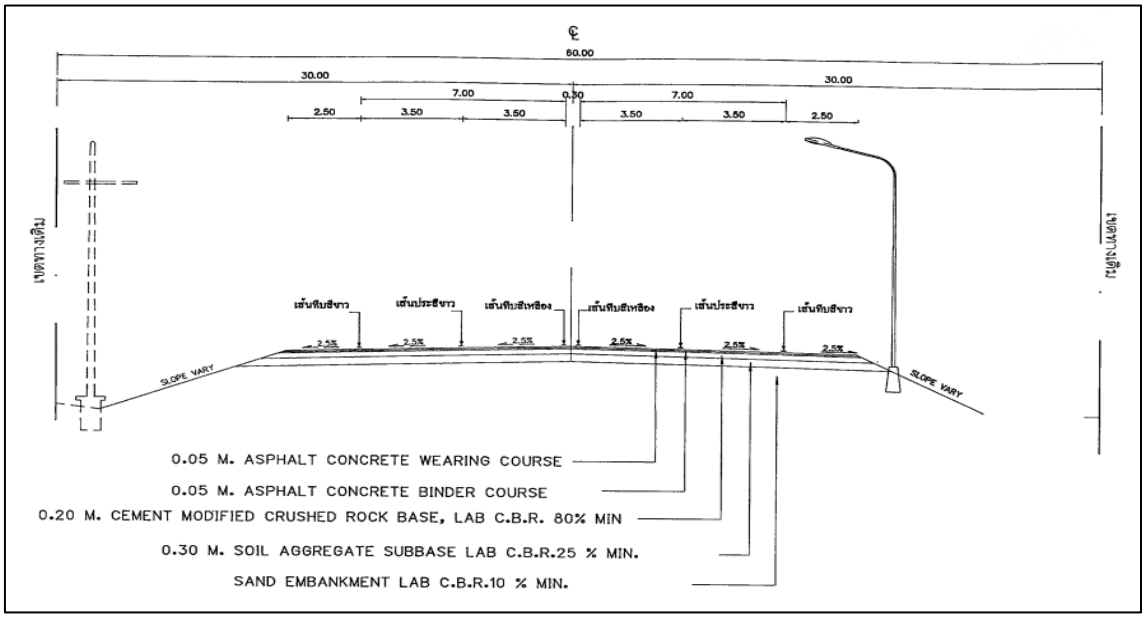
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 5 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 17.50 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

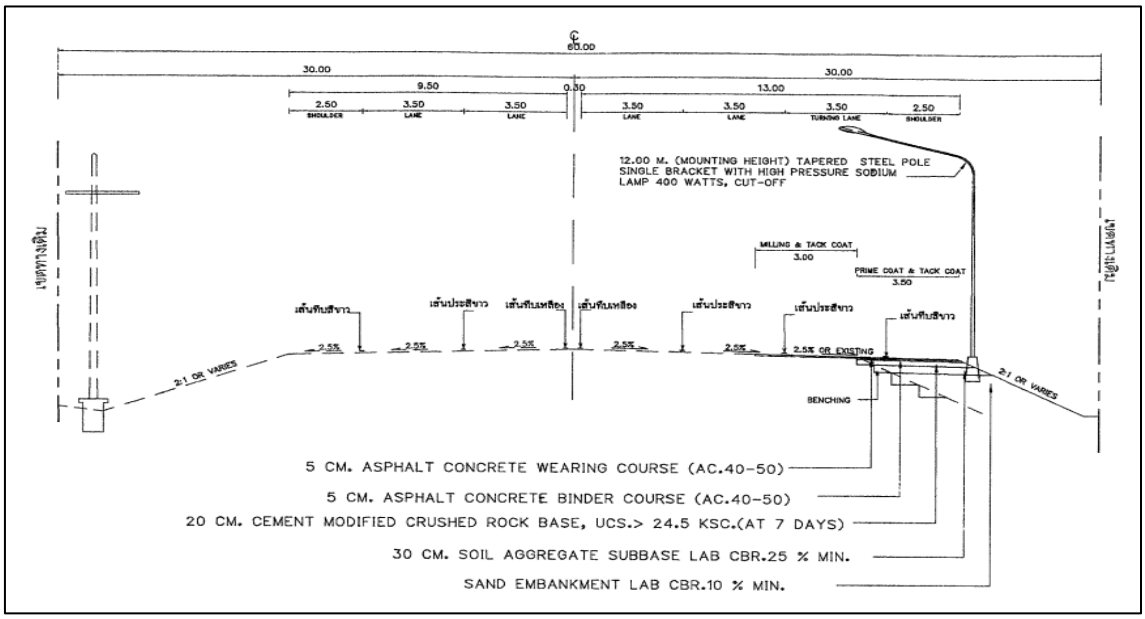
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 75+106

กม. 76+000

กม. 76+500

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 77+330

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 70 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 10.26

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 52.00 หญิง ร้อยละ 48.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 21.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 10.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 18.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 16.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 7.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 5.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 7.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 5.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 43.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 39.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 83.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 85.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 82.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 83.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 84.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 89.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 84.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 16.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 1086 ตอน มะขามสูง - วัดโบสถ์**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 16+325

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 17+700

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : พล.2/7/2565.. ลงวันที่ 25 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 26 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 24 ก.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 34,704,800.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 34,636,169.26 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : หจก.นิคมบางระกำก่อสร้าง

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2 (วังทอง) กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☑ อื่นๆ Barrier.

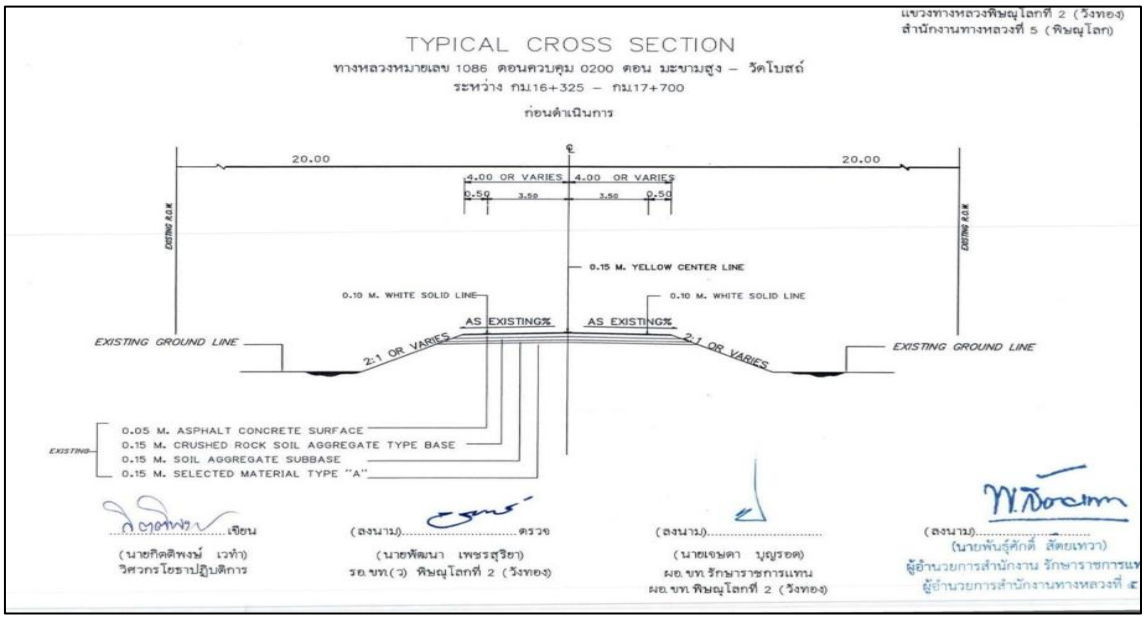
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

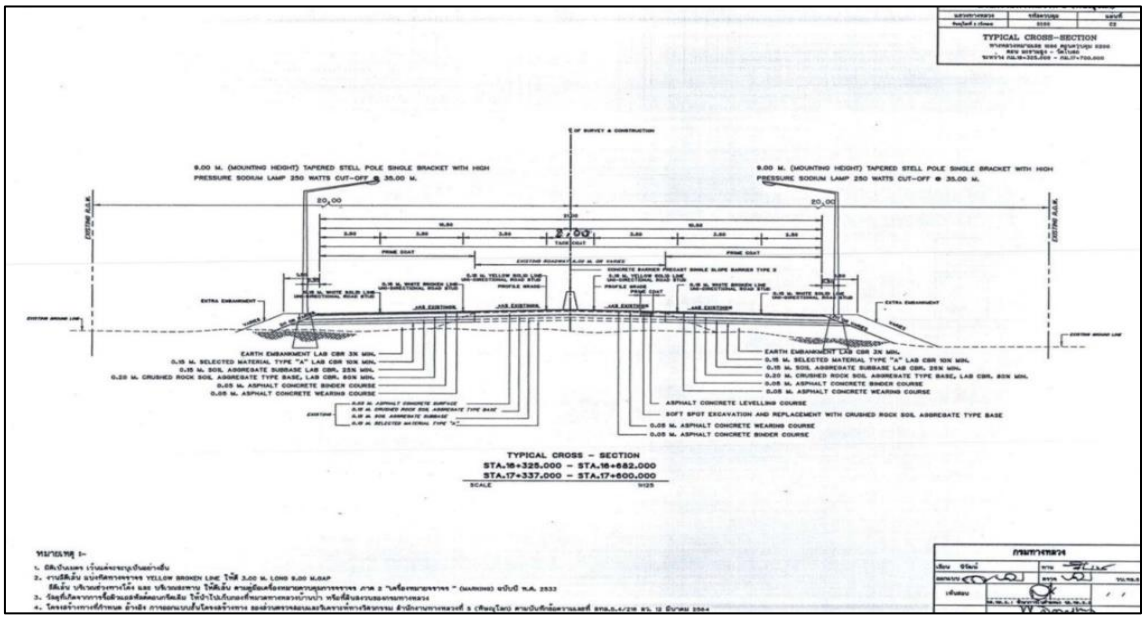
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 0.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 16+325

กม. 17+000

กม. 17+300

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 17+700

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 85.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 8.97

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 58.00 หญิง ร้อยละ 42.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 2.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 22.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 3.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 39.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 23.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 2.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 3.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 48.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 1.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 15.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 54.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 31.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	88.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	12.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	2.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง จุดยูเทิร์นไกลสำหรับชุมชน และคนข้ามถนนไปมาหาสู่กันด้วยความยากลำบากเนื่องจากมีแบริเออร์ปิดกั้นตลอดแนวโครงการ ควรเว้นช่องให้คนข้ามได้สะดวก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 1145 ตอน ตากฟ้า - หัวถนน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 4+075 และ 22+200

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 6+700 และ 26+400

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : น.ว.2 /16 /2565.. ลงวันที่ 8 ก.พ. 65

วันเริ่มต้น : 9 ก.พ.. 65

วันสิ้นสุดสัญญา : 7 ส.ค .65 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 86,700,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 86,699,545.56 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท พรสวรรค์ก่อสร้าง จำกัด

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า) กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

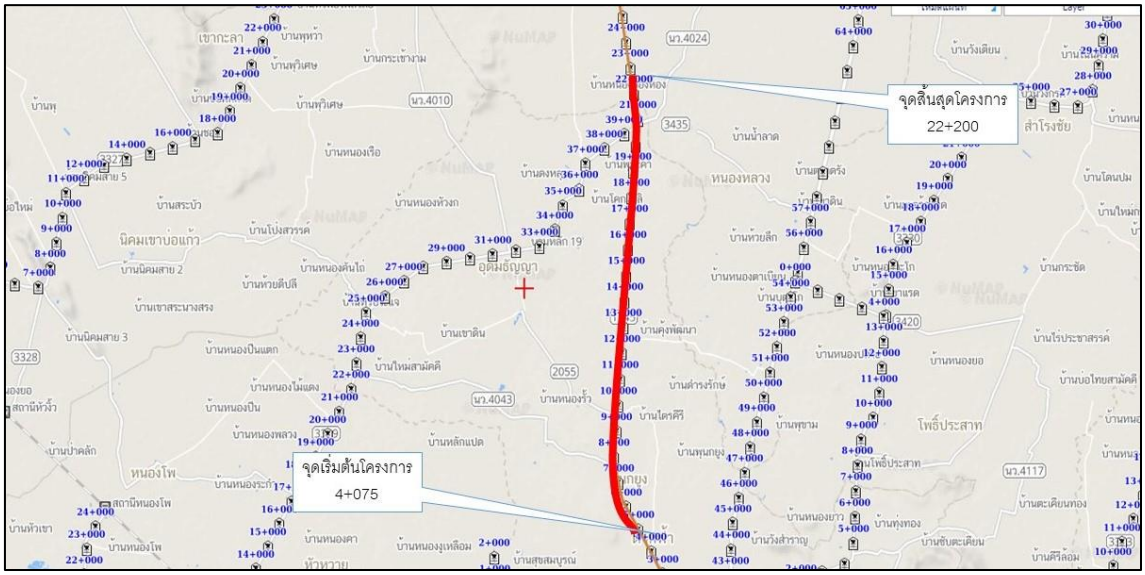
☑ อื่นๆ แบ่งทิศทางจราจรด้วยเส้นเทอร์โมพลาสติก

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

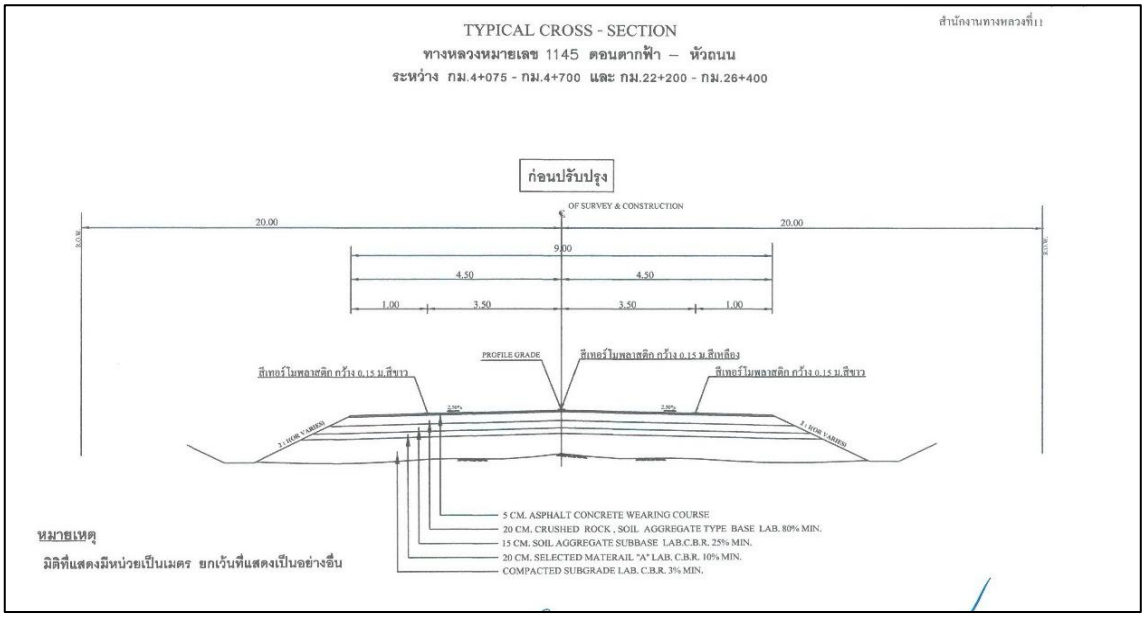
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

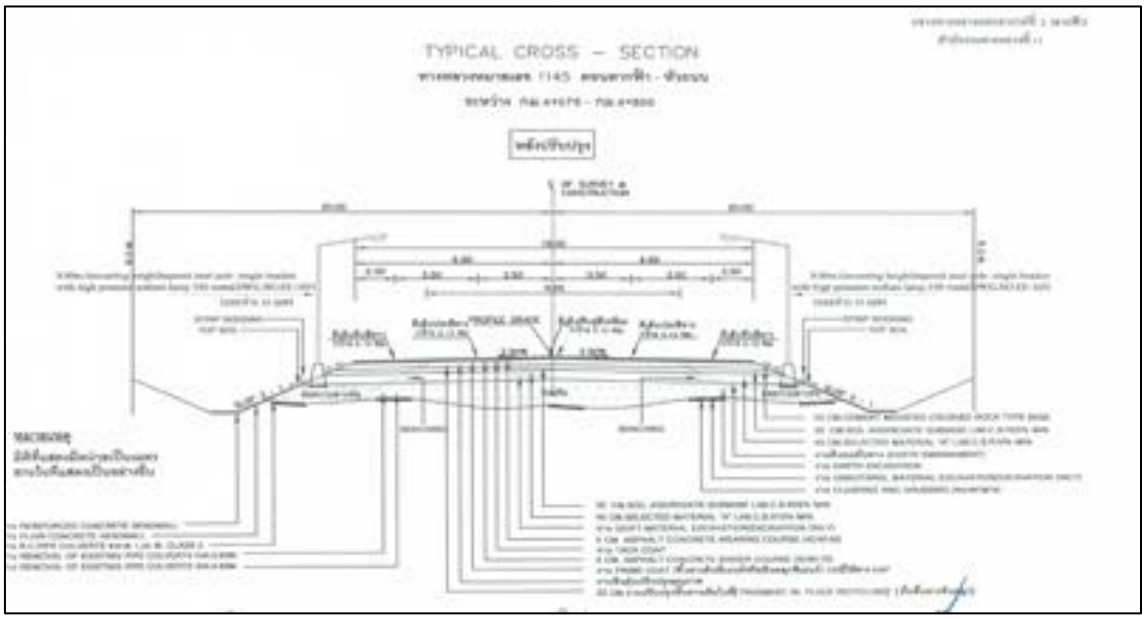
แผนที่ตั้งโครงการ



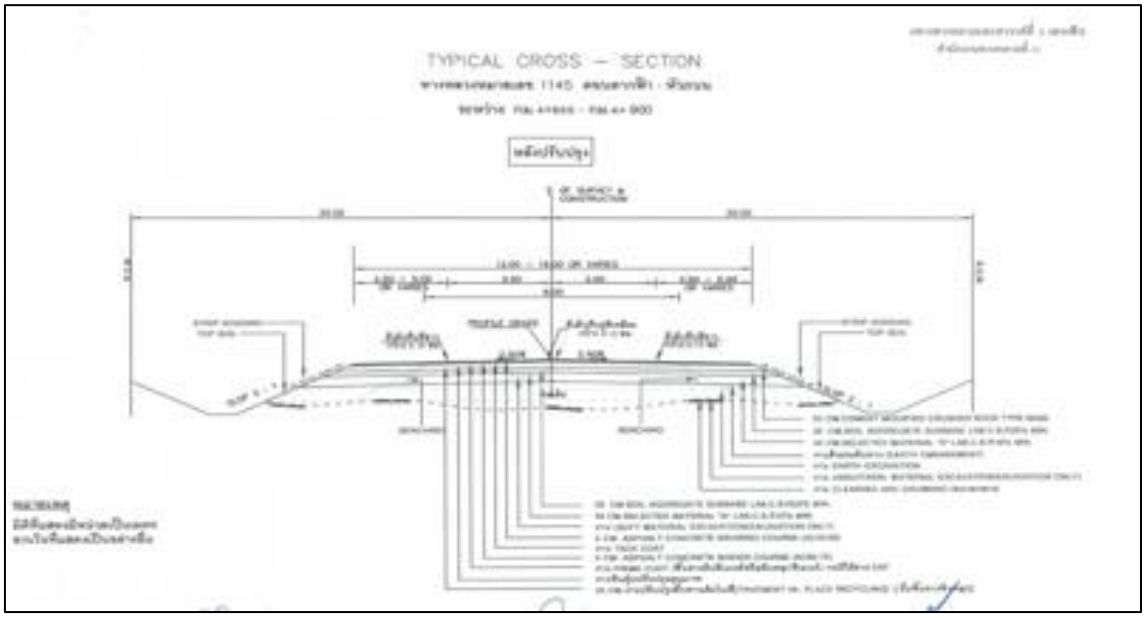
Typical Cross Section ของโครงการ



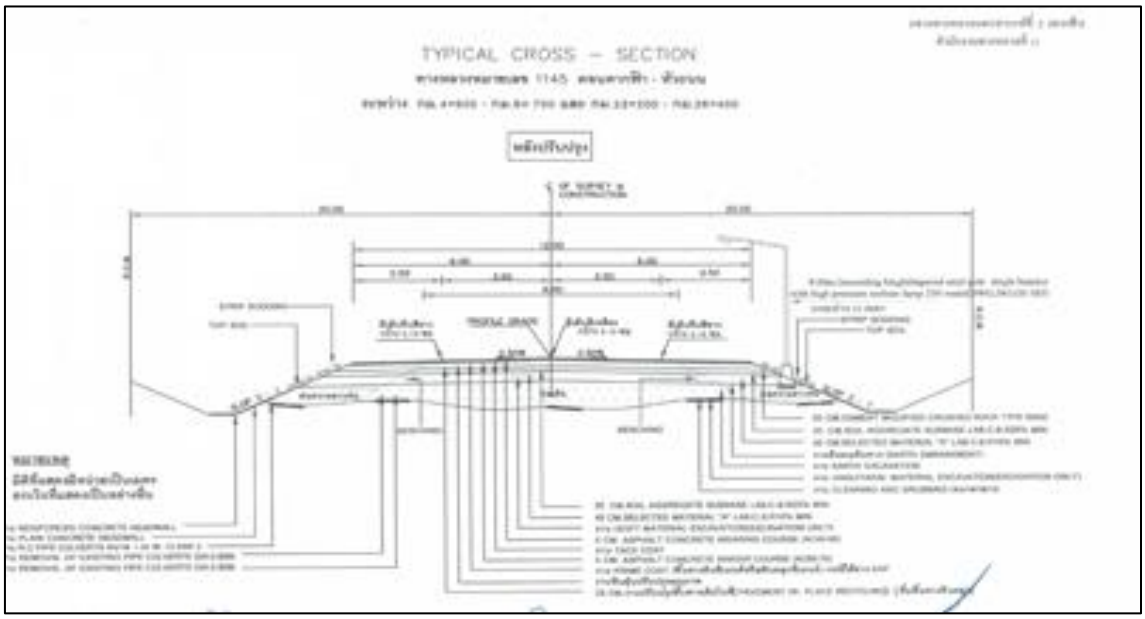
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.4+075

กม.6+700

กม. 22+200

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 6+400

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 83.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 6.41

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 45.00 หญิง ร้อยละ 55.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 2.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 22.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 28.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 25.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 22.00
  - ☐ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ _____
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 1.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 10.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 38.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 47.00
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 47.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 23.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 30.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 85.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 90.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 89.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 82.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 90.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 87.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 13.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 1168 ตอน น่าน - น้ำใส**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 7+000

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 9+200

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : นน.1/21/2565. ลงวันที่ 03 มี.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 04 มี.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 31 ก.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 150 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 24,898,548.32 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 24,898,492.95 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : กิจการร่วมค้าทีดับบลิวซี

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงน่าน กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☑ อื่นๆ ตีเส้นแบ่งช่องจราจร.

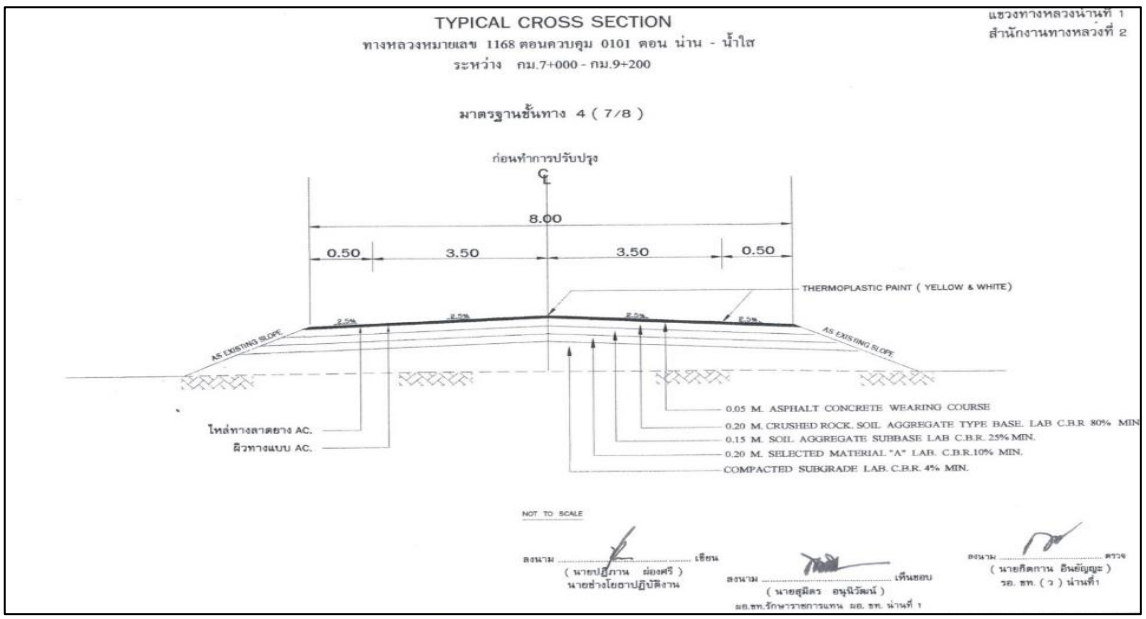
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

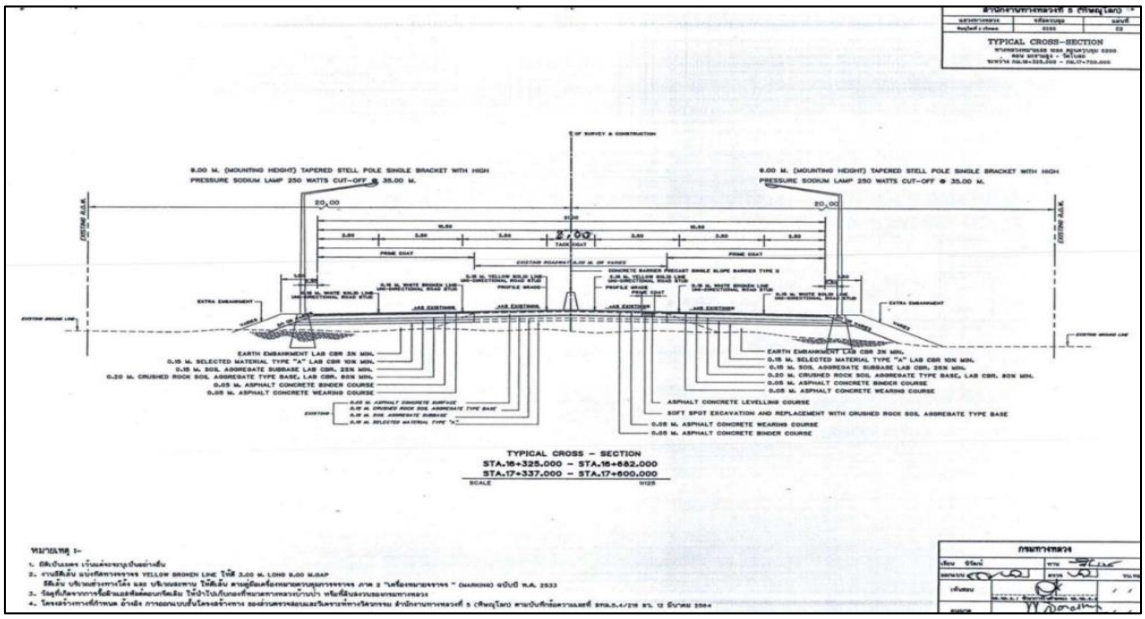
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 0.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 7+000

กม. 7+500

กม. 8+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 9+200

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 66.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 15.38

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 36.00 หญิง ร้อยละ 64.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 4.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 6.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 8.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 56.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 22.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 23.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 21.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 42.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 37.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 90.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 88.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 89.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 85.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง อุบัติเกิดจากผู้ใช้ทางเป็นส่วนใหญ่ การปรับปรุงถนนช่วยให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 1293 ตอน ท่าฉนวน - บางระกำ**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 55+500

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 56+870

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : พล.1/43/2565. ลงวันที่ 09 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 10 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 08 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 34,992,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 34,924,342.75 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : กิจการร่วมค้า นิคมบางระกำ - เพาเวอร์แพค

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

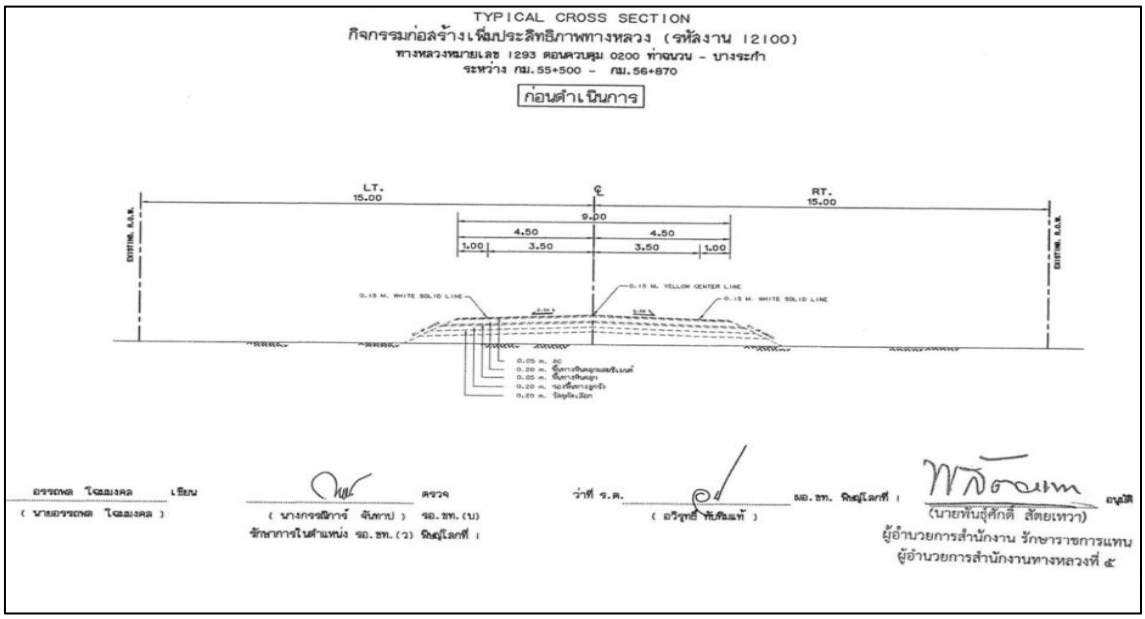
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

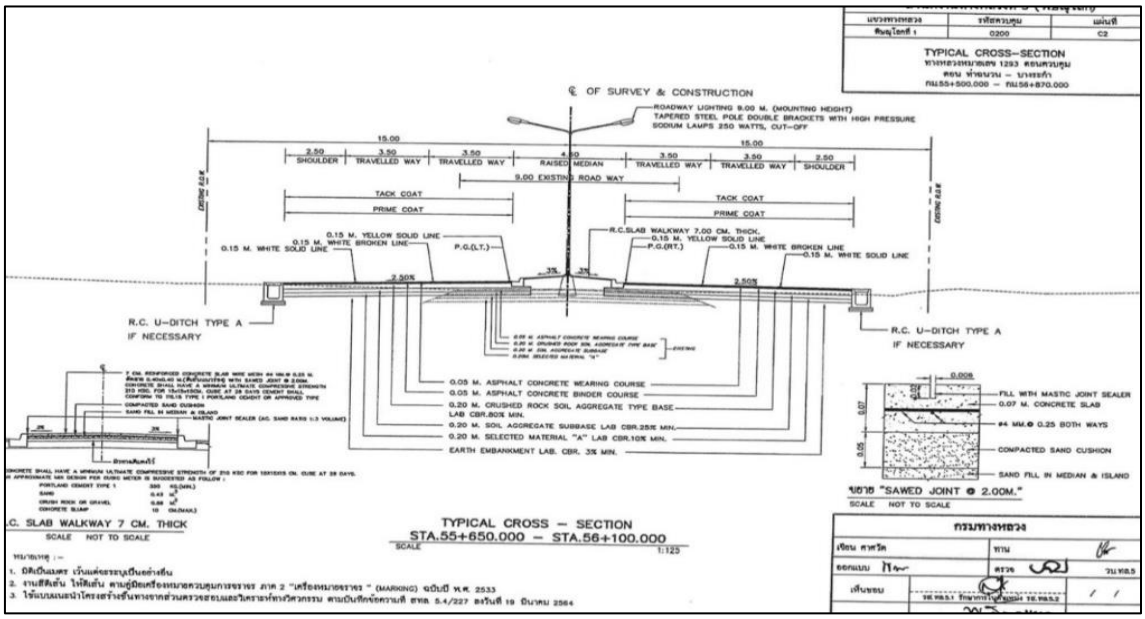
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 55+500

กม. 56+000

กม. 56+500

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 56+870

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 84.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 7.69

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 43.00 หญิง ร้อยละ 57.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 16.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 20.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 17.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 20.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 22.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 2.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 48.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 1.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 45.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 23.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 90.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 10.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 4.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2089 ตอน คลองท่าข้าม - น้ำตกวังก้านเหลือง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 44+209

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 51+409

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลบ.2/(สผ.)/2/2565. ลงวันที่ 26 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 27 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 24 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 82,179,700.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 82,148,269.54 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : นิยมชัยรวมขนส่ง

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 11

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์)

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

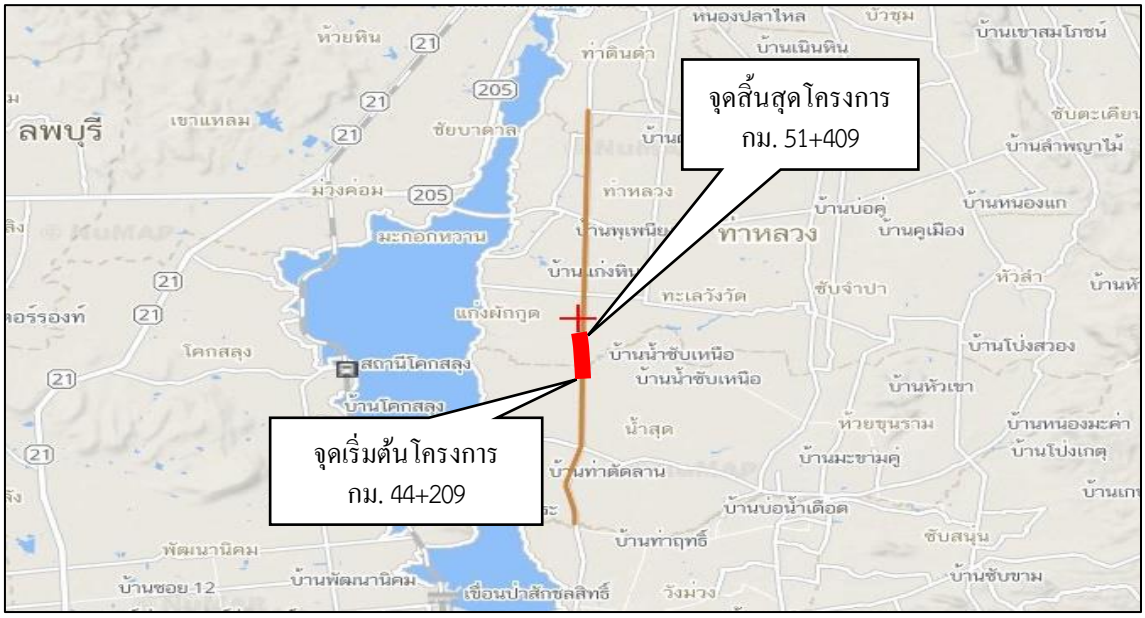
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

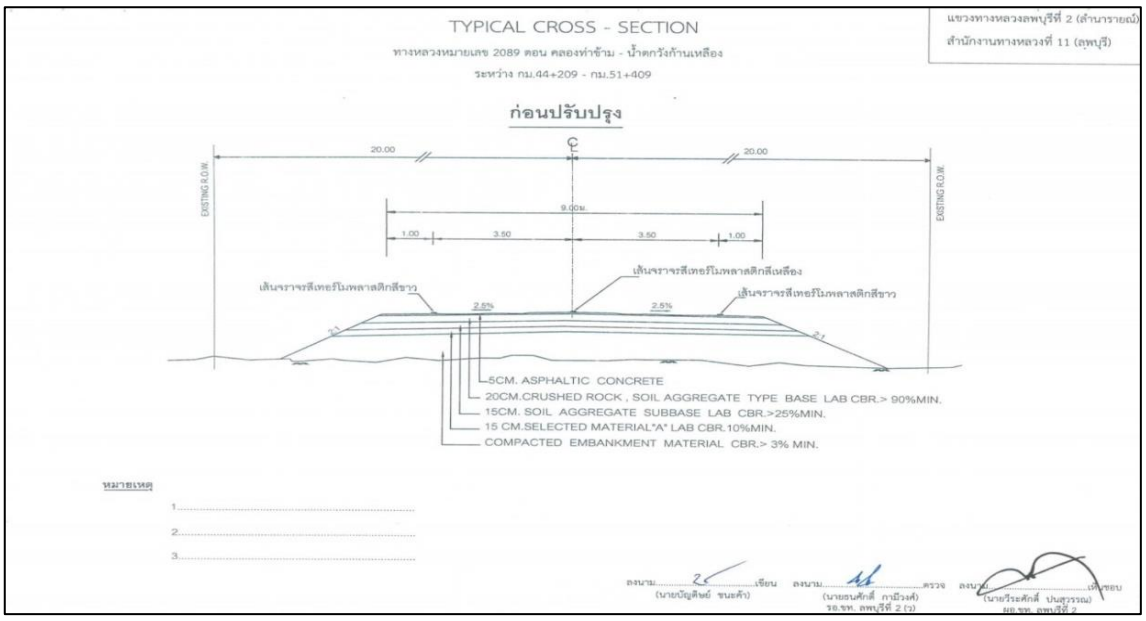
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

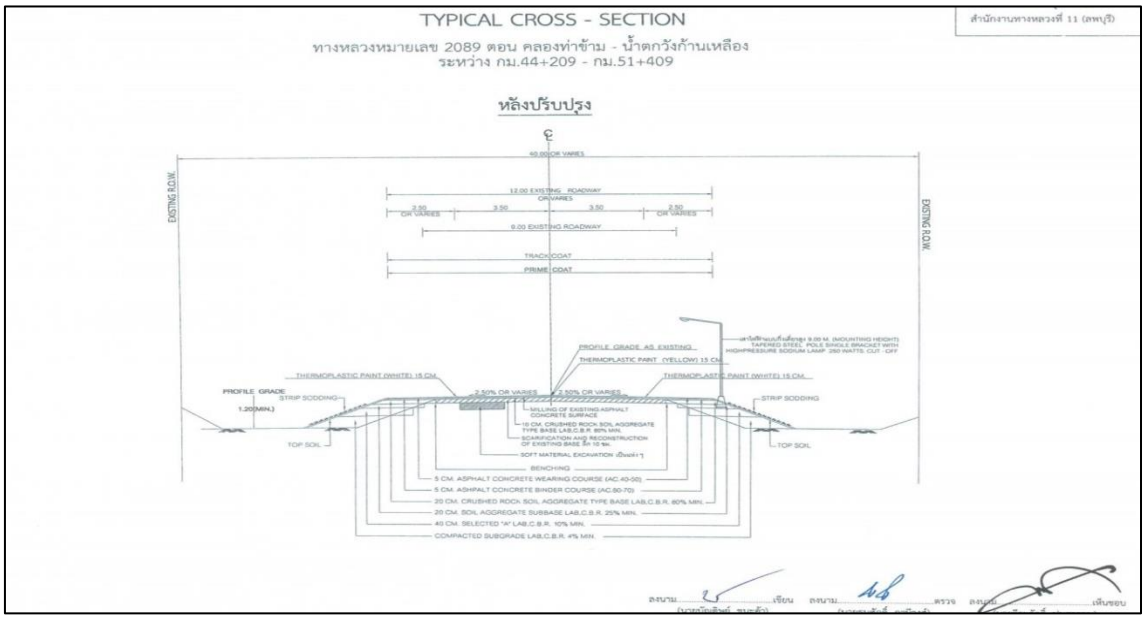
<u>แผนที่ตั้งโครงการ</u>



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 44+209

กม. 47+000

กม. 49+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 51+409

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 84.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 7.69

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 23.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 7.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 2.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 48.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 47.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 68.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 14.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 90.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 89.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 89.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	89.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	11.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	3.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2108 ตอน ชมเจริญ - ปากชม**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 52+285

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 62+245

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลย.1/10/2565. ลงวันที่ 28 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 29 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 05 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 220 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 79,990,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 79,989,928.20 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ลาวรรณพาณิชย์

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 6

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงเลยที่ 1

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

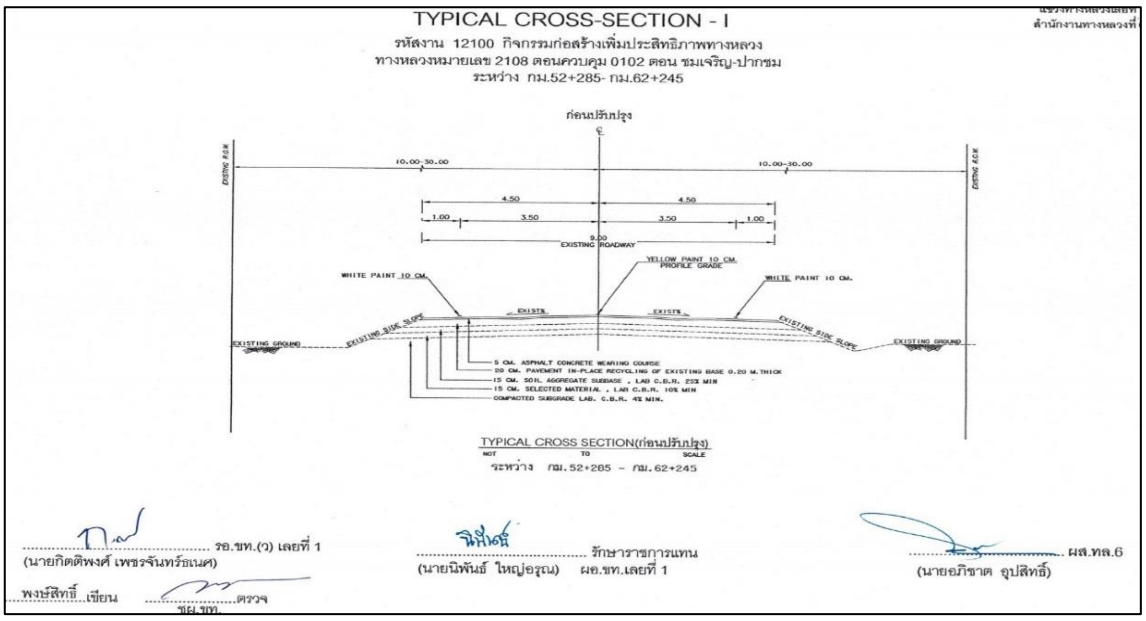
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

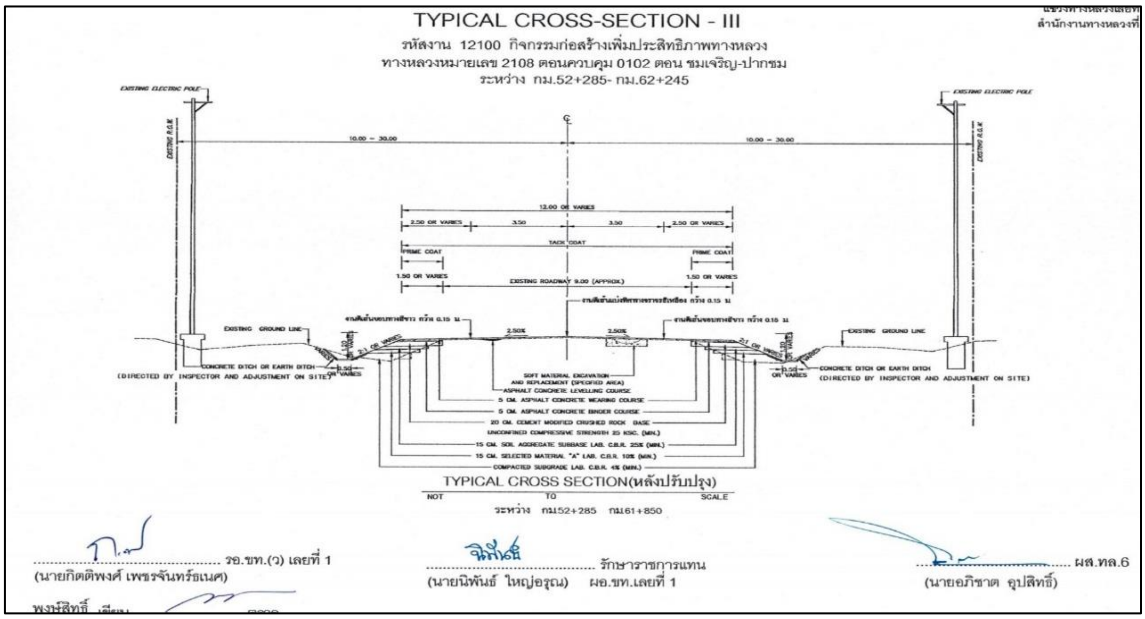
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

<u>แผนที่ตั้งโครงการ</u>

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 52+285

กม. 53+550

กม. 55+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 62+245

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 79.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 1.28

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 23.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 9.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 50.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 68.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 14.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 89.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 89.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ตรงทางโค้งเมื่อบัติเหตุบ่อย อยากได้ไฟฟ้าส่องสว่าง

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2114 ตอน ด่านซ้าย - ปากหมัน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 16+500

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 19+100

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลย.2/5/2565. ลงวันที่ 26 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 27 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 25 ก.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 24,200,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 24,189,734.85 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : จตุพรมอเตอร์เพชรบูรณ์

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 6

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงเลยที่ 2 (ด่านซ้าย)

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

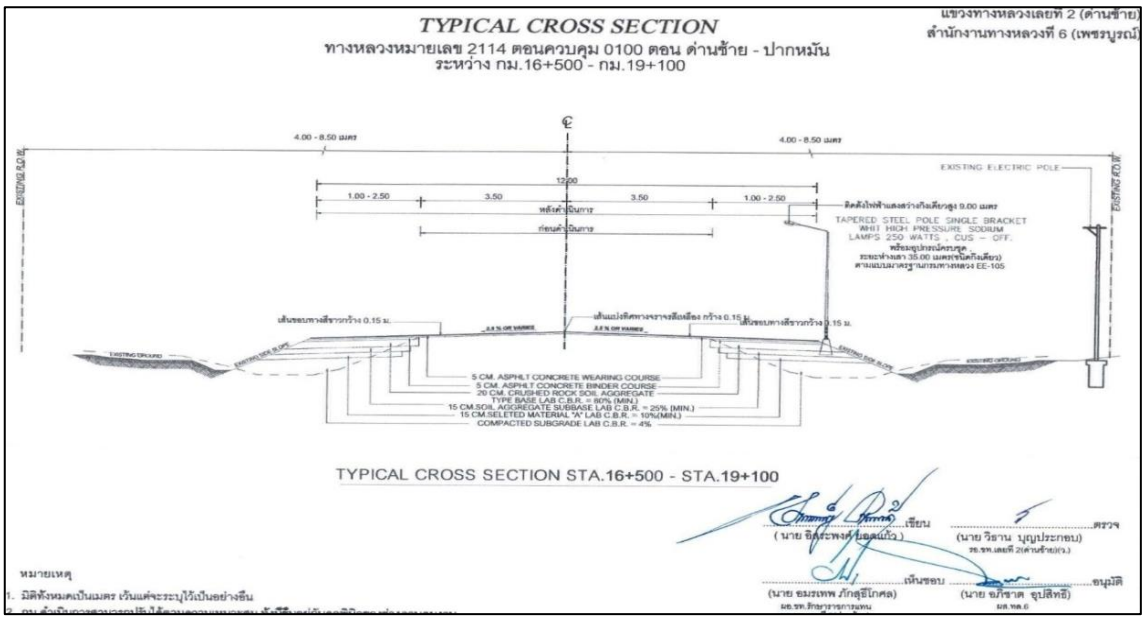
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

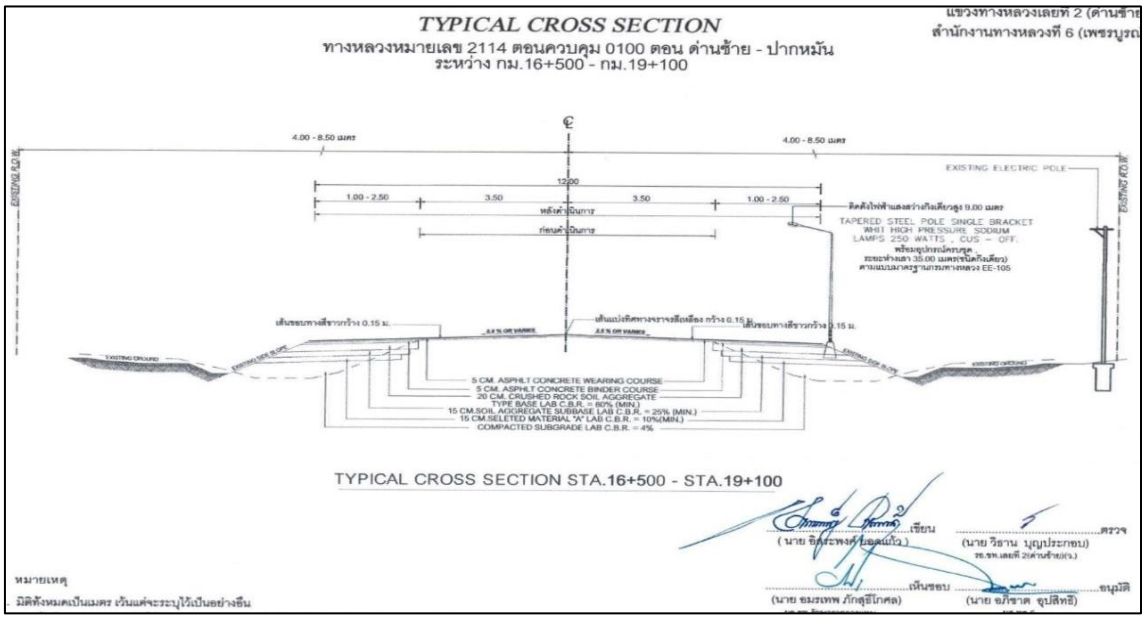
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

<u>แผนที่ตั้งโครงการ</u>

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 16+500

กม. 17+000

กม. 18+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 19+100

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 82.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 5.13

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 22.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 9.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 20.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 4.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 50.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 70.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 12.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2133 ตอน ศรีบุญเรือง - ภูเวียง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 8+545

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 16+700

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : นภ./33/2565. ลงวันที่ 08 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 09 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 14 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 218 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 77,980,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 77,977,186.93 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : คิงส์วินท๊อป

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 6

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

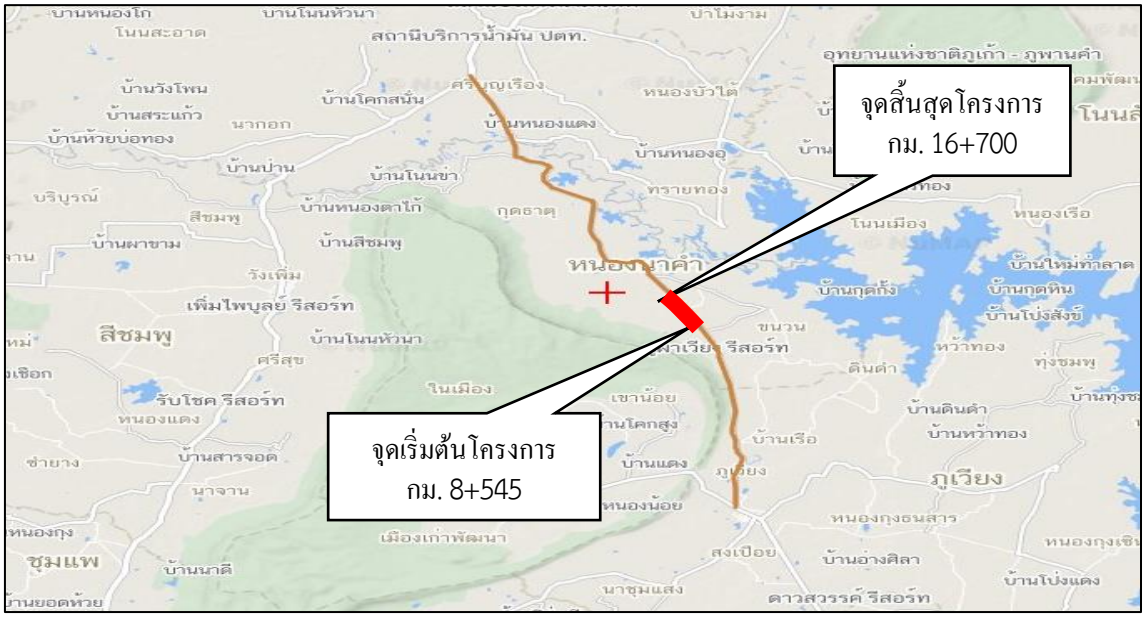
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

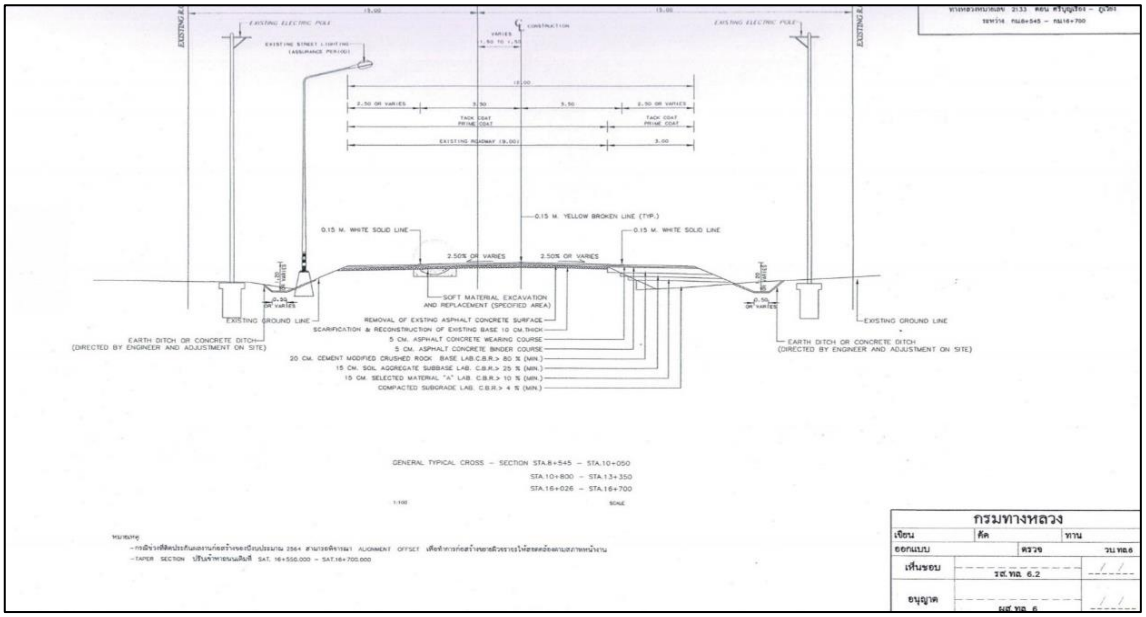
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

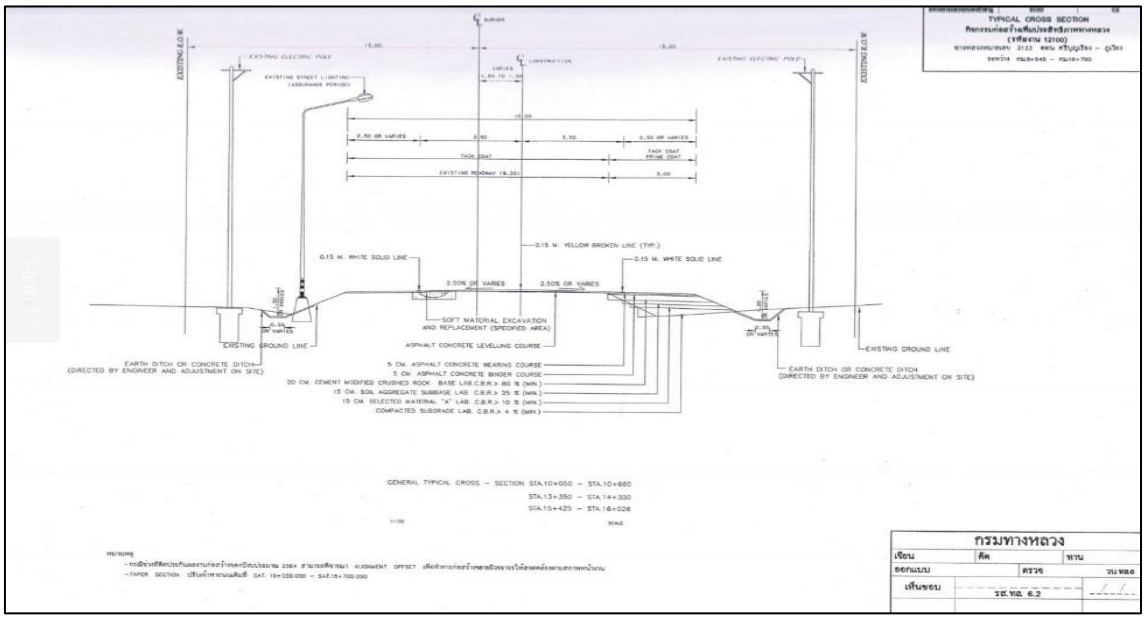
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 8+545

กม. 12+000

กม. 14+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 17+600

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 79.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 1.28

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 10.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 23.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 26.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 55.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 40.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 65.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 19.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 16.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 90.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 90.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2280 ตอน สนามชัย - เจริญศิลป์**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 4+000

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 4+825

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สด.18/2565 ลงวันที่ 02 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 03 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 02 ก.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 150 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 9,995,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 9,994,944.70 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : อุดรศิริสมบูรณ์

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน) กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

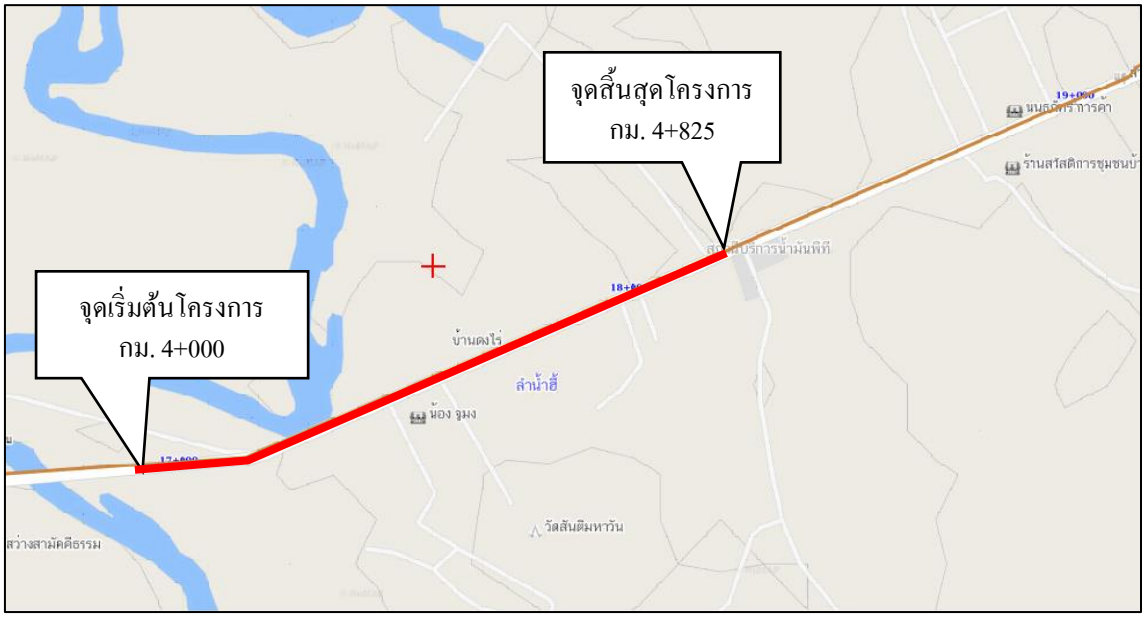
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

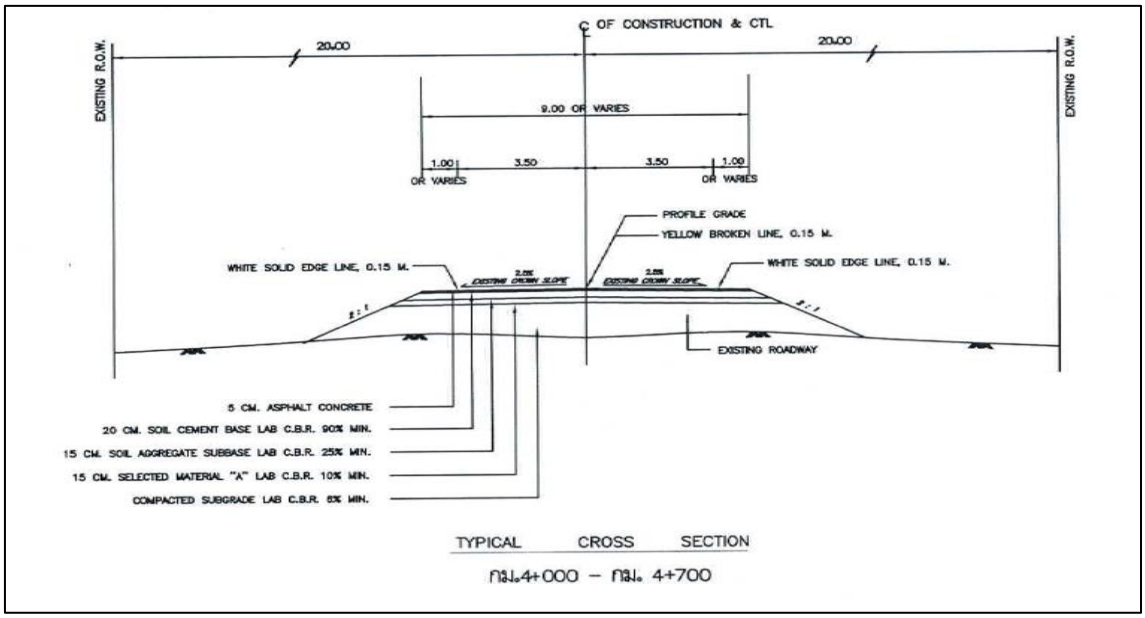
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 – 3.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 – 3.00 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

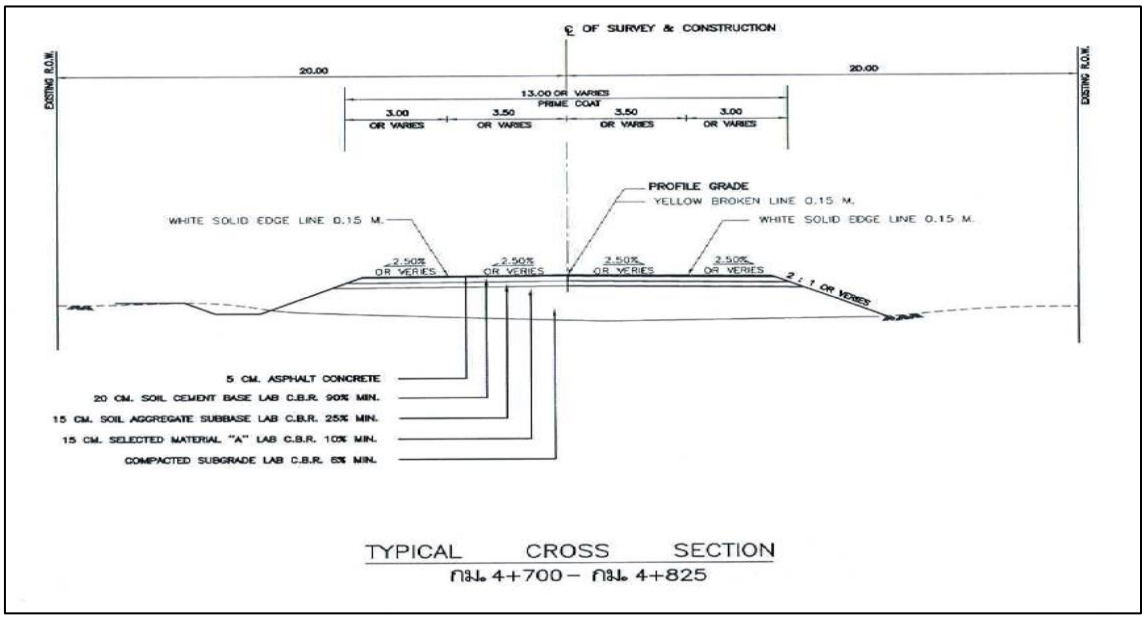
แผนที่ตั้งโครงการ



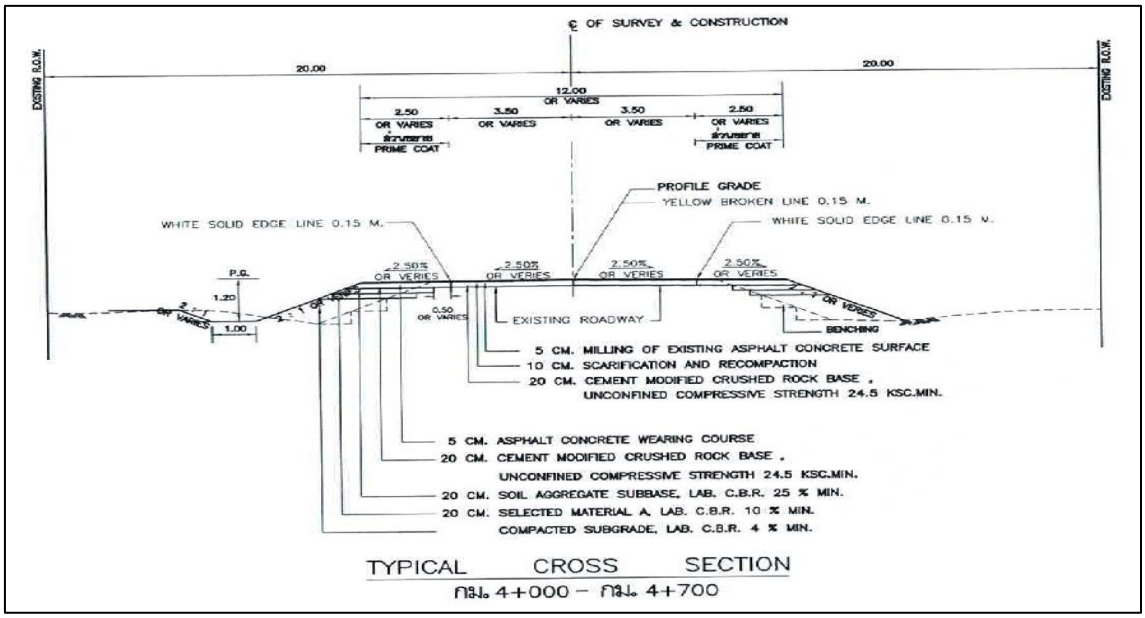
Typical Cross Section ของโครงการ



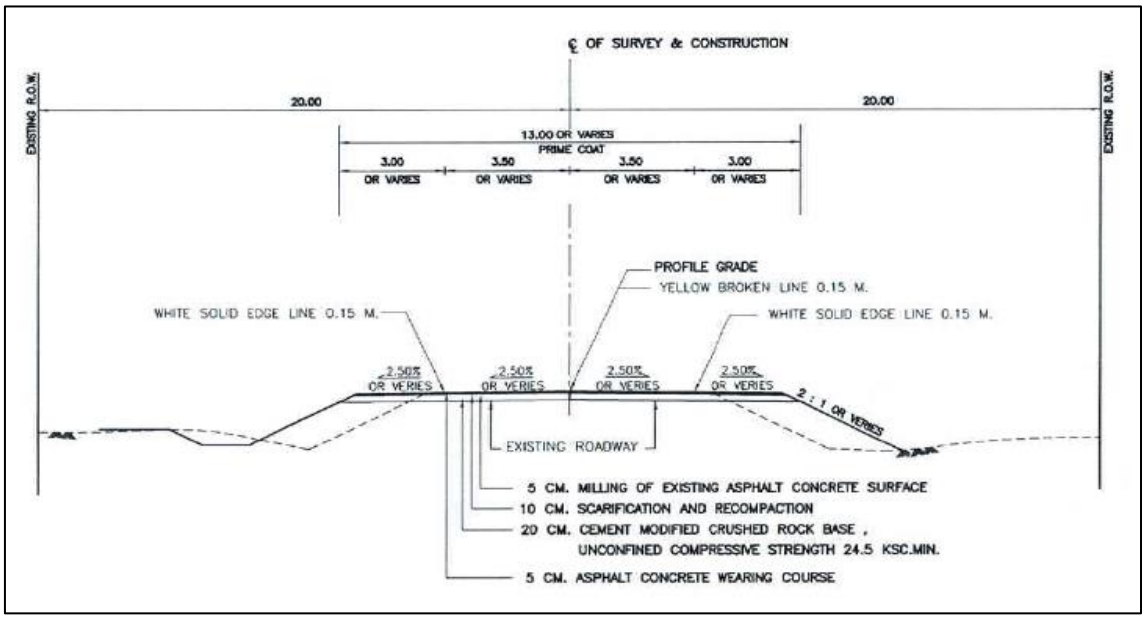
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 4+000

กม. 4+300

กม. 4+600

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 4+825

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 70.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 10.26

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 48.00 หญิง ร้อยละ 52.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 4.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 12.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 15.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 39.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 17.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 3.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 13.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 45.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 43.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 85.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 86.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	86.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	14.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	0.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง มีเศษดินและทรายบนไหล่ทางอาจจะทำให้มอเตอร์ไซค์ที่ขับขี่บนโครงการเกิดอุบัติเหตุได้ ไหล่ทางต่างระดับกับพื้นถนนทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง ควรมีป้ายเตือนเขตชุมชนให้ลดความเร็ว เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุบ่อย ผิวถนนช่วงปลายโครงการไม่เรียบสม่ำเสมอ และควรติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติม

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2338 ตอน สวนมะเดื่อ - แยกท่ามะนาว**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 29+619

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 33+319

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลบ.2/(สผ.)/6/2565 ลว. ลงวันที่ 31 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 31 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 30 มิ.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 150 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 39,147,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 39,146,868.44 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : อึ้งเจริญพูลทรัพย์ลำนารายณ์

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 11

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์)

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

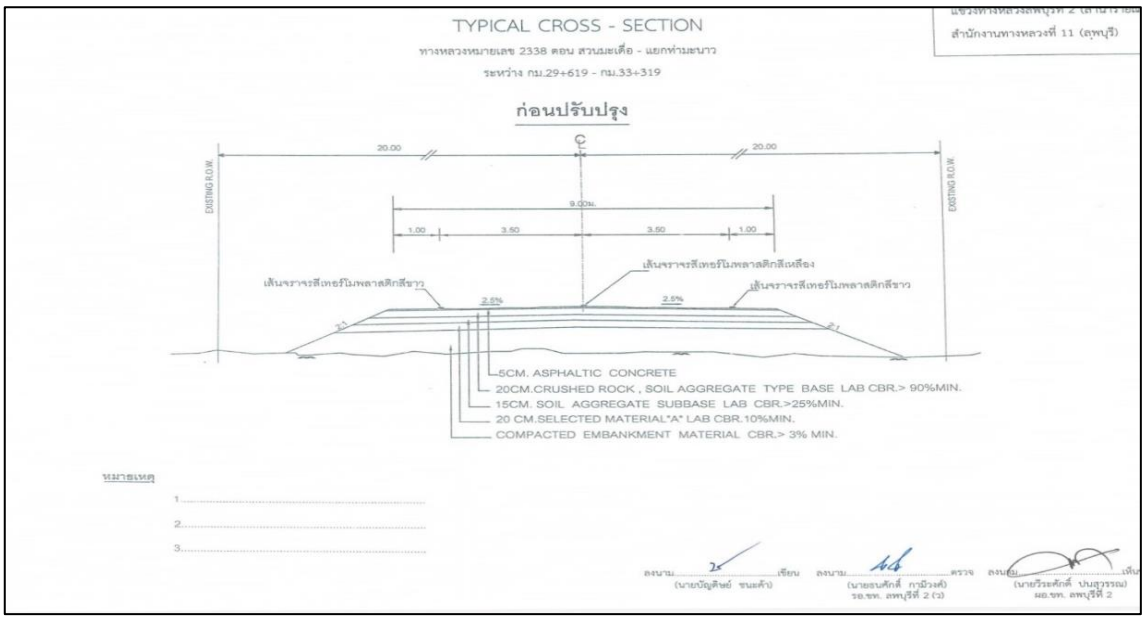
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

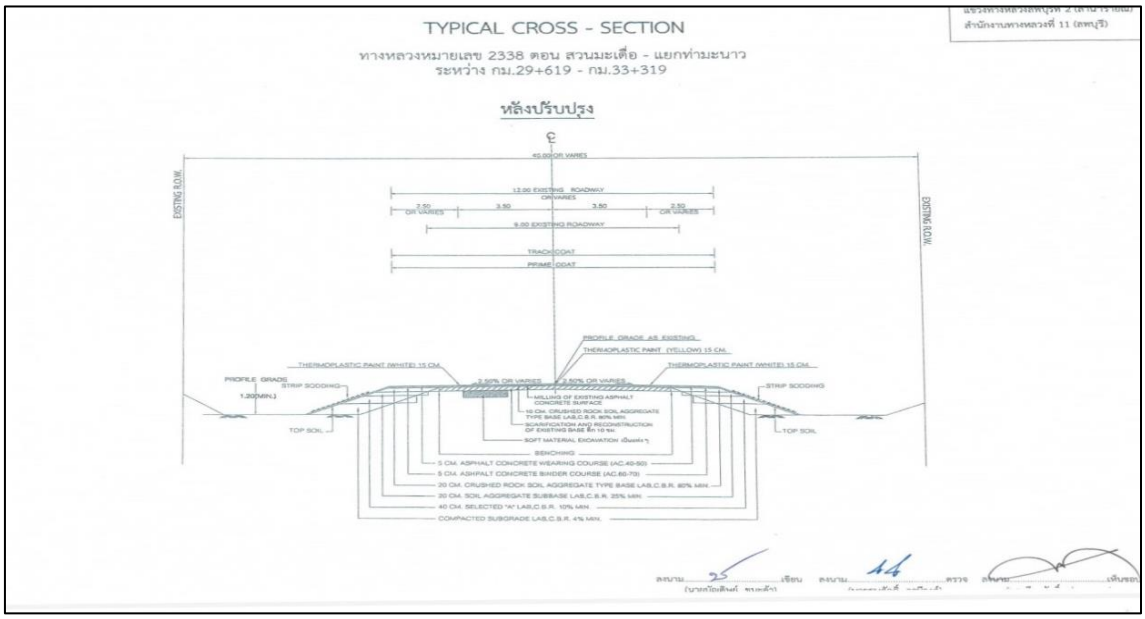
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

<u>แผนที่ตั้งโครงการ</u>

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 29+619

กม. 31+000

กม. 32+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 33+619

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 86.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 10.26

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 40.00 หญิง ร้อยละ 60.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 10.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 20.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 26.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 24.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 57.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 40.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 70.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 12.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 89.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 92.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 88.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2339 ตอน ศรีวิชา - กวนบุ่น**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 6+200

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 21+470

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สน21/2565. ลงวันที่ 01 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 2 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 7 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 77,694,900.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 77,694,851.74 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ศิริสินก่อสร้าง

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

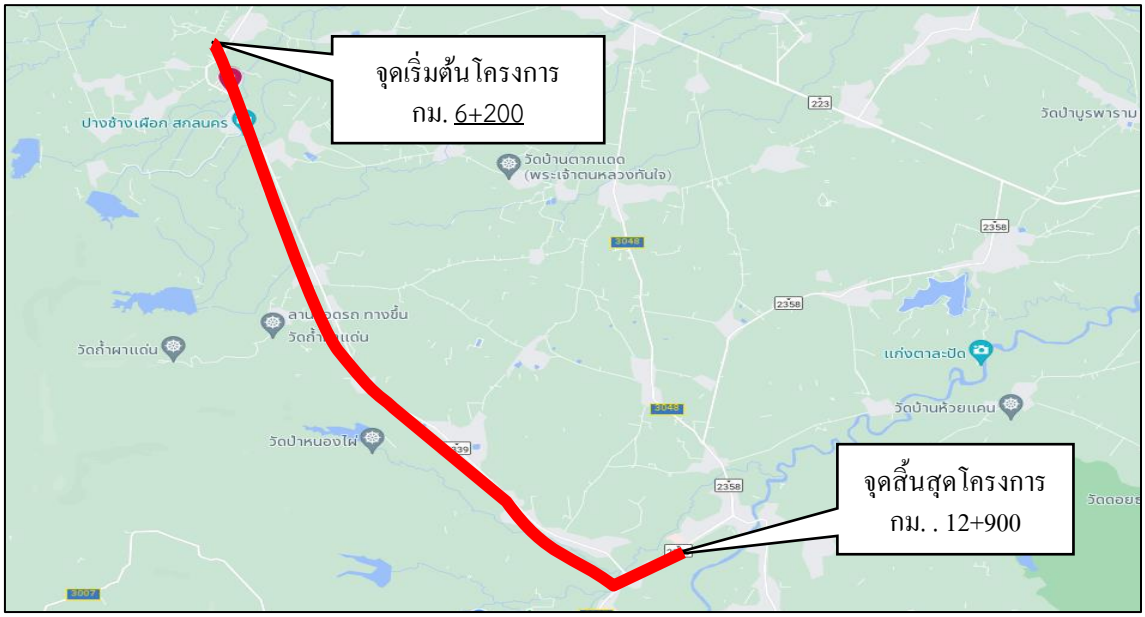
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

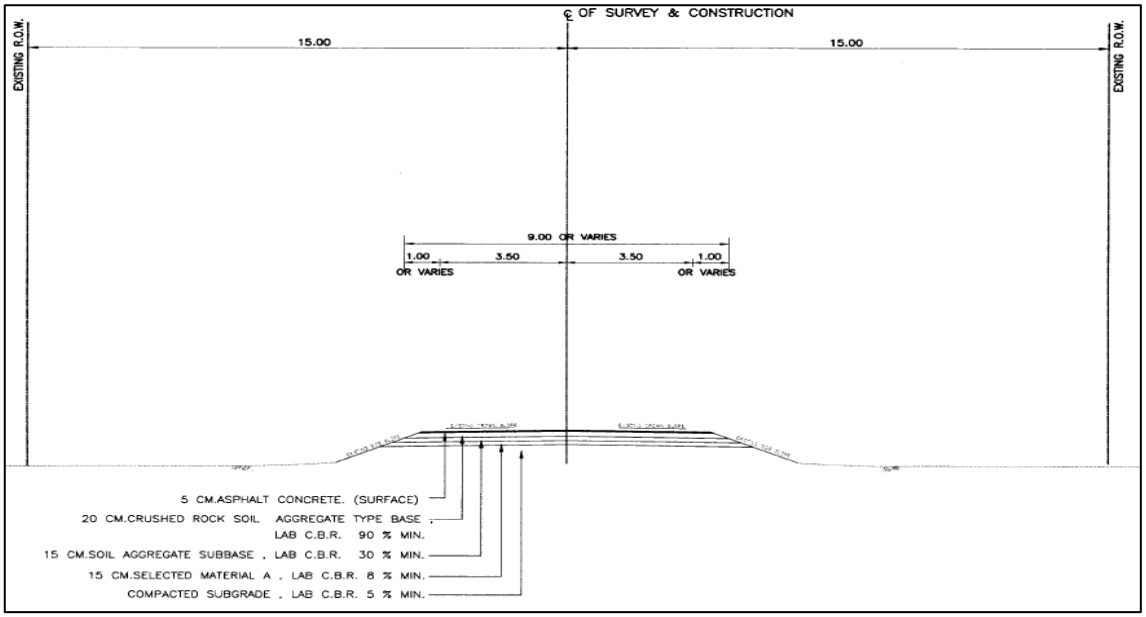
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 - 6 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00- 21.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

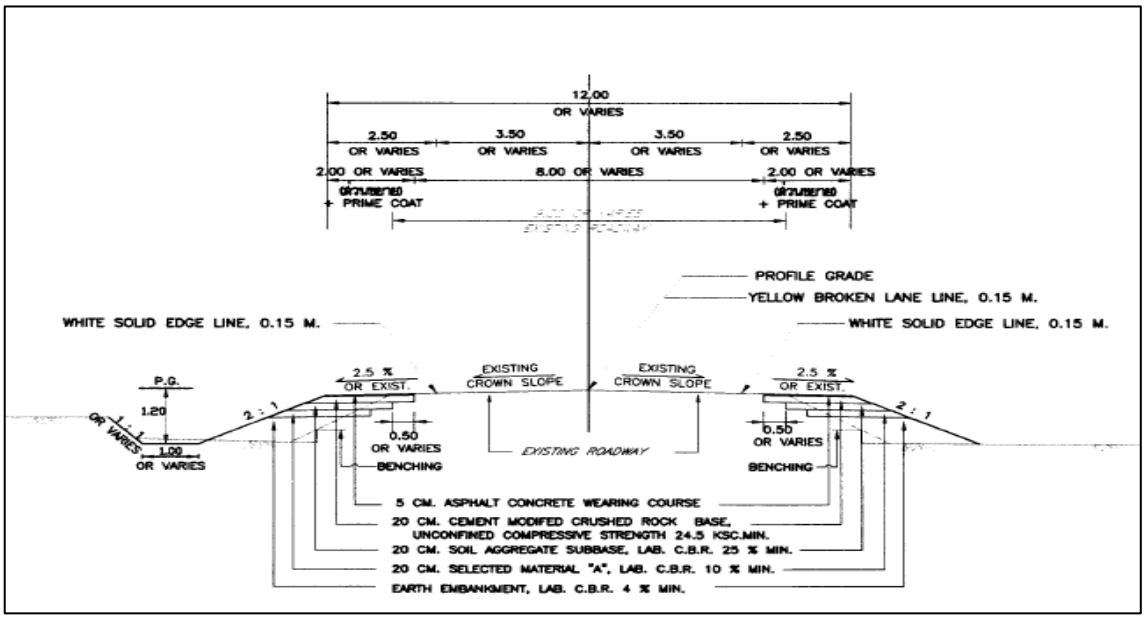
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 6+200

กม. 9+000

กม. 12+000

กม. 15+000

กม. 18+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 21+470

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 82.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 5.13

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 52.00 หญิง ร้อยละ 48.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 6.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 13.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 12.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 38.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 15.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 3.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 39.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 46.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 9.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 3.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 33.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 41.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 26.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	87.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	13.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	_____
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	_____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ฝุ่นจากท้องถนนเยอะมาก รถบรรทุกมันสำปะหลังและรถบรรทุกดิน ใช้เส้นทางนี้เยอะทำให้ถนนเสื่อมสภาพเร็วขึ้นอย่างมาก ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2478 ตอน ปากน้ำ - น้ำร้อน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 1+075

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 1+700

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : พช.1/28/2565. ลงวันที่ 28 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 29 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 27 มิ.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 150 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 24,472,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 24,471,976.30 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : วัชรขจร

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 6

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

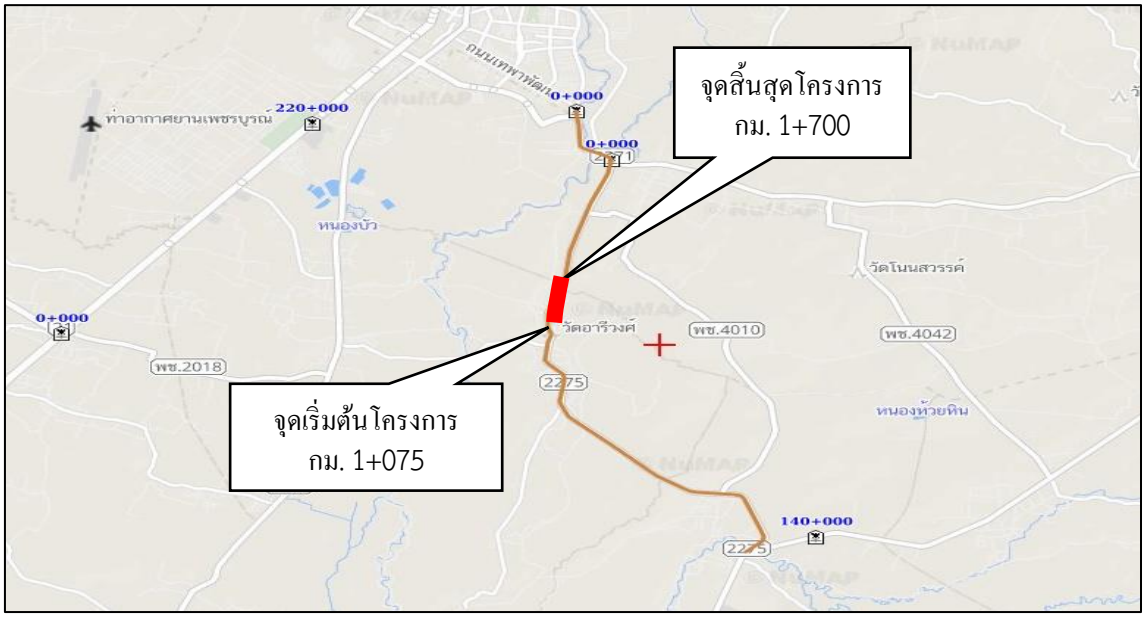
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

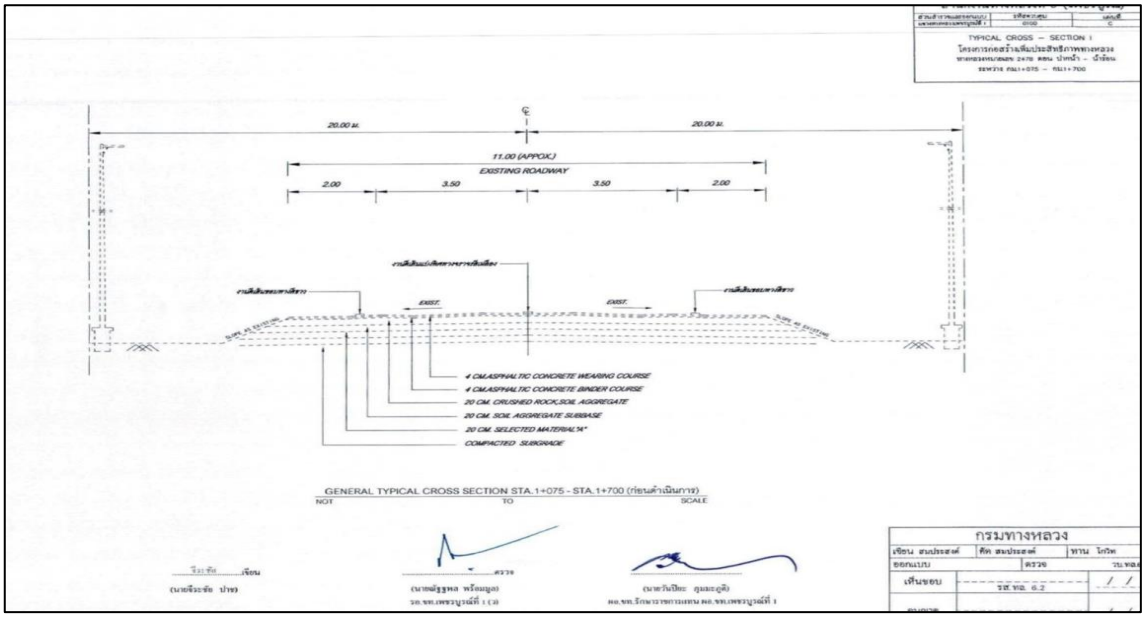
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

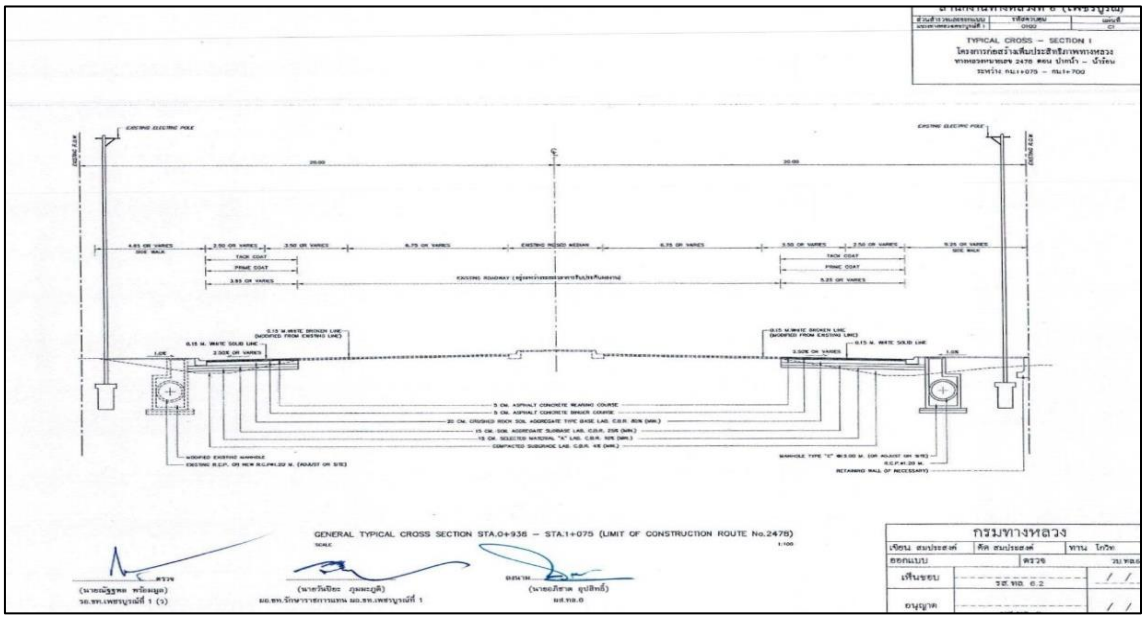
<u>แผนที่ตั้งโครงการ</u>



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 1+075

กม. 1+200

กม. 1+500

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 1+700

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 82.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 5.13

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 23.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 9.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 52.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 66.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 16.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 90.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 85.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 89.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3017 ตอน แยกนิคมสร้างตนเอง – แยกพัฒนานิคม**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 6+805

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 7+265

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลบ.1/34/2565 ลงวันที่ 10 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 11 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 10 มิ.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 120 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 10,613,330.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 10,611,691.26 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : หจก เขาพระงามคอนสตรัคชั่น

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

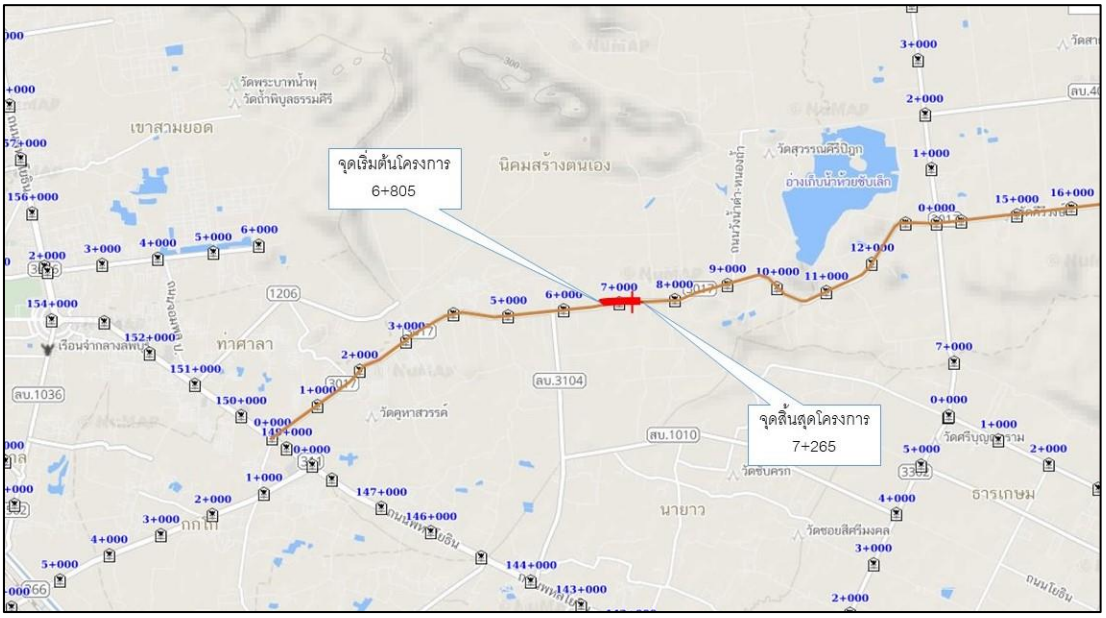
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

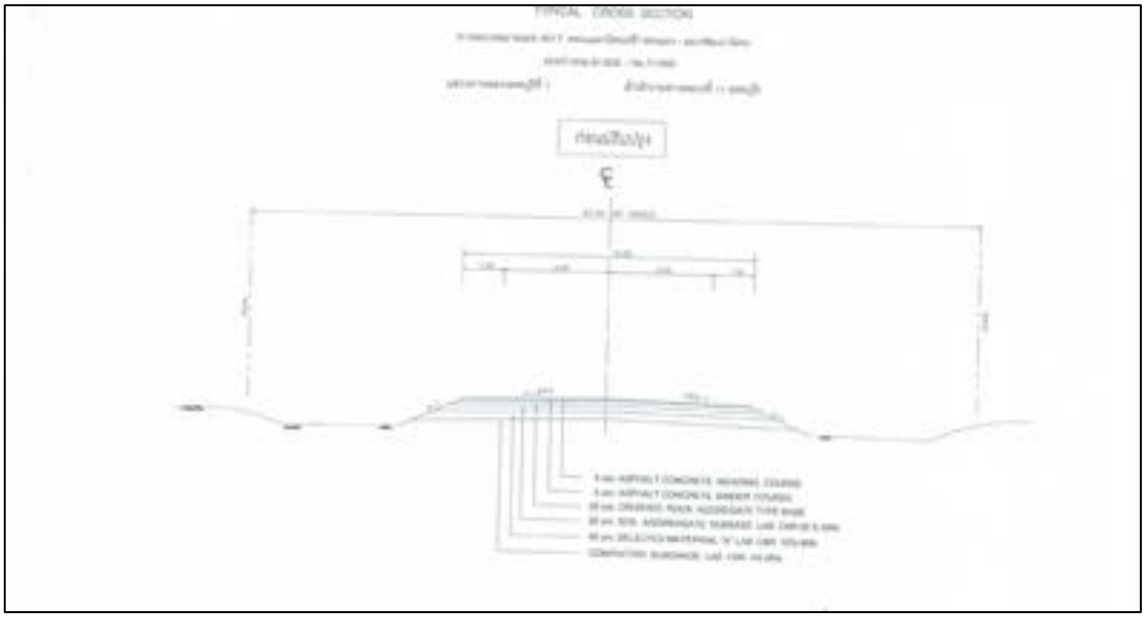
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

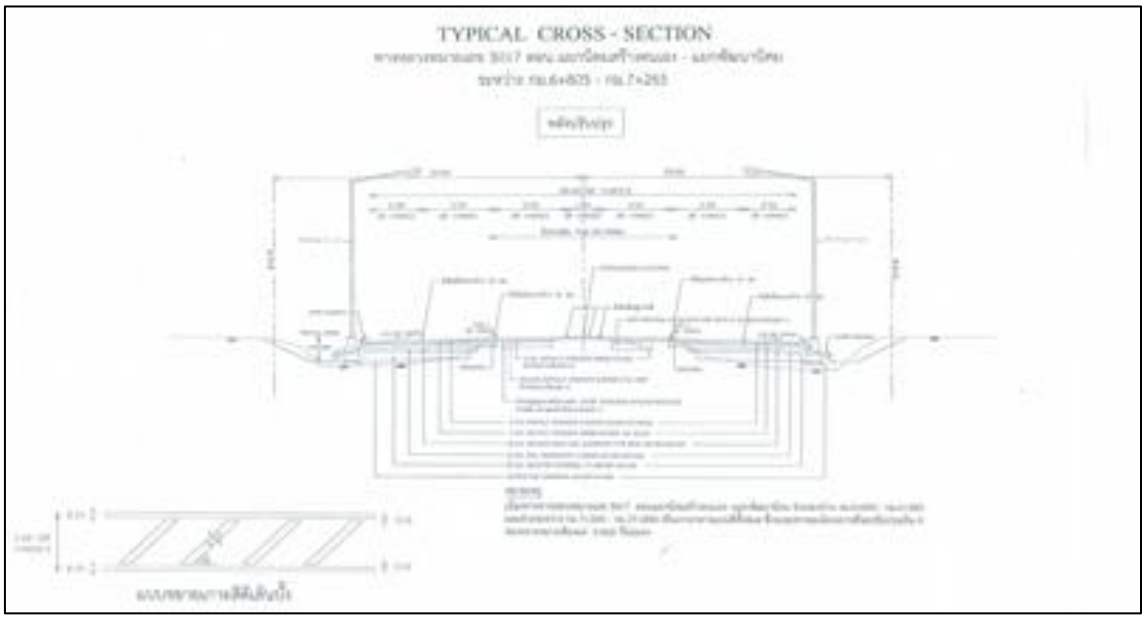
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.6+805

กม.6+900

กม. 7+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 7+265

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 80.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 2.65

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 64.00 หญิง ร้อยละ 36.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 1.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 7.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 29.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 32.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 28.00
  - ☐ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ _____
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 2.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 18.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 47.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 43.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 22.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 35.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 90.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 85.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 86.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง รถบรรทุกมากทำให้ผิวถนนไม่ค่อยทนทานเสียหายเร็ว แต่ภาพรวมยังถือว่าดี อยากให้เพิ่มไฟฟ้าแสงสว่างช่วงที่บ้านเรือนหรือชุมชน เพื่อลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ ผู้สูงวัยข้ามถนนค่อนข้างลำบาก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3030 ตอน ดงมะขามเทศ - บางระจัน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 4+500

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 6+300

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สห.26/2565. ลงวันที่ 08 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 09 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 14 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 218 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 47,819,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 47,818,987.93 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : อรลักษณ์สิงห์บุรี (1994)

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงสิงห์บุรี

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

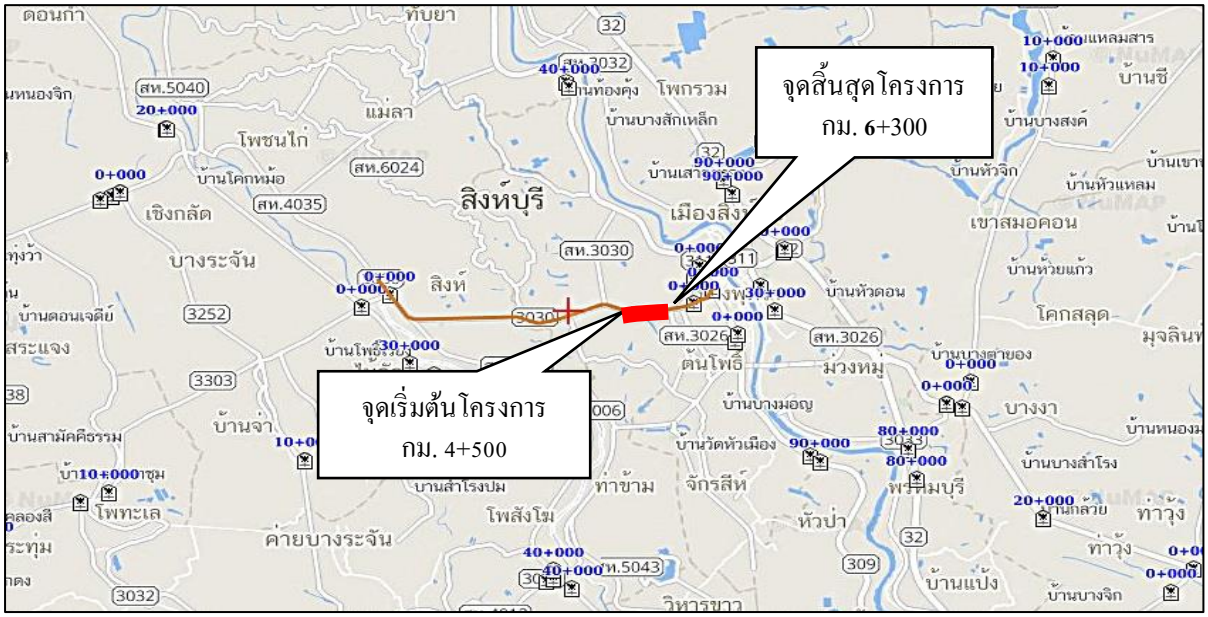
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

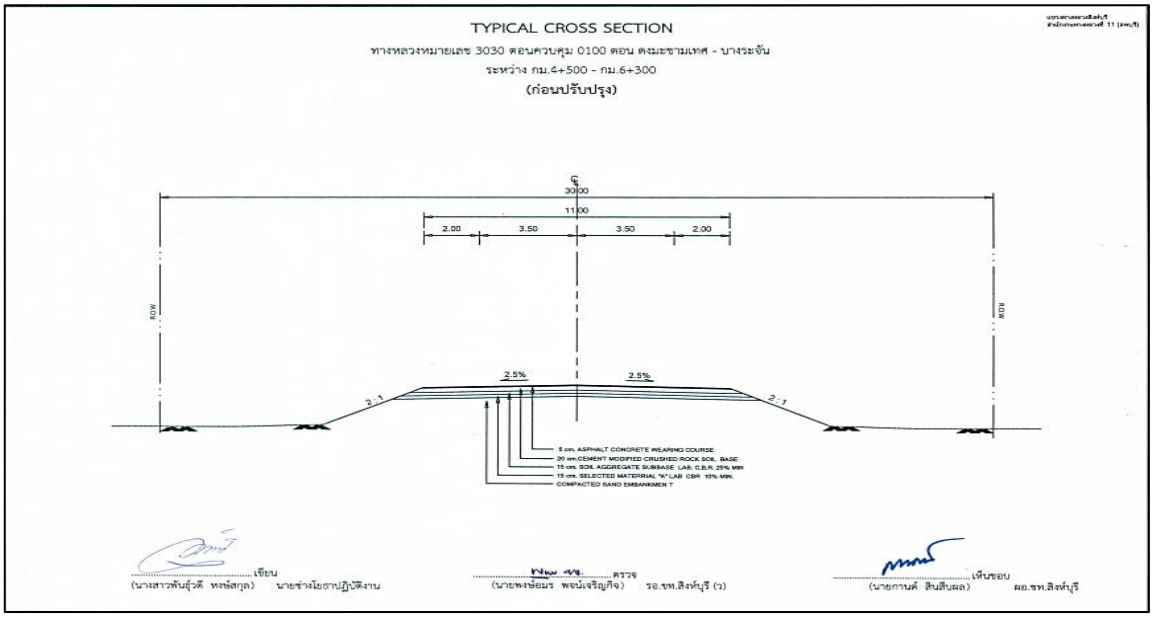
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

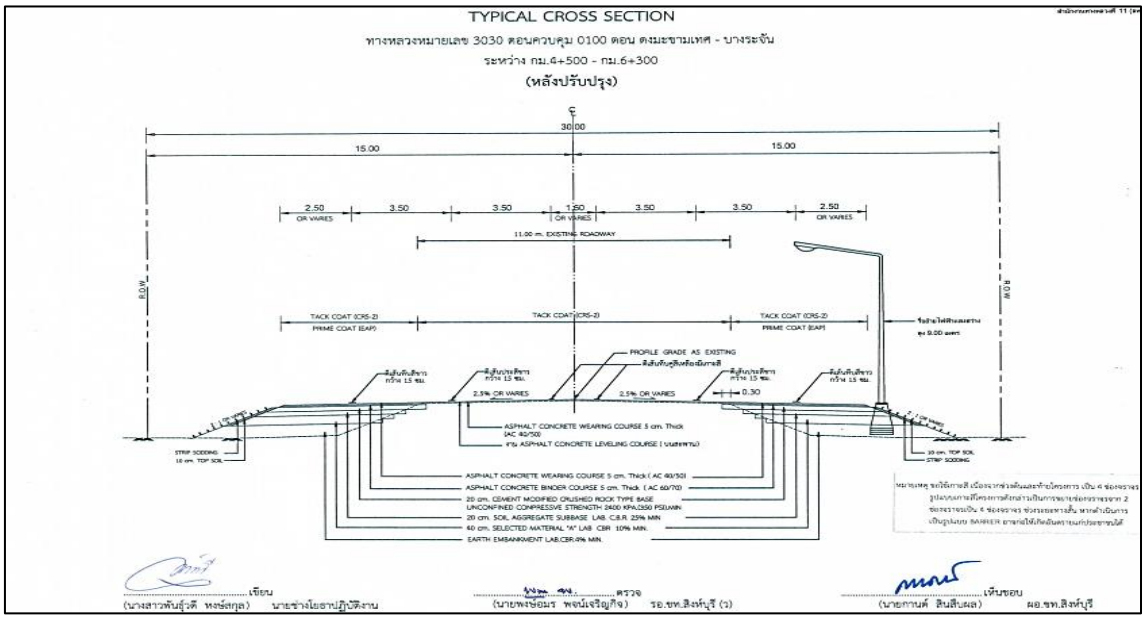
<u>แผนที่ตั้งโครงการ</u>



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 4+500

กม. 5+000

กม. 5+500

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 6+300

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 81 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 3.85

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 52.00 หญิง ร้อยละ 48.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 13.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 5.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 45.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 23.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 6.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 39.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 8.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 46.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 4.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 3.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 39.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 43.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 86.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2565 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 87.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 13.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ถนนเริ่มมีรอยแตกในบางจุดเนื่องจากฝนชะล้างดินไหล่ทาง

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3034 ตอน หน้าพระลาน - บ้านครัว**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 6+500 และ กม.10+810 (เป็นตอนๆ)

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 10+810 และ กม.11+800 (เป็นตอนๆ)

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สบ.41/2565.. ลงวันที่ 09 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 10 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 08 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 48,440,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 48,435,828.70 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : หจก เขาพระงามคอนสตรัคชั่น

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

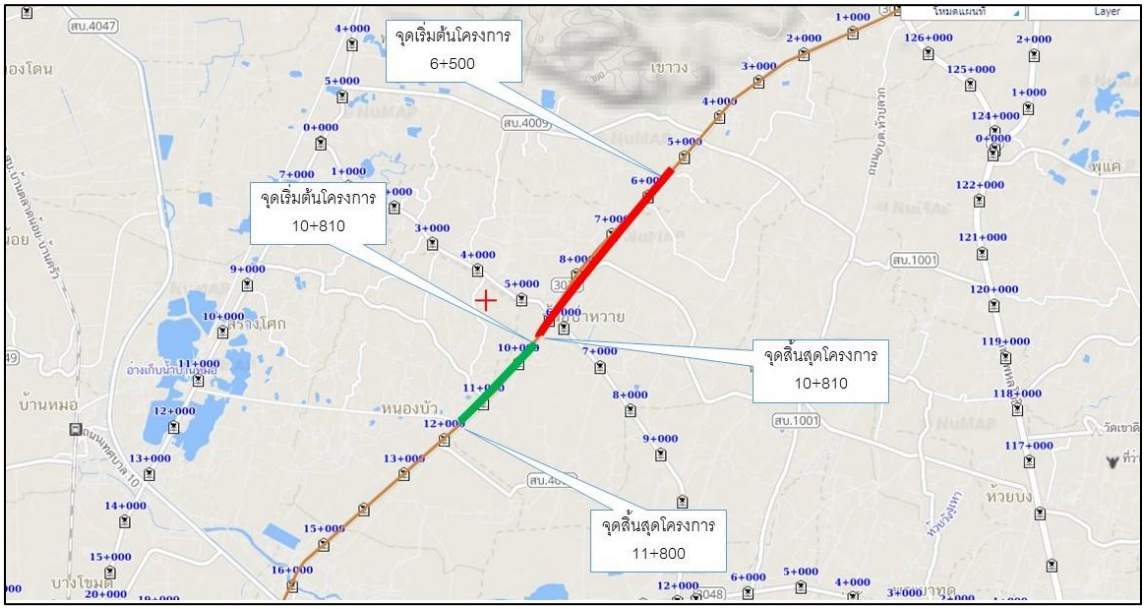
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

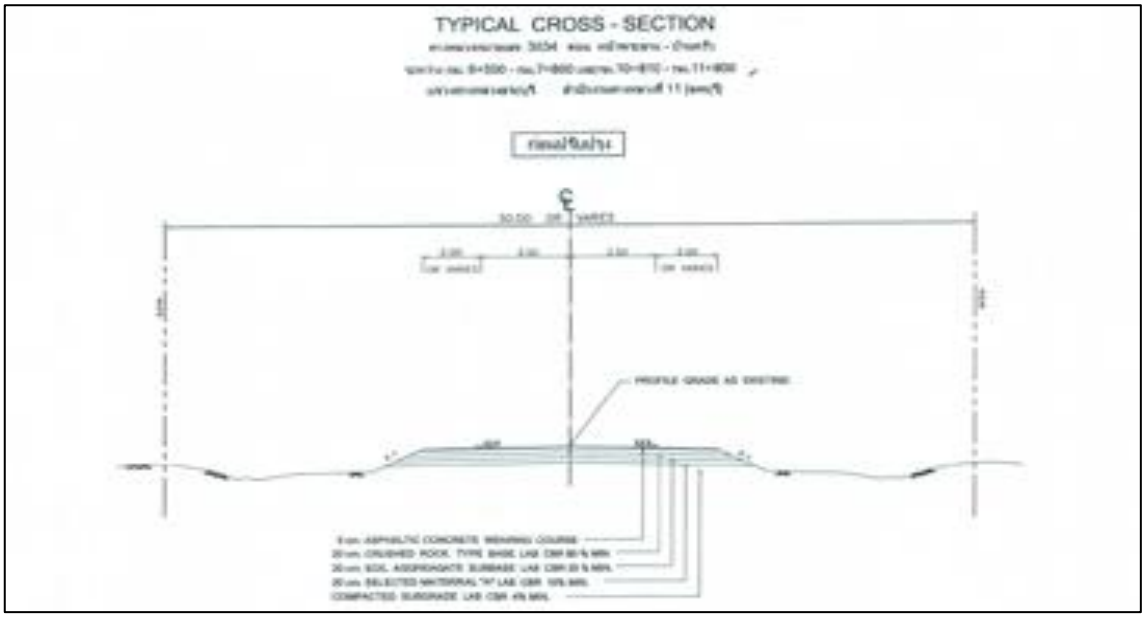
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

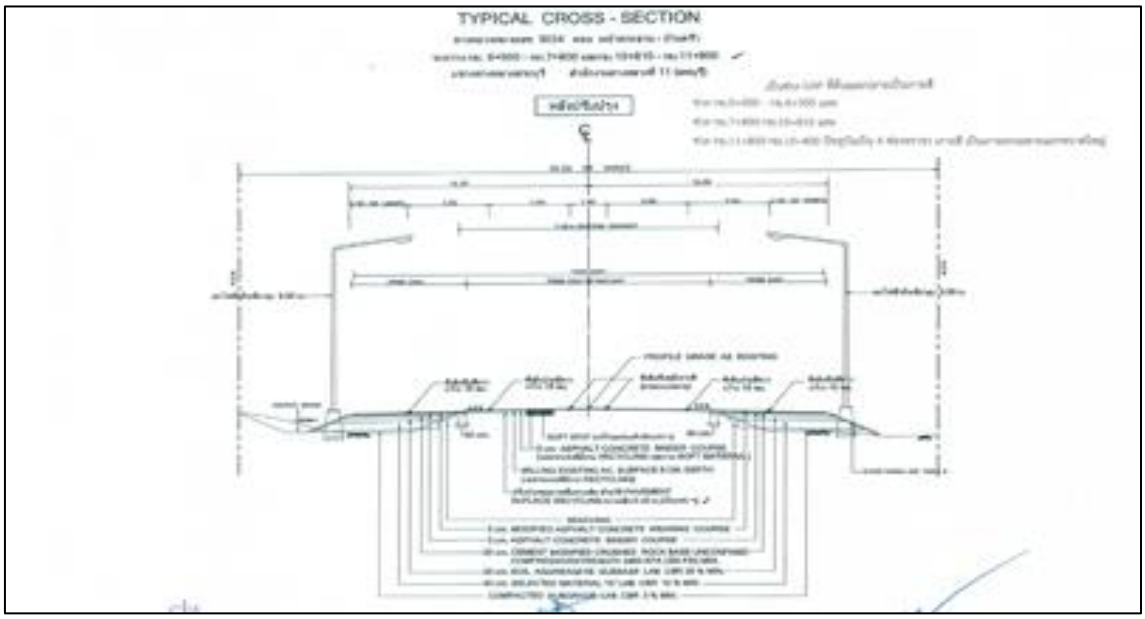
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.6+500

กม.7+800

กม. 10+810

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 11+800

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 74.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 5.13

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 66.00 หญิง ร้อยละ 34.00

- อาชีพ
  - ☐ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ _____
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 3.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 35.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 30.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 28.00
  - ☐ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ _____
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☑ อื่นๆ ร้อยละ 1.00

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 15.00
  - ☐ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ _____
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 34.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 51.00
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 33.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 24.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 43.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 89.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 86.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 86.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 87.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 13.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง รถบรรทุกมากและวิ่งเร็วข้ามถนนลำบาก ควรติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติมเพราะบางช่วงยังมืด เพิ่มป้ายบอกทางป้ายเตือนต่างๆให้มากขึ้น

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3076 ตอน บางหอย - วังขอน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 36+825

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 39+565

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น 1

สัญญาที่ : ปจ.16/2565 ลงวันที่ 31 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 01 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 28 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 240 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 94,863,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 94,862,738.87 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท ฉัตรสุภาค้าวัสดุก่อสร้าง จำกัด

ผู้ออกแบบ : ส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา) กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงปราจีนบุรี กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

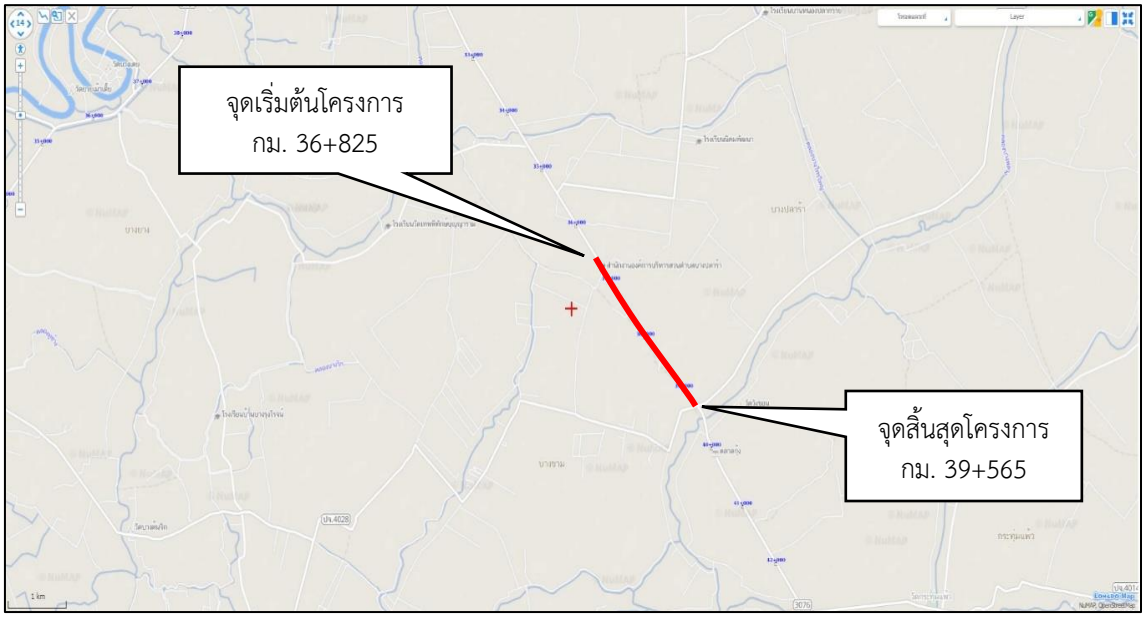
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

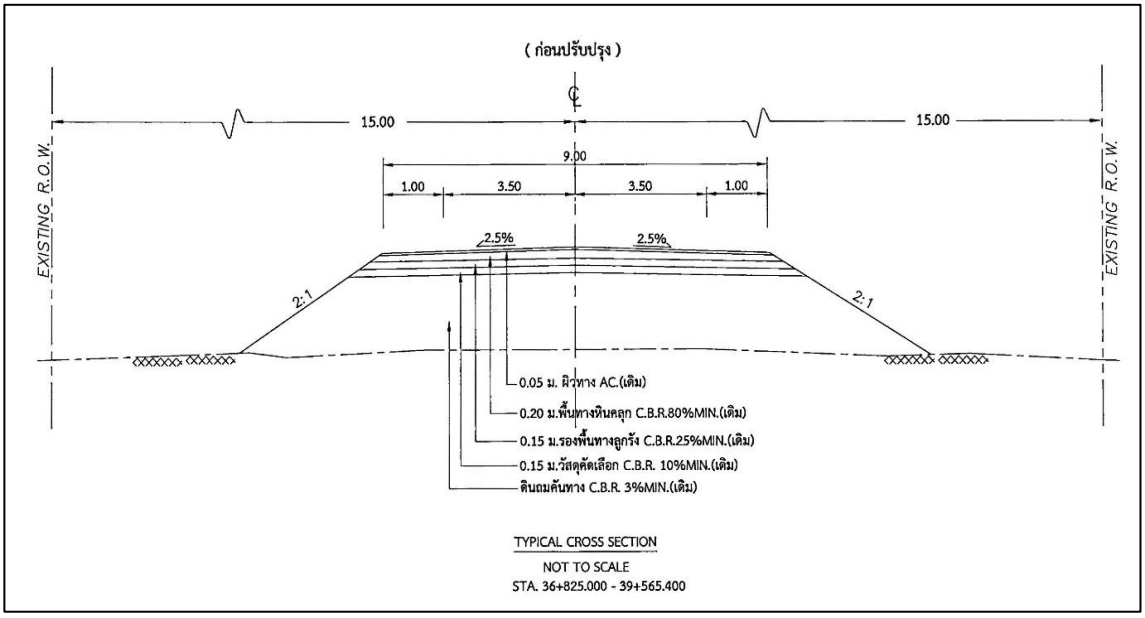
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

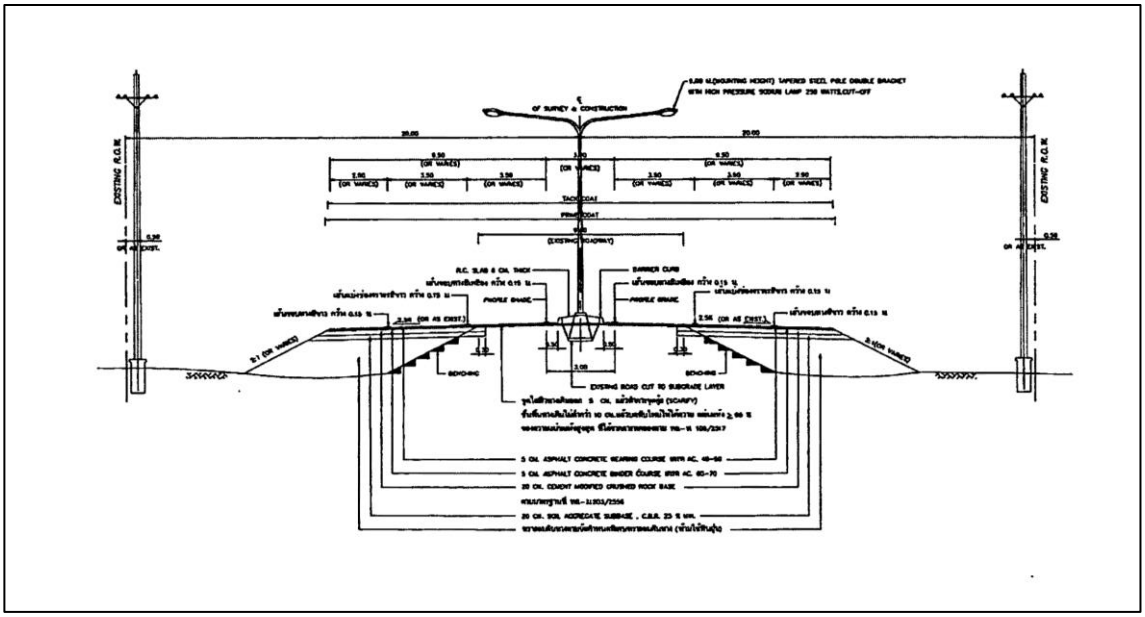
แผนที่ตั้งโครงการ



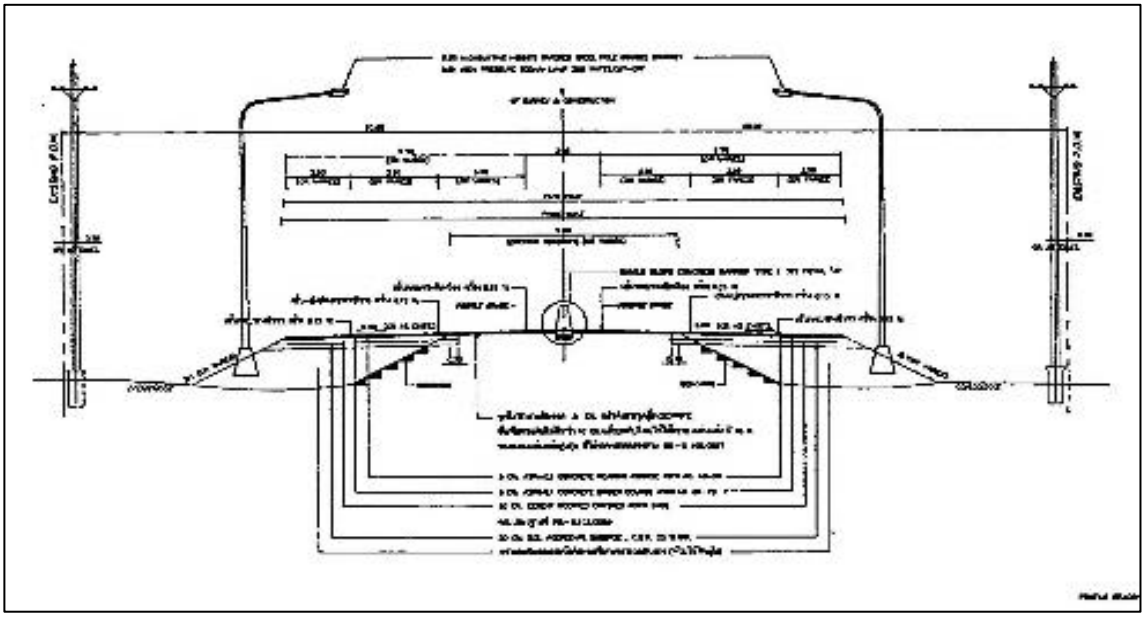
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.36+825

กม.38+000

กม.39+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม.39+565

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 80.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 2.56

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 47.00 หญิง ร้อยละ 53.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 9.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 15.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 36.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 12.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 3.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 2.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 46.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 35.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 15.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 35.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 29.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 36.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 86.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 86.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 14.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง บ่อพักน้ำบางแห่งมีระดับสูงกว่าผิวทางทำให้น้ำไม่สามารถไหลเข้าท่อได้ จุดกลับมีระยะไกลทำให้ประชาชนในพื้นที่ขับรถย้อนศรซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3208 ตอน เขาวัง – น้ำพุ**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 2+300

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 4+000

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : รบ. 26/2565 ลงวันที่ 7 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 8 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 13 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 218 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 29,981,734.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 29,903,167.04 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท ท่าราบก่อสร้าง จำกัด

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงราชบุรี กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ทำทางเท้า พร้อมวางท่อระบายน้ำ

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

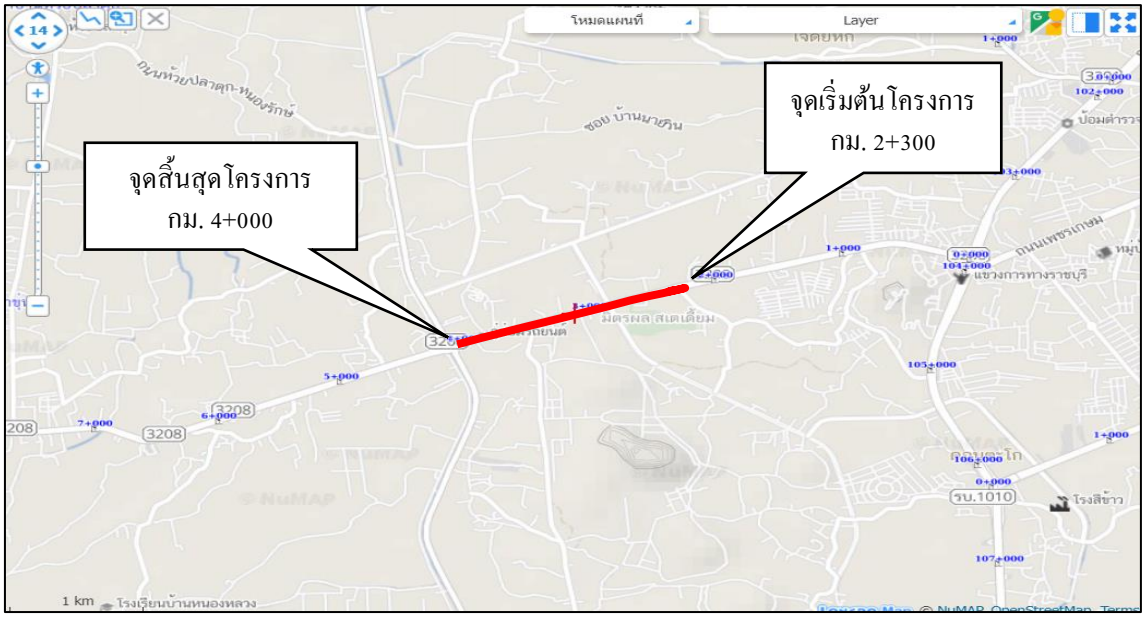
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

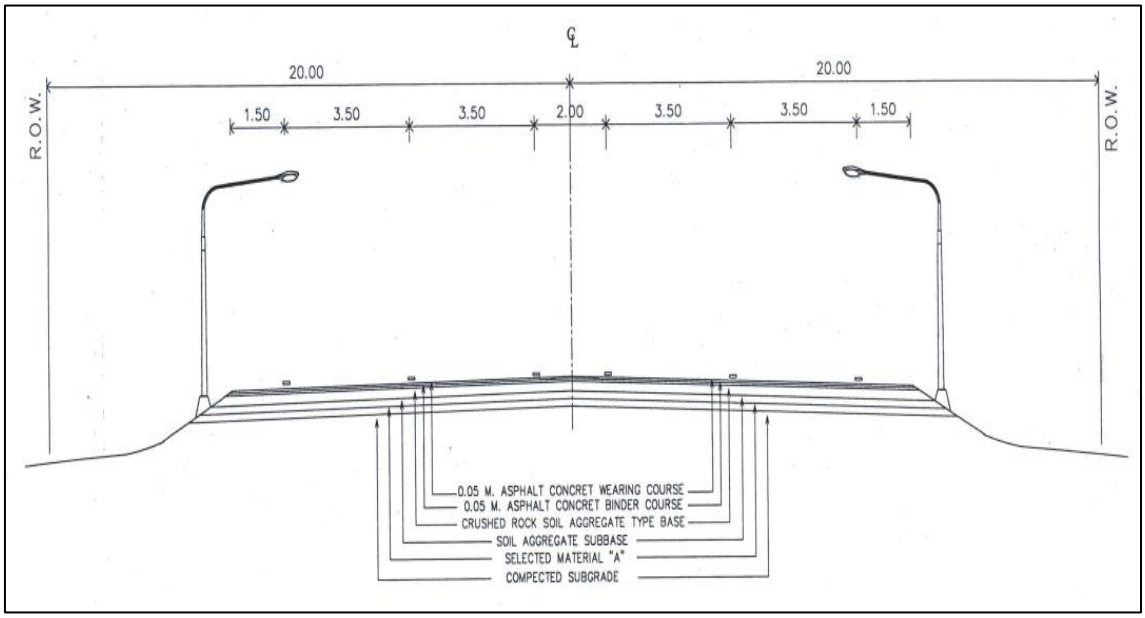
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

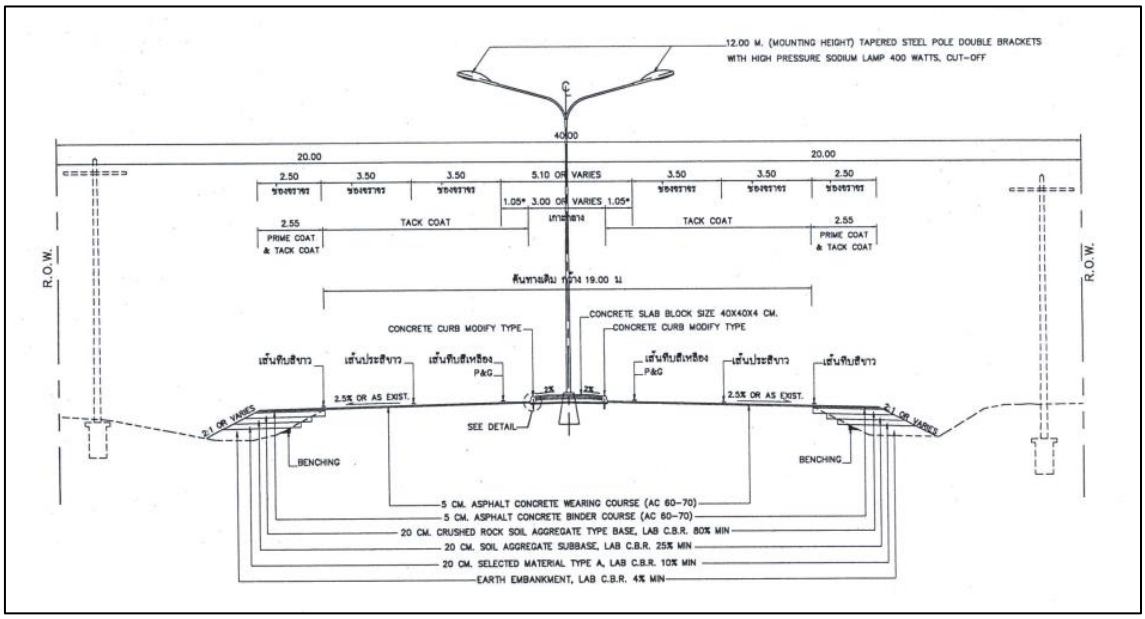
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 2+300

กม. 2+800

กม. 3+300

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 4+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 73.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 6.41

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 48.00 หญิง ร้อยละ 52.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 21.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 17.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 21.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 19.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 5.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 49.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 37.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 2.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 7.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 38.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 28.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 34.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 83.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 85.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 86.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 14.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ไฟฟ้าแสงสว่างไม่ติดบางช่วง ควรปรับปรุงให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3218 ตอน หัวหิน – โป่งแย้**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 3+475

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 4+800

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : หห. 27/2565 ลงวันที่ 9 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 10 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 16 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 33,490,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 33,483,562.44 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด โชคสุชินคอนสตรัคชั่น

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ วางท่อระบายน้ำ

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

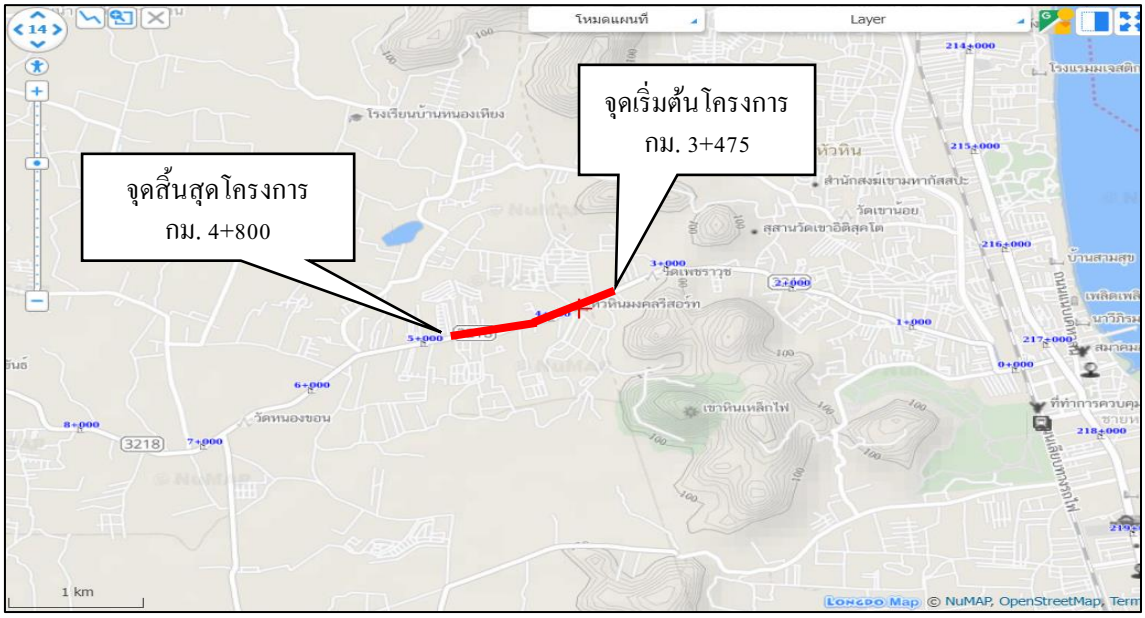
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

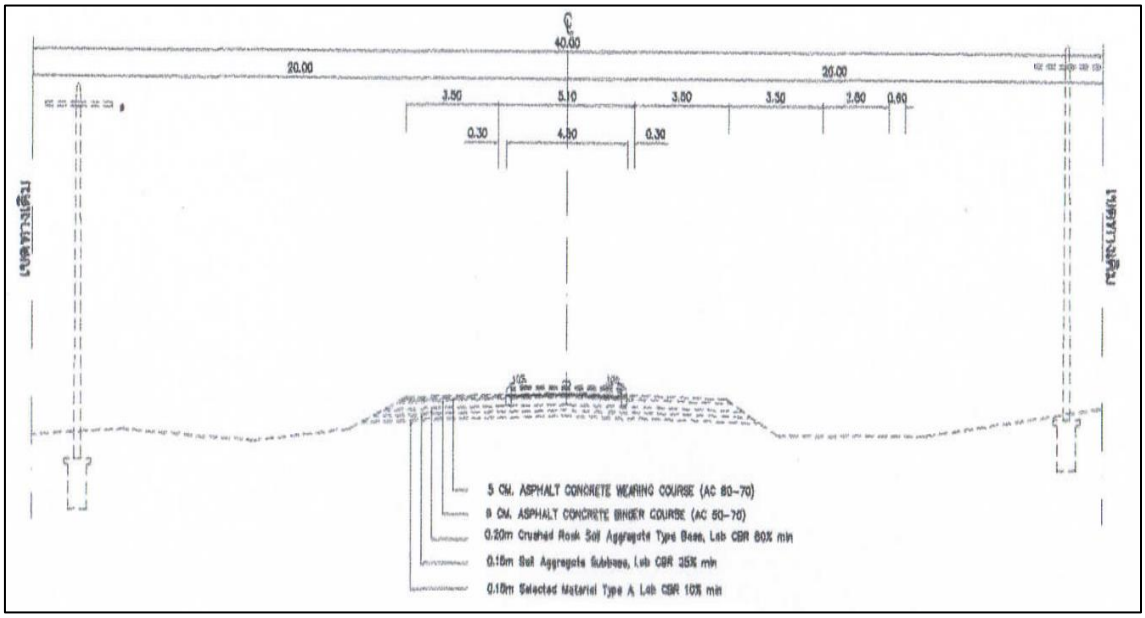
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง - เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

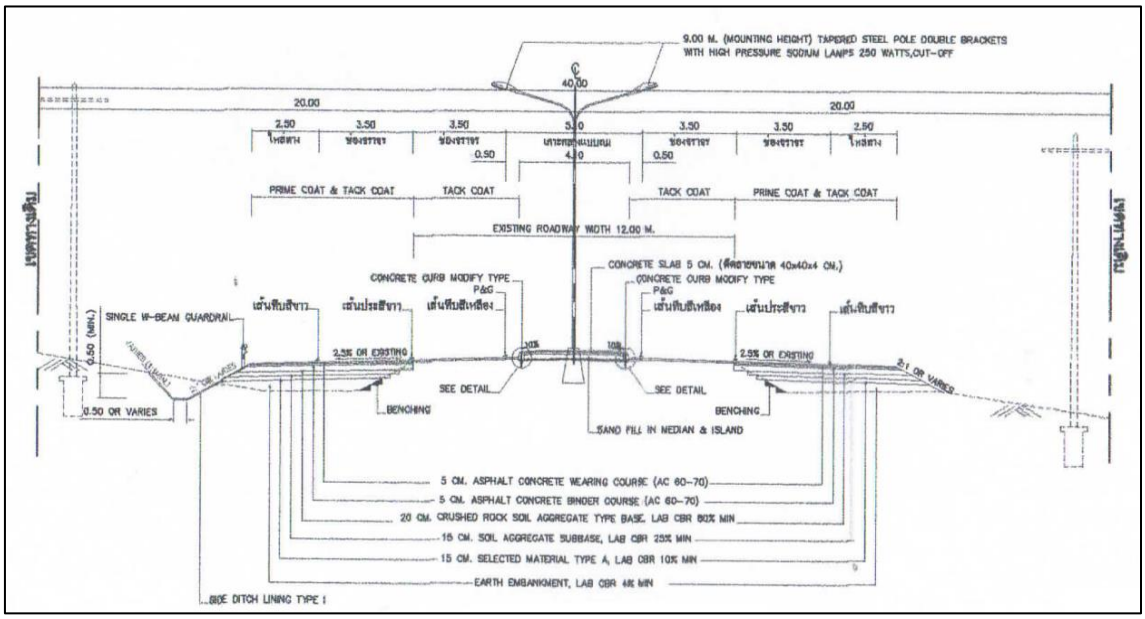
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 3+475

กม. 4+000

กม. 4+200

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 4+800

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 74.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 5.13

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 12.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 18.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 23.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 13.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 5.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 2.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 49.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 4.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 33.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 25.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 42.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 85.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 89.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 87.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 13.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง บางช่วงมีเศษดิน ทราย บริเวณไหล่ทาง ควรปรับปรุงดูแลทำความสะอาด

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3251 ตอน สรรคบุรี - คูพัฒนา**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 8+900

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 13+510

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ชน.34/2565. ลงวันที่ 21 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 22 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 20 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 74,960,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 74,895,116.22 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ธงไทยหันคา

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงชัยนาท

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

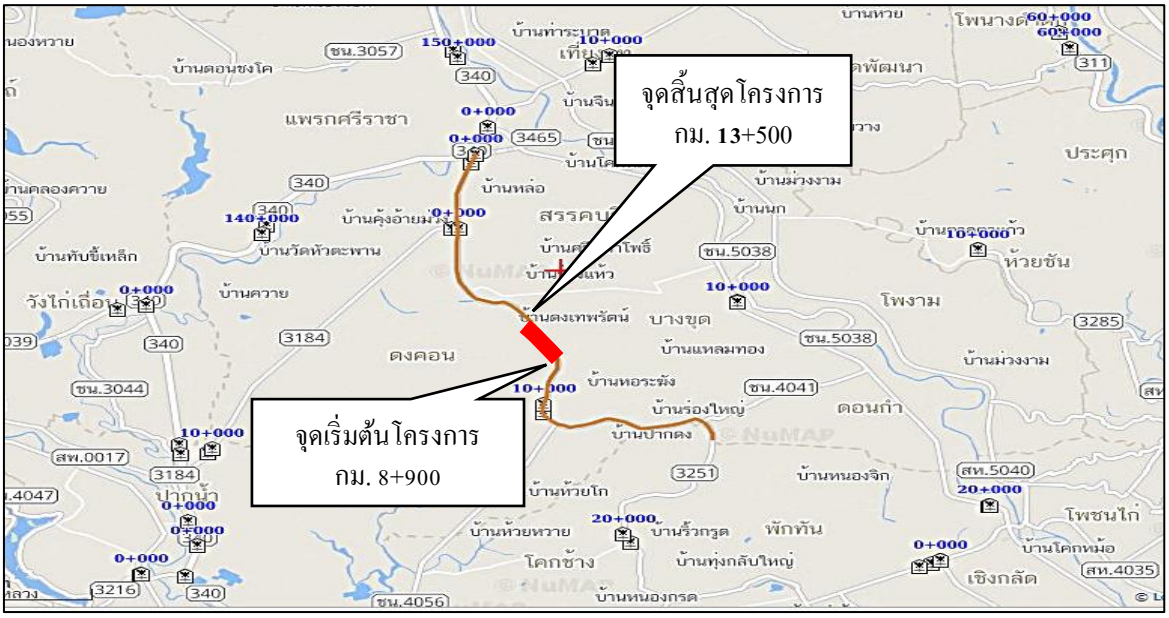
☑ อื่นๆ สีเส้นจราจรแล่งช่องจราจร.....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

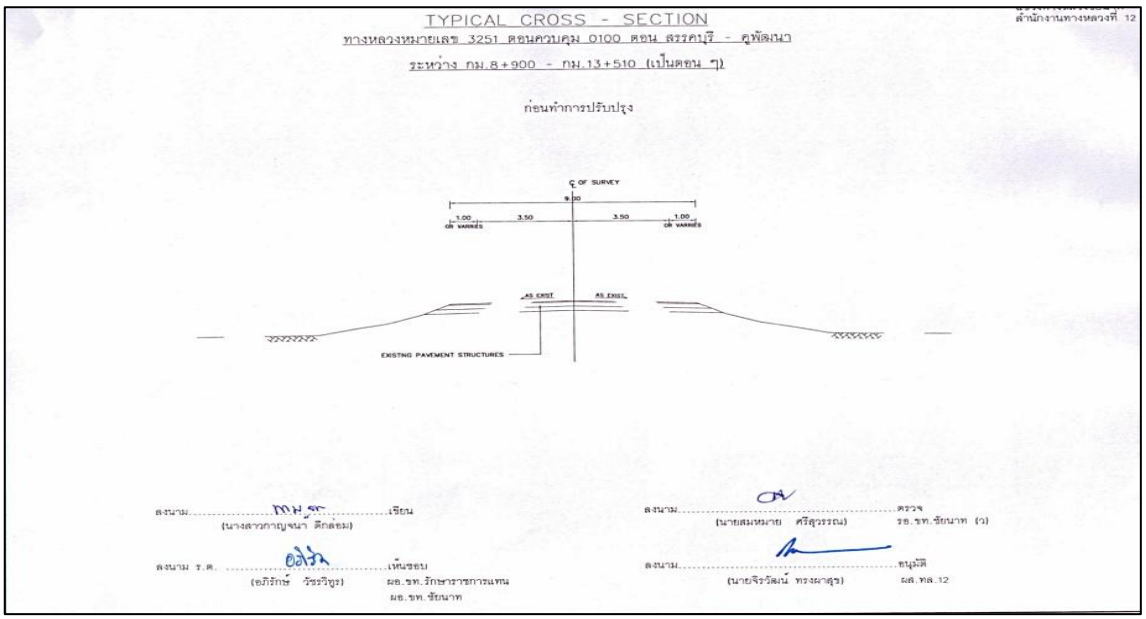
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

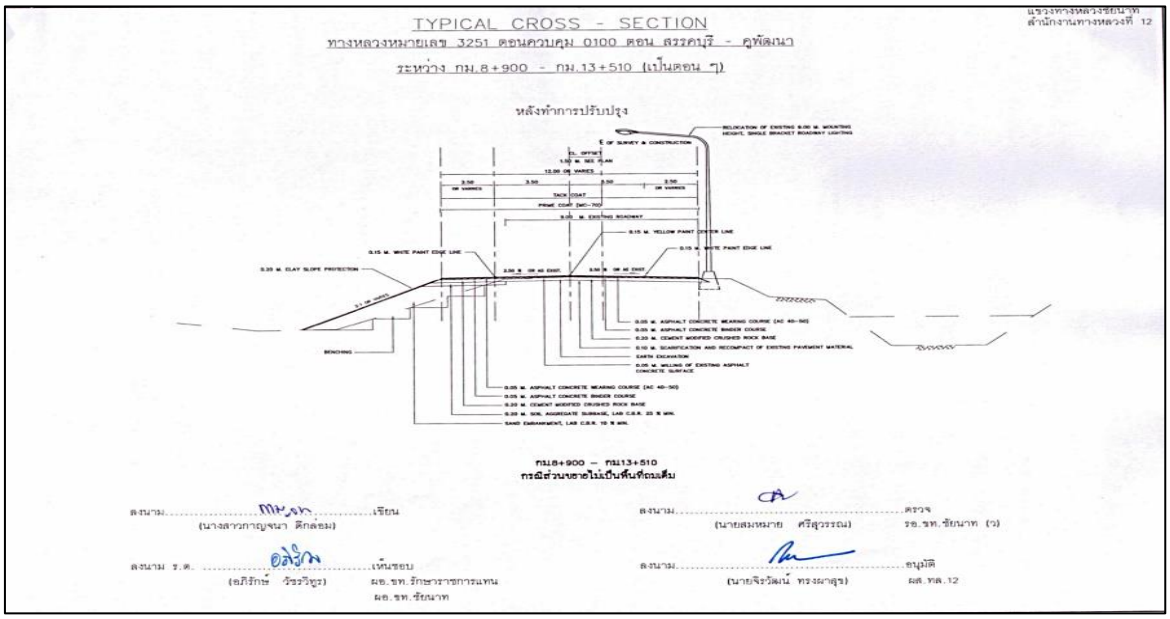
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 8+900

กม. 11+000

กม. 13+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 13+500

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 75 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 3.85

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 43.00 หญิง ร้อยละ 57.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 6.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 12.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 11.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 37.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 24.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 1.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 37.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 4.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 56.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 1.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 13.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 46.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 41.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 89.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 86.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2565 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง พื้นผิวถนนดีมากเนื่องจากเพิ่งก่อสร้างแล้วเสร็จ ควรปรับปรุงให้ตลอดสายทาง

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3438 ตอน หนองฉาง - ดินแดง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 3+000

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 11+145

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น 1

สัญญาที่ : อน.24/2565. ลงวันที่ 03 มี.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 04 มี.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 06 พ.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 248 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 99,940,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 99,469,737.12 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ที.เจ.เอ็น.เทรดดิ้ง

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงอุทัยธานี

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

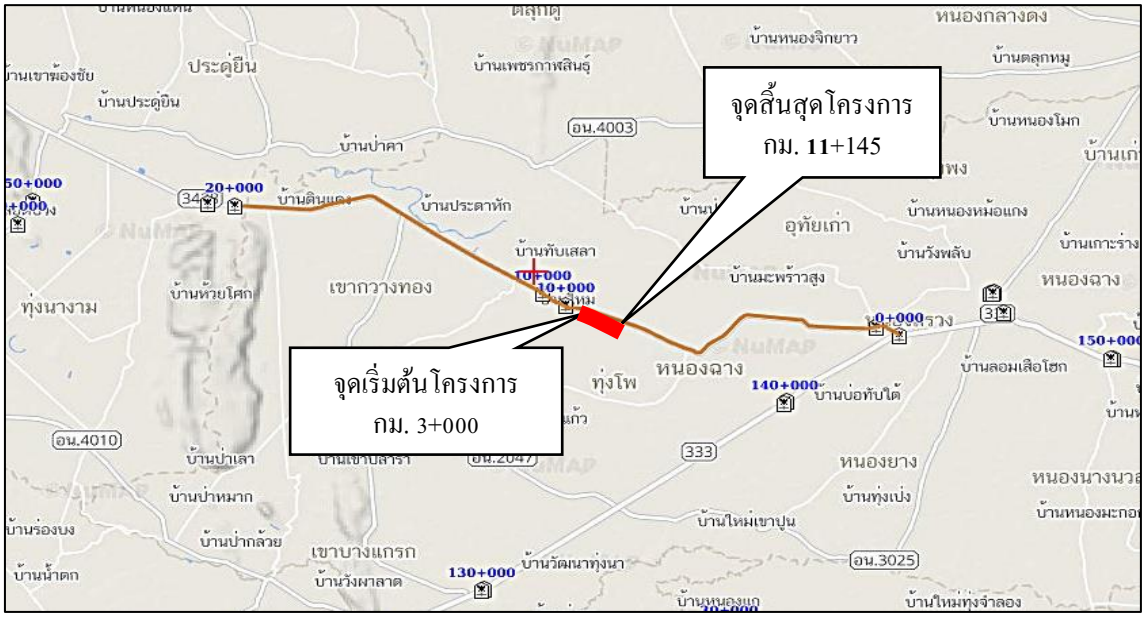
☑ อื่นๆ สีเส้นจราจรแบ่งช่องจราจร.....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

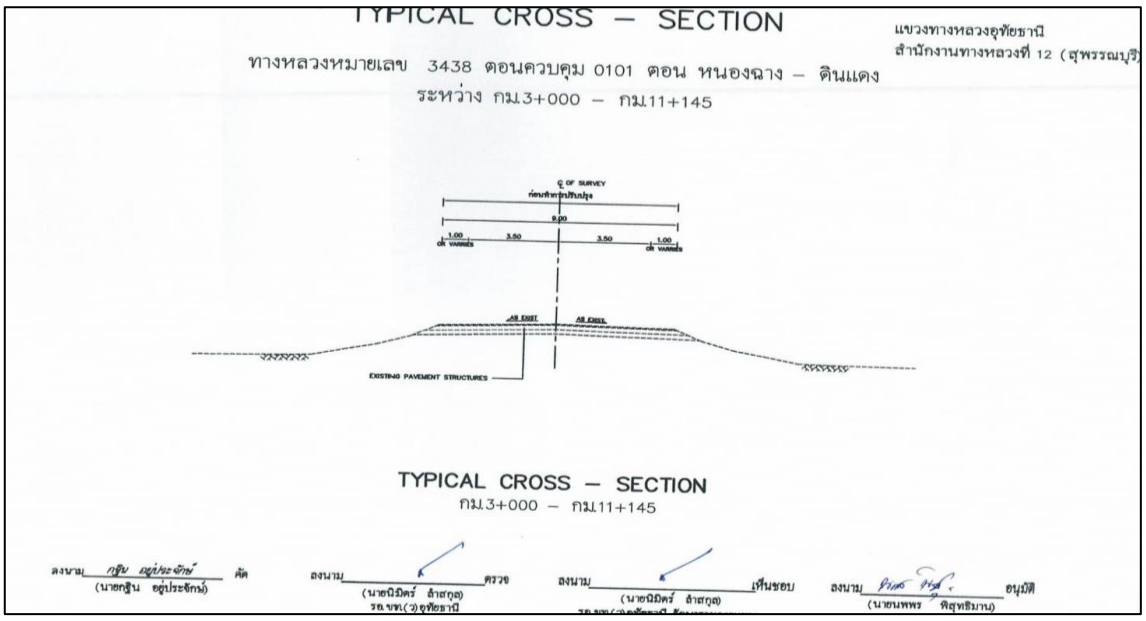
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

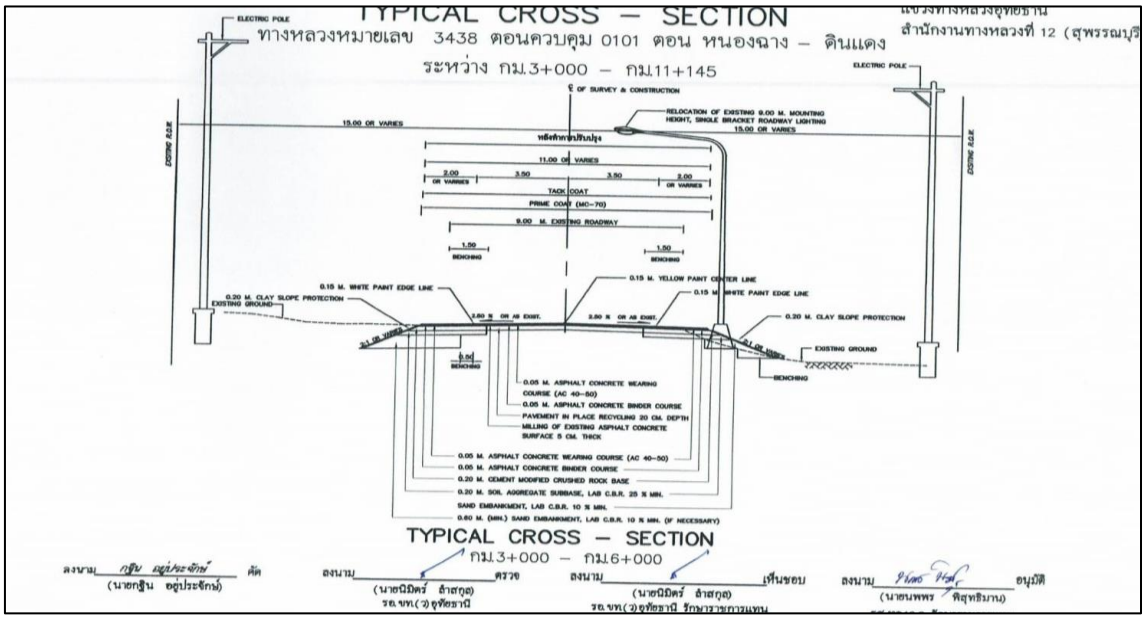
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 3+000

กม. 5+000

กม. 8+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 11+145

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 70 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 10.26

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 51.00 หญิง ร้อยละ 49.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 15.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 7.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 41.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 31.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 1.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 2.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 17.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 45.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 38.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 83.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☐ A ☑ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ต้นไม้เยอะกิ่งไม้เยอะเวลาหล่นทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงเสียชีวิต ควรตัดทิ้งให้หมด การ์ดเรลเยอะไปทำให้ความรู้สึกเหมือนโดนบีบให้ต้องไปวิ่งบนช่องทางจราจรแทนที่มอเตอร์ไซค์จะวิ่งไหล่ทางได้สะดวก guard rail กั้นตลอดแนวทำให้รถทางการเกษตรเข้าออกพื้นที่ลำบาก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3438 ตอน ดินแดง - ไผ่งาม**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 25+000

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 35+600

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น 1

สัญญาที่ : อน.25/2565. ลงวันที่ 08 มี.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 09 มี.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 11 พ.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 248 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 99,940,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 99,931,638.20 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : หจก.พันล้านการโยธา

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงอุทัยธานี

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☑ อื่นๆ .สีเส้นจราจรแบ่งช่องจราจร.....

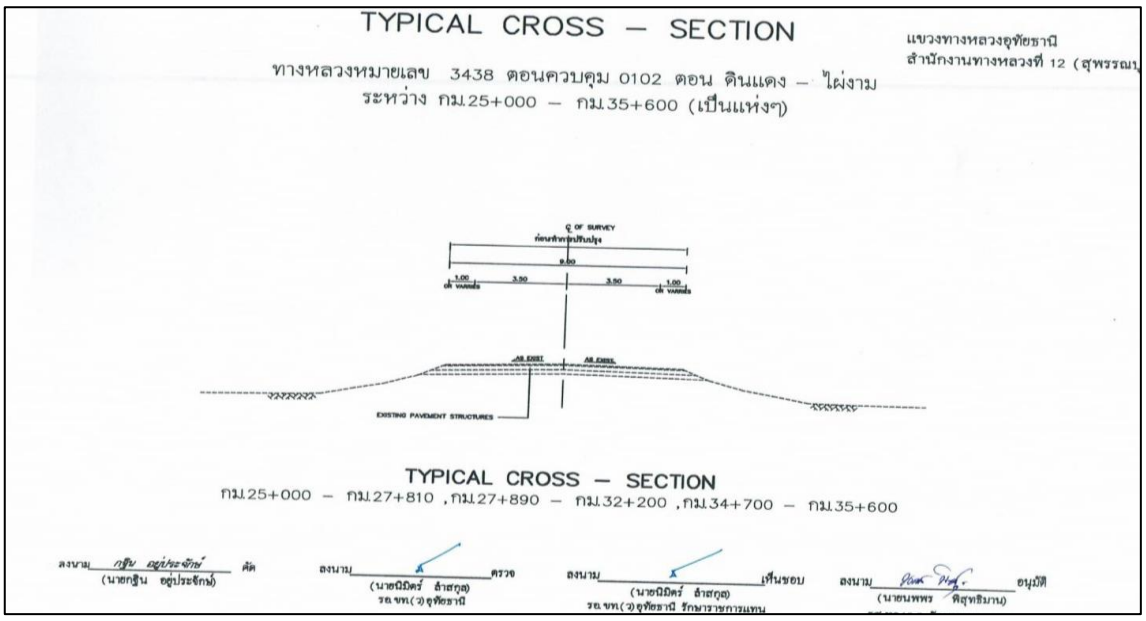
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

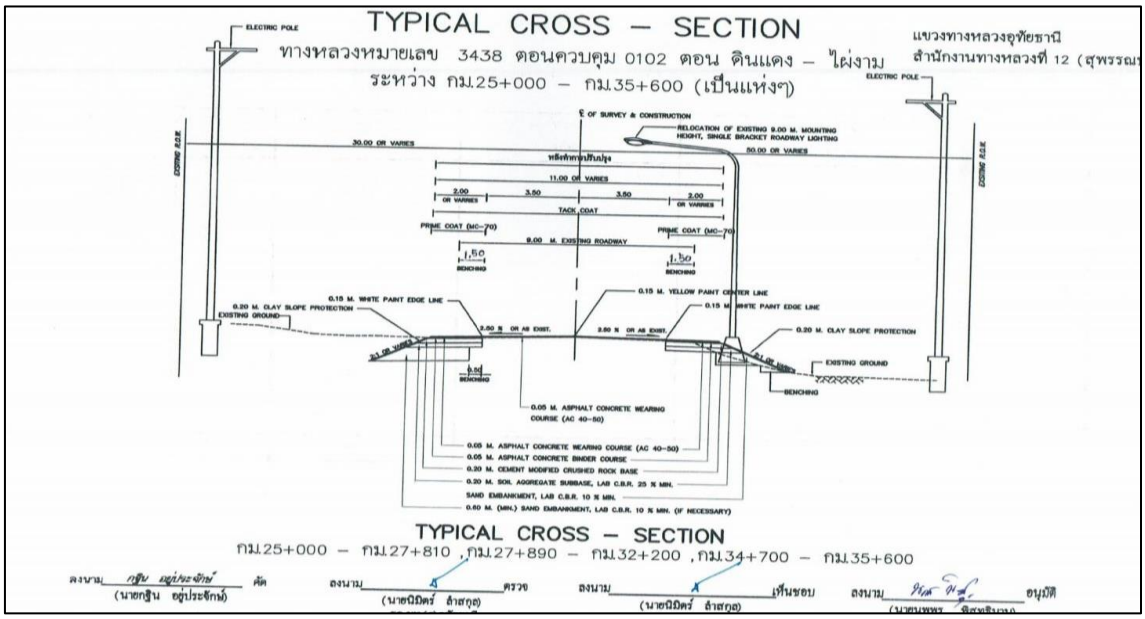
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 25+000

กม. 28+000

กม. 32+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 35+600

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 71 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 8.97

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 58.00 หญิง ร้อยละ 42.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 6.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 22.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 3.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 34.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 3.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 5.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 49.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 2.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 19.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 37.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 44.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 83.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	87.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	13.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☐ A ☑ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง การ์ดเรลทำให้รู้สึกแคบและชิดถนนเกินไปทำให้มอเตอร์ไซค์ต้องเข้ามาวิ่งบนช่องทางจราจร มอเตอร์ไซค์ขับขี่ไม่สะดวก บางจุดไม่มีไฟฟ้า อยากให้เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง ได้รับผลกระทบจากต้นไม้สักขนาดใหญ่ 2 ข้างทาง ที่มีกิ่งร่วงหล่นลงมาขวางทางทำให้เกิดอุบัติเหตุ

1.2 กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางหลวงสายหลัก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา - บรรจบทางหลวงหมายเลข 2067 (บ.บิง)**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 161+281

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 177+500

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 16.219 กม.

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.2/27/2562 ลงวันที่ 25 เม.ย. 2562

วันเริ่มต้น : 26 เม.ย. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 28 พ.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 1,129 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 697,277,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 696,954,892.51 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท ซอยล์ซัพพอร์ตติ้ง จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานก่อสร้างทางที่ 2 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

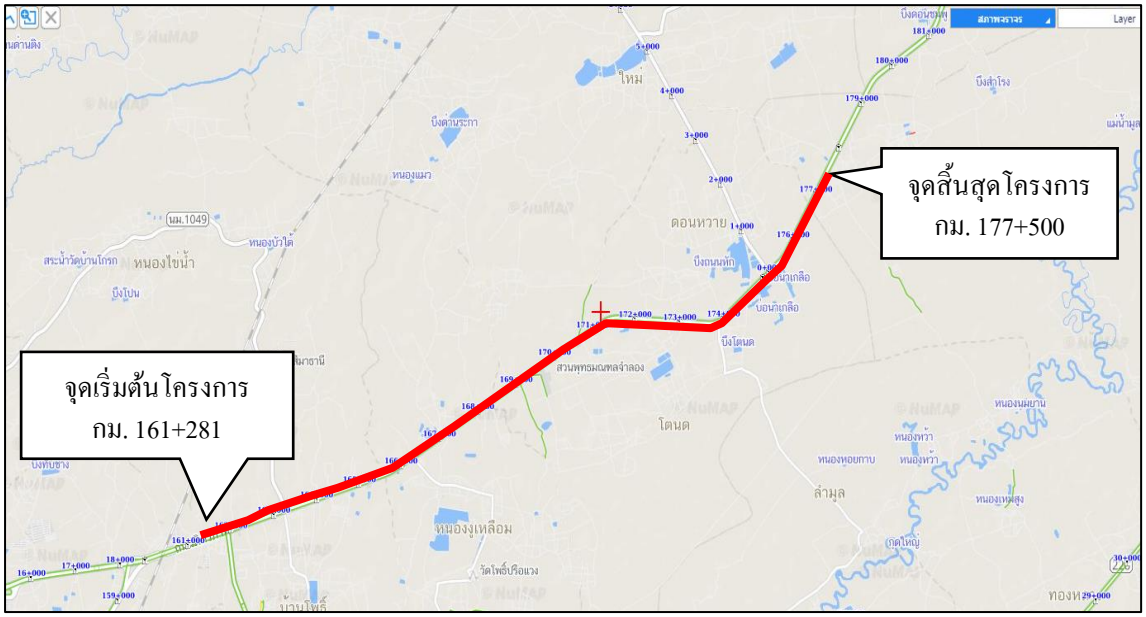
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

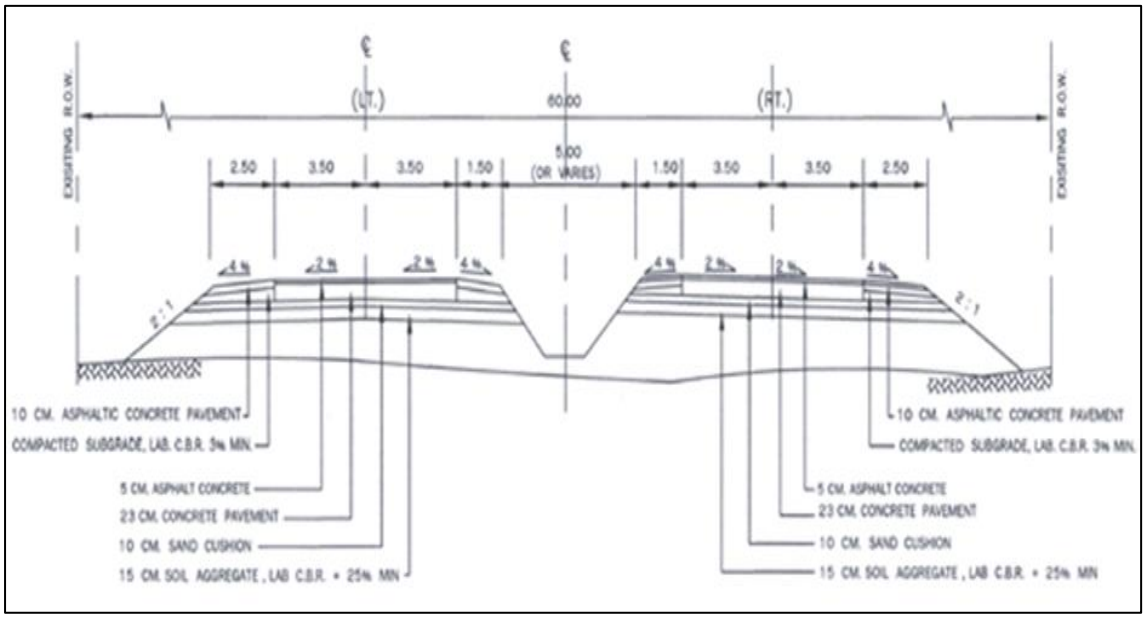
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 6 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 21.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

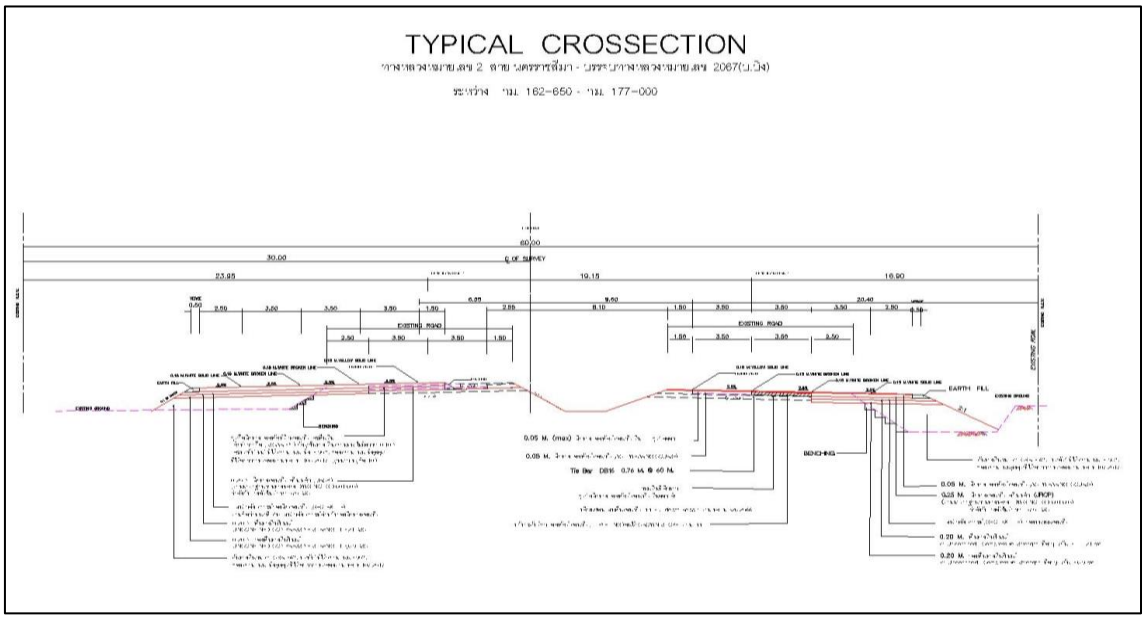
แผนที่ตั้งโครงการ

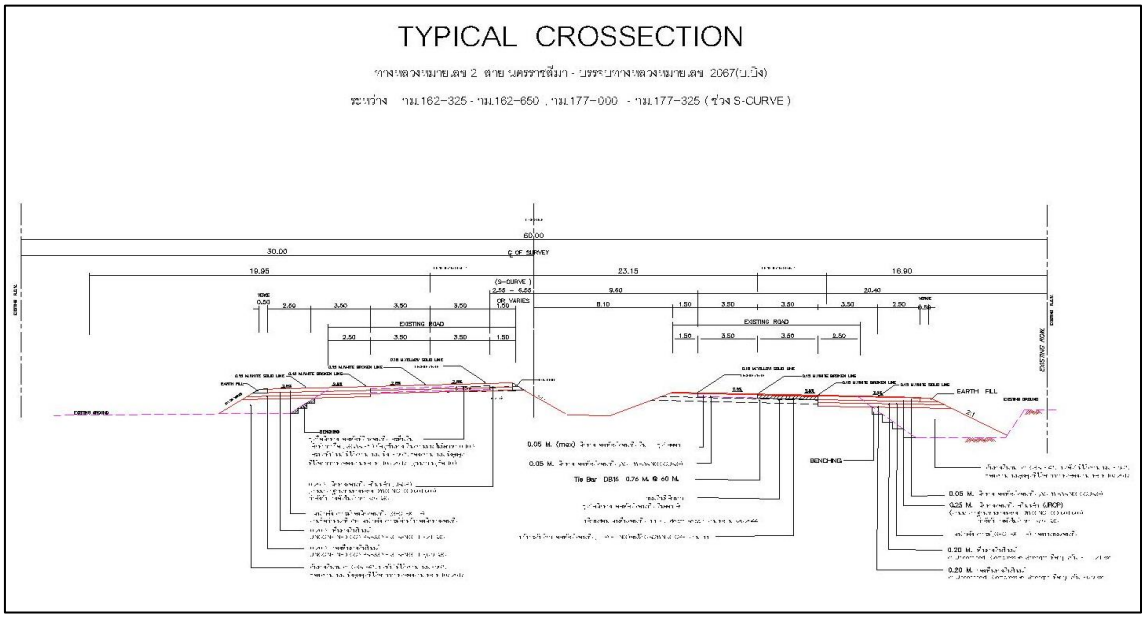


Typical Cross Section ของโครงการ

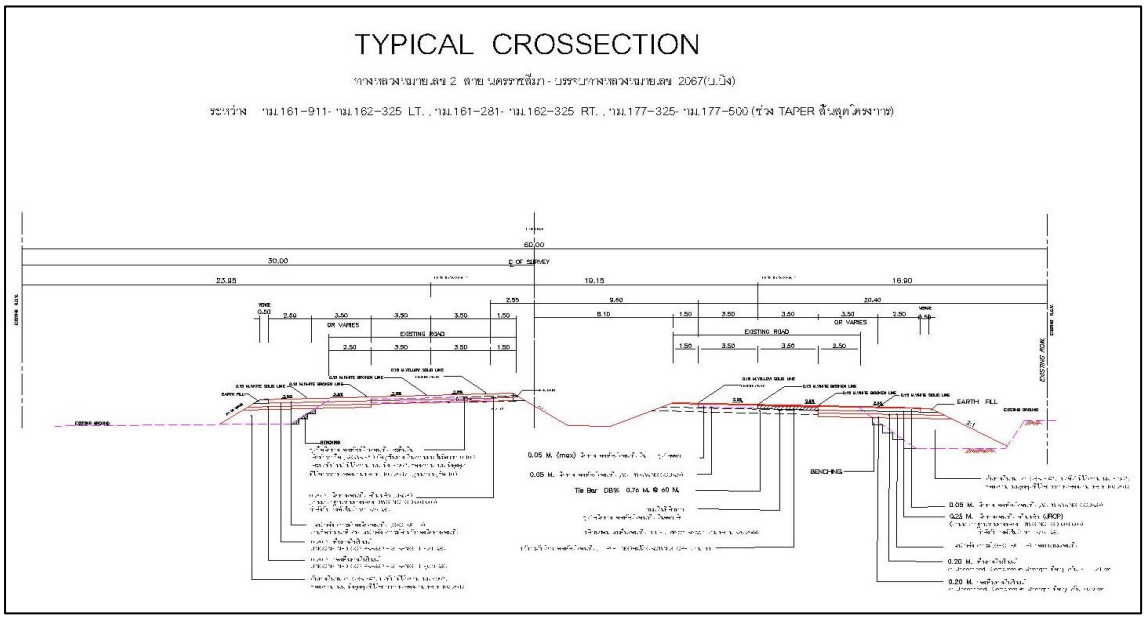


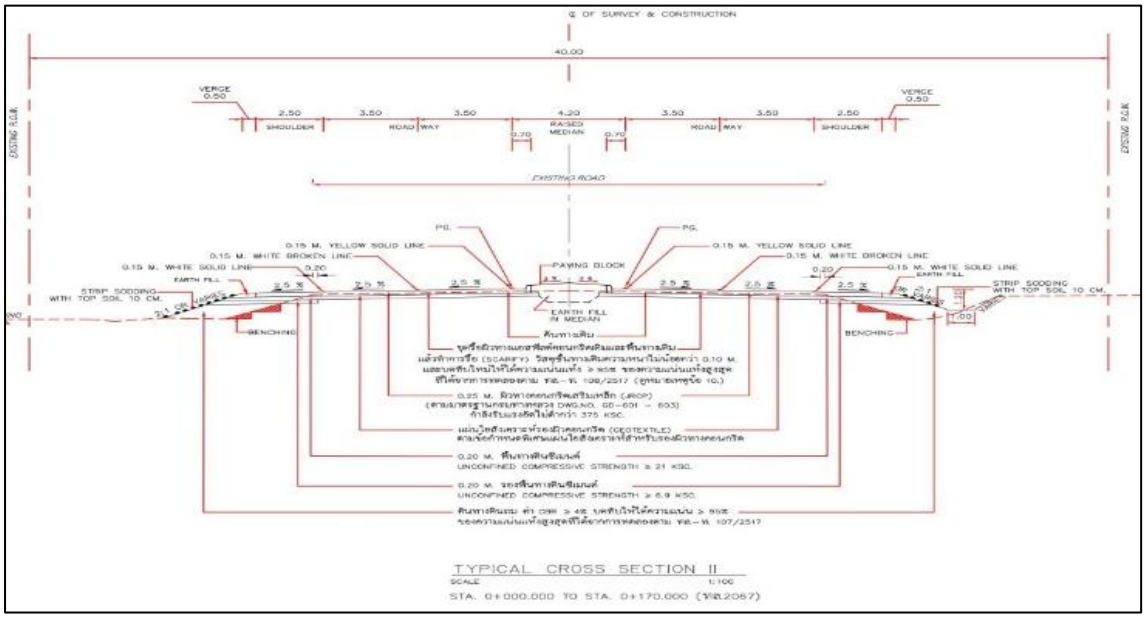
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ





Typical Cross Section หลังดำเนินการ





Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 161+281

กม. 164+000

กม. 167+000

กม. 170+000

กม. 174+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 177+500

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 90.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 15.38

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 44.00 หญิง ร้อยละ 56.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 16.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 18.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 25.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 13.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 1.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 8.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 31.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 12.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 4.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 39.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 34.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 27.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	88.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	12.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	2.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ทางน้ำไหลมายังถนนสายหลักทำให้น้ำท่วมขังบนถนนเพื่อรอระบาย ประมาณครึ่งช่องทางจราจร รถขับขี่ด้วยความเร็วมีการเปิดให้กลับรถบริเวณเกาะกลางทำให้เสี่ยงอันตรายและอุบัติเหตุ

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 41 โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค สาย บ.ท่าทอง – บ.สวนสมบูรณ์ (ขาขึ้น)**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 54+700

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 89+000

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 34.300 กม.

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.1/30/2562 ลงวันที่ 18 มิ.ย. 2562

วันเริ่มต้น : 19 มิ.ย. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 4 มี.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 990 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 738,556,100.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 723,568,258.35 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท ทองมาคอนแทรคเตอร์ จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ช่วงทั่วไปบูรณะผิวทางด้วยผิวแอสฟัลท์ เฉพาะด้านขวาทาง, ช่วงทางแยกปรับปรุงเป็นผิวคอนกรีต และสร้างสะพานข้ามแยก กม.87+090.997

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

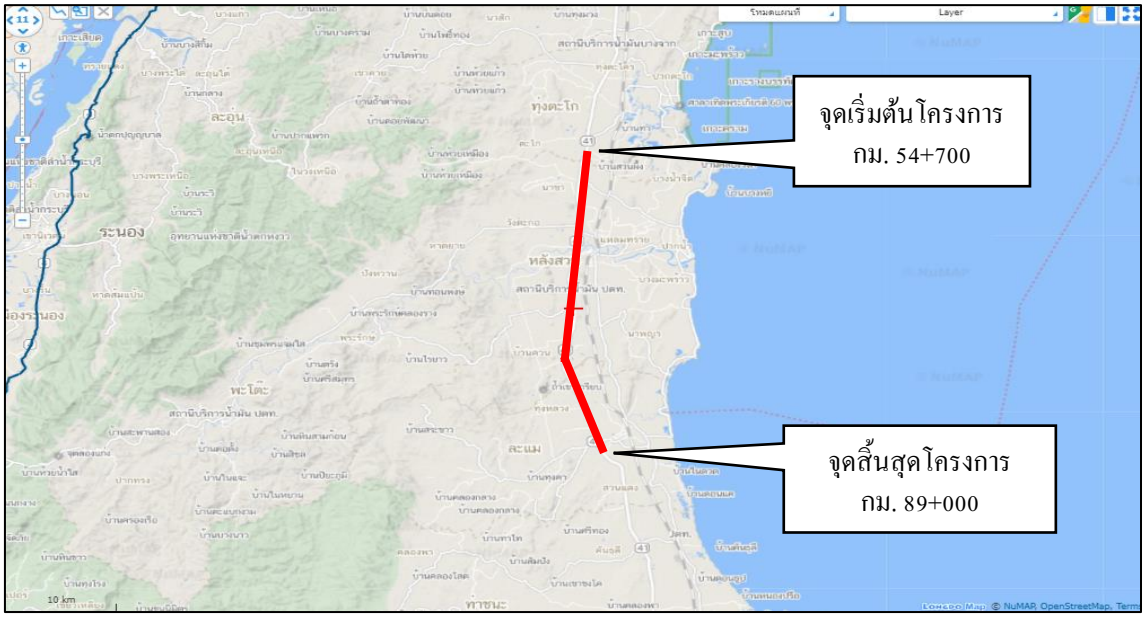
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

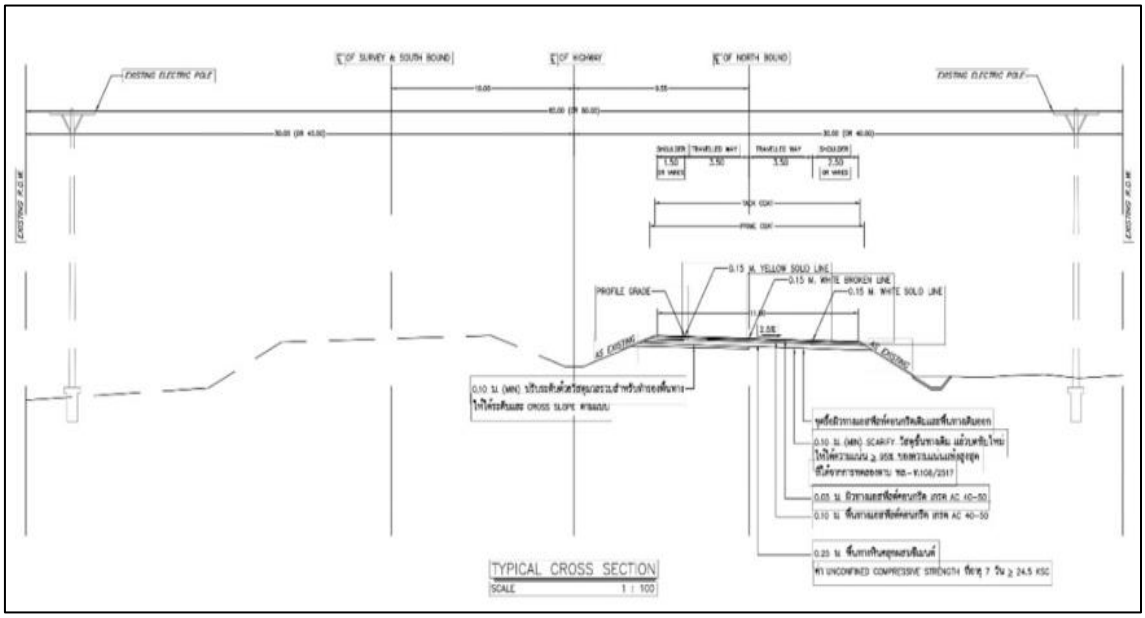
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

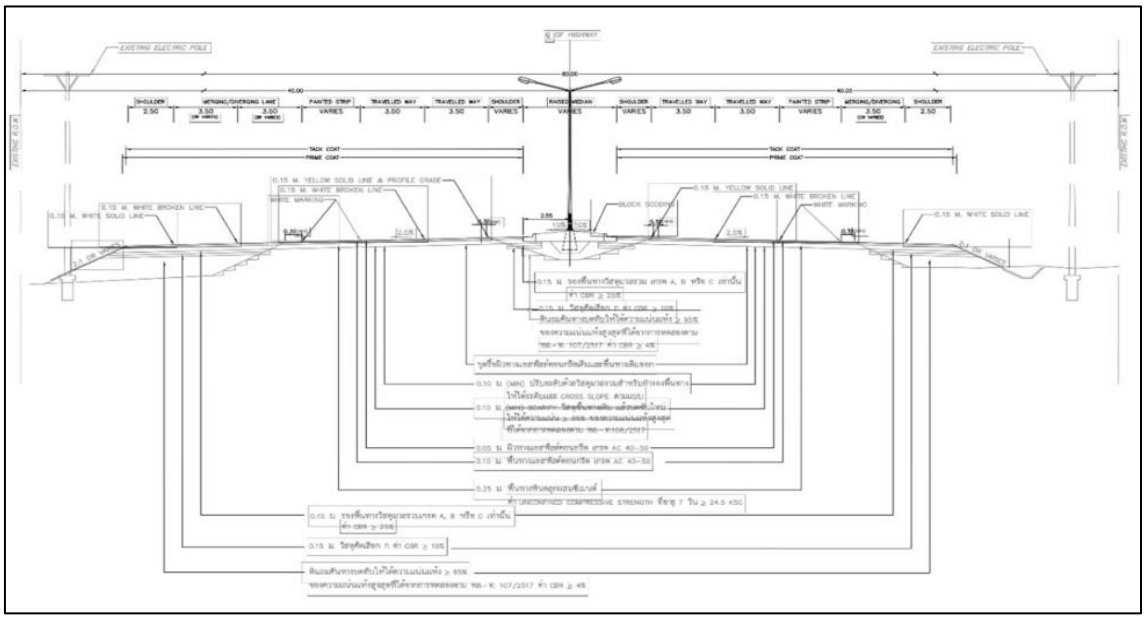
แผนที่ตั้งโครงการ



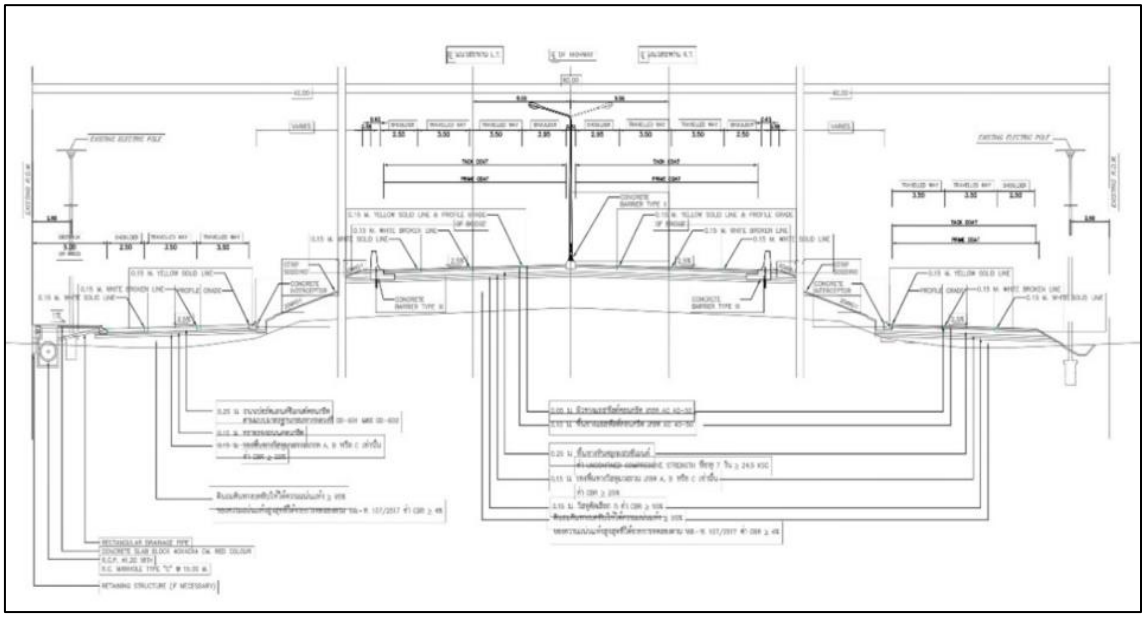
Cross Section ของโครงการ



Cross Section กม.54+700 – กม.89+000 เป็นช่วงๆ



Cross Section กม.86+678 – กม.86+786 และ กม.87+395 – กม.87+675



Cross Section กม.86+984 – กม.87+047 และ กม.87+128 – กม.87+191

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 54+700

กม. 61+000

กม. 62+000

กม. 70+000

กม. 83+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 89+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 80.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 2.56

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 48.00 หญิง ร้อยละ 52.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 12.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 15.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 27.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 17.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 33.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 31.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 36.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 86.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 87.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 13.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

1.3 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 1182 ตอน หาดเสลา - บรรพตพิสัย**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 28+950

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 34+119

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น 1

สัญญาที่ : นว.1/18/2565. ลงวันที่ 14 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 15 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 13 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 59,550,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 59,548,921.37 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : พรสวัสดิ์ก่อสร้าง

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

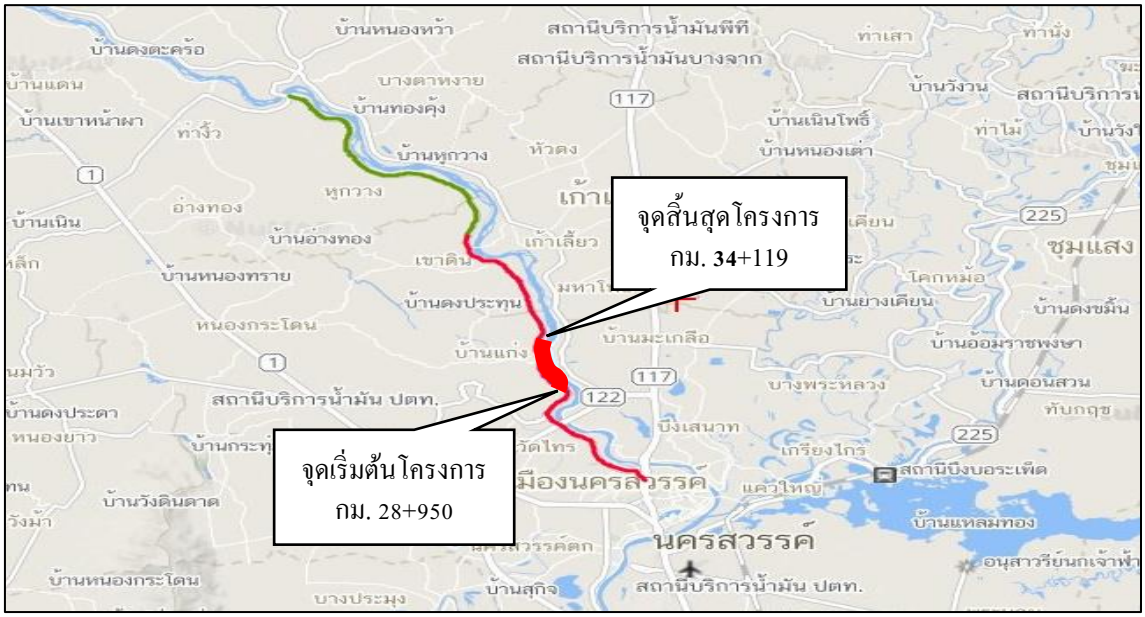
☑ อื่นๆ ตีเส้นแบ่งช่องจราจร.

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

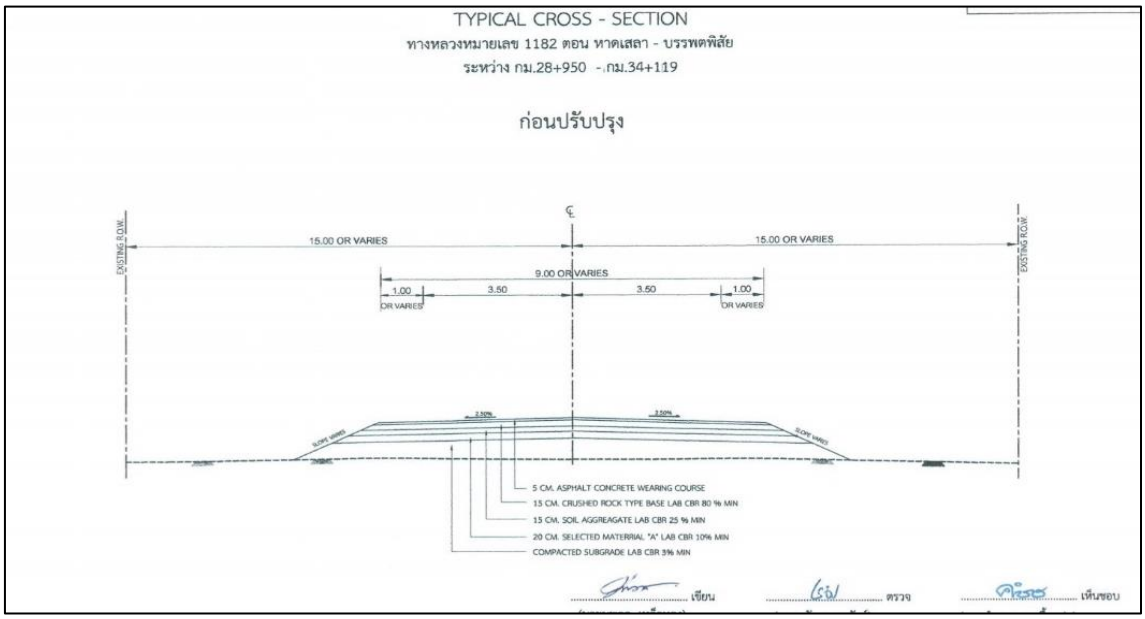
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

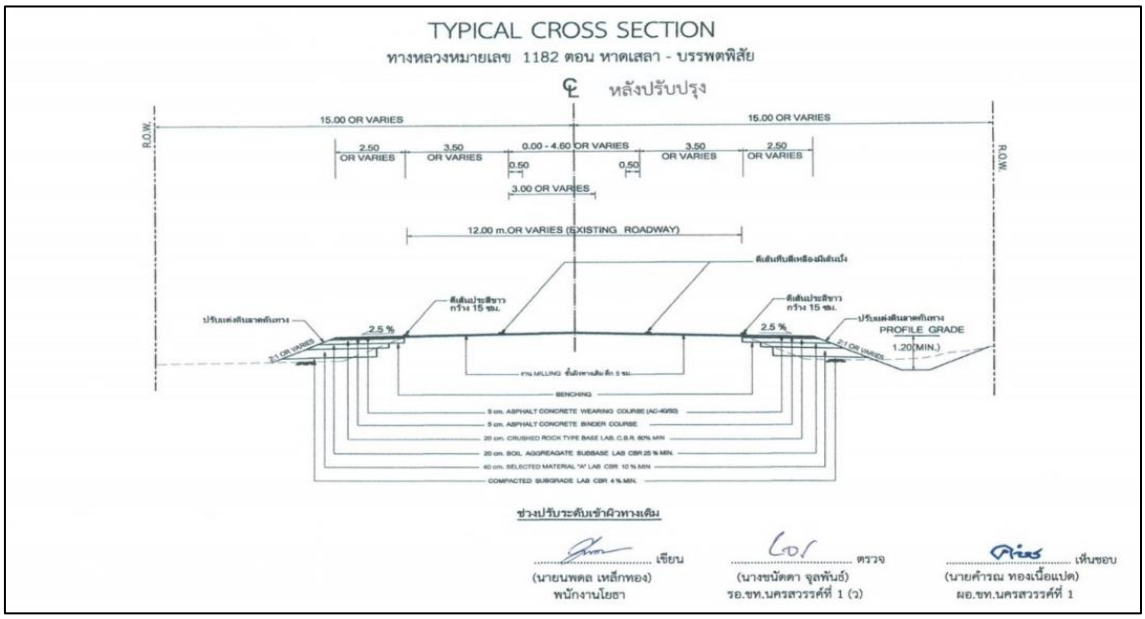
<u>แผนที่ตั้งโครงการ</u>



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 28+950

กม. 31+000

กม. 33+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 34+119

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 80.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 2.56

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 47.00 หญิง ร้อยละ 53.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 16.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 20.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 17.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 20.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 22.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 2.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 48.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 1.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 45.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 23.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	88.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	12.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	2.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง พบปัญหาไฟฟ้าแสงสว่างดับในบางช่วงและยังไม่ได้รับการแก้ไข มีปัญหาน้ำท่วมขังบนไหล่ทาง ถนนไม่เรียบมีสภาพเป็นคลื่น เนื่องจากมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ขับขี่ด้วยความเร็วโดยส่วนใหญ่ไม่มีการคลุมผ้าใบทำให้ดินทรายร่วงหล่นบนถนน

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 1196 ตอน วังโป่ง - ด่านแม่คำมัน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 0+412

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 5+270

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น 1

สัญญาที่ : อต.1/8/2565. ลงวันที่ 25 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 26 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 01 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 43,740,260.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 43,739,345.90 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท จ.จักรวาล 42 จำกัด

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☑ อื่นๆ .ตีเส้นแบ่งช่องจราจร.

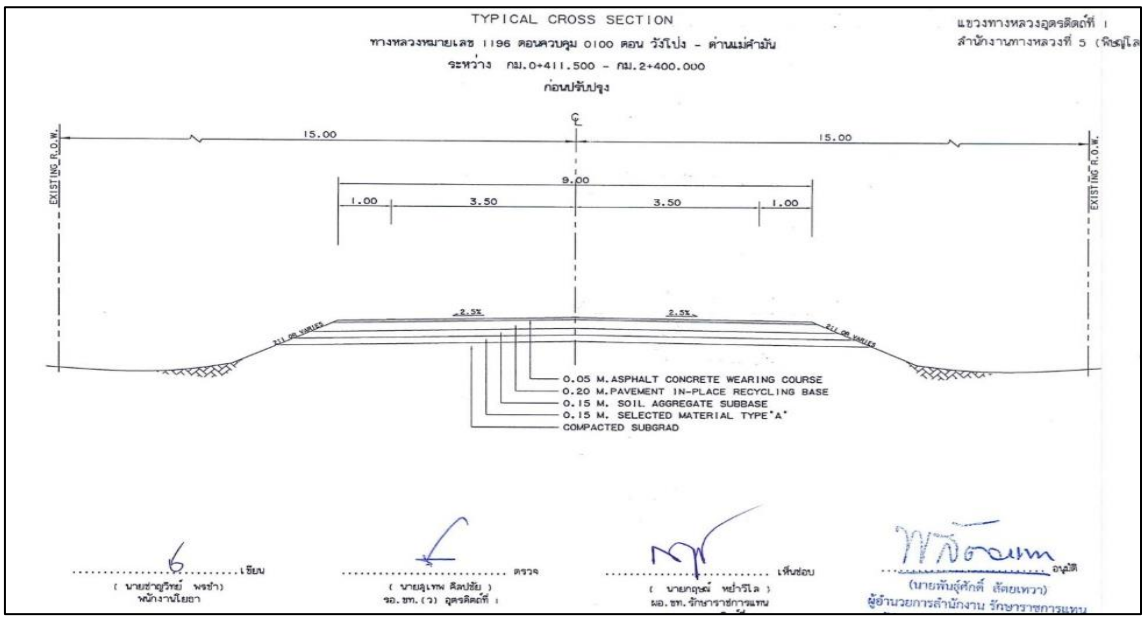
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

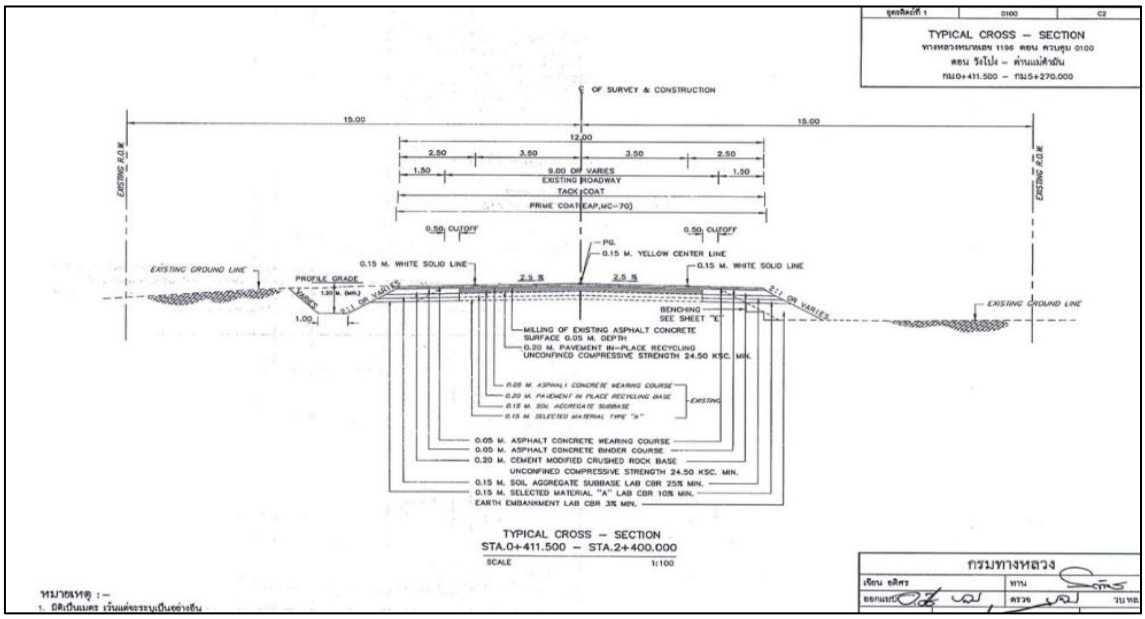
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 0+411

กม. 2+000

กม. 4+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 5+270

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 86.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 10.26

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 51.00 หญิง ร้อยละ 49.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 16.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 20.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 17.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 20.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 22.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 2.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 48.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 1.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 45.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 23.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง_____

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2322 ตอน โคกสูง - หนองกุงใหญ่**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 58+600, 62+075

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 62+743, 65+075

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ขก.1/38/2565. ลงวันที่ 11 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 12 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 10 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 55,983,362.15 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 55,983,271.94 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ณัฐพลก่อสร้าง

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

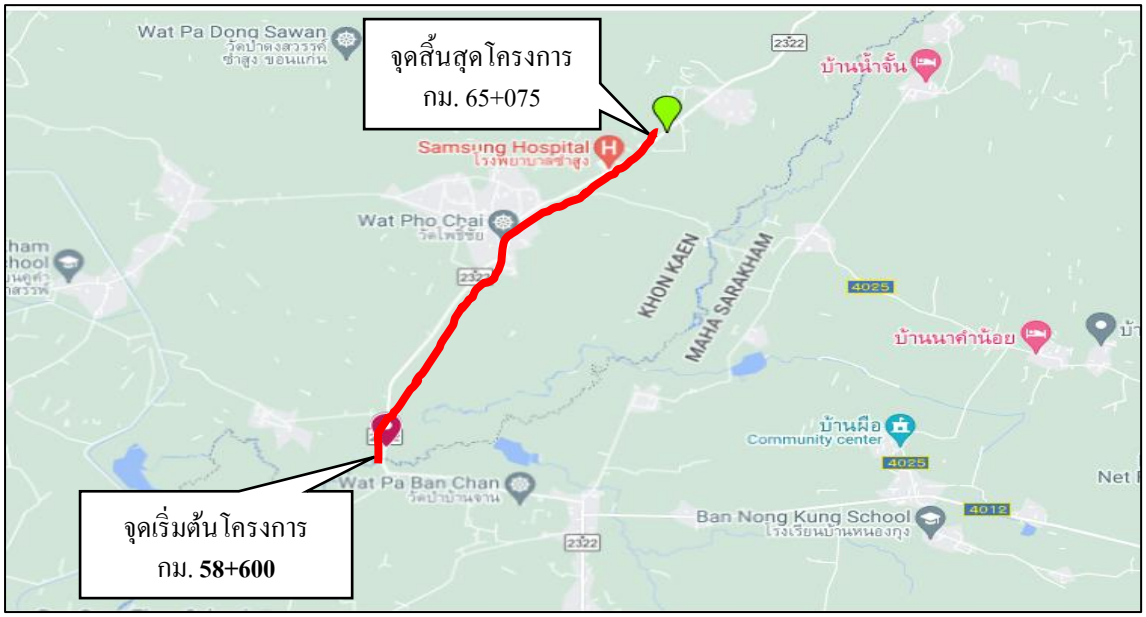
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

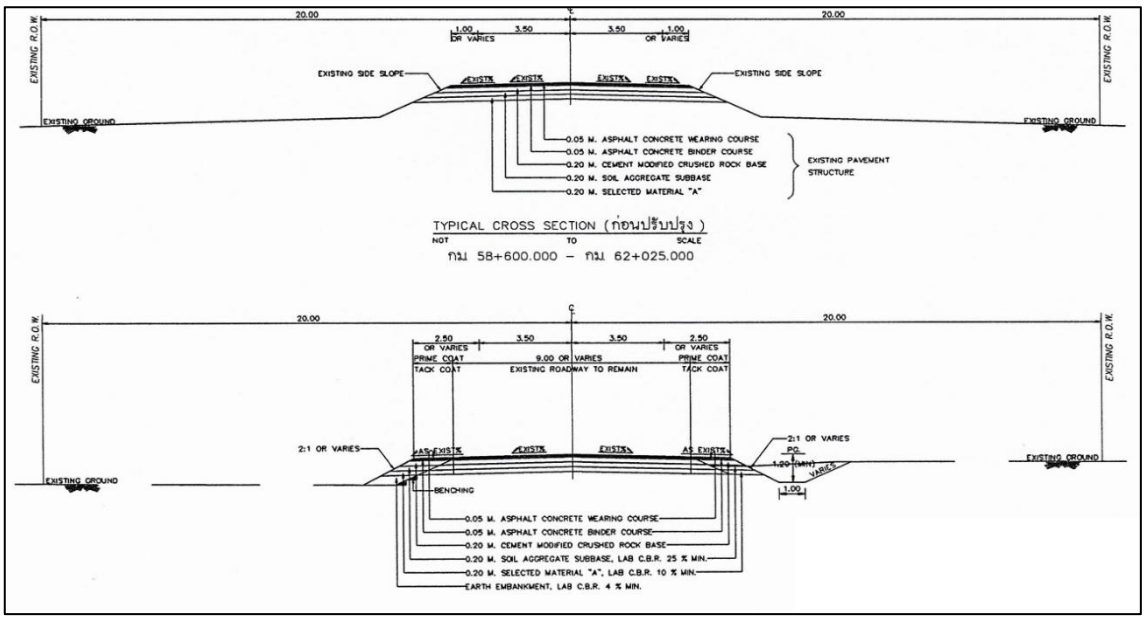
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 13.10 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 1.00 - 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

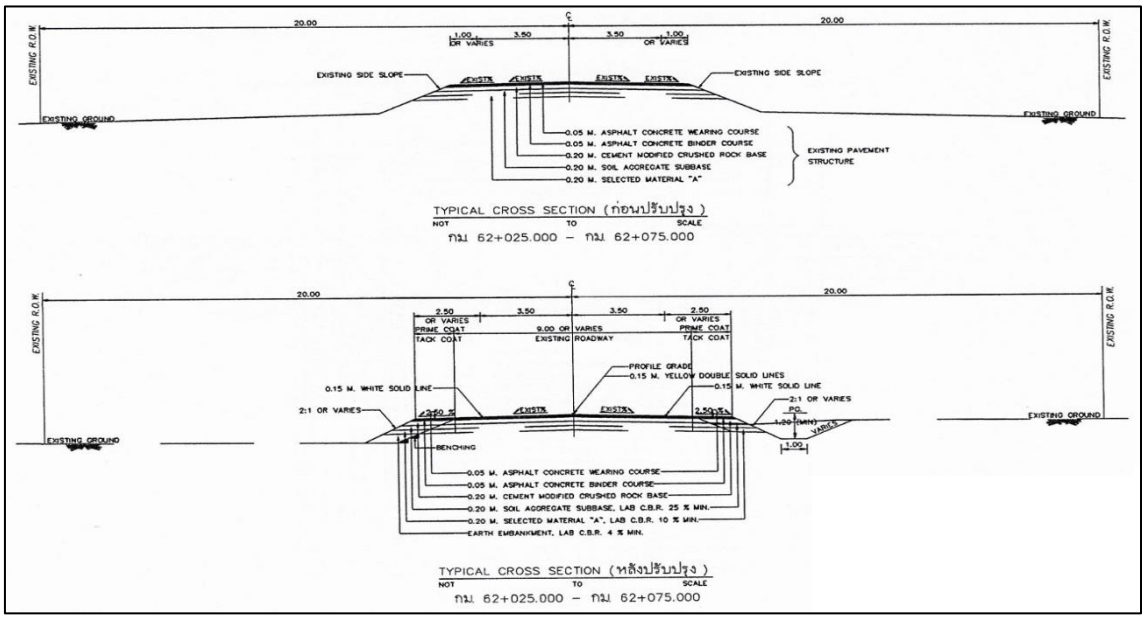
แผนที่ตั้งโครงการ



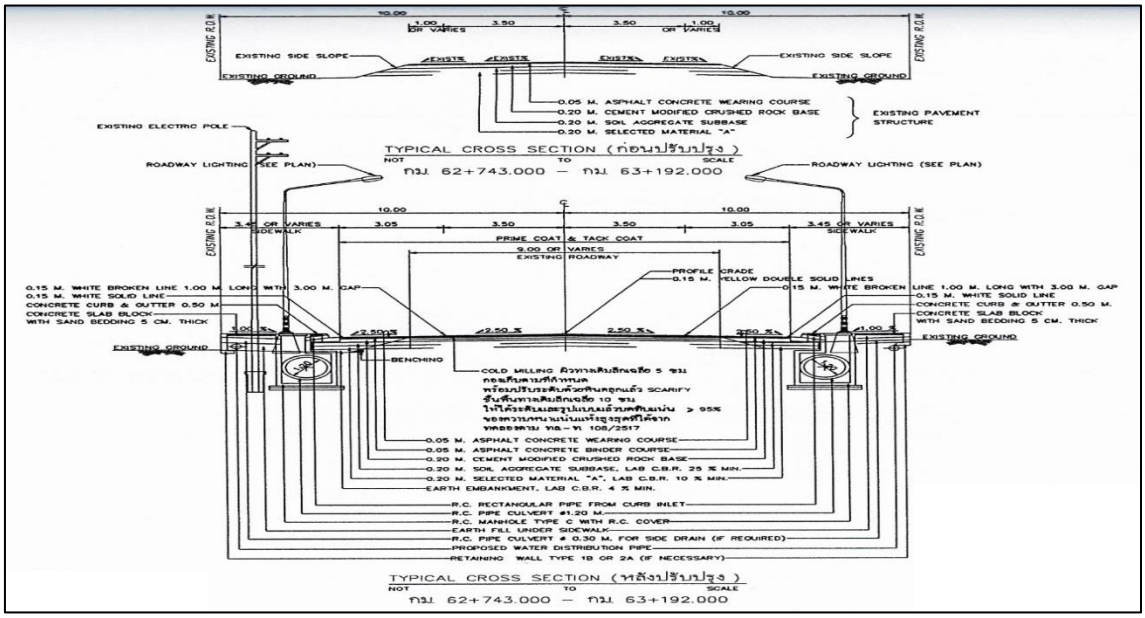
Typical Cross Section ของโครงการ



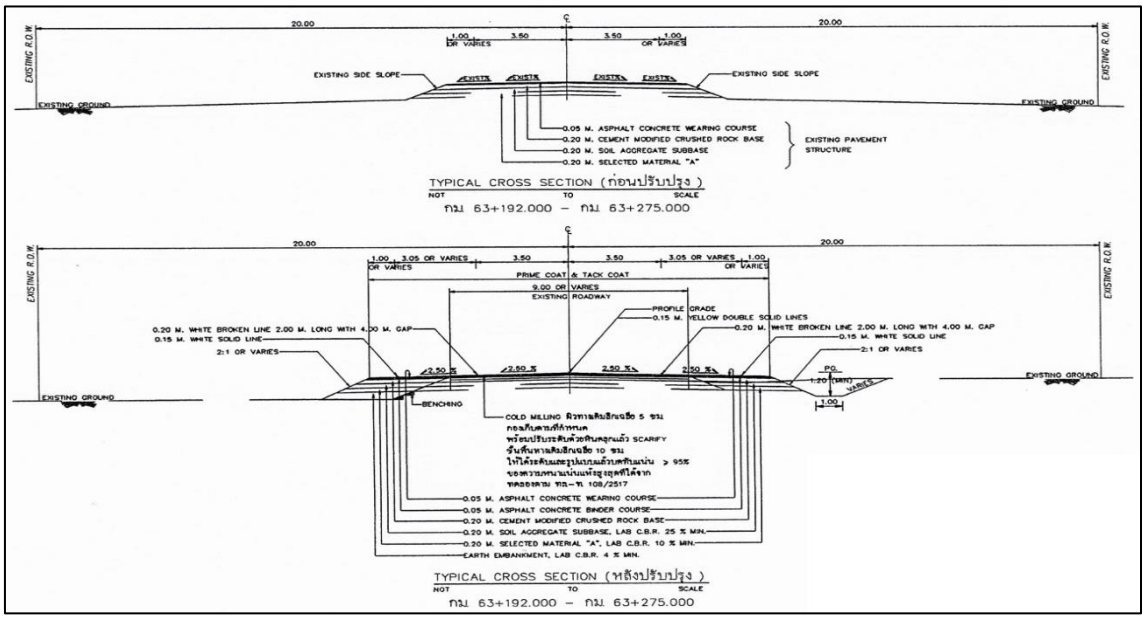
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



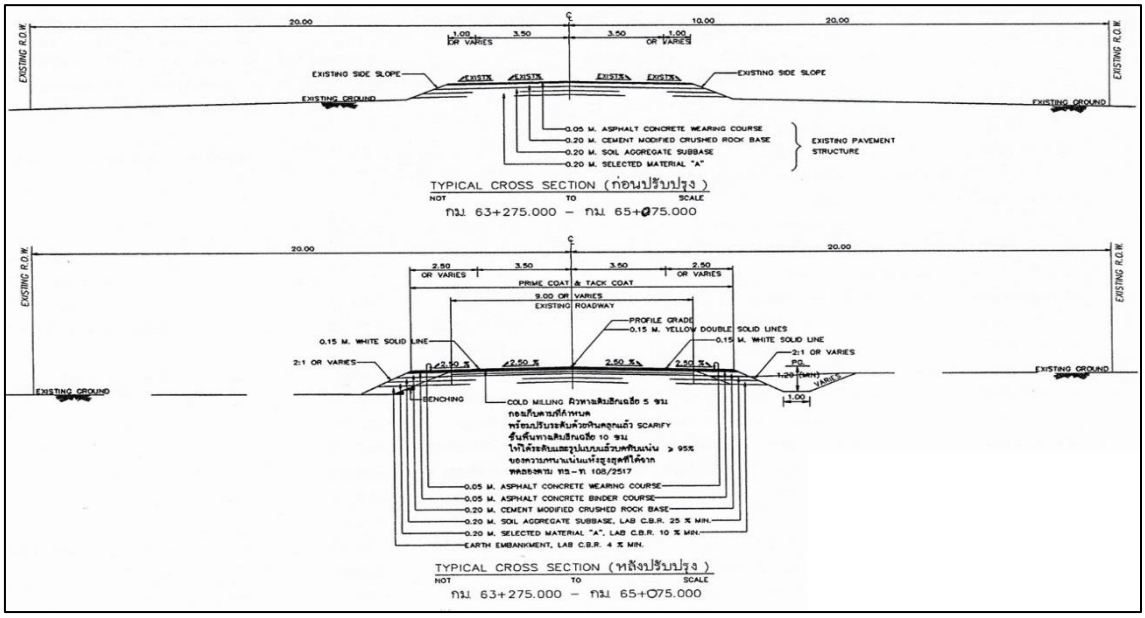
Typical Cross Section



Typical Cross Section



Typical Cross Section



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 58+600

กม. 62+075

กม. 62+743

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 65+075

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 69.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 11.54

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 43.00 หญิง ร้อยละ 57.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 12.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 18.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 19.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 32.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 15.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 1.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 7.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 8.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 21.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 43.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 36.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 89.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	88.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	12.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	2.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☐ A ☑ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ฟุตบาทบางจุดของโครงการมีการทรุดตัว มีเศษอ้อยตกหล่นตลอด 2 ข้างทาง เส้นจราจรเริ่มเลือนลาง มีการรุกล้ำเขตทางเขตทางทำให้คนเดินเท้าเดินทางด้วยความยากลำบาก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3067 ตอน อรัญประเทศ - ไผ่ล้อม**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 3+575

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 4+720

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น 1

สัญญาที่ : สก.17/2565 ลงวันที่ 9 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 10 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 09 ก.ค.. 2565 ระยะเวลาทำการ 150 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 20,093,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 20,092,048.10 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท เอส.พี.ที.ซีวิลกรุ๊ป จำกัด

ผู้ออกแบบ : ส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา) กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

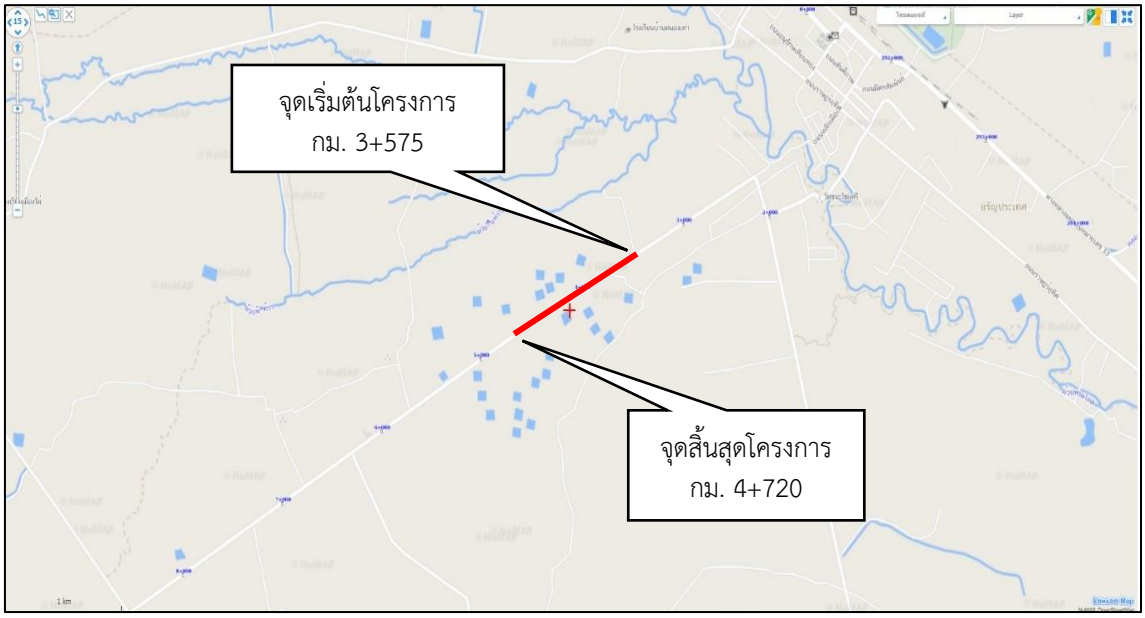
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

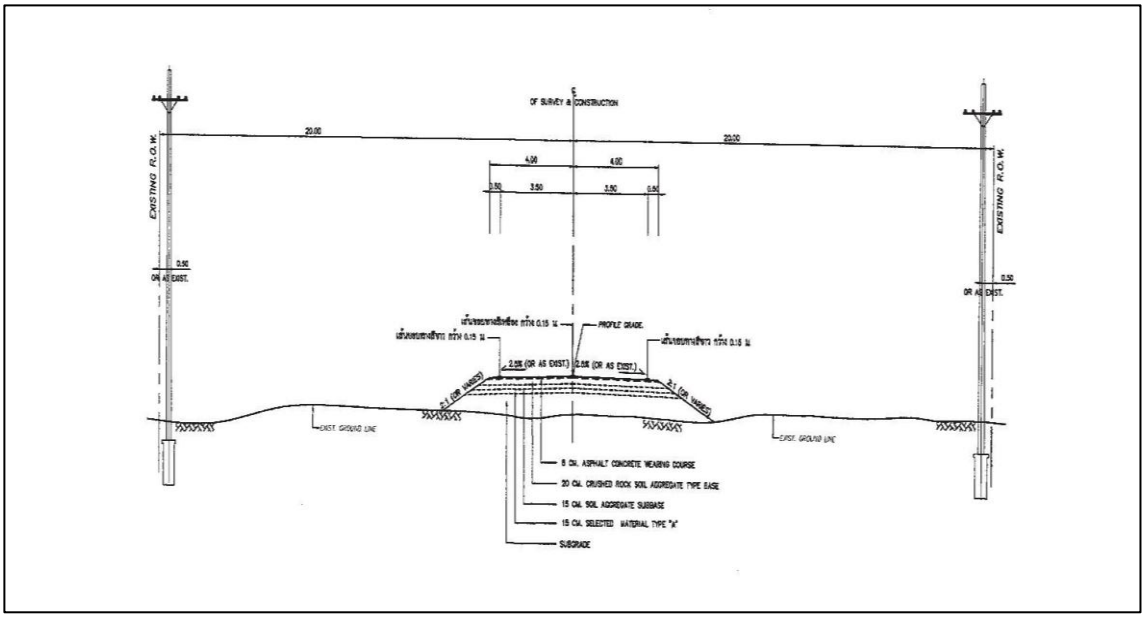
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 0.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

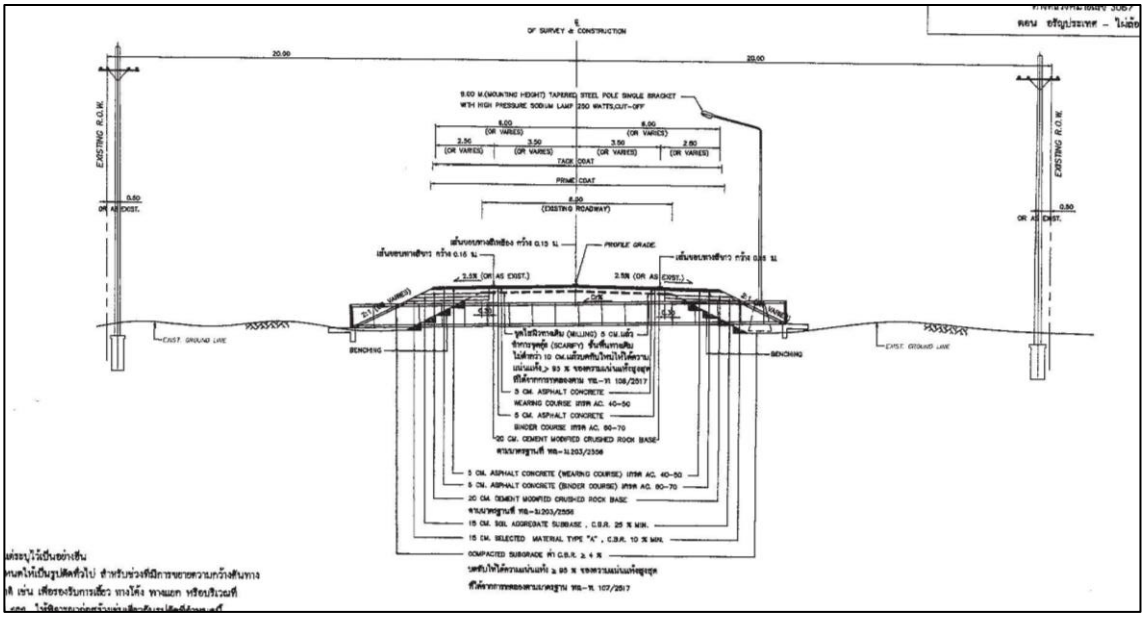
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.3+575

กม.3+800

กม.4+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม.4+720

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 74.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 5.13

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 54.00 หญิง ร้อยละ 46.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 12.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 22.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 18.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 13.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 23.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 3.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 3.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 9.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 37.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 8.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 51.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 17.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 85.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 86.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 86.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 14.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3701 ตอน บางควาย - เขาดิน ระหว่าง กม.42+055 – กม.43+700 และ กม.48+625 – กม.52+000**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 42+055

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 52+000

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น 2

สัญญาที่ : ฉช.2/2565 ลงวันที่ 27 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 28 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 26 ก.ค.. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 44,673,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 44,657,661.46 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท เกตเวย์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด

ผู้ออกแบบ : ส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักงานทางหลวงที่ 14 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

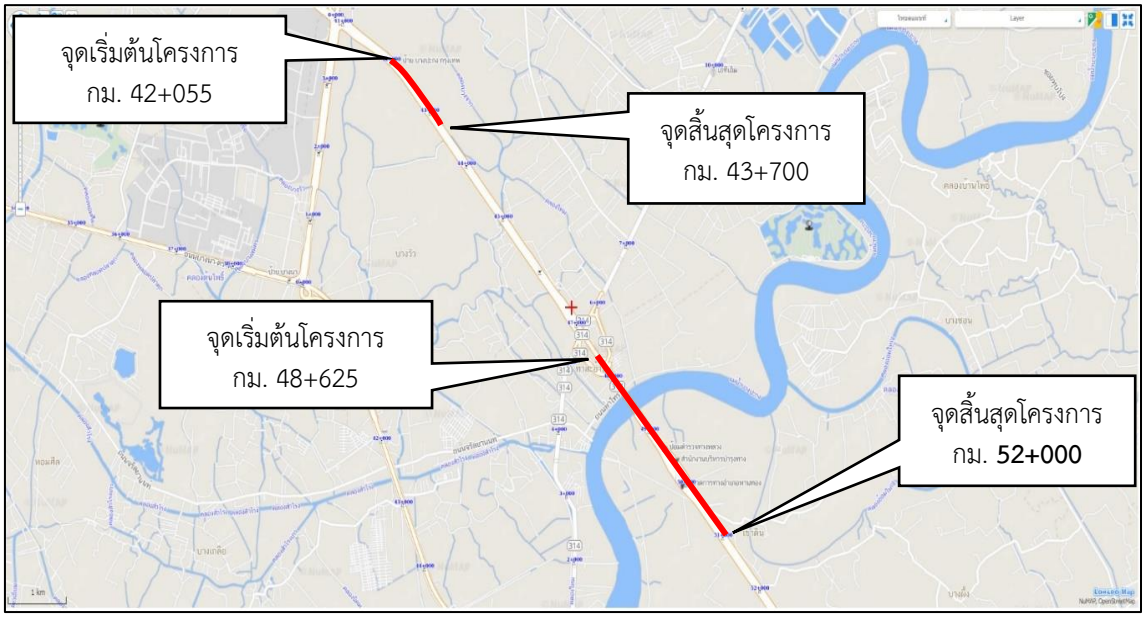
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ มี ☑ ไม่มี

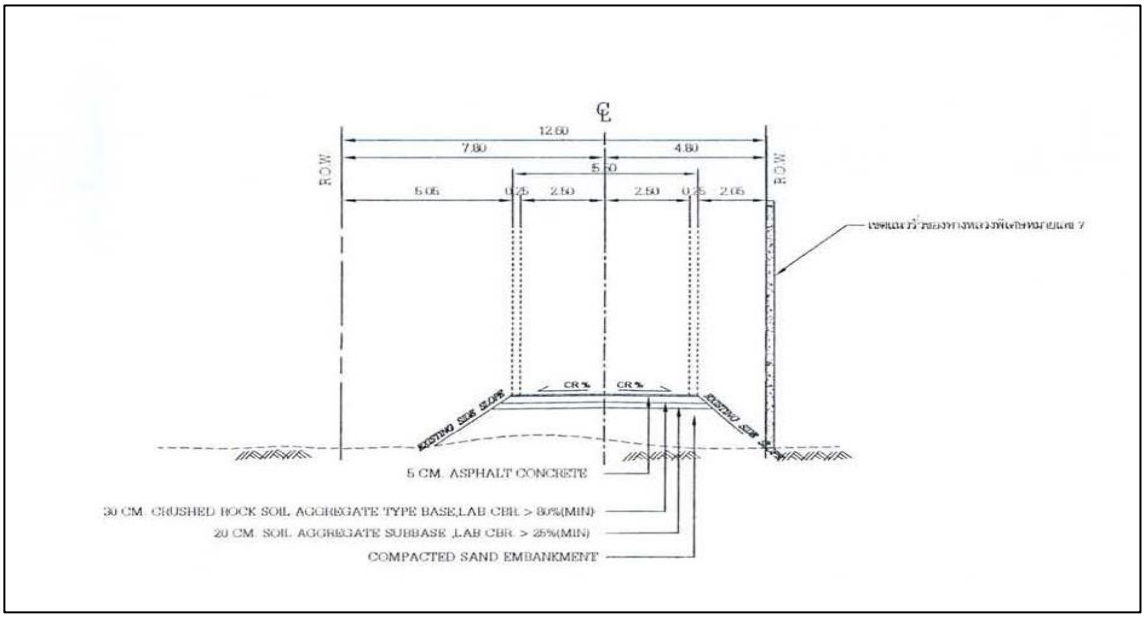
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 2.50 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 0.25 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

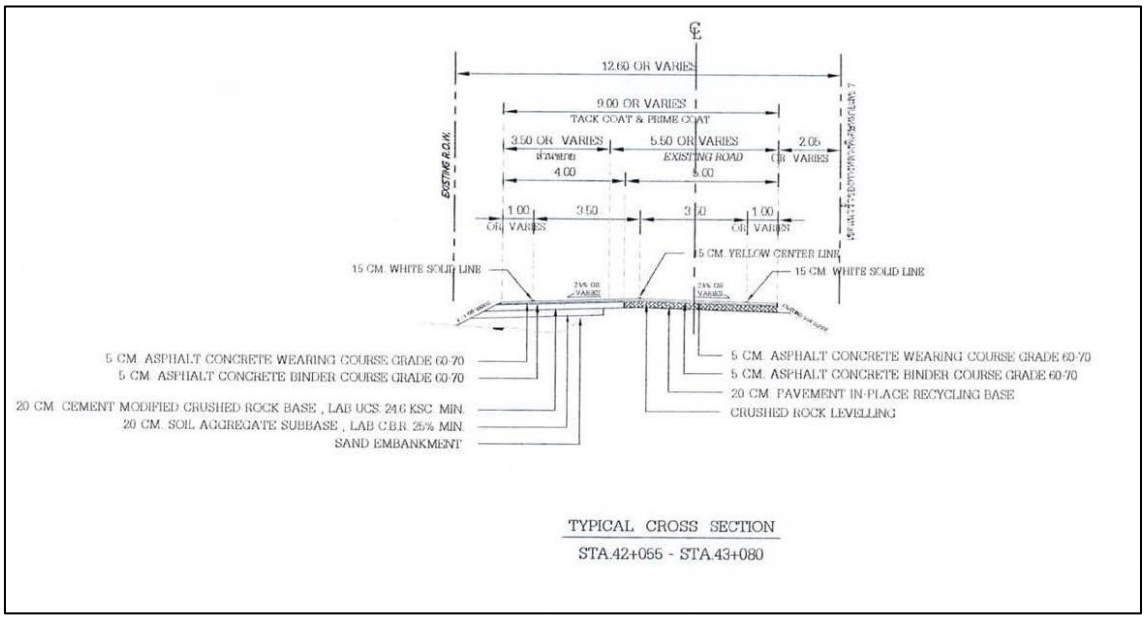
แผนที่ตั้งโครงการ



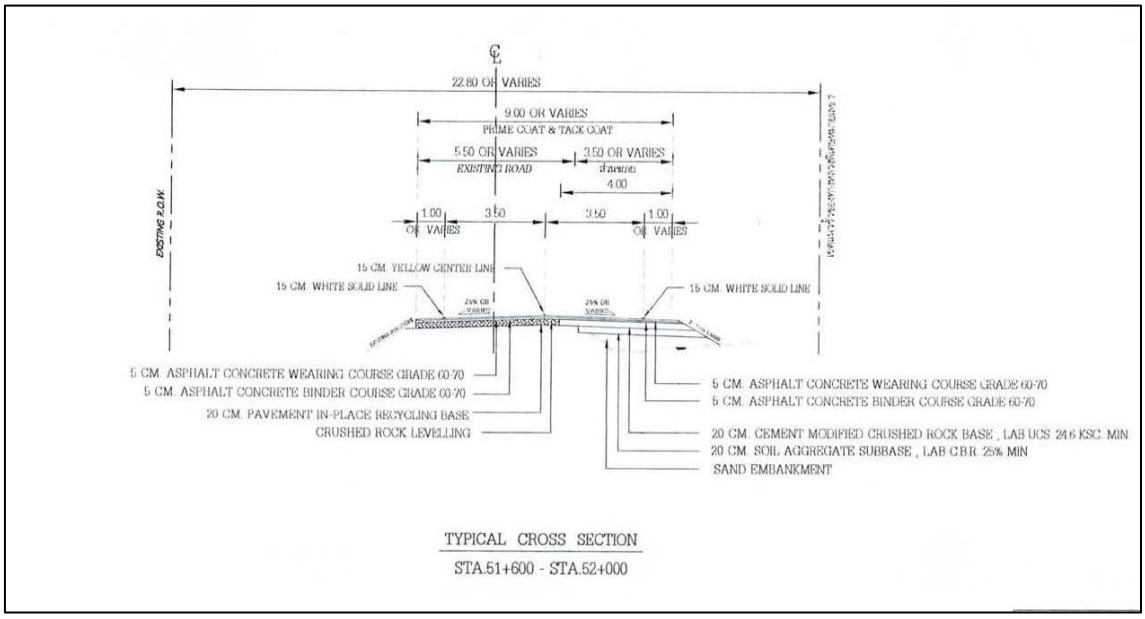
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.42+055

กม.43+000

กม.49+800

จุดสิ้นสุดโครงการ กม.52+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 79.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 1.28

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 52.00 หญิง ร้อยละ 48.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 23.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 8.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 15.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 6.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 7.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 5.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 2.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 5.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 44.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 38.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 88.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	87.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	13.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☐ A ☑ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ในเวลากลางคืนมีบางช่วงที่ค่อนข้างมืดเห็นควรติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติมในช่วงที่ยังไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง

1.4 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 1 ตอน โคกสำโรง -หนองม่วง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 203+810

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 206+761

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลบ.1/49/2565 ลงวันที่ 24 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 25 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 31 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 54,941,954.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 54,851,214.44 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : หจก. เขาพระงามคอนสตรัคชั่น

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

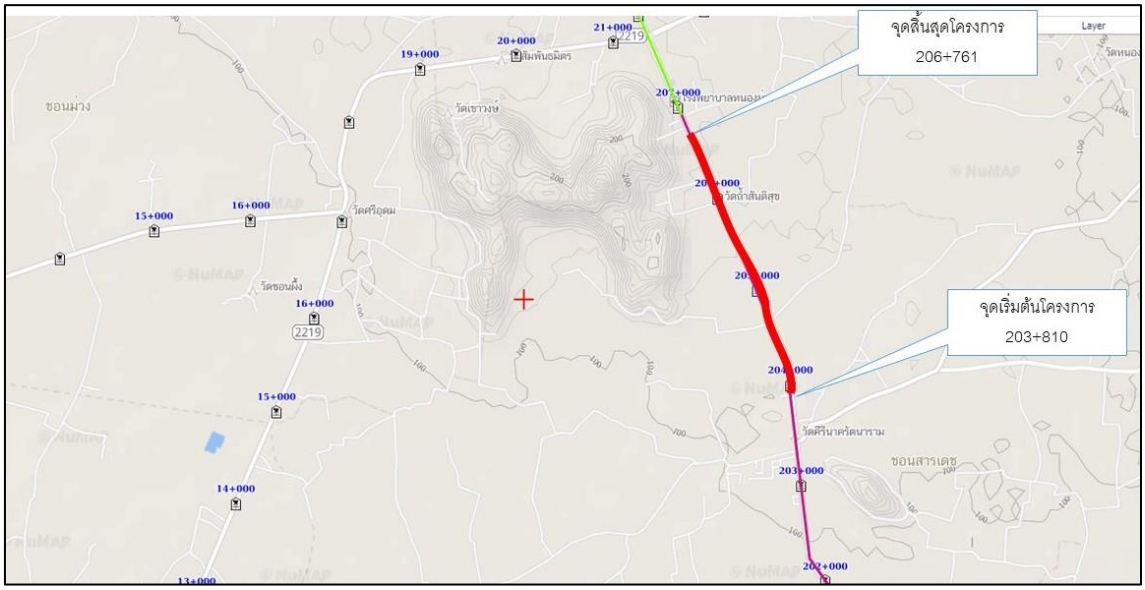
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

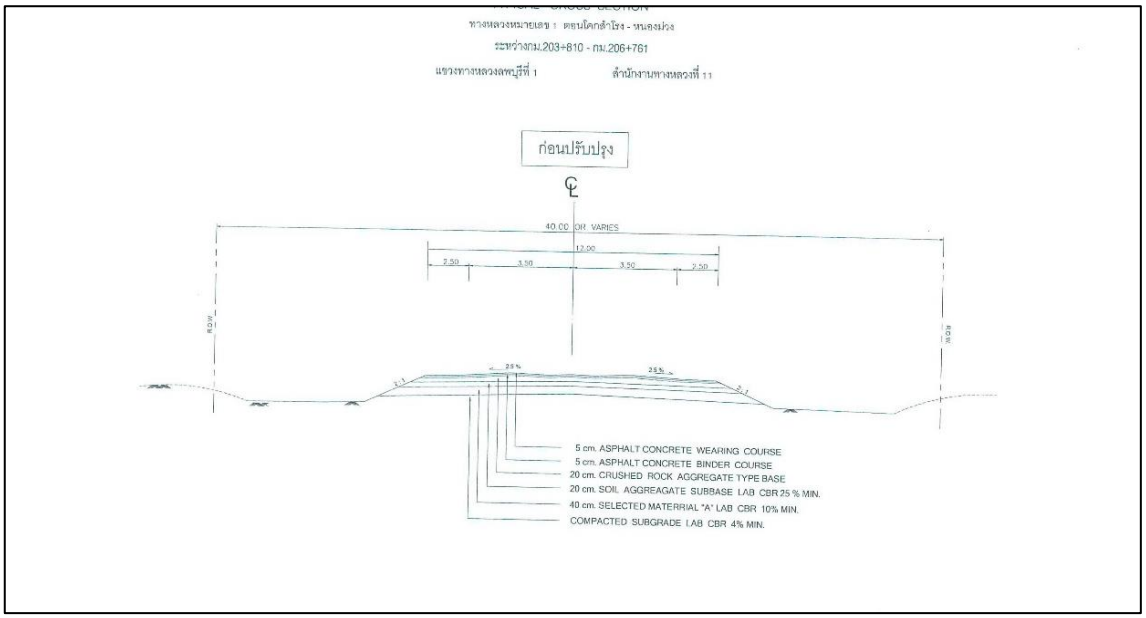
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

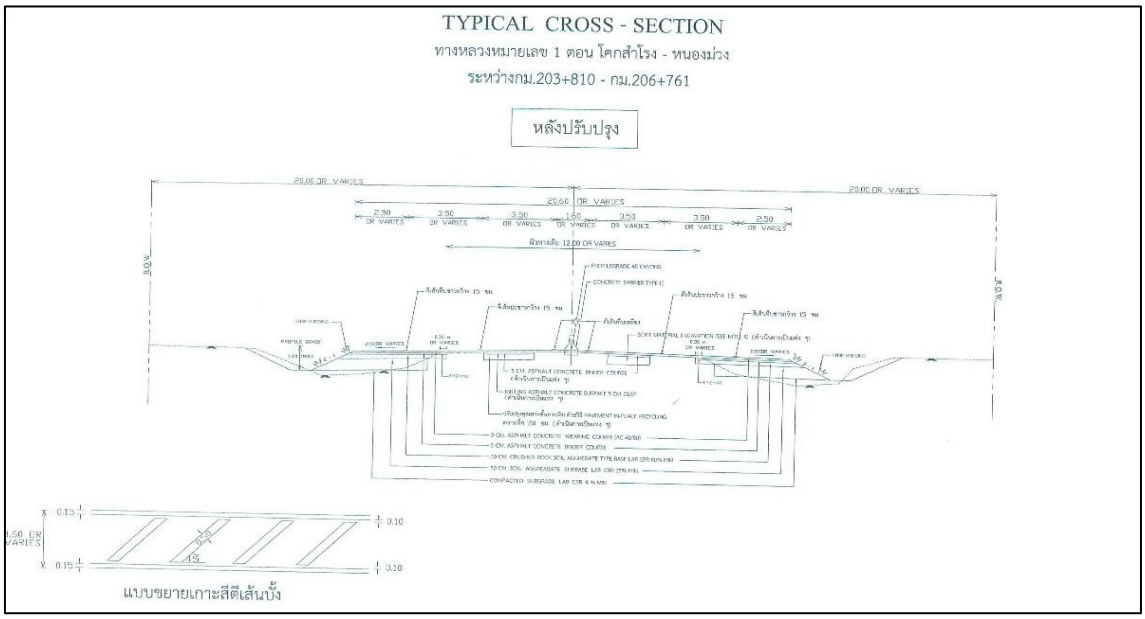
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. กม.203+810

กม. กม.204+000

กม. 205+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 206+761

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 81.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 3.85

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 458.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 6.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 20.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 22.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 20.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 23.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 5.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 4.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 12.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 48.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 38.00
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 45.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 23.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 86.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 88.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ช่วงทางโค้งเกาะกลางใช้แบริเออร์กั้นและเกาะยกมีระยะทางไม่น้อยกว่า 1 กม. ทำให้ชาวบ้านกลับรถไกล บางคันมีการขับรถย้อนศรโดยเฉพาะจักรยานยนต์ แต่โดยรวมอุบัติเหตุลดลงกว่าเดิม กลางคืนมีความปลอดภัยกว่าเดิม เพราะมีไฟฟ้าแสงสว่าง ถนนกว้างขึ้นอันตรายจากการแซงหรืออุบัติเหตุแบบ 2 ช่องน้อยลงมาก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2 ตอน ดอนหวาย - บ้านวัด**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 206+075

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 207+075

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : 1 นร. 7/2565 ลงวันที่ 27 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 28 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 02 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 49,847,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 49,845,564.95 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท ราชสีมาบวร (1996) จำกัด

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

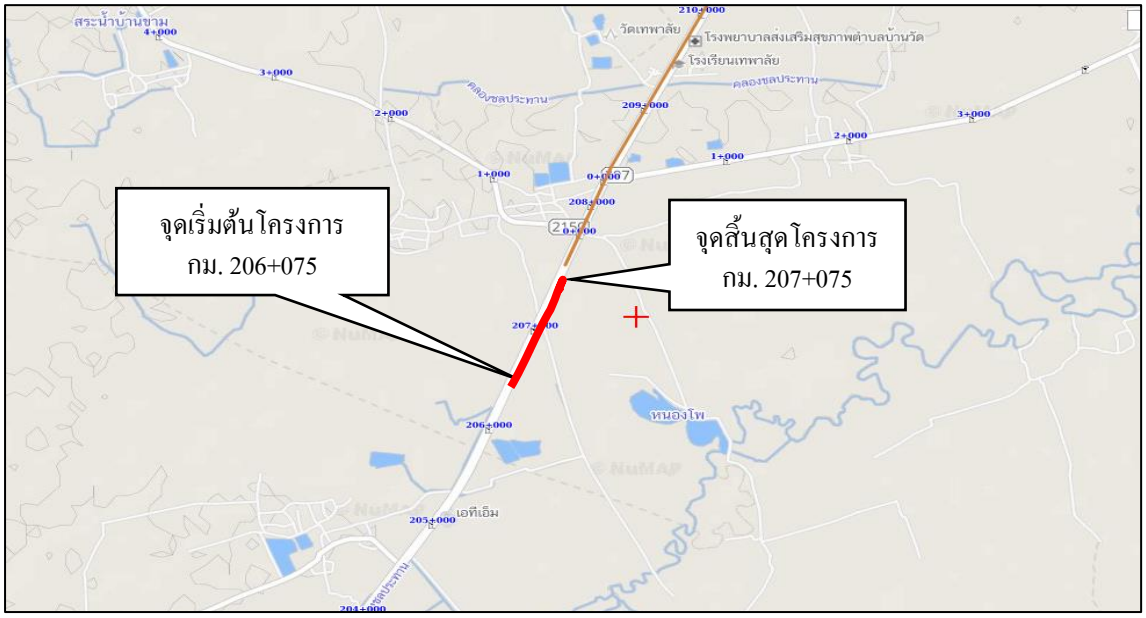
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

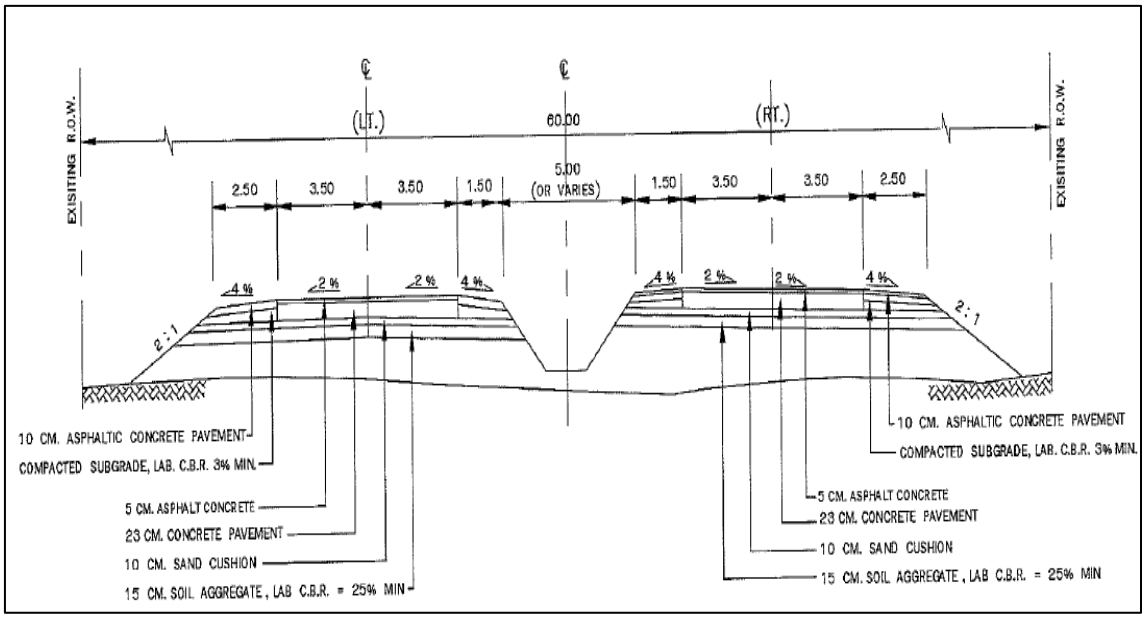
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 6 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 21.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

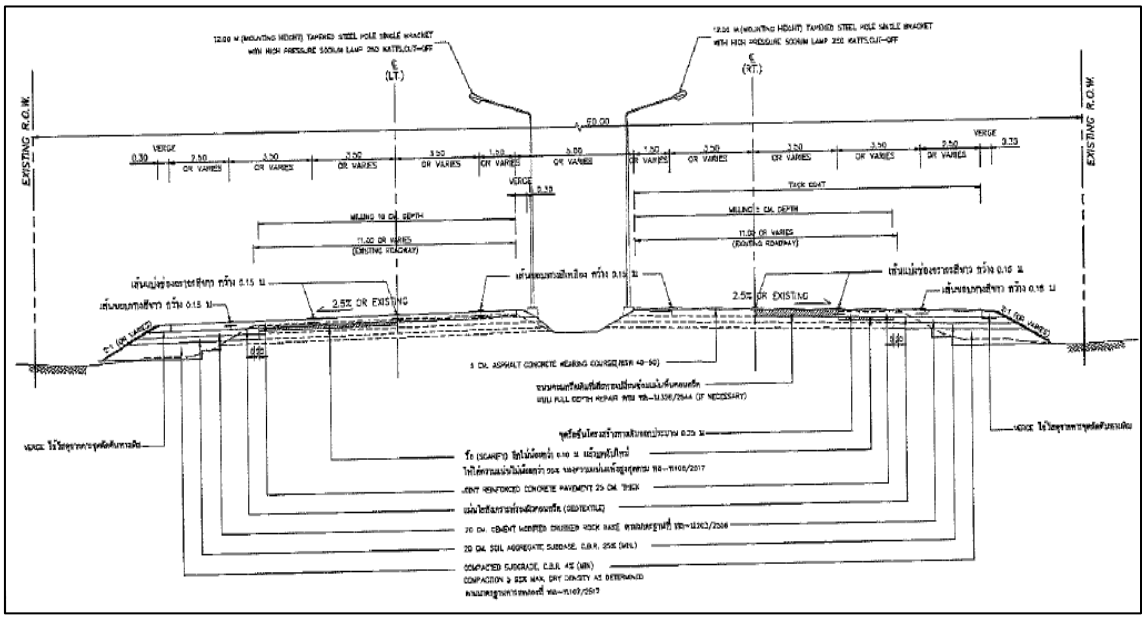
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 206+075

กม. 206+300

กม. 206+700

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 207+075

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 87.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 11.54

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 58.00 หญิง ร้อยละ 42.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 22.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 3.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 25.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 23.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 3.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 3.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 49.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 37.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 8.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 6.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 55.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 39.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 89.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	88.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	12.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	2.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง มีขยะบริเวณตลอดสองข้างทาง จุดกลับรถค่อนข้างไกล รถขับขี่ด้วยความเร็วทำให้การข้ามถนนค่อนข้างลำบากมาก บริเวณหน้าโรงเรียนยังไม่มีสะพานลอยหรือทางม้าลาย

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2 ตอน บ้านวัด - ตาลาด**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 209+000

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 210+675

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : 1 นร. 8/2565 ลงวันที่ 27 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 28 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 02 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 59,557,700.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 59,556,817.71 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท ราชสีมาบวร (1996) จำกัด

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

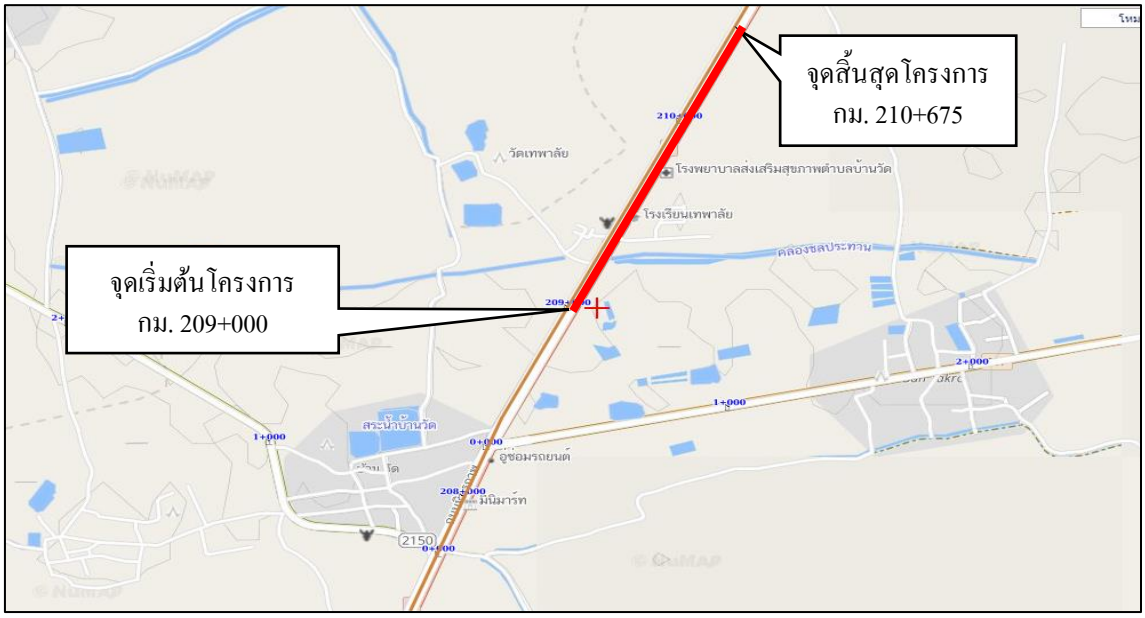
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

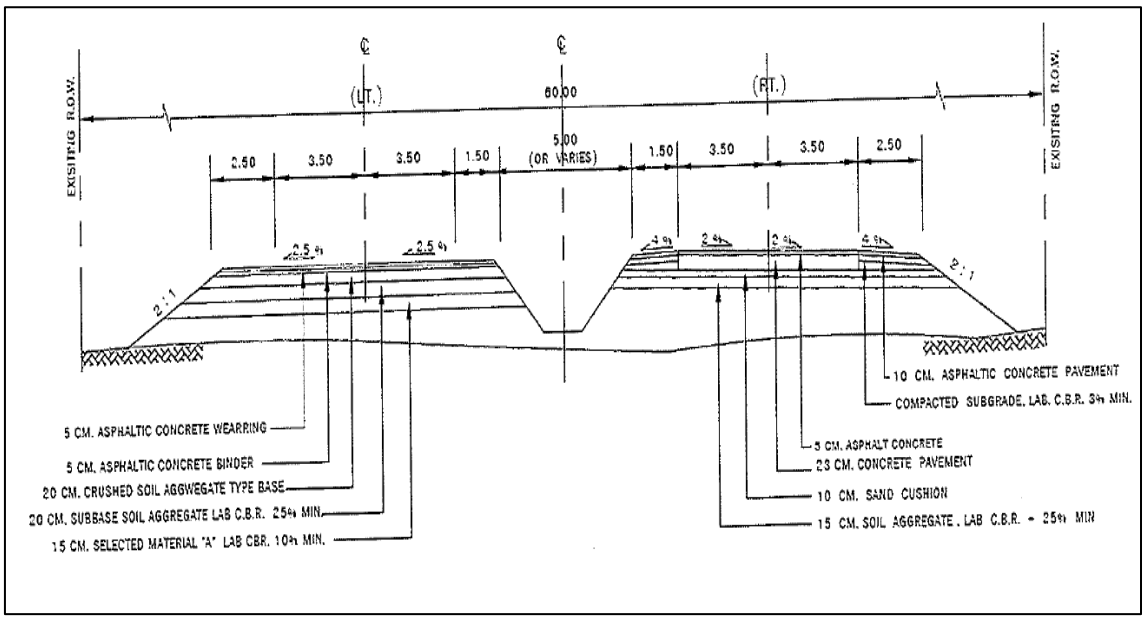
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 6 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 21.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

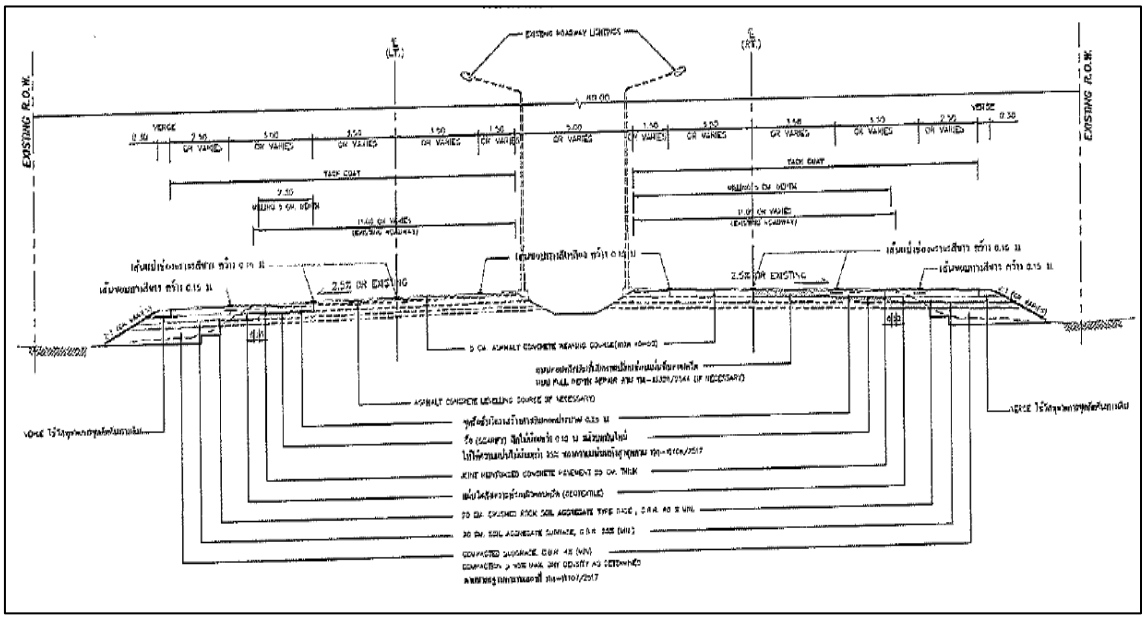
<u>แผนที่ตั้งโครงการ</u>



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 209+000

กม. 209+500

กม. 210+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 210+675

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 86.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 10.26

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 12.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 18.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 14.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 4.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 2.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 51.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 39.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 4.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 3.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 8.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 33.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 59.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง มีขยะตลอดบริเวณสองข้างทาง รถขับขี่ด้วยความเร็วค่อนข้างสูงเนื่องจากเป็นสายหลัก จุดกลับรถอยู่กลางถนนซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากรถทางตรงมาเร็ว

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 12 ตอน สี่แยกสมเด็จ - คำพอก**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 712+100

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 713+250

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สน13/2565. ลงวันที่ 1 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 02 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 08 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 39,762,300.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 39,762,247.75 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ชัยมงคลมุกดาหาร

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

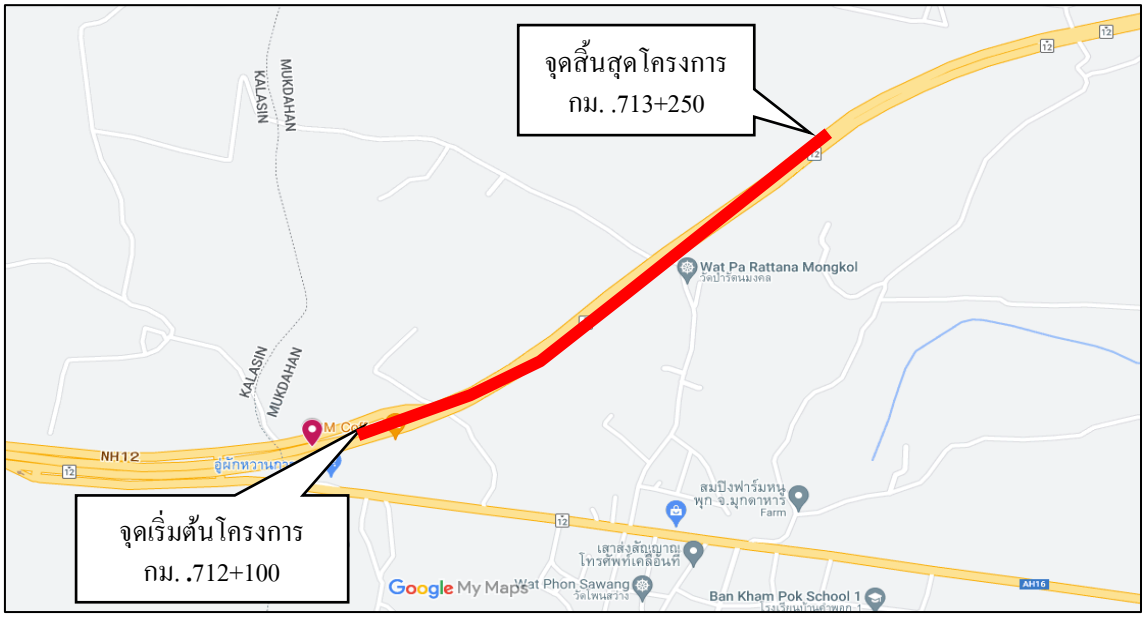
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

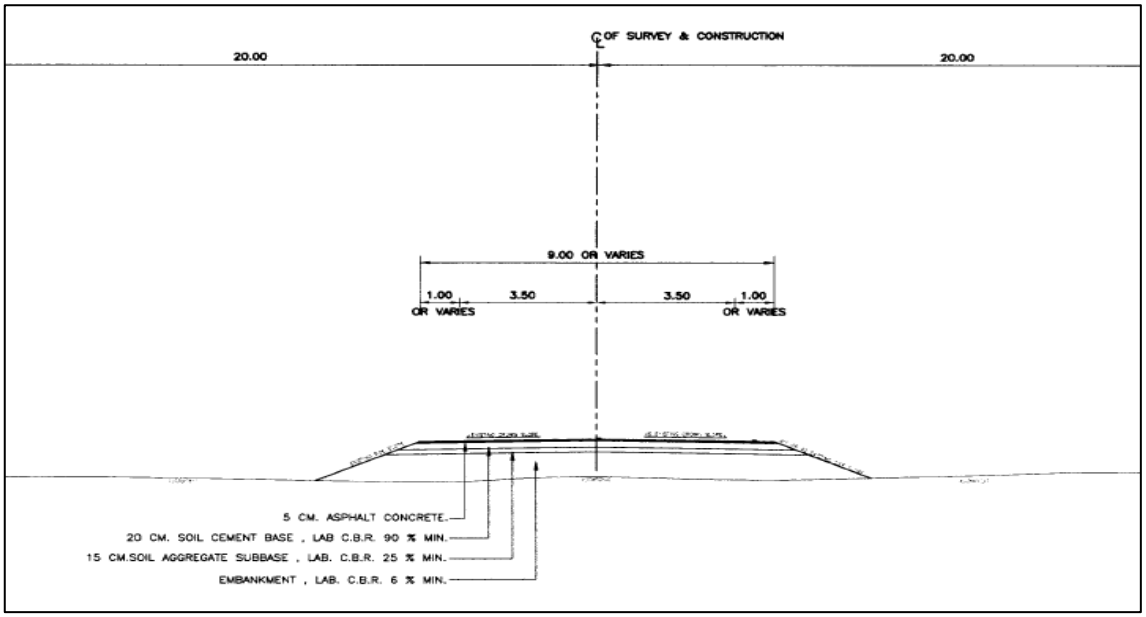
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

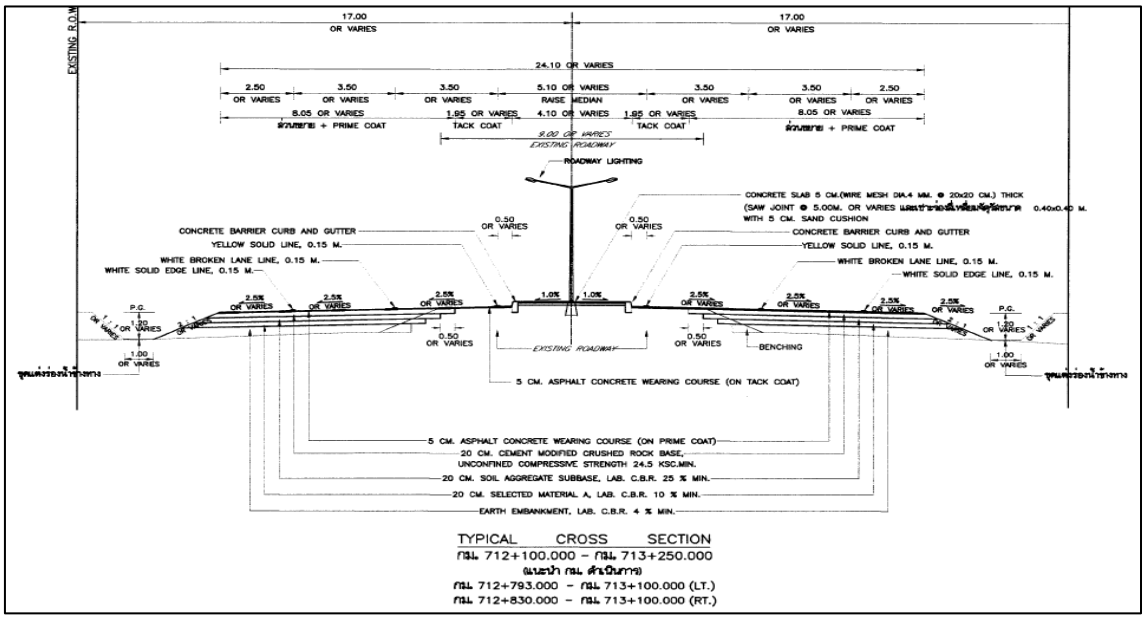
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 712+100

กม. 712+500

กม. 713+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 713+250

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 100.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 28.21

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 47.00 หญิง ร้อยละ 53.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 2.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 7.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 11.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 51.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 19.00
  - ☐ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ _____
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 8.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 3.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 6.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 38.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 56.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 91.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 91.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 90.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 90.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง รถส่วนใหญ่ขับขี่ด้วยความเร็วเนื่องจากถนนเป็นทางตรงยาว มีรถซิ่งนัดกันมาแข่งรถบนถนนหลวงจำนวนมาก ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 12 ตอน เข็กน้อย - แยกอาเซียน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 333+550

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 334+700

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : พช.1/27/2565. ลงวันที่ 28 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 29 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 27 ก.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 39,710,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 39,709,087.64 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : พฤฒิพงษ์ ก่อสร้าง

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 6

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

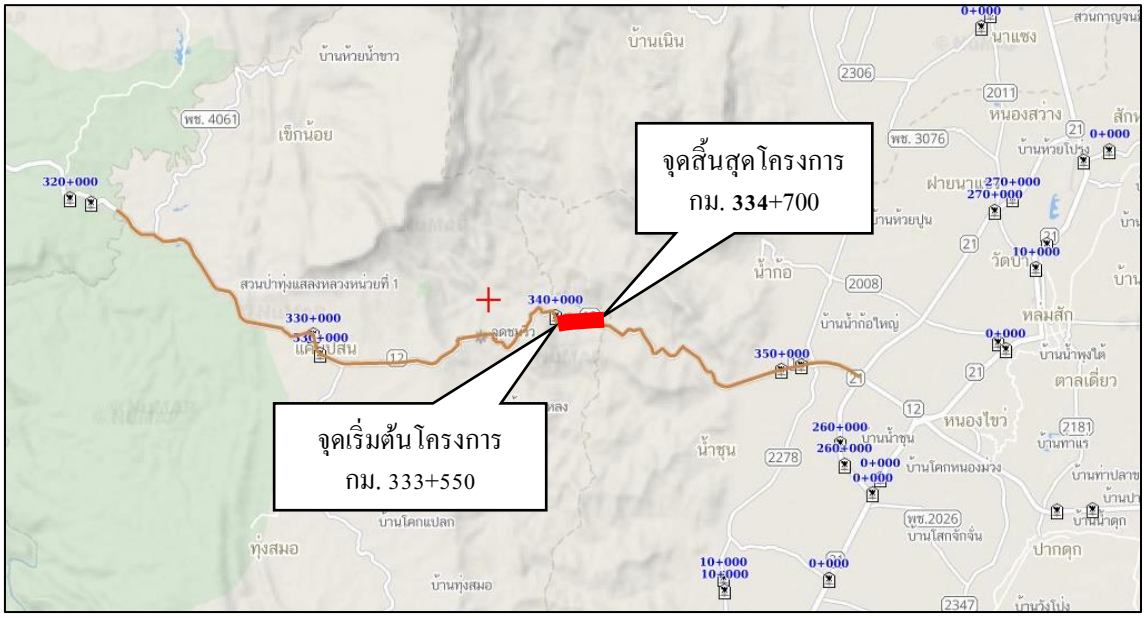
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

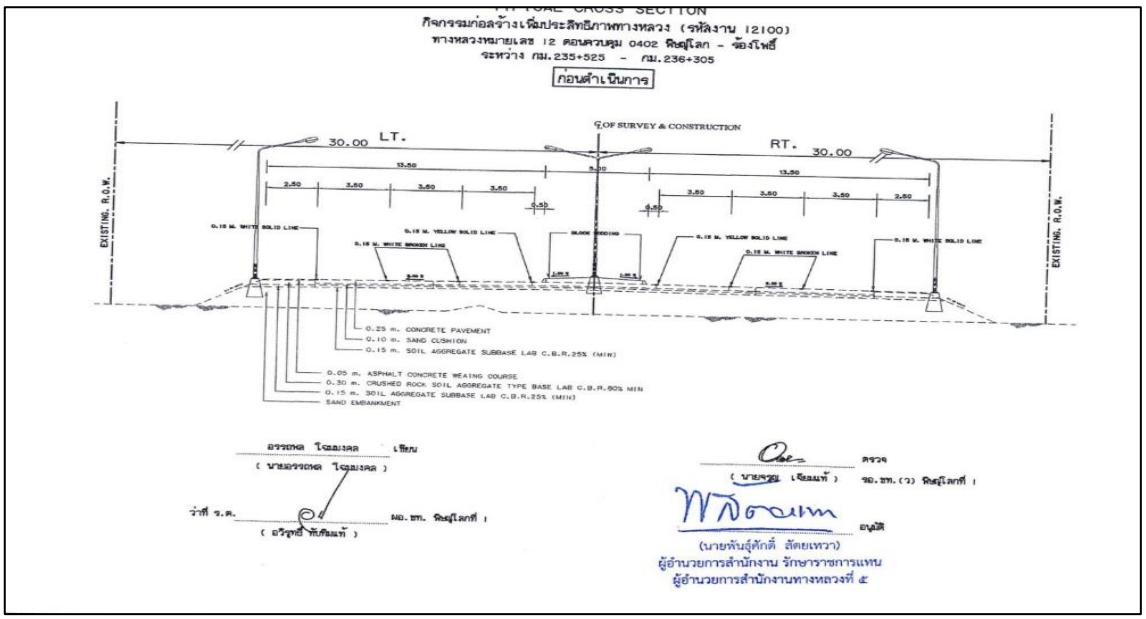
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 6 ช่องจราจร	ช่องจราจร 10 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 27.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

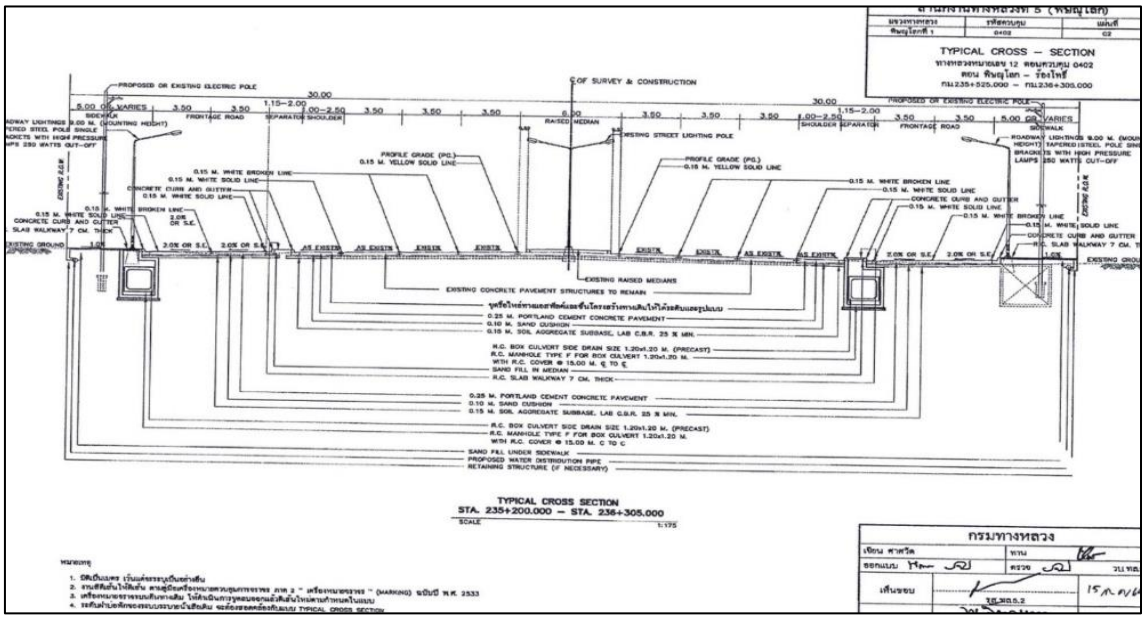
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.333+550

กม.333+800

กม. 334+300

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 334+700

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 79.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 1.28

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 14.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 24.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 4.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 8.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 66.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 16.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 90.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 89.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	89.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	11.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	3.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง เพิ่มไฟฟ้าแสงสว่าง

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 23 ตอน บ้านสวน – เขื่องใน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 242+350

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 244+500

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : อบ. 13/2565 ลงวันที่ 13 ม.ค. 2564

วันเริ่มต้น : 14 ม.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา : 11 ส.ค. 2564 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 48,890,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 48,888,498.80 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ล.พานิชเขื่องในก่อสร้าง

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ปรับปรุงเกาะยก

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

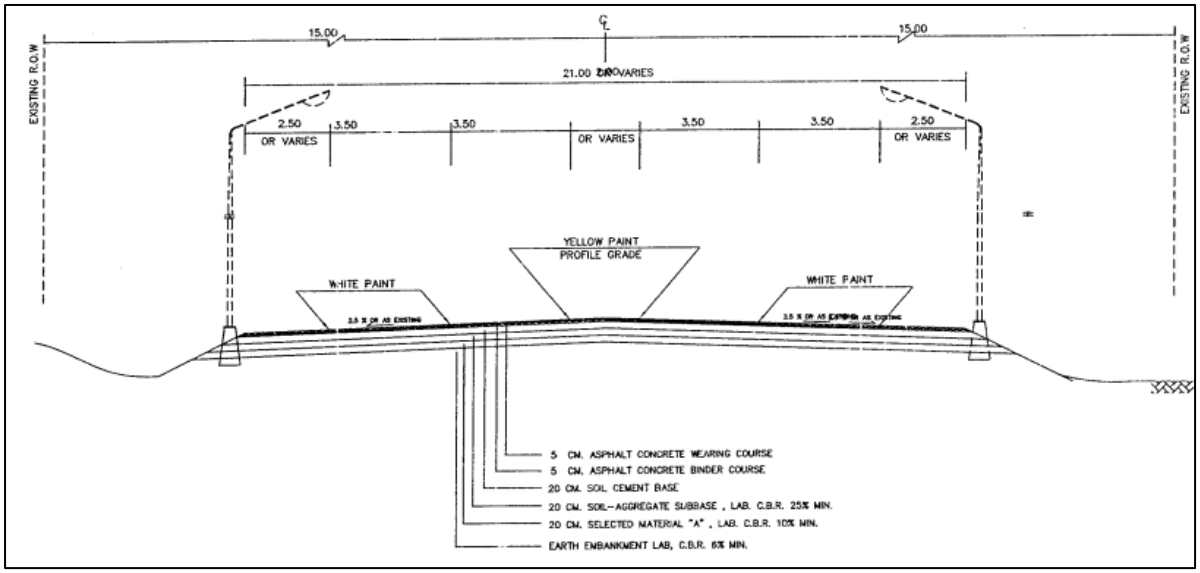
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

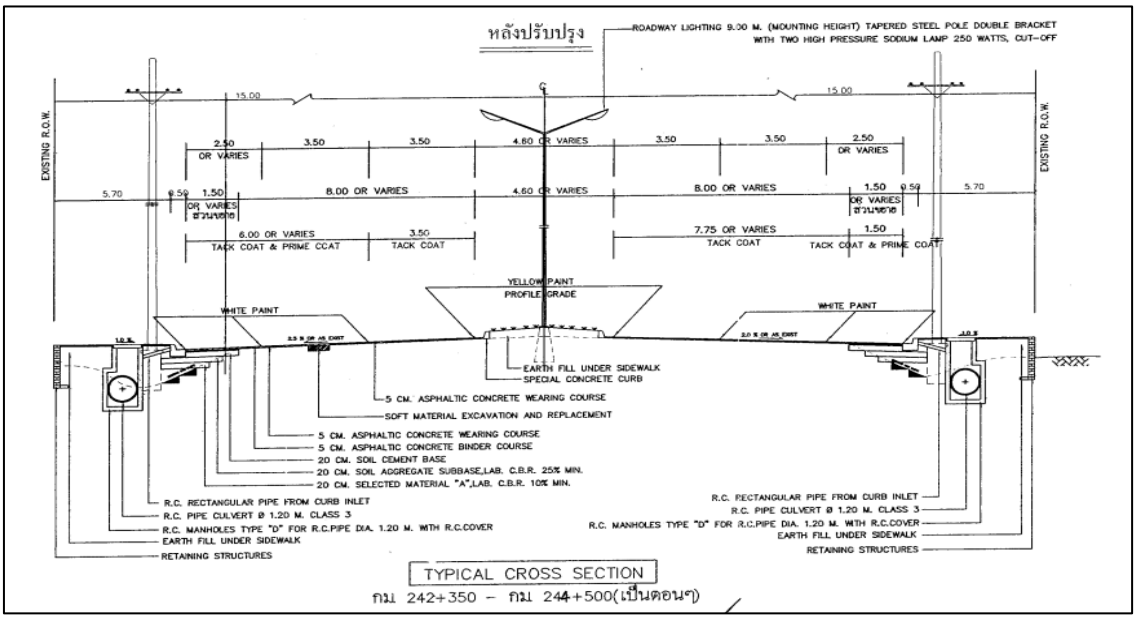
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

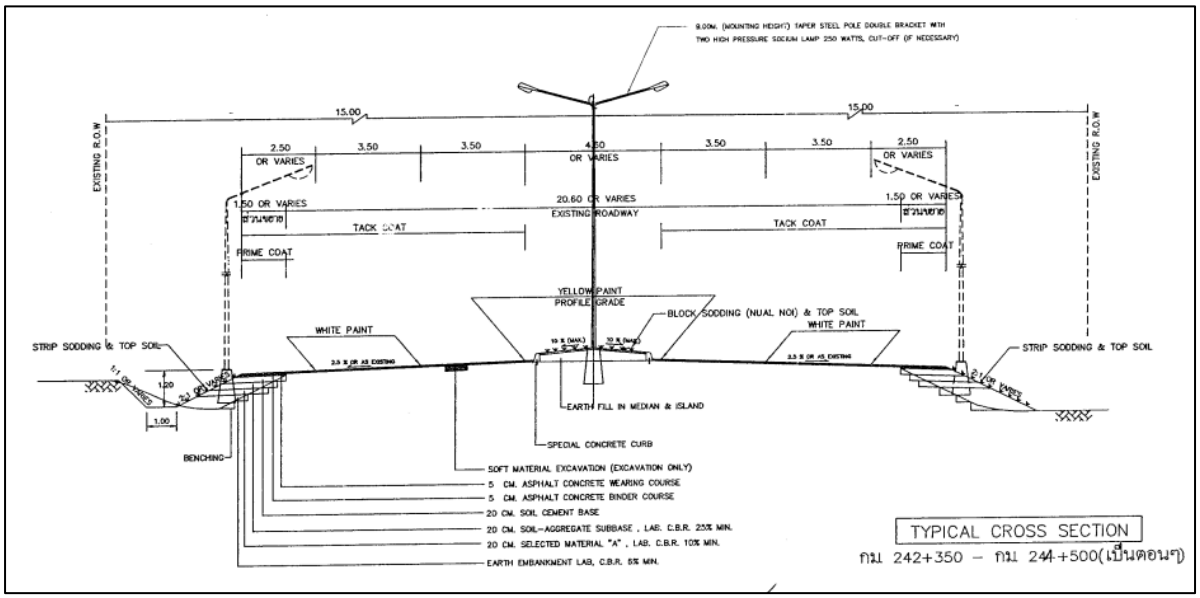
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 242+350

กม. 242+600

กม. 244+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 244+500

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 72 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 7.69

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 46.00 หญิง ร้อยละ 54.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 11.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 14.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 30.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 16.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 51.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 35.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 38.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 27.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 86.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	85.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	15.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	_____
☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	_____
☑ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง มีทางแยกบริเวณต้นโครงการ และเป็นย่านชุมชนเบาบาง

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ไร่อ้อย - อุตรดิตถ์**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 234+151

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 236+370

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : อต.1/16/2565. ลงวันที่ 04 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 05 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 10 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 218 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 47,764,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 47,696,569.45 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : หจก.พิษณุดีพร้อม

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

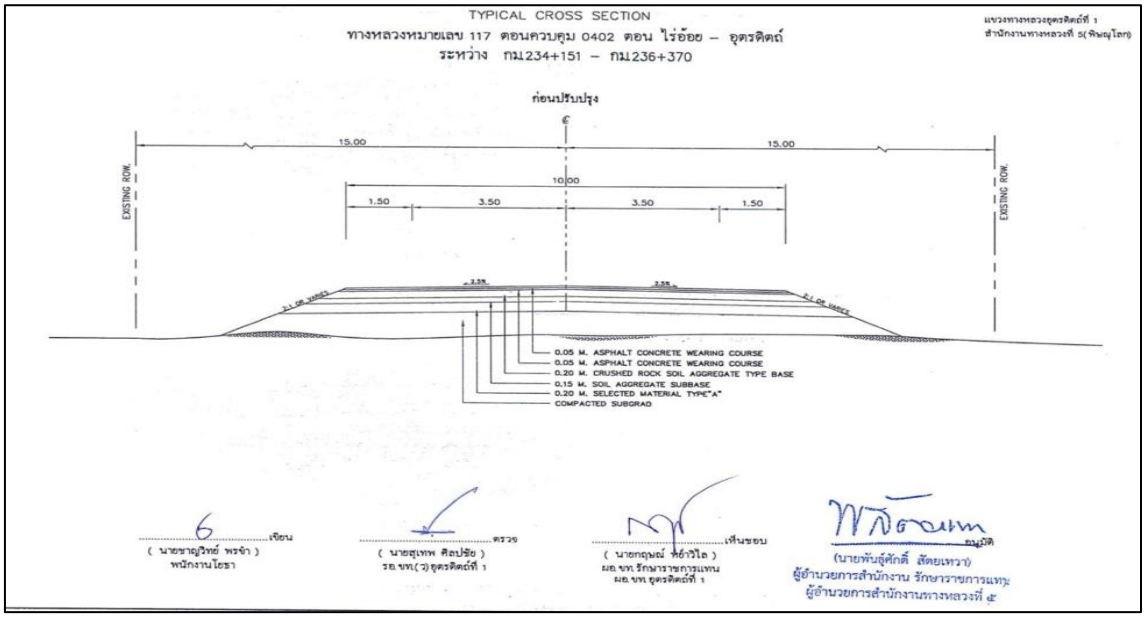
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

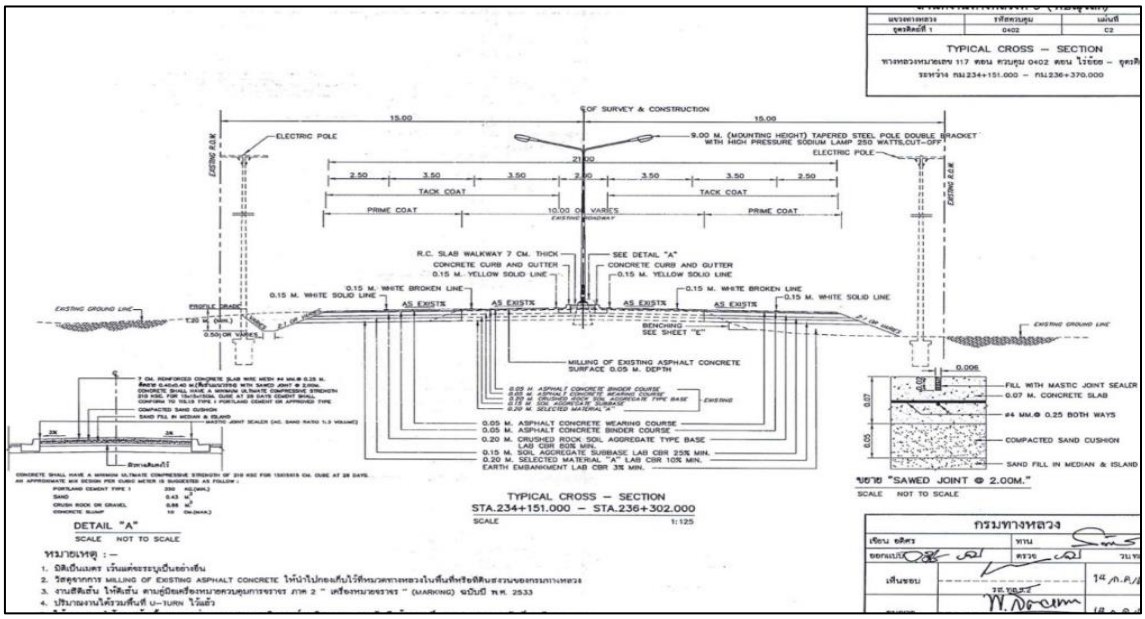
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

<u>แผนที่ตั้งโครงการ</u>

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 234+151

กม. 234+500

กม. 235+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 236+370

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 73.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 6.41

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 47.00 หญิง ร้อยละ 53.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 14.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 21.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 17.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 23.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 25.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 11.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 2.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 49.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 4.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 51.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 31.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 18.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 88.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	89.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	11.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	_____
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	3.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	_____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ไฟฟ้าสว่างไม่เพียงพอต่อการขับขี่ จุดกลับรถน้อยและไกลทำให้มีการขับขี่ย้อนศร และส่งผลกระทบกับผู้ปกครองที่มาส่งลูกที่โรงเรียนเนื่องจากต้องกลับรถไกลขึ้น สภาพถนนเป็นคลื่นไม่เรียบแม้เพิ่งก่อสร้างเสร็จไม่นาน

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 211 ตอน ปากชม - เชียงคาน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 173+075

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 175+700

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลย.1/12/2565. ลงวันที่ 31 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 01 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 30 ก.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 218 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 29,998,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 29,997,925.41 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : เลยบริการ

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 6

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงเลยที่ 1

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

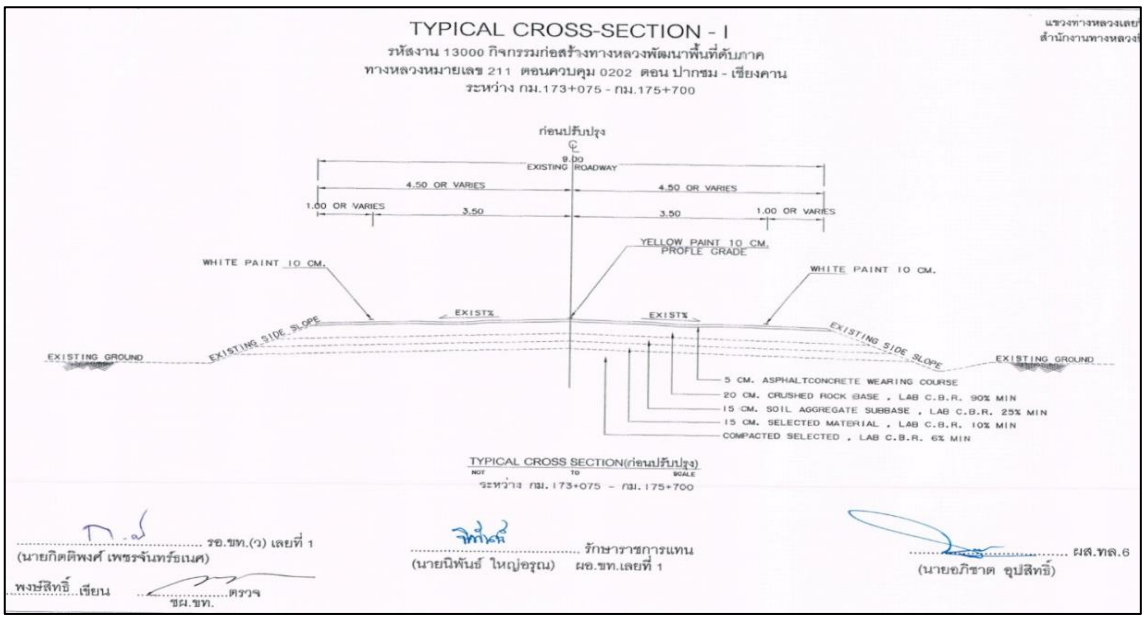
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

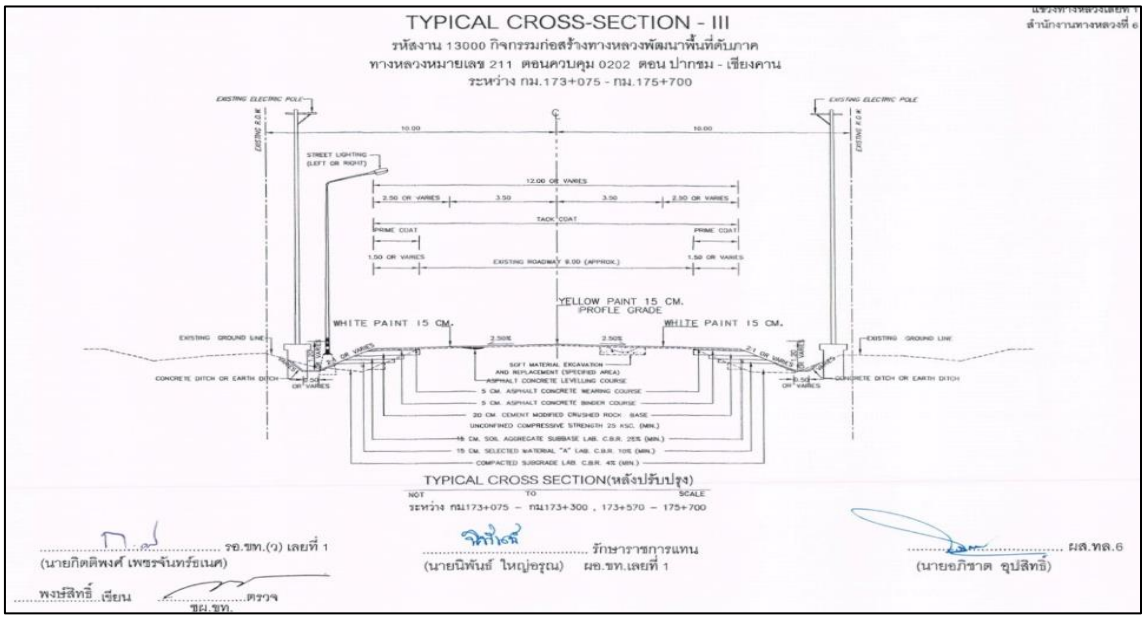
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 173+075

กม. 174+075

กม. 175+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 175+700

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 80.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 2.56

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 23.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 8.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 50.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 60.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 20.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 20.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 227 ตอน กาฬสินธุ์ - แยกดงแหลม**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 14+525

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 18+800

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : กส.20/2565. ลงวันที่ 31 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 01 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 07 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 38,961,110.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 38,960,836.85 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : หจก.500 ไมล์

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 8 (มหาสารคาม) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

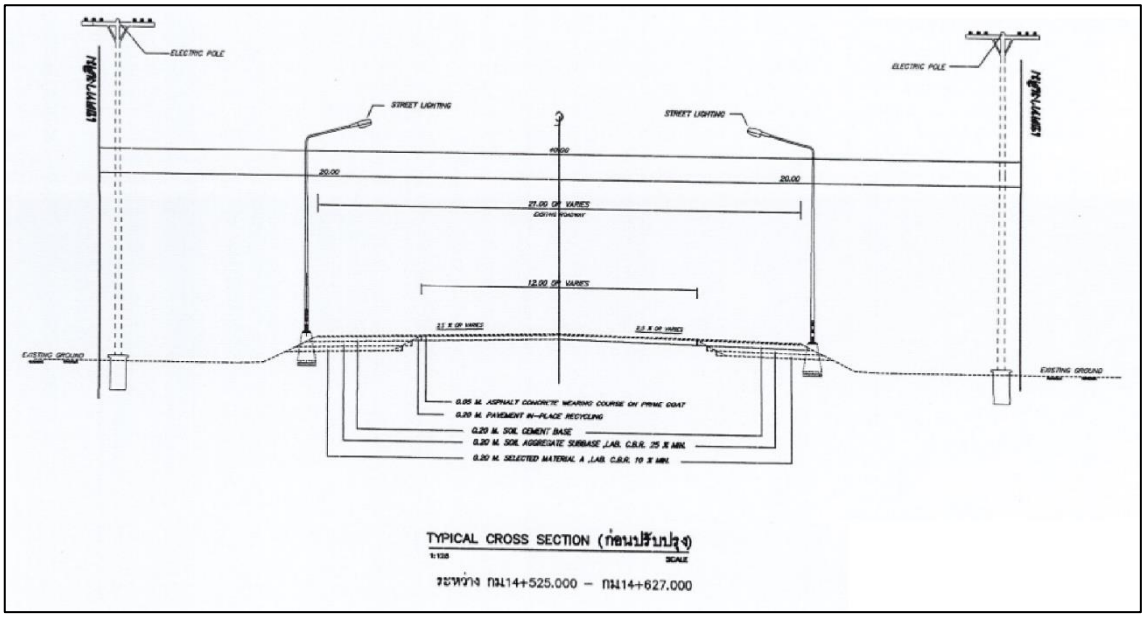
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

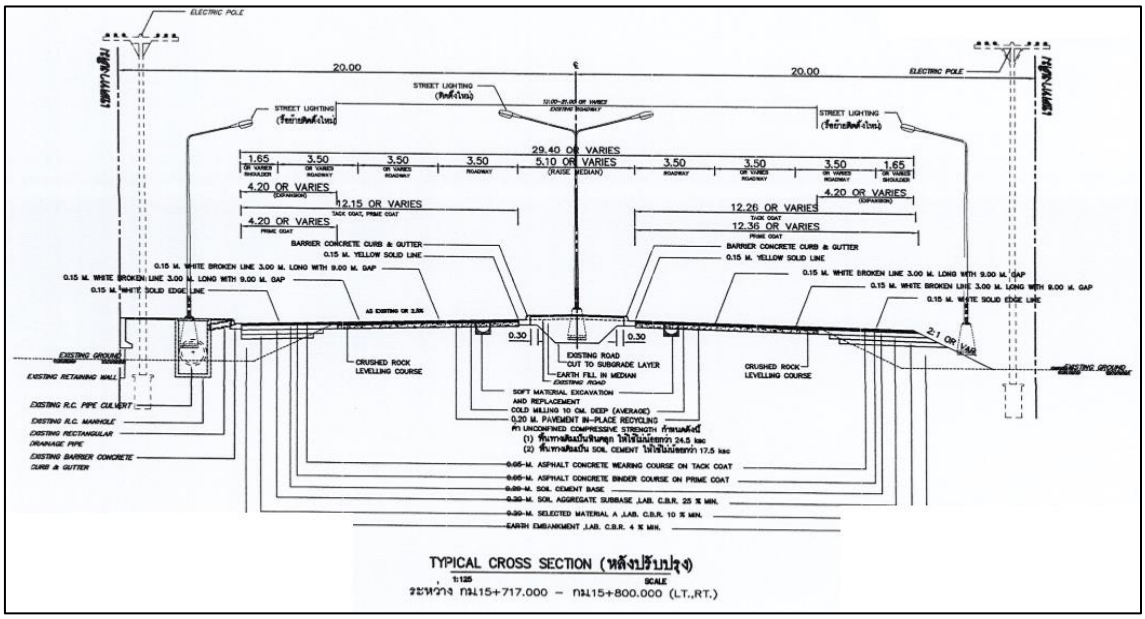
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 - 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 6 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 - 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 21.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 0.50 – 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 1.65 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 14+525

กม. 15+000

กม. 15+500

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 15+800

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 60.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 23.08

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 51.00 หญิง ร้อยละ 49.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 11.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 24.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 23.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 14.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 6.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 54.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 6.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 34.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ 4.00
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 41.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 27.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 85.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	87.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	13.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ท่อระบายน้ำฝั่งต่ำที่รับน้ำมีการอุดตัน ทำให้น้ำท่วมขังซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จุดกลับรถอันตราย ควรติดตั้งป้ายเตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็ว ควรมีสะพานลอยบริเวณชุมชน เนื่องจากรถส่วนใหญ่วิ่งด้วยความเร็วเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 294 โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค ตอน ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 5+485

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 8+200

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ศก.13/2564 ลงวันที่ 20 ม.ค. 2564

วันเริ่มต้น : 21 ม.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา : 19 ก.ค. 2564 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 46,577,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 46,577,000.00 บาท

☑ สูงกว่าแผน ☐ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ท่าทรายรุ่งอรุณ

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างทางที่ 9 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ บูรณะผิวทางด้วยผิวแอสฟัลท์

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

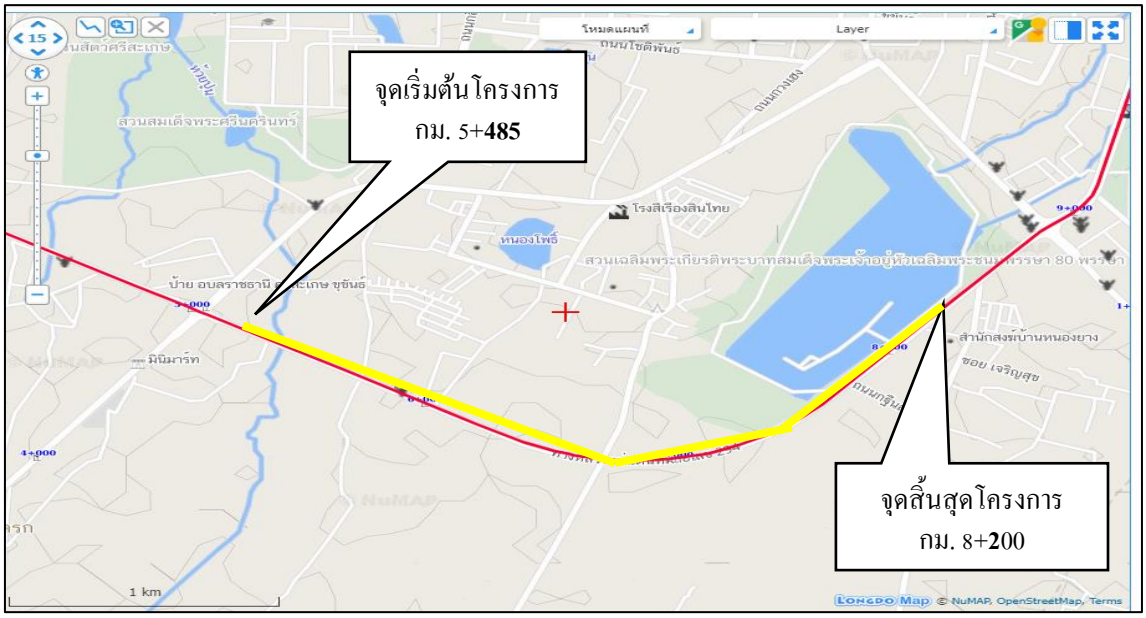
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

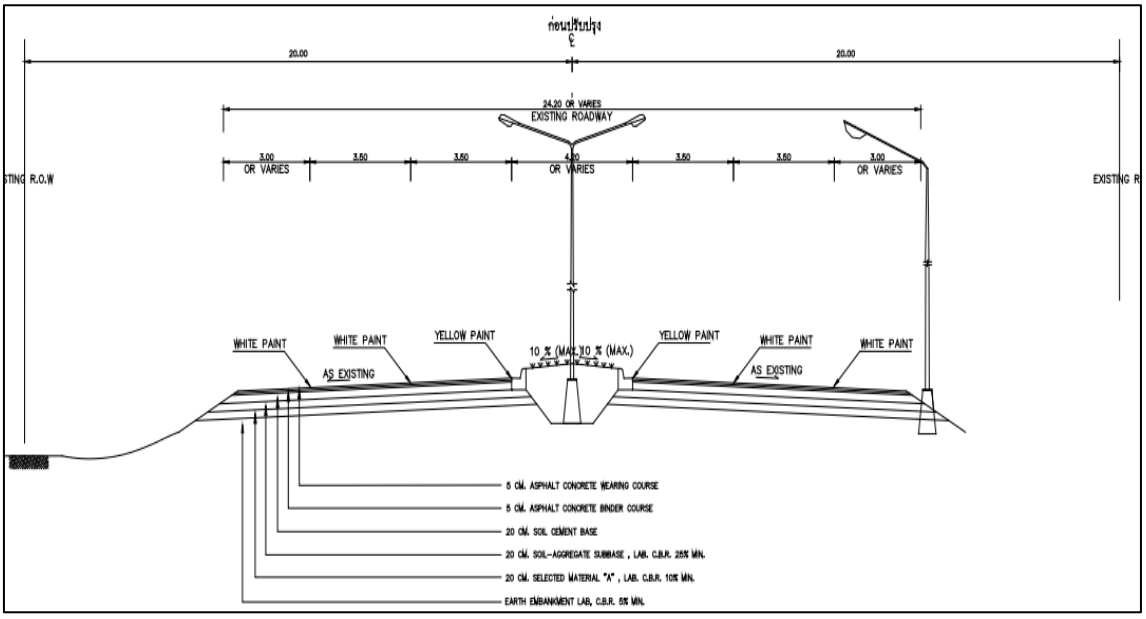
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 6 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 20.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

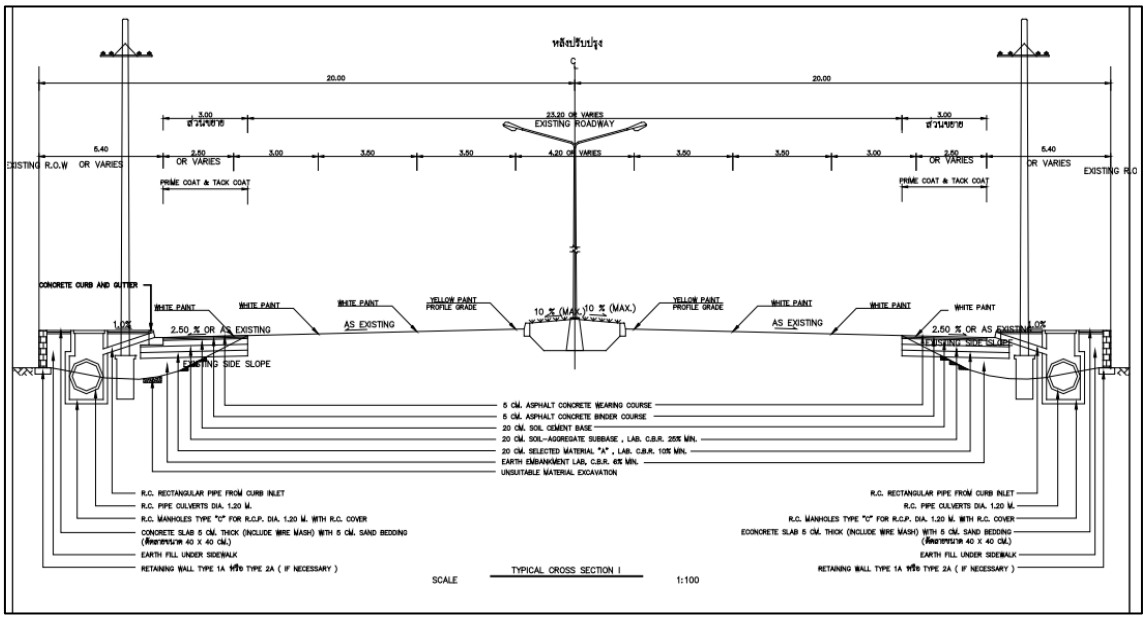
แผนที่ตั้งโครงการ



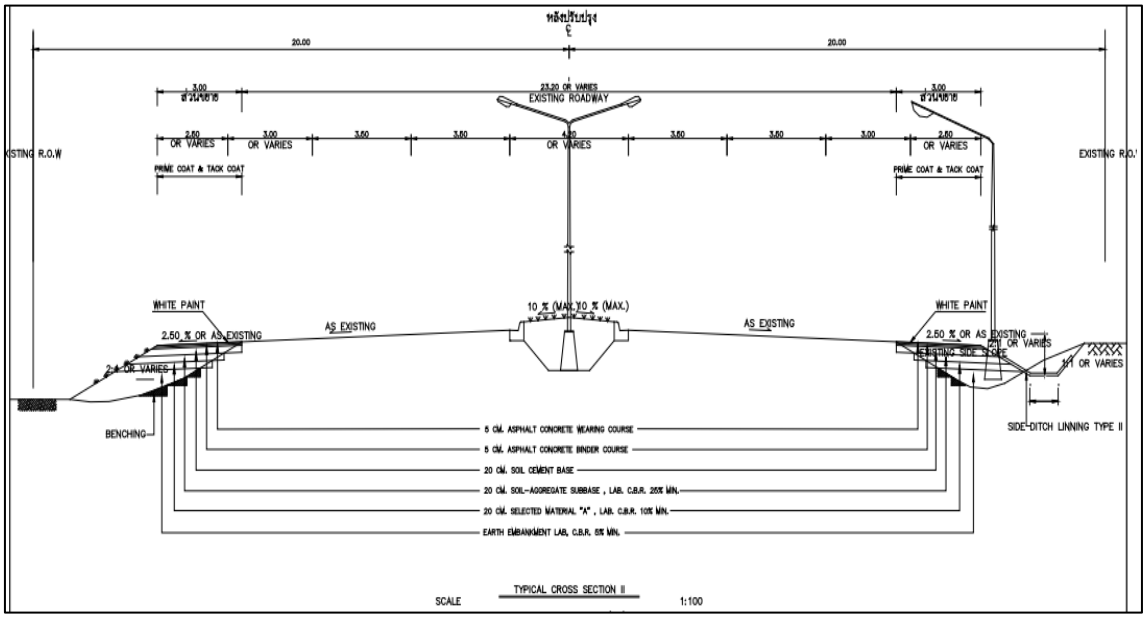
Cross Section ของโครงการ



Cross Section กม.5+485 – กม.8+200



Cross Section กม.5+485 – กม.8+200



Cross Section กม.5+485 – กม.8+200 (เป็นช่วงๆ)

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 5+485

กม. 6+000

กม. 7+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 8+200

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 73.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 6.41

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 47.00 หญิง ร้อยละ 53.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 14.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 13.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 15.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 27.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 17.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 33.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 31.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 36.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 86.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 87.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 13.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 309 ตอน แยกที่ดิน - ไชโย**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 57+952

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 59+400

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : อท.21/2565. ลงวันที่ 03 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 04 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 01 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 54,010,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 53,990,744.30 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : มิตรดีอ่างทอง

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงอ่างทอง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☑ อื่นๆ ..Barrier.....

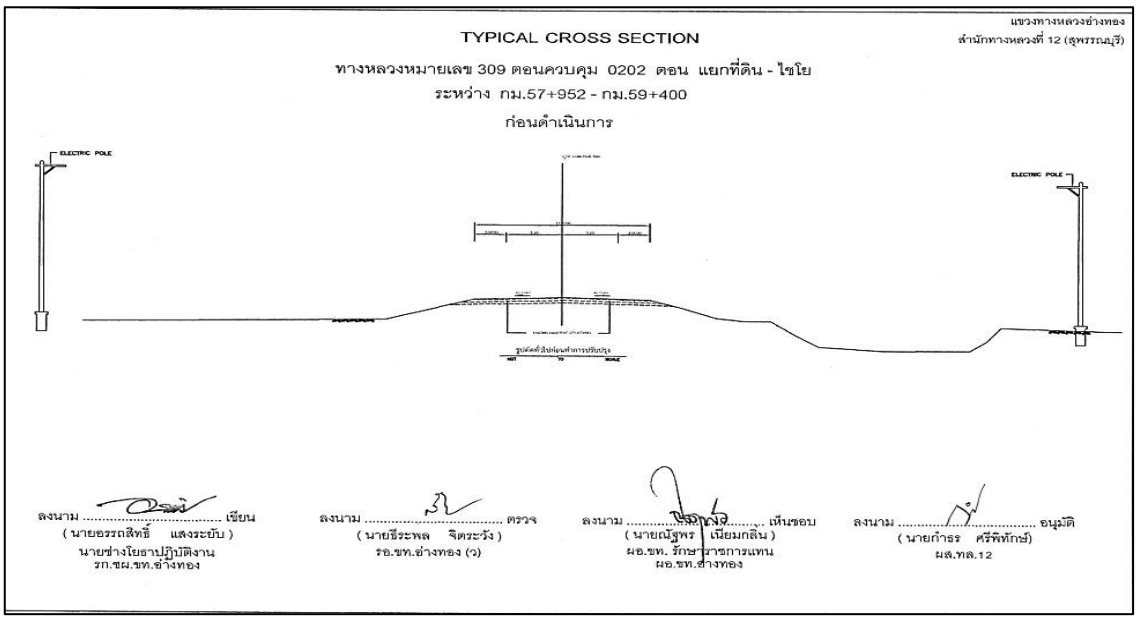
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

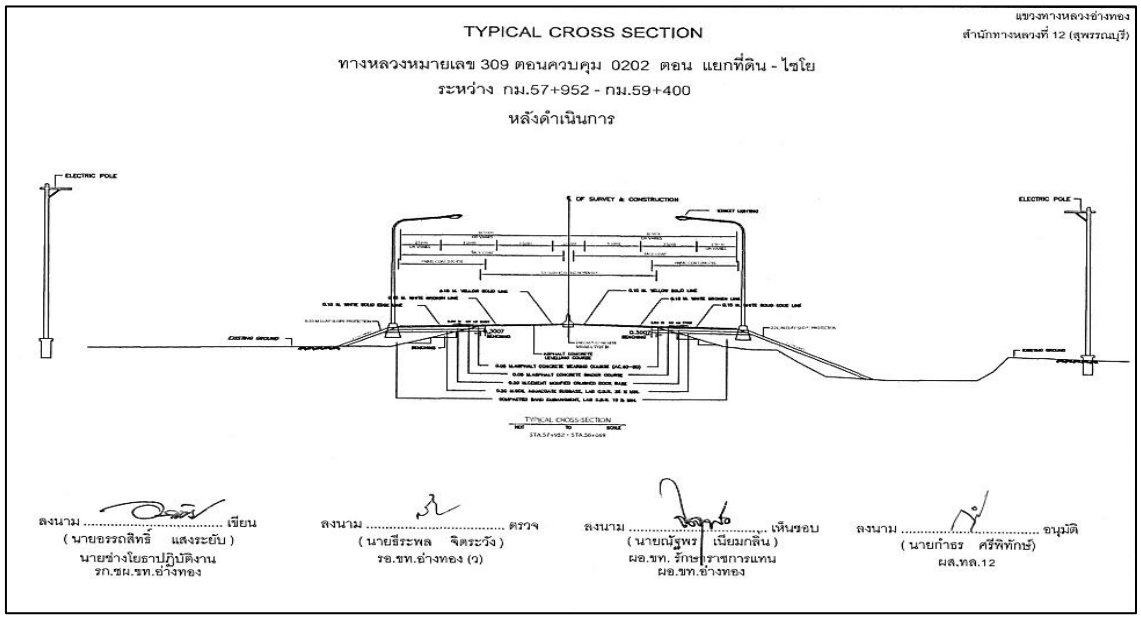
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 57+952

กม. 58+500

กม. 59+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 59+400

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 70 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 10.26

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 48.00 หญิง ร้อยละ 52.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 12.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 10.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 18.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 35.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 14.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 6.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 2.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 56.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 34.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 4.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 47.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 38.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 15.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 86.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 83.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 85.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 86.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง สองข้างทางเป็นชุมชนมีแบริเออร์กั้น ทำให้ชาวบ้านข้ามถนนลำบาก ครูพาเด็กข้ามถนนลำบากเนื่องจากช่องระหว่างแบริเออร์สำหรับรอข้ามถนนเล็ก และไม่มีทางม้าลายให้สำหรับชุมชนและเด็กเดินข้ามถนน มีทางแยกให้กลับรถที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ, มีการย้อนศรเนื่องจากจุดยูเทิร์นไกล

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 352 ตอน คลองระพีพัฒน์ - แยกทางต่างระดับวังน้อย**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 22+000

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 23+237

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : อย.38/2565 ลงวันที่ 11 มี.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 12 มี.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 15 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 59,938,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 58,541,071.47 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท ศรีภูมิการโยธา จำกัด

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงอยุธยา กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงอยุธยา กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

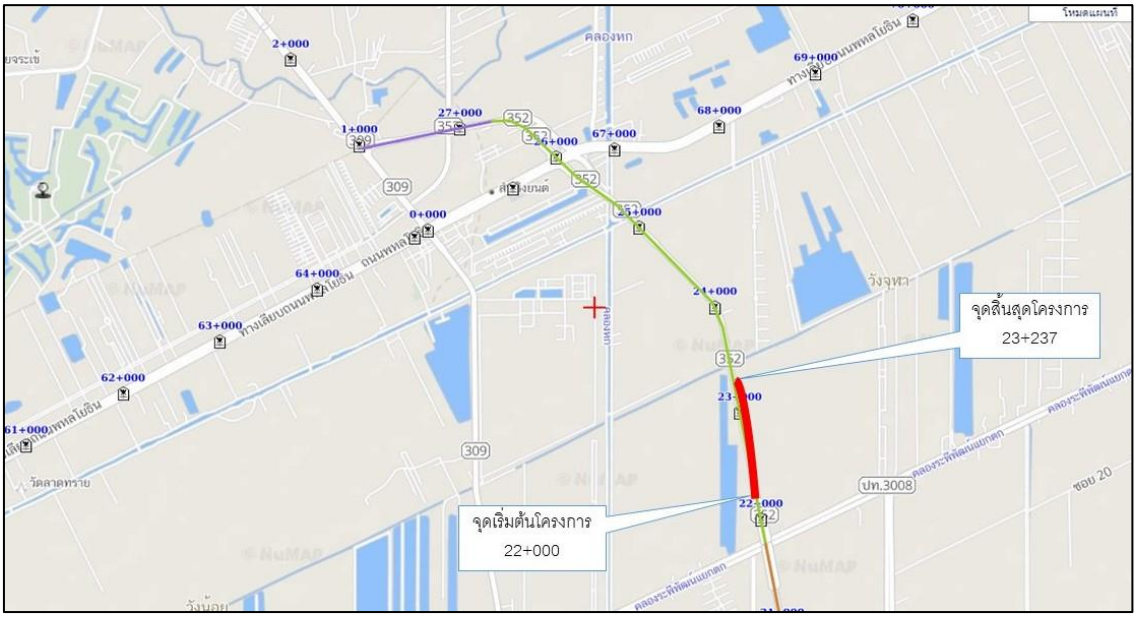
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

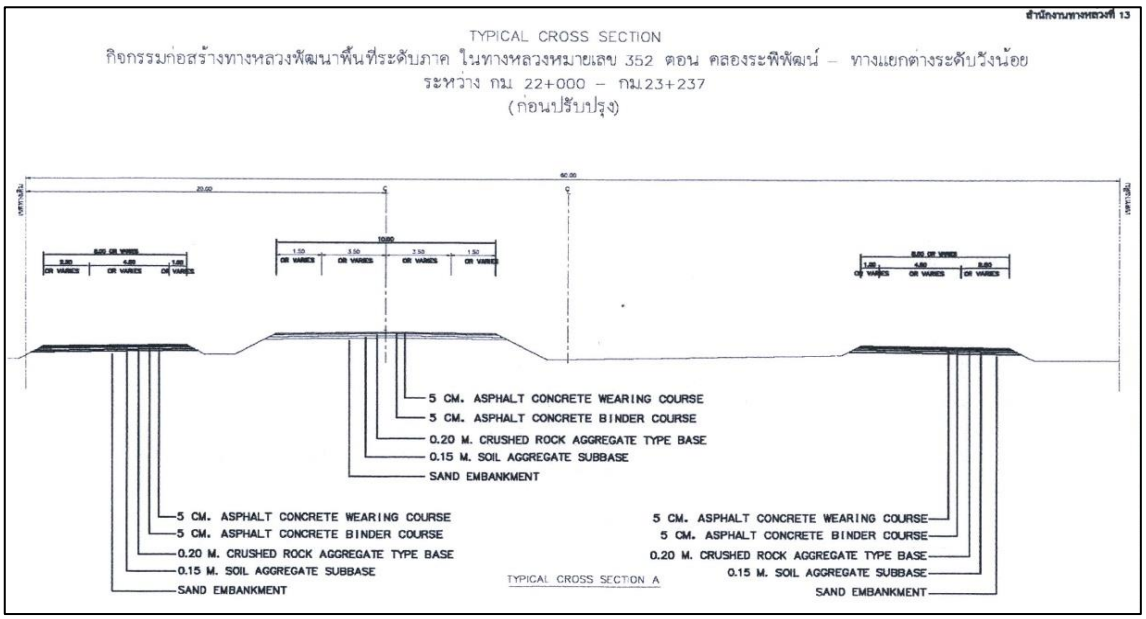
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

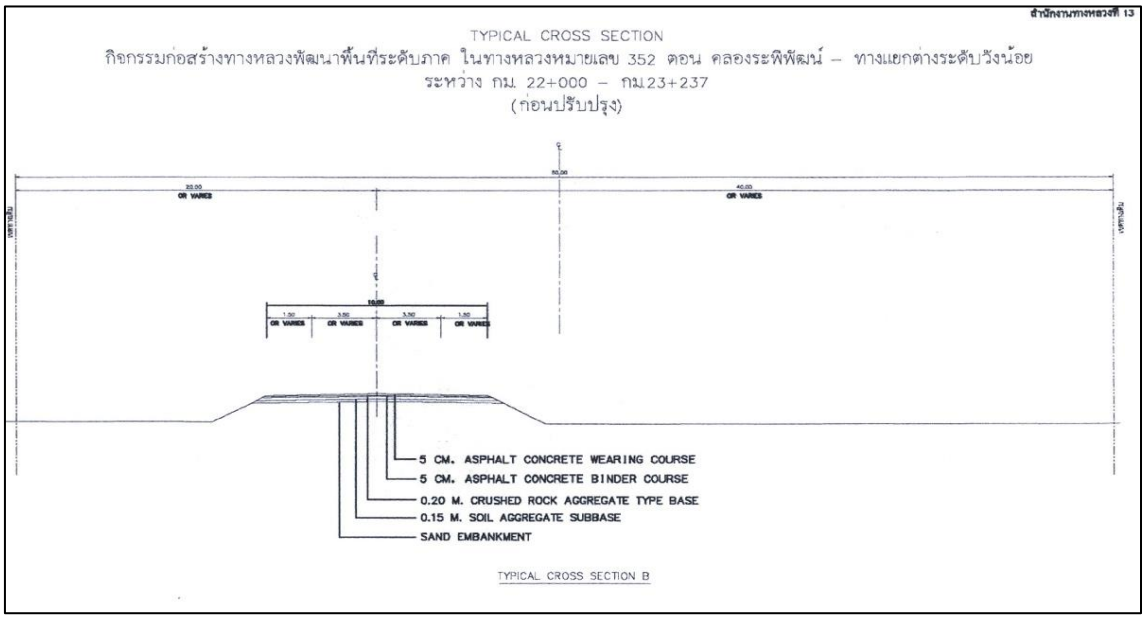
แผนที่ตั้งโครงการ



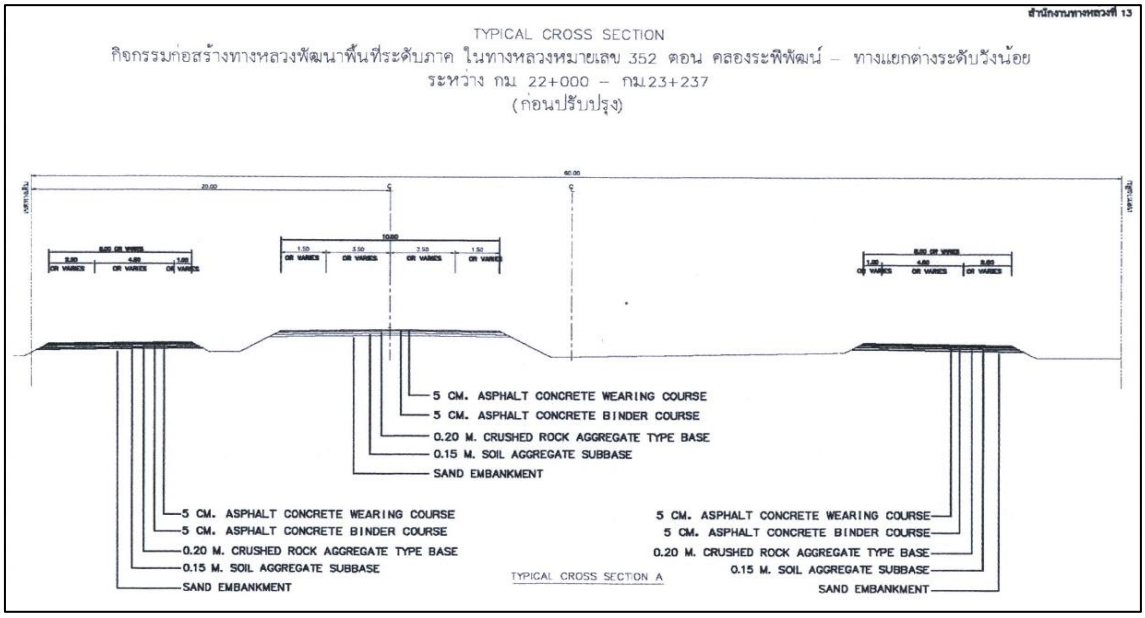
Typical Cross Section ของโครงการ



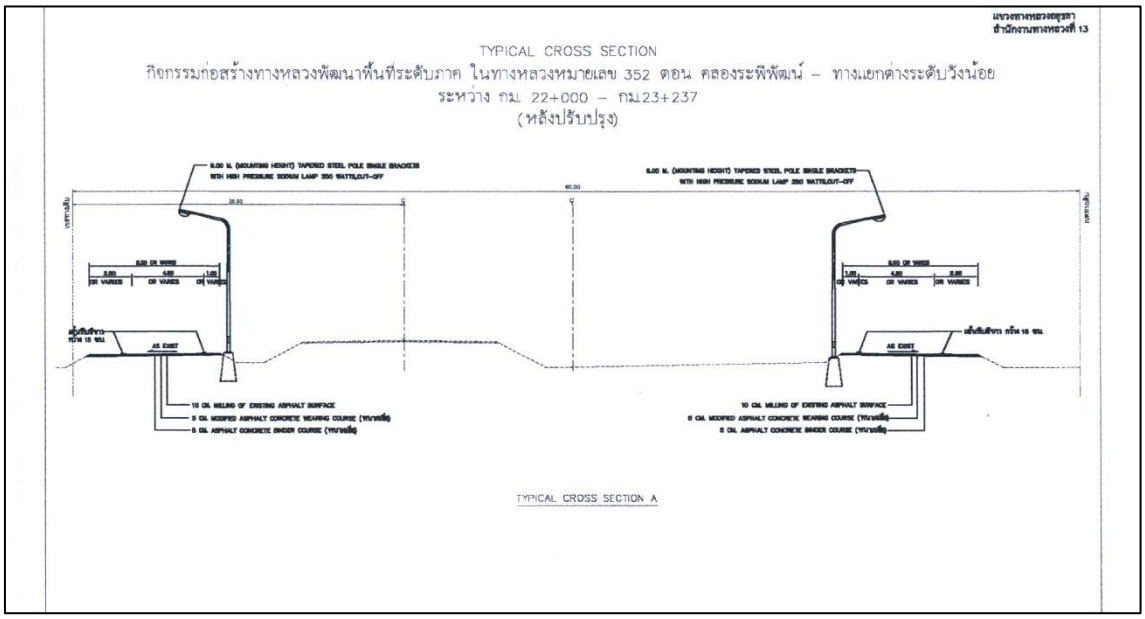
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



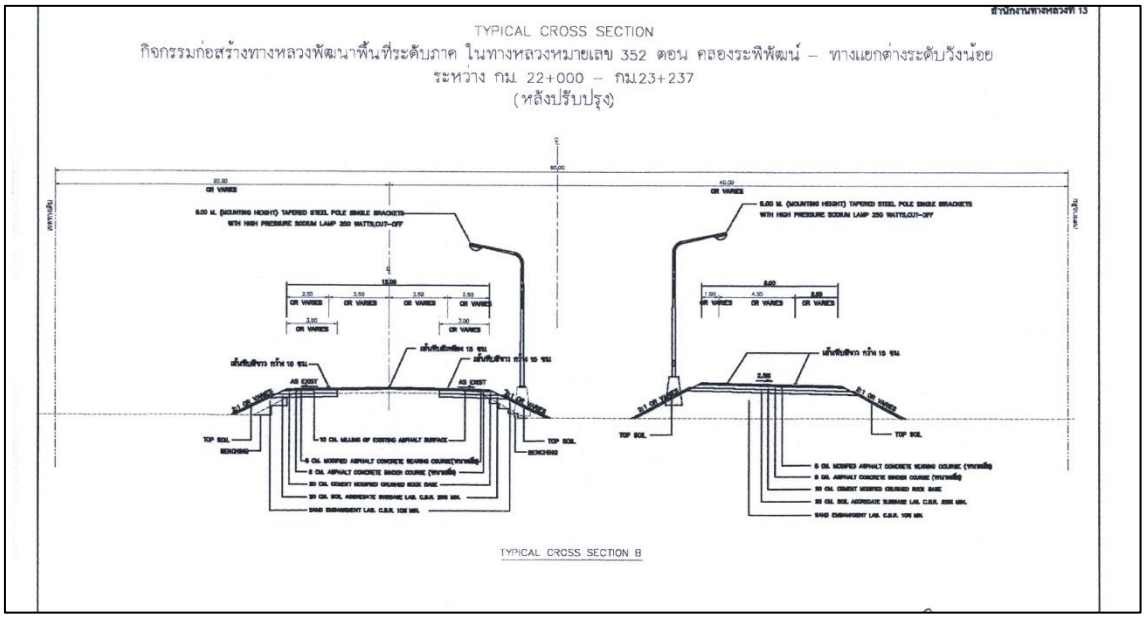
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



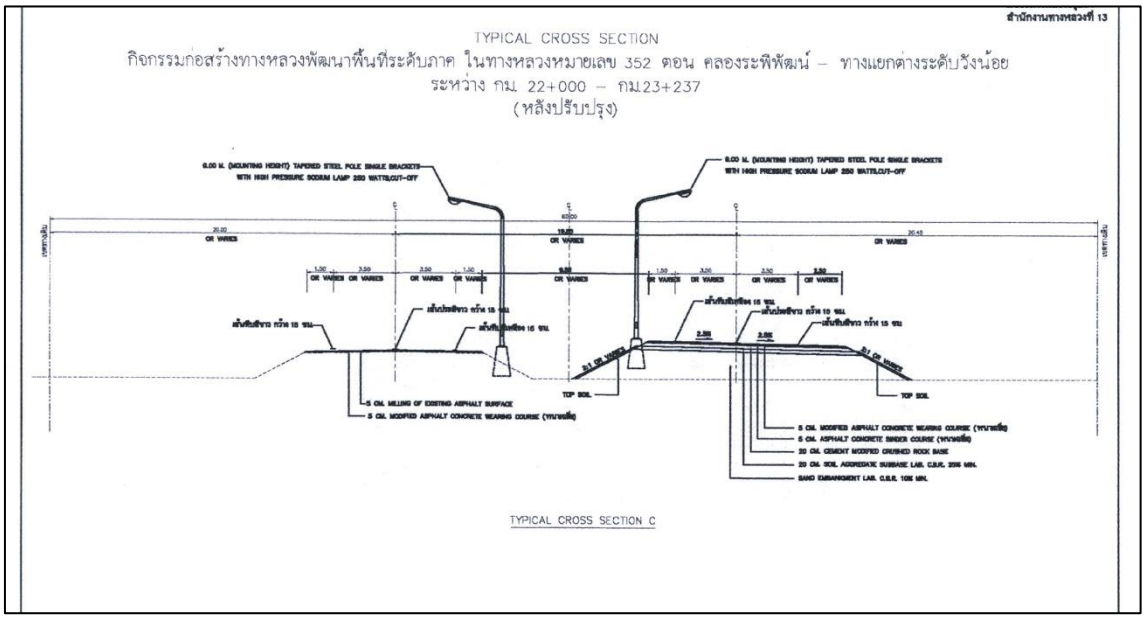
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

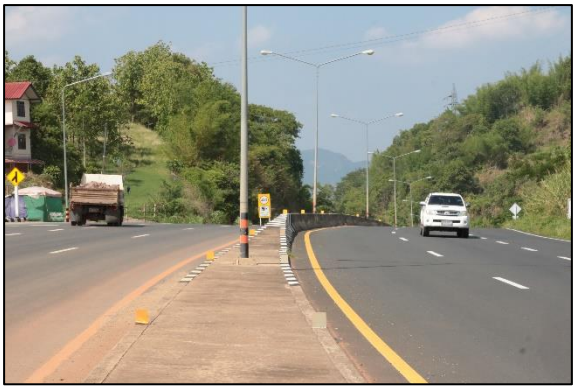


ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.333+550

กม.333+800

กม. 334+300



จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 334+700

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 70.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 10.26

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 54.00 หญิง ร้อยละ 46.00

- อาชีพ
  - ☐ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ _____
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 3.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 19.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 42.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 35.00
  - ☐ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ _____
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 1.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 19.00
  - ☐ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ _____
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 25.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 56.00
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 30.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 22.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 48.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 80.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 95.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 75.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 79.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 86.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 85.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 91.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 9.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 5.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ผิวถนนไม่ค่อยเรียบ รถบรรทุกมากวิ่งตลอดเวลาข้ามถนนยาก ควรเพิ่มป้ายเตือน เครื่องหมายจราจรต่างๆให้ชัดเจน เพราะส่วนใหญ่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่และใช้ความเร็วสูง หญ้าข้างทางยังรกรุงรัง

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2013 ตอน บ่อโพธิ์ - โคกงาม**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 77+000

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 78+220

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลย.2/20/2565. ลงวันที่ 31 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 01 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 30 ก.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 24,984,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 24,982,760.86 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : กิจจการร่วมค้า เอสเอส - ซีซี

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 6

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงเลยที่ 2 (ด่านซ้าย)

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

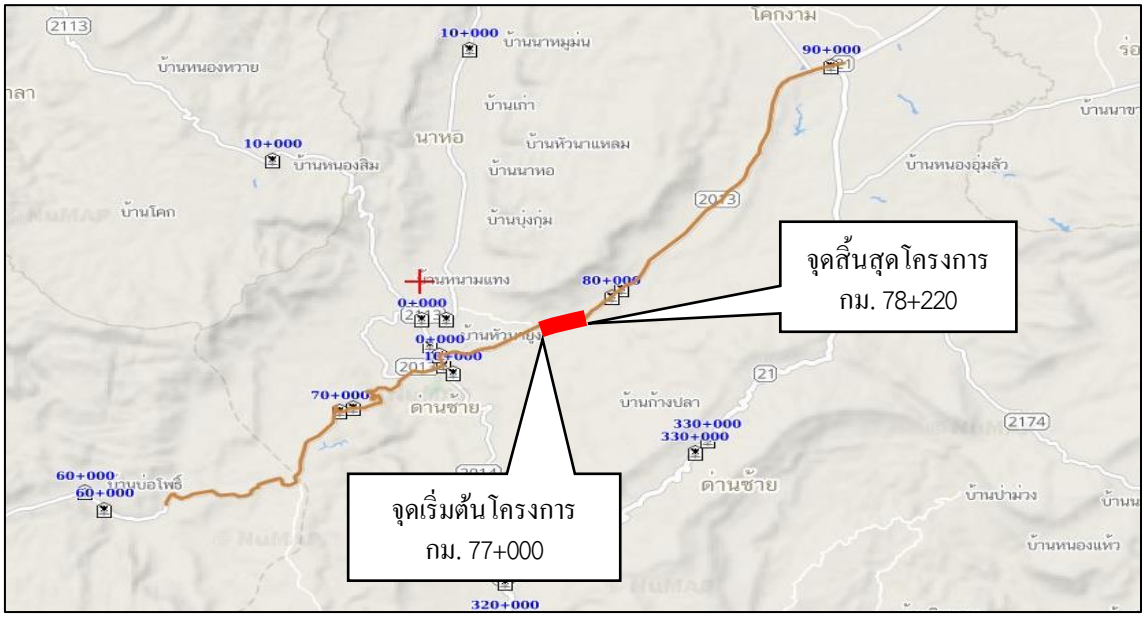
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

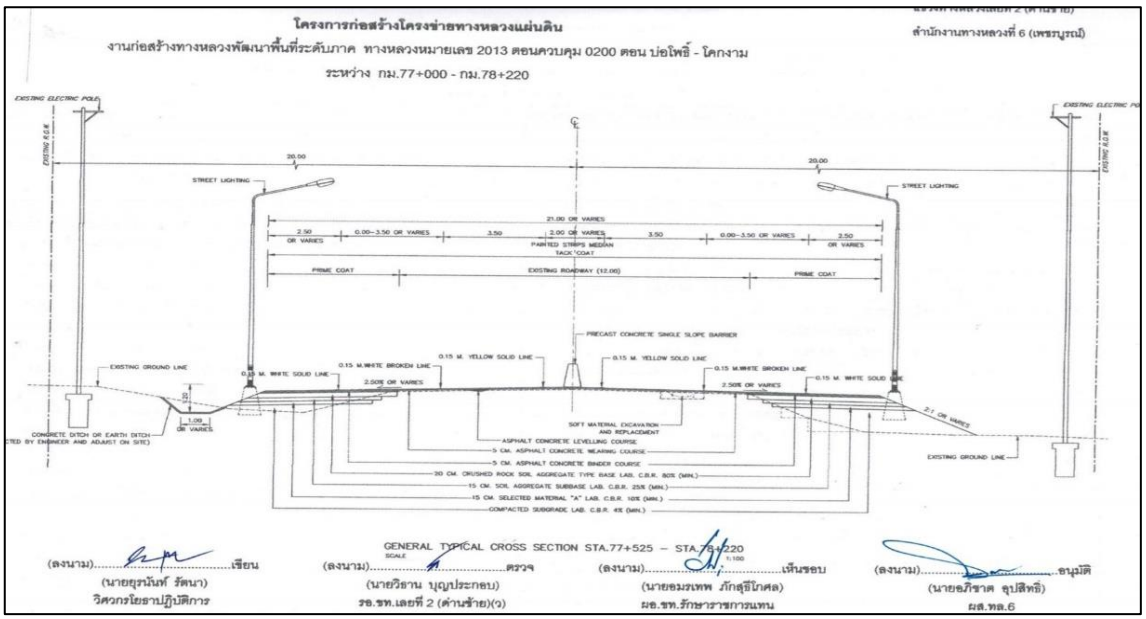
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

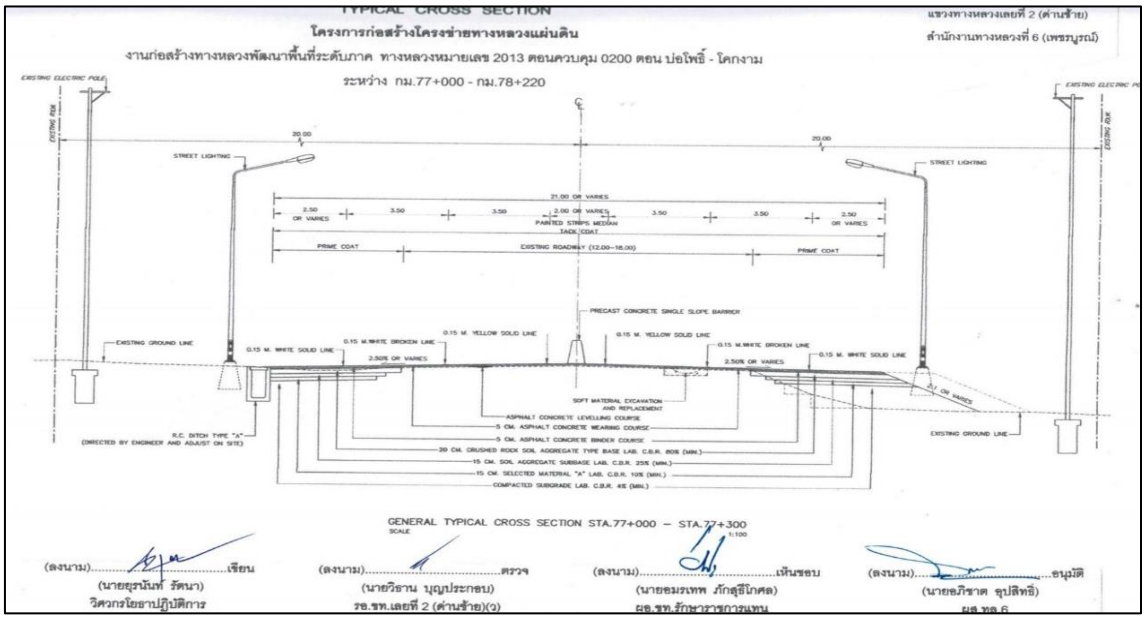
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 77+000

กม. 77+400

กม. 77+800

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 78+220

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 85.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 8.97

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 50.00 หญิง ร้อยละ 50.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 23.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 4.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 48.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 65.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 17.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง น้ำท่วมขัง กม77+500 แบริเออร์ไม่มีช่องคนข้ามไปมาหาสู่ฝั่งตรงข้าม ไม่มีไฟฟ้าช่วงบริเวณทางโค้ง กม.78+000

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2097 ตอน นาคำไฮ - หนองแวง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 8+350

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 25+000

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : นภ./35/2565. ลงวันที่ 08 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 09 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 14 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 218 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 77,969,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 77,968,083.10 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : นากลางพัฒนา(1992)

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 6

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

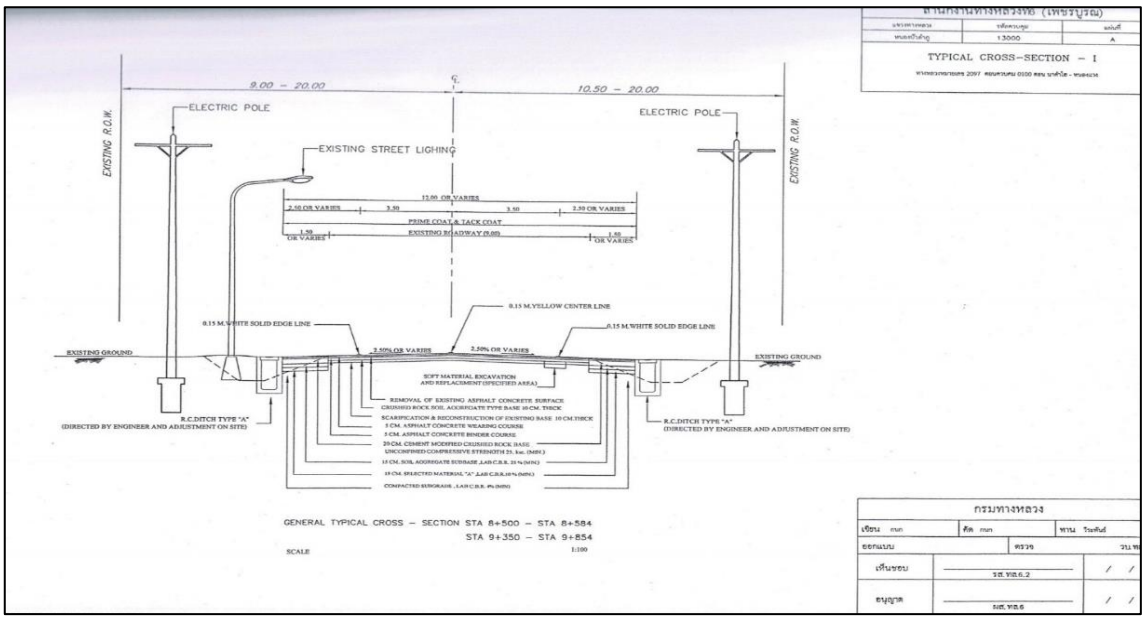
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

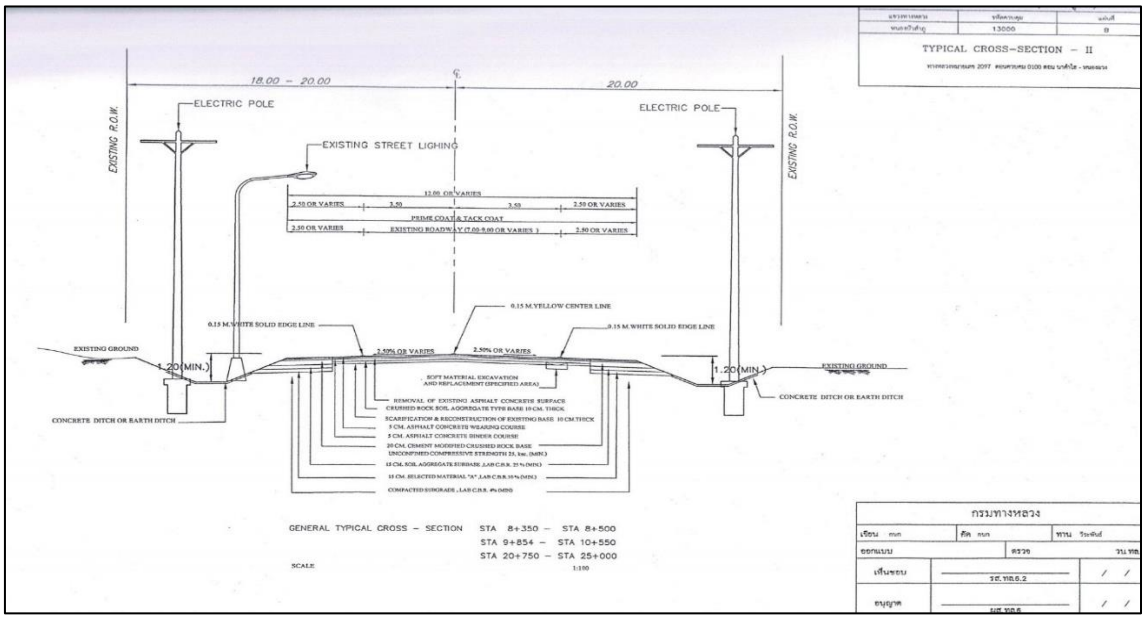
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 8+350

กม. 20+750

กม. 22+500

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 25+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 80.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 2.56

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 50.00 หญิง ร้อยละ 50.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 23.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 20.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 2.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 52.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 65.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 19.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 16.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง จุดเชื่อมต่อโครงการถนนไม่ดี รถบรรทุกวิ่งถนนเสียหาย อยากให้ทำถนนเพิ่ม ต่อจากโครงการนี้

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2177 ตอน นาน้อย - อากาศอำนวย**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 31+500

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 32+260

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สด.16/2565 ลงวันที่ 01 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 2 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 01 ก.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 150 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 24,658,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 24,651,133.62 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : สวรรค์ประทานพรขนส่ง

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน) กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

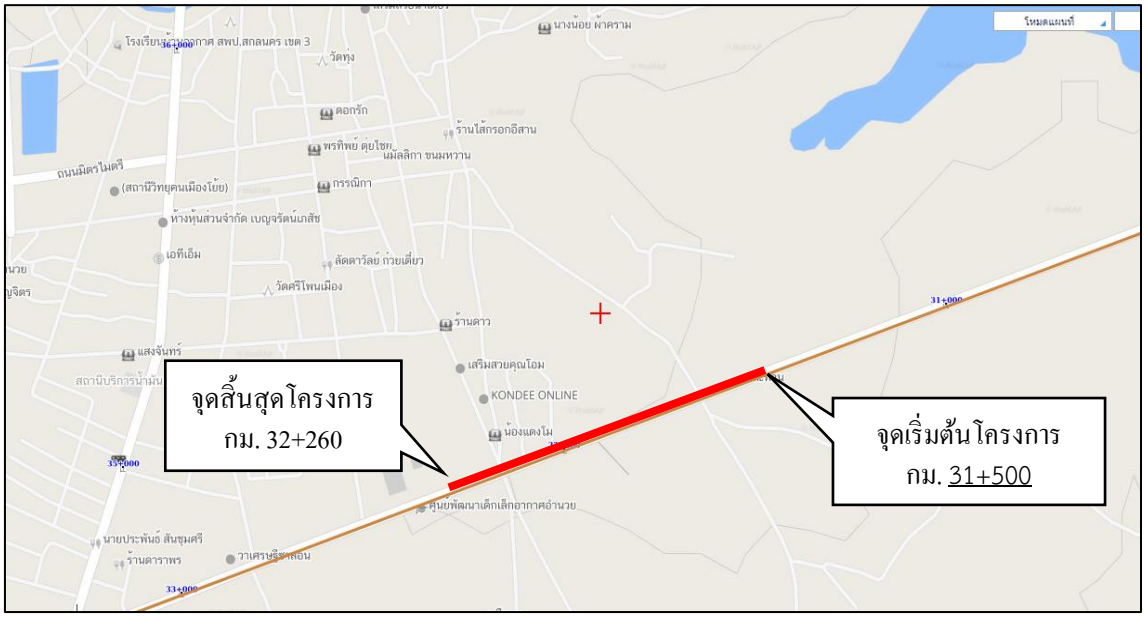
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

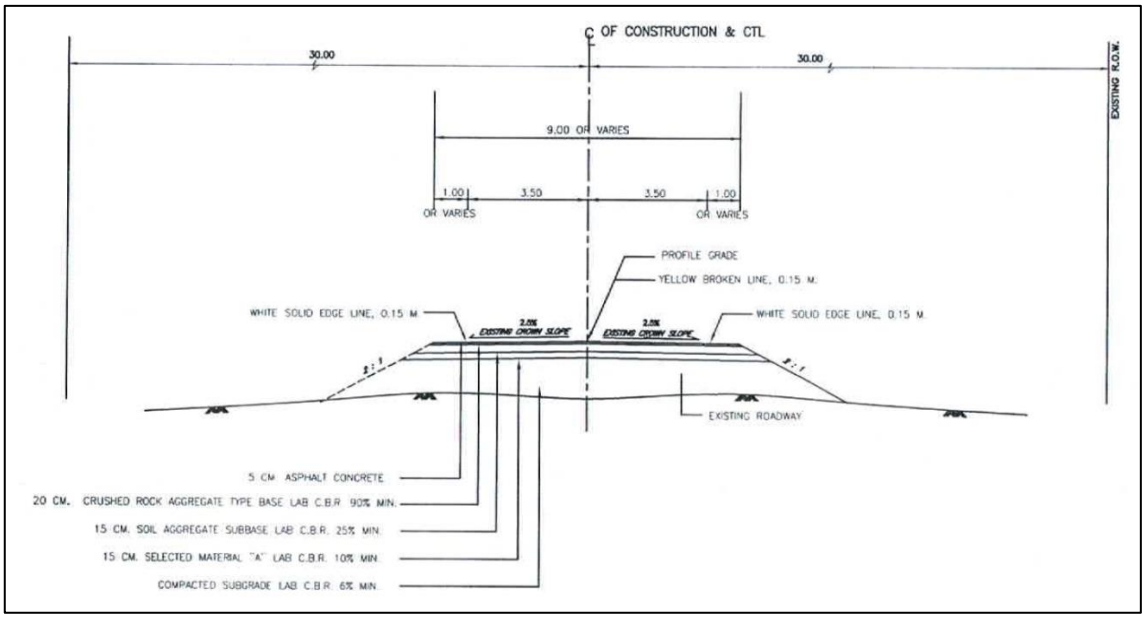
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

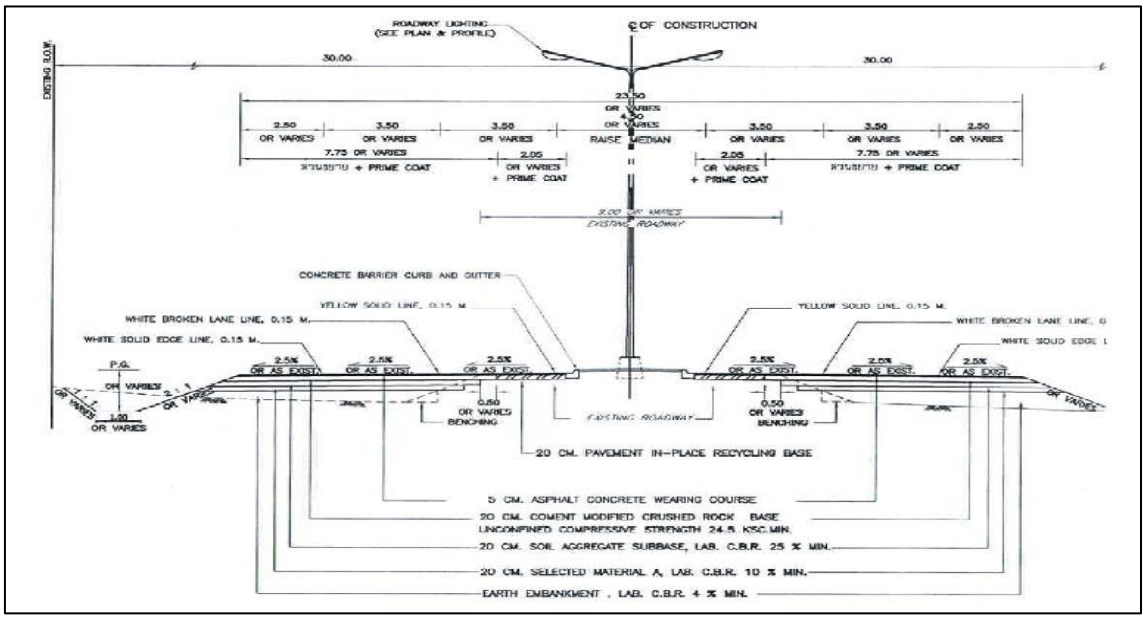
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 31+500

กม. 31+750

กม. 32+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 32+260

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 59.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 24.36

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 46.00 หญิง ร้อยละ 54.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 11.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 14.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 30.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 14.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 5.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 2.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 51.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 36.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 46.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 18.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 85.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	87.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	13.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ในเวลากลางคืนบริเวณแยกไฟแดงจะตั้งไฟจราจรเป็นแบบกระพริบ รถบรรทุกขนาดใหญ่ส่วนใหญ่เลือกที่จะฝ่าไฟสัญญาณจราจรทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2182 ตอน เดชอุดม – โนนเรียง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 2+730

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 7+000

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : อบ. 2/11/2564 ลงวันที่ 18 ม.ค. 2564

วันเริ่มต้น : 19 ม.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา : 17 ก.ค. 2564 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 48,969,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 48,968,956.69 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด อ.วิศวกรรมโยธา

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ทำทางเท้า พร้อมวางท่อระบายน้ำ

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

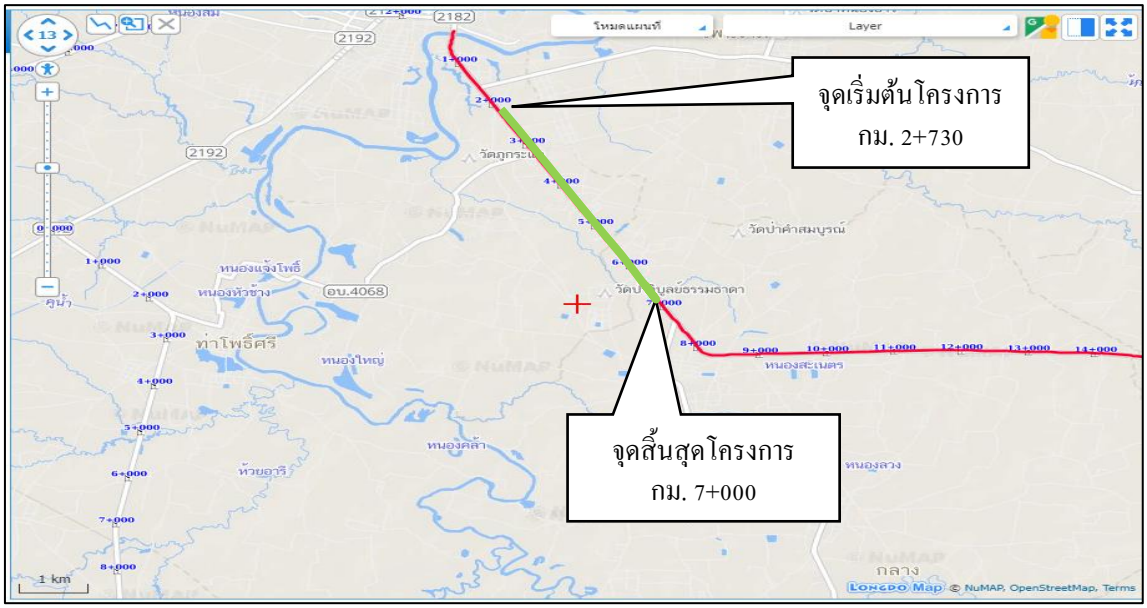
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

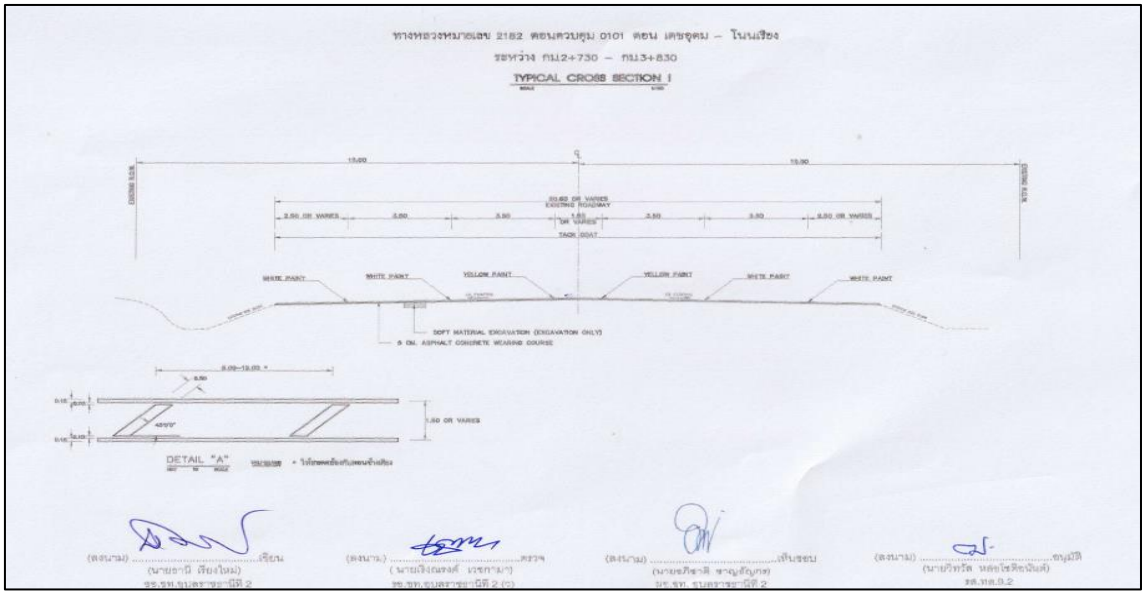
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

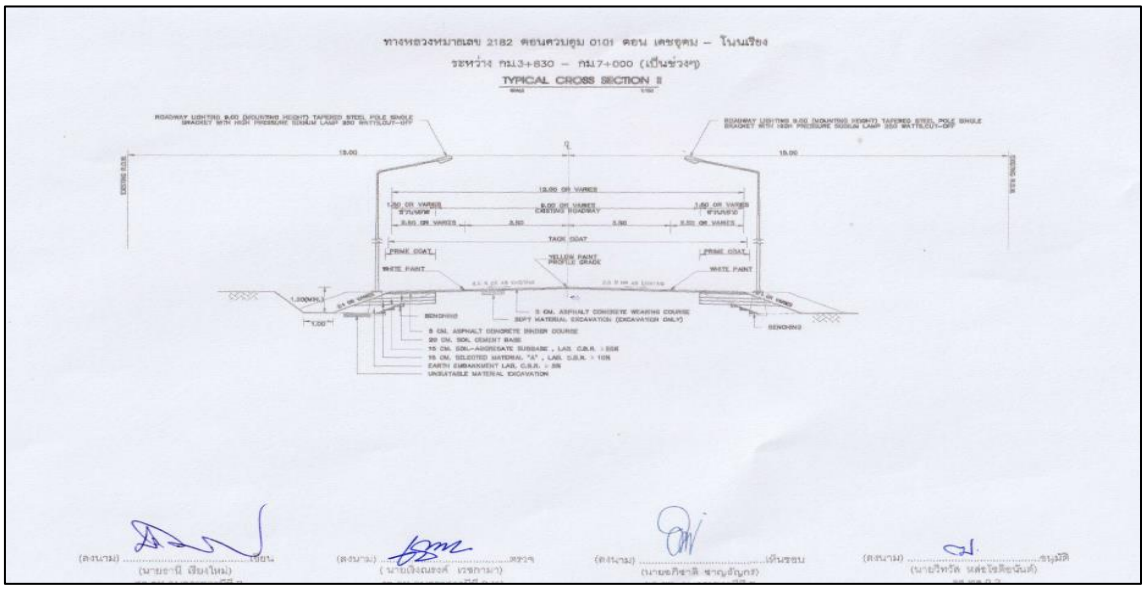
แผนที่ตั้งโครงการ



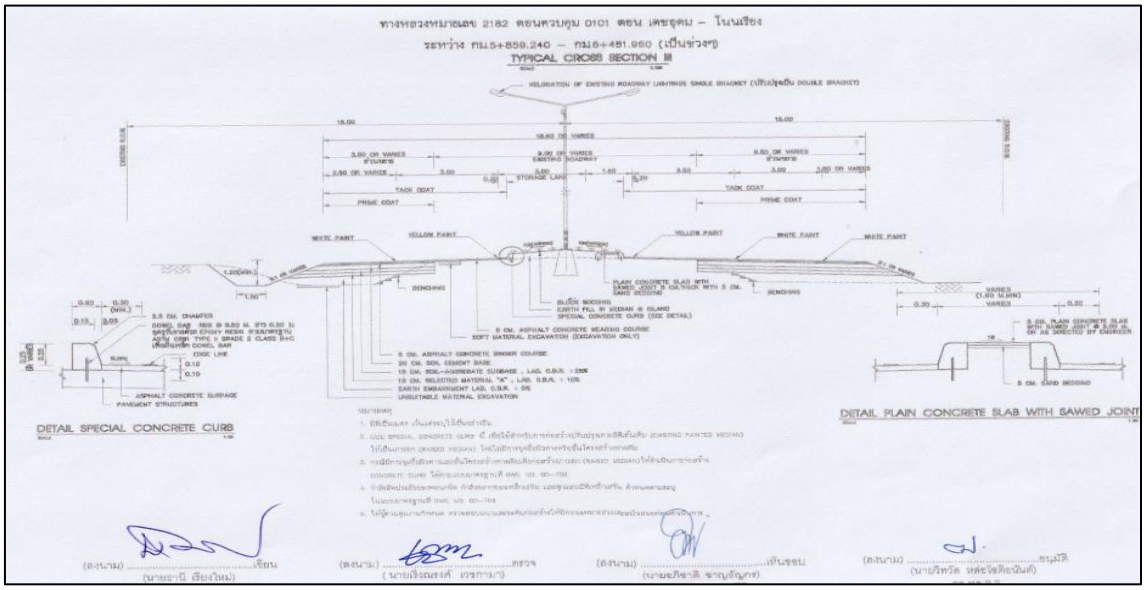
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 2+730

กม. 4+000

กม. 6+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 7+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 68.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 10

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 49.00 หญิง ร้อยละ 51.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 2.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 22.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 17.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 22.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 19.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 49.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 4.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 38.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 2.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 7.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 39.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 27.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 34.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 83.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 85.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	87.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	13.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	_____
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	_____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☐ A ☐ B ☑ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ไฟฟ้าแสงสว่างไม่ติดบางช่วง ควรปรับปรุงให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3017 ตอน แยกพัฒนานิคม - วังม่วง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 44+100

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 47+205

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลบ.1/50/2565. ลงวันที่ 24 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 25 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 31 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 59,200,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 59,160,308.57 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : เขาพระงามคอนสตรัคชั่น

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

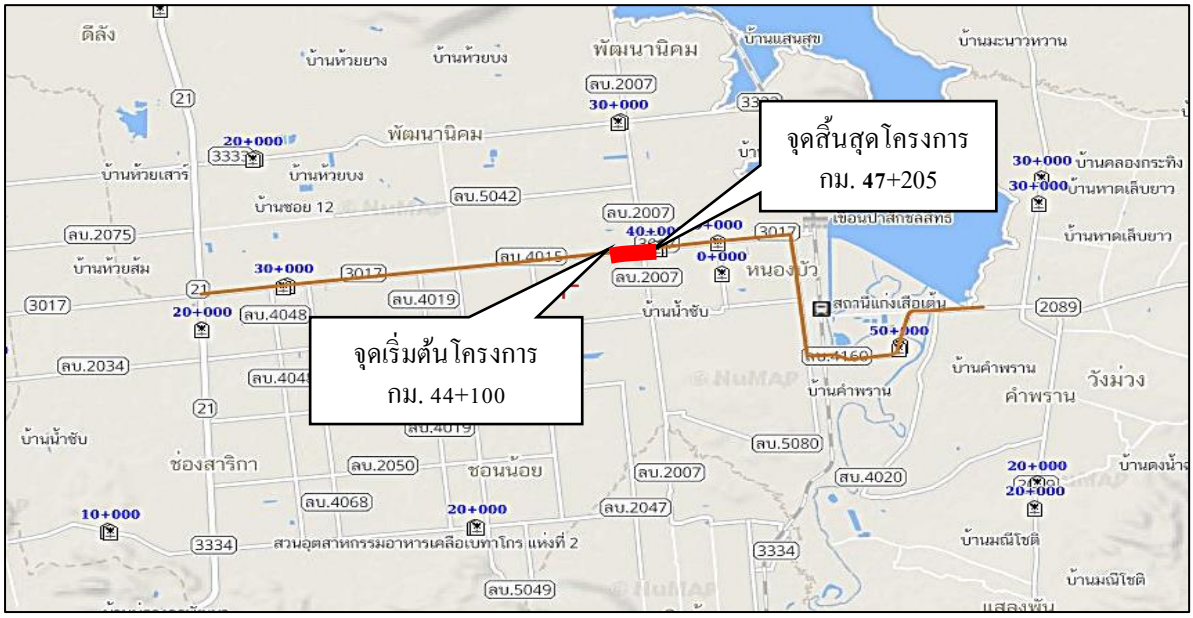
☑ อื่นๆ ....Barrier.....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

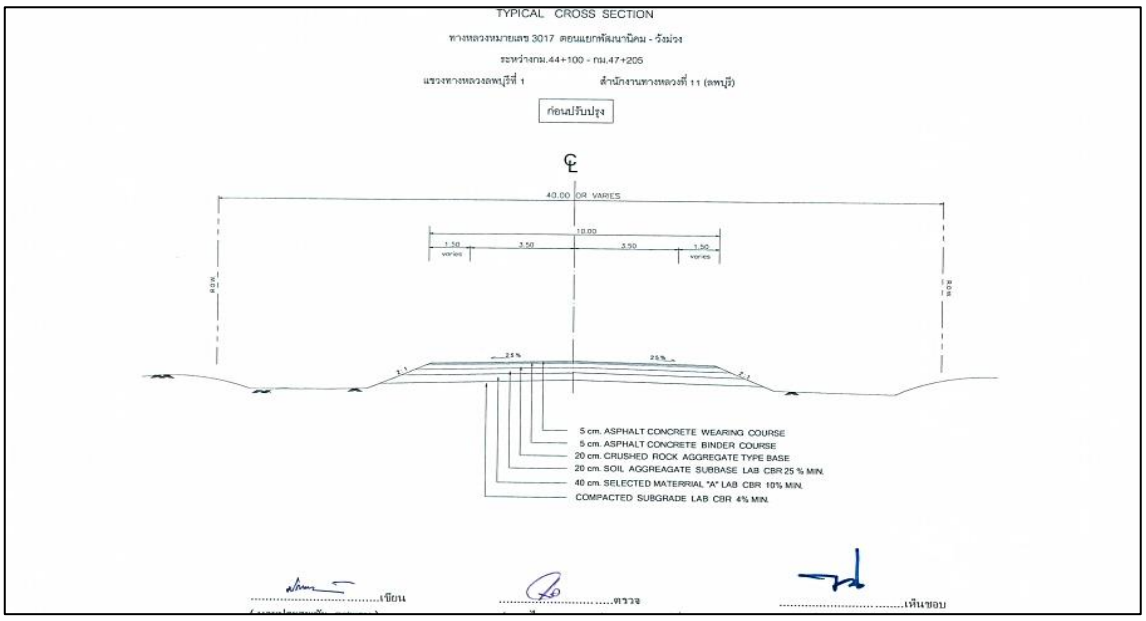
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

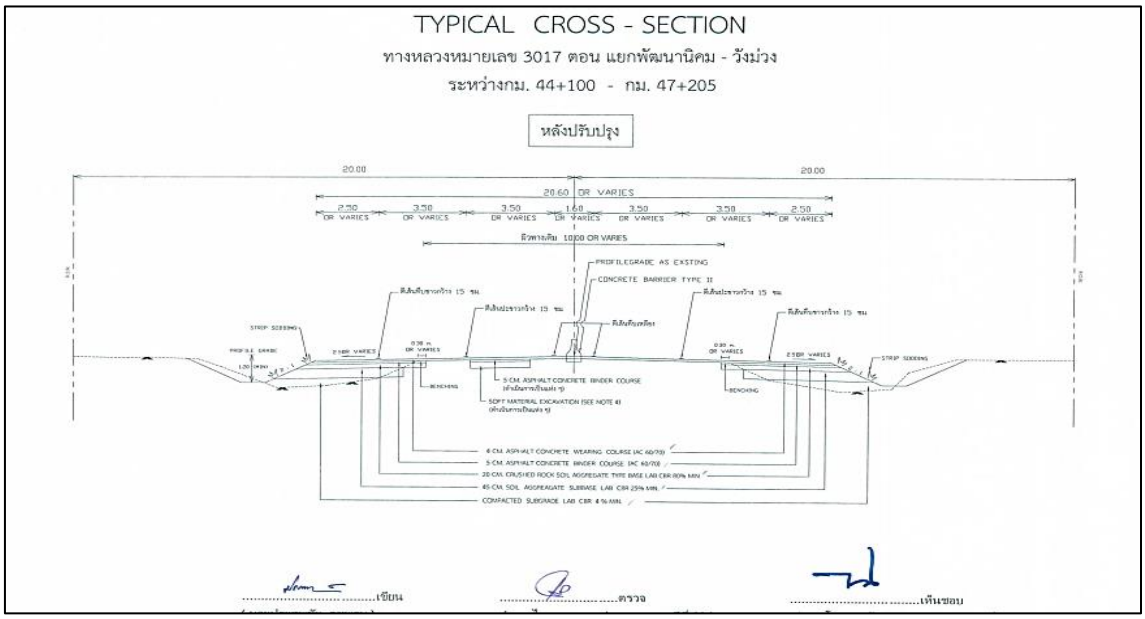
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 44+100

กม. 45+100

กม. 46+500

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 47+205

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 80 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 2.56

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 44.00 หญิง ร้อยละ 56.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 5.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 15.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 12.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 45.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 13.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 54.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 1.00
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 26.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 39.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 35.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง บริเวณเกาะสีมักมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นควรทำเป็นเกาะกลางแบบยกหรือแบริเออร์แทน

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3027 ตอน ท่าวุ้ง - มหานาม**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 12+180

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 15+000

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สห.29/2565. ลงวันที่ 14 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 15 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 20 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 218 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 79,959,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 79,919,888.18 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : อรลักษณ์สิงห์บุรี (1994)

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงสิงห์บุรี

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

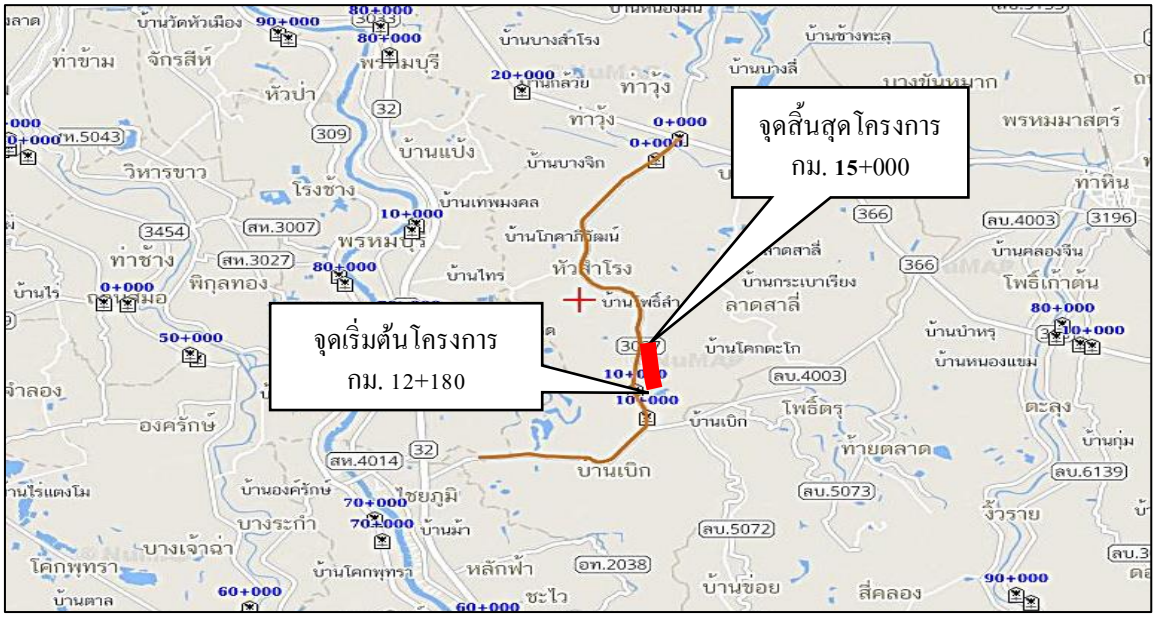
☑ อื่นๆ .....Barrier.....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

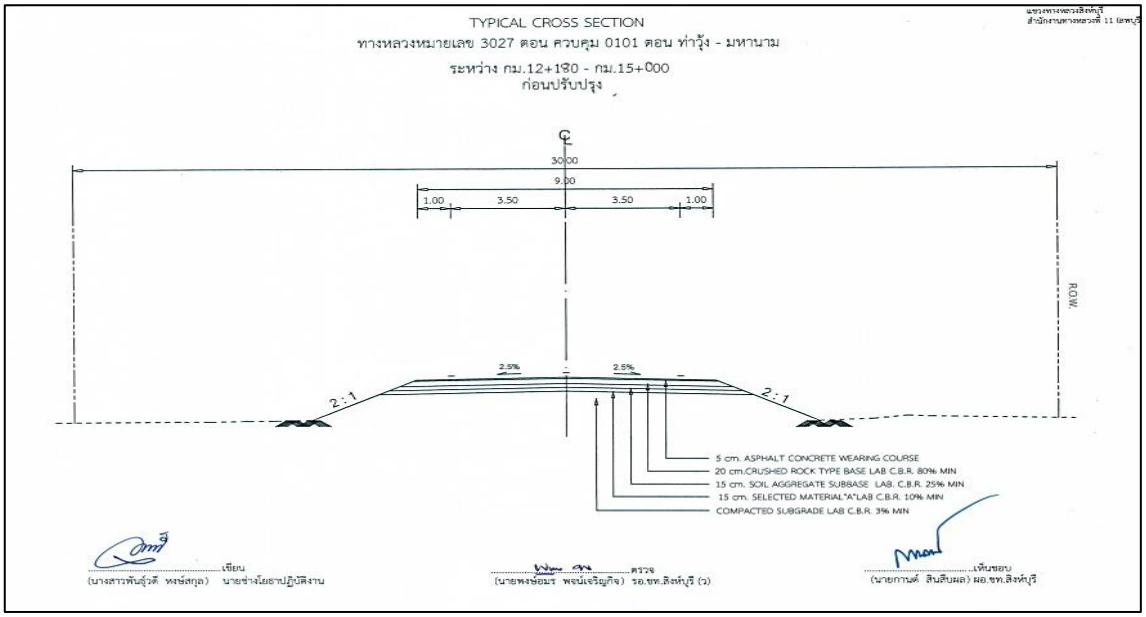
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

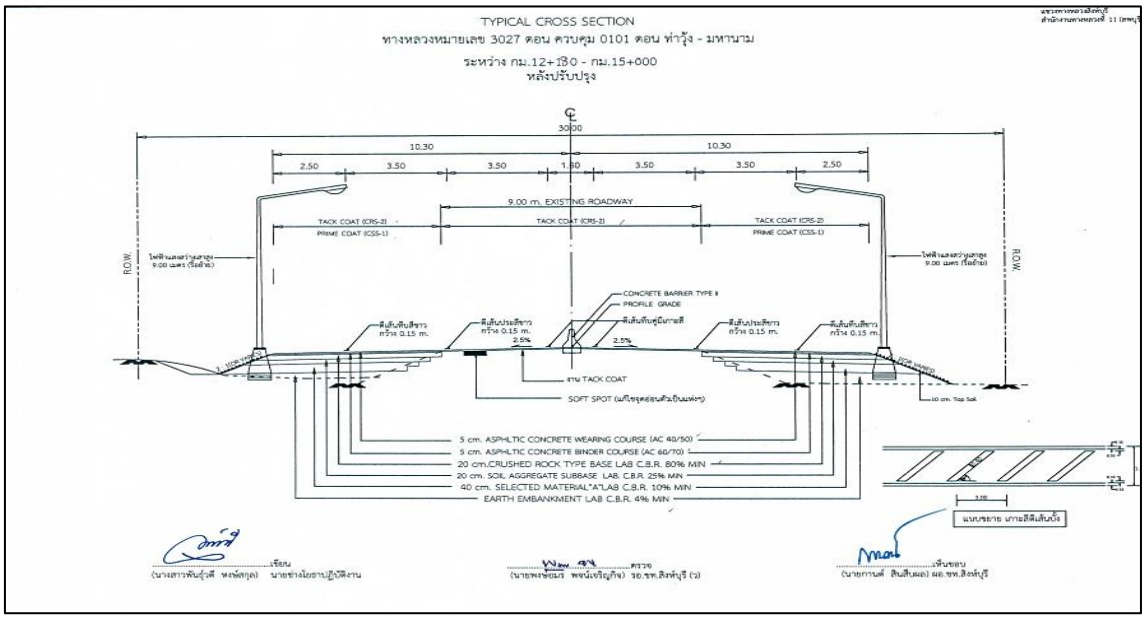
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 12+180

กม. 12+500

กม. 13+500

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 15+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 79 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 1.28

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 45.00 หญิง ร้อยละ 55.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 6.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 8.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 9.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 38.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 6.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 7.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 5.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 48.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 6.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 42.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 36.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 25.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 39.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 86.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 89.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 86.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 87.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 13.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ชาวบ้านข้ามถนนลำบากเนื่องจากมีแบริเออร์ตลอดแนวและการกลับรถต้องกลับรถไกลกว่าเดิม

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3211 ตอน ทางเข้าหันคา - กะบกเตี้ย**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 28+550

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 34+200

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น 1

สัญญาที่ : ชน.35/2565. ลงวันที่ 21 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 22 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 20 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 79,520,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 79,444,466.24 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ธงไทยหันคา

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงชัยนาท

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☑ อื่นๆ สีเส้นจราจรแบ่งช่องจราจร.....

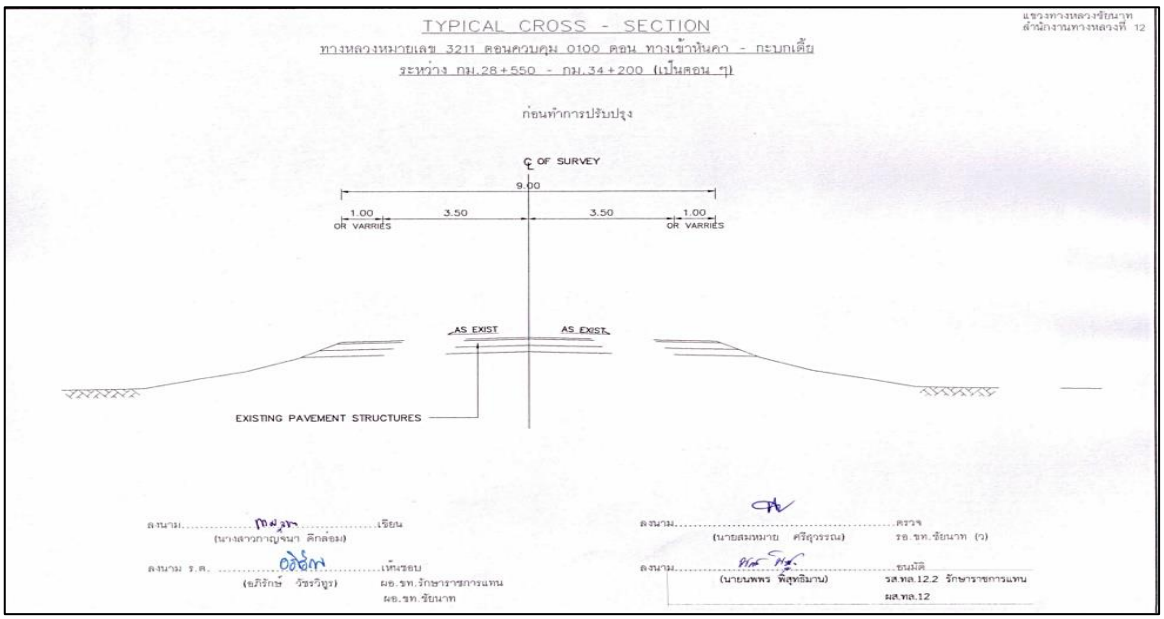
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

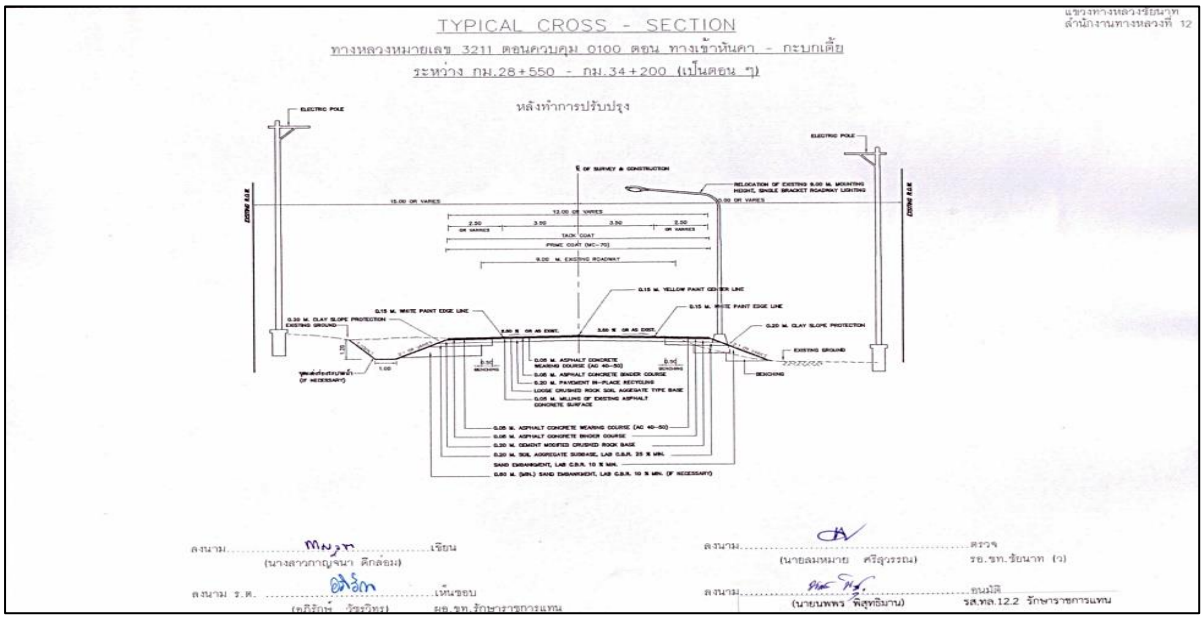
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 28+550

กม. 30+000

กม. 32+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 34+200

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 71 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 8.97

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 47.00 หญิง ร้อยละ 53.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 11.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 13.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 15.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 43.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 11.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 2.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 4.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 49.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 6.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 13.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 38.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 49.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 89.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 89.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ชาวบ้านต้องการให้ขยายโครงการก่อสร้างต่อไปให้ตลอดสายทาง เนื่องจากมีประโยชน์ต่อพื้นที่อย่างมาก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3314 ตอน ป๊อกแป๊ก-สันมะค่า**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 5+769

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 10+800

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สบ.27/2565. ลงวันที่ 07 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 08 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 13 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 218 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 83,975,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : : 83,974,796.40 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : อริยสิน

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงสระบุรี

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

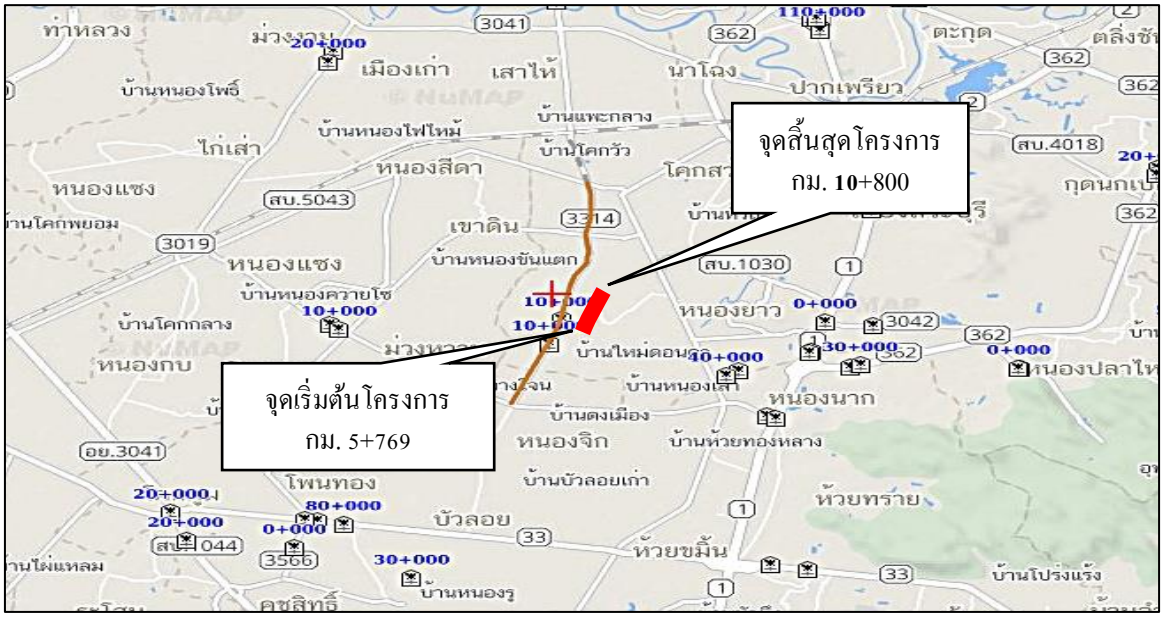
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

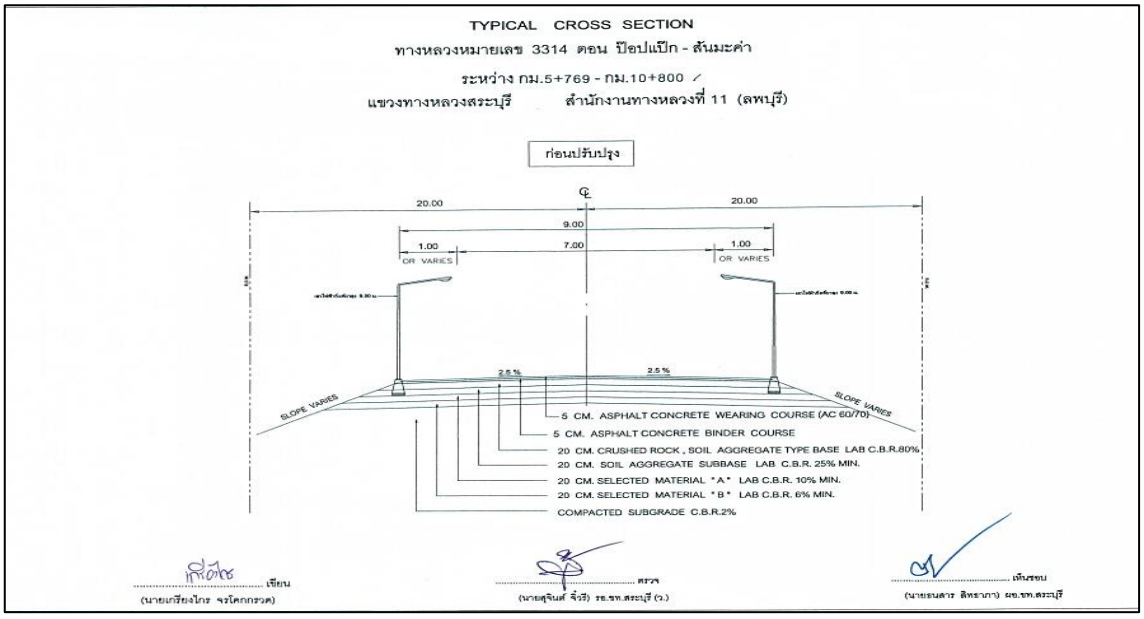
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

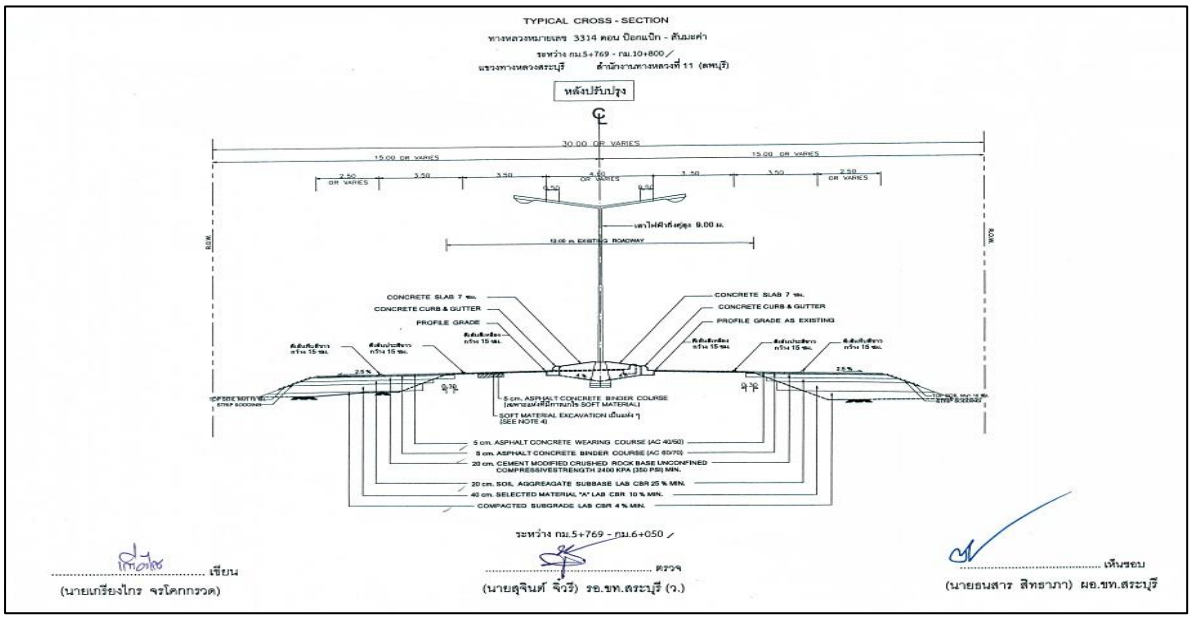
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 5+769

กม. 7+500

กม. 9+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 10+800

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 65 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 16.67

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 47.00 หญิง ร้อยละ 53.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 6.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 14.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 51.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 17.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 2.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 7.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 35.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 42.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 23.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 87.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 13.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☐ A ☑ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง มีโรงงานในพื้นที่โครงการ ควรขยายเป็น4เลนน์ บริเวณทางโค้งมีแยกไฟแดงเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ ฟุตบาทมีการยุบตัว

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3410 ตอน เขื่อนเพชร – ห้วยโสก**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 4+500

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 7+150

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น 1

สัญญาที่ : พบ. 46/2565 ลงวันที่ 1 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 2 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 8 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 29,990,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 29,981,012.30 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด โชคสุชินคอนสตรัคชั่น

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงเพชรบุรี กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ปรับปรุงทางแยก และทางโค้ง

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

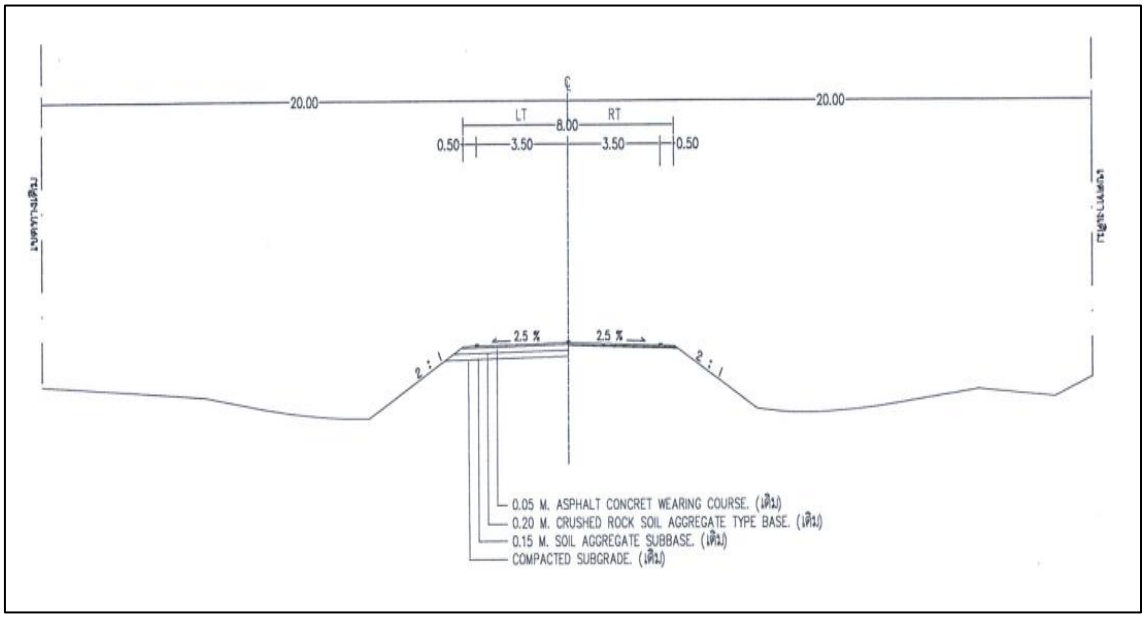
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

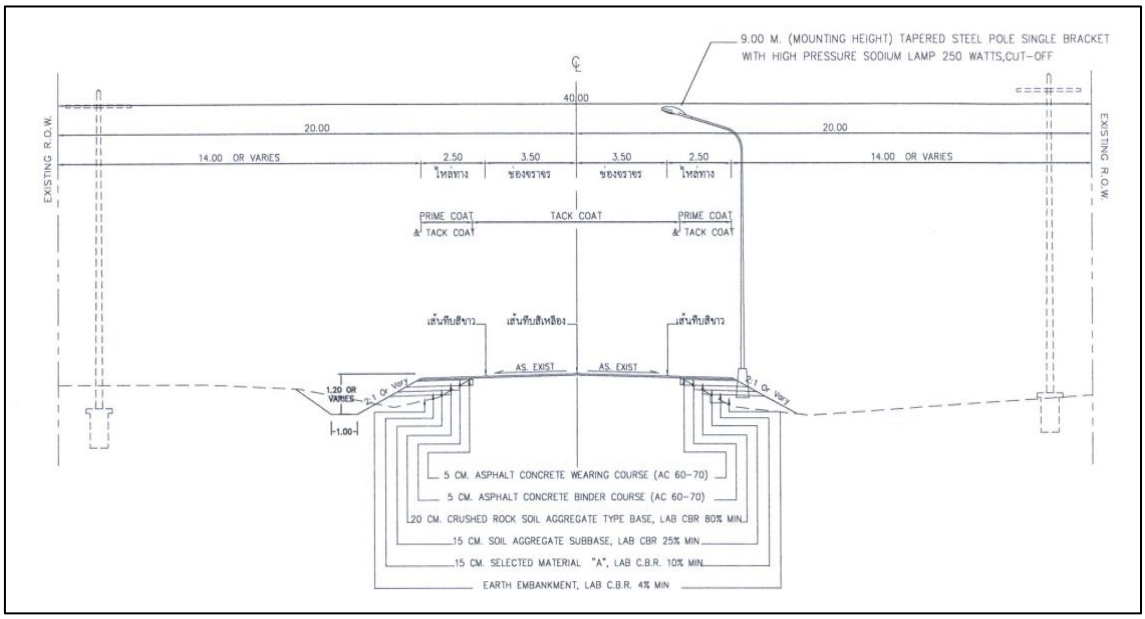
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 0.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 4+500

กม. 6+000

กม. 6+600

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 7+150

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 62 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 20.51

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 46.00 หญิง ร้อยละ 54.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 11.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 14.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 30.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 16.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 51.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 35.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 38.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 27.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 86.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 86.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 14.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☐ A ☑ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง บริเวณทางแยกเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากรถจากทางรองวิ่งเข้าทางหลักบริเวณทางแยกใช้ความเร็วสูง อาจพิจารณาเพิ่มป้ายเตือนลดความเร็ว

1.5 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 4 สาย อ.ตะกั่วป่า – บ.บางสัก**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 769+300

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 776+700

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 7.400 กม.

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.1/8/2563 ลงวันที่ 24 ก.ค. 2563

วันเริ่มต้น : 25 ก.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา : 26 มี.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 610 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 290,416,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 285,415,234.61 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด น้องเล็กสถาปัตย์

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ก่อสร้างสะพาน และวางท่อระบายน้ำ

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

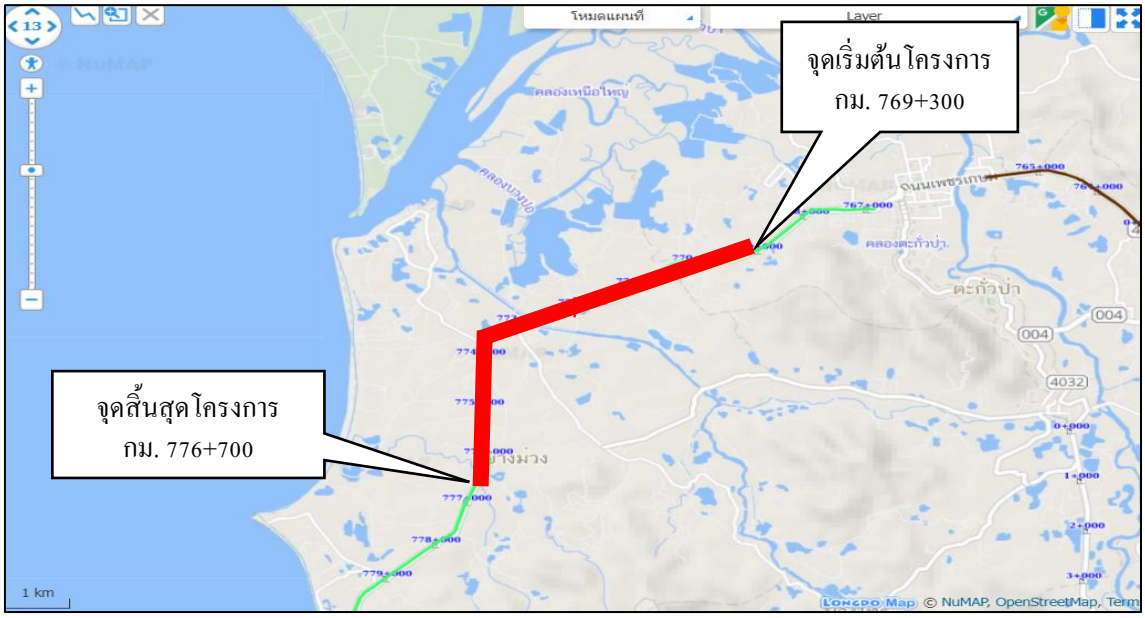
☑ อื่นๆ แบบริเออร์

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

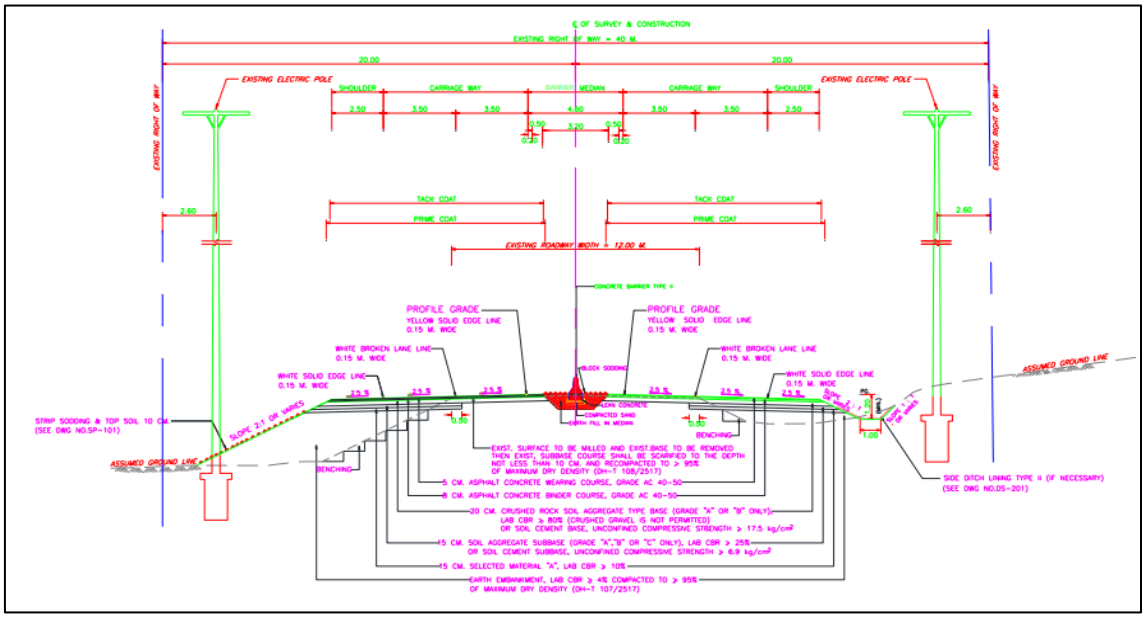
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

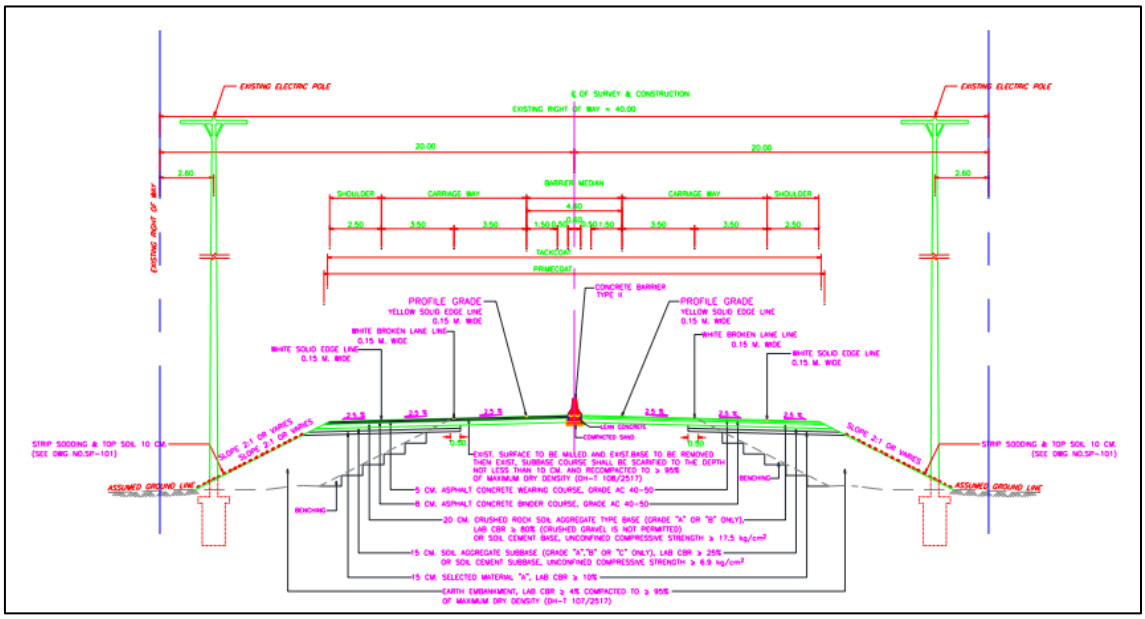
แผนที่ตั้งโครงการ



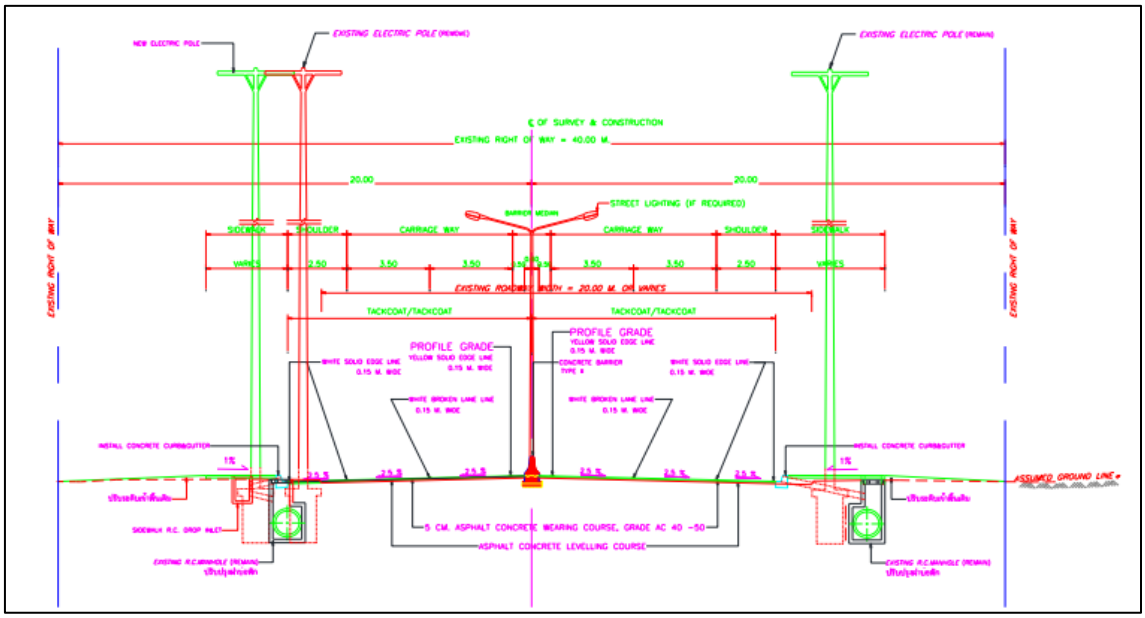
Cross Section ของโครงการ



Cross Section กม.769+300 – กม.776+700 เป็นช่วงๆ



Cross Section กม.771+790 – กม.772+200



Cross Section กม.772+200 – กม.772+630

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 769+300

กม. 771+000

กม. 771+100

กม. 773+000

กม. 775+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 776+700

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 82.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 5.13

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 6.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 24.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 17.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 31.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 15.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 2.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 1.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 39.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 8.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 3.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 41.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 27.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 89.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 89.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง - .

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 4 สาย อ.ตะกั่วป่า – อ.ท้ายเหมือง ตอน บ.บางสัก – บ.เขาหลัก**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 776+700

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 797+062

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 20.362 กม.

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.1/12/2562 ลงวันที่ 11 ก.พ. 2562

วันเริ่มต้น : 12 ก.พ. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 10 เม.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 1,154 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 744,422,200.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 744,376,057.63 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

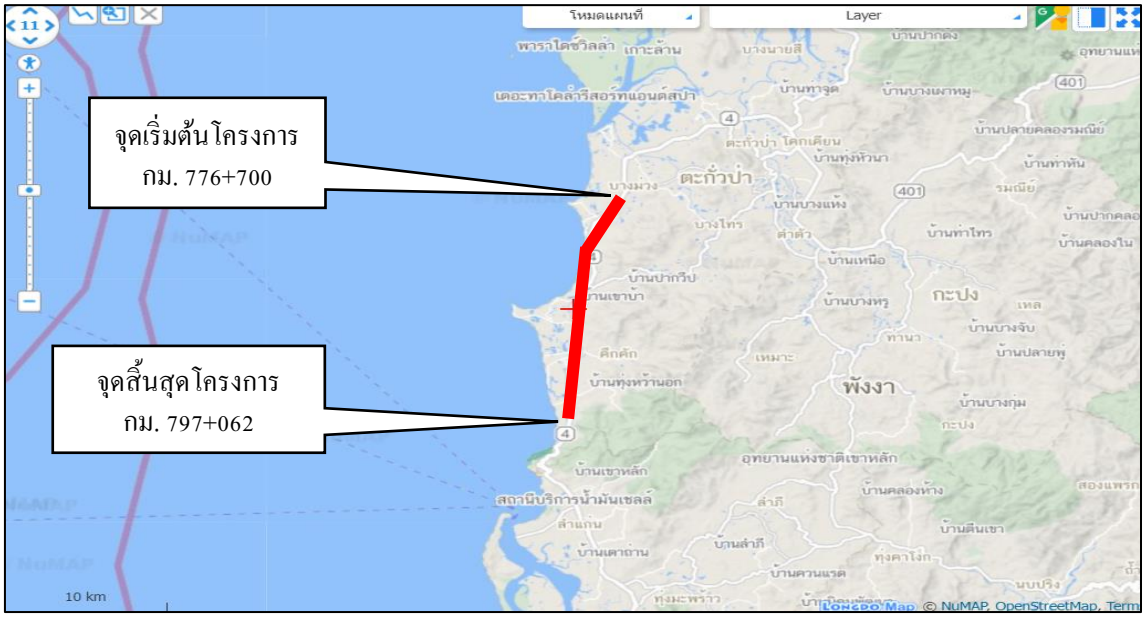
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

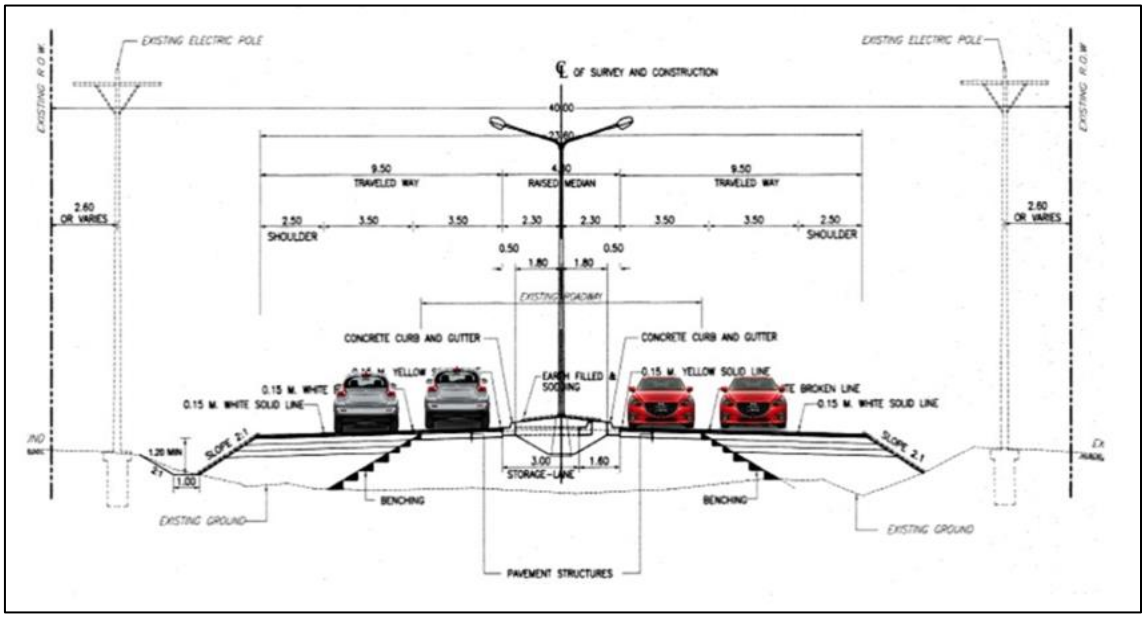
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 - 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 - 6 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00-14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00-21.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

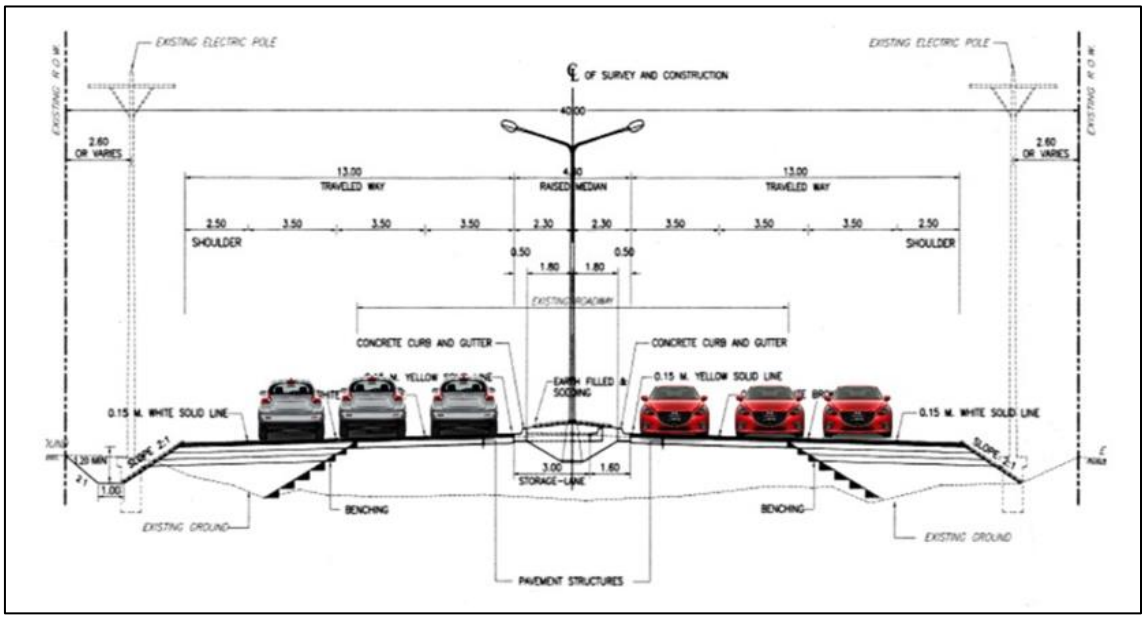
แผนที่ตั้งโครงการ



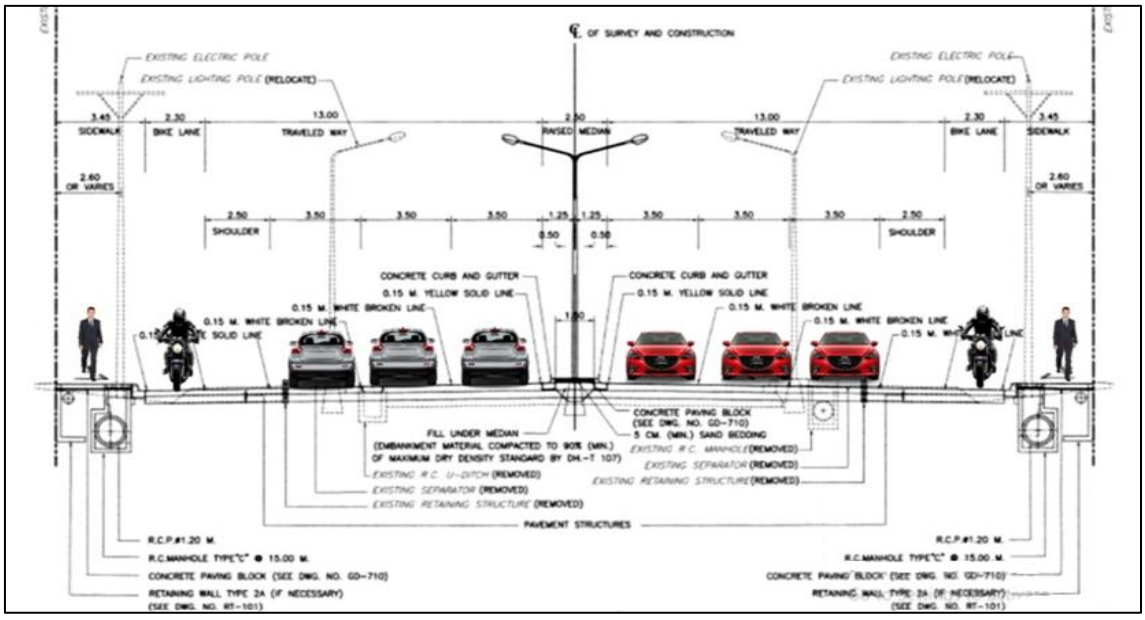
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ทั่วไป



Cross Section กม.791+200 – กม.792+250



Cross Section กม.792+250 – กม.794+837

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 776+700

กม. 778+000

กม. 785+000

กม. 791+000

กม. 795+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 797+062

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 79.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 1.28

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 56.00 หญิง ร้อยละ 44.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 8.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 14.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 18.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 33.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 16.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 3.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 3.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 9.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 35.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 12.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 24.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 35.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 41.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 86.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 86.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 14.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ต้นหญ้าเกาะกลาง และสองข้างทาง บางช่วงยาวรก บดบังทัศนวิสัย ควรปรับปรุงดูแล

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 11 ตอน แยกอินทร์บุรี - หนองบัวทอง ตอน 2**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 14+600

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 28+000

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 13.400 กม.

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.1/29/2565.. ลงวันที่ 30 พ.ค. 62

วันเริ่มต้น : 31 พ.ค. 62

วันสิ้นสุดสัญญา : 15 มี.ค.65 ระยะเวลาทำการ 1020 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 1,205,277,789.72 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 1,191,425,398.76 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท กิจการร่วมค้า เอสแอนด์เอส จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☑ อื่นๆ Concrete Barrier Type II กว้าง 0.61 ม.

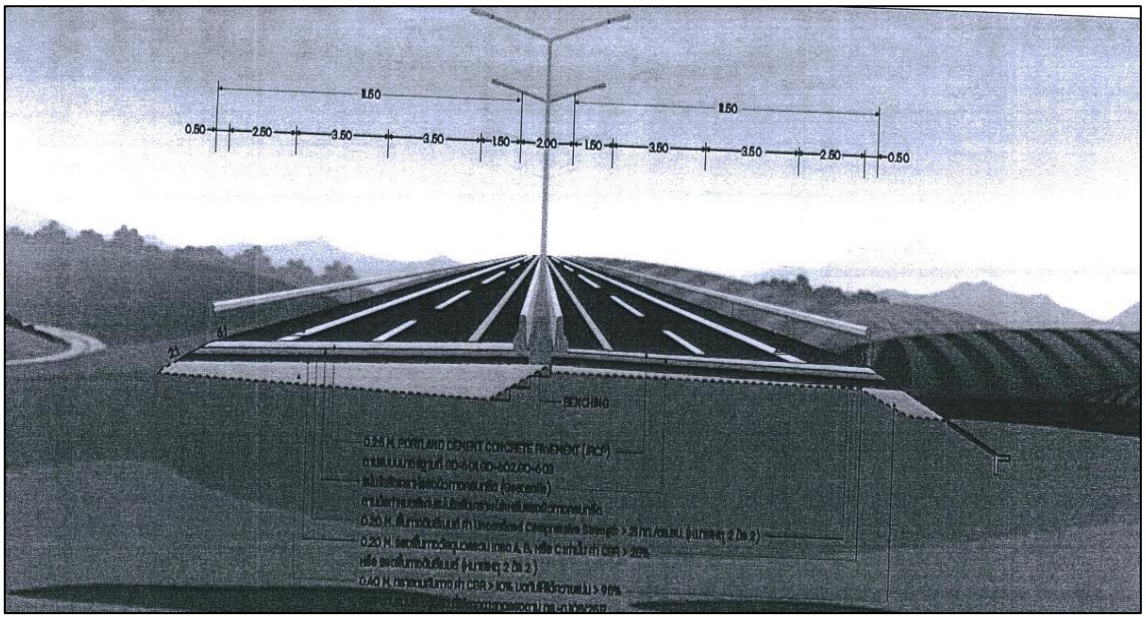
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

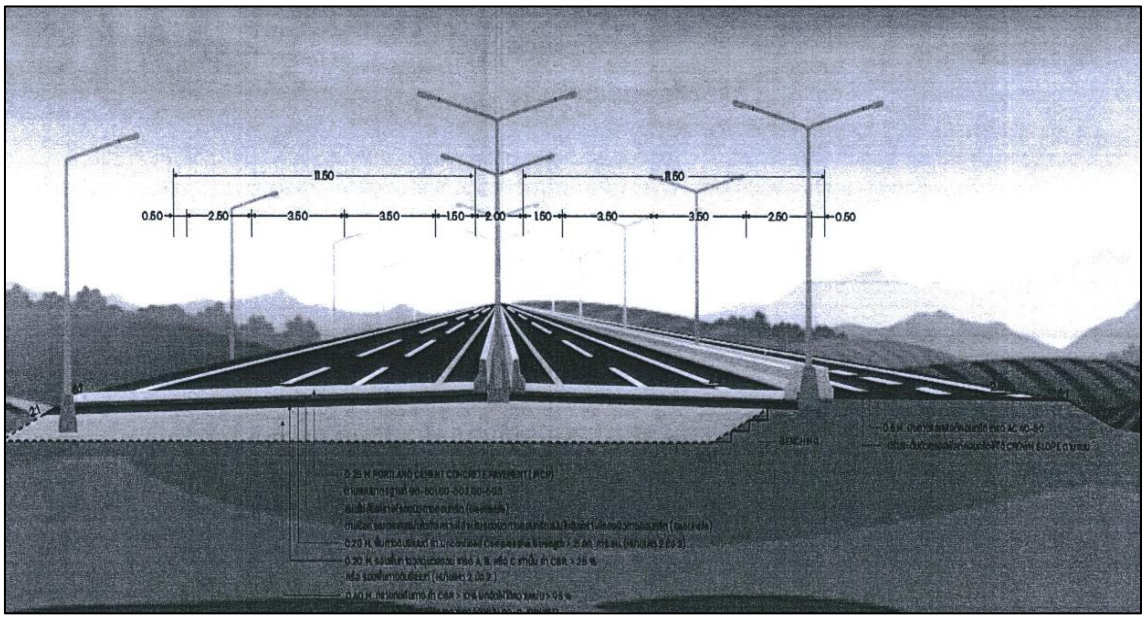
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 3.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

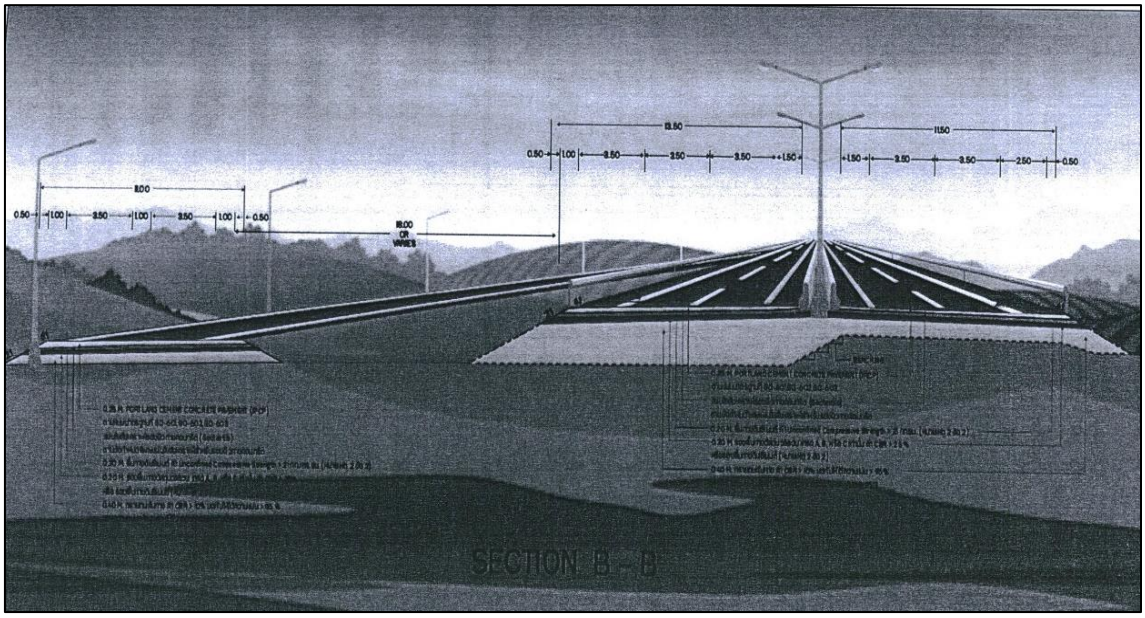
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.14+600

กม.16+000

กม. 18+000

กม. 20+000

กม. 24+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 28+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 83.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 6.41

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 48.00 หญิง ร้อยละ 52.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 1.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 12.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 30.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 22.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 27.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 5.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 2.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 32.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 4.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 29.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 35.00
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 35.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 36.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 29.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 94.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 92.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 75.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 80.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	90.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	10.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	4.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง รถบรรทุกมากข้ามถนนค่อนข้างลำบาก โดยเฉพาะเป็นแบริเออร์กั้น รถใช้ความเร็วสูงมาก และกลับรถไกลแต่มีความปลอดภัยกว่าเดิมมาก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 33 ตอน บ.ภาชี - บ.หินกอง ตอน 1**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 54+273

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 69+250

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 14.977 กม.

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.1/30/2561.. ลงวันที่ 26 ก.พ. 61

วันเริ่มต้น : 27 ก.พ. 61

วันสิ้นสุดสัญญา : 27 พ.ย.63 ระยะเวลาทำการ 1005 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 628,760,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 208,642,354.18 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท บัญชากิจ จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

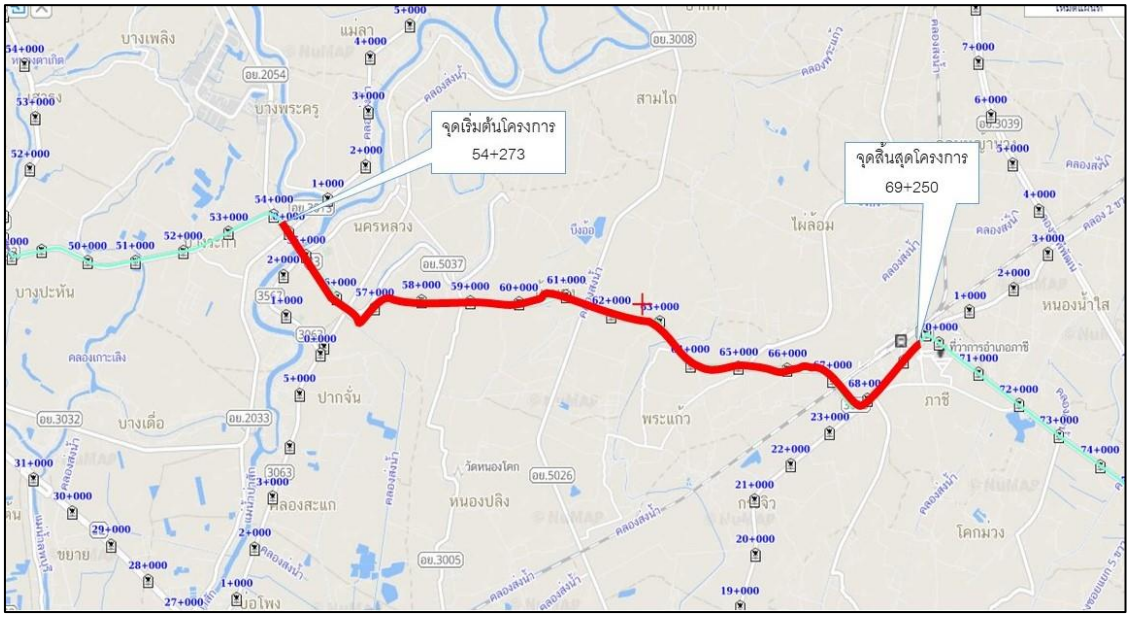
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

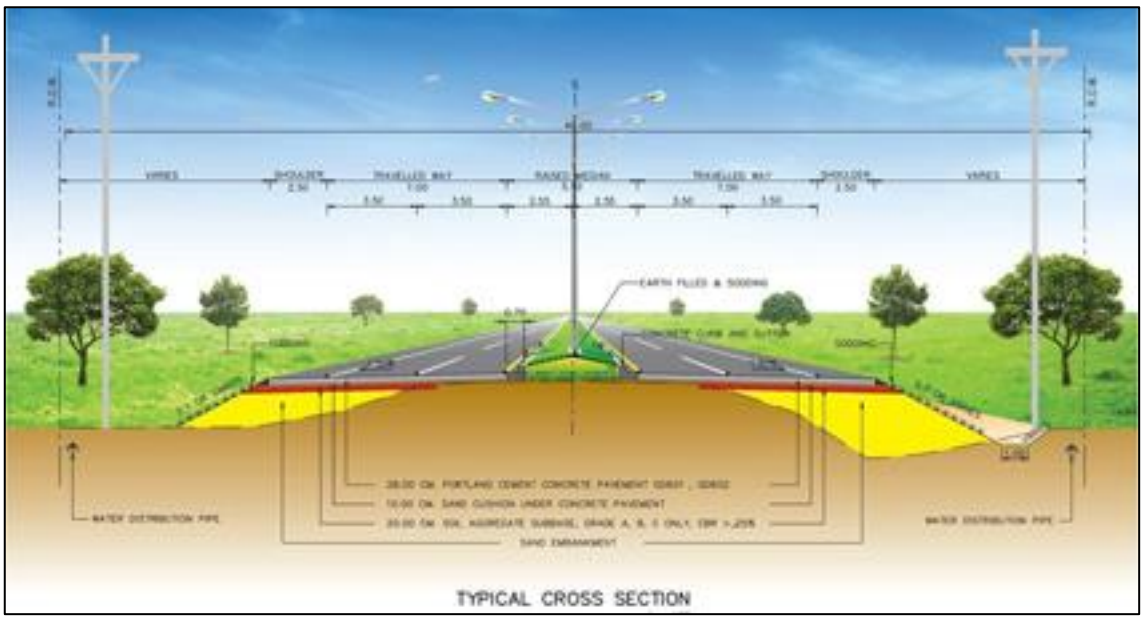
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ Portland Cement Concrete

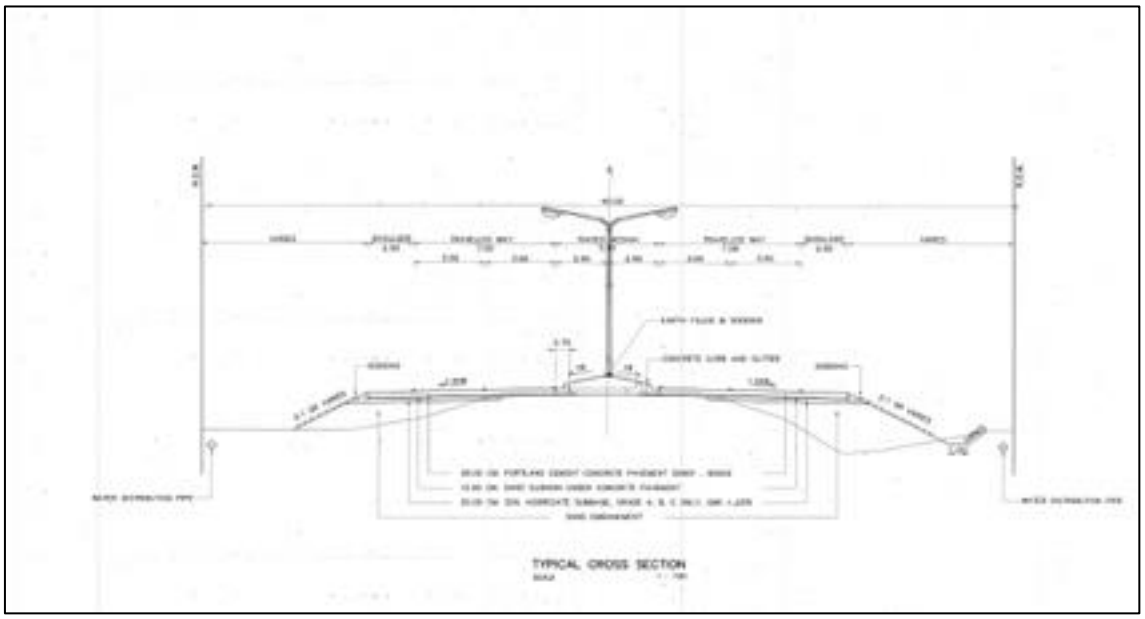
แผนที่ตั้งโครงการ



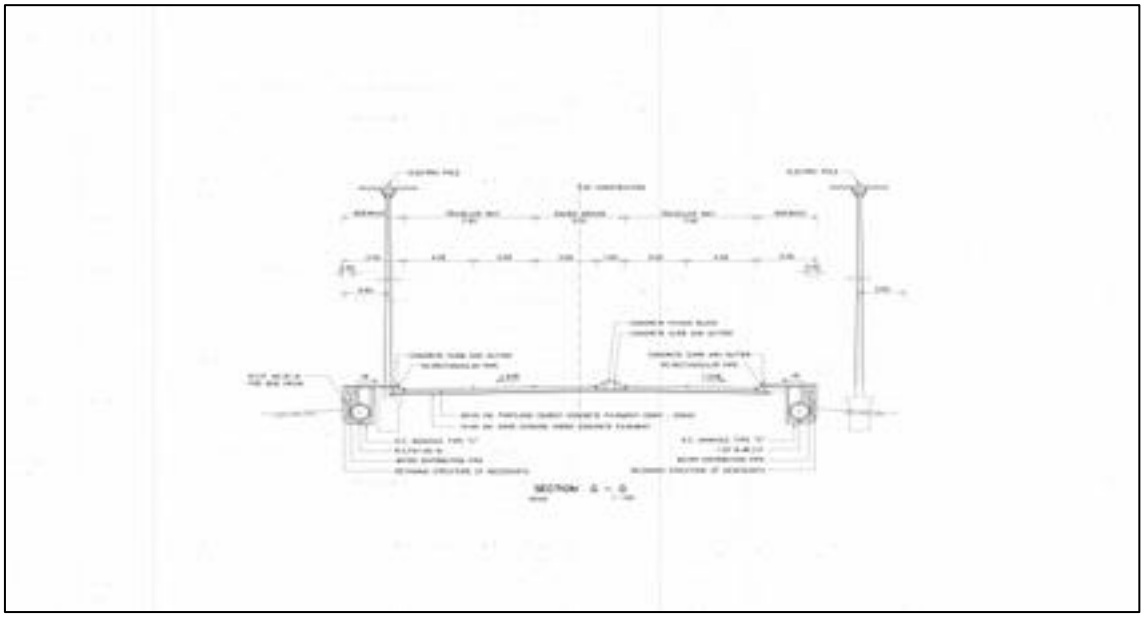
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.54+273

กม.36+000

กม. 59+000

กม. 62+000

กม. 65+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 69+250

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 85.55 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 9.68

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 1.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 10.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 42.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 25.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 18.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 2.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 1.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 30.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 26.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 42.00
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 33.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 25.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 42.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 91.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 80.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 82.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 80.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	90.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	10.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	4.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ป้ายบอกเส้นทาง ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางโค้งหรือจุดเสี่ยงต่างๆ ไฟฟ้าบางดวงไม่ติดควรเร่งเข้ามาแก้ไข

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 102 ตอน บ.ห้วยช้าง - อ.ศรีสัชนาลัย**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 29+545

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 36+600

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 7.055 กม.

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.1/5/2563.. ลงวันที่ 20 ก.ค. 63

วันเริ่มต้น : 21 ก.ค. 63

วันสิ้นสุดสัญญา : 9 มี.ค.65 ระยะเวลาทำการ 597 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 150,099,998.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 150,042,473.65 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด รัตนชาติก่อสร้าง

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

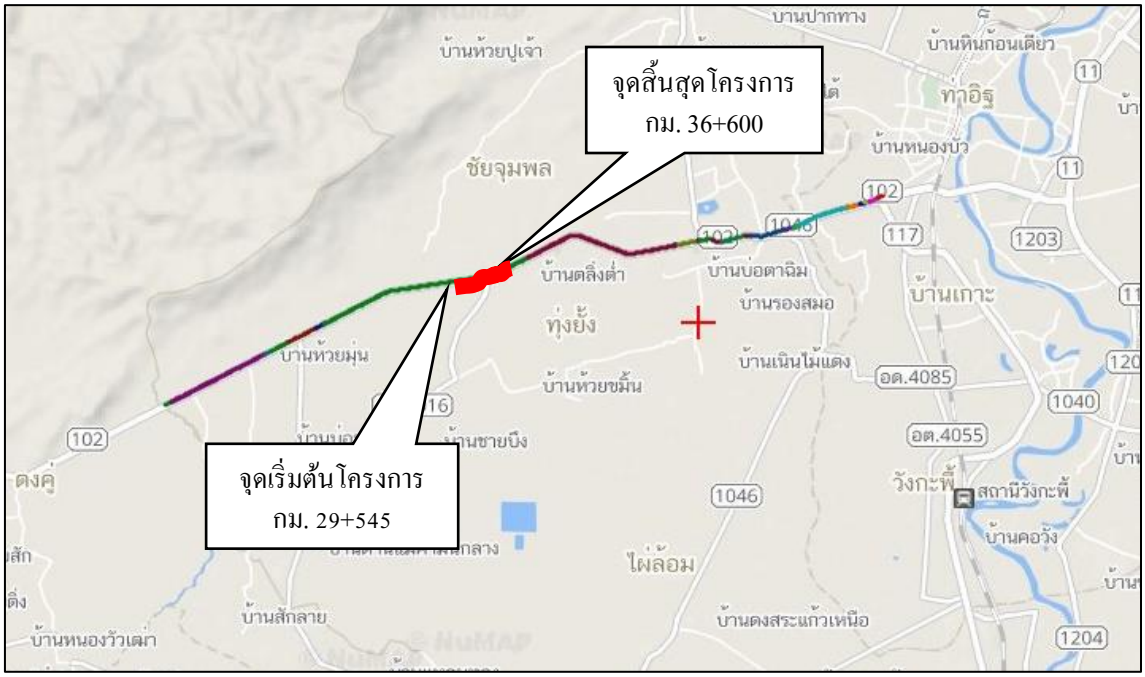
☐ อื่นๆ Barrier

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

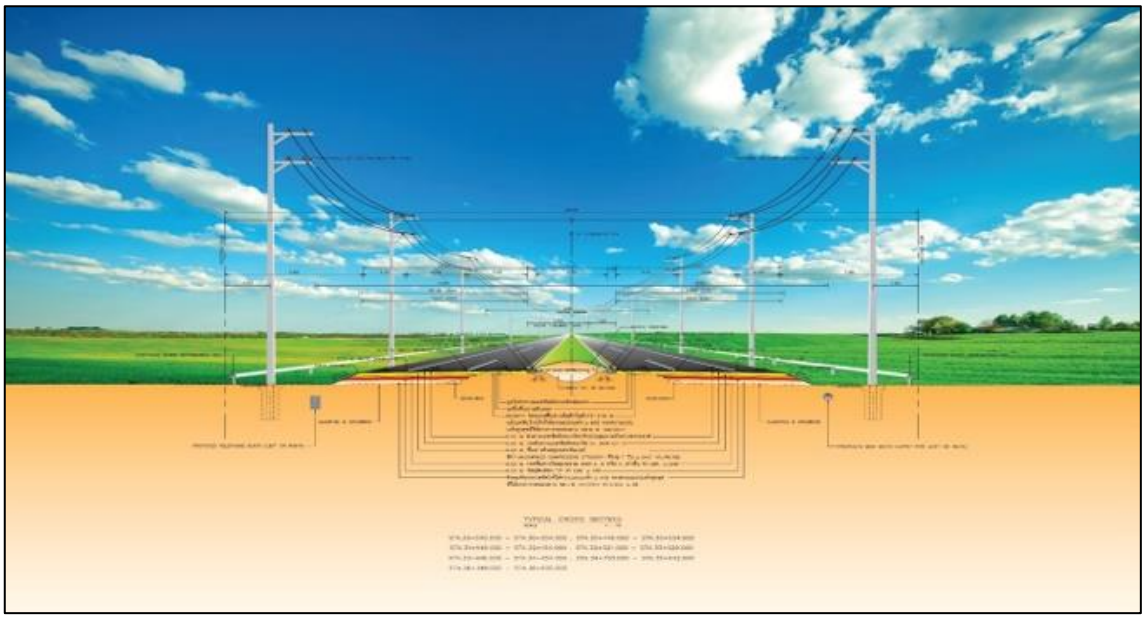
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

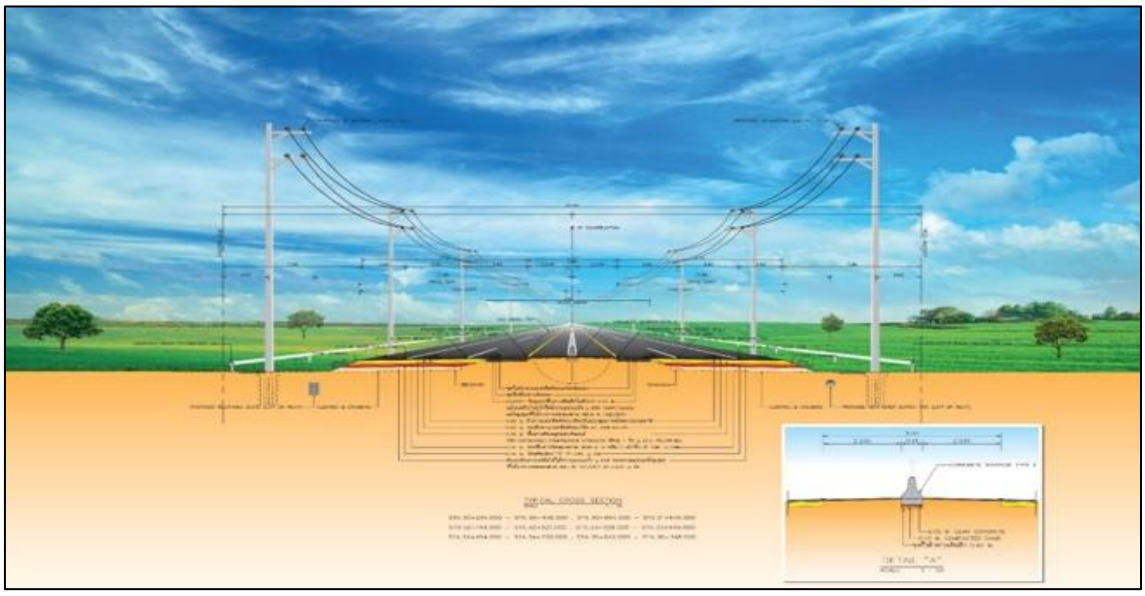
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 29+545

กม. 30+000

กม. 31+000

กม. 32+000

กม. 34+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 36+600

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 85.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 8.97

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 43.00 หญิง ร้อยละ 57.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 6.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 12.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 11.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 37.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 24.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 1.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 37.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 4.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 56.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 1.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 13.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 46.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 41.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	88.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	12.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	_____
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	2.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	_____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ทางม้าลายมีขนาดเล็กเกินไปอันตรายเนื่องจากรถขับขี่ด้วยความเร็วทำให้ข้ามถนนลำบาก บริเวณชุมชนมีแบริเออร์กั้นไม่เปิดช่องให้ชาวบ้านเดินข้าม คนสูงอายุข้ามถนนยากขึ้น ต้องการให้เพิ่มช่องคนข้ามตรงเกาะกลางเพิ่ม เพื่อข้ามไปมาหาสู่กัน

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 290 ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอน แยก ทล.224 - บรรจบ ทล.226 (ด้านทิศใต้) ตอน 2**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 7+500

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 15+500

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 8.000 กม.

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.2/14/2562 ลงวันที่ 12 ก.พ. 2562

วันเริ่มต้น : 13 ก.พ. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 20 มี.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 1,132 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 946,779,500.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 939,547,457.88 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : หจก.สี่แสงโยธาการ

ผู้ออกแบบ : CONSULTANTS OF TECHNOLOGY, BOONPANYA TECHNOLOGY, AURORA TECHNOLOGY & ENGINEERING CONSULTANT

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานก่อสร้างทางที่ 2 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ...ก่อสร้างโครงสร้างชั้นทางใหม่..

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

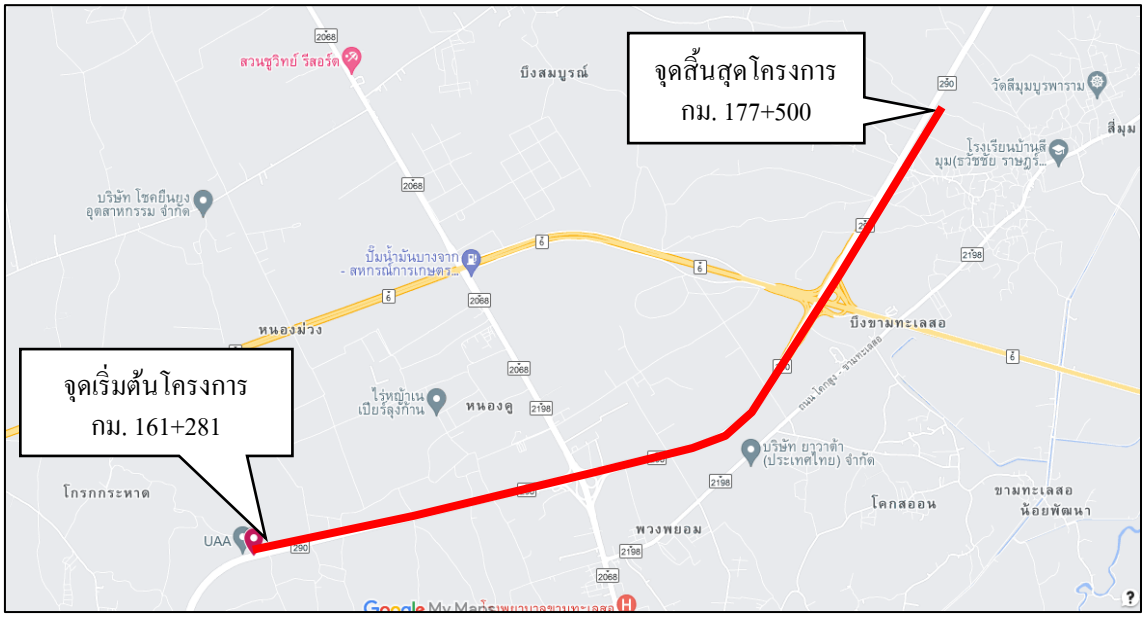
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

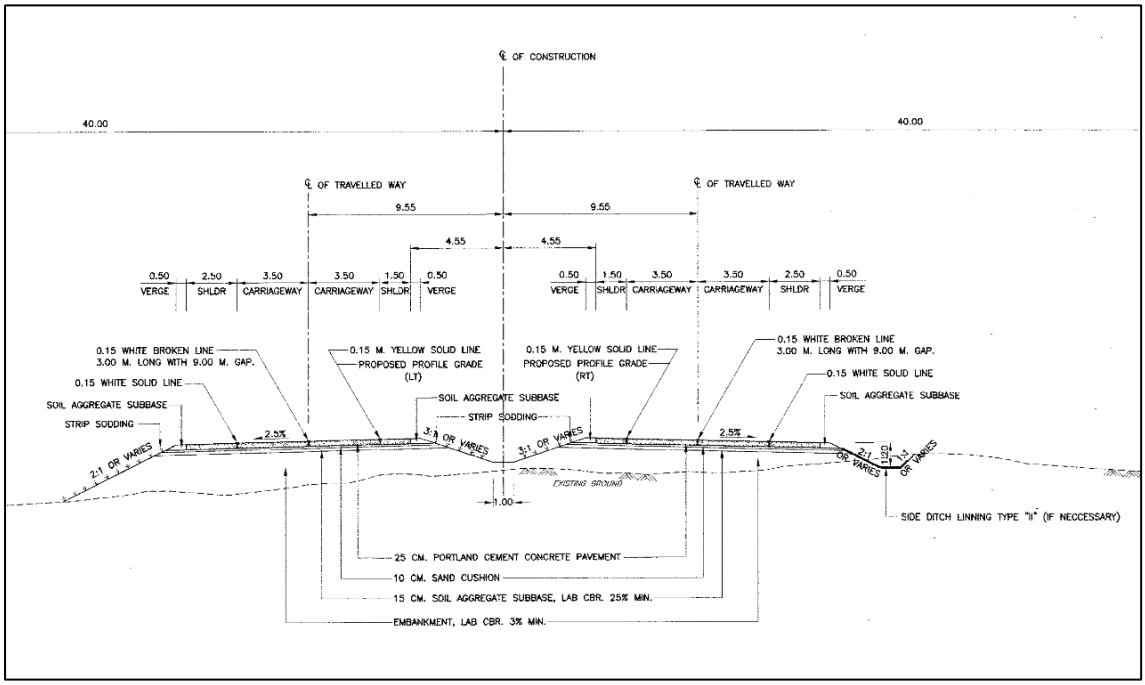
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร_____ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง_____เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง_____เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☐ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

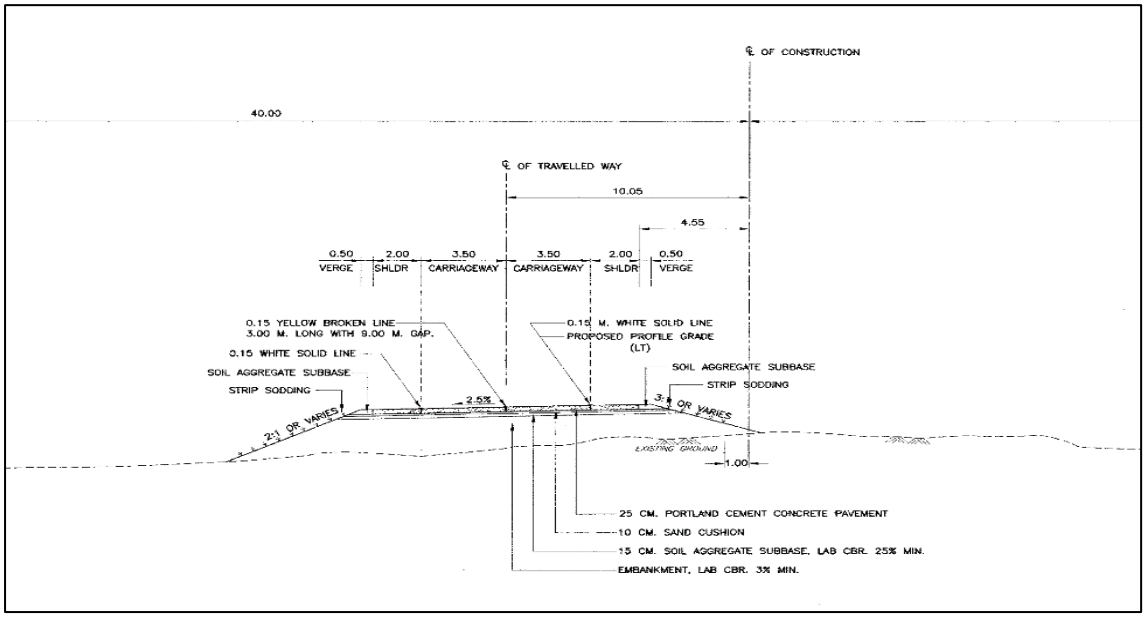
แผนที่ตั้งโครงการ



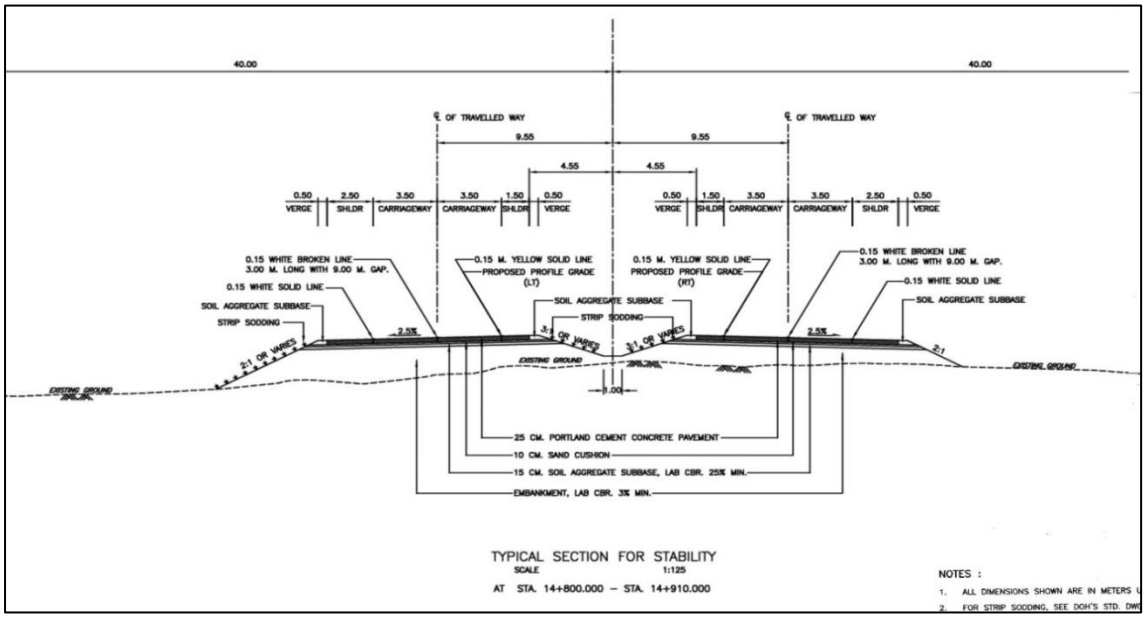
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 7+500

กม. 9+000

กม. 12+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 15+500

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 91.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 16.67

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 47.00 หญิง ร้อยละ 53.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 9.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 15.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 36.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 12.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 5.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 2.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 1.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 46.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 9.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 3.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 21.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 44.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 35.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 90.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 91.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 89.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 90.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 90.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง การตัดถนนแนวใหม่ช่วยให้ชีวิตชาวบ้านในพื้นที่ดีขึ้น แต่จะมีปัญหาในการกลับรถเนื่องจากจุดกลับรถค่อนข้างไกล ทำให้ชาวบ้านมักจะขับรถย้อนศร และมีรถทางการเกษตรวิ่งเยอะมากเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หญ้าบริเวณสองข้างทางค่อนข้างรก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3222 ตอน ต.ชำผักแพว - ต.ชะอม**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 12+890

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 24+500

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 11.610 กม

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.1/4/2563.. ลงวันที่ 16 ก.ค 63

วันเริ่มต้น : 17 ก.ค 63

วันสิ้นสุดสัญญา : 18 เม.ย 65 ระยะเวลาทำการ 641 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 573,474,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 528,282,601.55 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท ซอยล์ซัพพอร์ตติ้ง จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

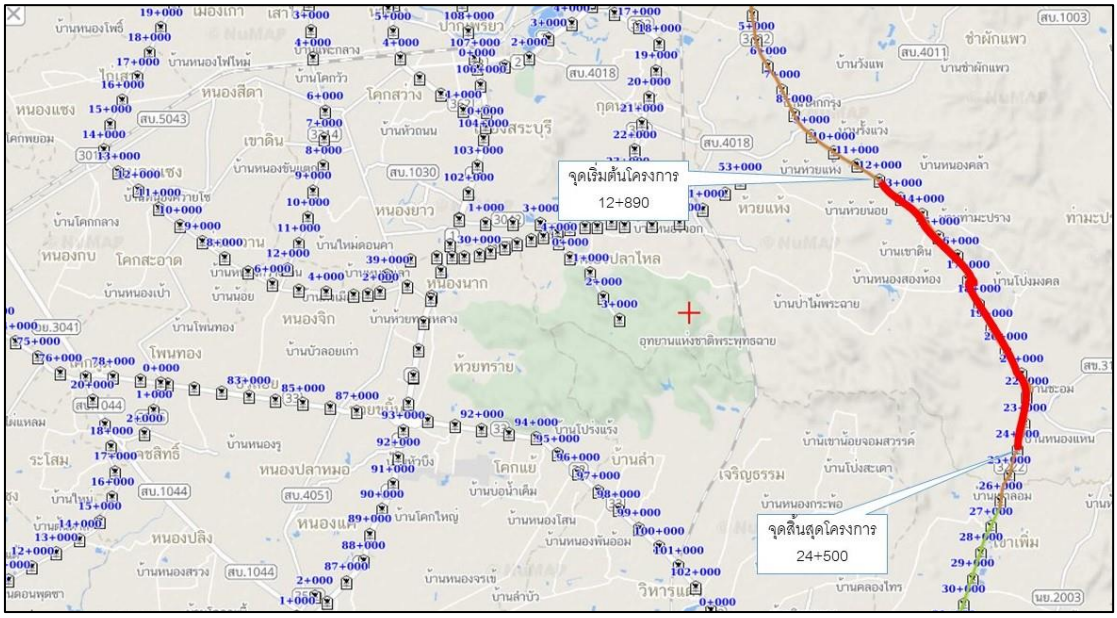
☑ อื่นๆ บางช่วงเป็น Barrier TypeII

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

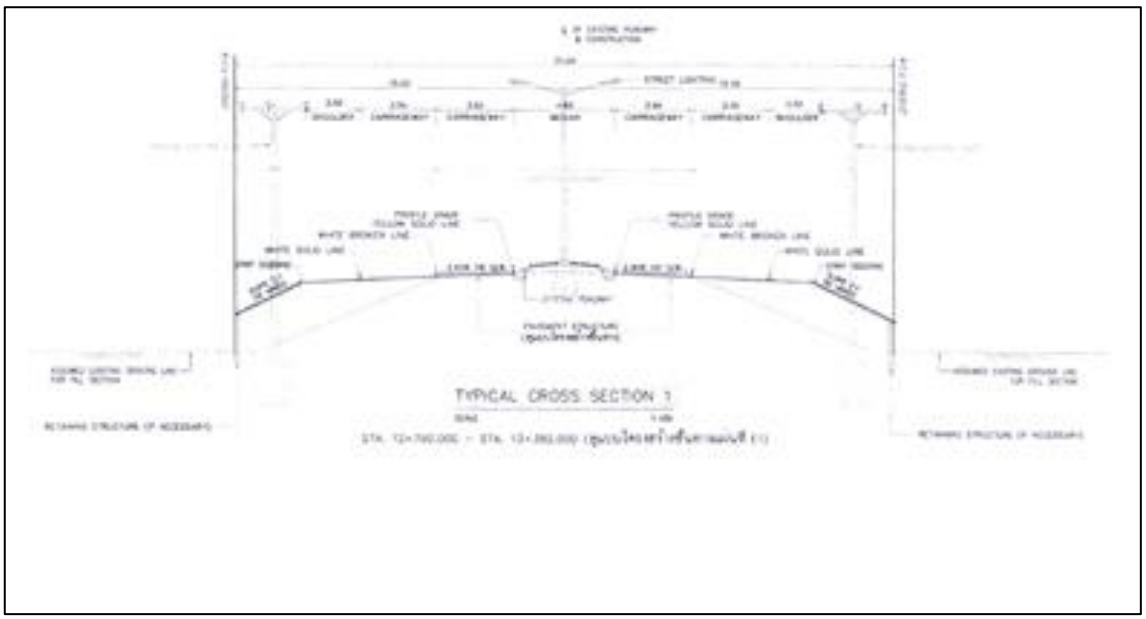
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

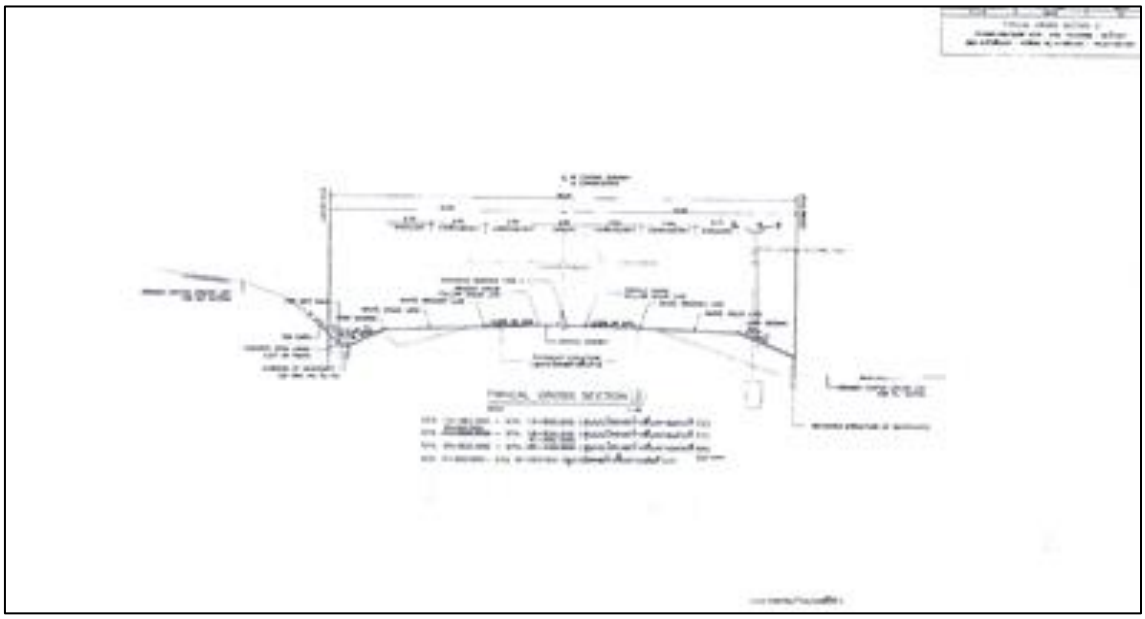
แผนที่ตั้งโครงการ



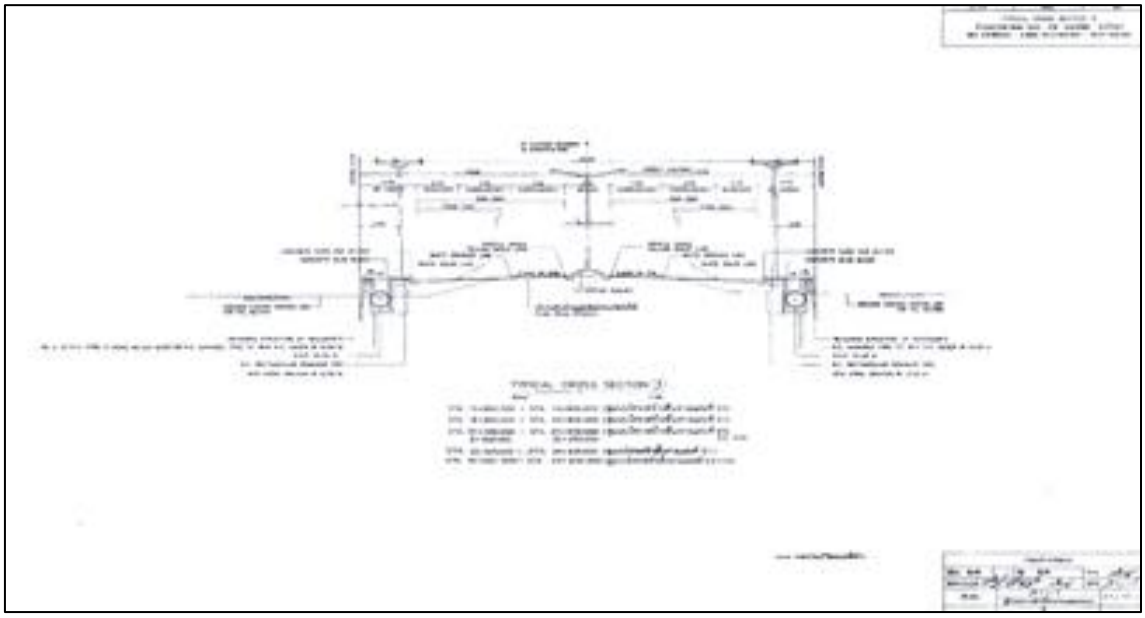
Typical Cross Section ของโครงการ



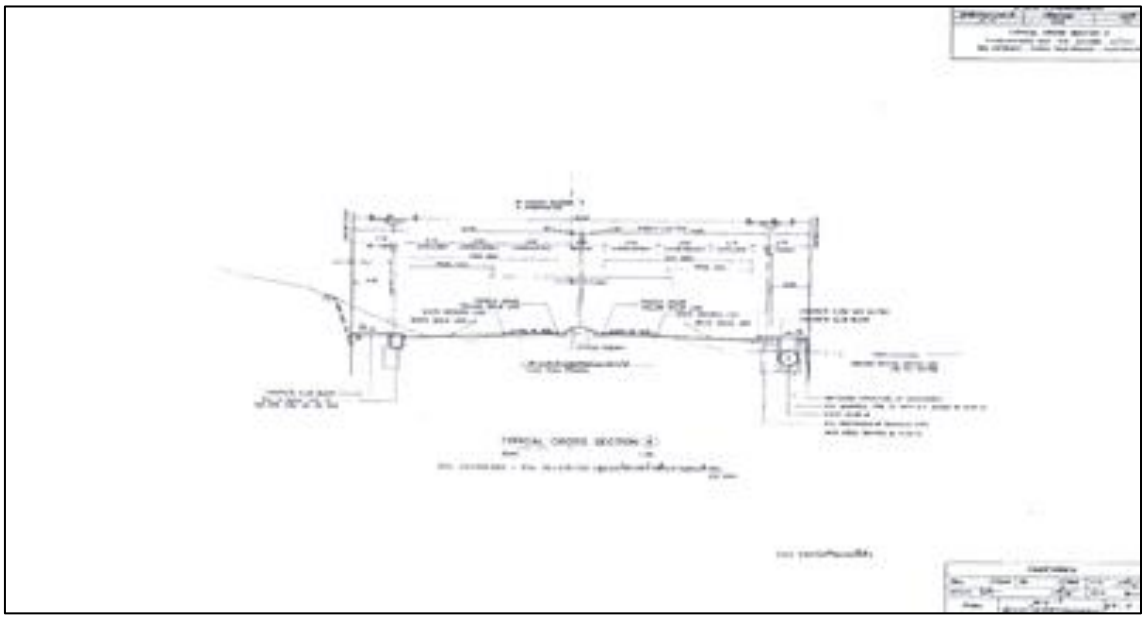
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.12+890

กม.15+000

กม.17+000

กม.19+000

กม. 21+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 24+500

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 82.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 5.13

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 49.00 หญิง ร้อยละ 51.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 5.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 12.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 40.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 20.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 22.00
  - ☐ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ _____
  - ☐ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ _____
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 42.00
  - ☐ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ _____
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 35.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 22.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 33.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 35.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 90.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 90.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง รถหลีกเลี่ยงเส้นทางหลักที่มีด่านตรวจหรือช่วงเทศกาล (ทางหลวงหมายเลข 33 และทางหลวงหมายเลข 2 หรือใช้เป็นทางลัด รถขนาดใหญ่มากใช้ความเร็วสูง ช่วงโค้งหรือช่วงขึ้นเนิน อยากให้มีการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง เพิ่มป้ายบอกเส้นทางให้มากกว่านี้

1.6 กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2178 สาย แยกทางหลวงหมายเลข 2084 – อุบลราชธานี**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 27+910

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 42+500

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.2/2/2562 ลงวันที่ 25 ม.ค. 2562

วันเริ่มต้น : 26 ม.ค. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 14 พ.ค. 2564 ระยะเวลาทำการ 840 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 598,166,800.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 598,062,815.82 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท ส.เขมราฐอินดัสตรี้ จำกัด

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ทำทางเท้า พร้อมวางท่อระบายน้ำ

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

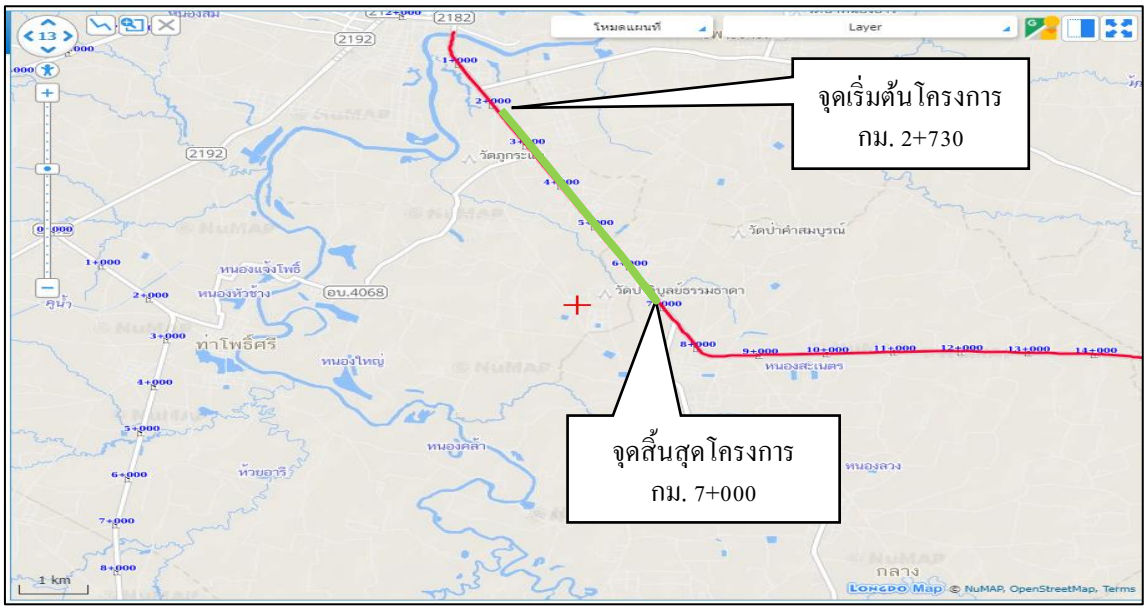
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

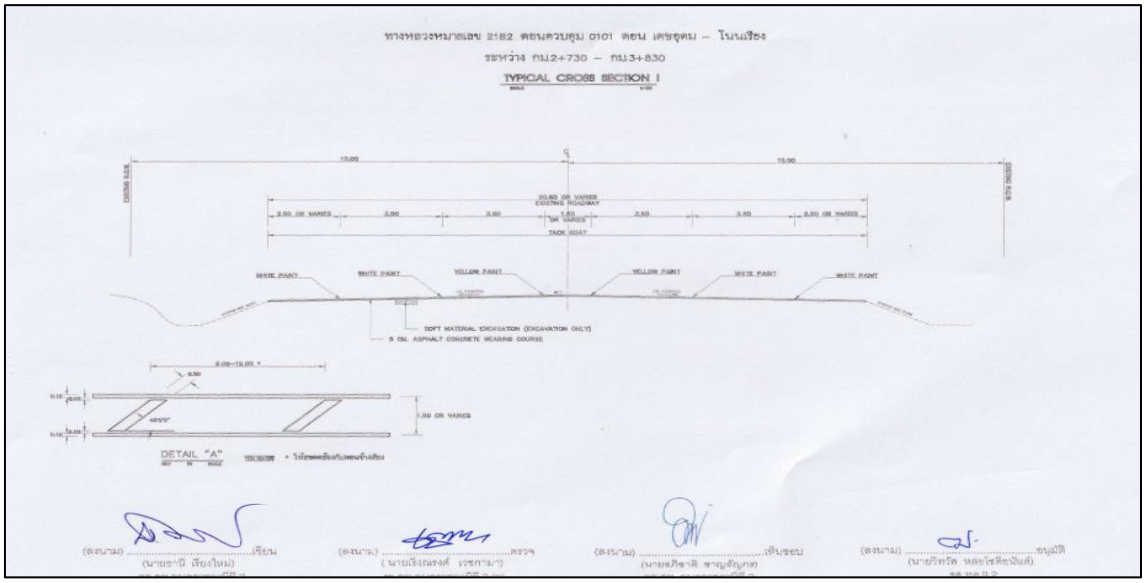
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

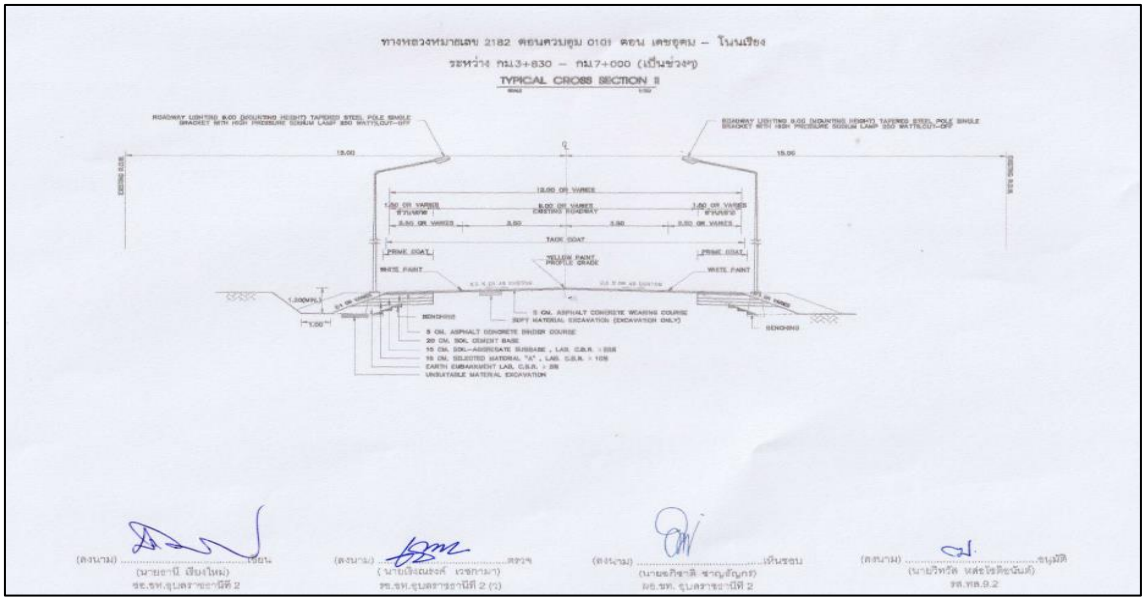
แผนที่ตั้งโครงการ



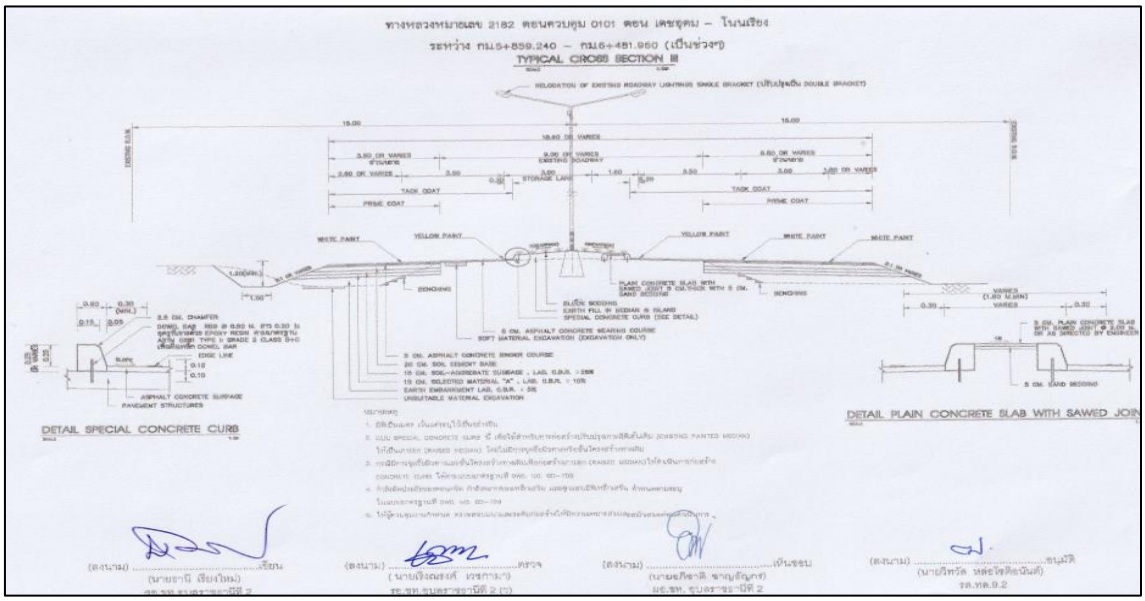
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 27+910

กม. 30+000

กม. 33+000

กม. 36+000

กม. 39+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 41+500

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 76.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 2

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 45.00 หญิง ร้อยละ 55.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 1.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 22.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 18.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 22.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 19.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 49.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 4.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 38.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 2.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 7.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 39.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 27.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 34.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 83.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 85.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 86.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 14.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ไฟฟ้าแสงสว่างไม่ติดบางช่วง ควรปรับปรุงให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี

1.7กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี–สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว–บ.เขาแหลม ตอน 2**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 91+000

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 97+000

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 6.000 กิโลเมตร

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.2/2/2564 ลงวันที่ 23 ธ.ค. 2563

วันเริ่มต้น : 24 ธ.ค. 2563

วันสิ้นสุดสัญญา : 14 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 630 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 522,500,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 521,636,638.65 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท เอส.พี.ที.ซีวิลกรุ๊ป จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างที่ 2 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

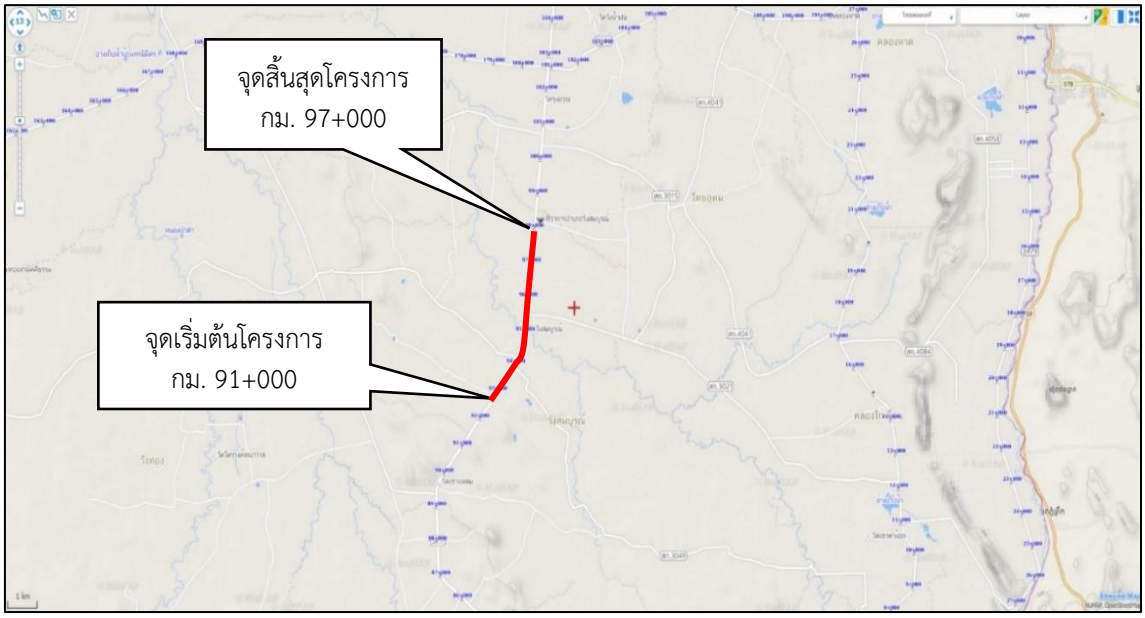
☑ อื่นๆ ..แผงกั้นคอนกรีต.(Barrier concrete).....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

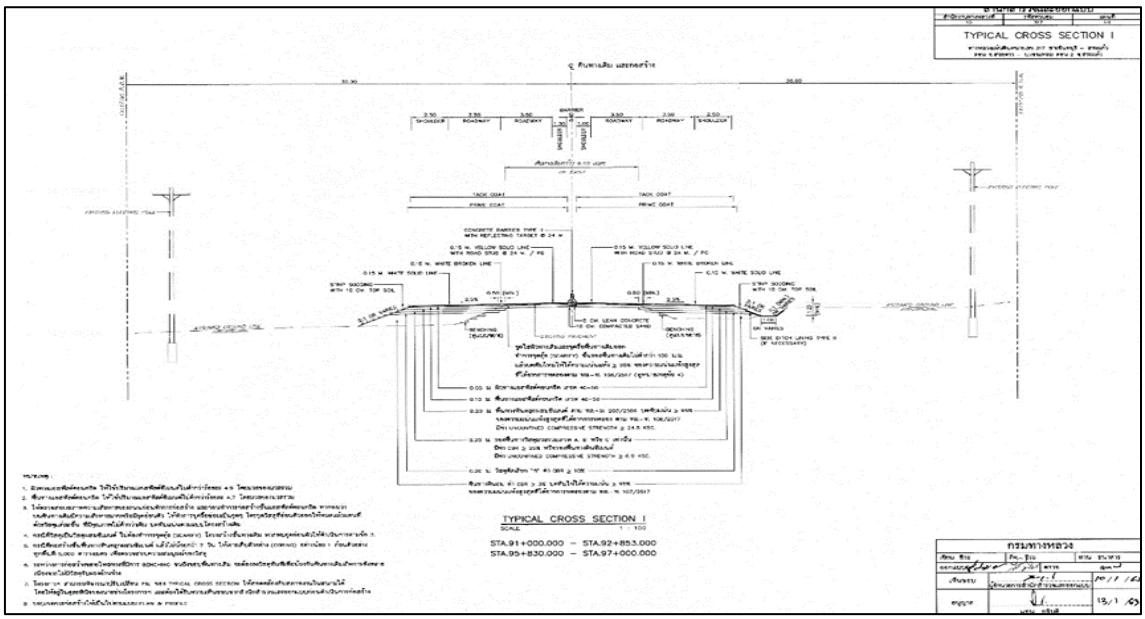
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

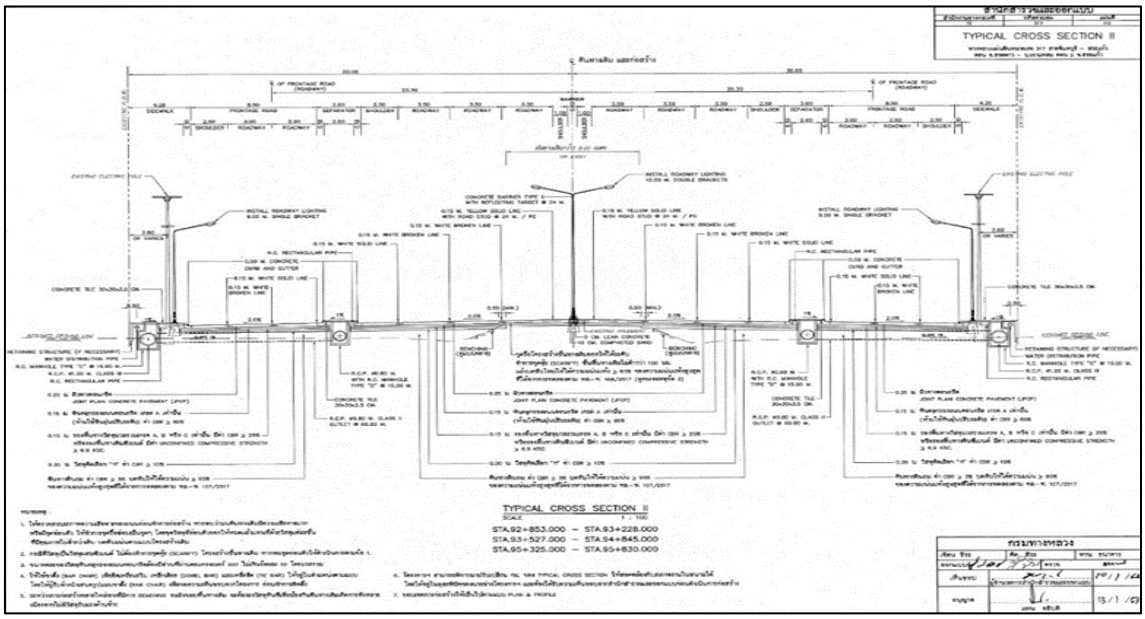
แผนที่ตั้งโครงการ



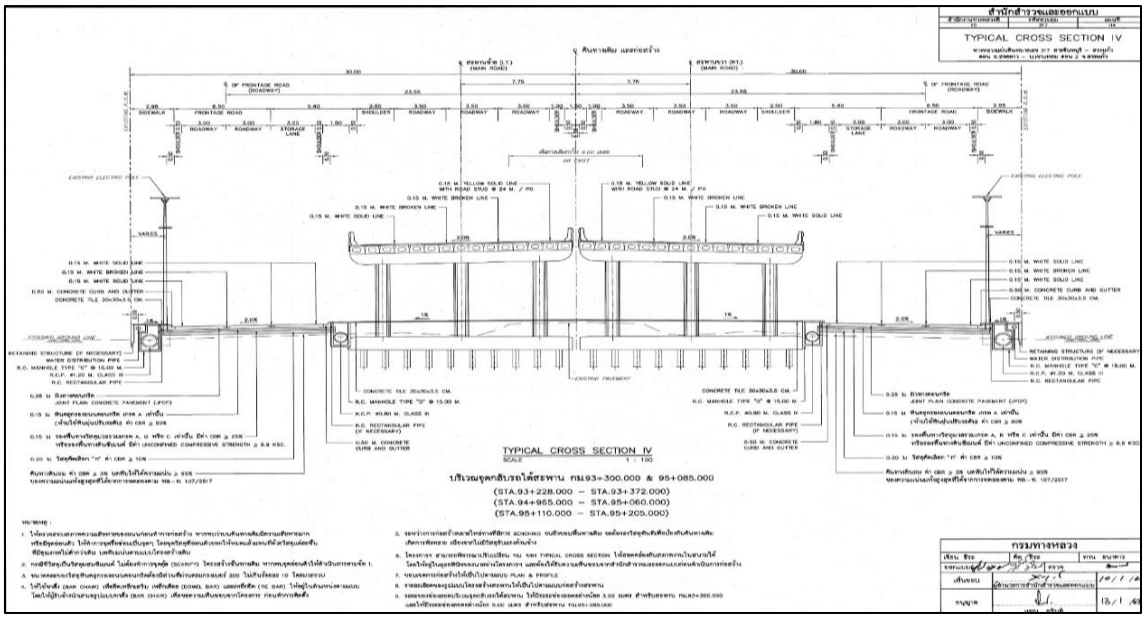
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



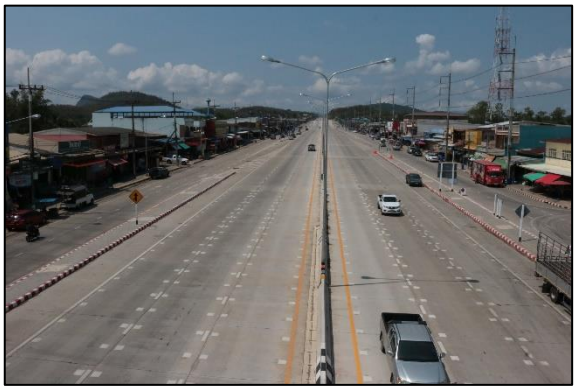
Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.91+000

กม.92+000

กม.93+000



กม.94+000

กม.96+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม.97+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 80.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 2.56

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 46.00 หญิง ร้อยละ 54.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 11.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 14.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 30.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 16.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 51.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 43.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 1.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 46.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 38.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 16.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 86.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 85.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 86.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 14.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ไฟฟ้าแสงสว่างมีดับเป็นบางช่วงควรได้รับการแก้ไขให้พร้อมใช้งาน ปัญหาเมื่อเกิดฝนตกหนักน้ำจะพาเศษดินและทรายไหลลงมากองอยู่บนถนนใต้สะพานทางลอด

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3056 ตอน บ.หว้า - อ.ภาชี ตอน 2**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 15+132.067

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 22+882.067

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 7.750 กม.

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.1/10/2563.. ลงวันที่ 11 ส.ค. 63

วันเริ่มต้น : 12 ส.ค.. 63

วันสิ้นสุดสัญญา : 30 ก.ย.65 ระยะเวลาทำการ 780 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 528,788,600.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 491,364,914.63 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด สี่แสงโยธา

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

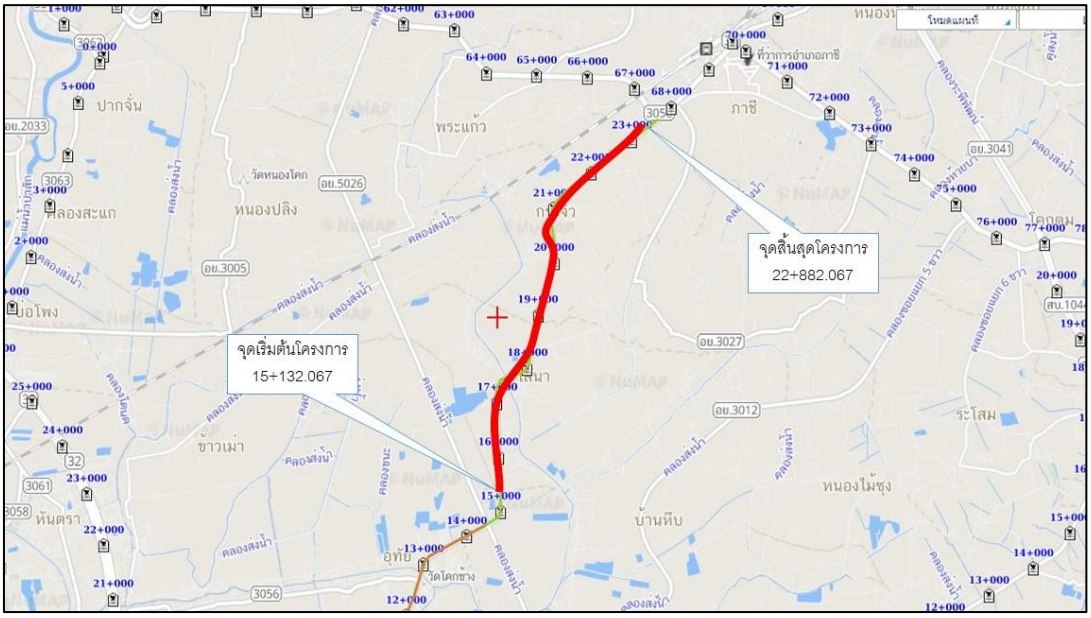
☑ อื่นๆ Concrete Barrier Type II

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

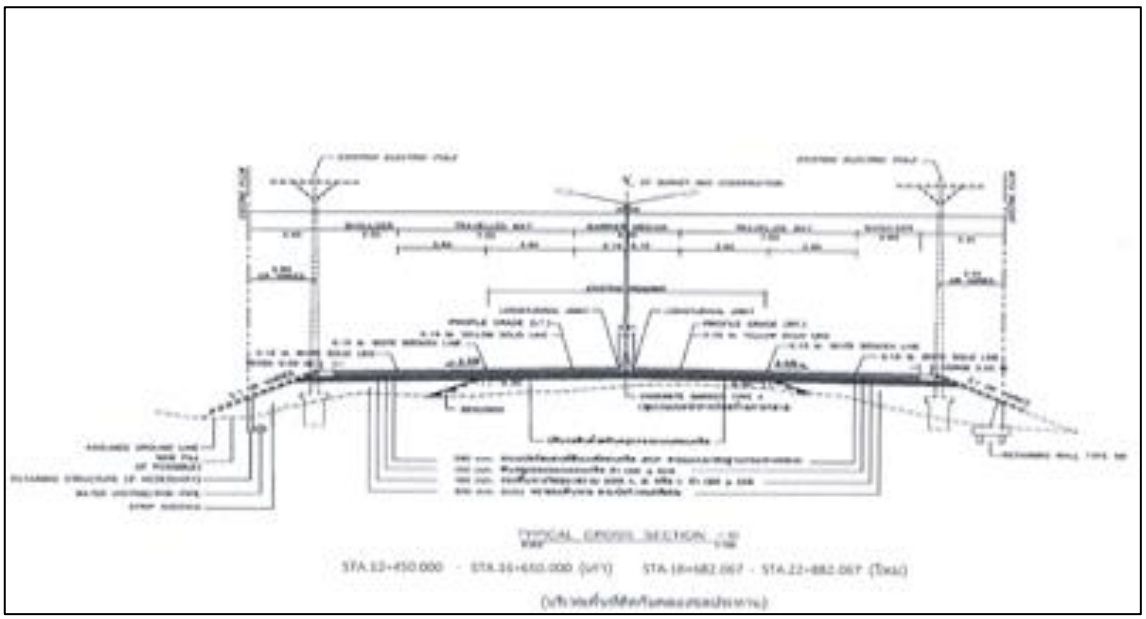
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

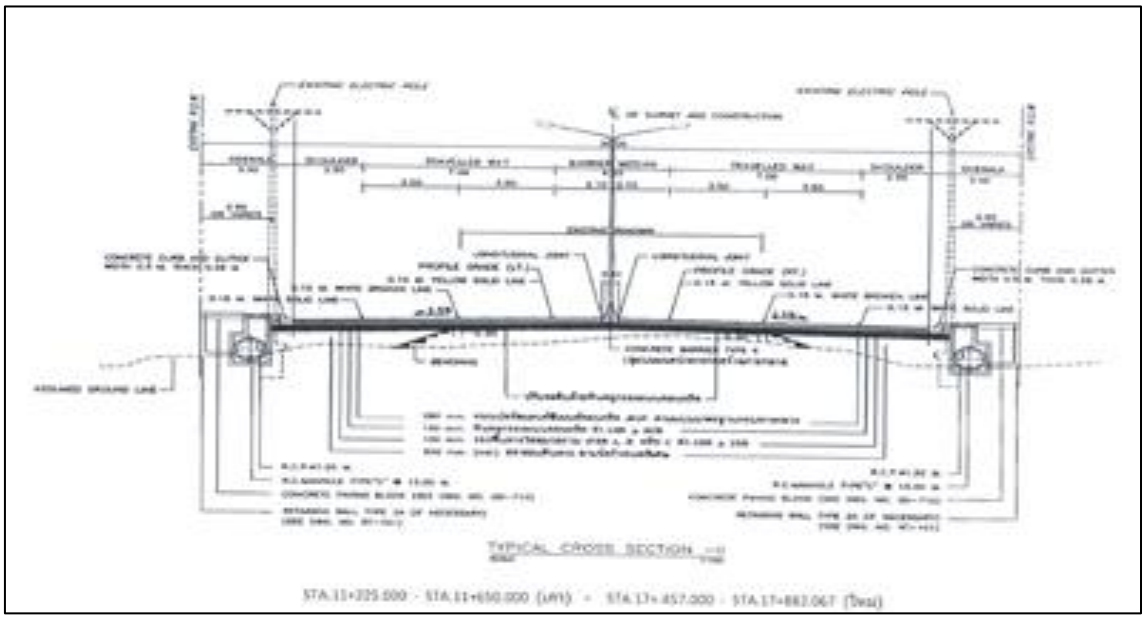
แผนที่ตั้งโครงการ



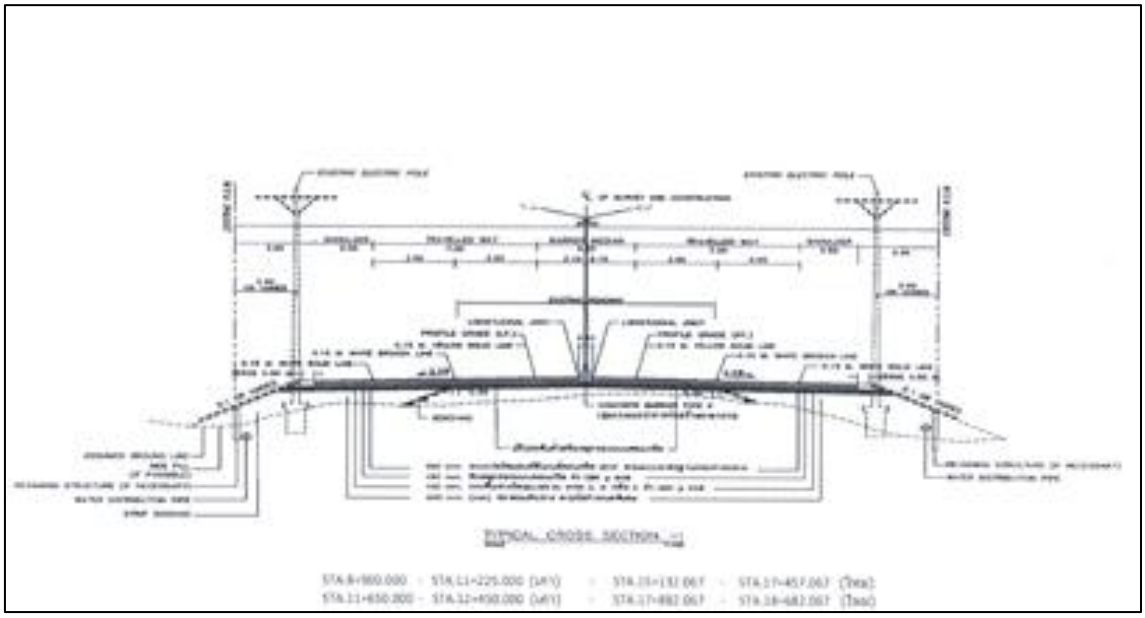
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.15+312

กม.16+000

กม. 18+000

กม. 20+000

กม. 21+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 22+882

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 84.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 7.69

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 57.00 หญิง ร้อยละ 43.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 7.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 7.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 20.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 28.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 25.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 6.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 2.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 28.00
  - ☐ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ _____
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 31.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 41.00
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 31.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 30.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 39.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 98.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 91.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 89.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 81.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 85.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 80.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	91.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	9.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	5.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง การไปมาหาสู่สองฝั่งถนนลำบาก (ชุมชนอยู่ลึกเข้าไปจากถนนใหญ่) การกลับรถไกล ทำให้มีรถขับย้อนทิศทางจราจร

1.8 กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน สระกระเทียม – คลองอีจาง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 74+000

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 75+975

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : รบ. 23/2565 ลงวันที่ 31 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 1 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 7 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 24,995,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 22,872,481.73 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท โอ.เอ็น.คอนสตรัคชั่น จำกัด

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงราชบุรี กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ขยายไหล่ทาง Frontage และปรับปรุงผิว พร้อมระบบระบายน้ำ

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

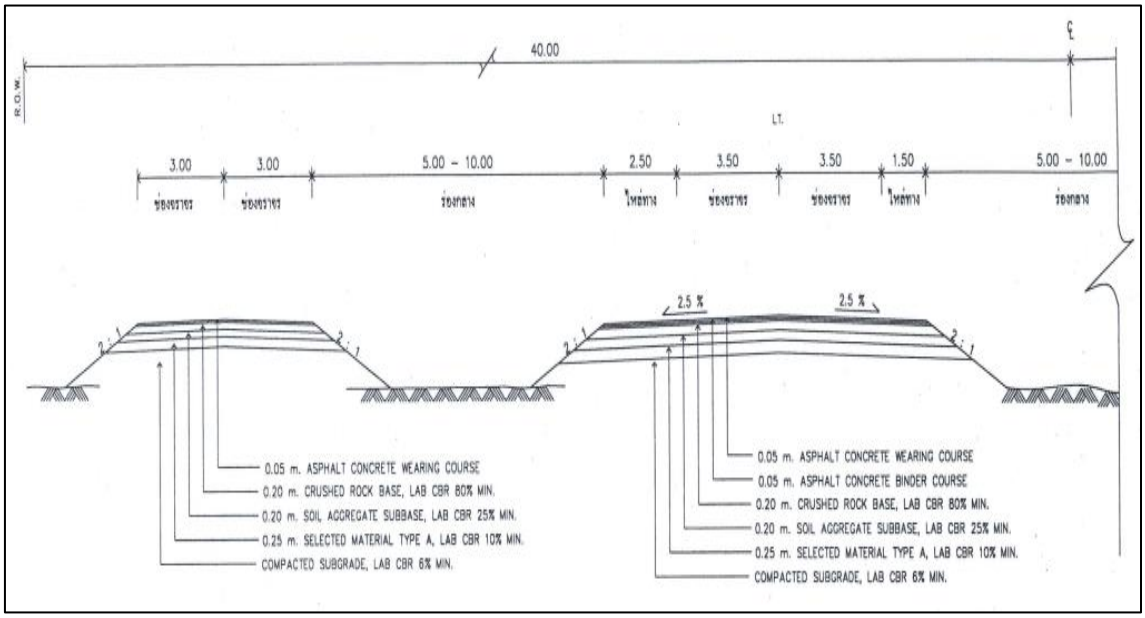
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

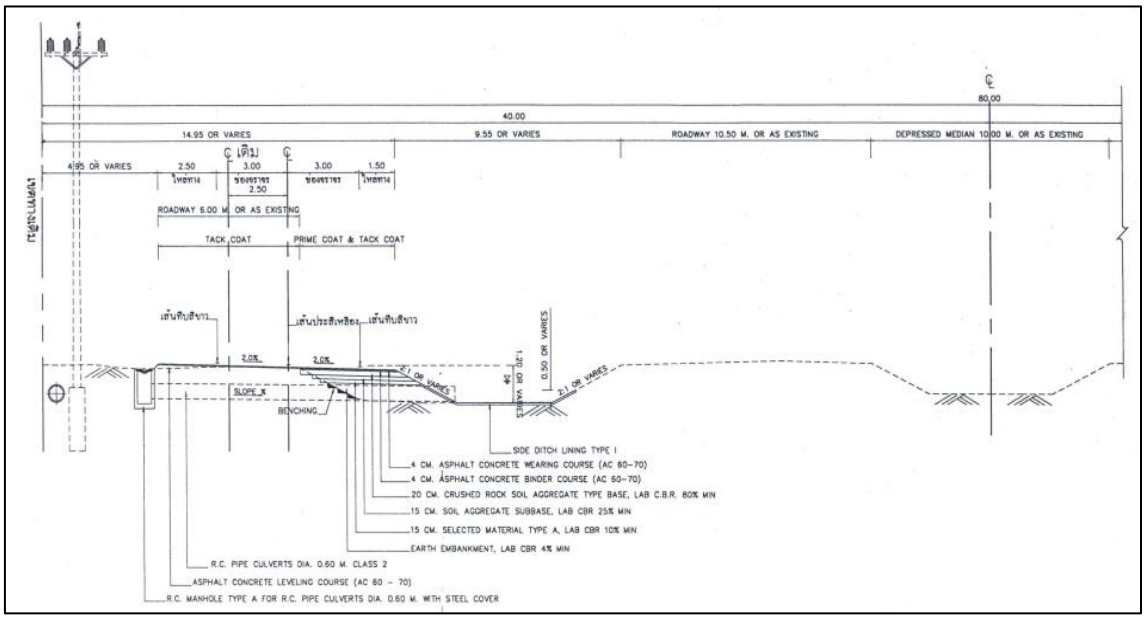
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 8 ช่องจราจร	ช่องจราจร 8 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 26.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 26.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 74+000

กม. 74+500

กม. 75+500

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 75+975

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 50.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 35.90

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 46.00 หญิง ร้อยละ 54.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 8.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 25.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 28.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 7.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 16.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 7.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 52.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 38.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 4.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 41.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 33.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 26.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 86.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 85.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 83.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 84.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 86.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 85.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 85.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 15.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง มีปัญหาบริเวณจุดเข้าออกทางร่วมทางแยกของทางคู่ขนาน เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อาจพิจารณาเพิ่มสัญญาณไฟเตือน ป้ายเตือน และมีไฟฟ้าแสงสว่างไม่ติดในบางจุด

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน หนองห้า - สวนป่า**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 295+350

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 297+700

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : คค 06014(พ.)/ 27 /2565. ลงวันที่ 28 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 01 มี.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 04 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 48,975,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 48,974,952.32 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : แพร่ธำรงวิทย์

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงแพร่ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

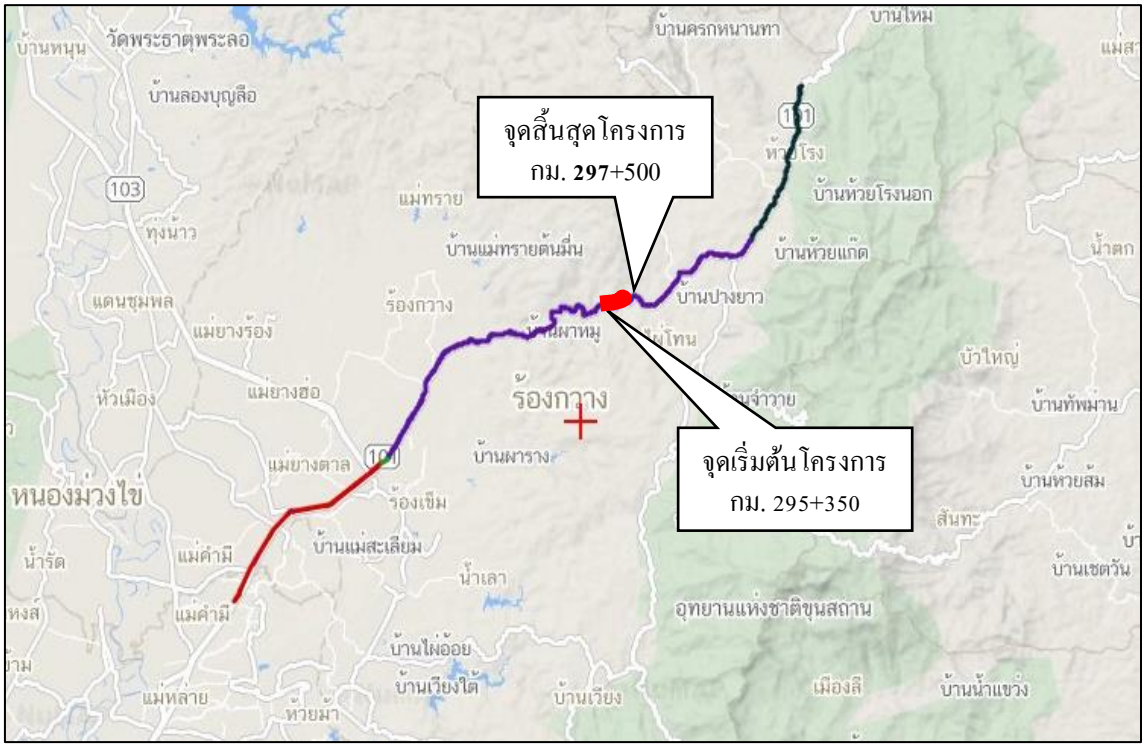
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

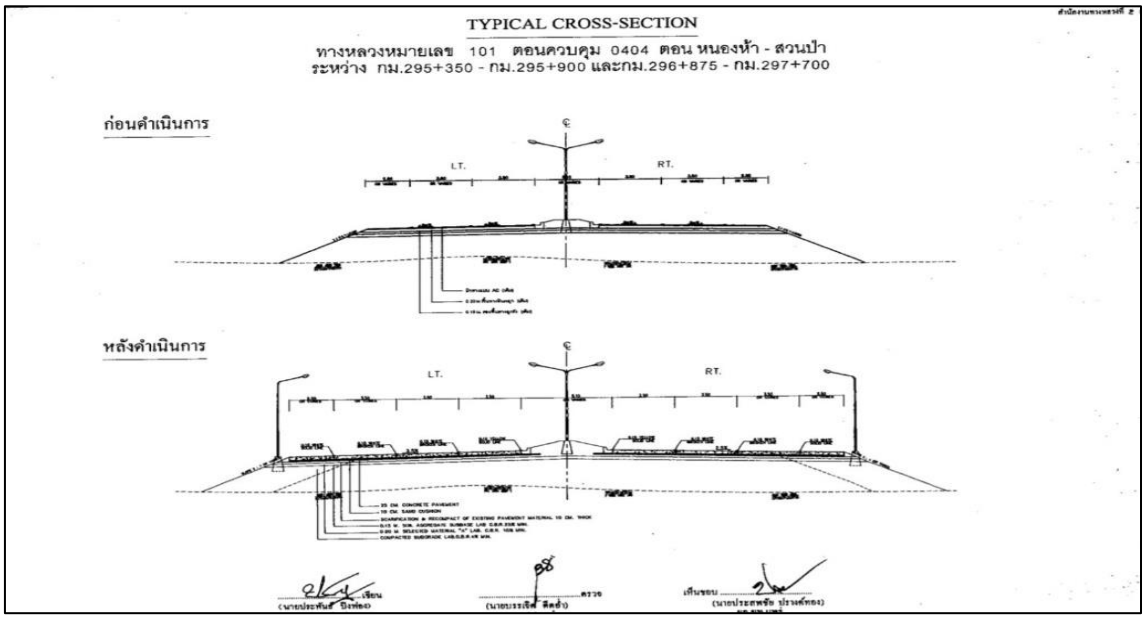
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 6 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 21.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete	ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

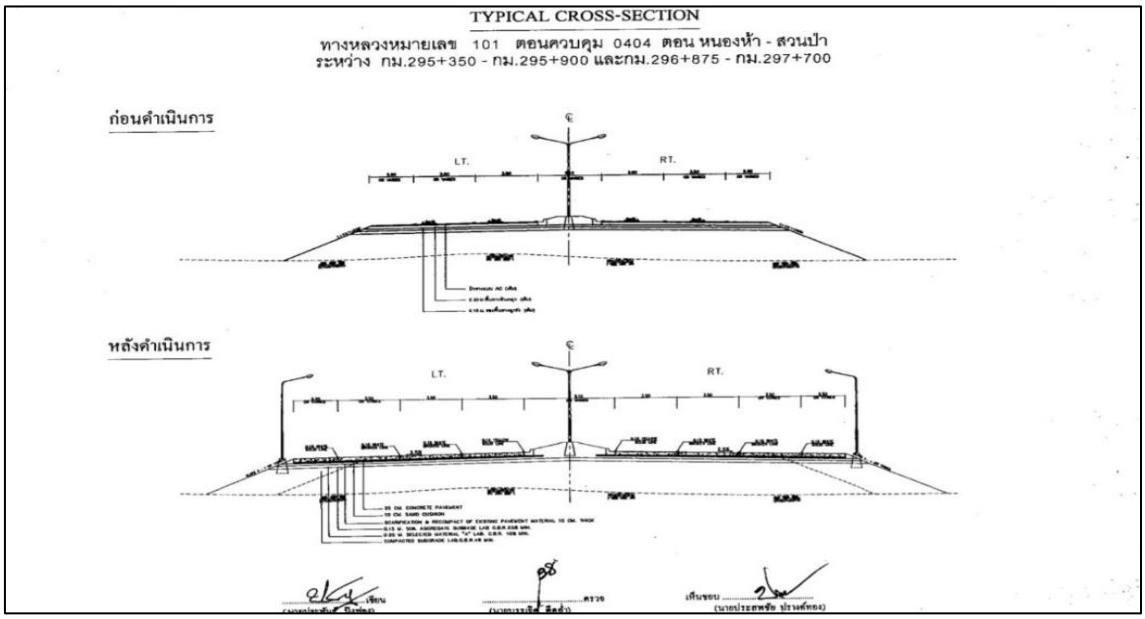
<u>แผนที่ตั้งโครงการ</u>



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 295+350

กม. 295+900

กม. 296+875

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 297+500

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 70.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 10.26

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 48.00 หญิง ร้อยละ 52.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 12.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 8.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 23.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 35.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 14.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 4.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 56.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 35.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 2.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 4.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 49.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 36.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 15.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 86.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 91.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 90.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 85.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ก่อนก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุรถเสียหลักหลุดออกนอกเส้นทางบ่อยหลังจากปรับปรุงถนนไม่พบปัญหาดังกล่าว หลังการก่อสร้างทำให้ถนนที่ชาวบ้านร่วมกันก่อสร้างเองเพื่อใช้เข้าออกชุมชนเสียหายแล้วไม่ได้ปรับปรุงให้ดีเหมือนเดิม และมีความกังวลเกี่ยวกับช่วงหน้าฝนที่อาจจะมีปัญหาน้ำขังบริเวณโค้งของถนน

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 224 ตอน ตาเมียง – หินโคน**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 194+450

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 195+850

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สร. 45/2564 ลงวันที่ 20 ม.ค. 2564

วันเริ่มต้น : 21 ม.ค. 2564

วันสิ้นสุดสัญญา : 19 ก.ค. 2564 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 44,985,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 44,984,960.36 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ท่าทรายรุ่งอรุณ

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงสุรินทร์ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ขยายไหล่ทาง Frontage และปรับปรุงผิว พร้อมระบบระบายน้ำ

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

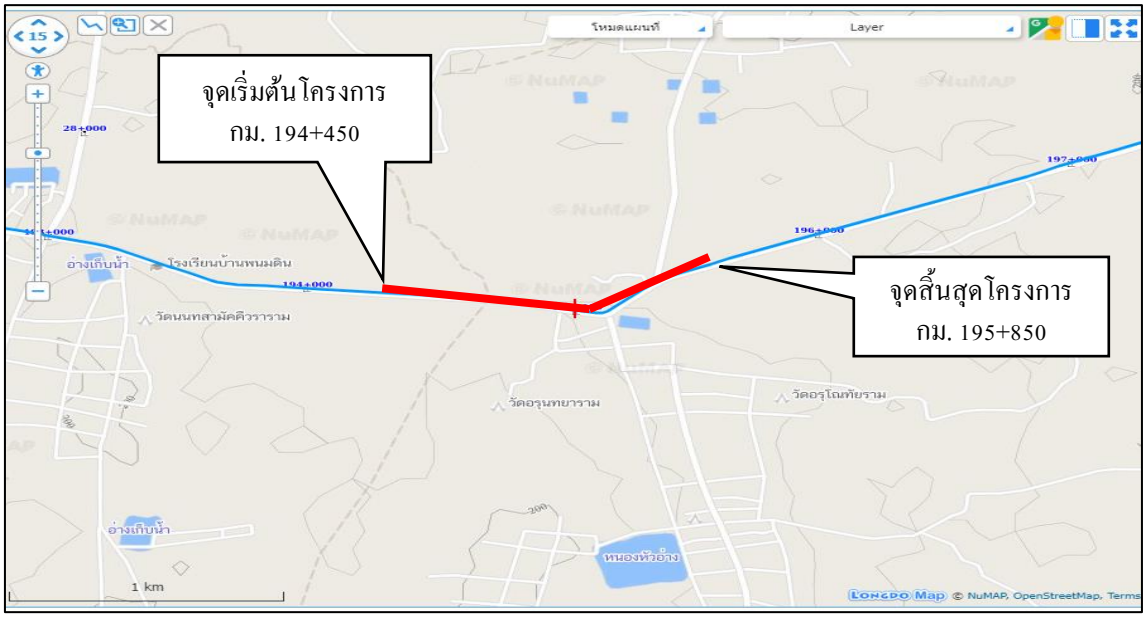
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

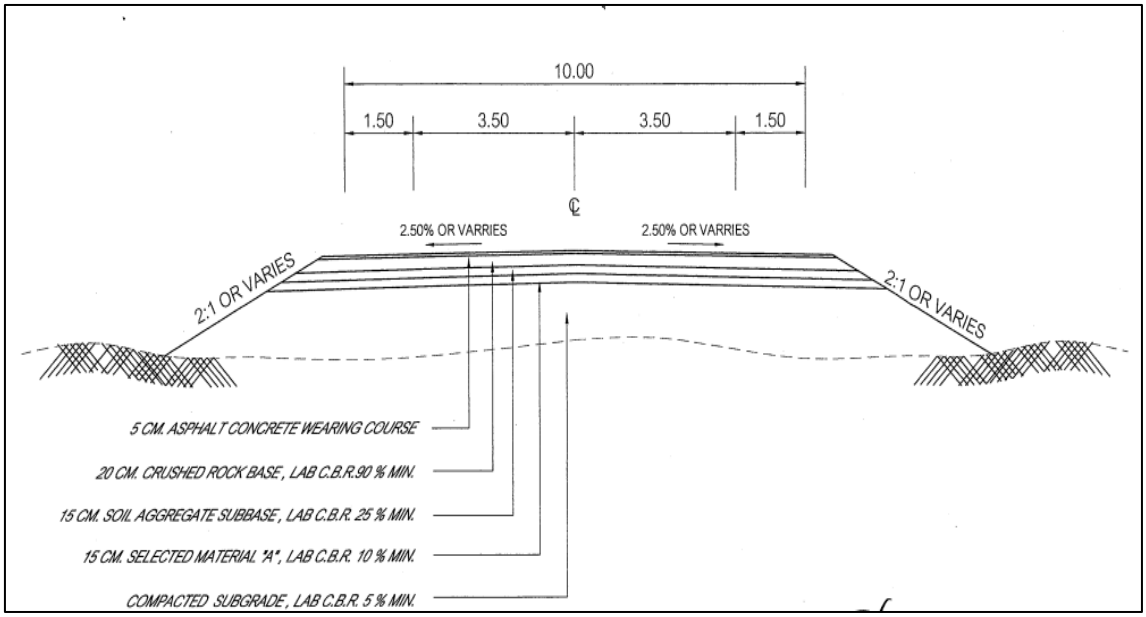
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 8 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 10.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 18.90 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.95 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

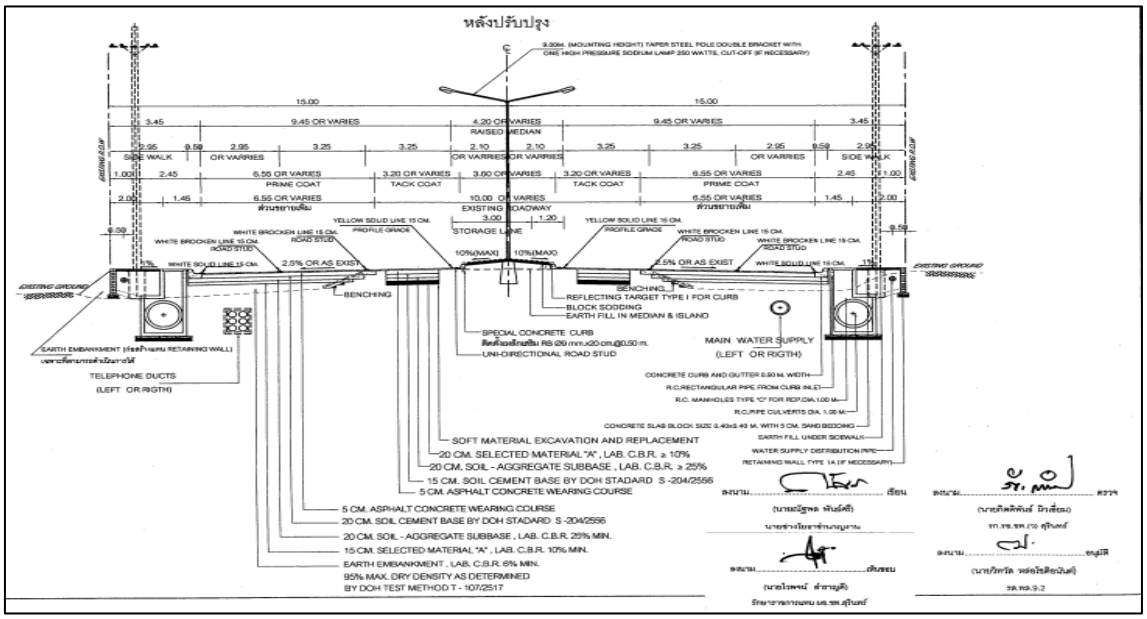
แผนที่ตั้งโครงการ



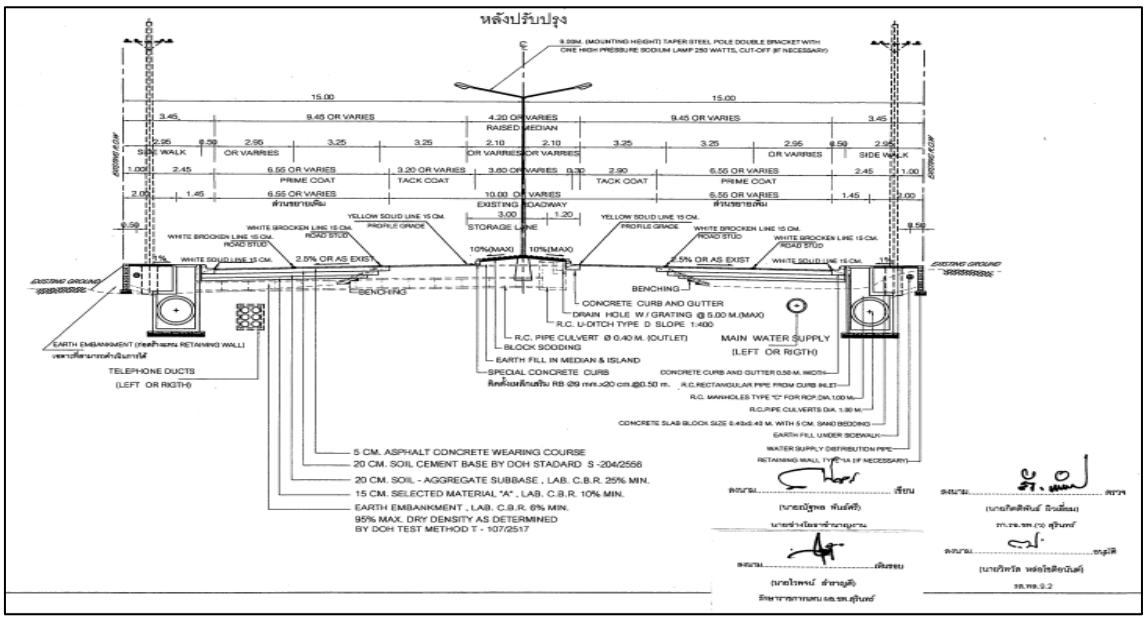
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 194+450

กม. 195+000

กม. 195+500

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 195+850

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 69.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 11.54

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 46.00 หญิง ร้อยละ 54.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 8.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 25.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 28.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 7.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 16.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 7.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 52.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 38.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 4.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 41.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 33.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 26.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 86.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 85.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 83.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 84.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 86.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 85.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 80.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 20.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 6.00

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ช่วงเวลาที่ฝนตกมีน้ำท่วมขัง และมีผิวจราจรเสียหายเป็นรอยร่องล้อ เลนรถบรรทุก มียาวประมาณ 10 ม. ที่บริเวณก่อนสิ้นสุดโครงการด้านซ้ายทาง และเกาะกลางมีต้นหญ้ายาวรกเป็นช่วงๆ

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 309 ตอน ไชโย - แยกวัดสว่างอารมณ์**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 84+300

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 85+720

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สห.27/2565.. ลงวันที่ 08 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 09 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 08 ก.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 150 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 28,759,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 28,758,969.10 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท อรลักษณ์สิงห์บุรี (1994)จำกัด

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงสิงห์บุรี กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงสิงห์บุรี กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

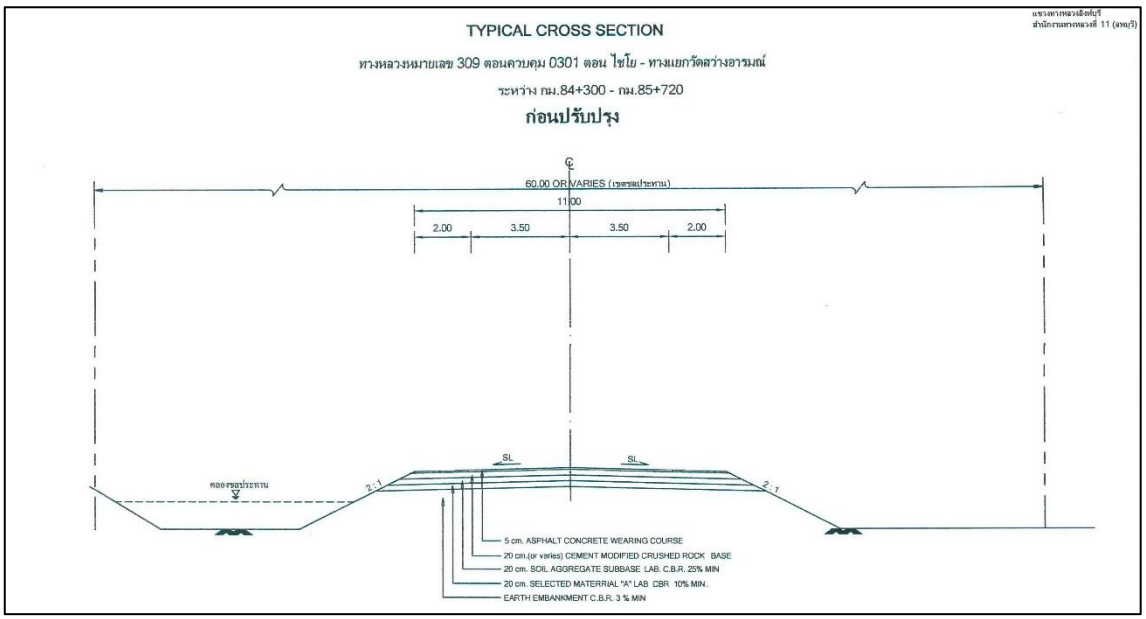
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

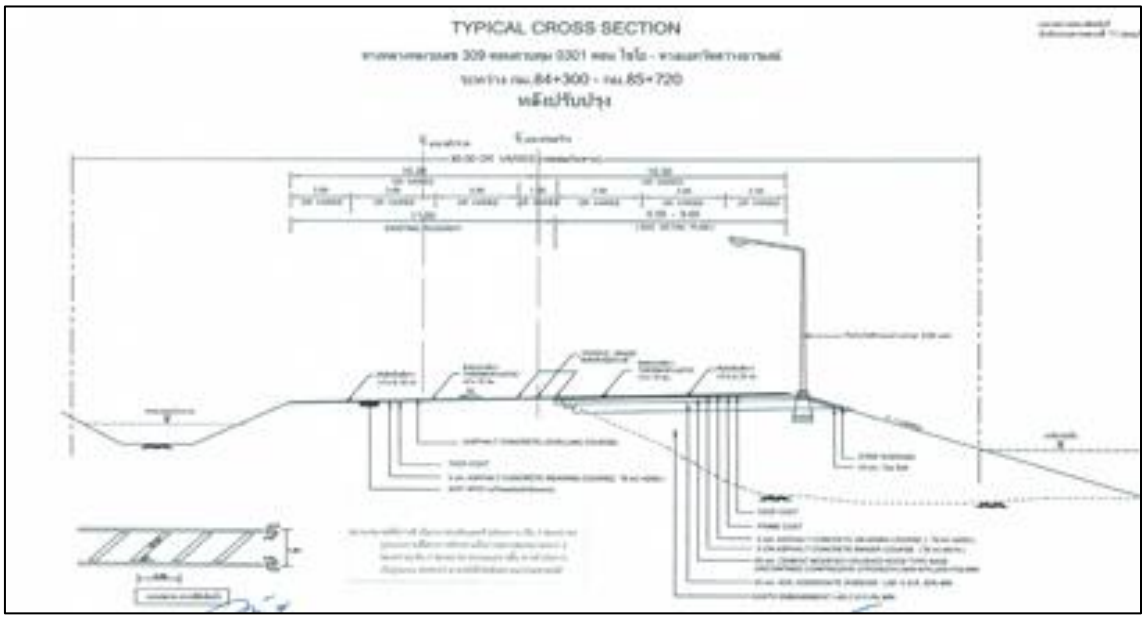
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.84+300

กม.84+700

กม. 85+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 85+720

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 71.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 8.97

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 62.00 หญิง ร้อยละ 38.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 2.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 11.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 29.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 30.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 28.00
  - ☐ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ _____
  - ☐ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ _____
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 48.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 1.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 45.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 23.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ปัจจุบันไฟฟ้าแสงสว่างติดตลอด แต่หากเสียทางผู้รับผิดชอบเข้ามาซ่อมได้ช้า เสี่ยงอุบัติเหตุเพราะกลางคืนถนนช่วงโค้งจะมืด

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 1084 ตอน ป่าแดง - หาดชะอม**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 7+900

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 10+800

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น 1

สัญญาที่ : นว.1/15/2565. ลงวันที่ 10 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 11 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 09 ก.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 150 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 34,960,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 34,955,368.76 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : เจริญกิจ ซี.เค

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☑ อื่นๆ ตีเส้นแบ่งช่องจราจร.

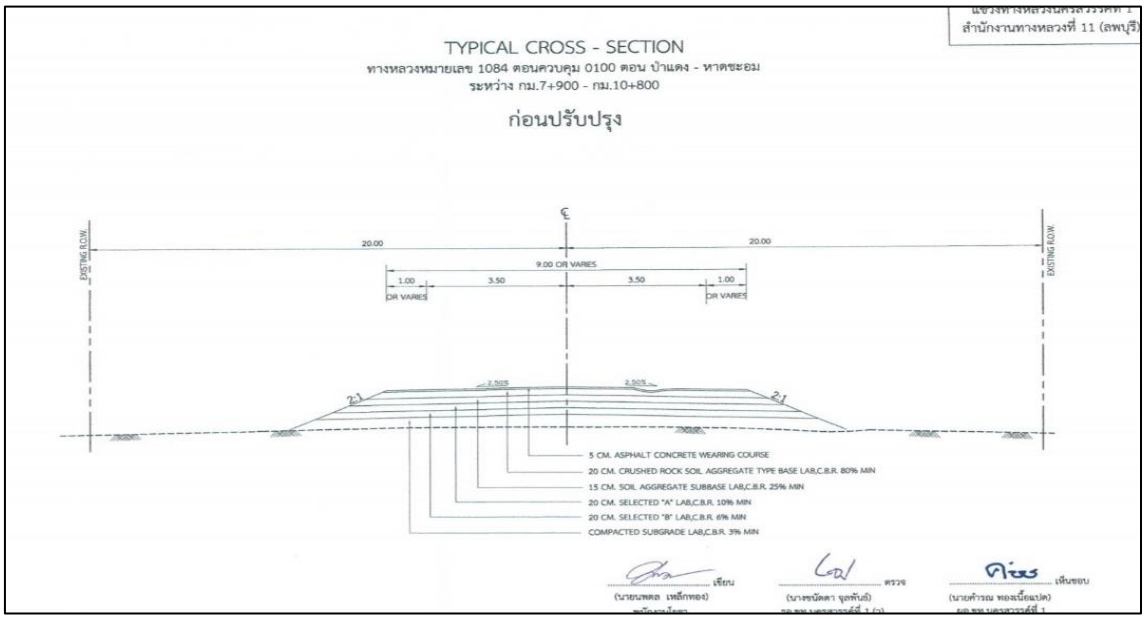
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

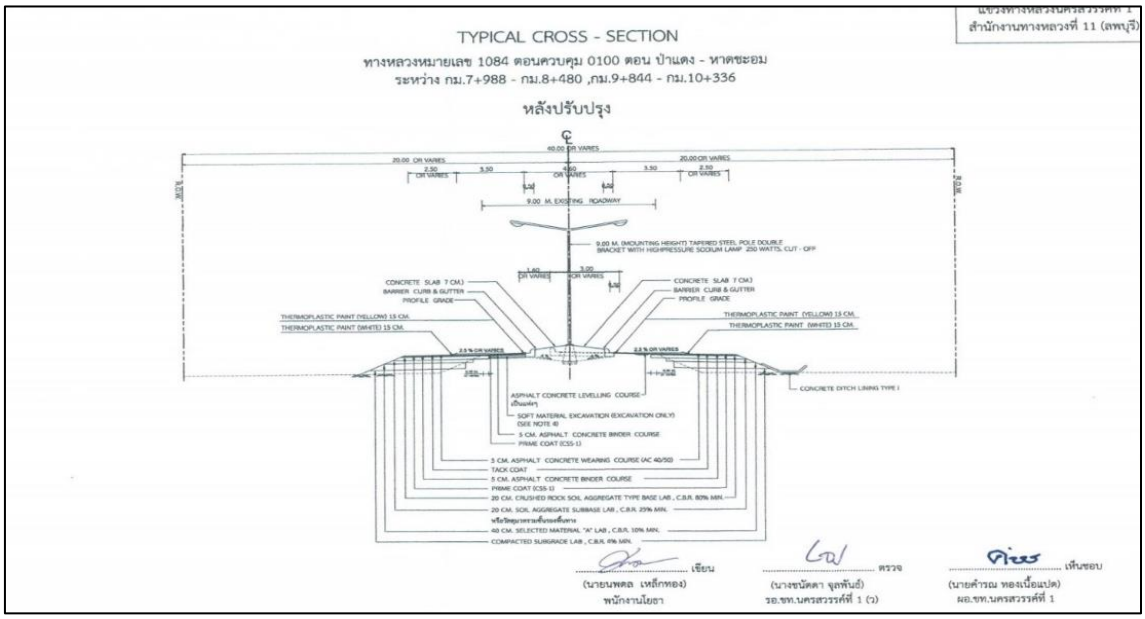
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

<u>แผนที่ตั้งโครงการ</u>

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 7+900

กม. 8+500

กม. 9+500

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 10+800

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 65.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 16.67

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 52.00 หญิง ร้อยละ 48.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 6.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 13.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 37.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 15.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 2.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 48.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 1.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 45.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 23.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	88.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	12.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	2.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ปริมาณรถบรรทุกอ้อยวิ่งผ่านโครงการมีจำนวนมาก และส่วนใหญ่วิ่งด้วยความเร็ว ถนนเริ่มเสียหาย การบดอัดบริเวณท่อลอดทำได้ไม่ดีทำให้เกิดการยุบตัว และควรเพิ่มทางม้าลายบริเวณชุมชนเนื่องจากผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2026 ตอน หนองหิ้ง - เหล่าหลวง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 16+890

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 18+290

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : บก.13/2565 ลงวันที่ 28 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 29 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 27 ก.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 29,976,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 29,975,555.96 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : โชคดีวิศวภัณฑ์

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงบึงกาฬ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

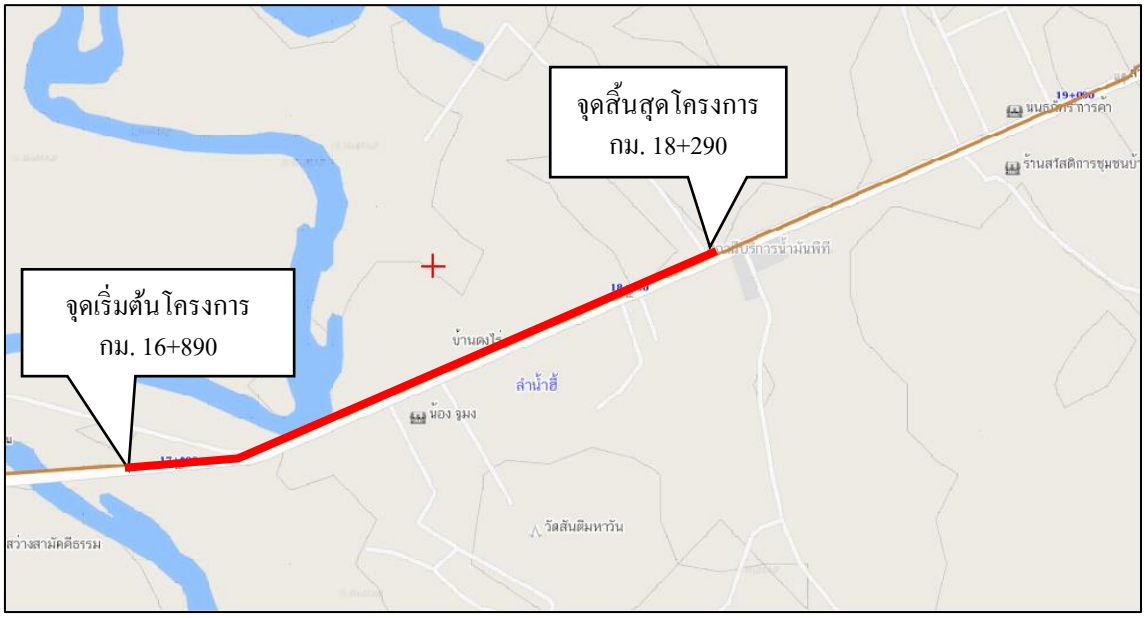
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

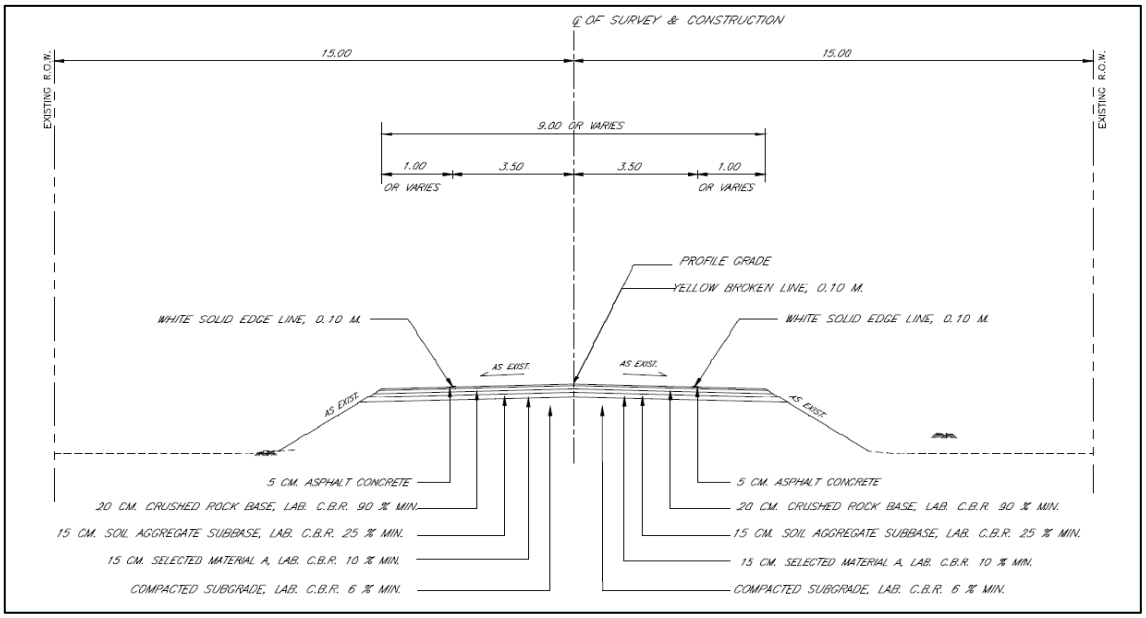
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

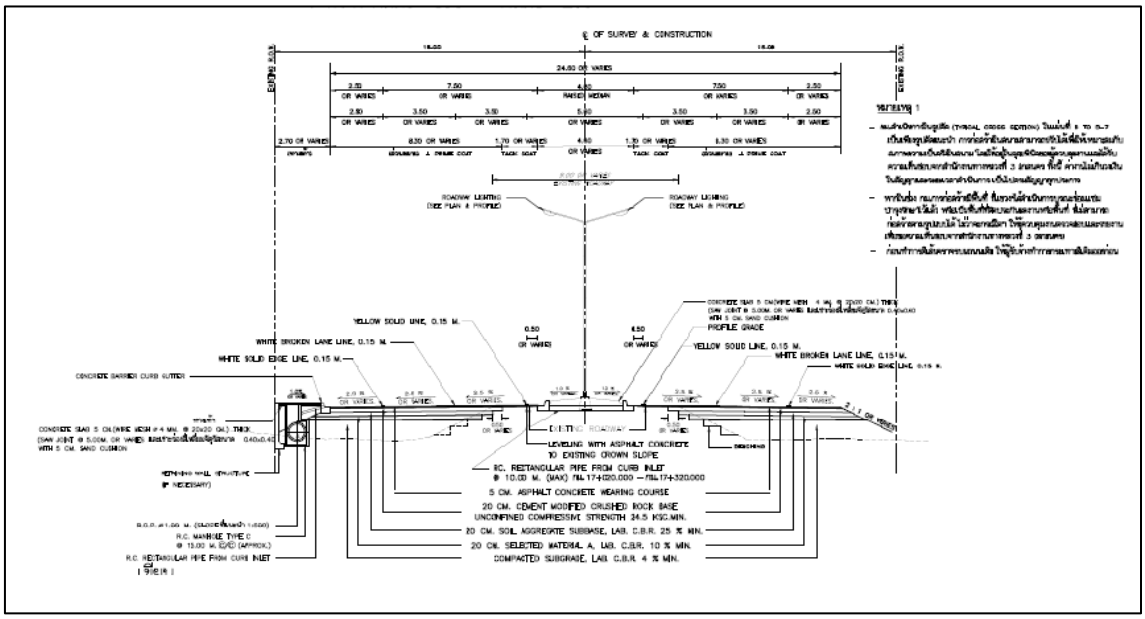
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 16+890

กม. 17+000

กม. 18+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 18+290

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 81.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 3.85

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 12.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 18.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 23.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 13.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 5.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 2.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 49.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 4.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 42.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 33.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 25.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 89.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง จุดกลับรถระยะทางไกลจากชุมชนและเป็นเกาะยก ทำให้มีจักรยานยนต์ขับรถย้อนศร

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2219 ตอน หนองมะค่า - ศรีเทพน้อย**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 83+150

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 85+250

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : พช.2/42/2565. ลงวันที่ 28 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 29 ม.ค. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 27 มิ.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 34,099,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 34,098,976.61 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : กิจการร่วมค้า ดับบลิว เค

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 6

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2 (บึงสามพัน)

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

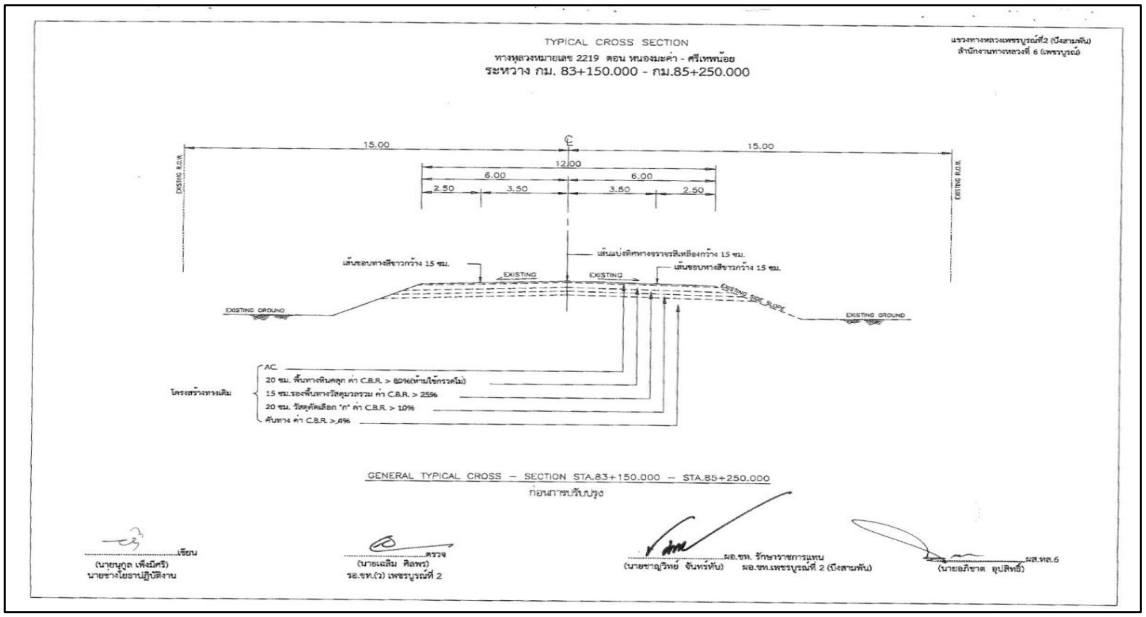
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

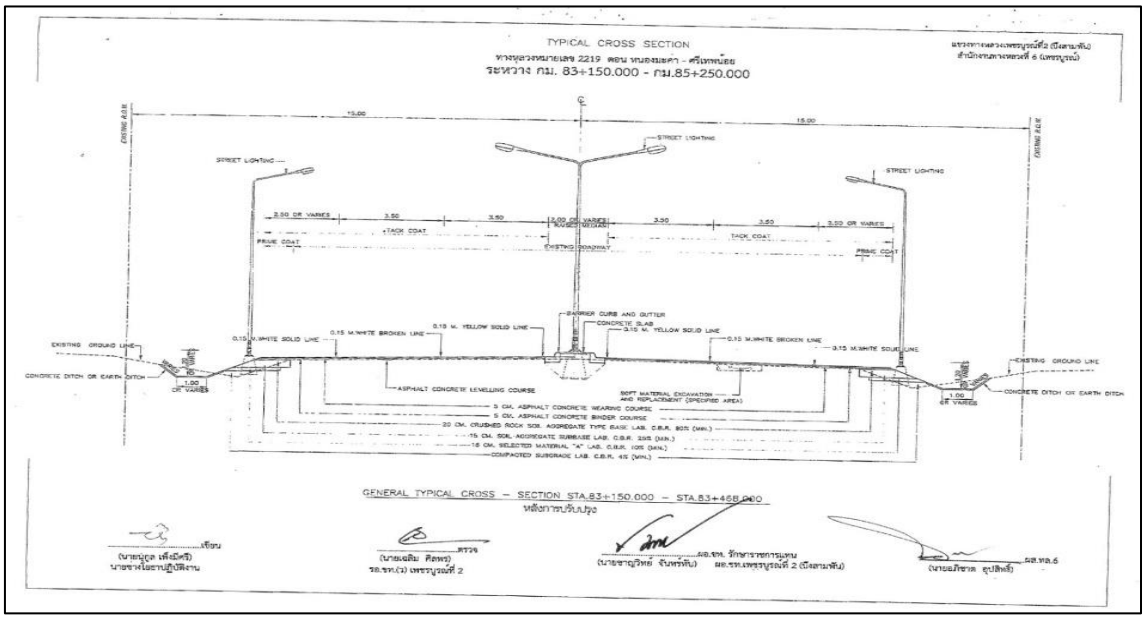
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 81+150

กม. 84+000

กม. 84+500

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 85+250

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 70.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 10.26

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 21.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 23.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 4.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 55.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 42.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 70.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 12.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 92.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 89.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 89.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	89.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	11.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	_____
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	3.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	_____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง สภาพผิวบริเวณแยกไฟแดง พังเสียหาย ดินทรายบริเวณไหล่ทางเยอะ เสี่ยงอุบัติเหตุลื่นล้ม

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2260 ตอน ลำสนธิ - ซับลังกา**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 9+100

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 11+400

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : ลบ.2/(สผ.)/9/2565. ลงวันที่ 31 ม.ค. 2565

วันเริ่มต้น : 01 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 30 ก.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 180 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 34,237,700.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 34,237,694.82 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : นิยมชัยรวมขนส่ง

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 11

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์)

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

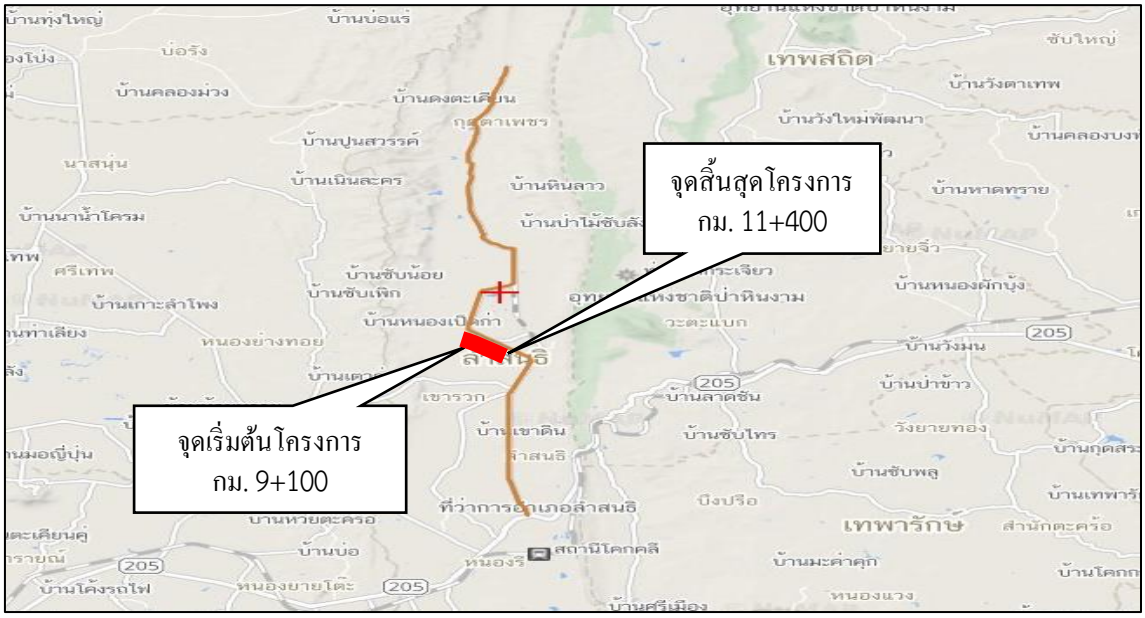
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

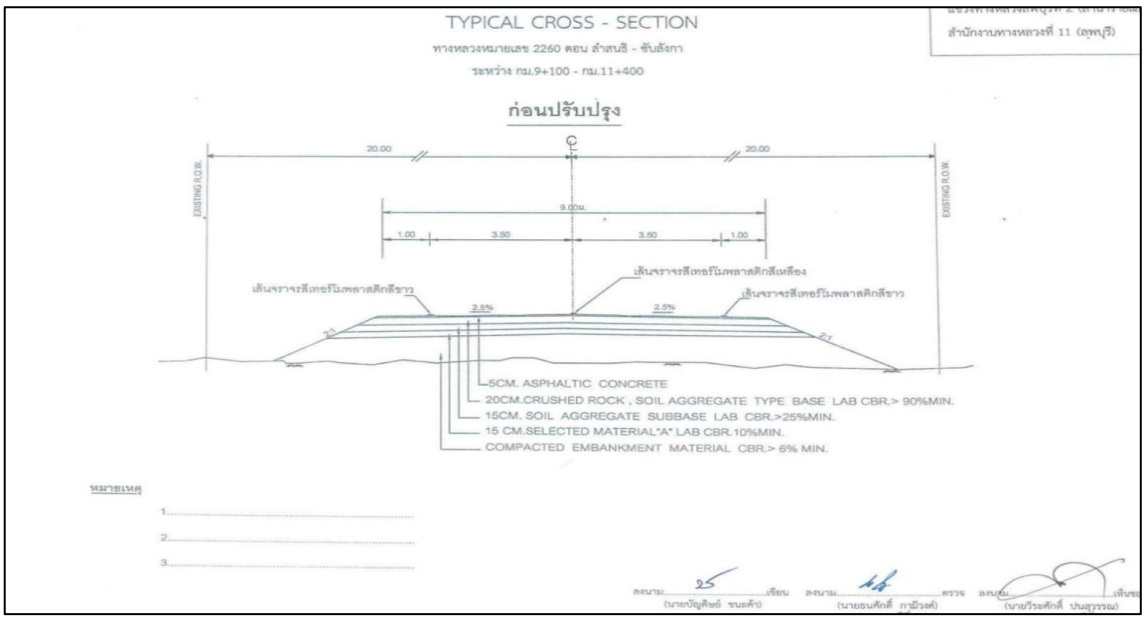
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

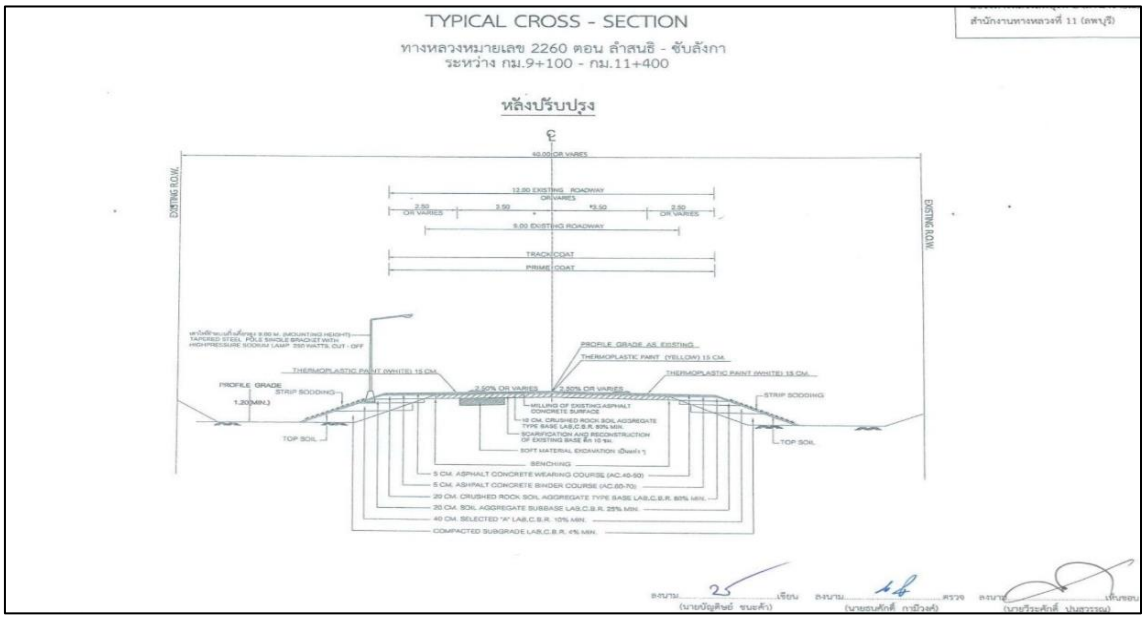
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 9+000

กม. 10+000

กม. 11+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 11+400

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 72.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 7.69

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 10.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 23.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 26.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 4.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 50.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 65.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 19.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 16.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 90.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 89.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 90.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ไฟติดๆดับๆ น้ำท่วมขังตรงก่อนทางขึ้นเนินน้ำขังผิวทางช่วงสามแยก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 2263 ตอน บ้านเพีย - ทุ่งตาลเลียน - หนองแวง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 32+728

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 39+952

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : นภ./34/2565. ลงวันที่ 08 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 09 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 15 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 60,000,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 59,980,455.21 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ลิ้มชัยเจริญ

ผู้ออกแบบ : สำนักงานทางหลวงที่ 6

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

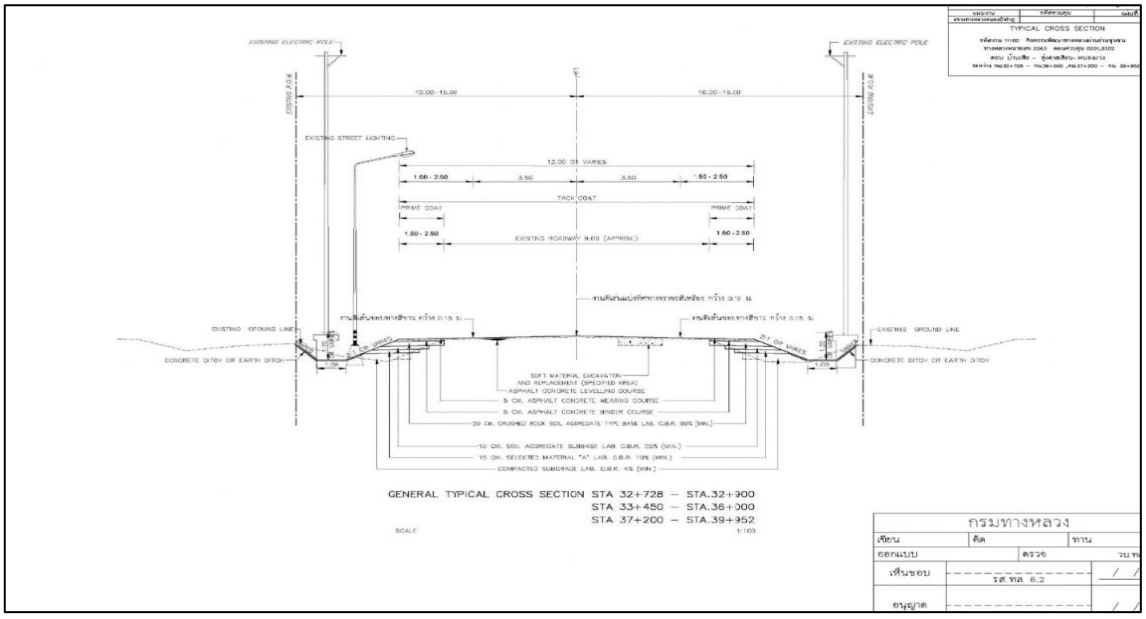
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

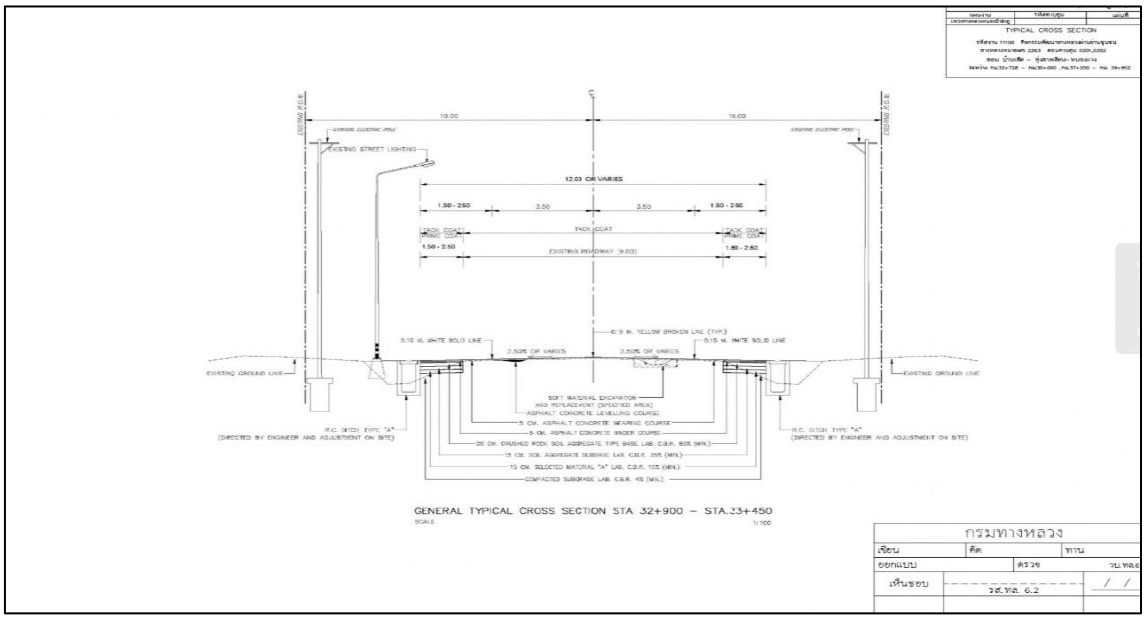
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 2 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 32+720

กม. 34+000

กม. 37+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 39+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 72.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 7.69

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 23.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 21.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 3.00
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 50.00
  - ☐ รถบรรทุก ร้อยละ _____
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 66.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 18.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 16.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 85.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 89.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 11.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 3.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3177 ตอน เพชรบุรี – หาดเจ้าสำราญ**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 0+228

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 1+844

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : พบ. 63/2565 ลงวันที่ 24 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 25 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 31 ส.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 188 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 31,998,888.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 31,998,714.38 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด โชคสุชินคอนสตรัคชั่น

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงเพชรบุรี กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์) กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ วางท่อระบายน้ำ ทำทางเท้า และพร้อมปรับปรุงผิวทาง

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

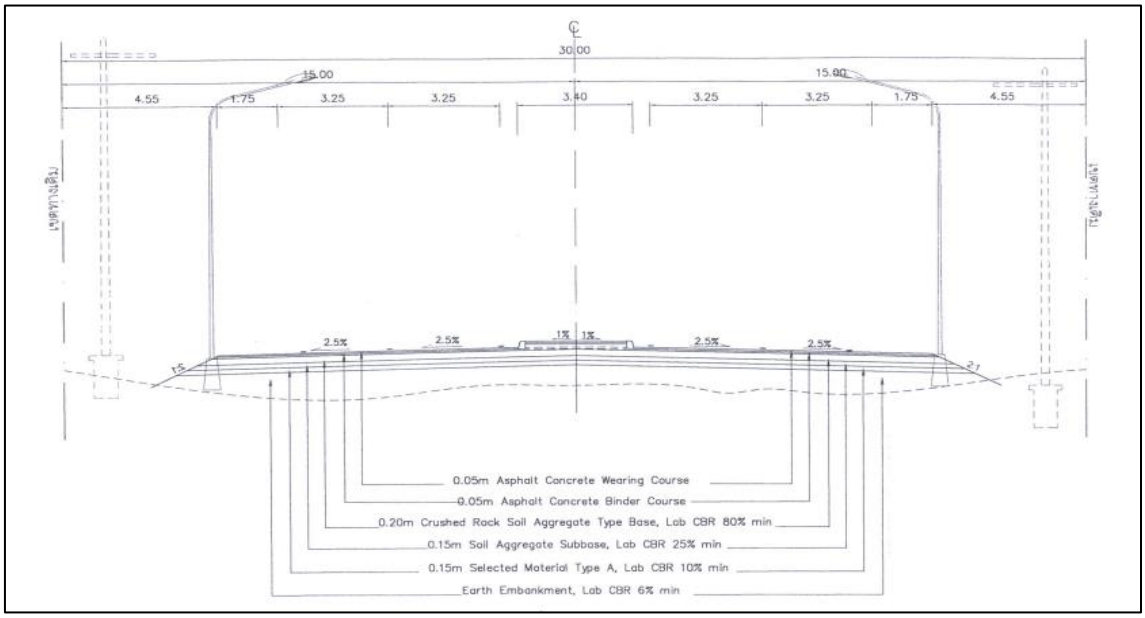
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

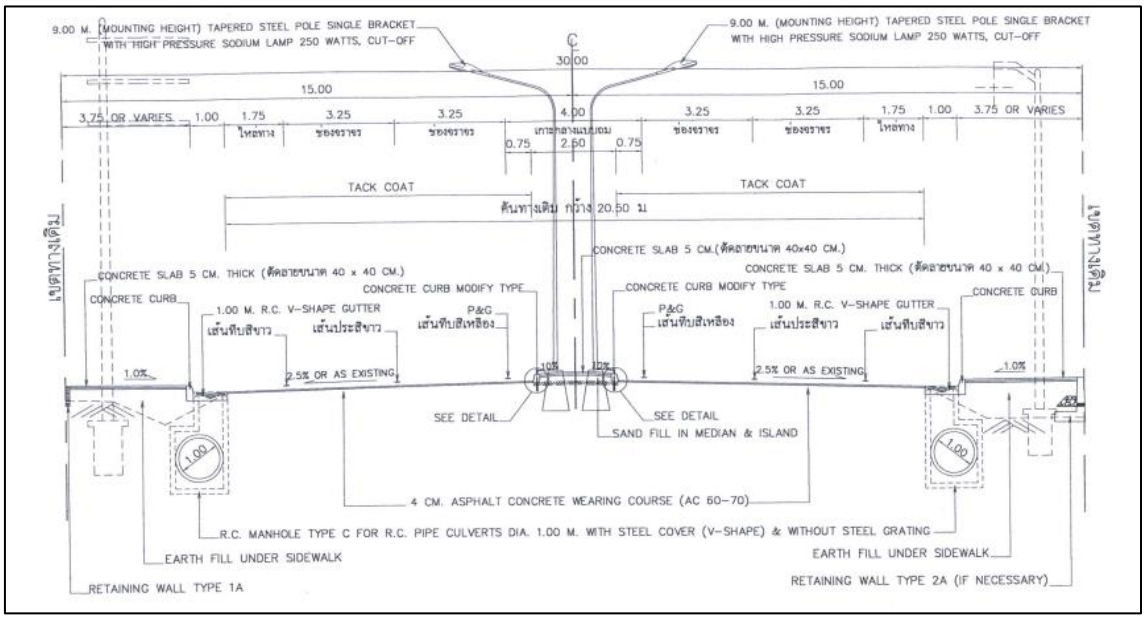
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 13.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 13.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.75 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 1.75 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 0+228

กม. 1+000

กม. 1+400

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 1+844

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 68.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 12.82

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 43.00 หญิง ร้อยละ 57.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 7.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 18.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 23.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 23.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 5.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 1.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 2.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 46.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 1.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 42.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 8.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 43.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 34.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 23.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 89.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 88.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 89.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3454 ตอน ท่าช้าง - วิเศษชัยชาญ - หน้าโคก**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 74+600

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 77+000

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : อท.26/2565 ลงวันที่ 09 ก.พ. 2565

วันเริ่มต้น : 10 ก.พ. 2565

วันสิ้นสุดสัญญา : 07 ก.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 210 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 79,985,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 79,944,854.57 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท มิตรดีอ่างทอง จำกัด

ผู้ออกแบบ : แขวงทางหลวงอ่างทอง กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : แขวงทางหลวงอ่างทอง กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

☐ อื่นๆ .....

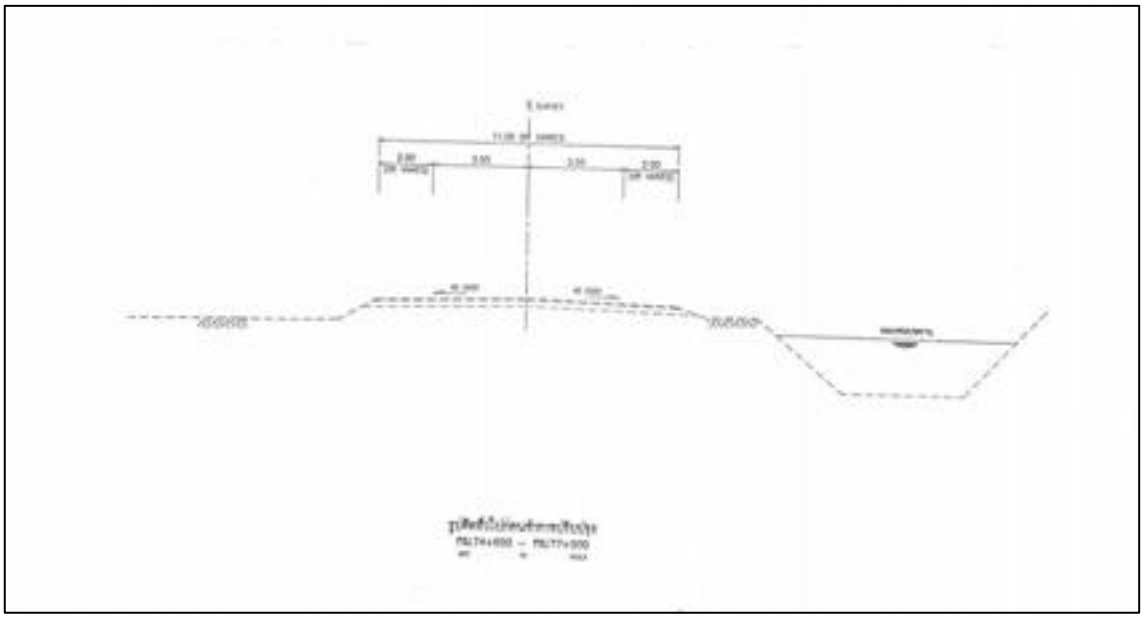
ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

ลักษณะทั่วไป

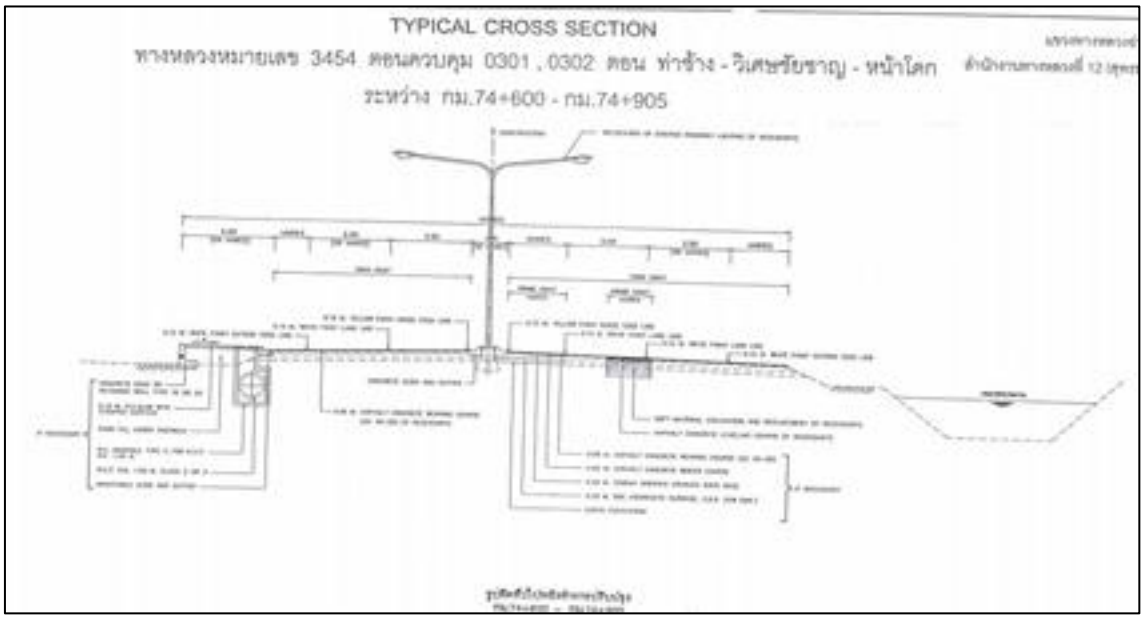
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 14.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.00 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

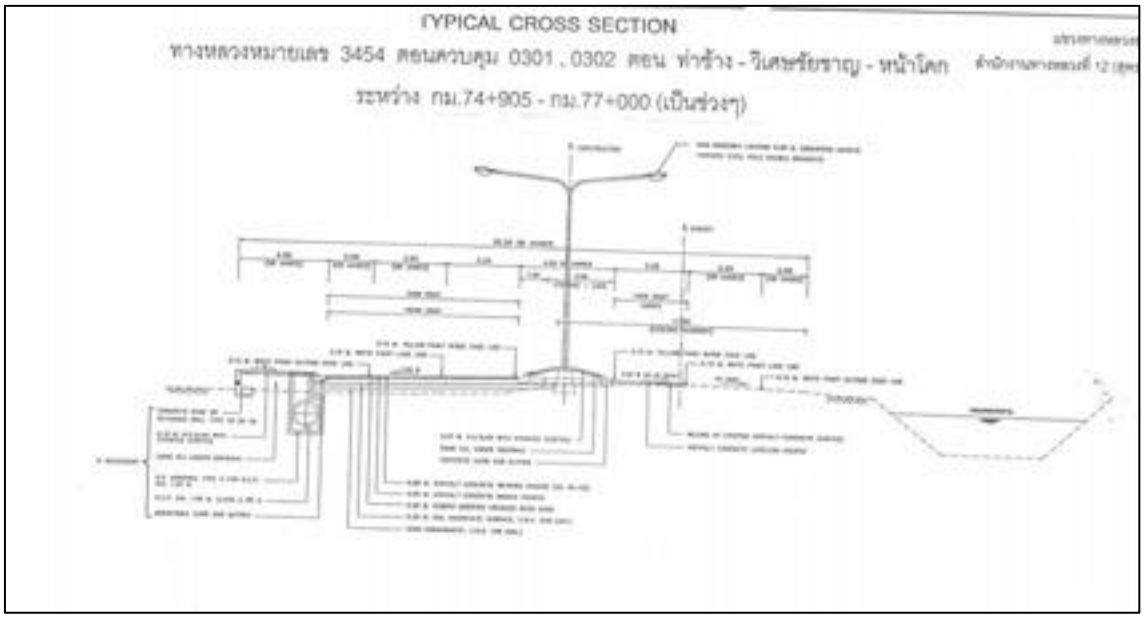
Typical Cross Section ของโครงการ



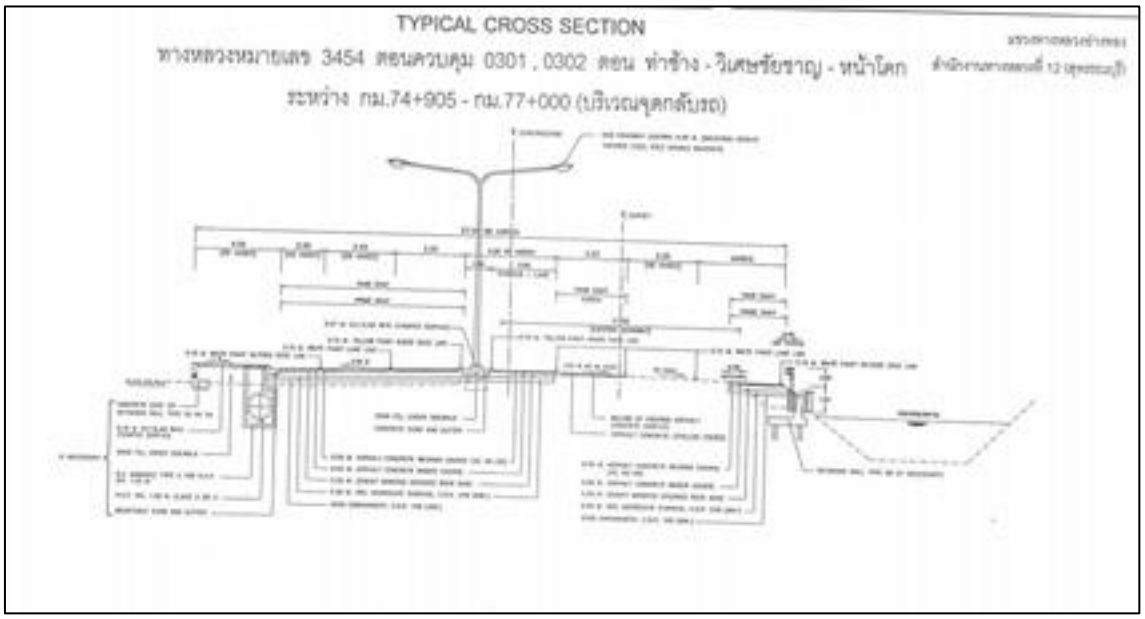
Typical Cross Section ก่อนดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.74+600

กม.75+000

กม. 76+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 77+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 66.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 15.38

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 47.00 หญิง ร้อยละ 53.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 5.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 10.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 24.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 30.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 31.00
  - ☐ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ _____
  - ☐ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ _____
  - ☐ ว่างงาน ร้อยละ _____
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 20.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 5.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 53.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 22.00
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 50.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 12.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 38.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 88.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 84.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 90.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 10.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 4.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ผิวถนนกว้างขึ้นรถติดไฟแดงบริเวณทางแยกน้อยลง มีความคล่องตัวดี อุบัติเหตุลดลง ให้ตีเส้นทางม้าลายหรือสัญญาณไฟกระพริบ ตรงบริเวณชุมชนหนาแน่นสำหรับให้ประชาชนปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

1.9 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3304 แยกทางหลวงหมายเลข 315 (ดอนสีนนท์) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (แปลงยาว) ตอน 1**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 0+800 - กม.1+660 และ

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 2+875 - กม.12+000

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 9.985 กิโลเมตร

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.2/15/2562 ลงวันที่ 12 ก.พ. 2562

วันเริ่มต้น : 13 ก.พ. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 03 ธ.ค. 2563 ระยะเวลาทำการ 660 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 597,943,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 591,652,218.68 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท สุวลี จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างที่ 2 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

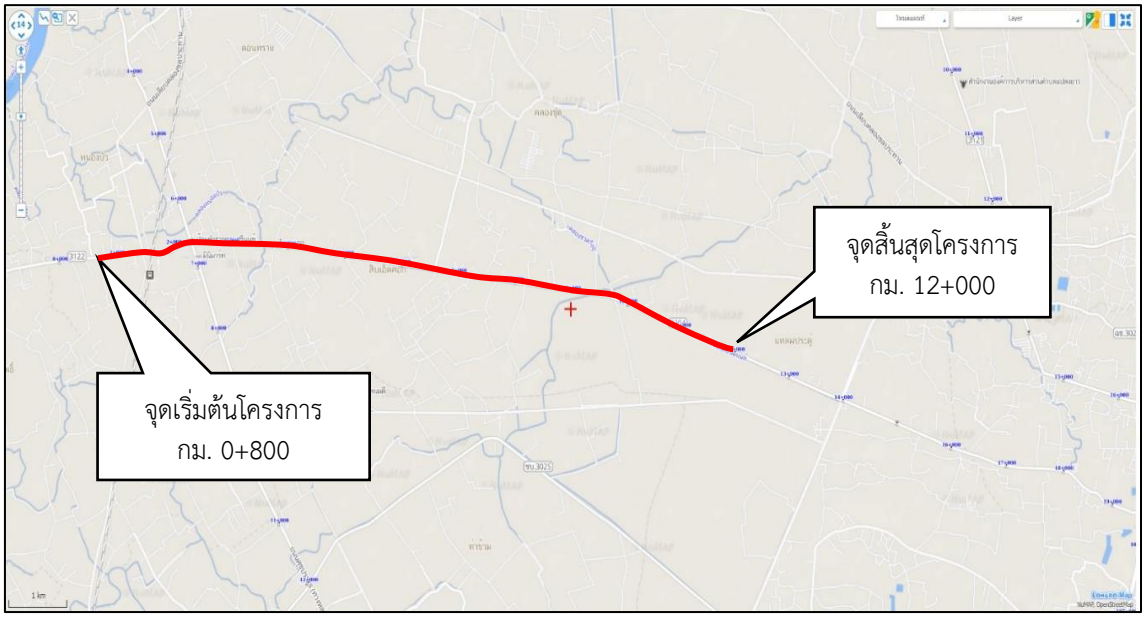
☑ อื่นๆ ..แผงกั้นคอนกรีต.....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ มี ☑ ไม่มี

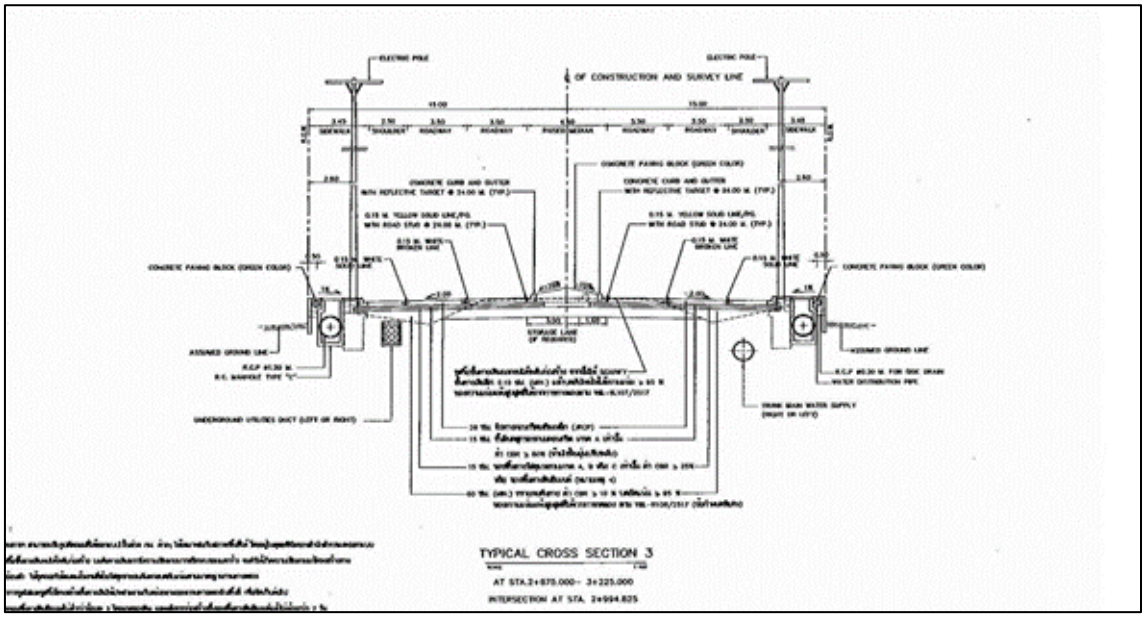
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 13.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

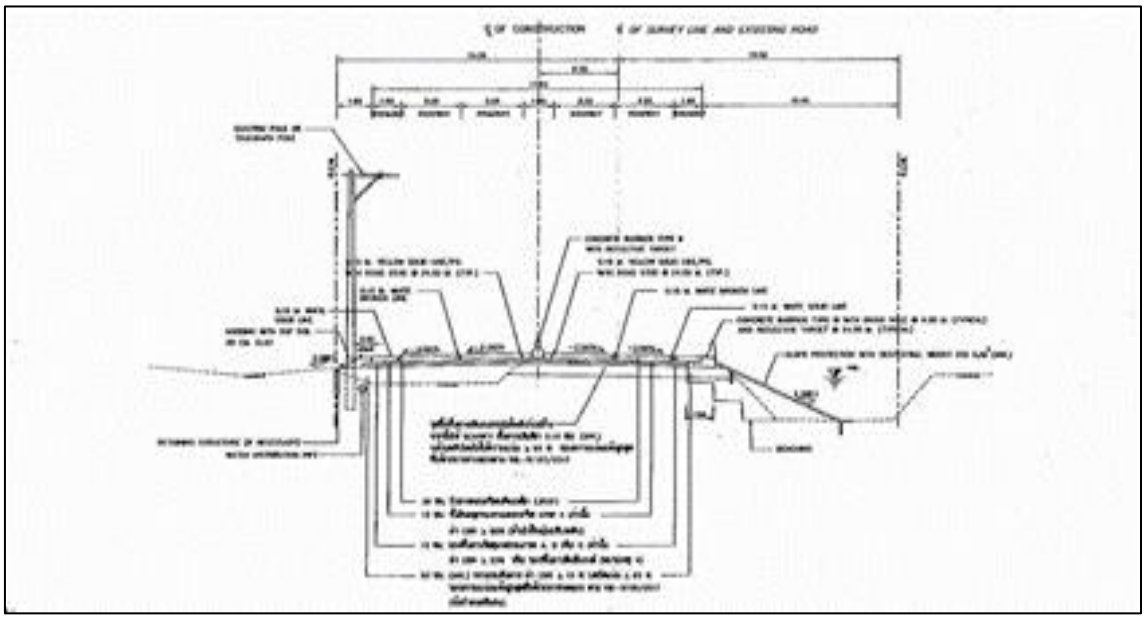
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.0+800

กม.4+000

กม.6+000

กม.7+000

กม.11+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม.12+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้
ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม
เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 79.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 1.28

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ
ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 45.00 หญิง ร้อยละ 55.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 7.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 25.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 24.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 10.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 16.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 6.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 7.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 51.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 34.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 12.00
  - ☐ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ _____

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 41.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 27.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 85.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 86.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	87.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	13.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง การข้ามถนนไปมาระหว่างสองฝั่งไม่สะดวก เนื่องจากเกาะกลางเป็นแบบแบริเออร์ และจุดกลับรถมีระยะห่างกันมาก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3304 แยกทางหลวงหมายเลข 315 (ดอนสีนนท์) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (แปลงยาว) ตอน 2**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 12+000

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 20+260

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 8.260 กิโลเมตร

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.2/23/2562 ลงวันที่ 28 ก.พ. 2562

วันเริ่มต้น : 1 มี.ค. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 18 ม.ค. 2564 ระยะเวลาทำการ 700 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 597,943,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 591,652,218.68 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท สหการวิศวกร จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างที่ 2 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

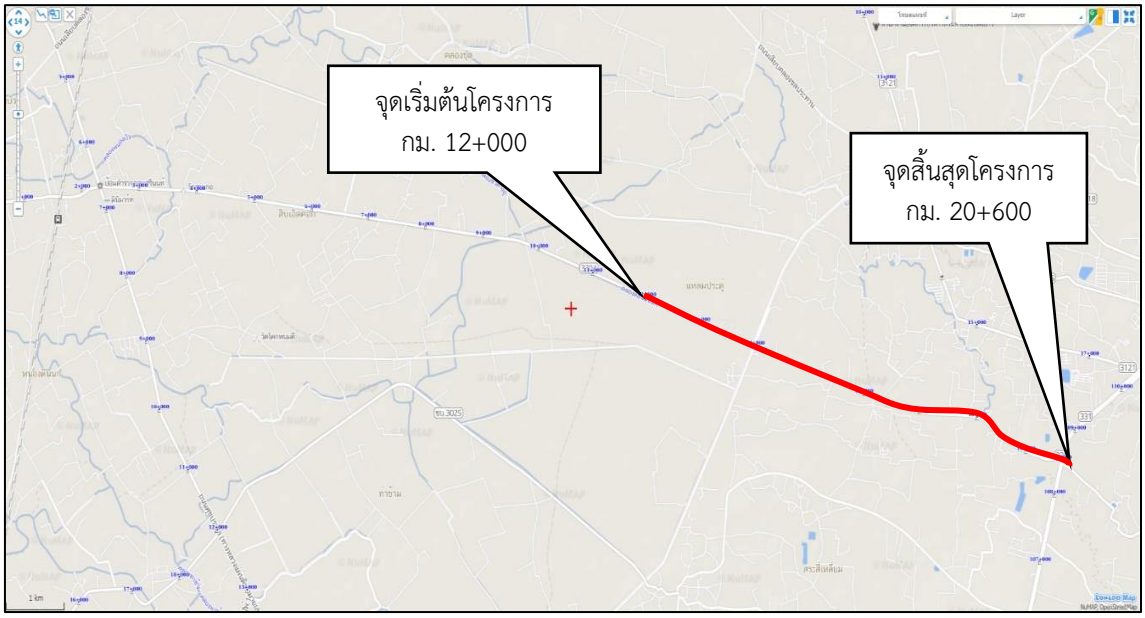
☑ อื่นๆ ..แผงกั้นคอนกรีต.....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ มี ☑ ไม่มี

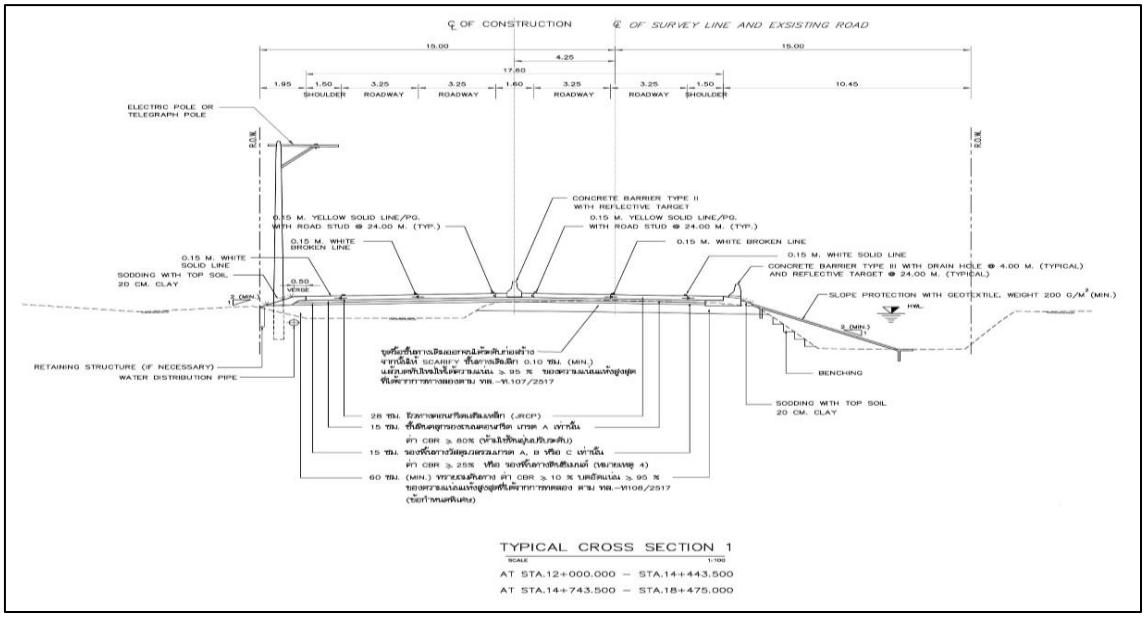
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 13.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

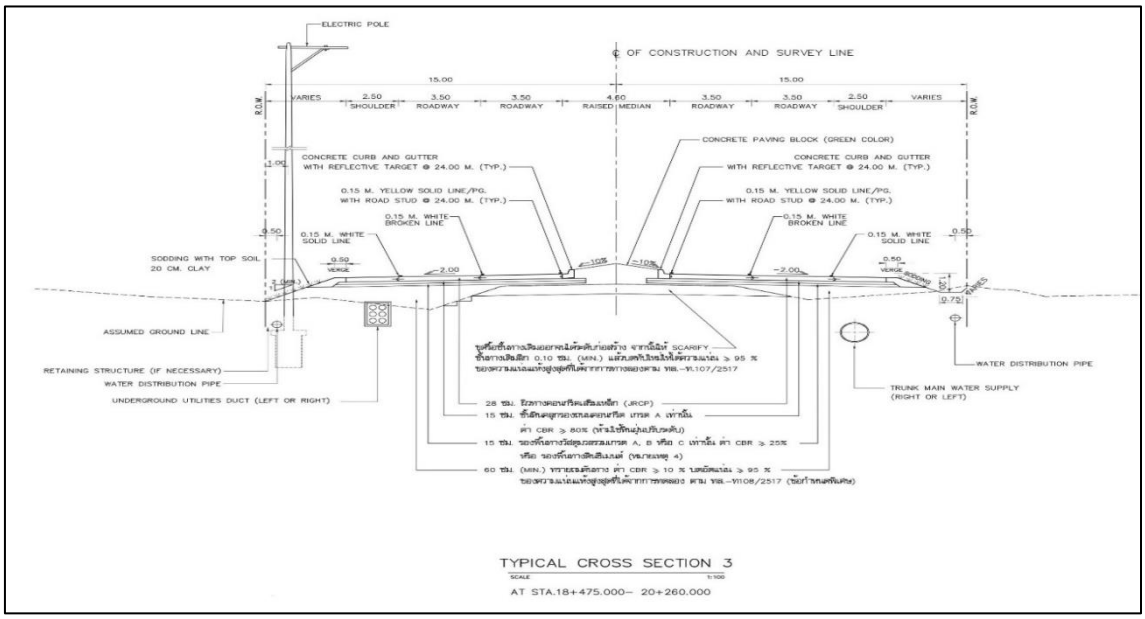
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



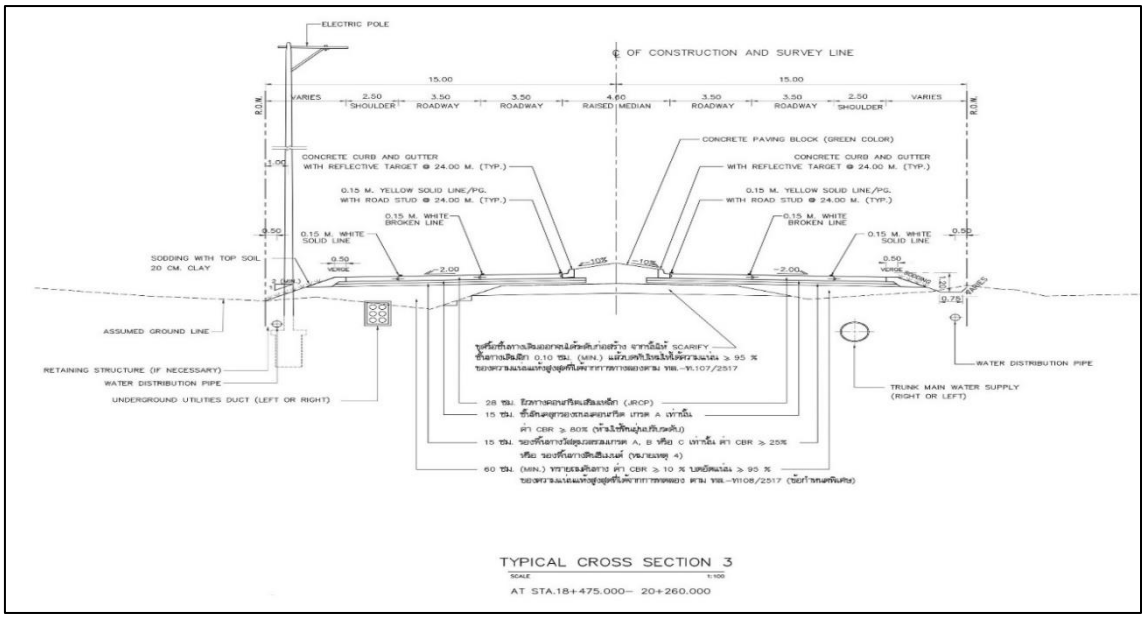
Typical Cross Section หลังดำเนินการ



TYPICAL CROSS SECTION 3

SCALE 1:100

AT STA.18+475.000– 20+260.000



TYPICAL CROSS SECTION 3

SCALE 1:100

AT STA.18+475.000– 20+260.000

Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

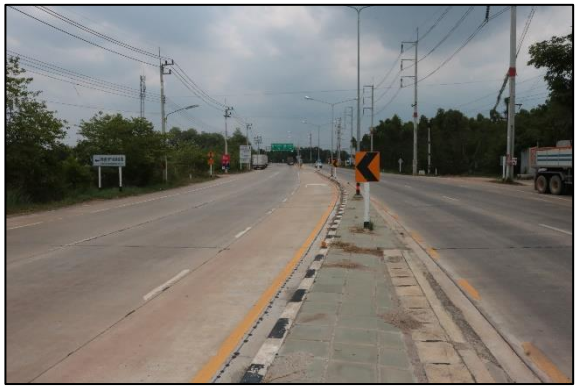
จุดเริ่มต้นโครงการ กม.12+000

กม.16+000

กม.17+000

กม.18+000

กม.19+000



จุดสิ้นสุดโครงการ กม.20+600

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 80.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 2.56

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 47.00 หญิง ร้อยละ 53.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 28.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 11.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 21.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 19.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 8.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 35.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 13.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 21.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 37.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 42.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	87.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	13.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	_____
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	1.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	_____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง การข้ามถนนไปมาระหว่างสองฝั่งไม่สะดวก เนื่องจากเกาะกลางเป็นแบบแบริเออร์ และจุดกลับรถมีระยะห่างกันมาก

ชื่อโครงการ : **สาย อ.อรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ.หนองเอี่ยน - สตึงบท) ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 33 บรรจบทางหลวงหมายเลข 3586 ตอน 1**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 0+000

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 10+500

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 10.500 กิโลเมตร

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.1/26/2562 ลงวันที่ 23 เม.ย. 2562

วันเริ่มต้น : 24 เม.ย. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 7 เม.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 1,080 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 1,007,157,900.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 1,006,399,772.13 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท เอส.พี.ที.ซีวิลกรุ๊ป จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ.ก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

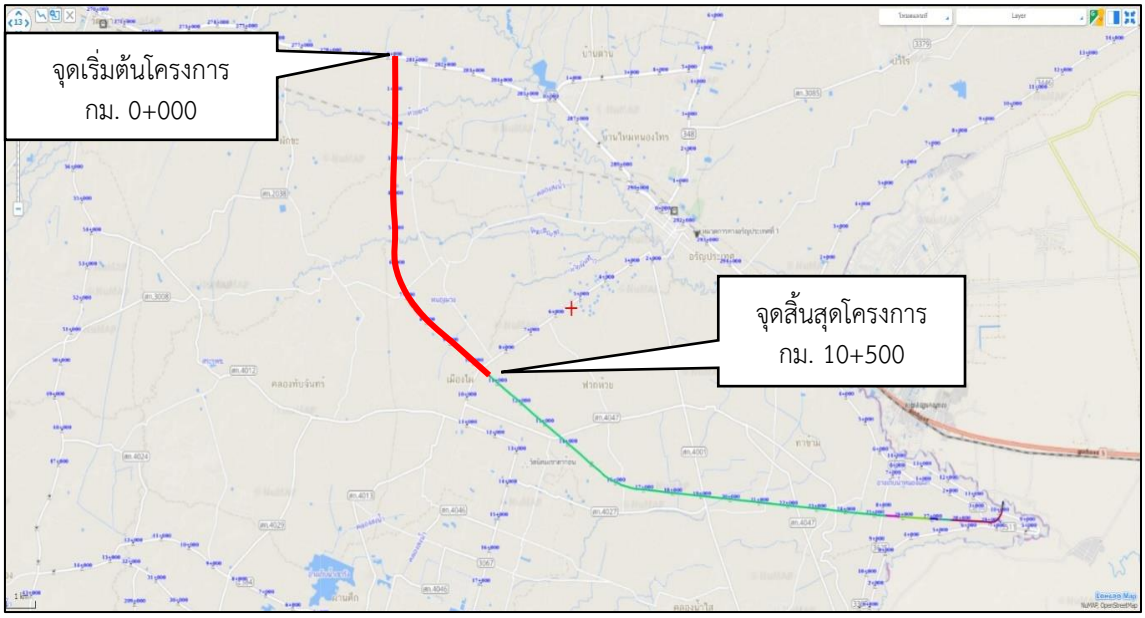
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

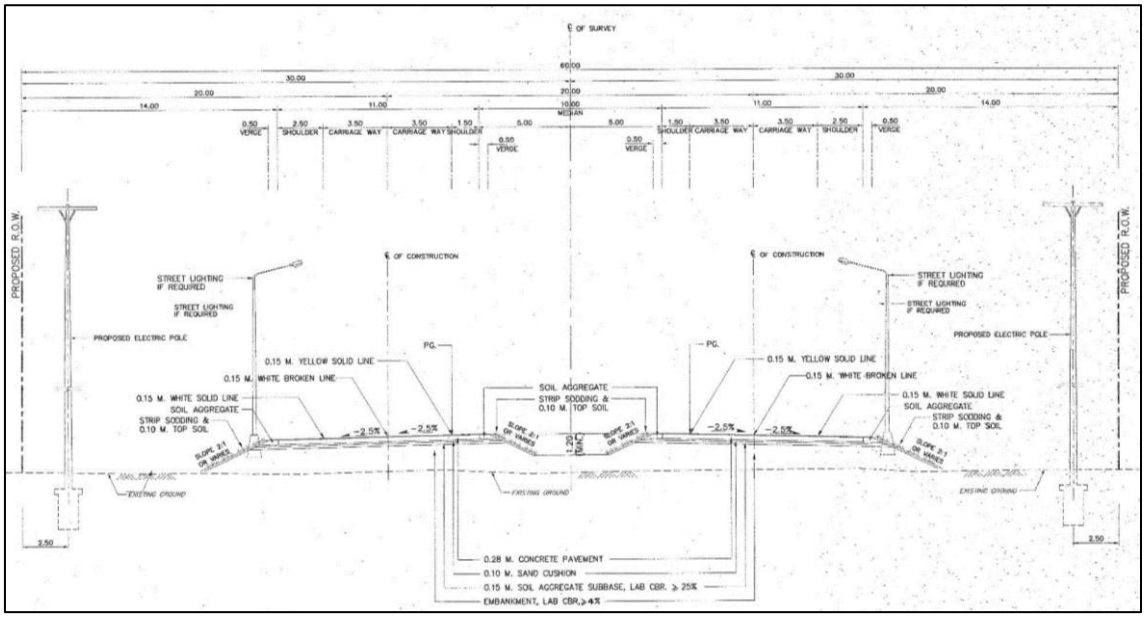
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร - ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง - เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง - เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☐ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.0+500

กม.2+000

กม.4+000

กม.6+000

กม.7+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม.10+500

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 90.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 15.38

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 12.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 18.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 23.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 13.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 5.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 2.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 49.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 41.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 4.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 12.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 37.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 51.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 89.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 88.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 88.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **สาย อ.อรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ.หนองเอี่ยน - สตึงบท) ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 33 บรรจบทางหลวงหมายเลข 3586 ตอน 2**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 10+500

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 25+211

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 14.711 กิโลเมตร

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.1/27/2562 ลงวันที่ 23 เม.ย. 2562

วันเริ่มต้น : 24 เม.ย. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 7 เม.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 1,080 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 892,872,800.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 892,872,578.02 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท พี.ที.เอ.คอนสตรัคชั่น จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ.ก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☐ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

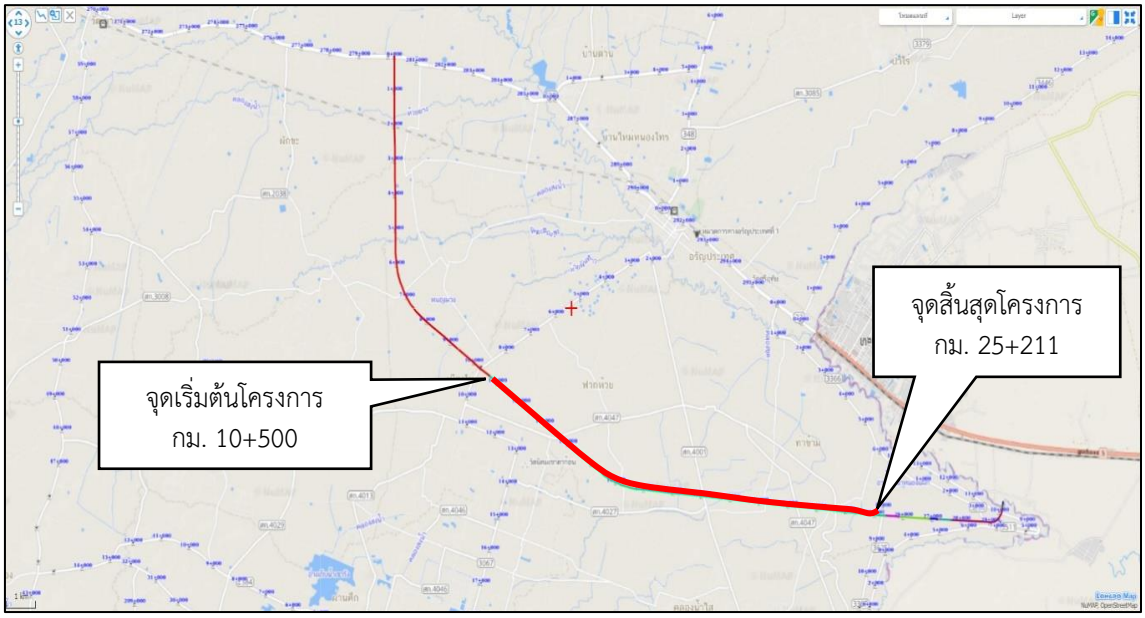
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

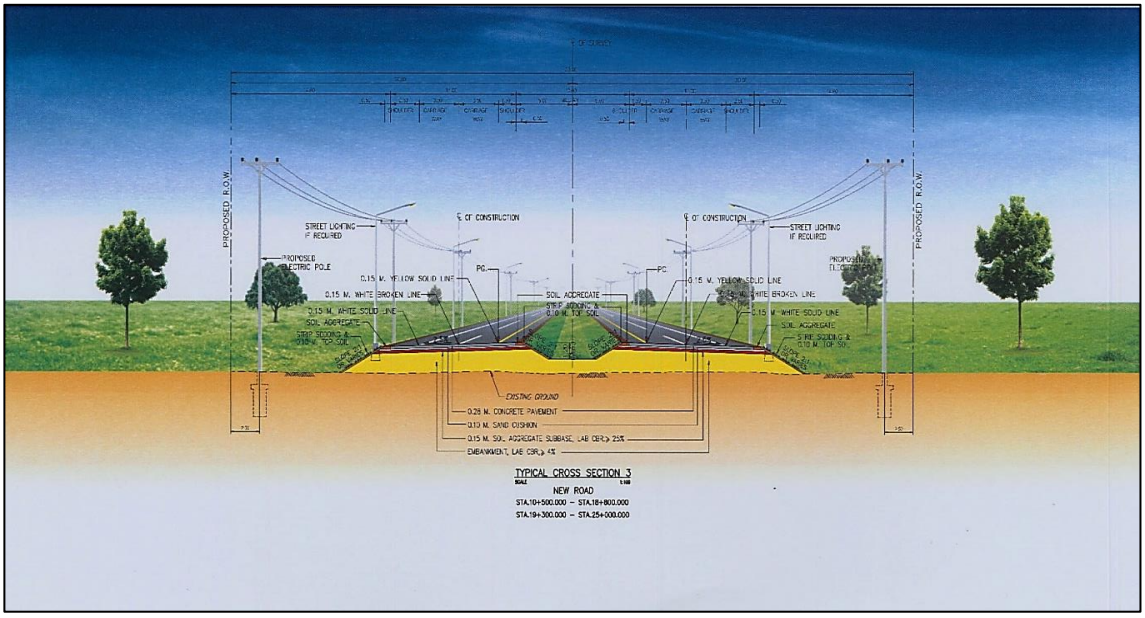
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร - ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง - เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง - เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☐ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.10+500

กม.13+000

กม.15+000

กม.17+000

กม.23+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม.25+211

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 92.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 17.95

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 48.00 หญิง ร้อยละ 52.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 4.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 12.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 15.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 39.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 17.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 3.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 15.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 42.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 43.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 89.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 87.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 13.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

1.10 กิจกรรมสะพานข้ามจุดตัดรถไฟ

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 3187 โครงการก่อสร้างข้ามจุดตัดทางรถไฟ สาย เขื่อนเพชร – บางกุฬา**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 17+300

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 18+600

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น 4

สัญญาที่ : สส. 12/2562 ลงวันที่ 5 มิ.ย. 2562

วันเริ่มต้น : 6 มิ.ย. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 5 เม.ย. 2565 ระยะเวลาทำการ 1,035 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 159,489,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 153,900,852.56 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท สหสถาพรขนส่ง จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ ขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) พร้อมถนนเลียบคันคลอง ขนาด 2 ช่องจราจร ด้านขวาทาง

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☐ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

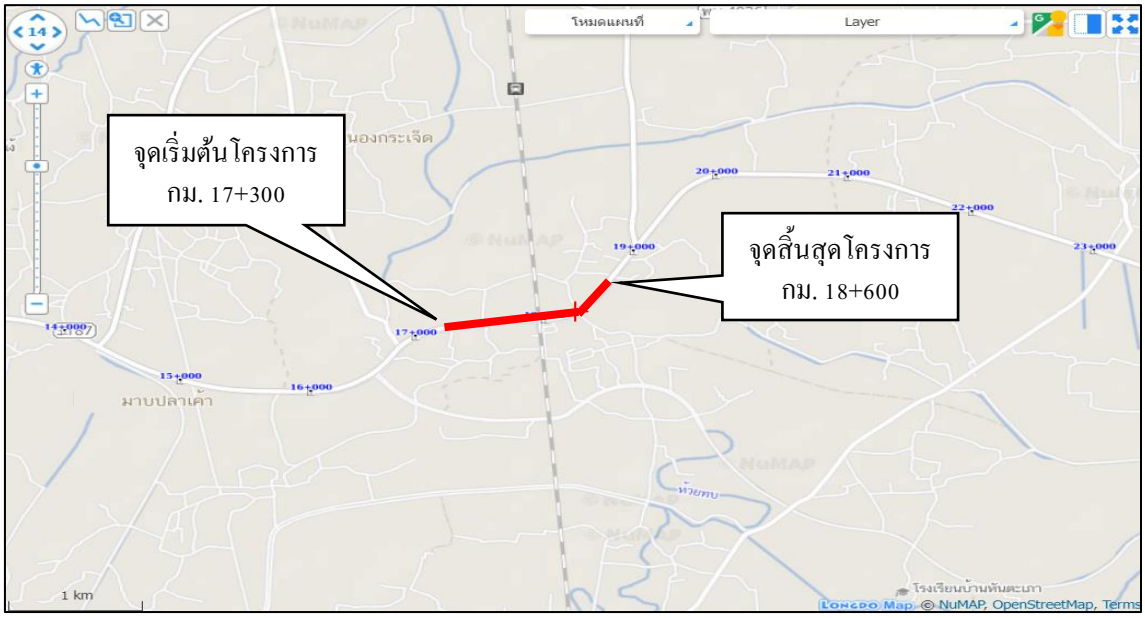
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

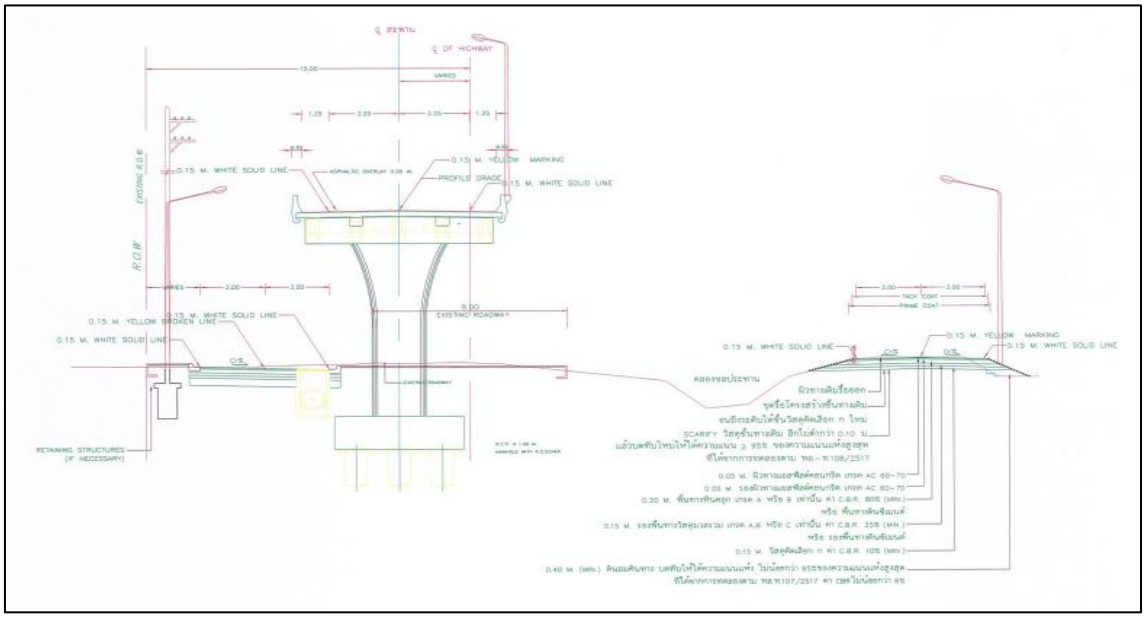
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 6.50 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 12.50 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 1.25 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 1.25 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

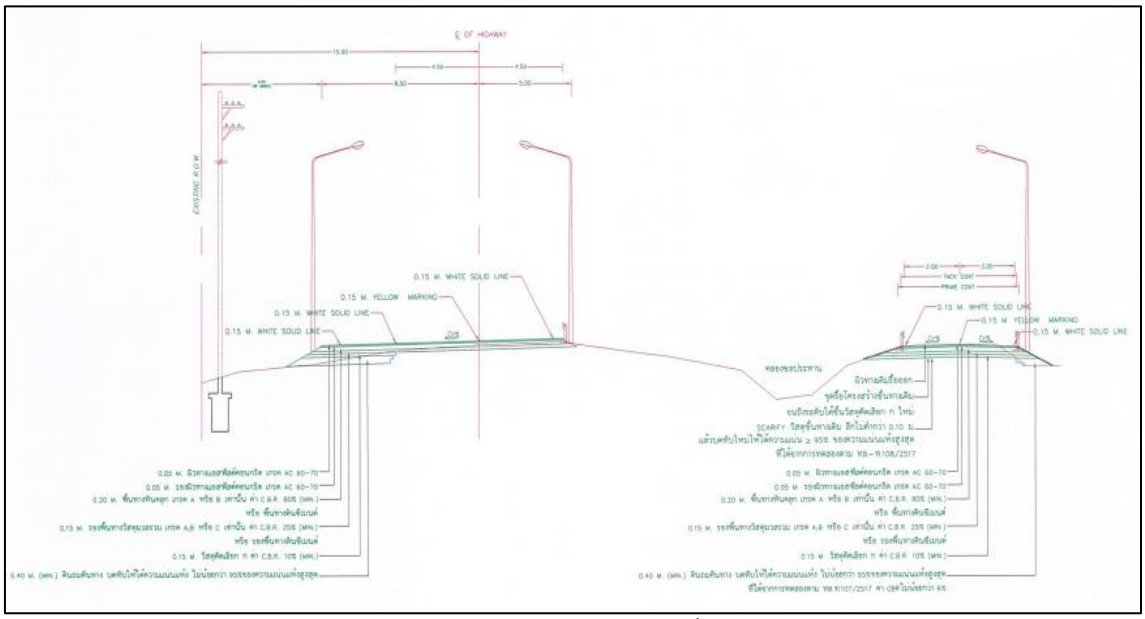
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section ทั่วไป



Typical Cross Section ทั่วไป

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 17+300

กม. 17+500

กม. 17+550

กม. 17+800

กม. 18+300

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 18+600

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 66.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 15.38

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 54.00 หญิง ร้อยละ 46.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 7.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 11.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 18.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 35.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 15.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 7.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 3.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 33.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 46.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 13.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 6.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 34.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 38.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 28.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 87.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 85.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 86.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 85.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 86.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 14.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☐ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง ไฟฟ้าแสงสว่างบางจุดดับ ควรปรับปรุงให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี

2. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

2.1 กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 319 สายปราจีนบุรี - อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองบัวหมู – อ.พนมสารคาม ตอน 1**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 22+300

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 30+538

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 8.238 กิโลเมตร

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.1/18/2562 ลงวันที่ 27 ก.พ. 2562

วันเริ่มต้น : 28 ก.พ. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 26 ธ.ค. 2564 ระยะเวลาทำการ 1,033 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 795,198,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 795,197,895.96 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด แพร่วิศวกรรม

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

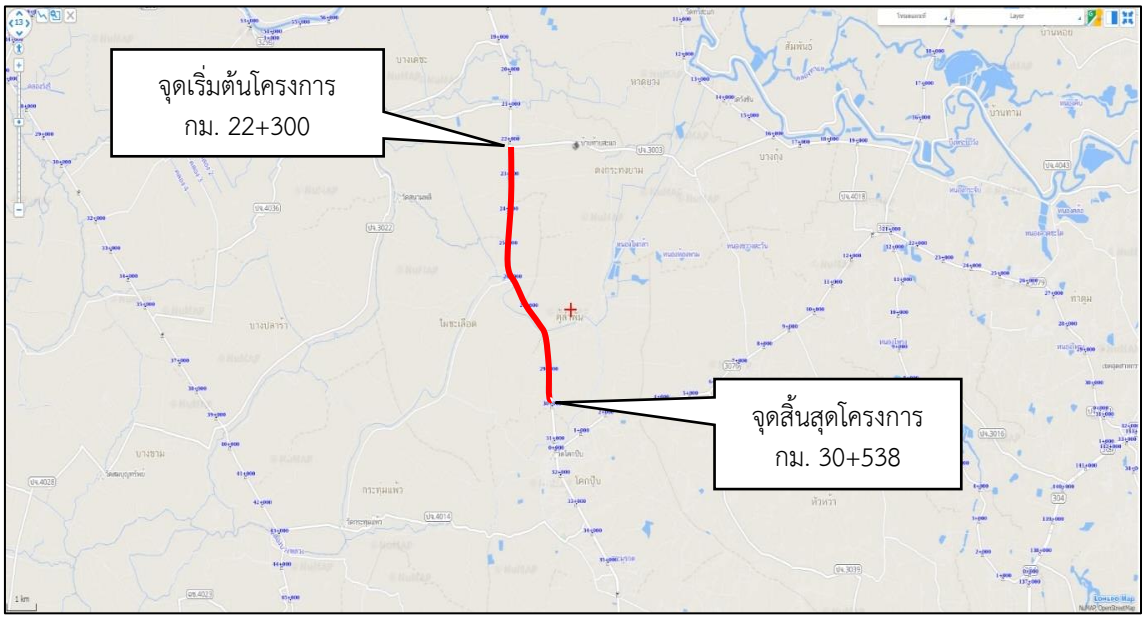
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

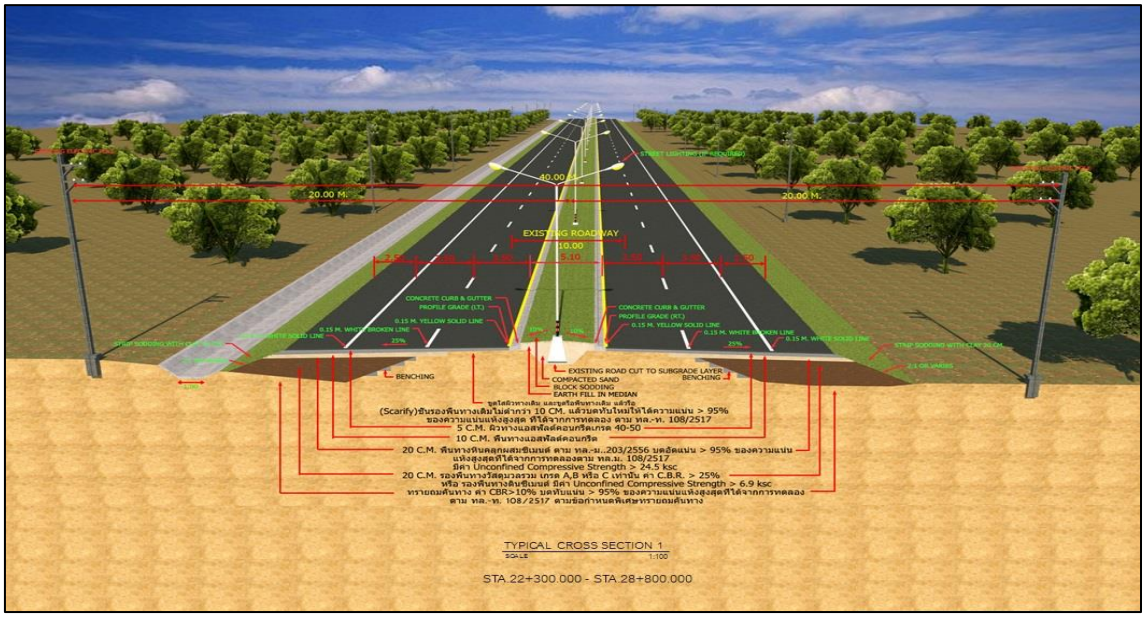
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

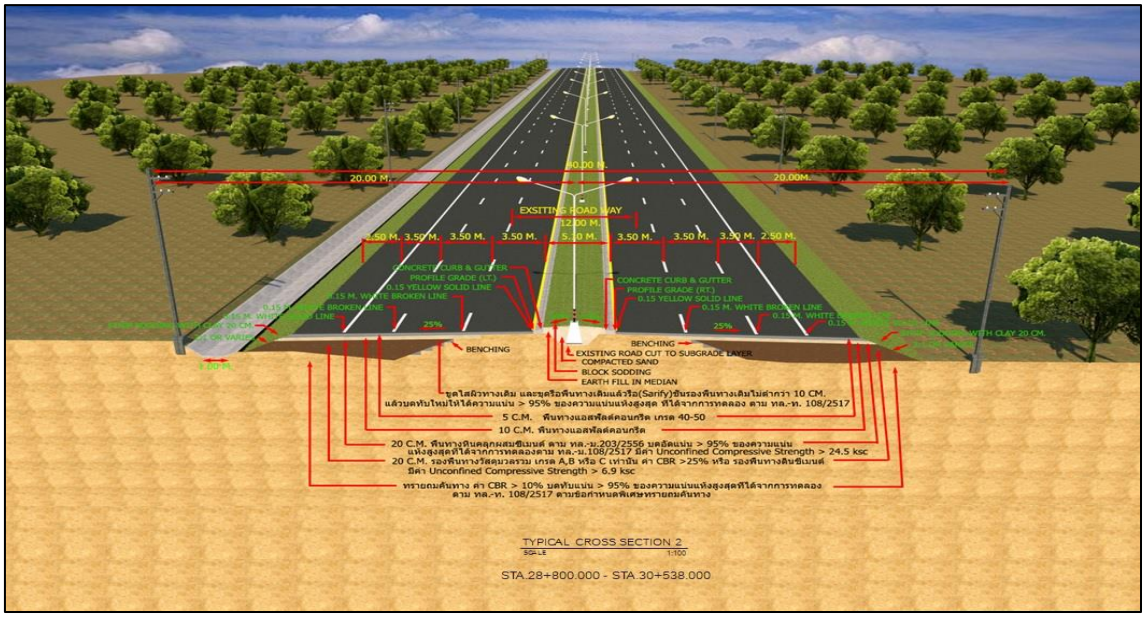
แผนที่ตั้งโครงการ



Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.22+300

กม.24+000

กม.26+000

กม.29+000

กม.30+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม.30+538

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 79.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 1.28

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 55.00 หญิง ร้อยละ 45.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 6.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 24.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 17.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 31.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 15.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 2.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 1.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 39.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 8.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 3.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 32.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 41.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 27.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 87.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 319 สายปราจีนบุรี - อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองบัวหมู – อ.พนมสารคาม ตอน 2**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 34+639

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 47+765

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 13.126 กิโลเมตร

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.1/38/2562 ลงวันที่ 16 ส.ค. 2562

วันเริ่มต้น : 17 ส.ค. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 3 มี.ค. 2565 ระยะเวลาทำการ 930 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 740,900,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 738,061,501.00 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท นภาก่อสร้าง จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างที่ 1 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☑ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

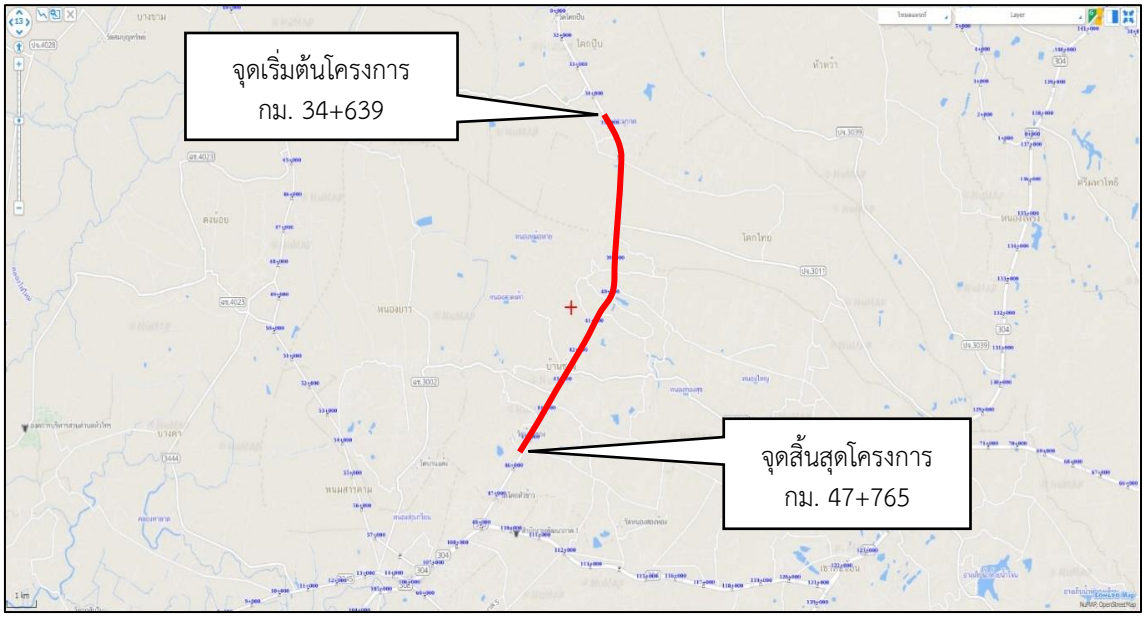
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

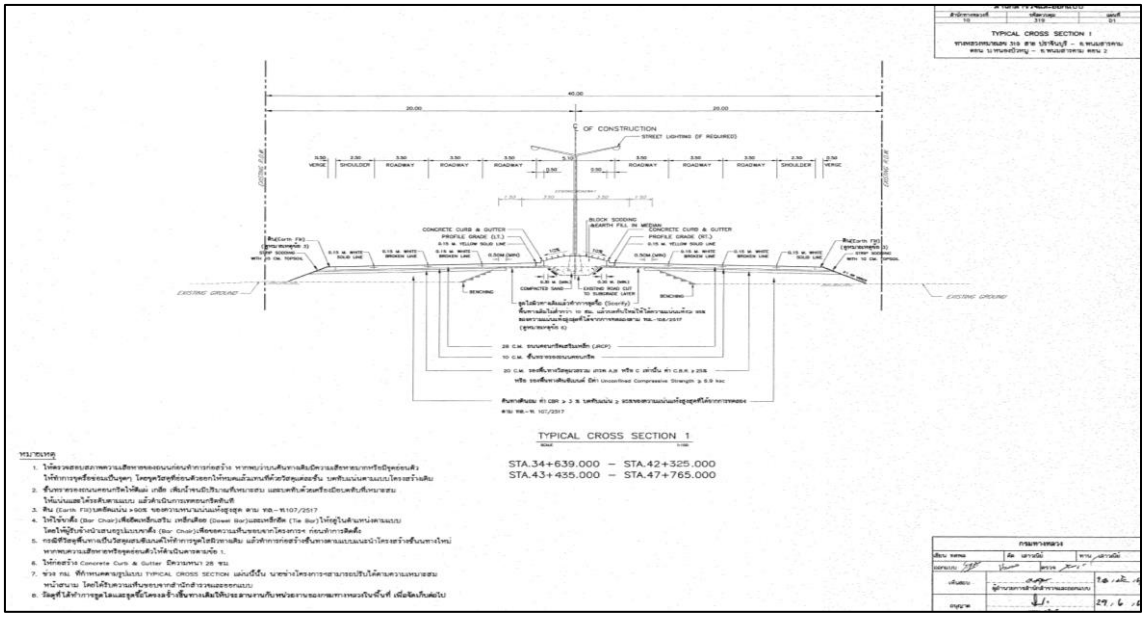
ลักษณะทั่วไป

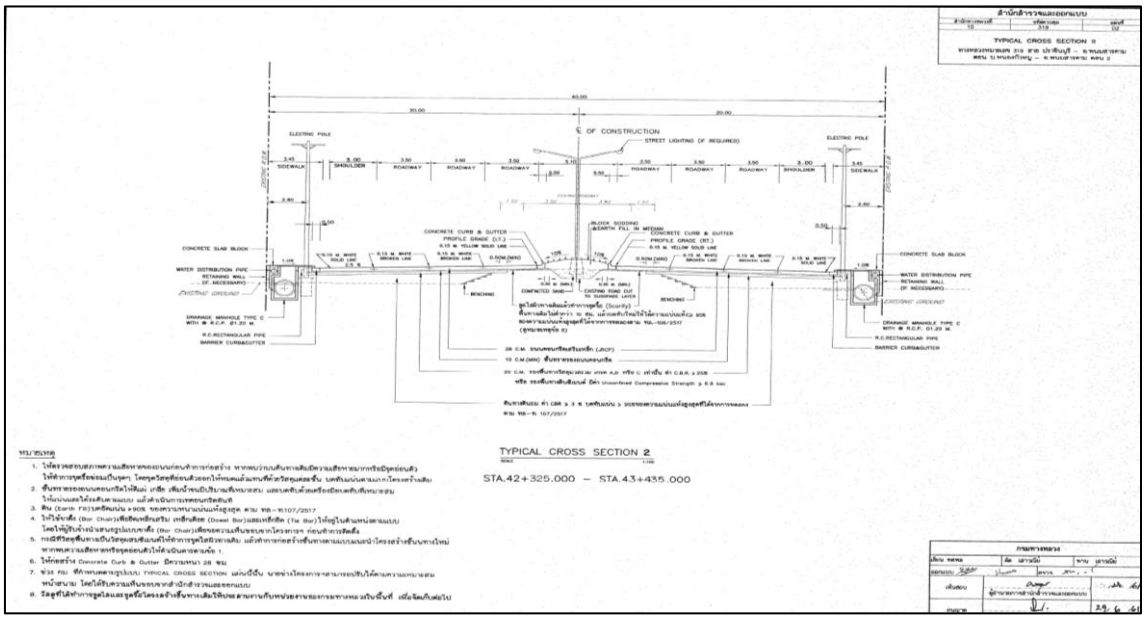
สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 6 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 10.50 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

แผนที่ตั้งโครงการ

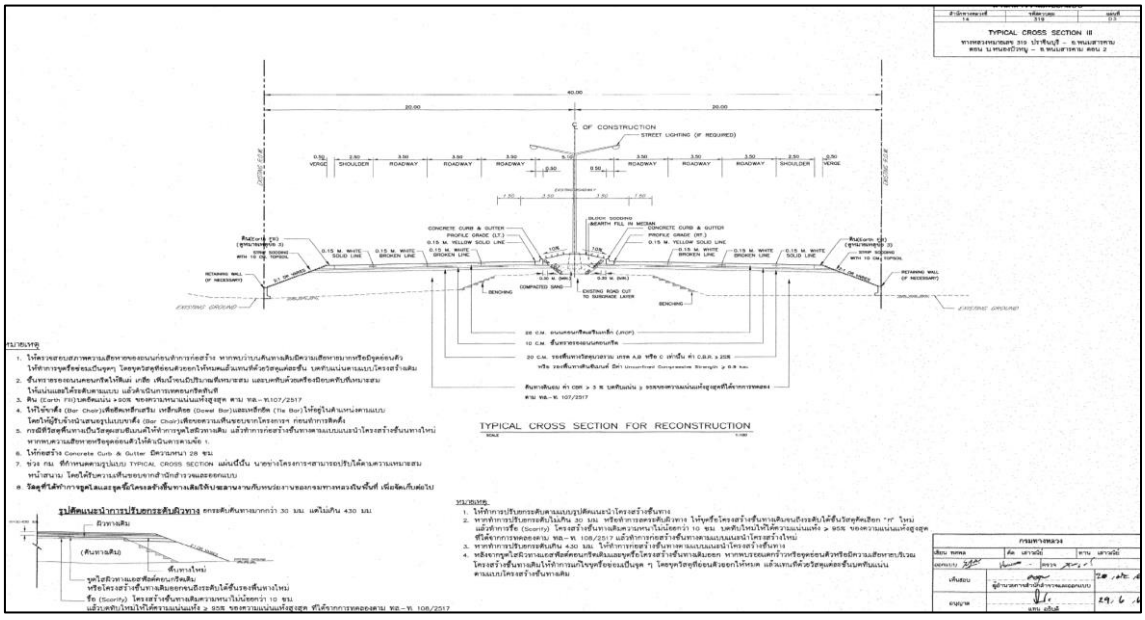


Typical Cross Section ของโครงการ





Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.34+639

กม.37+000

กม.39+000

กม.41+000

กม.43+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม.47+765

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 81.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 3.85

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 44.00 หญิง ร้อยละ 56.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 16.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 18.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 25.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 13.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 1.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 5.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 1.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 48.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 8.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 31.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 12.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 4.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 39.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 34.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 27.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	88.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	12.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	2.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง -

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 348 โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค สาย อ.ปะคำ-อ.นางรอง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 112+000 – 117+025

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 118+541 - 140+141

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 1 แห่ง

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.2/29/2562 ลงวันที่ 2 ส.ค. 2562

วันเริ่มต้น : 3 ส.ค. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 20 ต.ค. 2564 ระยะเวลาทำการ 810 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 476,383,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 475,201,893.74 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท บุรีรัมย์พนาสิทธิ์ จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างทางที่ 2 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☑ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ ขยายคันทางออกทั้งสองข้างทาง

และมีการก่อสร้างจุดกลับรถ พร้อมไฟฟ้าแสงสว่าง

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

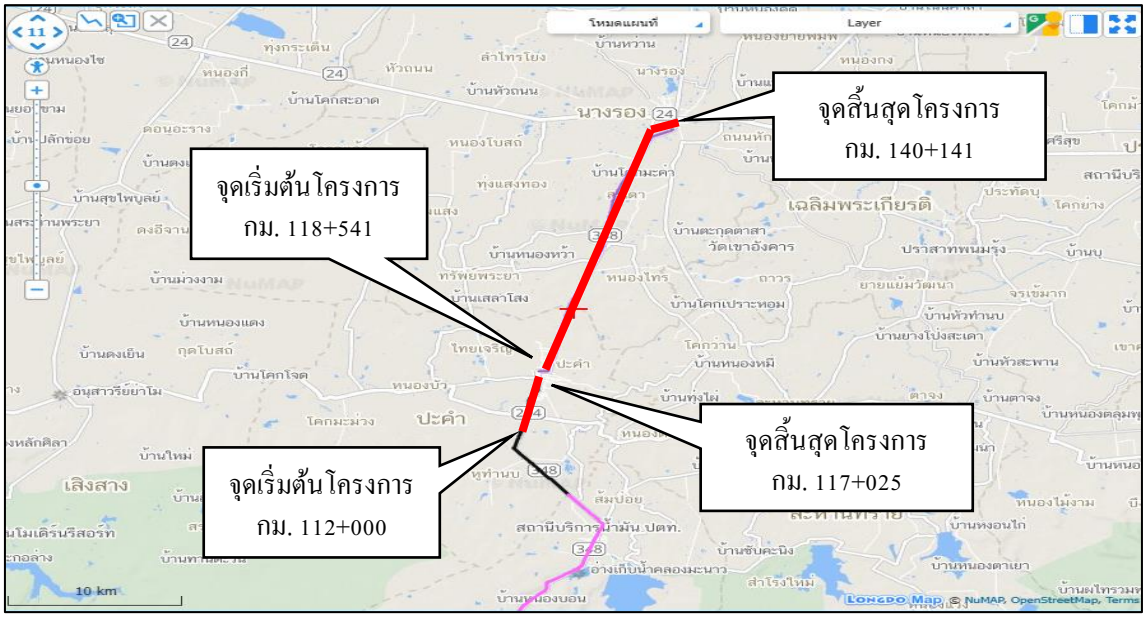
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

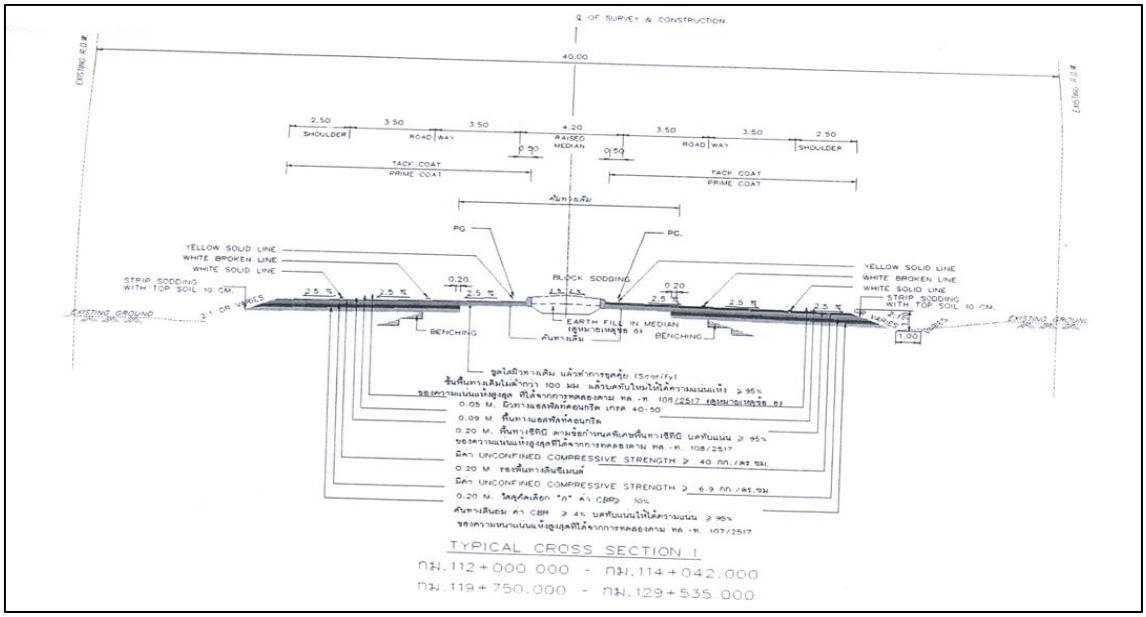
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2,4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00,14.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 17.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

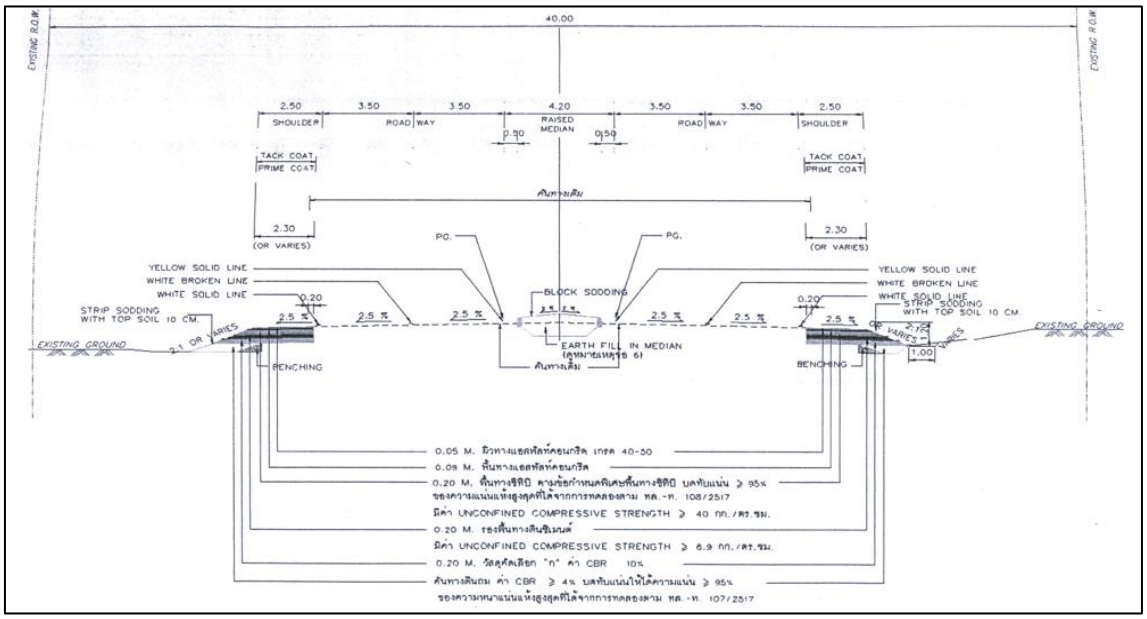
แผนที่ตั้งโครงการ



Cross Section ของโครงการ

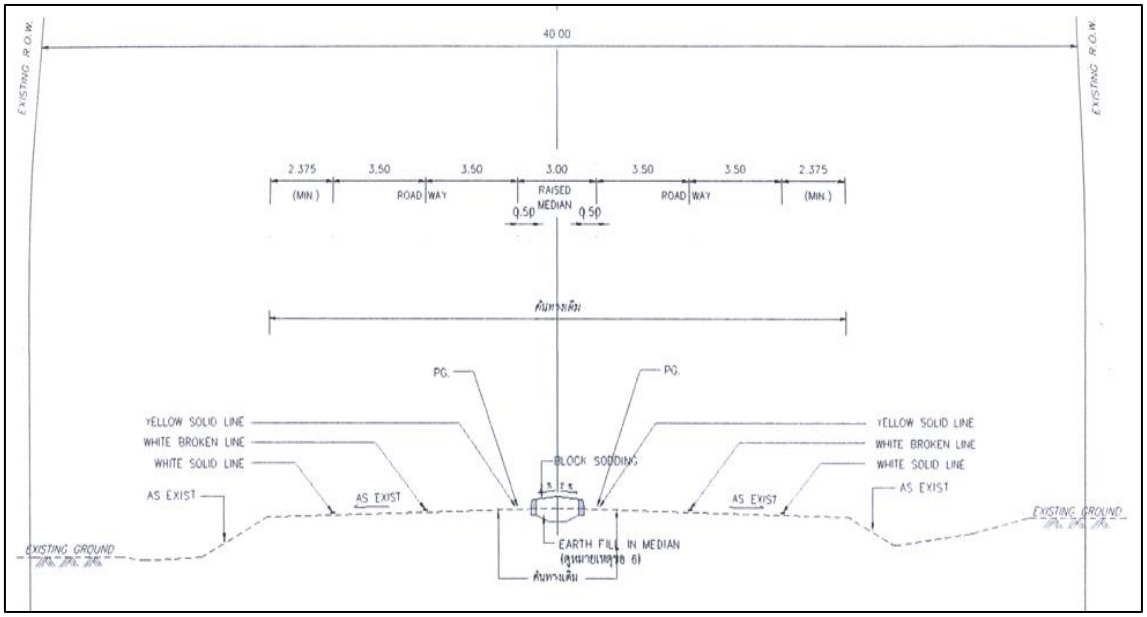


Cross Section กม.112+000 – กม.114+042, กม.119+750 – กม.129+353



Cross Section กม.114+042 – กม.117+025,

กม.118+541 – กม.119+005 และ กม.136+405 – กม.140+141



Cross Section กม.119+005 – กม.119+750 และ กม.129+535 – กม.136+405

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 112+000

กม. 115+000

กม. 117+025

กม. 118+541

กม. 130+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 140+141

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 74.00 กม./ชม.

☐ สูงกว่าแผนร้อยละ _____

☑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ 5.13

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 48.00 หญิง ร้อยละ 52.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 15.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 12.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 15.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 27.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 17.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 4.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 6.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 4.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 47.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 45.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 3.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 33.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 31.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 36.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 87.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 87.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 86.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 87.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 13.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 1.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง มีต้นหญ้าขึ้นรก บริเวณสองข้างทาง และเกาะกลาง เป็นช่วงๆ

3. โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

3.1 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

ชื่อโครงการ : **ทางหลวงหมายเลข 304 สายฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน อ.พนมสารคาม – ต.เขาหินซ้อน (รวมสะพานข้ามทางแยกทางหลวงหมายเลข 319)**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 102+500

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 113+000

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 10.500 กิโลเมตร

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.2/18/2562 ลงวันที่ 21 ก.พ. 2562

วันเริ่มต้น : 22 ก.พ. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 5 ก.พ. 2565 ระยะเวลาทำการ 1,080 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 1,213,843,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 1,178,391,350.75 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : บริษัท วนิชชัยก่อสร้าง (1979) จำกัด

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างที่ 2 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☑ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☐ อื่นๆ.....

ประเภทเกาะกลาง ☐ เกาะสี ☑ เกาะยก ☑ เกาะกดเป็นร่อง

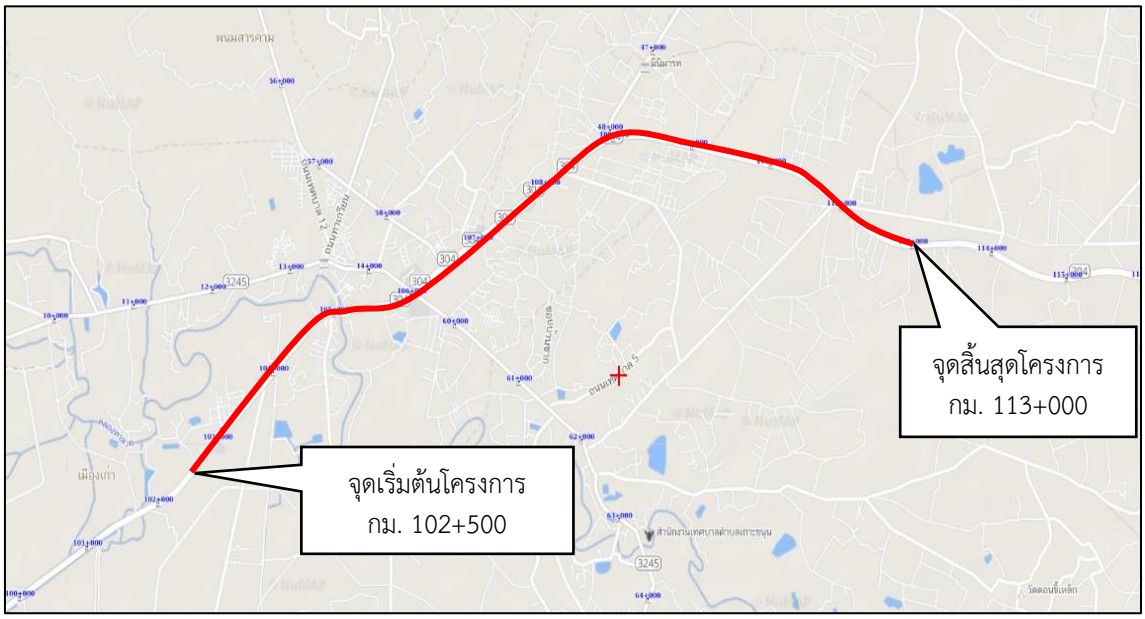
☑ อื่นๆ ..แผงกั้นคอนกรีต.....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

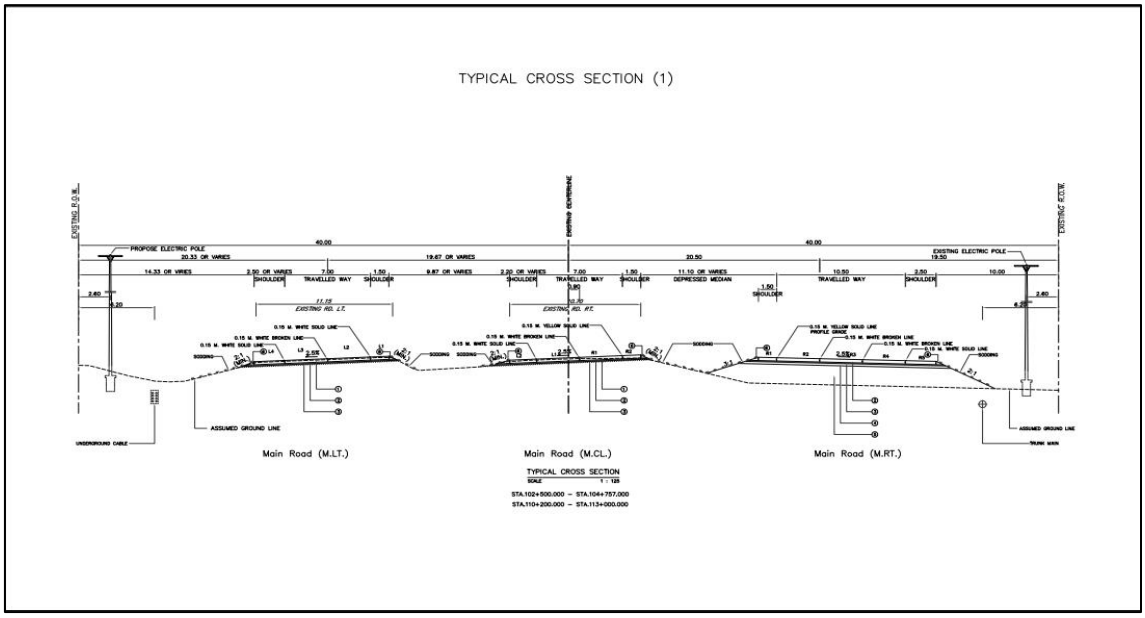
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 4 ช่องจราจร	ช่องจราจร 6 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 10.50 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☐ Asphalt ☑ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

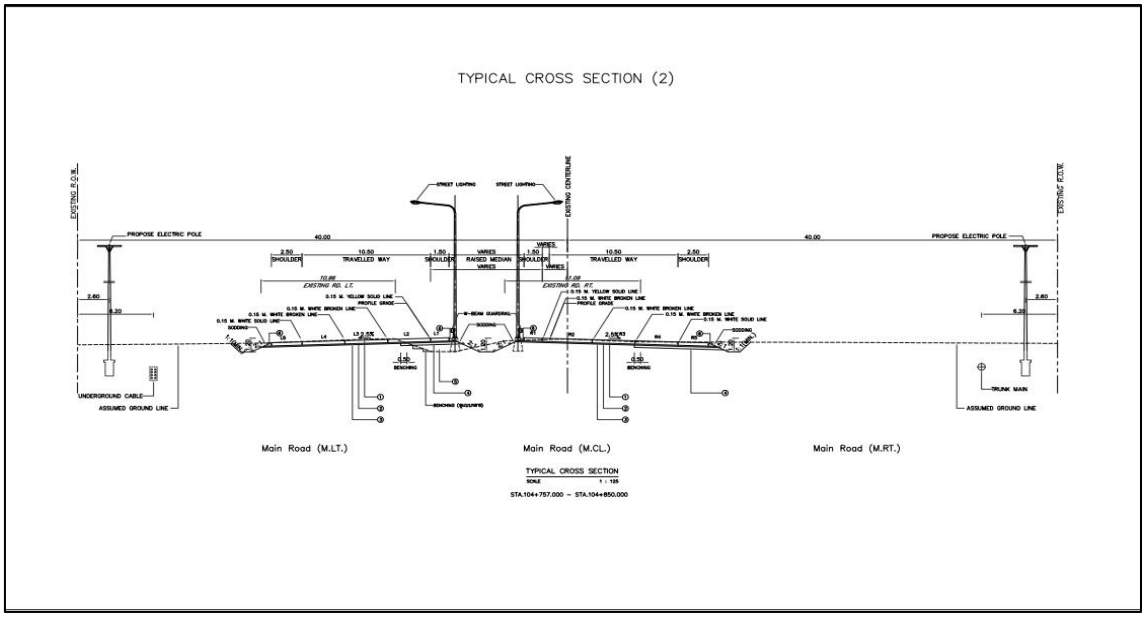
แผนที่ตั้งโครงการ



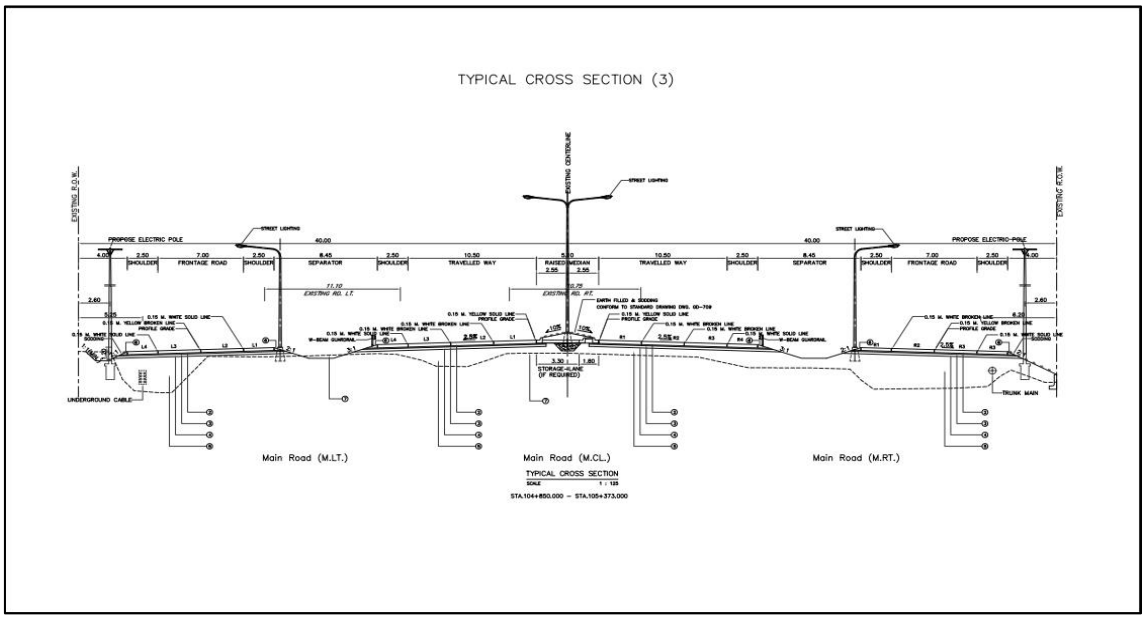
Typical Cross Section ของโครงการ



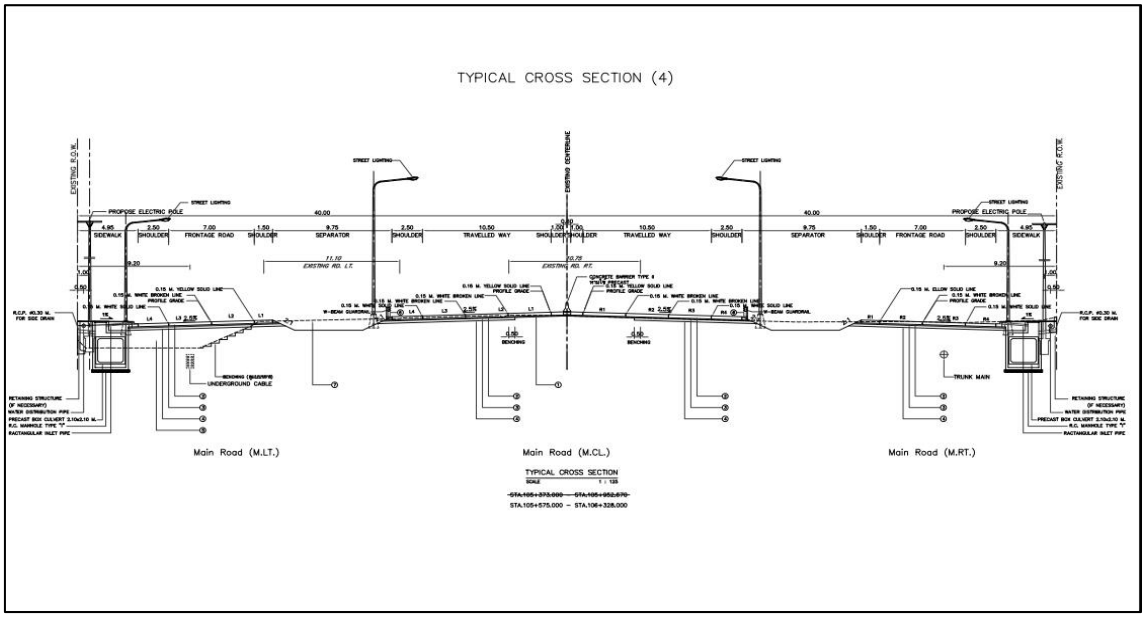
Typical Cross Section หลังดำเนินการ



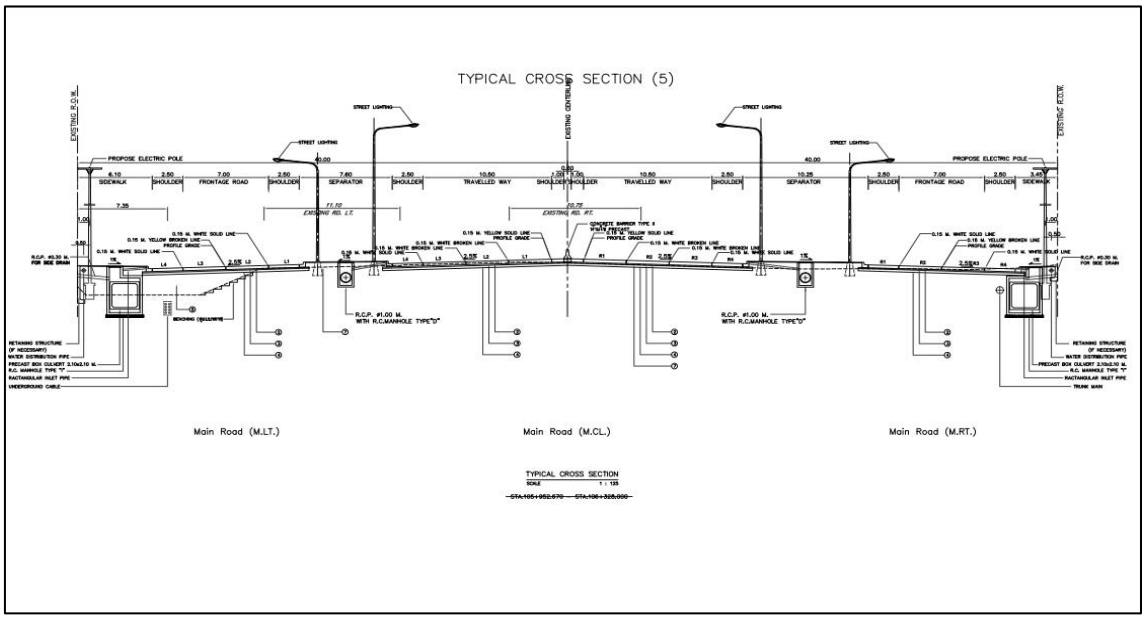
Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

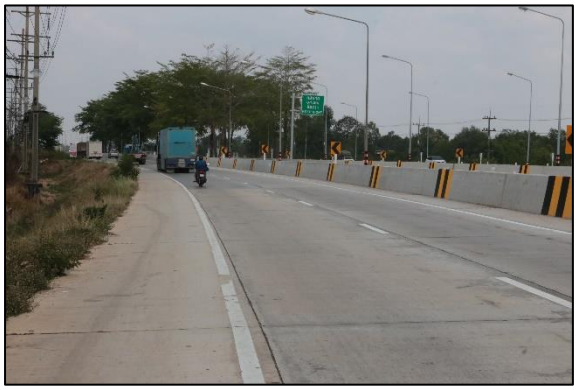


Typical Cross Section หลังดำเนินการ



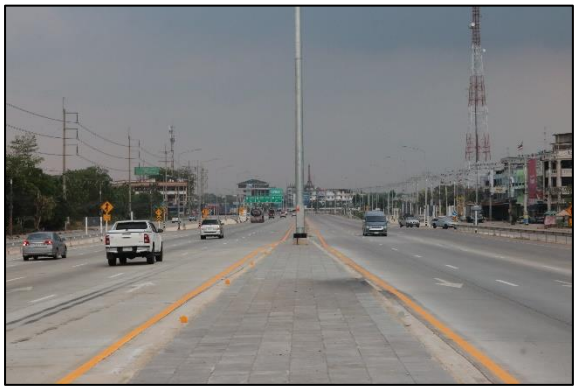
Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน



จุดเริ่มต้นโครงการ กม.102+500

กม.104+400



กม.105+500

กม.107+000

กม.110+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม.113+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 82.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 5.13

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 49.00 หญิง ร้อยละ 51.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 10.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 26.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 21.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 11.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 23.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 5.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 1.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 3.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 35.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 7.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 38.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 18.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 2.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 43.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 36.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 21.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 89.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 89.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 88.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 87.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 88.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม)	ร้อยละ	88.00
ไม่พึงพอใจ	ร้อยละ	12.00
ไม่มีความเห็น	ร้อยละ	_____
☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	2.00
☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย	ร้อยละ	_____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง การข้ามถนนไปมาระหว่างสองฝั่งไม่สะดวก เนื่องจากเกาะกลางเป็นแบบแบริเออร์ และจุดกลับรถมีระยะห่างกันมาก

ชื่อโครงการ : **โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3376 สาย อ.บ้านฉาง - ถนนซอย 13 ของนิคมสร้างตนเองจังหวัดระยอง**

จุดเริ่มต้นโครงการ : กม. ที่ 1+000

จุดสิ้นสุดโครงการ : กม. ที่ 23+000

ผลงานที่ก่อสร้างได้ : 22.000 กิโลเมตร

มาตรฐานทาง : ชั้น พิเศษ

สัญญาที่ : สท.2/17/2562 ลงวันที่ 20 ก.พ. 2562

วันเริ่มต้น : 21 ก.พ.. 2562

วันสิ้นสุดสัญญา : 7 ต.ค.. 2564 ระยะเวลาทำการ 960 วัน

ค่างานรวมทั้งสิ้นตามสัญญา : 857,274,000.00 บาท

ค่าใช้จ่ายจริง : 853,910,528.30 บาท

☐ สูงกว่าแผน ☑ ต่ำกว่าแผน ☐ เท่ากับแผน

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ไทพิพัฒน์

ผู้ออกแบบ : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างที่ 2 กรมทางหลวง

ลักษณะและรายละเอียดโครงการ

☐ ขยายผิวทางจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ☐ ขยายไหล่ก่อสร้าง (คันทางใหม่)

☐ ปรับปรุงผิวทางเดิมขยายไหล่ ☑ อื่นๆ.ก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่.....

ประเภทเกาะกลาง ☑ เกาะสี ☑ เกาะยก ☐ เกาะกดเป็นร่อง

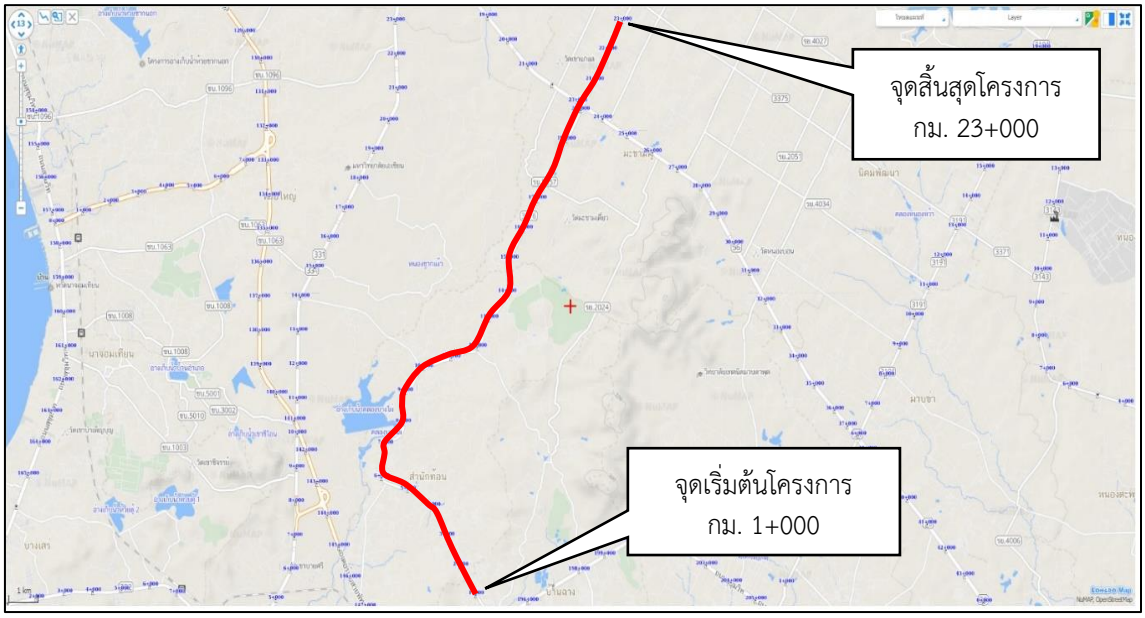
☐ อื่นๆ .....

ไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ มี ☐ ไม่มี

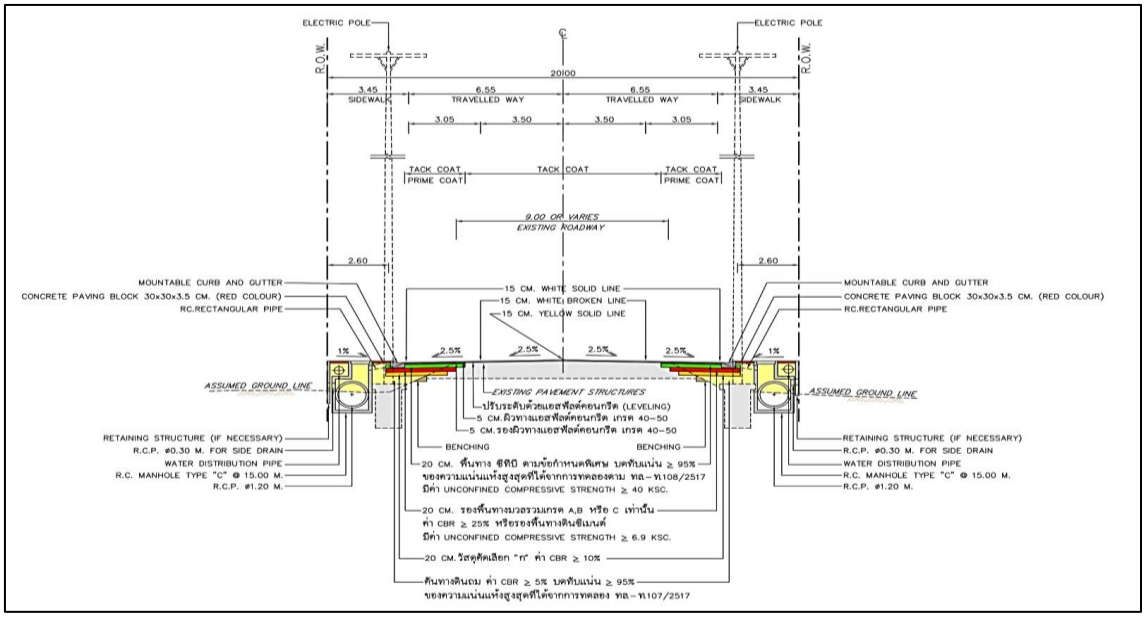
ลักษณะทั่วไป

สภาพเดิม	สภาพปัจจุบัน
ช่องจราจร 2 ช่องจราจร	ช่องจราจร 4 ช่องจราจร
ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตร	ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร	ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร
ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete	ผิวจราจร ☑ Asphalt ☐ Concrete
☐ อื่น ๆ ระบุ_____	☐ อื่น ๆ ระบุ_____

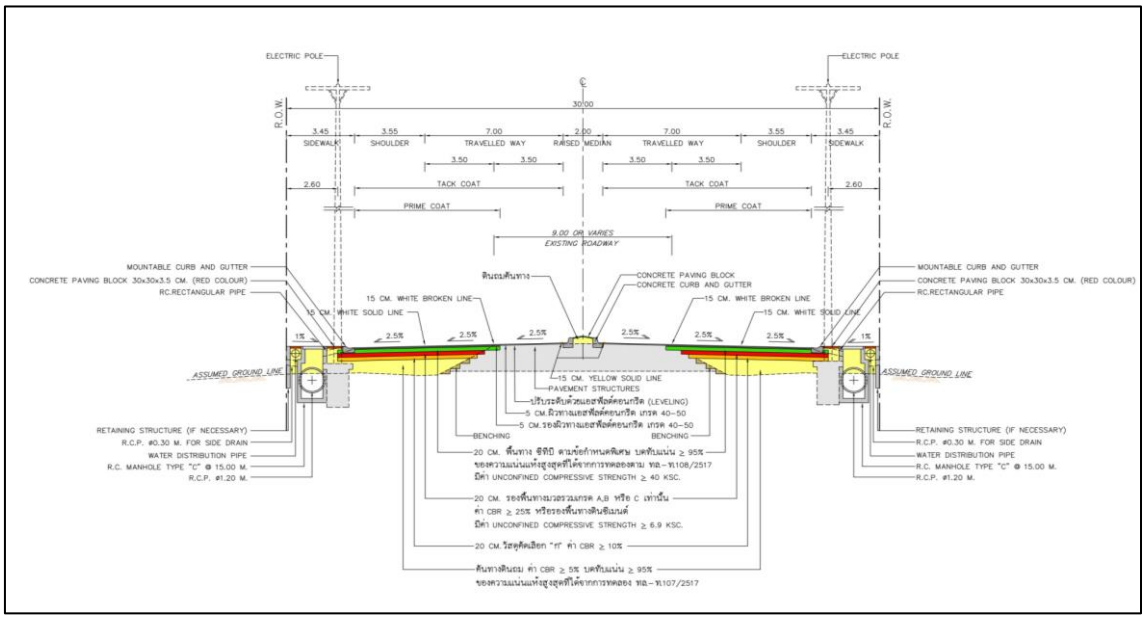
แผนที่ตั้งโครงการ



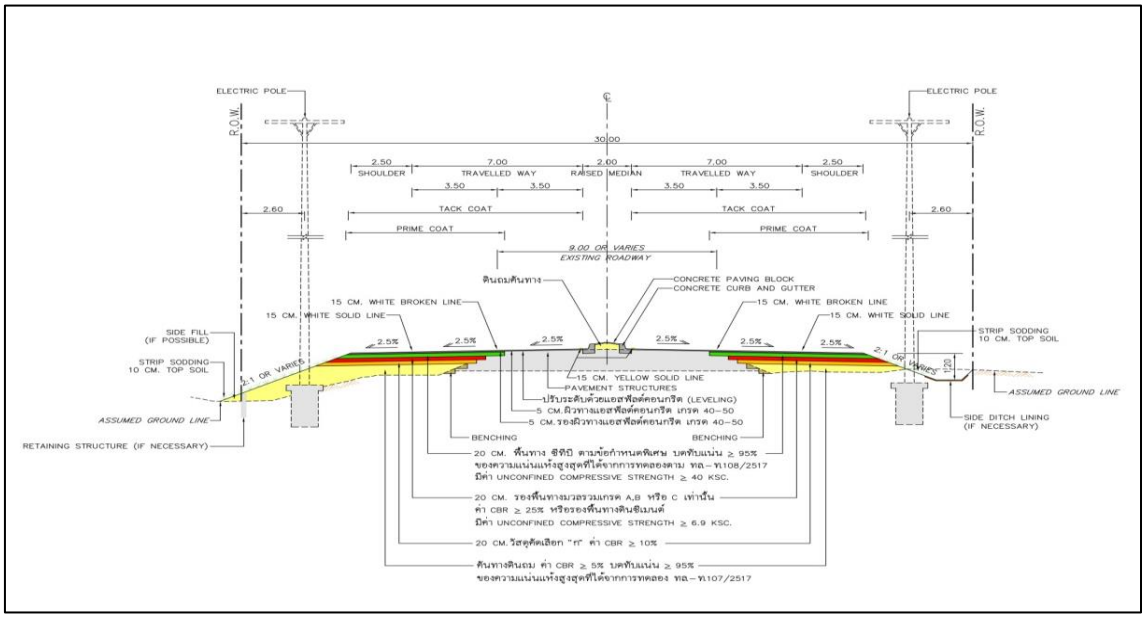
Typical Cross Section ของโครงการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ



Typical Cross Section หลังดำเนินการ

ภาพประกอบโครงการปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.1+000

กม.4+000

กม.9+000

กม.17+000

กม.20+000

จุดสิ้นสุดโครงการ กม.23+000

ผลด้านประสิทธิผล (OUTCOME) 2 มิติ

1) มิติเชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของรถสำหรับผู้ใช้ทางหลวงของโครงการนี้

ในปีงบประมาณ 2566 ค่าเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 78 กม./ ชม

เก็บข้อมูลอัตราการเคลื่อนตัวของรถได้ 79.00 กม./ชม.

☑ สูงกว่าแผนร้อยละ 1.28

☐ ต่ำกว่าแผนร้อยละ _____

2) เชิงคุณภาพ : ประชาชนพึงพอใจจากการใช้ประโยชน์ทางหลวงที่แล้วเสร็จ

ได้สุ่มเก็บตัวอย่างข้อมูลประชากรผู้ใช้เส้นทาง/ผู้อาศัยข้างทาง จำนวน 100 ตัวอย่าง ดังนี้

- เพศ ชาย ร้อยละ 52.00 หญิง ร้อยละ 48.00

- อาชีพ
  - ☑ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 12.00
  - ☑ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 25.00
  - ☑ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 18.00
  - ☑ เกษตรกร ร้อยละ 8.00
  - ☑ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 15.00
  - ☑ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 12.00
  - ☑ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ ร้อยละ 7.00
  - ☑ ว่างงาน ร้อยละ 3.00
  - ☐ อื่นๆ ร้อยละ _____

- การใช้ยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 39.00
  - ☑ รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 3.00
  - ☑ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.00
  - ☑ รถบรรทุก ร้อยละ 2.00
  - ☑ เดินเท้าและอื่นๆ ร้อยละ 5.00

- ที่พัก/ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม/ผู้ให้สัมภาษณ์
  - ☑ อาศัยบริเวณสองข้างทางของพื้นที่โครงการ ร้อยละ 48.00
  - ☑ อาศัยบริเวณถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ ร้อยละ 35.00
  - ☑ อาศัยบริเวณอื่นและเพียงใช้เป็นเส้นทางผ่าน ร้อยละ 17.00

- ความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้าง แบ่งเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่

ความพอใจด้านกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวง ร้อยละ 88.00

(เช่น ความกว้างของถนน สภาพผิวทาง ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ฯลฯ)

ความพอใจด้านประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ ร้อยละ 88.00

(เช่น ความคล่องตัว การประหยัดค่าใช้จ่าย)

ความพอใจด้านความปลอดภัยจากการใช้ถนน ร้อยละ 88.00

(เช่น การใช้เส้นทางกลางวัน/กลางคืน การเดินข้าม จุดกลับรถ/ทางร่วมทางแยก ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบด้านสังคม ร้อยละ 88.00

(เช่น การไปมาหาสู่ การเข้าถึงระบบสาธารณสุขและการศึกษา การแบ่งแยกชุมชน ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ร้อยละ 89.00

(เช่น โอกาสการมีงานทำ การค้าขาย การขนส่งผลผลิต การติดต่อธุรกรรม ฯลฯ)

ความพอใจด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 87.00

(เช่น ปัญหาด้านฝุ่นควัน น้ำท่วมขัง เสียงดัง ความร่มรื่นข้างทาง ฯลฯ)

ค่าเป้าหมายความพึงพอใจภาพรวมโครงการนี้ ปี 2566 ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 86

พอใจ (ภาพรวม) ร้อยละ 88.00

ไม่พึงพอใจ ร้อยละ 12.00

ไม่มีความเห็น ร้อยละ _____

☑ สูงกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ 2.00

☐ ต่ำกว่าแผน/เป้าหมาย ร้อยละ _____

3) ระดับการให้บริการ (Level of Service)

☑ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F

ข้อเสนอแนะ และข้อควรปรับปรุง .....

งานบำรุงรักษาทางหลวง : ด้านประสิทธิผล (OUTCOME)

4. ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

หลักการและเหตุผล

การปรับปรุงซ่อมแซมผิวทางเดิมซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ที่ได้รับความเสียหายหรือชำรุดให้กลับมามีสภาพใช้งานได้ดังเดิม มีความขรุขระน้อยลง มีผิวเรียบสม่ำเสมอ เพื่อการสัญจรได้ตามปกติ

วัตถุประสงค์

เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกรวดเร็ว ด้วยการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเส้นทางของโครงข่ายทางหลวง อันถือเป็นบริการขั้นพื้นฐานของรัฐใช้การได้ดีได้มาตรฐาน ทั้งนี้การวัดผลจะประเมินจากความเรียบผิวทาง ความพึงพอใจของผู้รับบริการและความคล่องตัวในการเดินทาง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็วและสามารถใช้ความเร็วได้ตามที่กำหนด บนโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	กม./ชม.	78	78.36
เชิงคุณภาพ : ความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	86	87.24

5. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

5.1 (กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค)

ผลผลิตโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

หลักการและเหตุผล

การซ่อมแซมหรือบูรณะเส้นทางสายหลักหรือสายสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ ที่ได้รับความเสียหายหรือมีผิวทางขรุขระ ยากแก่การคมนาคม ให้กลับมาใช้งานได้ตามปกติ มีความสะดวกแก่การเดินทาง

วัตถุประสงค์

เพื่อบำรุงรักษาโดยการบูรณะทางหลวง 1 หลัก 2 หลัก และ 3 หลัก ที่เป็นโครงข่ายทางหลวงให้กลับมามีสภาพผิวทางตามมาตรฐาน เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็วเพื่อการเดินทางและการขนส่งสินค้า ทั้งนี้การวัดผลจะประเมินจากความเรียบผิวทาง ความพึงพอใจของผู้รับบริการและความคล่องตัวในการเดินทาง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ทำให้ยืดอายุการใช้งานของถนนและลดค่าใช้จ่ายในการบูรณะ
- ลดต้นทุนค่าขนส่งทางถนน จากการใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ
- ประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวกรวดเร็ว

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภาค	กม./ชม.	78	83.78
เชิงคุณภาพ : ความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	86	86.16

4. ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

แบบสรุปความเร็วเฉลี่ยต่อผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา ปีงบประมาณ 2564

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
1	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1	117	301	หนองนา - พิษณุโลก	123+145 - 123+900	86.00	86.00	86.00
2	แขวงทางหลวงนนทบุรี	3215	101	คลองวัดแดง - บางบัวทอง	8+650 - 9+850	60.00	65.00	62.50
3	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1	2373	100	โนนสำนัก - ดอนไม้งาม	10+949 - 18+600	50.00	50.00	50.00
4	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1	213	302	สร้างค้อ - สกลนคร	157+050 - 160+067	85.00	85.00	85.00
5	แขวงทางหลวงราชบุรี	3291	102	หนองหอย - เตาปูน	15+330 - 18+550	90.00	90.00	90.00
6	แขวงทางหลวงนราธิวาส	4055	101	นราธิวาส - มะนังตายอ	0+000 - 1+450	72.00	72.00	72.00
7	แขวงทางหลวงมหาสารคาม	23	201	ไพศาล - บรบือ	18+736 - 24+825	87.00	87.00	87.00
8	แขวงทางหลวงระนอง	4	803	หงาว - อ่าวเคย	673+600 - 676+244	88.00	88.00	88.00
9	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1	3195	100	สุพรรณบุรี - ลาดตาล	0+000 - 8+450	60.00	60.00	60.00
10	แขวงทางหลวงพิจิตร	113	202	เขาทราย - ฆะมัง	63+850 - 67+000	85.00	85.00	85.00
11	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2	117	501	วังผาชัน - น้ำปาด	294+700 - 297+692	80.00	80.00	80.00

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
12	แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2	3144	100	ตลาดหนองมน - ทางเข้าสวนสัตว์เปิดเขาเขียว	9+000 - 10+290	90.00	90.00	90.00
13	แขวงทางหลวงยโสธร	2086	100	กู่พระโกนา - บ้านด่าน	24+285 - 26+315	60.00	60.00	60.00
14	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1	2	601	โนนสะอาด - อุดรธานี	409+665 - 413+500	70.00	80.00	75.00
15	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2	2401	100	หนองไผ่ - ซับพุทรา	10+250 - 12+750	70.00	70.00	70.00
16	แขวงทางหลวงชุมพร	4	702	พ่อตาหินช้าง - วังครก	447+759 - 448+340	90.00	90.00	90.00
17	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 2	12	702	ร่องแซง - หนองแก	485+880 - 489+900	84.00	87.00	85.50
18	แขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน	1095	203	ท่าไคร้ - แม่ฮ่องสอน	156+440 - 159+640	60.00	60.00	60.00
19	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1	11	503	บึงหลัก - หนองน้ำเขียว	338+538 - 341+400	85.00	85.00	85.00
20	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3	23	100	บ้านไผ่ - ไพศาล	2+350 - 4+467	80.00	80.00	80.00
21	แขวงทางหลวงกาญจนบุรี	3081	100	ท่าเรือ - พระแท่นดงรัง	4+600 - 5+900	85.00	90.00	87.50
22	แขวงทางหลวงบึงกาฬ	222	202	ท่ากกแดง - บึงกาฬ	57+930 - 58+700	85.00	85.00	85.00
23	แขวงทางหลวงมุกดาหาร	212	401	ย้อมพัฒนา - นาโพธิ์	420+133 - 412+600	70.00	70.00	70.00
24	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	2	202	บ่อทอง - มอจะบก	98+450 - 99+590	90.00	90.00	90.00
25	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	2089	200	แสลงพัน - คลองท่าข้าม	32+500 - 33+760	60.00	60.00	60.00

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
26	แขวงทางหลวงพังงา	4	901	อ่าวเคย - บางนายสี	765+180 - 765+676	70.00	70.00	70.00
27	แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1	212	602	หนองยอ - อุบลราชธานี	570+855 - 572+000	80.00	80.00	80.00
28	แขวงทางหลวงพะเยา	1193	100	แม่ต๋ำ - แม่ใจ	15+300 - 30+000	60.00	60.00	60.00
29	แขวงทางหลวงลำพูน	1033	100	แม่ทา - ท่าจักร	8+000 - 13+300	65.00	70.00	67.50
30	แขวงทางหลวงจันทบุรี	3395	100	ทุ่งขนาน - ทับทิมสยาม 05	0+010 - 4+600	80.00	80.00	80.00
31	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	2125	100	บ้านไฮ - กันทรารมย์	25+975 - 28+605	65.00	65.00	65.00
32	แขวงทางหลวงสุรินทร์	2079	101	รัตนบุรี - ห้วยจริง	8+685 - 10+800	80.00	80.00	80.00
33	แขวงทางหลวงอำนาจเจริญ	2050	202	ห้วยยาง - เขมราฐ	99+550 - 100+481	60.00	75.00	67.50
34	แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	338	201	พุทธมณฑลสาย 4 - นครชัยศรี	22+000 - 24+000	80.00	90.00	85.00
35	แขวงทางหลวงน่านที่ 1	1081	200	ดอนมูล - หลักลาย	13+000 - 22+500	60.00	60.00	60.00
36	แขวงทางหลวงตราด	3157	102	บ่อไร่ - แหลมค้อ	57+315 - 58+650	85.00	85.00	85.00
37	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1	1103	200	พระบาทตะเมาะ - ฮอด	56+910 - 60+235	90.00	90.00	90.00
38	แขวงทางหลวงอุทัยธานี	3456	102	คลองข่อย - บุ่งกระเชอร์	55+193 - 57+828	60.00	70.00	65.00
39	แขวงทางหลวงนครพนม	2417	100	นาพระชัย - เซกา	36+273 - 41+475	60.00	60.00	60.00
40	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	12	803	พรหมนิมิตร - ห้วยสีดา	567+790 - 574+400	75.00	75.00	75.00

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
41	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1	1209	100	บ้านเด่น - ท่าข้าวเปลือก	10+000 - 13+900	70.00	65.00	67.50
42	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2	1119	101	น้ำสาดเหนือ - หนองผักหวาน	13+000 - 19+400	90.00	90.00	90.00
43	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3	4224	200	ห้วยทรายขาว - ห้วยปริก	0+150 - 16+940	60.00	60.00	60.00
44	แขวงทางหลวงตากที่ 1	1	1003	วังม่วง - แม่เชียงรายบน	542+915 - 545+000	85.00	85.00	85.00
45	แขวงทางหลวงธนบุรี	9	102	บางแค - คลองมหาสวัสดิ์	19+972 - 31+872	85.00	85.00	85.00
46	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2	324	201	หนองขาว - ตลาดเขต	13+500 - 15+745	65.00	65.00	65.00
47	แขวงทางหลวงหนองคาย	211	102	ศรีเชียงใหม่ - ห้วยเชียงดา	60+000 - 64+090	60.00	60.00	60.00
48	แขวงทางหลวงเพชรบุรี	4	503	หนองบ้วย - ห้วยทรายใต้	204+530 - 207+590	90.00	85.00	87.50
49	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	2	302	ดอนหวาย - บ้านวัด	182+469 - 185+740	80.00	80.00	80.00
50	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	218	101	บุรีรัมย์ - โคกสูง	5+782 - 6+700	80.00	90.00	85.00
51	แขวงทางหลวงสตูล	406	102	ค่ายรวมมิตร - คลองขุด	70+000 - 71+800	70.00	65.00	67.50
52	แขวงทางหลวงชัยภูมิ	202	102	โพนทอง - แก้งสนามนาง	4+833 - 6+500	80.00	70.00	75.00
53	แขวงทางหลวงตรัง	404	100	ตรัง - บ้านนา	2+400 - 3+498	60.00	60.00	60.00
54	แขวงทางหลวงน่านที่ 2	1170	100	ท่าวังผา - ดอนมูล	4+100 - 10+050	80.00	80.00	80.00
55	แขวงทางหลวงเลยที่ 1	2016	100	วังสะพุง - ตาวตาด	14+000 - 18+100	60.00	70.00	65.00

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
56	แขวงทางหลวงปราจีนบุรี	33	602	ประจันตคาม - พระปรง	180+500 - 182+197	90.00	90.00	90.00
57	แขวงทางหลวงลำปางที่ 2	1154	200	แก่งเสือเต้น - ดอนไชย	39+500 - 44+311	80.00	80.00	80.00
58	แขวงทางหลวงอยุธยา	32	101	บางปะอิน - อยุธยา	0+000 - 14+000	90.00	90.00	90.00
59	แขวงทางหลวงสระบุรี	3022	100	พระพุทธบาท - ท่าเรือ	0+350 - 2+530	80.00	80.00	80.00
60	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2	12	502	วังทอง - เข็กน้อย	270+050 - 270+569	90.00	90.00	90.00
61	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา	34	200	บางวัว - บางปะกง	43+875 - 50+200	90.00	90.00	90.00
62	แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1	344	103	หนองปรือ - คลองเขต	57+000 - 58+707	85.00	85.00	85.00
63	แขวงทางหลวงกำแพงเพชร	1	902	ปากดง - นครชุม	457+775 - 458+345	90.00	90.00	90.00
64	แขวงทางหลวงปัตตานี	42	201	นาจวก - ดอนยาง	72+900 - 76+030	85.00	85.00	85.00
65	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2	22	201	หนองขาม - หนองหาน	25+200 - 28+840	90.00	90.00	90.00
66	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1	408	202	สทิงพระ - เกาะยอ	135+200 - 138+715	90.00	90.00	90.00
67	แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด	2116	200	ร่องคำ - โพนทอง	64+925 - 66+925	80.00	80.00	80.00
68	แขวงทางหลวงลำปางที่ 1	1037	100	ศรีชุม - แม่ทะ	7+800 - 10+673	90.00	80.00	85.00
69	แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์	2116	101	สี่แยกยางตลาด - สี่แยกหนองแปน	3+500 - 19+827	90.00	85.00	87.50
70	แขวงทางหลวงชัยนาท	1	700	ดอนรังนก - หางน้ำหนองแขม	270+258 - 272+170	88.00	88.00	88.00

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
71	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2	1326	100	ร่องบัวทอง - สบเปา	0+000 - 3+300	70.00	70.00	70.00
72	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 3	107	203	หัวโท - ล้องอ้อ	116+300 - 121+075	75.00	75.00	75.00
73	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1	420	100	วงแหวนรอบเมืองสุราษฎร์ธานี	1+338 - 4+597	90.00	90.00	90.00
74	แขวงทางหลวงนครนายก	3222	200	เขาเพิ่ม - บ้านนา	26+219 - 38+947	60.00	60.00	60.00
75	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3	304	501	วังน้ำเขียว - ดอนขวาง	232+425 - 233+400	75.00	75.00	75.00
76	แขวงทางหลวงชัยภูมิ	201	201	หนองบัวโคก - บ้านลี่	67+867 - 71+737	80.00	80.00	80.00
77	แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2	217	101	วารินชำราบ - สว่างวีระวงศ์	23+425 - 25+400	90.00	90.00	90.00
78	แขวงทางหลวงเลยที่ 2	21	601	ด่านดู่ - โคกงาม	319+100 - 321+460	65.00	60.00	62.50
79	แขวงทางหลวงนครปฐม	3232	100	หนองพงนก - ไผ่เจดีย์	0+000 - 11+330	80.00	80.00	80.00
80	แขวงทางหลวงสมุทรสงคราม	325	101	บางแพ - บางพรม	11+100 - 14+588	75.00	75.00	75.00
81	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1	408	101	หัวถนน - เฉลิมพระเกียรติ	11+300 - 14+200	85.00	85.00	85.00
82	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2	21	301	แยกมะนาวหวาน - ม่วงค่อม	47+830 - 49+480	75.00	75.00	75.00
83	แขวงทางหลวงสิงห์บุรี	32	301	ไชโย - สิงห์ใต้	66+800 - 68+050	90.00	90.00	90.00
84	แขวงทางหลวงตากที่ 2	1090	102	ห้วยน้ำริน - อุ้มผาง	121+810 - 124+360	70.00	70.00	70.00
85	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 2	403	201	เสาธง - สวนผัก	14+276 - 16+700	90.00	90.00	90.00

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
86	แขวงทางหลวงสุโขทัย	1054	102	ตาลเตี้ย - ศรีสำโรง	12+447 - 14+670	90.00	80.00	85.00
87	แขวงทางหลวงพัทลุง	4187	102	ควนขนุน - ทะเลน้อย	2+770 - 9+000	90.00	90.00	90.00
88	แขวงทางหลวงแพร่	11	601	หนองน้ำเขียว - ปางเคาะ	366+450 - 370+050	90.00	90.00	90.00
89	แขวงทางหลวงสมุทรปราการ	34	102	ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - บางวัว	18+000 - 19+500	84.00	84.00	84.00
90	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1	2466	101	โคกหนองม่วง - หล่มสัก	3+610 - 5+186	80.00	80.00	80.00
91	แขวงทางหลวงภูเก็ต	402	101	โคกกลอย - หมากปรก	16+131 - 17+085	60.00	60.00	60.00
92	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1	1084	100	ป่าแดง - หาดชะอม	31+000 - 36+000	90.00	90.00	90.00
93	แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู	2263	202	ทุ่งตาลเลียน - หนองแวง	44+658 - 48+248	70.00	70.00	70.00
94	แขวงทางหลวงกระบี่	4	1103	คลองท่อม - นาวง	1046+050 - 1048+050	85.00	85.00	85.00
95	แขวงทางหลวงระยอง	3	503	ระยอง - กะเฉด	223+650 - 225+400	88.00	88.00	88.00
96	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2	4243	100	สะเดา - สะท้อน	32+950 - 35+625	70.00	70.00	70.00
97	แขวงทางหลวงยะลา	409	200	ป่าพ้อ - ท่าสาป	26+800 - 29+300	85.00	85.00	85.00
98	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2	1014	101	ดอยสะเก็ด - ป่าบง	3+700 - 8+475	80.00	80.00	80.00
99	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2	2094	102	ผาอินทร์ - ท่าก้อน	56+000 - 59+000	90.00	90.00	90.00

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
100	แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์	4	601	ห้วยทรายใต้ - วังยาว	211+495 - 214+983	85.00	85.00	85.00
	รวม					78.22	78.50	78.36

แบบสรุปความพึงพอใจต่อผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา ปีงบประมาณ 2564

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความร่มรื่น/ความสวยงามของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยคะแนน	เปอเซนต์ความพึงพอใจ
1	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1	117	301	หนองนา - พิษณุโลก	123+145 - 123+900	4.32	4.38	4.38	4.42	4.50	4.34	4.42	4.39	87.89%
2	แขวงทางหลวงนนทบุรี	3215	101	คลองวัดแดง - บางบัวทอง	8+650 - 9+850	4.56	4.32	4.40	4.46	4.46	4.42	4.32	4.42	88.40%
3	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1	2373	100	โนนสำนัก - ดอนไม้งาม	10+949 - 18+600	4.92	4.92	4.94	4.92	4.92	4.92	4.92	4.92	98.46%
4	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1	213	302	สร้างค้อ - สกลนคร	157+050 - 160+067	4.96	4.94	4.54	4.90	4.94	4.92	4.92	4.87	97.49%
5	แขวงทางหลวงราชบุรี	3291	102	หนองหอย - เตาปูน	15+330 - 18+550	4.84	4.94	4.86	4.92	4.92	4.86	4.92	4.89	97.89%
6	แขวงทางหลวงนราธิวาส	4055	101	นราธิวาส - มะนังตายอ	0+000 - 1+450	4.78	4.81	4.80	4.82	4.84	4.83	4.80	4.81	96.23%
7	แขวงทางหลวงมหาสารคาม	23	201	ไพศาล - บรบือ	18+736 - 24+825	4.90	4.90	4.92	4.80	4.82	4.80	4.80	4.85	96.97%
8	แขวงทางหลวงระนอง	4	803	หงาว - อ่าวเคย	673+600 - 676+244	4.78	4.70	4.72	4.78	4.84	4.86	4.88	4.79	95.89%
9	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1	3195	100	สุพรรณบุรี - ลาดตาล	0+000 - 8+450	4.92	4.68	4.80	4.84	4.74	4.66	4.94	4.80	95.94%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความน่าเชื่อถือ/ความสม่ำเสมอของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยรวม	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
10	แขวงทางหลวงพิจิตร	113	202	เขาทราย - ฆะมัง	63+850 - 67+000	4.74	4.80	4.68	4.78	4.72	4.74	4.76	4.75	94.91%
11	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2	117	501	วังผาชัน - น้ำปาด	294+700 - 297+692	4.85	4.84	4.50	4.68	4.70	4.70	4.82	4.73	94.54%
12	แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2	3144	100	ตลาดหนองมน - ทางเข้าสวนสัตว์เปิดเขาเขียว	9+000 - 10+290	4.84	4.86	4.54	4.36	4.70	4.76	4.74	4.69	93.71%
13	แขวงทางหลวงยโสธร	2086	100	กู่พระโกนา - บ้านด่าน	24+285 - 26+315	4.94	4.72	4.42	4.86	4.82	4.74	4.70	4.74	94.86%
14	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1	2	601	โนนสะอาด - อุดรธานี	409+665 - 413+500	4.68	4.78	4.74	4.72	4.60	4.74	4.70	4.71	94.17%
15	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2	2401	100	หนองไผ่ - ซับพุทรา	10+250 - 12+750	4.80	4.78	4.54	4.68	4.68	4.70	4.70	4.70	93.94%
16	แขวงทางหลวงชุมพร	4	702	พ่อตาหินช้าง - วังครก	447+759 - 448+340	4.88	4.58	4.76	4.74	4.50	4.74	4.78	4.71	94.23%
17	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 2	12	702	ร่องแซง - หนองแก	485+880 - 489+900	4.80	4.68	4.42	4.80	4.58	4.80	4.74	4.69	93.77%
18	แขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน	1095	203	ท่าไคร้ - แม่ฮ่องสอน	156+440 - 159+640	4.74	4.76	4.60	4.84	4.66	4.56	4.68	4.69	93.83%
19	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1	11	503	บึงหลัก - หนองน้ำเขียว	338+538 - 341+400	4.80	4.58	4.62	4.62	4.42	4.48	4.66	4.60	91.94%
20	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3	23	100	บ้านไผ่ - ไพศาล	2+350 - 4+467	4.60	4.68	4.60	4.56	4.56	4.62	4.70	4.62	92.34%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความร่มรื่น/ความสวยงามของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยรวม	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
21	แขวงทางหลวงกาญจนบุรี	3081	100	ท่าเรือ - พระแท่นดงรัง	4+600 - 5+900	4.28	4.30	4.64	4.60	4.56	4.65	4.60	4.52	90.37%
22	แขวงทางหลวงบึงกาฬ	222	202	ท่ากกแดง - บึงกาฬ	57+930 - 58+700	4.44	4.56	4.38	4.62	4.62	4.52	4.66	4.54	90.86%
23	แขวงทางหลวงมุกดาหาร	212	401	ย้อมพัฒนา - นาโพธิ์	420+133 - 412+600	4.60	4.76	4.52	4.68	4.36	4.64	4.76	4.62	92.34%
24	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	2	202	บ่อทอง - มอจะบก	98+450 - 99+590	4.52	4.60	4.46	4.56	4.56	4.56	4.52	4.54	90.80%
25	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	2089	200	แสลงพัน - คลองท่าข้าม	32+500 - 33+760	4.68	4.70	4.68	4.58	4.52	4.44	4.62	4.60	92.06%
26	แขวงทางหลวงพังงา	4	901	อ่าวเคย - บางนายสี	765+180 - 765+676	4.62	4.60	4.50	4.68	4.50	4.38	4.60	4.55	91.09%
27	แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1	212	602	หนองยอ - อุบลราชธานี	570+855 - 572+000	4.64	4.72	4.64	4.54	4.54	4.44	4.50	4.57	91.49%
28	แขวงทางหลวงพะเยา	1193	100	แม่ต๋ำ - แม่ใจ	15+300 - 30+000	4.56	4.58	4.54	4.54	4.34	4.52	4.44	4.50	90.06%
29	แขวงทางหลวงลำพูน	1033	100	แม่ทา - ท่าจักร	8+000 - 13+300	4.46	4.68	4.50	4.62	4.30	4.58	4.66	4.54	90.86%
30	แขวงทางหลวงจันทบุรี	3395	100	ทุ่งขนาน - ทับทิมสยาม 05	0+010 - 4+600	4.66	4.48	4.48	4.54	4.64	4.68	4.84	4.62	92.34%
31	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	2125	100	บ้านไฮ - กันทรารมย์	25+975 - 28+605	4.70	4.68	4.56	4.64	4.44	4.52	4.64	4.60	91.94%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความร่มรื่น/ความสวยงามของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยรวม	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
32	แขวงทางหลวงสุรินทร์	2079	101	รัตนบุรี - ห้วยจริง	8+685 - 10+800	4.36	4.40	4.40	4.72	4.60	4.62	4.82	4.56	91.20%
33	แขวงทางหลวงอำนาจเจริญ	2050	202	ห้วยยาง - เขมราฐ	99+550 - 100+481	4.70	4.82	4.62	4.50	4.60	4.32	4.78	4.62	92.40%
34	แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	338	201	พุทธมณฑลสาย 4 - นครชัยศรี	22+000 - 24+000	4.54	4.84	4.40	4.78	4.56	4.38	4.64	4.59	91.83%
35	แขวงทางหลวงน่านที่ 1	1081	200	ดอนมูล - หลักลาย	13+000 - 22+500	4.44	4.68	4.64	4.68	4.34	4.18	4.72	4.53	90.51%
36	แขวงทางหลวงตราด	3157	102	บ่อไร่ - แหลมค้อ	57+315 - 58+650	4.68	4.38	4.48	4.40	4.46	4.54	4.68	4.52	90.34%
37	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1	1103	200	พระบาทตะเมาะ - ฮอด	56+910 - 60+235	4.56	4.76	4.52	4.72	4.38	4.44	4.76	4.59	91.83%
38	แขวงทางหลวงอุทัยธานี	3456	102	คลองข่อย - บุ่งกระเชอร์	55+193 - 57+828	4.60	4.64	4.36	4.58	4.66	4.12	4.76	4.53	90.63%
39	แขวงทางหลวงนครพนม	2417	100	นาพระชัย - เซกา	36+273 - 41+475	4.50	4.66	4.52	4.46	4.54	4.20	4.66	4.51	90.11%
40	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	12	803	พรหมนิมิตร - ห้วยสีดา	567+790 - 574+400	4.52	4.68	4.16	4.56	4.54	4.52	4.64	4.52	90.34%
41	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1	1209	100	บ้านเด่น - ท่าข้าวเปลือก	10+000 - 13+900	4.68	4.64	4.22	4.48	4.40	4.54	4.48	4.49	89.83%
42	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2	1119	101	น้ำสาดเหนือ - หนองผักหวาน	13+000 - 19+400	4.38	4.52	4.46	4.62	4.46	4.58	4.42	4.49	89.83%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความร่มรื่น/ความสวยงามของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยรวม	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
43	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3	4224	200	ห้วยทรายขาว - ห้วยปริก	0+150 - 16+940	4.66	4.50	4.34	4.26	4.42	4.44	4.40	4.43	88.63%
44	แขวงทางหลวงตากที่ 1	1	1003	วังม่วง - แม่เชียงรายบน	542+915 - 545+000	4.56	4.56	4.60	4.62	4.54	4.20	4.46	4.51	90.11%
45	แขวงทางหลวงธนบุรี	9	102	บางแค - คลองมหาสวัสดิ์	19+972 - 31+872	4.34	4.20	4.32	4.34	4.42	4.32	4.38	4.33	86.63%
46	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2	324	201	หนองขาว - ตลาดเขต	13+500 - 15+745	4.38	4.22	4.14	4.24	4.32	4.18	4.42	4.27	85.43%
47	แขวงทางหลวงหนองคาย	211	102	ศรีเชียงใหม่ - ห้วยเชียงดา	60+000 - 64+090	4.36	4.16	4.18	4.30	4.28	4.36	4.28	4.27	85.49%
48	แขวงทางหลวงเพชรบุรี	4	503	หนองบ้วย - ห้วยทรายใต้	204+530 - 207+590	4.40	4.24	4.22	4.30	4.30	4.24	4.42	4.30	86.06%
49	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	2	302	ดอนหวาย - บ้านวัด	182+469 - 185+740	4.32	4.32	4.26	4.52	4.38	4.52	4.26	4.37	87.37%
50	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	218	101	บุรีรัมย์ - โคกสูง	5+782 - 6+700	4.44	4.51	4.48	4.26	4.32	4.38	4.36	4.39	87.86%
51	แขวงทางหลวงสตูล	406	102	ค่ายรวมมิตร - คลองขุด	70+000 - 71+800	4.58	4.52	4.34	4.54	4.58	4.34	4.46	4.48	89.60%
52	แขวงทางหลวงชัยภูมิ	202	102	โพนทอง - แก้งสนามนาง	4+833 - 6+500	4.48	4.30	4.10	4.14	4.42	4.26	4.52	4.32	86.34%
53	แขวงทางหลวงตรัง	404	100	ตรัง - บ้านนา	2+400 - 3+498	4.38	4.42	4.20	4.48	4.46	4.37	4.40	4.39	87.74%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความร่มรื่น/ความสวยงามของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยรวม	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
54	แขวงทางหลวงน่านที่ 2	1170	100	ท่าวังผา - ดอนมูล	4+100 - 10+050	4.34	4.16	4.28	4.58	4.50	4.40	4.70	4.42	88.46%
55	แขวงทางหลวงเลยที่ 1	2016	100	วังสะพุง - ตาวตาด	14+000 - 18+100	4.56	4.76	4.26	4.28	3.96	4.34	4.20	4.34	86.74%
56	แขวงทางหลวงปราจีนบุรี	33	602	ประจันตคาม - พระปรง	180+500 - 182+197	4.30	4.48	4.06	4.34	4.40	4.14	4.42	4.31	86.11%
57	แขวงทางหลวงลำปางที่ 2	1154	200	แก่งเสือเต้น - ดอนไชย	39+500 - 44+311	4.34	4.40	4.22	4.50	4.32	3.88	4.38	4.29	85.83%
58	แขวงทางหลวงอยุธยา	32	101	บางปะอิน - อยุธยา	0+000 - 14+000	4.22	4.26	4.22	4.26	3.92	4.12	4.38	4.20	83.94%
59	แขวงทางหลวงสระบุรี	3022	100	พระพุทธบาท - ท่าเรือ	0+350 - 2+530	4.40	4.36	4.34	4.34	4.12	4.14	4.54	4.32	86.40%
60	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2	12	502	วังทอง - เข็กน้อย	270+050 - 270+569	4.34	4.22	4.40	4.16	3.92	4.44	4.18	4.24	84.74%
61	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา	34	200	บางวัว - บางปะกง	43+875 - 50+200	4.32	4.08	4.10	4.06	4.24	4.42	4.46	4.24	84.80%
62	แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1	344	103	หนองปรือ - คลองเขต	57+000 - 58+707	4.22	4.26	4.26	4.18	4.16	4.34	4.28	4.24	84.86%
63	แขวงทางหลวงกำแพงเพชร	1	902	ปากดง - นครชุม	457+775 - 458+345	4.20	4.52	4.14	4.24	3.98	4.28	4.46	4.26	85.20%
64	แขวงทางหลวงปัตตานี	42	201	นาจวก - ดอนยาง	72+900 - 76+030	4.46	4.40	4.26	4.42	4.34	3.98	4.52	4.34	86.80%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความร่มรื่น/ความสวยงามของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยรวม	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
65	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2	22	201	หนองขาม - หนองหาน	25+200 - 28+840	4.14	4.34	4.18	4.48	4.04	4.06	4.28	4.22	84.34%
66	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1	408	202	สทิงพระ - เกาะยอ	135+200 - 138+715	4.02	4.36	4.26	4.40	4.02	4.22	4.50	4.25	85.09%
67	แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด	2116	200	ร่องคำ - โพนทอง	64+925 - 66+925	4.04	4.48	4.50	4.28	4.16	4.30	4.34	4.30	86.00%
68	แขวงทางหลวงลำปางที่ 1	1037	100	ศรีชุม - แม่ทะ	7+800 - 10+673	4.40	4.38	4.32	4.30	4.18	4.26	4.28	4.30	86.06%
69	แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์	2116	101	สี่แยกยางตลาด - สี่แยกหนองแปน	3+500 - 19+827	4.46	4.44	4.18	4.22	4.28	3.94	4.46	4.28	85.66%
70	แขวงทางหลวงชัยนาท	1	700	ดอนรังนก - หางน้ำหนองแขม	270+258 - 272+170	4.36	4.58	4.38	4.28	3.92	3.94	4.42	4.27	85.37%
71	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2	1326	100	ร่องบัวทอง - สบเปา	0+000 - 3+300	4.16	4.54	4.18	4.16	4.02	4.02	4.30	4.20	83.94%
72	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 3	107	203	หัวโท - ล้องอ้อ	116+300 - 121+075	4.24	4.50	4.48	4.24	3.94	4.46	4.24	4.30	86.00%
73	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1	420	100	วงแหวนรอบเมืองสุราษฎร์ธานี	1+338 - 4+597	4.16	4.10	4.26	4.28	4.02	4.20	4.22	4.18	83.54%
74	แขวงทางหลวงนครนายก	3222	200	เขาเพิ่ม - บ้านนา	26+219 - 38+947	4.02	4.36	4.30	4.30	4.16	3.98	4.24	4.19	83.89%
75	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3	304	501	วังน้ำเขียว - ดอนขวาง	232+425 - 233+400	4.10	4.34	4.10	4.10	3.96	3.98	4.22	4.11	82.29%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความร่มรื่น/ความสวยงามของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยรวม	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
76	แขวงทางหลวงชัยภูมิ	201	201	หนองบัวโคก - บ้านลี่	67+867 - 71+737	4.26	4.28	4.14	4.28	4.02	3.96	4.20	4.16	83.26%
77	แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2	217	101	วารินชำราบ - สว่างวีระวงศ์	23+425 - 25+400	4.36	4.16	4.06	4.02	3.72	4.02	3.86	4.03	80.57%
78	แขวงทางหลวงเลยที่ 2	21	601	ด่านดู่ - โคกงาม	319+100 - 321+460	3.92	3.86	3.74	4.10	4.06	4.20	4.06	3.99	79.83%
79	แขวงทางหลวงนครปฐม	3232	100	หนองพงนก - ไผ่เจดีย์	0+000 - 11+330	4.12	4.22	4.22	4.24	3.92	3.88	4.08	4.10	81.94%
80	แขวงทางหลวงสมุทรสงคราม	325	101	บางแพ - บางพรม	11+100 - 14+588	4.36	4.28	4.08	3.90	3.90	3.90	3.98	4.06	81.14%
81	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1	408	101	หัวถนน - เฉลิมพระเกียรติ	11+300 - 14+200	4.16	4.00	4.26	4.10	4.36	3.84	4.48	4.17	83.43%
82	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2	21	301	แยกมะนาวหวาน - ม่วงค่อม	47+830 - 49+480	4.14	4.36	4.16	4.24	3.74	3.98	4.24	4.12	82.46%
83	แขวงทางหลวงสิงห์บุรี	32	301	ไชโย - สิงห์ใต้	66+800 - 68+050	3.96	4.18	4.14	4.26	4.08	4.08	4.02	4.10	82.06%
84	แขวงทางหลวงตากที่ 2	1090	102	ห้วยน้ำริน - อุ้มผาง	121+810 - 124+360	4.18	4.10	4.06	4.06	3.72	4.22	4.04	4.05	81.09%
85	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 2	403	201	เสาธง - สวนผัก	14+276 - 16+700	4.32	4.26	3.96	3.90	3.60	3.68	3.72	3.92	78.40%
86	แขวงทางหลวงสุโขทัย	1054	102	ตาลเตี้ย - ศรีสำโรง	12+447 - 14+670	3.66	4.24	3.58	4.24	3.56	4.08	3.80	3.88	77.60%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความร่มรื่น/ความสวยงามของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยรวม	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
87	แขวงทางหลวงพัทลุง	4187	102	ควนขนุน - ทะเลน้อย	2+770 - 9+000	3.92	4.08	4.02	3.86	4.10	3.96	3.86	3.97	79.43%
88	แขวงทางหลวงแพร่	11	601	หนองน้ำเขียว - ปางเคาะ	366+450 - 370+050	4.08	4.04	3.98	4.02	3.88	3.84	3.84	3.95	79.09%
89	แขวงทางหลวงสมุทรปราการ	34	102	ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - บางวัว	18+000 - 19+500	3.86	3.96	3.86	3.98	3.94	3.90	3.84	3.91	78.11%
90	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1	2466	101	โคกหนองม่วง - หล่มสัก	3+610 - 5+186	4.28	3.96	3.82	3.66	3.82	3.94	3.96	3.92	78.40%
91	แขวงทางหลวงภูเก็ต	402	101	โคกกลอย - หมากปรก	16+131 - 17+085	3.90	3.82	3.82	3.84	3.94	4.02	3.88	3.89	77.77%
92	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1	1084	100	ป่าแดง - หาดชะอม	31+000 - 36+000	3.88	4.02	3.92	3.72	4.04	4.12	3.78	3.93	78.51%
93	แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู	2263	202	ทุ่งตาลเลียน - หนองแวง	44+658 - 48+248	4.06	4.16	4.02	4.10	3.56	3.94	4.10	3.99	79.83%
94	แขวงทางหลวงกระบี่	4	1103	คลองท่อม - นาวง	1046+050 - 1048+050	3.98	4.02	3.66	3.96	3.82	3.96	3.98	3.91	78.23%
95	แขวงทางหลวงระยอง	3	503	ระยอง - กะเฉด	223+650 - 225+400	4.12	4.08	3.88	4.04	3.86	3.62	3.92	3.93	78.63%
96	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2	4243	100	สะเดา - สะท้อน	32+950 - 35+625	3.84	4.10	3.94	4.02	3.56	4.04	4.04	3.93	78.69%
97	แขวงทางหลวงยะลา	409	200	ป่าพ้อ - ท่าสาป	26+800 - 29+300	3.96	4.08	3.88	4.12	3.98	3.98	3.76	3.97	79.31%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความสิ่นเรื่น/ความสะอาดของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยรวม	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
98	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2	1014	101	ดอยสะเก็ด - ป่าบง	3+700 - 8+475	3.96	3.98	3.94	3.74	3.40	3.90	3.76	3.81	76.23%
99	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2	2094	102	ผาอินทร์ - ท่าก้อน	56+000 - 59+000	4.02	3.98	3.54	3.78	4.14	3.80	3.98	3.89	77.83%
100	แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์	4	601	ห้วยทรายใต้ - วังยาว	211+495 - 214+983	4.14	4.34	4.18	4.48	4.04	4.06	4.28	4.22	84.34%
	รวม					4.40	4.43	4.31	4.39	4.29	4.31	4.41	4.36	87.24%

5. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

5.1 กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

แบบสรุปความเร็วเฉลี่ยต่อผลผลิตโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค ปีงบประมาณ 2564

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
1	แขวงทางหลวงชุมพร	41	102	เขาบ่อ - ท่าทอง	7+800 - 54+700	88.00	88.00	88.00
2	แขวงทางหลวงสมุทรสงคราม	3206	100	ปากท่อ - ห้วยศาลา	3+325 - 10+955	75.00	75.00	75.00
3	แขวงทางหลวงปราจีนบุรี	359	200	เขามะกา - เขาหินซ้อน	26+800 - 28+320	80.00	80.00	80.00
4	แขวงทางหลวงลำปางที่ 2	1	1201	สามัคคี - บ้านหวด	743+000 - 745+794	80.00	80.00	80.00
5	แขวงทางหลวงนครปฐม	346	301	บางเลน - ลำลูกบัว	56+615 - 58+210	90.00	90.00	90.00
6	แขวงทางหลวงเพชรบุรี	4	501	สระพัง - เขาวัง	134+587 - 138+870	90.00	90.00	90.00
7	แขวงทางหลวงมหาสารคาม	291	100	ทางเลี่ยงเมืองมหาสารคาม	0+000 - 13+853	90.00	90.00	90.00
8	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1	33	100	สุพรรณบุรี - นาคู	9+000 - 12+346	85.00	85.00	85.00
9	แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์	4	602	วังยาว - หนองหมู	239+430 - 241+727	85.00	85.00	85.00
10	แขวงทางหลวงสมุทรปราการ	3344	100	อุดมสุข - สมุทรปราการ	10+500 - 11+200	55.00	55.00	55.00
11	แขวงทางหลวงน่านที่ 1	101	500	สวนป่า - สะพานพญาวัด	342+000 - 358+000	80.00	90.00	85.00
12	แขวงทางหลวงพังงา	4311	100	พังงา - ทับปุด	0+000 - 21+690	90.00	90.00	90.00
13	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1	1233	100	ศรีทรายมูล -บ้านด้าย	3+900 - 6+300	60.00	65.00	62.50

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
14	แขวงทางหลวงลำพูน	11	800	ขุนตาน - อุโมงค์	512+125 - 515+350	84.00	84.00	84.00
15	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3	2	402	พล - บ้านไผ่	273+290 - 275+500	80.00	80.00	80.00
16	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1	117	101	นครสวรรค์ - หนองเต่า	8+000 - 12+000	90.00	90.00	90.00
17	แขวงทางหลวงลำปางที่ 1	1	1101	แม่เชียงรายบน - ดอนไชย	602+000 - 605+134	90.00	90.00	90.00
18	แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2	3574	100	มาบปู - เขาคันทรง	1+500 - 5+500	90.00	90.00	90.00
19	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1	403	100	นครศรีธรรมราช - เสาธง	12+000 - 13+000	85.00	85.00	85.00
20	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2	117	502	น้ำปาด - นาไพร	370+275 - 371+000	80.00	80.00	80.00
21	แขวงทางหลวงภูเก็ต	402	102	หมากปรก - เมืองภูเก็ต	29+100 - 32+500	82.00	82.00	82.00
22	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2	340	200	ลาดบัวหลวง - สาลี	28+441 - 33+300	90.00	90.00	90.00
23	แขวงทางหลวงสิงห์บุรี	32	303	สิงห์เหนือ - โพนางดำออก	96+060 - 98+750	80.00	80.00	80.00
24	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2	21	302	ม่วงค่อม - คลองกระจัง	52+000 - 56+860	85.00	85.00	85.00
25	แขวงทางหลวงยะลา	410	202	ตะบิงติงี - บ่อหิน	84+470 - 87+055	84.00	84.00	84.00
26	แขวงทางหลวงชัยภูมิ	201	201	หนองบัวโคก - บ้านลี่	74+770 - 77+563	90.00	85.00	87.50
27	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1	24	502	แยกโคกตาล - หัวช้าง	282+000 - 296+000	85.00	85.00	85.00
28	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	1	503	แยกโรงพยาบาลอานันทมหิดล - โคกสำโรง	186+500 - 188+414	88.00	88.00	88.00
29	แขวงทางหลวงระยอง	3	503	ระยอง - กะเฉด	238+470 - 239+060	85.00	85.00	85.00
30	แขวงทางหลวงกำแพงเพชร	1074	101	สลกบาตร - ทุ่งสนุ่น	6+693 - 16+625	90.00	90.00	90.00
31	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	230	102	ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันออก	35+785 - 38+400	90.00	90.00	90.00

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
32	แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	338	201	พุทธมณฑลสาย 4 - นครชัยศรี	16+000 - 20+000	80.00	80.00	80.00
33	แขวงทางหลวงตรัง	4	1204	ตรัง - เขาพับผ้า	1121+763 - 1124+000	90.00	90.00	90.00
34	แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์	12	902	ลำน้ำพาน - บ้านหลุบ	1+800 - 9+910	80.00	80.00	80.00
35	แขวงทางหลวงน่านที่ 2	1170	100	ท่าวังผา - ดอนมูล	4+100 - 10+050	60.00	60.00	60.00
36	แขวงทางหลวงอ่างทอง	32	201	นครหลวง - อ่างทอง	37+112 - 41+690	85.00	85.00	85.00
37	แขวงทางหลวงราชบุรี	4	301	สระกระเที่ยม - คลองอีจาง	67+334 - 70+500	90.00	90.00	90.00
38	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 2	201	304	โนนหัน - ผานกเค้า	235+780 - 238+400	85.00	85.00	85.00
39	แขวงทางหลวงตากที่ 1	12	203	หนองเสือ - วังวน	143+765 - 146+850	88.00	88.00	88.00
40	แขวงทางหลวงนครพนม	2417	100	นาพระชัย - เซกา	0+000 - 10+000	70.00	70.00	70.00
41	แขวงทางหลวงอยุธยา	32	101	บางปะอิน - อยุธยา	0+000 - 14+000	85.00	85.00	85.00
42	แขวงทางหลวงแพร่	101	403	แยกนาแหลม - หนองห้า	254+320 - 258+565	80.00	80.00	80.00
43	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1	21	504	สักหลง - กกกะทอน	284+550 - 286+700	90.00	90.00	90.00
44	แขวงทางหลวงนราธิวาส	42	303	สะปอม - ปาเสมัส	246+500 - 248+000	90.00	90.00	90.00
45	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2	1020	1020	ชมภู - เชียงของ	106+050 - 108+450	70.00	70.00	70.00
46	แขวงทางหลวงสระบุรี	1	401	หนองแค - หินกอง	86+000 - 93+000	90.00	90.00	90.00
47	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1	11	503	บึงหลัก - หนองน้ำเขียว	338+538 - 341+400	85.00	85.00	85.00
48	แขวงทางหลวงบึงกาฬ	212	201	ห้วยก้านเหลือง - ดงบัง	193+872 - 199+860	90.00	90.00	90.00
49	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1	223	100	สกลนคร - นาแก	4+365 - 5+384	85.00	90.00	87.50

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
50	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	221	101	ศรีสะเกษ - ภูเงิน	23+700 - 30+100	70.00	70.00	70.00
51	แขวงทางหลวงกาญจนบุรี	323	204	หนองสามพราน - แก่งประลอม	115+500 - 117+400	80.00	80.00	80.00
52	แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด	214	201	ลำชี - ร้อยเอ็ด	42+810 - 44+390	90.00	90.00	90.00
53	แขวงทางหลวงเลยที่ 1	201	404	ปากปวน - ปากภู	351+390 - 352+130	80.00	80.00	80.00
54	แขวงทางหลวงมุกดาหาร	12	1100	ขุมขี้ยาง - มุกดาหาร	765+025 - 767+580	90.00	80.00	85.00
55	แขวงทางหลวงหนองคาย	212	103	น้ำเป - ห้วยก้านเหลือง	61+485 - 96+885	80.00	80.00	80.00
56	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2	121	102	ต้นเปา - ดอนแก้ว	15+000 - 21+000	85.00	85.00	85.00
57	แขวงทางหลวงนนทบุรี	3215	102	บางบัวทอง - ไทรน้อย	14+890 - 17+100	65.00	65.00	65.00
58	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2	43	201	นาหม่อม - จะนะ	7+206 - 9+200	80.00	80.00	80.00
59	แขวงทางหลวงชัยนาท	32	400	โพนางดำออก - ท่าฉนวน	119+925 - 126+500	85.00	85.00	85.00
60	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3	24	201	ซับประดู่ - สี่แยกปักธงชัย	36+368 - 38+528	90.00	90.00	90.00
61	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2	12	502	วังทอง - เข็กน้อย	275+315 - 277+010	84.00	84.00	84.00
62	แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1	2178	100	วารินชำราบ - หนองงูเหลือม	6+600 - 8+100	70.00	70.00	70.00
63	แขวงทางหลวงนครนายก	352	100	ธัญบุรี - คลองระพีพัฒน์	4+200 - 7+000	80.00	80.00	80.00
64	แขวงทางหลวงอุทัยธานี	333	302	การุ้ง - อุทัยธานี	133+000 - 135+000	80.00	90.00	85.00
65	แขวงทางหลวงจันทบุรี	3	603	โพธิ์ทอง - บ้านพลิ้ว	327+000 - 328 +885	90.00	90.00	90.00
66	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	2	201	มวกเหล็ก - บ่อทอง	35+772 - 37+335	90.00	90.00	90.00
67	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1	41	201	สวนสมบูรณ์ - เกาะมุกข์	111+800 - 114+300	80.00	80.00	80.00

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
68	แขวงทางหลวงสระแก้ว	33	701	พระปรง - โนนจิก	225+285 - 228+815	88.00	88.00	88.00
69	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	2226	100	วังหิน - หนองนางดำ	20+000 - 21+155	80.00	80.00	80.00
70	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3	44	200	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี	71+000 - 72+000	85.00	85.00	85.00
71	แขวงทางหลวงกระบี่	4	1102	ตลาดเก่า - คลองท่อม	998+220 - 999+892	90.00	90.00	90.00
72	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2	21	403	ซับสมอทอด - หนองไผ่	148+800 - 153 +570	90.00	90.00	90.00
73	แขวงทางหลวงปัตตานี	42	202	ดอนยาง - บ้านดี	111+290 - 112+664	85.00	85.00	85.00
74	แขวงทางหลวงสุโขทัย	12	303	สุโขทัย - บ้านกร่าง	186+325 - 187+250	85.00	85.00	85.00
75	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	24	301	หนองมัน - หนองกี่	87+000 - 89+870	80.00	80.00	80.00
76	แขวงทางหลวงระนอง	4	803	หงาว - อ่าวเคย	653+650 - 656+504	90.00	90.00	90.00
77	แขวงทางหลวงตราด	3	704	แม่น้ำตราด - หาดเล็ก	401+485 - 403+055	90.00	90.00	90.00
78	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา	34	200	บางวัว - บางปะกง	35+600 - 52+900	85.00	85.00	85.00
79	แขวงทางหลวงอำนาจเจริญ	202	701	สะพานคลองลำเซ - ปทุมราชวงศา	313+650 - 313+655	90.00	90.00	90.00
80	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 2	41	501	ถ้ำพรรณรา - ทุ่งสง	277+450 - 279+624	85.00	85.00	85.00
81	แขวงทางหลวงธนบุรี	338	101	อรุณอมรินทร์ - พุทธมณฑลสาย 4	0+000 - 15+111	80.00	80.00	80.00
82	แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1	361	100	ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี	5+800 - 7+900	85.00	85.00	85.00
83	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2	2096	101	หนองเม็ก - บ้านดุง	25+300 - 27+608	90.00	90.00	90.00
84	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1	2	601	โนนสะอาด - อุดรธานี	427+780 - 430+080	90.00	90.00	90.00
85	แขวงทางหลวงพะเยา	1021	101	แม่ต๋ำ - บ้านใหม่	0+090 - 18+353	82.00	82.00	82.00

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ (ระหว่างช่วง กม.-กม.)	ความเร็วเฉลี่ยขาเข้า		
						ความเร็วเฉลี่ยขาไป (กม./ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ยขากลับ (กม./ชั่วโมง)	เฉลี่ยความเร็ว
86	แขวงทางหลวงพัทลุง	4	1303	นาโหนด - ห้วยทราย	1196+832 - 1197+450	90.00	90.00	90.00
	รวม					83.70	83.87	83.78

แบบสรุปความพึงพอใจต่อผลผลิตโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค ปีงบประมาณ 2564

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความร่มรื่น/ความสวยงามของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยคะแนน	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
1	แขวงทางหลวงชุมพร	41	102	เขาบ่อ - ท่าทอง	7+800 - 54+700	4.88	4.86	4.80	4.50	4.44	4.68	4.52	4.67	93.37%
2	แขวงทางหลวงสมุทรสงคราม	3206	100	ปากท่อ - ห้วยศาลา	3+325 - 10+955	4.76	4.66	4.64	4.68	4.62	4.76	4.76	4.70	93.94%
3	แขวงทางหลวงปราจีนบุรี	359	200	เขามะกา - เขาหินซ้อน	26+800 - 28+320	4.12	4.24	4.10	4.12	4.04	4.24	4.10	4.14	82.74%
4	แขวงทางหลวงลำปางที่ 2	1	1201	สามัคคี - บ้านหวด	743+000 - 745+794	3.82	3.98	3.90	4.14	3.94	3.84	3.96	3.94	78.80%
5	แขวงทางหลวงนครปฐม	346	301	บางเลน - ลำลูกบัว	56+615 - 58+210	3.74	3.78	3.86	4.02	4.06	3.82	3.84	3.87	77.49%
6	แขวงทางหลวงเพชรบุรี	4	501	สระพัง - เขาวัง	134+587 - 138+870	4.60	4.62	4.54	4.44	4.32	4.58	4.54	4.52	90.40%
7	แขวงทางหลวงมหาสารคาม	291	100	ทางเลี่ยงเมืองมหาสารคาม	0+000 - 13+853	4.48	4.36	4.38	4.48	4.20	4.28	4.50	4.38	87.66%
8	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1	33	100	สุพรรณบุรี - นาคู	9+000 - 12+346	4.42	4.40	4.46	4.48	4.42	4.40	4.34	4.42	88.34%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความสม่ำเสมอของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยคะแนน	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
9	แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์	4	602	วังยาว - หนองหมู	239+430 - 241+727	4.34	4.38	4.12	4.28	3.96	4.52	4.24	4.26	85.26%
10	แขวงทางหลวงสมุทรปราการ	3344	100	อุดมสุข - สมุทรปราการ	10+500 - 11+200	4.02	3.82	3.80	3.84	3.84	3.78	3.88	3.85	77.09%
11	แขวงทางหลวงน่านที่ 1	101	500	สวนป่า - สะพานพญาวัด	342+000 - 358+000	4.88	4.82	4.78	4.82	4.84	4.82	4.82	4.83	96.51%
12	แขวงทางหลวงพังงา	4311	100	พังงา - ทับปุด	0+000 - 21+690	4.40	4.24	4.30	4.26	4.10	4.08	4.26	4.23	84.69%
13	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1	1233	100	ศรีทรายมูล -บ้านด้าย	3+900 - 6+300	4.62	4.48	4.56	4.56	4.56	4.40	4.48	4.52	90.46%
14	แขวงทางหลวงลำพูน	11	800	ขุนตาน - อุโมงค์	512+125 - 515+350	4.82	4.64	4.66	4.58	4.44	4.50	4.76	4.63	92.57%
15	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3	2	402	พล - บ้านไผ่	273+290 - 275+500	4.82	4.80	4.76	4.62	4.48	4.72	4.76	4.71	94.17%
16	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1	117	101	นครสวรรค์ - หนองเต่า	8+000 - 12+000	3.88	3.98	3.94	3.92	3.96	3.92	3.90	3.93	78.57%
17	แขวงทางหลวงลำปางที่ 1	1	1101	แม่เชียงรายบน - ดอนไชย	602+000 - 605+134	3.90	3.82	3.92	3.72	3.88	3.74	3.80	3.83	76.51%
18	แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2	3574	100	มาบปู - เขาคันทรง	1+500 - 5+500	4.08	4.34	4.06	4.02	4.08	4.26	4.24	4.15	83.09%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความเรียบร้อย/ความสวยงามของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยคะแนน	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
19	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1	403	100	นครศรีธรรมราช - เสาธง	12+000 - 13+000	4.44	4.38	4.02	4.38	4.06	4.54	4.14	4.28	85.60%
20	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2	117	502	น้ำปาด - นาไพร	370+275 - 371+000	4.78	4.74	4.76	4.74	4.60	4.54	4.68	4.69	93.83%
21	แขวงทางหลวงภูเก็ต	402	102	หมากปรก - เมืองภูเก็ต	29+100 - 32+500	3.82	3.92	3.74	4.02	3.88	3.76	3.88	3.86	77.20%
22	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2	340	200	ลาดบัวหลวง - สาลี	28+441 - 33+300	4.50	4.68	4.52	4.68	4.36	4.70	4.58	4.57	91.49%
23	แขวงทางหลวงสิงห์บุรี	32	303	สิงห์เหนือ - โพนางดำออก	96+060 - 98+750	4.82	4.78	4.72	4.66	4.54	4.62	4.72	4.69	93.89%
24	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2	21	302	ม่วงค่อม - คลองกระจัง	52+000 - 56+860	4.36	4.42	4.42	4.26	4.50	4.42	4.46	4.41	88.11%
25	แขวงทางหลวงยะลา	410	202	ตะบิงติงี - บ่อหิน	84+470 - 87+055	3.84	3.88	3.82	3.76	3.75	3.62	3.64	3.76	75.17%
26	แขวงทางหลวงชัยภูมิ	201	201	หนองบัวโคก - บ้านลี่	74+770 - 77+563	4.50	4.28	4.30	3.80	4.38	4.46	4.48	4.31	86.29%
27	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1	24	502	แยกโคกตาล - หัวช้าง	282+000 - 296+000	4.44	4.26	4.34	4.30	4.34	4.30	4.38	4.34	86.74%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความสม่ำเสมอของผิวทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยคะแนน	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
28	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	1	503	แยกโรงพยาบาลอานันทมหิดล - โคกสำโรง	186+500 - 188+414	3.98	3.88	4.06	3.98	3.98	3.86	3.90	3.95	78.97%
29	แขวงทางหลวงระยอง	3	503	ระยอง - กะเฉด	238+470 - 239+060	3.96	4.18	3.90	4.18	3.94	4.02	3.88	4.01	80.17%
30	แขวงทางหลวงกำแพงเพชร	1074	101	สลกบาตร - ทุ่งสนุ่น	6+693 - 16+625	4.76	4.72	4.68	4.64	4.76	4.82	4.60	4.71	94.23%
31	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	230	102	ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่น ด้านทิศตะวันออก	35+785 - 38+400	4.68	4.64	4.54	4.58	4.40	4.46	4.68	4.57	91.37%
32	แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	338	201	พุทธมณฑลสาย 4 - นครชัยศรี	16+000 - 20+000	4.46	4.62	4.54	4.58	4.46	4.68	4.56	4.56	91.14%
33	แขวงทางหลวงตรัง	4	1204	ตรัง - เขาพับผ้า	1121+763 - 1124+000	4.80	4.84	4.74	4.74	4.54	4.64	4.60	4.70	94.00%
34	แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์	12	902	ลำน้ำพาน - บ้านหลุบ	1+800 - 9+910	4.58	4.24	4.16	4.40	4.08	4.34	4.32	4.30	86.06%
35	แขวงทางหลวงน่านที่ 2	1170	100	ท่าวังผา - ดอนมูล	4+100 - 10+050	4.28	3.96	4.26	4.48	4.30	4.34	4.60	4.32	86.34%
36	แขวงทางหลวงอ่างทอง	32	201	นครหลวง - อ่างทอง	37+112 - 41+690	4.34	4.26	4.24	4.08	4.16	4.22	4.08	4.20	83.94%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความสม่ำเสมอของผิวทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยคะแนน	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
37	แขวงทางหลวงราชบุรี	4	301	สระกระเทียม - คลองอีจาง	67+334 - 70+500	4.38	4.12	4.20	4.18	4.20	4.08	3.98	4.16	83.26%
38	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 2	201	304	โนนหัน - ผานกเค้า	235+780 - 238+400	4.42	4.24	4.44	4.26	4.24	4.32	4.36	4.33	86.51%
39	แขวงทางหลวงตากที่ 1	12	203	หนองเสือ - วังวน	143+765 - 146+850	4.42	4.50	4.26	4.54	3.86	4.22	4.50	4.33	86.57%
40	แขวงทางหลวงนครพนม	2417	100	นาพระชัย - เซกา	0+000 - 10+000	4.74	4.56	4.64	4.42	4.66	4.08	4.62	4.53	90.63%
41	แขวงทางหลวงอยุธยา	32	101	บางปะอิน - อยุธยา	0+000 - 14+000	4.76	4.44	4.28	4.06	4.02	4.48	4.48	4.36	87.20%
42	แขวงทางหลวงแพร่	101	403	แยกนาแหลม - หนองห้า	254+320 - 258+565	4.52	4.42	4.50	4.20	4.48	4.34	4.54	4.43	88.57%
43	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1	21	504	สักหลง - กกกะทอน	284+550 - 286+700	4.48	4.28	4.44	4.26	4.14	4.30	4.10	4.29	85.71%
44	แขวงทางหลวงนราธิวาส	42	303	สะปอม - ปาเสมัส	246+500 - 248+000	4.42	4.46	4.30	4.22	4.08	4.38	4.32	4.31	86.23%
45	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2	1020	1020	ชมภู - เชียงของ	106+050 - 108+450	4.38	4.14	4.08	4.02	4.12	4.30	4.04	4.15	83.09%
46	แขวงทางหลวงสระบุรี	1	401	หนองแค - หินกอง	86+000 - 93+000	3.88	4.12	3.86	4.08	4.02	4.16	4.08	4.03	80.57%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความสม่ำเสมอของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยคะแนน	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
47	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1	11	503	บึงหลัก - หนองน้ำเขียว	338+538 - 341+400	4.10	3.88	3.90	4.26	3.92	4.16	3.88	4.01	80.29%
48	แขวงทางหลวงบึงกาฬ	212	201	ห้วยก้านเหลือง - ดงบัง	193+872 - 199+860	4.82	4.78	4.86	4.74	4.82	4.88	4.86	4.82	96.46%
49	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1	223	100	สกลนคร - นาแก	4+365 - 5+384	4.90	4.88	4.62	4.74	4.72	4.84	4.82	4.79	95.77%
50	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	221	101	ศรีสะเกษ - ภูเงิน	23+700 - 30+100	4.74	4.72	4.64	4.58	4.38	4.40	4.44	4.56	91.14%
51	แขวงทางหลวงกาญจนบุรี	323	204	หนองสามพราน - แก่งประลอม	115+500 - 117+400	4.24	4.42	4.44	4.44	4.26	4.50	4.28	4.37	87.37%
52	แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด	214	201	ลำชี - ร้อยเอ็ด	42+810 - 44+390	4.68	4.70	4.56	4.74	4.26	4.34	4.76	4.58	91.54%
53	แขวงทางหลวงเลยที่ 1	201	404	ปากปวน - ปากภู	351+390 - 352+130	4.30	4.24	4.02	4.22	3.84	4.16	4.10	4.13	82.51%
54	แขวงทางหลวงมุกดาหาร	12	1100	ขุมขี้ยาง - มุกดาหาร	765+025 - 767+580	4.06	4.12	3.98	4.02	3.88	4.02	3.98	4.01	80.17%
55	แขวงทางหลวงหนองคาย	212	103	น้ำเป - ห้วยก้านเหลือง	61+485 - 96+885	4.14	4.26	4.02	3.84	3.60	4.10	4.16	4.02	80.34%
56	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2	121	102	ต้นเปา - ดอนแก้ว	15+000 - 21+000	4.48	4.42	4.34	4.20	4.34	4.42	4.28	4.35	87.09%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความรื่นรมย์/ความสวยงามของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยคะแนน	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
57	แขวงทางหลวงนนทบุรี	3215	102	บางบัวทอง - ไทรน้อย	14+890 - 17+100	4.52	4.18	4.08	3.90	4.14	4.22	4.34	4.20	83.94%
58	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2	43	201	นาหม่อม - จะนะ	7+206 - 9+200	4.10	4.04	4.02	3.90	4.10	4.06	4.00	4.03	80.63%
59	แขวงทางหลวงชัยนาท	32	400	โพนางดำออก - ท่าฉนวน	119+925 - 126+500	4.72	4.66	4.64	4.46	4.50	4.34	4.68	4.57	91.43%
60	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3	24	201	ซับประดู่ - สี่แยกปักธงชัย	36+368 - 38+528	4.22	4.30	4.30	4.24	4.34	4.42	4.32	4.31	86.11%
61	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2	12	502	วังทอง - เข็กน้อย	275+315 - 277+010	4.38	4.32	4.36	4.26	4.24	4.30	4.38	4.32	86.40%
62	แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1	2178	100	วารินชำราบ - หนองงูเหลือม	6+600 - 8+100	4.54	4.30	4.70	4.40	3.82	4.46	4.50	4.39	87.77%
63	แขวงทางหลวงนครนายก	352	100	ธัญบุรี - คลองระพีพัฒน์	4+200 - 7+000	3.80	3.68	3.82	3.92	3.98	4.02	3.92	3.88	77.54%
64	แขวงทางหลวงอุทัยธานี	333	302	การุ้ง - อุทัยธานี	133+000 - 135+000	4.64	4.66	4.60	4.40	4.70	4.52	4.80	4.62	92.34%
65	แขวงทางหลวงจันทบุรี	3	603	โพธิ์ทอง - บ้านพลิ้ว	327+000 - 328 +885	3.94	3.76	3.88	3.82	3.80	3.94	3.96	3.87	77.43%
66	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	2	201	มวกเหล็ก - บ่อทอง	35+772 - 37+335	4.72	4.82	4.58	4.74	4.52	4.56	4.72	4.67	93.31%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความรื่นรมย์/ความสวยงามของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยคะแนน	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
67	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1	41	201	สวนสมบูรณ์ - เกาะมุกข์	111+800 - 114+300	3.86	3.68	3.68	3.72	3.68	3.72	3.72	3.72	74.46%
68	แขวงทางหลวงสระแก้ว	33	701	พระปรง - โนนจิก	225+285 - 228+815	4.08	4.22	3.94	4.24	4.22	3.94	4.16	4.11	82.29%
69	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	2226	100	วังหิน - หนองนางดำ	20+000 - 21+155	4.34	4.38	4.12	4.28	3.96	4.52	4.24	4.26	85.26%
70	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3	44	200	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี	71+000 - 72+000	4.76	4.76	4.60	4.78	4.54	4.60	4.70	4.68	93.54%
71	แขวงทางหลวงกระบี่	4	1102	ตลาดเก่า - คลองท่อม	998+220 - 999+892	4.50	4.46	4.44	4.42	4.76	4.68	4.88	4.59	91.83%
72	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2	21	403	ซับสมอทอด - หนองไผ่	148+800 - 153 +570	4.46	4.26	4.34	4.04	4.36	4.20	4.54	4.31	86.29%
73	แขวงทางหลวงปัตตานี	42	202	ดอนยาง - บ้านดี	111+290 - 112+664	4.24	4.02	3.98	4.04	4.14	4.24	4.42	4.15	83.09%
74	แขวงทางหลวงสุโขทัย	12	303	สุโขทัย - บ้านกร่าง	186+325 - 187+250	4.38	3.94	4.04	3.84	4.02	3.86	4.12	4.03	80.57%
75	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	24	301	หนองมัน - หนองกี่	87+000 - 89+870	4.04	3.90	3.72	3.90	3.74	3.80	3.64	3.82	76.40%
76	แขวงทางหลวงระนอง	4	803	หงาว - อ่าวเคย	653+650 - 656+504	4.90	4.96	4.82	4.90	4.74	4.80	4.88	4.86	97.14%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความราบเรียบ/ความสบายของทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยคะแนน	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
77	แขวงทางหลวงตราด	3	704	แม้น้ำตราด - หาดเล็ก	401+485 - 403+055	4.14	4.30	4.08	4.20	3.96	4.24	3.96	4.13	82.51%
78	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา	34	200	บางวัว - บางปะกง	35+600 - 52+900	3.98	4.02	3.78	4.08	4.06	4.26	3.88	4.01	80.17%
79	แขวงทางหลวงอำนาจเจริญ	202	701	สะพานคลองลำเซ - ปทุมราชวงศา	313+650 - 313+655	4.90	4.82	4.66	4.70	4.42	4.16	4.60	4.61	92.17%
80	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 2	41	501	ถ้ำพรรณรา - ทุ่งสง	277+450 - 279+624	4.14	4.12	4.06	4.16	4.04	3.72	4.08	4.05	80.91%
81	แขวงทางหลวงธนบุรี	338	101	อรุณอมรินทร์ - พุทธมณฑลสาย 4	0+000 - 15+111	4.20	4.08	3.94	3.98	3.92	4.08	3.94	4.02	80.40%
82	แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1	361	100	ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี	5+800 - 7+900	4.46	4.36	4.40	4.44	4.56	4.44	4.42	4.44	88.80%
83	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2	2096	101	หนองเม็ก - บ้านดุง	25+300 - 27+608	4.66	4.76	4.62	4.60	4.44	4.40	4.48	4.57	91.31%
84	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1	2	601	โนนสะอาด - อุดรธานี	427+780 - 430+080	4.88	4.86	4.70	4.72	4.32	4.68	4.72	4.70	93.94%
85	แขวงทางหลวงพะเยา	1021	101	แม่ต๋ำ - บ้านใหม่	0+090 - 18+353	4.32	4.20	4.10	4.14	4.08	4.04	4.02	4.13	82.57%

ลำดับ	แขวงทางหลวง	ทางหลวงหมายเลข	ตอนควบคุม	ชื่อตอน	กม. ที่ทำการสำรวจ	ความพึงพอใจ								
						ถนน/ทางหลวงที่ท่านใช้ในปัจจุบันอยู่ในสภาพอย่างไร	ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวง	ความสะดวก/ความรวดเร็วในการเดินทางบนทางหลวง	ความเร็วที่ท่านคาดว่าจะสามารถขับขี่บนทางหลวง	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อกระบวนการให้บริการ	ความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อผลประโยชน์จากการให้บริการ	ภาพรวมของผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	เฉลี่ยคะแนน	เปอร์เซ็นต์ความพึงพอใจ
86	แขวงทางหลวงพัทลุง	4	1303	นาโหนด - ห้วยทราย	1196+832 - 1197+450	4.14	4.16	4.18	4.12	3.78	4.14	4.18	4.10	82.00%
	รวม					4.39	4.34	4.29	4.29	4.22	4.30	4.32	**4.31**	**86.16%**

รายงานสรุป ค่า IRI ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา ประจำปี 2566

ลำดับ	สำนักงานทางหลวง	IRI			
		<3.50	>3.50	ผลรวมทั้งหมด	%<3.5
1	สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่)	3,636.64	1,016.54	4,653.17	78.15
2	สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่)	4,230.25	425.64	4,655.88	90.86
3	สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร)	3,542.73	151.48	3,694.21	95.90
4	สำนักงานทางหลวงที่ 4 (ตาก)	2,757.32	296.71	3,054.03	90.28
5	สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก)	2,852.17	223.48	3,075.65	92.73
6	สำนักงานทางหลวงที่ 6 (เพชรบูรณ์)	3,095.48	228.87	3,324.34	93.12
7	สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น)	3,198.53	399.79	3,598.32	88.89
8	สำนักงานทางหลวงที่ 8 (มหาสารคาม)	2,767.61	177.36	2,944.97	93.98
9	สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี)	4,226.88	259.22	4,486.10	94.22
10	สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา)	4,618.61	599.38	5,218.00	88.51
11	สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)	3,305.46	426.77	3,732.23	88.57
12	สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี)	3,752.55	419.08	4,171.63	89.95
13	สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพ)	2,312.67	689.20	3,001.87	77.04
14	สำนักงานทางหลวงที่ 14 (ชลบุรี)	3,478.68	279.76	3,758.43	92.56
15	สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์)	3,121.97	254.43	3,376.40	92.46
16	สำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช)	3,661.21	218.50	3,879.71	94.37
17	สำนักงานทางหลวงที่ 17 (กระบี่)	2,813.28	125.21	2,938.49	95.74
18	สำนักงานทางหลวงที่ 18 (สงขลา)	1,027.34	56.88	1,084.22	94.75
19	กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	403.00	10.00	413.00	97.58
	รวม	**58,802.35**	**6,248.29**	**65,060.63**	**90.38**

รายงานสรุปผลผลิตโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา และ โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค ประจำปี 2566

รหัส	รายละเอียด	งบประมาณ	แผนงาน (จำนวน)	วงเงินสัญญา	ผลการเบิกจ่าย			หมายเหตุ
				(บาท)	วงเงิน (บาท)	%	แล้วเสร็จ	
22100	งานฉาบผิวแอสฟัลต์	15,819,000.00	2	15,809,000.00	15,809,000.00	100.00%	2	
22200	งานเสริมผิวแอสฟัลต์	5,086,471,000.00	368	4,930,663,072.87	4,926,781,750.68	99.92%	368	
22250	งานเสริมผิวแอสฟัลต์ (แบบบาง)	29,999,000.00	2	29,951,264.15	29,951,069.80	100.00%	2	
22400	งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต	68,138,000.00	27	67,845,460.59	67,845,460.59	100.00%	27	
23100	งานปรับระดับผิวทาง	70,499,000.00	3	69,791,044.63	69,693,714.79	99.86%	3	
23200	งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์	521,693,000.00	23	515,981,378.34	514,121,462.88	99.64%	23	
23300	งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิม นำกลับมาใช้ใหม่	2,747,706,000.00	174	2,697,538,997.38	2,696,498,949.57	99.96%	174	
23600	งานซ่อมสะพานและโครงสร้าง	500,000.00	1	496,850.00	496,850.00	100.00%	1	
24100	งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์	4,339,108,000.00	229	4,226,719,789.81	4,222,480,536.87	99.90%	229	
24200	งานบูรณะทางผิวคอนกรีต	44,000,000.00	3	42,512,913.00	42,506,435.47	99.98%	3	
25100	งานปรับปรุงผิวจราจร	44,999,000.00	2	44,675,000.00	44,674,567.40	100.00%	2	
25200	งานขยายทางจราจร	124,997,000.00	5	122,461,020.00	121,751,855.26	99.42%	5	
25300	งานปรับปรุงและซ่อมไหล่ทาง ทางเท้า ทางเชื่อม และเกาะแบ่งถนน	64,940,000.00	5	63,162,884.72	60,577,797.29	95.91%	5	
25400	งานปรับปรุงด้านเรขาคณิตของทาง	19,999,000.00	1	18,638,000.00	18,637,708.22	100.00%	1	

รหัส	รายละเอียด	งบประมาณ	แผนงาน (จำนวน)	วงเงินสัญญา	ผลการเบิกจ่าย			หมายเหตุ
				(บาท)	วงเงิน (บาท)	%	แล้วเสร็จ	
26100	งานก่อสร้างทางระบายน้ำถาวร	10,700,000.00	3	10,655,800.00	8,493,704.21	79.71%	3	
26300	งานแก้ไขและป้องกันน้ำท่วมทาง	37,000,000.00	3	36,832,000.00	28,769,519.86	78.11%	2	
27200	งานฟื้นฟูทางหลวง	1,354,942,900.00	78	1,324,686,049.83	1,271,914,198.98	96.02%	72	
โครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา		**14,581,510,900.00**	**929**	**14,218,420,525.32**	**14,141,004,581.87**	**99.46%**	**922**	
28003	กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	4,157,288,000.00	168	4,089,774,324.28	4,084,267,149.69	99.87%	168	
โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค		**4,157,288,000.00**	**168**	**4,089,774,324.28**	**4,084,267,149.69**	**99.87%**	**168**	

งานอำนวยความปลอดภัย : ด้านประสิทธิผล (OUTCOME)

6. ด้านประสิทธิผล (OUTCOME)

ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	จำนวน/หนึ่งแสนประชากร	1.94	3.79*
เชิงคุณภาพ : ความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง	ร้อยละ	87	88.00

โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	แผน	ผล
เชิงปริมาณ : อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	จำนวน/หนึ่งแสนประชากร	1.94	3.79*
เชิงคุณภาพ : ความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง	ร้อยละ	87	88.00

***** หมายเหตุ ปี 2566 จำนวนผู้เสียชีวิต นับตั้งแต่ 1 ต.ค. 65 ถึง 30 ก.ย. 66 เท่ากับ 2,508 ราย ข้อมูล ณ วันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 การเก็บข้อมูลบนทางหลวง : แขวงทางหลวง กรมทางหลวง รายงานผลลงในระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) การคิดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวง เท่ากับ จำนวนผู้เสียชีวิตหารด้วยจำนวนประชากรในประเทศต่อ 1 แสนคน เท่ากับ (2,508/66,090,475)*100,000 เท่ากับ 3.79

6. ด้านประสิทธิผล (outcome)

รหัสงาน	กิจกรรม	งาน	ปัจจุบันอยู่ในผลผลิต/โครงการใด ณ ปี 66	ผลความพึงพอใจ จากเขตฯ จากการสำรวจโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบฯ ปี64 (outcome)
31100	กิจกรรมอำนวยความปลอดภัยทางถนน	งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	ผลผลิตที่ 3 โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	91 %
31200		งานป้ายจราจร		87 %
31300		งานเครื่องหมายนำทาง		87 %
31410		งานไฟฟ้าแสงสว่าง		89 %
31420		งานไฟสัญญาณจราจร		87 %
31500		งานราวกันอันตราย		89 %
31700		งานสะพานลอยคนเดินข้ามหรือทางลอด	ผลผลิตที่ 3 โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	88 %
31800		งานปรับปรุงทางหลวง	ผลผลิตที่ 3 โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	92 %
32000		งานปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง	ผลผลิตที่ 3 โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	94 %

รหัสงาน	กิจกรรม	ปัจจุบันอยู่ในผลผลิต/โครงการใด ณ ปี 66	ผลความพึงพอใจ จากเขตฯ จากการสำรวจโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบฯ ปี64 (outcome)
33100	กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง	87 %
33200	กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจรบนทางหลวงอาเซียน	ผลผลิตที่ 3 โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	88 %
33300	กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง	88 %
33400	กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง	87 %
33500	กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน	ผลผลิตที่ 3 โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	87 %
33700	กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยจุดกลับรถในระดับเดียวกัน	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง	95 %
33800	กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกอันตราย	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง	โครงการใหม่ เริ่มดำเนินการปี 2565

ตัวชี้วัด		ปี 63 (จำนวนต่อหนึ่งแสนคน)	ปี 64 (จำนวนต่อหนึ่งแสนคน)	ปี 65 (จำนวนต่อหนึ่งแสนคน)	ปี 66 (จำนวนต่อหนึ่งแสนคน)
อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	แผน	2.15	1.94	1.94	1.94
	ผล	4.32	3.48	3.56	3.79*

***** หมายเหตุ ปี 2566 จำนวนผู้เสียชีวิต นับตั้งแต่ 1 ต.ค. 65 ถึง 30 ก.ย. 66 เท่ากับ 2,508 ราย ข้อมูล ณ วันที่ 10 พฤศจิกายน 2566

การเก็บข้อมูลบนทางหลวง : แขวงทางหลวง กรมทางหลวง รายงานผลลงในระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS)

การคิดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวง เท่ากับ จำนวนผู้เสียชีวิตหารด้วยจำนวนประชากรในประเทศต่อ 1 แสนคน

เท่ากับ (2,508/66,090,475)*100,000 เท่ากับ 3.79

ภาคผนวก

ตารางสรุปด้านประสิทธิภาพ (OUTPUT) แสดงแผน/ผล มิติเชิงปริมาณ มิติเชิงคุณภาพ มิติเชิงระยะเวลา มิติเชิงต้นทุน

ลำดับที่	ชื่อหน่วยงาน	ลักษณะงาน	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน/โครงการ	กม.ดำเนินการ		มิติเชิงปริมาณ			มิติเชิงคุณภาพ			มิติเชิงเวลา							มิติเชิงต้นทุน			
					เริ่มต้น	สิ้นสุด	จำนวน	หน่วย	ร้อยละ	แผน (ร้อยละ)	ผล (ร้อยละ)	ร้อยละ	เริ่มต้น	สิ้นสุด	ส่งมอบ	แผน (วัน)	ผล (วัน)		ร้อยละ	แผน (บาท)	ผล (บาท)		ร้อยละ
	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์																						
	โครงการที่ 1 : โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง																						
	1. กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง																						
1	แขวงทางหลวงนครปฐม	ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	M81	บางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ 7	22+500	24+875	2.375	กม.	100	100	100	100	21 ก.พ. 2560	29 พ.ย. 2565	31 มี.ค. 2566	2109	2231	-122	-5.785	1,609,901,430.00	1,435,433,612.74	174,467,817.26	10.837
2	แขวงทางหลวงนครปฐม	ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	M81	บางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ 8	24+875	29+000	4.125	กม.	100	100	100	100	21 ก.พ. 2560	11 พ.ย. 2565	9 พ.ย. 2565	2091	2089	2	0.096	1,420,861,248.00	1,343,372,922.19	77,488,325.81	5.454
3	แขวงทางหลวงนครปฐม	ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	M81	บางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ 13	44+266	46+000	1.733	กม.	100	100	100	100	21 มี.ค. 2560	4 ม.ค. 2563	17 พ.ค. 2566	1020	2249	-1229	-120.490	1,727,078,000.00	586,232,021.79	1,140,845,978.21	66.056
4	แขวงทางหลวงราชบุรี	ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	M81	บางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ 17	60+950	64+700	3.750	กม.	100	100	100	100	21 ก.พ. 2560	6 ก.พ. 2566	12 ธ.ค. 2565	2178	2122	56	2.571	1,836,525,700.00	1,805,536,156.05	30,989,543.95	1.687
5	แขวงทางหลวงกาญจนบุรี	ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	M81	บางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ 18	64+700	70+000	5.300	กม.	100	100	100	100	9 ก.ย. 2560	1 ก.พ. 2566	31 ม.ค. 2566	1972	1971	1	0.051	1,289,728,000.00	1,271,580,602.54	18,147,397.46	1.407
6	แขวงทางหลวงกาญจนบุรี	ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	M81	บางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ 19	70+000	77+000	7.000	กม.	100	100	100	100	21 ก.พ. 2560	14 มิ.ย. 2563	12 ต.ค. 2566	1210	2426	-1216	-100.496	1,314,935,000.00	1,221,820,385.53	93,114,614.47	7.081
7	แขวงทางหลวงนครปฐม	ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	M81	บางใหญ่ - กาญจนบุรี ช่วงที่ 25	5+000	9+856	4.856	กม.	100	100	100	100	29 ก.ย. 2559	2 ธ.ค. 2565	8 ธ.ค. 2565	2257	2263	-6	-0.266	1,755,528,213.00	1,679,527,502.04	76,000,710.96	4.329
	สรุปกิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง									ผ่าน 7 แห่ง						ผ่าน 4 แห่ง ไม่ผ่าน 3 แห่ง				ผ่าน 7 แห่ง			
	สรุปโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง									ผ่าน 7 แห่ง						ผ่าน 3 แห่ง ไม่ผ่าน 3 แห่ง				ผ่าน 7 แห่ง			
	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์																						
	1. โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน																						
	1.1 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง																						
1	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	108	สะพานแม่กลาง - บ้านบ่อแก้ว	85+100	87+150	1	แห่ง	100	100	100	100	11 ม.ค. 2566	08 ส.ค. 2566	15 ส.ค. 2566	210	217	-7	-3.333	75,520,000.00	75,518,799.74	1,200.26	0.002
2	แขวงทางหลวงลำปางที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1274	นาบอน - นาแก้ว	53+875	56+800	1	แห่ง	100	100	100	100	05 ม.ค. 2566	03 ก.ค. 2566	10 ก.ค. 2566	180	187	-7	-3.889	33,747,600.00	33,747,583.71	16.29	0.000
3	แขวงทางหลวงลำพูน	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	116	บ้าสัก - สะปุง	13+975	14+985	1	แห่ง	100	100	100	100	29 ธ.ค. 2565	26 มิ.ย. 2566	10 ก.ค. 2566	180	194	-14	-7.778	28,051,000.00	28,050,832.51	167.49	0.001
4	แขวงทางหลวงลำปางที่ 2	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	120	ปากบอก - แม่เมียว	25+060	29+345	1	แห่ง	100	100	100	100	28 ธ.ค. 2565	25 มิ.ย. 2566	07 ก.ค. 2566	180	192	-12	-6.667	29,905,000.00	29,904,773.88	226.12	0.001
5	แขวงทางหลวงลำปางที่ 2	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1157	ท่าล้อ - เมืองปาน	16+697	33+525	1	แห่ง	100	100	100	100	27 ธ.ค. 2565	24 ก.ค. 2566	07 ส.ค. 2566	210	224	-14	-6.667	74,987,514.00	74,986,570.97	943.03	0.001
6	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	107	เมืองงาม - แม่จัน	234+425	237+000	1	แห่ง	100	100	100	100	15 ธ.ค. 2565	12 มิ.ย. 2566	08 พ.ค. 2566	180	145	35	19.444	24,969,182.00	24,965,927.76	3,254.24	0.013
7	แขวงทางหลวงพะเยา	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1093	สบบง - ขุนห้วยไคร้	5+300	6+650	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	16 มิ.ย. 2566	180	189	-9	-5.000	19,953,562.03	19,923,536.49	30,025.54	0.150
8	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1209	บ้านเด่น - ท่าข้าวเปลือก	23+662	25+825	1	แห่ง	100	100	100	100	26 พ.ค. 2566	23 ส.ค. 2566	18 ส.ค. 2566	90	85	5	5.556	9,868,866.00	9,867,895.18	970.82	0.010
9	แขวงทางหลวงน่านที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1026	ผาเวียง - ปากนาย	31+750	32+825	1	แห่ง	100	100	100	100	27 ธ.ค. 2565	08 ก.ค. 2566	06 ก.ค. 2566	194	192	2	1.031	29,954,763.66	29,954,754.33	9.33	0.000
10	แขวงทางหลวงน่านที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1168	น้ำไส - น้ำตวง	34+500	36+800	1	แห่ง	100	100	100	100	20 ธ.ค. 2565	31 ก.ค. 2566	18 ก.ค. 2566	224	211	13	5.804	29,978,197.15	29,978,191.02	6.13	0.000
11	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1152 1152	บ้านดอน - พญาเม็งราย บ้านดอน - พญาเม็งราย	34+900 37+100	35+995 37+890	1	แห่ง	100	100	100	100	16 พ.ย. 2565	14 พ.ค. 2566	29 พ.ค. 2566	180	195	-15	-8.333	34,965,324.50	34,964,325.20	999.30	0.003
12	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1174 1174	ป่ามืน - แม่ต๋ำน้อย ป่ามืน - แม่ต๋ำน้อย	5+780 16+000	7+550 17+575	1	แห่ง	100	100	100	100	12 พ.ย. 2565	10 พ.ค. 2566	19 พ.ค. 2566	180	189	-9	-5.000	29,958,450.39	29,954,980.99	3,469.40	0.012
13	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	213	สมเด็จ - สร้างค้อ	97+300	99+560	1	แห่ง	100	100	100	100	12 พ.ย. 2565	10 พ.ค. 2566	31 พ.ค. 2566	180	201	-21	-11.667	29,507,000.00	29,506,954.90	45.10	0.000
14	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	213	สร้างค้อ - สกลนคร	154+192	156+250	1	แห่ง	100	100	100	100	08 พ.ย. 2565	06 พ.ค. 2566	23 พ.ค. 2566	180	197	-17	-9.444	34,622,000.00	34,621,891.72	108.28	0.000
15	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2339	ศรีวิชา - กวนบุ่น	21+470	22+345	1	แห่ง	100	100	100	100	11 พ.ย. 2565	09 พ.ค. 2566	22 พ.ค. 2566	180	193	-13	-7.222	19,683,000.00	19,682,786.66	213.34	0.001
16	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2346 2346	ดอนเชียงบาน - นาหว้า ดอนเชียงบาน - นาหว้า	19+000 24+119	23+600 25+200	2	แห่ง	100	100	100	100	05 พ.ย. 2565	03 พ.ค. 2566	10 พ.ค. 2566	180	187	-7	-3.889	39,423,000.00	39,422,768.08	231.92	0.001
17	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	227	บ้านผาสุก - วาริชภูมิ	157+245	158+500	1	แห่ง	100	100	100	100	22 พ.ย. 2565	20 เม.ย. 2566	28 ส.ค. 2566	150	280	-130	-86.667	29,638,000.00	29,474,629.40	163,370.60	0.551
18	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2379	เจริญศิลป์ - กุดนางขาม	0+000	0+200	1	แห่ง	100	100	100	100	08 พ.ย. 2565	06 เม.ย. 2566	03 เม.ย. 2566	150	147	3	2.000	24,533,000.00	24,531,715.50	1,284.50	0.005
19	แขวงทางหลวงหนองคาย	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	212	ปากสวย - น้ำเปา	43+960	44+894	1	แห่ง	100	100	100	100	17 พ.ย. 2565	15 พ.ค. 2566	22 พ.ค. 2566	180	187	-7	-3.889	34,620,000.00	34,619,835.33	164.67	0.000
20	แขวงทางหลวงหนองคาย	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2266	ศรีเชียงใหม่ - ห้วยทอน	7+700	12+800	1	แห่ง	100	100	100	100	15 พ.ย. 2565	13 พ.ค. 2566	26 พ.ค. 2566	180	193	-13	-7.222	29,307,000.00	29,306,831.19	168.81	0.001
21	แขวงทางหลวงตากที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1357	ทางเข้าเขื่อนภูมิพล	3+119	4+650	1	แห่ง	100	100	100	100	30 พ.ย. 2565	29 มี.ค. 2566	05 เม.ย. 2566	120	127	-7	-5.833	14,702,000.00	14,702,000.00	0.00	0.000
22	แขวงทางหลวงสุโขทัย	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1195	สุโขทัย - เตว็ดโน	4+775	5+975	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	20 มิ.ย. 2566	180	193	-13	-7.222	44,988,900.00	44,891,358.88	97,541.12	0.217
23	แขวงทางหลวงสุโขทัย	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1318	ปากน้ำ - ศรีนคร	15+075	16+645	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	23 พ.ค. 2566	180	165	15	8.333	19,696,900.00	19,695,795.30	1,104.70	0.006
24	แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1090	แม่สอด - ห้วยน้ำริน	41+925	43+400	1	แห่ง	100	100	100	100	15 ธ.ค. 2565	13 พ.ค. 2566	26 พ.ค. 2566	150	163	-13	-8.667	13,990,000.00	13,989,406.62	593.38	0.004
25	แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1090 1090	ห้วยน้ำริน - อุ้มผาง ห้วยน้ำริน - อุ้มผาง	142+516 147+750	143+830 153+200	1	แห่ง	100	100	100	100	30 พ.ย. 2565	27 ก.ค. 2566	24 ก.ค. 2566	240	237	3	1.250	81,443,000.00	81,332,734.89	110,265.11	0.135
26	แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1175	แม่ระมาด - ห้วยส้มป่อย	4+925	7+300	1	แห่ง	100	100	100	100	29 พ.ย. 2565	27 พ.ค. 2566	16 พ.ค. 2566	180	169	11	6.111	23,454,000.00	23,422,712.79	31,287.21	0.133
27	แขวงทางหลวงกำแพงเพชร	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1074	ทุ่งสนุ่น - บึงบ้าน	26+225	27+350	1	แห่ง	100	100	100	100	28 ธ.ค. 2565	25 มิ.ย. 2566	10 ก.ค. 2566	180	195	-15	-8.333	33,414,800.00	33,413,924.47	875.53	0.003
28	แขวงทางหลวงกำแพงเพชร	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1084	หาดชะอม - กำแพงเพชร	111+250	112+600	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 ก.ค. 2566	21 ก.ค. 2566	210	224	-14	-6.667	49,993,000.00	49,992,402.62	597.38	0.001
29	แขวงทางหลวงกำแพงเพชร	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1242	โค้งวิโล - เขาน้ำอุ่น	21+925	23+000	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	20 มิ.ย. 2566	180	193	-13	-7.222	34,723,000.00	34,722,817.00	183.00	0.001
30	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1065	พรานกระต่าย - หนองกุลา	26+717	28+300	1	แห่ง	100	100	100	100	19 พ.ย. 2565	17 พ.ค. 2566	28 มิ.ย. 2566	180	222	-42	-23.333	39,989,000.00	39,891,318.61	97,681.39	0.244
31	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1114	สันติบันเทิง - บางกระทุ่ม	18+710	20+490	1	แห่ง	100	100	100	100	19 พ.ย. 2565	16 มิ.ย. 2566	26 ก.ค. 2566	210	250	-40	-19.048	44,979,000.00	44,902,314.88	76,685.12	0.170
32	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1278	วังพิกุล - ลานกระบือ	9+925	12+603	1	แห่ง	100	100	100	100	19 พ.ย. 2565	17 พ.ค. 2566	16 มิ.ย. 2566	180	210	-30	-16.667	29,989,100.00	29,926,530.84	62,569.16	0.209
33	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2 (วังทอง)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	12	ร้องไพร่ - วังทอง	249+850	251+200	1	แห่ง	100	100	100	100	29 ธ.ค. 2565	25 ส.ค. 2566	21 ก.ย. 2566	240	267	-27	-11.250	49,827,000.00	49,496,877.38	330,122.62	0.663

34	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2 (วังทอง)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1086	มะขามสูง - วัดโบสถ์	17+850	18+850	1	แห่ง	100	100	100	100	16 พ.ย. 2565	14 พ.ค. 2566	02 มิ.ย. 2566	180	199	-19	-10.556	34,981,000.00	34,736,342.80	244,657.20	0.699
35	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2 (วังทอง)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1296	ท่างาม - โป่งแค	12+700	16+000	1	แห่ง	100	100	100	100	22 พ.ย. 2565	20 พ.ค. 2566	27 เม.ย. 2566	180	157	23	12.778	29,656,000.00	29,619,595.53	36,404.47	0.123
36	แขวงทางหลวงพิจิตร	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	113	เขาทราย - ชะมัง	84+600	86+243	1	แห่ง	100	100	100	100	17 พ.ย. 2565	15 พ.ค. 2566	26 พ.ค. 2566	180	191	-11	-6.111	39,545,000.00	39,540,168.97	4,831.03	0.012
37	แขวงทางหลวงพิจิตร	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1067	บางมูลนาก - หอไกร	2+506	3+750	1	แห่ง	100	100	100	100	17 พ.ย. 2565	14 มิ.ย. 2566	03 ก.ค. 2566	210	229	-19	-9.048	49,928,000.00	49,914,765.66	13,234.34	0.027
38	แขวงทางหลวงพิจิตร	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1068 1276	คลองคะเชนทร์ - โพธิ์ประทับช้าง สี่แยกหนองหัวปลวก - วังจิก	12+960 16+370	14+450 16+578	1	แห่ง	100	100	100	100	17 พ.ย. 2565	15 พ.ค. 2566	15 มิ.ย. 2566	180	211	-31	-17.222	39,556,000.00	39,509,574.84	46,425.16	0.117
39	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	117	พญาแมน - ไร่อ้อย	201+913	205+050	1	แห่ง	100	100	100	100	24 พ.ย. 2565	22 พ.ค. 2566	22 พ.ค. 2566	180	180	0	0.000	26,402,100.00	26,401,025.36	1,074.64	0.004
40	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1196	วังโป่ง - ด่านแม่คำมัน	5+270	8+114	1	แห่ง	100	100	100	100	23 พ.ย. 2565	21 พ.ค. 2566	22 พ.ค. 2566	180	181	-1	-0.556	24,547,700.00	24,546,896.39	803.61	0.003
41	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1246	หนองกวาง - แสนตัน	0+067	3+412	1	แห่ง	100	100	100	100	08 ธ.ค. 2565	05 มิ.ย. 2566	19 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	29,278,300.00	29,277,367.20	932.80	0.003
42	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1045	วังสัฏบ - เชื่อนสิริกิติ์	21+500	21+900	1	แห่ง	100	100	100	100	17 พ.ย. 2565	15 เม.ย. 2566	28 เม.ย. 2566	150	163	-13	-8.667	9,858,000.00	9,847,599.30	10,400.70	0.106
43	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2275	ห้วยไร่ - ห้วยใหญ่	113+800	124+500	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 ก.ค. 2566	18 ก.ค. 2566	210	224	-14	-6.667	76,960,000.00	76,959,441.92	558.08	0.001
44	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2278	ห้วนา - กกโอ	9+000	18+135	1	แห่ง	100	100	100	100	14 ธ.ค. 2565	11 ก.ค. 2566	25 ก.ค. 2566	210	224	-14	-6.667	77,200,000.00	77,186,295.07	13,704.93	0.018
45	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2 (บึงสามพัน)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	113	สามแยกวังชมภู - ชนแดน	16+300	18+700	1	แห่ง	100	100	100	100	16 พ.ย. 2565	14 พ.ค. 2566	24 พ.ค. 2566	180	190	-10	-5.556	24,730,000.00	24,728,949.80	1,050.20	0.004
46	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2 (บึงสามพัน)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1191	ห้ายตง - วังหิน	2+860	6+860	1	แห่ง	100	100	100	100	16 พ.ย. 2565	14 เม.ย. 2566	28 เม.ย. 2566	150	164	-14	-9.333	39,700,000.00	39,699,372.79	627.21	0.002
47	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2 (บึงสามพัน)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2275	ซับลังกา - แยกศรีเทพ	21+950	29+700	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ม.ค. 2566	08 ก.ค. 2566	22 มิ.ย. 2566	180	164	16	8.889	79,700,000.00	79,699,853.98	146.02	0.000
48	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2 (บึงสามพัน)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2275	แยกศรีเทพ - ซับบอน	57+400	63+800	1	แห่ง	100	100	100	100	22 พ.ย. 2565	20 พ.ค. 2566	02 มิ.ย. 2566	180	193	-13	-7.222	79,648,000.00	79,578,001.41	69,998.59	0.088
49	แขวงทางหลวงเลยที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	211	ห้วยเขียงดา - ปากชม	136+743	143+740	1	แห่ง	100	100	100	100	29 พ.ย. 2565	26 มิ.ย. 2566	30 มิ.ค. 2566	210	122	88	41.905	76,300,000.00	76,299,955.30	44.70	0.000
50	แขวงทางหลวงเลยที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2138	บ้านใหม่ - นาด้วง	4+829	11+120	1	แห่ง	100	100	100	100	29 พ.ย. 2565	26 มิ.ย. 2566	19 มิ.ย. 2566	210	203	7	3.333	77,993,000.00	77,992,191.76	808.24	0.001
51	แขวงทางหลวงเลยที่ 2 (ด่านซ้าย)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	21	โคกงาม - หนองบง	349+250	350+225	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ม.ค. 2566	08 ก.ค. 2566	17 ก.ค. 2566	180	189	-9	-5.000	23,568,000.00	23,546,251.85	21,748.15	0.092
52	แขวงทางหลวงเลยที่ 2 (ด่านซ้าย)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2013	บ่อไพร์ - โคกงาม	62+782	71+000	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 ก.ค. 2566	26 มิ.ย. 2566	210	202	8	3.810	77,750,000.00	77,749,774.71	225.29	0.000
53	แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2097	นาคำไฮ - หนองแวง	26+125	30+305	1	แห่ง	100	100	100	100	01 ธ.ค. 2565	29 พ.ค. 2566	09 มิ.ย. 2566	180	191	-11	-6.111	38,840,000.00	38,838,855.61	1,144.39	0.003
54	แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2133	ศรีบุญเรือง - ภูเวียง	16+700	18+125	1	แห่ง	100	100	100	100	21 ธ.ค. 2565	19 พ.ค. 2566	02 มิ.ย. 2566	150	164	-14	-9.333	19,450,000.00	19,449,207.16	792.84	0.004
55	แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2146	หนองบัวลำภู - เชื่อนอุบลรัตน์	31+910	33+550	1	แห่ง	100	100	100	100	23 ธ.ค. 2565	20 มิ.ย. 2566	03 ส.ค. 2566	180	224	-44	-24.444	26,770,000.00	26,738,700.83	31,299.17	0.117
56	แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2420	ศรีบุญเรือง - นากลาง	0+067	1+690	1	แห่ง	100	100	100	100	14 ม.ค. 2566	12 ก.ค. 2566	19 ก.ค. 2566	180	187	-7	-3.889	23,420,000.00	23,419,248.70	751.30	0.003
57	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2	ท่าพระ - ขอนแก่น	330+125	331+700	1	แห่ง	100	100	100	100	14 ธ.ค. 2565	11 มิ.ย. 2566	18 ส.ค. 2566	180	248	-68	-37.778	49,974,896.12	49,974,265.45	630.67	0.001
58	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	12	ขอนแก่น - พรหมนิมิตร	562+400	563+815	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	20 มิ.ย. 2566	180	193	-13	-7.222	39,552,738.78	39,552,228.79	509.99	0.001
59	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	230	ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันตก	10+300	15+000	1	แห่ง	100	100	100	100	08 ธ.ค. 2565	05 มิ.ย. 2566	27 มิ.ค. 2566	180	110	70	38.889	49,953,684.10	49,953,664.34	19.76	0.000
60	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	230	ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันออก	22+500	25+250	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	21 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	49,974,726.30	49,974,666.96	59.34	0.000
61	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	230	ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันออก	41+300	44+300	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ธ.ค. 2565	31 พ.ค. 2566	14 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	49,944,784.16	49,944,098.06	686.10	0.001
62	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2039	น้ำพอง - น้ำอ้อม	33+230	34+545	1	แห่ง	100	100	100	100	20 ก.ค. 2566	17 ต.ค. 2566	16 ส.ค. 2566	90	28	62	68.889	9,869,044.56	9,869,044.56	0.00	0.000
63	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2183	โคกท่า - ท่าหิน	31+800	33+234	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ธ.ค. 2565	31 พ.ค. 2566	14 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	39,754,834.72	39,754,825.08	9.64	0.000
64	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2322	โคกสูง - หนองกุงใหญ่	65+075	68+750	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	19 พ.ค. 2566	180	161	19	10.556	44,871,422.60	44,871,196.96	225.64	0.001
65	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2322	หนองกุงใหญ่ - กุดจิก	102+800	104+050	1	แห่ง	100	100	100	100	25 ก.ค. 2566	22 ต.ค. 2566	29 ส.ค. 2566	90	36	54	60.000	9,883,788.14	9,883,788.14	0.00	0.000
66	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	210 216	อุดรธานี - นิคมเชียงพิณ ถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานีด้านทิศตะวันตก	0+000 8+150	0+290 8+550	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ม.ค. 2566	08 ก.ค. 2566	14 ก.ค. 2566	180	186	-6	-3.333	24,978,718.12	24,978,629.84	88.28	0.000
67	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2316	ท่ายม - บ้านเหล่า	24+450	26+275	1	แห่ง	100	100	100	100	23 พ.ย. 2565	21 พ.ค. 2566	10 มิ.ค. 2566	180	108	72	40.000	24,651,044.00	24,650,929.90	114.10	0.000
68	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 (หนองหาน)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2022	นิคม - บ้านดุง	53+760	55+395	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	08 พ.ค. 2566	16 มิ.ค. 2566	150	97	53	35.333	19,967,225.40	19,967,063.09	162.31	0.001
69	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 (หนองหาน)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2231	ไชนสวรรค์ - ท่าไฮ	3+495	4+300	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	08 พ.ค. 2566	22 พ.ค. 2566	150	164	-14	-9.333	14,980,653.10	14,980,274.68	378.42	0.003
70	แขวงทางหลวงชัยภูมิ	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	205	คำปิง - หนองบัวโคก	164+923	166+000	1	แห่ง	100	100	100	100	29 พ.ย. 2565	27 พ.ค. 2566	09 มิ.ย. 2566	180	193	-13	-7.222	34,716,217.06	34,710,179.84	6,037.22	0.017
71	แขวงทางหลวงชัยภูมิ	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2359	หนองบัวแดง - แคลมทอง	2+300	7+300	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 ก.ค. 2566	17 ก.ค. 2566	210	223	-13	-6.190	79,692,407.19	79,691,771.66	635.53	0.001
72	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 2 (ชุมแพ)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	201	บ้านแท่ - ท่าเดื่อ	203+800	204+504	1	แห่ง	100	100	100	100	30 พ.ค. 2566	26 ก.ย. 2566	25 ก.ค. 2566	120	57	63	52.500	9,978,657.85	9,978,657.85	0.00	0.000
73	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2062	บ้านหุ่ม - มัญจาศีรี	36+800	37+600	1	แห่ง	100	100	100	100	30 พ.ย. 2565	28 พ.ค. 2566	26 พ.ค. 2566	180	178	2	1.111	29,859,815.95	29,859,490.59	325.36	0.001
74	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2233	พล - ท่านางแนว	0+100	5+500	1	แห่ง	100	100	100	100	22 ธ.ค. 2565	19 ก.ค. 2566	17 ก.ค. 2566	210	208	2	0.952	79,317,240.45	79,211,833.39	105,407.06	0.133
75	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2297	บ้านลาน - เปือยน้อย	8+530	13+883	1	แห่ง	100	100	100	100	21 ธ.ค. 2565	18 ก.ค. 2566	20 มิ.ย. 2566	210	182	28	13.333	77,975,226.53	77,975,109.48	117.05	0.000
76	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2440	ทางพาด - พล	35+300	36+300	1	แห่ง	100	100	100	100	01 ธ.ค. 2565	28 มิ.ย. 2566	10 ก.ค. 2566	210	222	-12	-5.714	39,782,402.76	39,782,273.13	129.63	0.000
77	แขวงทางหลวงมหาสารคาม	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2040	วาปีปทุม - พยัคฆภูมิพิสัย	71+389	71+861	1	แห่ง	100	100	100	100	01 มิ.ย. 2566	29 ส.ค. 2566	23 มิ.ย. 2566	90	23	67	74.444	9,830,000.00	9,829,359.36	640.64	0.007
78	แขวงทางหลวงมหาสารคาม	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2380	หนองบลิง - บ้านสนาม	14+671	28+483	1	แห่ง	100	100	100	100	18 พ.ย. 2565	15 มิ.ย. 2566	10 ม.ค. 2566	210	54	156	74.286	79,788,240.00	79,786,369.68	1,870.32	0.002
79	แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	215	ร้อยเอ็ด - สุวรรณภูมิ	18+075	18+985	1	แห่ง	100	100	100	100	17 พ.ย. 2565	15 พ.ค. 2566	25 พ.ค. 2566	180	190	-10	-5.556	29,773,000.00	29,769,851.31	3,148.69	0.011
80	แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	12	บ้านหลุบ - นาใคร้	667+600	668+360	1	แห่ง	100	100	100	100	13 พ.ค. 2566	10 ส.ค. 2566	27 ก.ค. 2566	90	76	14	15.556	9,484,100.00	9,484,100.00	0.00	0.000
81	แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2156	ยางตลาด - บ้านเสียว	2+500	9+268	1	แห่ง	100	100	100	100	19 พ.ย. 2565	16 มิ.ย. 2566	21 มิ.ย. 2566	210	215	-5	-2.381	79,288,200.00	79,224,704.19	63,495.81	0.080
82	แขวงทางหลวงสุรินทร์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	214	เชื้อเพลิง - ปราสาท	214+000	214+922	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	05 พ.ค. 2566	19 พ.ค. 2566	150	164	-14	-9.333	17,607,300.00	17,607,113.32	186.68	0.001
83	แขวงทางหลวงสุรินทร์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	226	ลำน้ำชี - บ้านหม่า	187+930	188+800	1	แห่ง	100	100	100	100	04 พ.ย. 2565	02 พ.ค. 2566	26 เม.ย. 2566	180	174	6	3.333	24,666,000.00	24,665,937.58	62.42	0.000
84	แขวงทางหลวงสุรินทร์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2079 2079	รัตนบุรี - ห้วยจริง รัตนบุรี - ห้วยจริง	5+085 17+120	8+685 21+085	2	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 ก.ค. 2566	29 พ.ค. 2566	210	174	36	17.143	80,532,800.00	80,532,797.80	2.20	0.000
85	แขวงทางหลวงสุรินทร์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2081 2081	ตาอะ - ลำพังชู ตาอะ - ลำพังชู	12+880 15+510	13+240 16+280	2	แห่ง	100	100	100	100	12 พ.ย. 2565	10 พ.ค. 2566	22 พ.ค. 2566	180	192	-12	-6.667	29,969,000.00	29,968,972.80	27.20	0.000
86	แขวงทางหลวงสุรินทร์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2333	หนองสนิท - ศรีสำโรง	15+500	16+450	1	แห่ง	100	100	100	100	05 พ.ย. 2565	03 เม.ย. 2566	25 พ.ค. 2566	150	202	-52	-34.667	24,851,700.00	24,847,803.32	3,896.68	0.016
87	แขวงทางหลวงสุรินทร์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2334 2334	จอมพระ - ศีขรภูมิ จอมพระ - ศีขรภูมิ	10+000 17+550	12+650 23+000	2	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 ก.ค. 2566	23 มิ.ย. 2566	210	199	11	5.238	79,566,000.00	79,565,999.15	0.85	0.000
88	แขวงทางหลวงสุรินทร์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2371	ศีขรภูมิ - ศรีณรงค์	10+600	14+785	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 มิ.ย. 2566	26 พ.ค. 2566	180	171	9	5.000	37,542,000.00	37,541,856.81	143.19	0.000
89	แขวงทางหลวงสุรินทร์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2487	เทศบาลเมืองสุรินทร์ - บ้านโสน	0+000	0+689	1	แห่ง	100	100	100	100	01 พ.ย. 2565	30 มี.ค. 2566	29 มิ.ย. 2566	150	241	-91	-60.667	9,934,000.00	9,933,818.52	181.48	0.002
90	แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	231	ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี	17+843	18+500	1	แห่ง	100	100	100	100	26 พ.ย. 2565	24 พ.ค. 2566	07 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	29,987,000.00	29,986,987.79	12.21	0.000

91	แขวงทางหลวงอำนาจเจริญ	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2210	ชบึ้ง - น้ำปลีก	11+370	12+950	1	แห่ง	100	100	100	100	09 ธ.ค. 2565	06 มิ.ย. 2566	19 มิ.ย. 2566	180	193	-13	-7.222	29,466,130.00	29,466,052.36	77.64	0.000
92	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	221	ศรีสะเกษ - ภูเงิน	17+230	18+000	1	แห่ง	100	100	100	100	17 พ.ย. 2565	15 พ.ค. 2566	26 พ.ค. 2566	180	191	-11	-6.111	24,984,000.00	24,983,996.30	3.70	0.000
93	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2349	หัวช้าง - บึงบูรพ์	11+100	12+113	1	แห่ง	100	100	100	100	30 พ.ย. 2565	28 พ.ค. 2566	09 มิ.ย. 2566	180	192	-12	-6.667	29,940,000.00	29,938,159.70	1,840.30	0.006
94	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	202	ดอนตะหนิน - ตลาดไทร	89+990	91+000	1	แห่ง	100	100	100	100	04 พ.ย. 2565	02 พ.ค. 2566	24 เม.ย. 2566	180	172	8	4.444	43,865,000.00	43,854,003.72	10,996.28	0.025
95	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2067	ในนสูง - ขามสะแกแสง	15+975	16+900	1	แห่ง	100	100	100	100	08 พ.ย. 2565	06 พ.ค. 2566	01 มิ.ค. 2566	180	114	66	36.667	39,146,000.00	39,145,980.75	19.25	0.000
96	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2150	บ้านวัด - คง	11+000	12+300	1	แห่ง	100	100	100	100	05 พ.ย. 2565	03 พ.ค. 2566	10 เม.ย. 2566	180	157	23	12.778	38,754,000.00	38,753,465.78	534.22	0.001
97	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2160	คง - บ้านเหลื่อม	27+400	29+260	1	แห่ง	100	100	100	100	26 พ.ย. 2565	24 พ.ค. 2566	27 มี.ค. 2566	180	122	58	32.222	29,973,000.00	29,971,712.51	1,287.49	0.004
98	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2226	วังหิน - หนองบางดำ	17+900	18+875	1	แห่ง	100	100	100	100	04 พ.ย. 2565	02 พ.ค. 2566	16 พ.ค. 2566	180	194	-14	-7.778	43,825,000.00	43,824,476.52	523.48	0.001
99	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2369	พระทองคำ - ตอนไผ่	43+650	45+750	1	แห่ง	100	100	100	100	09 พ.ย. 2565	07 พ.ค. 2566	27 มี.ค. 2566	180	139	41	22.778	29,206,000.00	29,205,462.02	537.98	0.002
100	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2369	ตอนไผ่ - แก้งสนามนาง	60+750	62+100	1	แห่ง	100	100	100	100	08 ธ.ค. 2565	05 มิ.ย. 2566	18 เม.ย. 2566	180	132	48	26.667	19,444,404.90	19,443,126.51	1,278.39	0.007
101	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2235	หนองสาหร่าย - หนองสองห้อง	4+300	6+300	1	แห่ง	100	100	100	100	08 พ.ย. 2565	06 พ.ค. 2566	03 เม.ย. 2566	180	147	33	18.333	33,911,000.00	33,910,998.53	1.47	0.000
102	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2247	ปากไผ่ - ปากช่อง	59+525	63+150	1	แห่ง	100	100	100	100	22 ธ.ค. 2565	19 ก.ค. 2566	22 มิ.ย. 2566	210	183	27	12.857	58,463,000.00	58,462,950.12	49.88	0.000
103	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	224	พะโค - หนองสนวน	61+810	62+400	1	แห่ง	100	100	100	100	15 พ.ย. 2565	13 เม.ย. 2566	27 เม.ย. 2566	150	164	-14	-9.333	24,489,600.00	24,489,585.55	14.45	0.000
104	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	224	หนองด่อ - ตาเมียง	132+815	134+150	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ธ.ค. 2565	31 พ.ค. 2566	04 เม.ย. 2566	180	123	57	31.667	39,533,000.00	39,532,925.29	74.71	0.000
105	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	348	ช่องตะโก - น้อยสะแกกวน	103+600	104+540	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 มิ.ย. 2566	16 มิ.ย. 2566	180	192	-12	-6.667	39,772,000.00	39,771,894.11	105.89	0.000
106	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2074	คูเมือง - ลำน้ำมูล	44+820	45+620	1	แห่ง	100	100	100	100	08 ธ.ค. 2565	06 พ.ค. 2566	19 ก.ค. 2566	150	224	-74	-49.333	27,822,000.00	27,818,744.93	3,255.07	0.012
107	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2117	ตะโก - เขาพนมรุ้ง	5+575	6+425	1	แห่ง	100	100	100	100	08 ธ.ค. 2565	06 พ.ค. 2566	10 เม.ย. 2566	150	124	26	17.333	19,840,600.00	19,840,248.19	351.81	0.002
108	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2208	ห้วยละเวี้ย - ระกา	27+390	28+000	1	แห่ง	100	100	100	100	17 พ.ย. 2565	15 พ.ค. 2566	29 พ.ค. 2566	180	194	-14	-7.778	31,416,000.00	31,415,793.33	206.67	0.001
109	แขวงทางหลวงปราจีนบุรี	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3070	ศรีมโหสถ - ศรีมหาโพธิ	11+990	12+450	1	แห่ง	100	100	100	100	30 พ.ย. 2565	28 พ.ค. 2566	08 มิ.ย. 2566	180	191	-11	-6.111	19,595,000.00	19,585,070.52	9,929.48	0.051
110	แขวงทางหลวงปราจีนบุรี	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3076	บางหอย - วังขอน	24+520	25+539	1	แห่ง	100	100	100	100	21 ธ.ค. 2565	18 มิ.ย. 2566	30 มิ.ย. 2566	180	192	-12	-6.667	29,260,000.00	27,737,511.63	1,522,488.37	5.203
111	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3395	วัฒนานคร - โคคลาน	68+350	69+300	1	แห่ง	100	100	100	100	18 พ.ย. 2565	16 พ.ค. 2566	27 เม.ย. 2566	180	161	19	10.556	34,325,000.00	34,324,676.84	323.16	0.001
112	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1	หนองม่วง - ลำพยนต์	209+815	210+648	1	แห่ง	100	100	100	100	21 ธ.ค. 2565	18 มิ.ย. 2566	20 มิ.ย. 2566	180	182	-2	-1.111	14,748,903.00	14,741,431.58	7,471.42	0.051
113	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3354	สระใหญ่ - ซอนม่วง	13+750	16+959	1	แห่ง	100	100	100	100	21 ธ.ค. 2565	18 มิ.ย. 2566	03 ก.ค. 2566	180	195	-15	-8.333	39,978,942.00	39,978,904.17	37.83	0.000
114	แขวงทางหลวงสระบุรี	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2	ตาลเดี่ยว - ซับบอน	9+560	10+125	1	แห่ง	100	100	100	100	16 ธ.ค. 2565	13 มิ.ย. 2566	24 ก.ค. 2566	180	221	-41	-22.778	34,922,000.00	34,921,919.17	80.83	0.000
115	แขวงทางหลวงสิงห์บุรี	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3030	ดงมะขามเทศ - บางระจัน	3+735	4+500	1	แห่ง	100	100	100	100	29 ธ.ค. 2565	26 มิ.ย. 2566	10 ก.ค. 2566	180	194	-14	-7.778	23,578,900.00	23,578,885.61	14.39	0.000
116	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	205 205	ม่วงค่อม - คลองห้วยไผ่ คลองห้วยไผ่ - เทศบาลลำนารายณ์	57+283 59+031	59+031 59+080	1	แห่ง	100	100	100	100	15 ธ.ค. 2565	12 มิ.ย. 2566	10 ส.ค. 2566	180	239	-59	-32.778	38,237,900.00	38,237,893.75	6.25	0.000
117	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	205	คลองห้วยไผ่ - เทศบาลลำนารายณ์	69+950	71+000	1	แห่ง	100	100	100	100	15 ธ.ค. 2565	12 มิ.ย. 2566	11 ส.ค. 2566	180	240	-60	-33.333	49,963,000.00	49,962,986.72	13.28	0.000
118	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2243	สี่แยกบัวชุม - โป่งเกตุ	19+610	21+700	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	08 พ.ค. 2566	25 พ.ค. 2566	150	167	-17	-11.333	19,200,000.00	19,190,072.99	9,927.01	0.052
119	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำนารายณ์)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	2321	ใหม่สามัคคี - นิยมชัย	26+550	32+950	1	แห่ง	100	100	100	100	27 ธ.ค. 2565	23 ส.ค. 2566	24 ก.ค. 2566	240	210	30	12.500	82,594,000.00	82,593,058.19	941.81	0.001
120	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1084	ป่าแดง - หาดขอม	5+000	7+400	1	แห่ง	100	100	100	100	21 ธ.ค. 2565	18 มิ.ย. 2566	10 เม.ย. 2566	180	111	69	38.333	24,630,000.00	24,629,535.01	464.99	0.002
121	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3327	เนินมะกอก - นิคมเขาบ่อแก้ว	4+475	6+000	1	แห่ง	100	100	100	100	28 ก.พ. 2566	26 ส.ค. 2566	15 ส.ค. 2566	180	169	11	6.111	29,866,000.00	29,859,679.71	6,320.29	0.021
122	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1	ลำพยนต์ - เกษตรชัย	221+400	222+300	1	แห่ง	100	100	100	100	15 ธ.ค. 2565	12 มิ.ย. 2566	25 เม.ย. 2566	180	132	48	26.667	29,950,000.00	29,949,995.60	4.40	0.000
123	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1119	น้ำสาดเหนือ - หนองผักหวาน	0+050	1+800	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	08 พ.ค. 2566	10 พ.ค. 2566	150	152	-2	-1.333	19,970,000.00	19,969,378.53	621.47	0.003
124	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3327	นิคมเขาบ่อแก้ว - โค้งวิจารณ์	23+880	25+220	1	แห่ง	100	100	100	100	14 ก.ย. 2566	12 ธ.ค. 2566	28 ก.ย. 2566	90	15	75	83.333	9,855,000.00	9,855,000.00	0.00	0.000
125	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3331	หนองพิกุล - ใหม่สามัคคี	0+200	6+550	1	แห่ง	100	100	100	100	09 ธ.ค. 2565	06 ก.ค. 2566	17 ก.ค. 2566	210	221	-11	-5.238	78,976,000.00	78,975,866.48	133.52	0.000
126	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3038	ดอนเจดีย์ - ศรีประจันต์	7+820	8+425	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	16 มิ.ย. 2566	180	189	-9	-5.000	29,983,441.00	29,983,350.50	90.50	0.000
127	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3460	สระแก้ว - หนองโดก	0+056	5+625	1	แห่ง	100	100	100	100	29 ธ.ค. 2565	26 ก.ค. 2566	09 ส.ค. 2566	210	224	-14	-6.667	79,390,000.00	79,389,667.94	332.06	0.000
128	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อู่ทอง)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3086	ทุ่งมะสังข์ - ปลักประดู่	41+300	42+620	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ม.ค. 2566	05 ก.ค. 2566	12 ก.ค. 2566	180	187	-7	-3.889	34,980,000.00	32,724,174.56	2,255,825.44	6.449
129	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อู่ทอง)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3342	วังขอน - บ่อพลอย	19+240	20+425	1	แห่ง	100	100	100	100	19 พ.ย. 2565	17 พ.ค. 2566	31 พ.ค. 2566	180	194	-14	-7.778	24,440,000.00	24,439,893.34	106.66	0.000
130	แขวงทางหลวงชัยนาท	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	311	บ้านม้า - ชัยนาท	64+750	65+725	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ธ.ค. 2565	31 พ.ค. 2566	03 เม.ย. 2566	180	122	58	32.222	29,366,700.00	29,359,337.50	7,362.50	0.025
131	แขวงทางหลวงชัยนาท	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3212 3212	คุ้งสำเภา - ไร่พัฒนา คุ้งสำเภา - ไร่พัฒนา	8+085 8+636	8+536 8+800	2	แห่ง	100	100	100	100	06 ม.ค. 2566	04 ก.ค. 2566	20 ก.ย. 2566	180	258	-78	-43.333	29,984,400.00	29,984,267.70	132.30	0.000
132	แขวงทางหลวงชัยนาท	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3454	แยกเข้าโรงเรียนครูประชาสรรค์ - สะพานของโครงการชัญสูตร	0+013	1+735	1	แห่ง	100	100	100	100	27 ธ.ค. 2565	24 มิ.ย. 2566	07 ก.ค. 2566	180	193	-13	-7.222	29,978,000.00	29,924,507.40	53,492.60	0.178
133	แขวงทางหลวงอ่างทอง	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	309	แยกที่ดิน - ไชโย	59+400	60+580	1	แห่ง	100	100	100	100	30 พ.ย. 2565	27 มิ.ย. 2566	11 ก.ค. 2566	210	224	-14	-6.667	39,880,000.00	39,853,901.50	26,098.50	0.065
134	แขวงทางหลวงอ่างทอง	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3267	อ่างทอง - เจ้าปลุก	0+000	2+310	1	แห่ง	100	100	100	100	24 ธ.ค. 2565	21 มิ.ย. 2566	24 ก.ค. 2566	180	213	-33	-18.333	34,950,000.00	34,949,801.50	198.50	0.001
135	แขวงทางหลวงสมุทรสาคร	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	35	สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก - นาโคก	45+550	45+960	1	แห่ง	100	100	100	100	23 ธ.ค. 2565	20 มิ.ย. 2566	04 ก.ค. 2566	180	194	-14	-7.778	39,902,000.00	39,819,940.90	82,059.10	0.206
136	แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3240	หนองปรือ - สำนักตะแบก	8+760	10+140	1	แห่ง	100	100	100	100	02 ธ.ค. 2565	30 พ.ค. 2566	31 พ.ค. 2566	180	181	-1	-0.556	15,651,000.00	15,376,545.60	274,454.40	1.754
137	แขวงทางหลวงชุมพร	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4134	หลังสวน - ละแม	6+925	7+675	1	แห่ง	100	100	100	100	15 ธ.ค. 2565	12 ก.ค. 2566	29 พ.ค. 2566	210	166	44	20.952	19,939,224.00	19,923,540.53	15,683.47	0.079
138	แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3218	หัวหิน - โป่งแย้	12+455	13+720	1	แห่ง	100	100	100	100	09 ธ.ค. 2565	06 มิ.ย. 2566	20 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	29,974,000.00	29,900,360.04	73,639.96	0.246
139	แขวงทางหลวงราชบุรี	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3090	บ้านเลือก - หนองตากยา	18+515	20+450	1	แห่ง	100	100	100	100	15 ธ.ค. 2565	12 มิ.ย. 2566	30 มิ.ย. 2566	180	198	-18	-10.000	29,964,300.00	29,956,101.94	8,198.06	0.027
140	แขวงทางหลวงราชบุรี	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3206	ห้วยศาลา - จอมบึง	69+925	72+580	1	แห่ง	100	100	100	100	14 ธ.ค. 2565	11 มิ.ย. 2566	26 มิ.ย. 2566	180	195	-15	-8.333	29,889,500.00	29,873,062.26	16,437.74	0.055
141	แขวงทางหลวงราชบุรี	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3208	น้ำพุ - เหมืองหาบค้างคาว	57+395	59+800	1	แห่ง	100	100	100	100	15 ธ.ค. 2565	12 มิ.ย. 2566	26 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	29,919,600.00	29,841,710.10	77,889.90	0.260
142	แขวงทางหลวงสมุทรสงคราม	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	35	นาโคก - แพรกหนามแดง	73+950	75+150	1	แห่ง	100	100	100	100	20 ธ.ค. 2565	17 มิ.ย. 2566	26 มิ.ย. 2566	180	189	-9	-5.000	29,965,300.00	29,965,216.34	83.66	0.000
143	แขวงทางหลวงสมุทรสงคราม	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	325	บางแพ - บางพรม	17+200	18+500	1	แห่ง	100	100	100	100	20 ธ.ค. 2565	17 มิ.ย. 2566	19 ก.ค. 2566	180	212	-32	-17.778	24,994,000.00	24,987,435.49	6,564.51	0.026
144	แขวงทางหลวงสมุทรสงคราม	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3088	ราชบุรี - ปากท่อ	1+135	3+300	2	แห่ง	100	100	100	100	20 ธ.ค. 2565	17 มิ.ย. 2566	30 มิ.ย. 2566	180	193	-13	-7.222	29,984,600.00	29,984,456.79	143.21	0.000
145	แขวงทางหลวงเพชรบุรี	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	3499	วังไคร้ - เขื่อนแก่งกระจาน	13+400	15+300	1	แห่ง	100	100	100	100	02 ธ.ค. 2565	30 พ.ค. 2566	22 พ.ค. 2566	180	172	8	4.444	33,482,700.00	33,430,279.41	52,420.59	0.157
146	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4015	บ้านตาล - เขาธง	0+000	1+475	1	แห่ง	100	100	100	100	15 พ.ย. 2565	12 มิ.ย. 2566	26 มิ.ย. 2566	210	224	-14	-6.667	29,089,728.00	29,027,512.01	62,215.99	0.214
147	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4016	นครศรีธรรมราช - พรหมคีรี	17+600	18+729	1	แห่ง	100	100	100	100	26 พ.ย. 2565	23 ก.ค. 2566	05 ส.ค. 2566	240	253	-13	-5.417	38,629,813.00	38,489,278.90	140,534.10	0.364
148	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1 (พุนพิน)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4011	เชิงสมอ - พุมเรียง	0+065	1+262	1	แห่ง	100	100	100	100	23 พ.ย. 2565	20 มิ.ย. 2566	04 ก.ย. 2566	210	286	-76	-36.190	44,979,000.00	42,098,855.11	2,880,144.89	6.403
149	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1 (พุนพิน)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4114	สมอทอง - ชายทะเล	0+100	1+100	1	แห่ง	100	100	100	100	18 พ.ย. 2565	15 มิ.ย. 2566	25 ส.ค. 2566	210	281	-71	-33.810	29,898,000.00	29,162,749.94	735,250.06	2.459
150	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 2 (หุ่งสง)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4230	ควนไม้แดง - ละอาวหวาน	4+800	7+150	1	แห่ง	100	100	100	100	18 พ.ย. 2565	16 เม.ย. 2566	01 พ.ค. 2566	150	165	-15	-10.000	19,277,496.00	19,277,375.35	120.65	0.001
151	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 2 (กาญจนดิษฐ์)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4178	น้ำเกลี้ยง - หนองคุก	0+000	0+400	1	แห่ง	100	100	100	100	18 พ.ย. 2565	15 มิ.ย. 2566	14 ก.ค. 2566	210	239	-29	-13.810	23,818,000.00	23,066,010.14	751,989.86	3.157
152	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4009	บางสวรรค์ - บางหล่อ	110+500	111+700	1	แห่ง	100	100	100	100	30 พ.ย. 2565	28 เม.ย. 2566	12 พ.ค. 2566	150	164	-14	-9.333	29,281,182.00	29,281,037.99	144.01	0.000

153	แขวงทางหลวงตรัง	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4235	บ้านนา - ปากปรน - บกหัก	16+475	18+140	1	แห่ง	100	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	09 มิ.ย. 2566	180	182	-2	-1.111	28,155,164.00	28,129,844.65	25,319.35	0.090
154	แขวงทางหลวงตรัง	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4261	ป่าเตียว - พุ่งค่าย	6+650	8+500	1	แห่ง	100	100	100	100	100	09 ธ.ค. 2565	06 มิ.ย. 2566	16 มิ.ย. 2566	180	190	-10	-5.556	28,329,199.00	28,279,793.91	49,405.09	0.174
155	แขวงทางหลวงตรัง	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4264	บ้านช่อง - หาดเลา	7+350	9+100	1	แห่ง	100	100	100	100	100	09 ธ.ค. 2565	06 มิ.ย. 2566	12 มิ.ย. 2566	180	186	-6	-3.333	29,886,819.00	29,805,682.57	81,136.43	0.271
156	แขวงทางหลวงตรัง	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4269	ห้วยยอด - คลองมวน	3+450	6+275	1	แห่ง	100	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 ก.ค. 2566	22 มิ.ย. 2566	210	195	15	7.143	46,808,246.00	46,808,188.57	57.43	0.000
157	แขวงทางหลวงพังงา	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4197	เขาต่อ - ปลายพระยา	10+500	11+600	1	แห่ง	100	100	100	100	100	30 พ.ย. 2565	27 มิ.ย. 2566	11 ส.ค. 2566	210	255	-45	-21.429	41,775,000.00	41,322,755.28	452,244.72	1.083
158	แขวงทางหลวงระนอง	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4	กระบุรี - หงาว	593+715	595+525	1	แห่ง	100	100	100	100	100	01 ก.พ. 2566	29 ส.ค. 2566	24 ส.ค. 2566	210	205	5	2.381	59,220,560.00	55,330,728.83	3,889,831.17	6.568
159	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4287	ท่าชะมวง - ควนลัง	10+270	11+010	1	แห่ง	100	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	10 ก.ค. 2566	180	213	-33	-18.333	29,940,000.00	29,799,951.34	140,048.66	0.468
160	แขวงทางหลวงยะลา	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4067	โกตาบารู - แบหอ	1+500	6+700	1	แห่ง	100	100	100	100	100	16 พ.ย. 2565	12 ส.ค. 2566	21 ส.ค. 2566	270	279	-9	-3.333	84,000,000.00	83,999,964.65	35.35	0.000
161	แขวงทางหลวงปัตตานี	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	409	นาเกตุ - บ้าพ้อ	16+610	17+310	1	แห่ง	100	100	100	100	100	25 พ.ย. 2565	22 มิ.ย. 2566	04 ส.ค. 2566	210	253	-43	-20.476	29,962,000.00	27,707,631.94	2,254,368.06	7.524
162	แขวงทางหลวงปัตตานี	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4060 4060	สายบุรี - กะรุบี สายบุรี - กะรุบี	3+100 7+750	5+500 10+350	1	แห่ง	100	100	100	100	100	16 ธ.ค. 2565	12 ส.ค. 2566	25 ส.ค. 2566	240	253	-13	-5.417	85,527,000.00	85,526,996.58	3.42	0.000
163	แขวงทางหลวงนราธิวาส	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4058	มะรือโบ - รือเสาะ	29+400	31+500	1	แห่ง	100	100	100	100	100	08 พ.ย. 2565	05 มิ.ย. 2566	03 ก.ค. 2566	210	238	-28	-13.333	39,997,000.00	39,992,275.59	4,724.41	0.012
164	แขวงทางหลวงนราธิวาส	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4060	ตะโล๊ะทะลอ - ศรีสาคร	51+100	56+000	1	แห่ง	100	100	100	100	100	08 พ.ย. 2565	05 ก.ค. 2566	10 ส.ค. 2566	240	276	-36	-15.000	84,882,400.00	84,833,173.78	49,226.22	0.058
165	แขวงทางหลวงนราธิวาส	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4217	ดุซงญอ - ไอร์ตากอ	0+000	1+150	1	แห่ง	100	100	100	100	100	23 ธ.ค. 2565	20 ก.ค. 2566	23 ส.ค. 2566	210	244	-34	-16.190	29,995,000.00	20,010,847.51	9,984,152.49	33.286
166	แขวงทางหลวงสตูล	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	421	กาเน๊ะ - สตูล	4+165	5+350	1	แห่ง	100	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 ก.ค. 2566	05 ก.ค. 2566	210	208	2	0.952	37,999,000.00	37,998,223.99	776.01	0.002
167	แขวงทางหลวงสตูล	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4184	ควนสตอ - ด่านชายแดนวังประจัน(เขตแดนไทย/มาเลเซีย)	11+560	12+400	1	แห่ง	100	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	06 ส.ค. 2566	18 ส.ค. 2566	240	252	-12	-5.000	46,995,000.00	46,977,919.27	17,080.73	0.036
168	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2 (นาหม่อม)	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	4095	สะบ้าย้อย - เขาแดง	8+450	13+950	1	แห่ง	100	100	100	100	100	08 พ.ย. 2565	05 ก.ค. 2566	08 ส.ค. 2566	240	274	-34	-14.167	79,966,000.00	79,964,109.87	1,890.13	0.002
	สรุปกิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง									**ผ่าน 168 แห่ง**							**ผ่าน 52 แห่ง ไม่ผ่าน 116 แห่ง**				**ผ่าน 168 แห่ง**			
	1.2 กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก																							
1	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1	กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก	1088	ออบหลวง - แม่ขา	0+000	99+025	47.71	กม.	100	100	100	100	100	11 ก.พ. 2565	18 ส.ค. 2566	7 ส.ค. 2566	553	543	10	1.808	173,999,000.00	173,639,947.48	359,052.52	0.206
2	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1	กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก	1263	ป่างอุ๋ง - แม่มาจร	23+930 33+525 65+280	25+475 65+085 65+735	33.56	กม.	100	100	100	100	100	23 ก.พ. 2565	17 ก.พ. 2566	16 มี.ค. 2566	359	387	-28	-7.799	131,000,000.00	130,946,234.13	53,765.87	0.041
3	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1	กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก	1	อ.แม่ลาว - อ.แม่สาย ตอน 1	890+370	933+481	40.088	กม.	100	100	100	100	100	29 ส.ค. 2563	21 พ.ค. 2566	18 พ.ค. 2566	996	994	2	0.201	854,895,600.00	854,895,437.16	162.84	0.000
3	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1	กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก	1	อ.แม่ลาว - อ.แม่สาย ตอน 2	933+481	994+749	40.088	กม.	100	100	100	100	100	10 ก.ย. 2563	7 ต.ค. 2566	25 ส.ค. 2566	1123	1081	42	3.740	849,776,400.00	849,771,885.76	4,514.24	0.001
4	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก	2	บ.ห้วยหินลาด - อ.โนนสะอาด	365+027	395+027	30	กม.	100	100	100	100	100	10 ก.ย. 2563	26 มิ.ย. 2566	4 เม.ย. 2566	1020	938	82	8.039	870,271,200.00	868,074,104.98	2,197,095.02	0.252
5	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก	2	ขอนแก่น - บ.ห้วยหินลาด	336+786	365+027	24.042	กม.	100	100	100	100	100	12 ก.ย. 2563	14 มี.ค. 2566	21 ส.ค. 2566	914	1075	-161	-17.615	620,219,000.00	620,163,054.30	55,945.70	0.009
	สรุปกิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก									**ผ่าน 6 แห่ง**							**ผ่าน 3 แห่ง ไม่ผ่าน 3 แห่ง**				**ผ่าน 6 แห่ง**			
	1.3 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง																							
1	แขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1095	กิ่วคอหมา - แม่นะ	90+095	91+500	1	แห่ง	100	100	100	100	100	07 ม.ค. 2566	05 ก.ค. 2566	14 มิ.ย. 2566	180	159	21	11.667	19,008,263.00	18,992,778.26	15,484.74	0.081
2	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 3	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1150	กิ่วไฮ - ขุนแจ่	31+400	33+800	1	แห่ง	100	100	100	100	100	24 ธ.ค. 2565	20 ส.ค. 2566	03 ก.ย. 2566	240	254	-14	-5.833	49,420,000.00	45,849,990.06	3,570,009.94	7.224
3	แขวงทางหลวงแพร่	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	101	หนองห้า - สวนป่า	267+680	269+352	1	แห่ง	100	100	100	100	100	14 ม.ค. 2566	12 ก.ค. 2566	17 ก.ค. 2566	180	185	-5	-2.778	24,886,600.00	24,886,591.98	8.02	0.000
4	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1232	อนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย - เวียงชัย	9+175	10+375	1	แห่ง	100	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 มิ.ย. 2566	06 มิ.ย. 2566	180	182	-2	-1.111	17,921,585.82	17,916,206.87	5,378.95	0.030
5	แขวงทางหลวงพะเยา	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1251	บ้านถ้ำ - เชียงม่วน	17+600	19+300	1	แห่ง	100	100	100	100	100	11 พ.ย. 2565	09 พ.ค. 2566	26 เม.ย. 2566	180	167	13	7.222	29,352,100.58	29,317,202.86	34,897.72	0.119
6	แขวงทางหลวงน่านที่ 2	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1081	หลักลาย - บ่อเกลือ	68+050	70+400	1	แห่ง	100	100	100	100	100	15 ธ.ค. 2565	12 มิ.ย. 2566	18 ก.ค. 2566	180	216	-36	-20.000	39,958,847.80	38,822,523.79	1,136,324.01	2.844
7	แขวงทางหลวงบึงกาฬ	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	2026	หนองหิ้ง - เหล่าหลวง	21+325	23+600	1	แห่ง	100	100	100	100	100	05 พ.ย. 2565	03 พ.ค. 2566	24 พ.ค. 2566	180	201	-21	-11.667	24,588,000.00	24,587,960.59	39.41	0.000
8	แขวงทางหลวงบึงกาฬ	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	2096	หนองกา - คำตากล้า	84+450	86+620	1	แห่ง	100	100	100	100	100	15 พ.ย. 2565	13 พ.ค. 2566	26 พ.ค. 2566	180	193	-13	-7.222	24,482,000.00	24,481,802.81	197.19	0.001
9	แขวงทางหลวงนครพนม	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	2028 2028	โพนจาน - โนนศิวิลัย โพนจาน - โนนศิวิลัย	21+500 31+350	26+600 34+100	1	แห่ง	100	100	100	100	100	25 พ.ย. 2565	22 ก.ค. 2566	04 ส.ค. 2566	240	253	-13	-5.417	78,556,000.00	78,555,883.00	117.00	0.000
10	แขวงทางหลวงตากที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1107	หนองบัวเหนือ - ท่าปุย	22+900	26+250	1	แห่ง	100	100	100	100	100	30 พ.ย. 2565	07 มิ.ย. 2566	20 มิ.ย. 2566	190	203	-13	-6.842	32,063,700.00	31,987,936.95	75,763.05	0.236
11	แขวงทางหลวงตากที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1110	ประดาง - วังเจ้า	21+015	25+925	1	แห่ง	100	100	100	100	100	02 ธ.ค. 2565	29 มิ.ย. 2566	10 ก.ค. 2566	210	221	-11	-5.238	40,762,600.00	40,508,992.99	253,607.01	0.622
12	แขวงทางหลวงสุโขทัย	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1053	ทางเข้าบ้านหลุม	1+050	4+000	1	แห่ง	100	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	21 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	34,977,800.00	34,897,082.96	80,717.04	0.231
13	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1114	สันติบันเทิง - บางกระทุ่ม	21+700	22+800	1	กม.	100	100	100	100	100	19 พ.ย. 2565	17 เม.ย. 2566	03 พ.ค. 2566	150	166	-16	-10.667	14,755,000.00	14,750,327.46	4,672.54	0.032
14	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2 (วังทอง)	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1237	ชาติตระการ - ชำนาญจุ้ย	15+473	16+661	1	แห่ง	100	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	20 มิ.ย. 2566	180	193	-13	-7.222	19,948,000.00	19,602,666.41	345,333.59	1.731
15	แขวงทางหลวงพิจิตร	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1221	พิจิตร -ท่านา	0+005	2+625	1	แห่ง	100	100	100	100	100	17 พ.ย. 2565	15 พ.ค. 2566	26 พ.ค. 2566	180	191	-11	-6.111	29,545,000.00	29,542,961.94	2,038.06	0.007
16	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1214	น้ำอ่าง - วังผาชัน	21+847	25+881	1	แห่ง	100	100	100	100	100	23 พ.ย. 2565	21 พ.ค. 2566	22 พ.ค. 2566	180	181	-1	-0.556	32,977,000.00	32,948,620.42	28,379.58	0.086
17	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1045	เชื อนสิริกิติ์ - ห้วยหูด	41+373	43+600	1	แห่ง	100	100	100	100	100	01 ธ.ค. 2565	29 พ.ค. 2566	12 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	24,947,500.00	24,947,199.89	300.11	0.001
18	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	2097	หนองแวง - ข้าวสาร	31+500	33+400	1	แห่ง	100	100	100	100	100	29 พ.ย. 2565	27 พ.ค. 2566	10 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	24,781,194.93	24,781,060.28	134.65	0.001
19	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	2348	น้ำซึม - ศรีวงกต	41+225	43+100	1	แห่ง	100	100	100	100	100	30 ธ.ค. 2565	27 มิ.ย. 2566	03 ก.ค. 2566	180	186	-6	-3.333	19,963,446.98	19,961,004.77	2,442.21	0.012
20	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 (หนองหาน)	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	2022	นิคม - บ้านดุง	38+460	39+704	1	แห่ง	100	100	100	100	100	26 พ.ย. 2565	24 เม.ย. 2566	22 มี.ค. 2566	150	117	33	22.000	24,987,245.50	24,986,953.95	291.55	0.001
21	แขวงทางหลวงชัยภูมิ	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	2354	เทพสถิต - ซับใหญ่	29+600	35+335	1	แห่ง	100	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 ก.ค. 2566	24 เม.ย. 2566	210	139	71	33.810	94,710,980.57	94,707,823.91	3,156.66	0.003
22	แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	2392	จตุรพักตรพิมาน - ปทุมรัตต์	35+000	37+150	1	แห่ง	100	100	100	100	100	09 พ.ย. 2565	07 พ.ค. 2566	14 พ.ค. 2566	180	187	-7	-3.889	24,118,000.00	23,928,351.42	189,648.58	0.786
23	แขวงทางหลวงอำนาจเจริญ	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	2232	หนองผือ - นาไฮ	21+250	23+300	1	แห่ง	100	100	100	100	100	19 พ.ย. 2565	06 มิ.ย. 2566	25 เม.ย. 2566	200	158	42	21.000	29,820,000.00	29,819,913.54	86.46	0.000
24	แขวงทางหลวงปราจีนบุรี	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	3078	ระเบาะไผ่ - ประจันตคาม	19+660	22+100	1	แห่ง	100	100	100	100	100	21 ธ.ค. 2565	18 มิ.ย. 2566	12 เม.ย. 2566	180	113	67	37.222	38,590,000.00	38,589,294.28	705.72	0.002
25	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	3067	อรัญประเทศ - ไผ่ล้อม	1+340	3+575	1	แห่ง	100	100	100	100	100	23 ธ.ค. 2565	20 มิ.ย. 2566	23 มิ.ย. 2566	180	183	-3	-1.667	39,114,000.00	39,113,234.40	765.60	0.002
26	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	1073	หนองสังข์ - คลองชะแวด	14+400	15+950	1	แห่ง	100	100	100	100	100	07 ม.ค. 2566	12 ก.ค. 2566	16 มิ.ย. 2566	187	161	26	13.904	19,600,000.00	19,599,806.49	193.51	0.001
27	แขวงทางหลวงกรุงเทพ	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	3902	คู้บอน - ประเวศ	49+600	51+500	1	แห่ง	100	100	100	100	100	13 ม.ค. 2566	10 ส.ค. 2566	15 ก.ย. 2566	210	246	-36	-17.143	46,911,000.00	46,564,063.46	346,936.54	0.740
28	แขวงทางหลวงนครนายก	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	3076	นครนายก - บางหอย	4+600	6+700	1	แห่ง	100	100	100	100	100	21 ธ.ค. 2565	18 มิ.ย. 2566	09 พ.ค. 2566	180	140	40	22.222	34,442,000.00	34,441,827.17	172.83	0.001
29	แขวงทางหลวงจันทบุรี	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	3322	เนินสูง - ห้วยสะท้อน	9+800	13+980	1	แห่ง	100	100	100	100	100	01 พ.ย. 2565	29 พ.ค. 2566	09 มิ.ย. 2566	210	221	-11	-5.238	49,290,000.00	40,781,133.79	8,508,866.21	17.263

30	แขวงทางหลวงตราด	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	3159 3159	เขาสมิง - นนทรีย์ เขาสมิง - นนทรีย์	12+010 14+965	13+557 17+000	1	แห่ง	100	100	100	100	02 พ.ย. 2565	30 เม.ย. 2566	12 พ.ค. 2566	180	192	-12	-6.667	32,652,000.00	32,651,949.53	50.47	0.000
31	แขวงทางหลวงตราด	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	3271	เนินสูง - ด่านชุมพล	0+050	3+340	1	แห่ง	100	100	100	100	08 ธ.ค. 2565	05 มิ.ย. 2566	16 มิ.ย. 2566	180	191	-11	-6.111	39,695,000.00	39,668,726.09	26,273.91	0.066
32	แขวงทางหลวงชุมพร	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	4003	สวี - บ่อคา	2+875	5+525	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 ก.ค. 2566	21 ก.ค. 2566	210	224	-14	-6.667	29,990,400.00	29,990,344.81	55.19	0.000
33	แขวงทางหลวงพัทลุง	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	4049	ห้วยทราย - ปากพะยูน	15+752	17+434	1	แห่ง	100	100	100	100	15 พ.ย. 2565	13 เม.ย. 2566	27 เม.ย. 2566	150	164	-14	-9.333	24,449,092.00	24,448,925.22	166.78	0.001
34	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 2 (พุ่งสง)	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	4194	ควนสงสาร - กระหูน	0+315	3+000	1	แห่ง	100	100	100	100	18 พ.ย. 2565	16 เม.ย. 2566	09 พ.ค. 2566	150	173	-23	-15.333	29,990,000.00	29,507,427.88	482,572.12	1.609
35	แขวงทางหลวงพังงา	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	4009	บางหล่อ - อ่าวลึก	125+180	127+845	1	แห่ง	100	100	100	100	02 ธ.ค. 2565	30 พ.ค. 2566	20 ก.ย. 2566	180	293	-113	-62.778	33,654,000.00	33,653,941.54	58.46	0.000
36	แขวงทางหลวงปัตตานี	งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	4075	ดอหลัง - บ้านนอก	4+335	6+817	1	แห่ง	100	100	100	100	30 พ.ย. 2565	28 พ.ค. 2566	07 ก.ค. 2566	180	220	-40	-22.222	34,965,000.00	34,583,655.99	381,344.01	1.091
	สรุปกิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง									**ผ่าน 36 แห่ง**						**ผ่าน 8 แห่ง ไม่ผ่าน 28 แห่ง**				**ผ่าน 36 แห่ง**			
	1.4 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค																						
1	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	123	ทางเลี่ยงเมืองแม่สาย	7+100	8+350	1	แห่ง	100	100	100	100	08 ธ.ค. 2565	05 มิ.ย. 2566	16 มิ.ย. 2566	180	191	-11	-6.111	49,975,301.87	49,965,936.27	9,365.60	0.019
2	แขวงทางหลวงมุกดาหาร	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	238	ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร	7+973	8+950	1	แห่ง	100	100	100	100	05 พ.ย. 2565	03 พ.ค. 2566	16 พ.ค. 2566	180	193	-13	-7.222	24,826,000.00	24,825,852.80	147.20	0.001
3	แขวงทางหลวงมุกดาหาร	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2034	มุกดาหาร - นาสีนวน	5+400	6+410	1	แห่ง	100	100	100	100	05 พ.ย. 2565	03 พ.ค. 2566	16 พ.ค. 2566	180	193	-13	-7.222	34,803,000.00	34,802,955.69	44.31	0.000
4	แขวงทางหลวงมุกดาหาร	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2116	ห้วยคล้อ - เลิงนกทา	131+500	134+450	2	แห่ง	100	100	100	100	08 พ.ย. 2565	06 พ.ค. 2566	16 พ.ค. 2566	180	190	-10	-5.556	29,282,000.00	29,281,954.94	45.06	0.000
5	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน)	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2094 2094	ผาอินทร์ - ท่าก้อน ผาอินทร์ - ท่าก้อน	29+745 36+834	31+081 38+383	2	แห่ง	100	100	100	100	11 พ.ย. 2565	09 เม.ย. 2566	22 มี.ค. 2566	150	132	18	12.000	24,618,000.00	24,503,729.96	114,270.04	0.464
6	แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด)	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	1206	ซอโอ - วะเล่ย์	10+150	11+725	1	แห่ง	100	100	100	100	02 ธ.ค. 2565	19 มิ.ย. 2566	22 ส.ค. 2566	200	264	-64	-32.000	33,886,000.00	33,854,219.78	31,780.22	0.094
7	แขวงทางหลวงกำแพงเพชร	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	1084	หาดชะอม - กำแพงเพชร	72+000	73+150	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	20 มิ.ย. 2566	180	193	-13	-7.222	34,987,200.00	34,906,387.93	80,812.07	0.231
8	แขวงทางหลวงเลยที่ 2 (ด่านซ้าย)	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2113 2113	ด่านซ้าย - เหมืองแพร่ ด่านซ้าย - เหมืองแพร่	11+149 19+700	16+346 21+026	1	แห่ง	100	100	100	100	01 ธ.ค. 2565	28 มิ.ย. 2566	26 มิ.ย. 2566	210	208	2	0.952	78,800,000.00	78,799,940.16	59.84	0.000
9	แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2097	นาคำไฮ - หนองแวง	0+070	3+685	1	แห่ง	100	100	100	100	23 ธ.ค. 2565	20 มิ.ย. 2566	04 ก.ค. 2566	180	194	-14	-7.778	31,070,000.00	31,068,959.89	1,040.11	0.003
10	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2322	โคกสูง - หนองกุงใหญ่	68+750	74+000	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ธ.ค. 2565	31 พ.ค. 2566	14 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	49,723,682.28	49,706,427.72	17,254.56	0.035
11	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2021	หนองหัวคู - บ้านผือ	40+870	41+370	1	แห่ง	100	100	100	100	26 พ.ย. 2565	24 พ.ค. 2566	07 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	24,973,074.03	24,972,874.76	199.27	0.001
12	แขวงทางหลวงมหาสารคาม	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	213	มหาสารคาม - หนองขอน	0+696	1+700	1	แห่ง	100	100	100	100	19 พ.ย. 2565	17 พ.ค. 2566	30 พ.ค. 2566	180	193	-13	-7.222	29,789,700.00	29,753,551.45	36,148.55	0.121
13	แขวงทางหลวงยโสธร	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	202	สุวรรณภูมิ - ไนนขัศรี	231+500	232+465	1	แห่ง	100	100	100	100	23 พ.ย. 2565	21 พ.ค. 2566	04 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	39,465,200.00	39,284,574.14	180,625.86	0.458
14	แขวงทางหลวงยโสธร	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	215	สุวรรณภูมิ - สาหร่าย	60+050	61+375	1	แห่ง	100	100	100	100	15 พ.ย. 2565	13 พ.ค. 2566	26 พ.ค. 2566	180	193	-13	-7.222	42,677,800.00	42,676,268.61	1,531.39	0.004
15	แขวงทางหลวงยโสธร	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2043	ยางเฉอ - มหาชนะชัย	55+060	58+650	1	แห่ง	100	100	100	100	15 พ.ย. 2565	13 พ.ค. 2566	24 พ.ค. 2566	180	191	-11	-6.111	34,714,200.00	34,663,425.56	50,774.44	0.146
16	แขวงทางหลวงยโสธร	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2083	สะเดา - คำเขื่อนแก้ว	38+575	39+475	1	แห่ง	100	100	100	100	23 พ.ย. 2565	21 พ.ค. 2566	06 มิ.ย. 2566	180	196	-16	-8.889	29,814,456.00	29,795,134.08	19,321.92	0.065
17	แขวงทางหลวงยโสธร	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2116	โพนทอง - ห้วยคล้อ	105+300	106+477	1	แห่ง	100	100	100	100	15 พ.ย. 2565	13 พ.ค. 2566	13 มี.ค. 2566	180	119	61	33.889	28,799,900.00	28,786,672.26	13,227.74	0.046
18	แขวงทางหลวงยโสธร	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2351	พลไว - แจ้โพนเมือง	23+440	24+715	1	แห่ง	100	100	100	100	23 พ.ย. 2565	21 พ.ค. 2566	21 เม.ย. 2566	180	150	30	16.667	29,746,220.00	29,729,388.38	16,831.62	0.057
19	แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2045	ร้อยเอ็ด - หนองคูโคก	18+400	19+530	1	แห่ง	100	100	100	100	17 พ.ย. 2565	15 พ.ค. 2566	25 พ.ค. 2566	180	190	-10	-5.556	29,835,400.00	29,830,640.24	4,759.76	0.016
20	แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2041	สี่แยกสมเด็จ - แยกดงแหลม	11+730	12+600	1	แห่ง	100	100	100	100	04 พ.ย. 2565	02 พ.ค. 2566	16 พ.ค. 2566	180	194	-14	-7.778	24,777,000.00	24,727,578.77	49,421.23	0.199
21	แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2289	บ้านโพน - ลำพันชาด	8+610	9+215	1	แห่ง	100	100	100	100	02 ธ.ค. 2565	30 พ.ค. 2566	13 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	19,996,000.00	19,995,679.53	320.47	0.002
22	แขวงทางหลวงสุรินทร์	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	224	ตาเมียง - ห้วยโคน	195+850	197+300	1	แห่ง	100	100	100	100	25 พ.ย. 2565	23 พ.ค. 2566	06 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	34,810,000.00	34,809,815.88	184.12	0.001
23	แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2049	ม่วงสามสิบ - พนา	18+300	19+400	1	แห่ง	100	100	100	100	26 ม.ค. 2566	24 ก.ค. 2566	21 ส.ค. 2566	180	208	-28	-15.556	29,855,000.00	29,854,981.61	18.39	0.000
24	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2369	พระทองคำ - ดอนไผ่	19+000	21+000	1	แห่ง	100	100	100	100	16 พ.ย. 2565	14 พ.ค. 2566	19 พ.ค. 2566	180	185	-5	-2.778	29,101,000.00	29,100,562.77	437.23	0.002
25	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	224	พะโค - หนองสนวน	63+400	65+555	1	แห่ง	100	100	100	100	22 พ.ย. 2565	19 มิ.ย. 2566	22 พ.ค. 2566	210	182	28	13.333	59,206,000.00	59,205,752.23	247.77	0.000
26	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	226	หัวทะเล - หนองกระทิง	76+325	78+100	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ธ.ค. 2565	30 มิ.ย. 2566	26 มิ.ย. 2566	210	206	4	1.905	58,239,000.00	58,219,737.77	19,262.23	0.033
27	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	224	หนองด่อ - ตาเมียง	148+175	148+960	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 มิ.ย. 2566	16 มิ.ย. 2566	180	192	-12	-6.667	39,747,000.00	39,746,913.96	86.04	0.000
28	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	348	ช่องตะโก - น้อยสะแกกวน	83+680	84+800	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 มิ.ย. 2566	16 มิ.ย. 2566	180	192	-12	-6.667	39,367,000.00	39,366,946.91	53.09	0.000
29	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2226	หนองหมาก - สตึก	77+750	78+925	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ธ.ค. 2565	31 พ.ค. 2566	14 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	47,720,000.00	47,712,305.10	7,694.90	0.016
30	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	2445	ห้วยเสว - นิคมบ้านกรวด	61+150	62+775	1	แห่ง	100	100	100	100	08 ธ.ค. 2565	05 ก.ค. 2566	19 ก.ค. 2566	210	224	-14	-6.667	55,779,000.00	55,778,974.20	25.80	0.000
31	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	3486	โคคลาน - ไทรโทยถาวร	9+000	10+025	1	แห่ง	100	100	100	100	24 ธ.ค. 2565	21 มิ.ย. 2566	26 พ.ค. 2566	180	154	26	14.444	38,539,000.00	38,538,592.75	407.25	0.001
32	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	1	หนองม่วง - ลำพยนต์	212+425	213+988	1	แห่ง	100	100	100	100	21 ธ.ค. 2565	18 ก.ค. 2566	03 ส.ค. 2566	210	226	-16	-7.619	38,766,450.00	38,766,360.88	89.12	0.000
33	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	3333	โคกสูม - แยกมะนาวหวาน	6+375	15+680	1	แห่ง	100	100	100	100	28 ธ.ค. 2565	24 ส.ค. 2566	21 ส.ค. 2566	240	237	3	1.250	78,600,000.00	78,566,361.96	33,638.04	0.043
34	แขวงทางหลวงสิงห์บุรี	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	3027	ท่าวุ้ง - มหานาม	14+685	15+900	1	แห่ง	100	100	100	100	29 ธ.ค. 2565	26 มิ.ย. 2566	10 ก.ค. 2566	180	194	-14	-7.778	36,927,890.00	36,927,648.46	241.54	0.001
35	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2 (ดากฟ้า)	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	1119	น้ำสาดเหนือ - หนองผักหวาน	1+800	3+500	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	08 พ.ค. 2566	10 พ.ค. 2566	150	152	-2	-1.333	19,980,000.00	19,979,481.81	518.19	0.003
36	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	3038	ดอนเจดีย์ - ศรีประจันต์	5+527	6+550	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	16 มิ.ย. 2566	180	189	-9	-5.000	29,988,000.00	29,987,955.53	44.47	0.000
37	แขวงทางหลวงอยุธยา	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	309	อยุธยา - บางเสด็จ	36+600	37+600	1	แห่ง	100	100	100	100	13 ม.ค. 2566	11 ก.ค. 2566	18 ก.ค. 2566	180	187	-7	-3.889	49,894,000.00	49,577,395.35	316,604.65	0.635
38	แขวงทางหลวงธนบุรี	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	3901	พระประแดง - บางแค	3+400	4+350	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 ก.ค. 2566	21 ก.ค. 2566	210	224	-14	-6.667	34,590,000.00	34,301,992.30	288,007.70	0.833
39	แขวงทางหลวงชุมพร	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	4001	แยกโพธารส - ท่ายาง	2+700	4+080	1	แห่ง	100	100	100	100	20 ธ.ค. 2565	17 ก.ค. 2566	07 ส.ค. 2566	210	231	-21	-10.000	34,949,800.00	34,854,794.44	95,005.56	0.272
40	แขวงทางหลวงราชบุรี	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	3206	ห้วยศาลา - จอมบึง	83+400	84+603	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	28 มิ.ย. 2566	180	201	-21	-11.667	29,799,600.00	29,792,972.64	6,627.36	0.022
41	แขวงทางหลวงราชบุรี	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	3291	หนองหอย - เตาปูน	9+242	10+250	1	แห่ง	100	100	100	100	14 ธ.ค. 2565	11 มิ.ย. 2566	21 มิ.ย. 2566	180	190	-10	-5.556	29,983,800.00	29,983,742.90	57.10	0.000
42	แขวงทางหลวงนครปฐม	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	3296	ดอนตูม - บางเลน	12+000	12+774	1	แห่ง	100	100	100	100	17 ธ.ค. 2565	14 มิ.ย. 2566	28 ก.ย. 2566	180	286	-106	-58.889	29,995,300.00	0.00	29,995,300.00	100.000
43	แขวงทางหลวงเพชรบุรี	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	3204	เขาตะเครา – ท่าแลง	10+000	12+100	1	แห่ง	100	100	100	100	21 ธ.ค. 2565	18 มิ.ย. 2566	22 มิ.ย. 2566	180	184	-4	-2.222	28,993,500.00	28,993,487.06	12.94	0.000
44	แขวงทางหลวงเพชรบุรี	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	3410	เขื่อนเพชร - เขาลูกช้าง	1+135	4+500	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	08 มิ.ย. 2566	180	181	-1	-0.556	35,991,900.00	35,956,418.14	35,481.86	0.099
45	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 2 (กาญจนดิษฐ์)	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	401	ท่าโรงช้าง - กิโลศูนย์	139+450	140+925	1	แห่ง	100	100	100	100	19 พ.ย. 2565	17 พ.ค. 2566	19 พ.ค. 2566	180	182	-2	-1.111	34,518,500.00	34,484,564.32	33,935.68	0.098
46	แขวงทางหลวงตรัง	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	4158	คลองเต็ง - เขาวิเศษ	1+180	2+460	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ม.ค. 2566	05 ก.ค. 2566	11 ก.ค. 2566	180	186	-6	-3.333	37,998,778.00	37,998,771.63	6.37	0.000
47	แขวงทางหลวงระนอง	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	4	กระบุรี - หงาว	592+063	593+715	1	แห่ง	100	100	100	100	27 ม.ค. 2566	24 ส.ค. 2566	28 ส.ค. 2566	210	214	-4	-1.905	56,385,226.00	56,291,577.11	93,648.89	0.166
48	แขวงทางหลวงระนอง	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	4091	บางสีทึม - เขาค่าย	44+790	45+541	1	แห่ง	100	100	100	100	15 ธ.ค. 2565	12 มิ.ย. 2566	26 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	33,829,920.00	33,747,155.58	82,764.42	0.245
49	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	4287	ท่าชะมวง - ควนลัง	25+809	26+353	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	06 ส.ค. 2566	21 ส.ค. 2566	240	255	-15	-6.250	30,000,000.00	25,744,388.82	4,255,611.18	14.185
50	แขวงทางหลวงยะลา	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	4071	โกตาบารู - วังพญา	1+317	2+492	1	แห่ง	100	100	100	100	16 พ.ย. 2565	13 มิ.ย. 2566	26 มิ.ย. 2566	210	223	-13	-6.190	39,686,000.00	39,076,083.03	609,916.97	1.537

51	แขวงทางหลวงยะลา	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	4082	ยะลา - โต๊ะปะเก๊ะ	9+500	10+300	1	แห่ง	100	100	100	100	16 พ.ย. 2565	13 ก.ค. 2566	27 ก.ค. 2566	240	254	-14	-5.833	39,333,000.00	39,276,544.33	56,455.67	0.144
52	แขวงทางหลวงสตูล	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	421	กาเน๊ะ - สตูล	5+350	7+100	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 ก.ค. 2566	28 มิ.ย. 2566	210	201	9	4.286	39,999,000.00	39,998,781.59	218.41	0.001
53	แขวงทางหลวงสตูล	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	4184	ควนสตอ - ด่านชายแดนวังประจัน(เขตแดนไทย/มาเลเซีย)	12+400	13+190	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 ก.ค. 2566	20 ก.ค. 2566	210	223	-13	-6.190	39,997,897.00	39,502,097.51	495,799.49	1.240
54	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2 (นาหม่อม)	งานก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	42	นาทวี - ลำไพล	25+700	26+420	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ธ.ค. 2565	31 พ.ค. 2566	19 ก.ย. 2566	180	291	-111	-61.667	25,000,000.00	24,993,478.89	6,521.11	0.026
	สรุปกิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค									**ผ่าน 54 แห่ง**						**ผ่าน 9 แห่ง ไม่ผ่าน 45 แห่ง**				**ผ่าน 54 แห่ง**			
	1.5 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน																						
1	ศูนย์สร้างทางหล่มสัก	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	225 225	น้ำอ้อม - หนองบัวระเหว น้ำอ้อม - หนองบัวระเหว	209+150 211+750	209+750 212+988	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ต.ค. 2565	30 ก.ย. 2566	29 ก.ย. 2566	363	362	1	0.275	100,000,000.00	99,960,890.02	39,109.98	0.039
2	ศูนย์สร้างทางหล่มสัก	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	2016	วังสะพุง - ตาดตาด	28+350	33+350	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ต.ค. 2565	30 ก.ย. 2566	29 ก.ย. 2566	363	362	1	0.275	80,000,000.00	79,906,725.84	93,274.16	0.117
3	ศูนย์สร้างทางหล่มสัก	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	2256	หนองน้ำใส - บ่างโก	29+350	32+150	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ต.ค. 2565	30 ก.ย. 2566	29 ก.ย. 2566	363	362	1	0.275	120,000,000.00	119,971,509.08	28,490.92	0.024
4	ศูนย์สร้างทางหล่มสัก	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	2256	บ่างโก - กุดม่วง	70+000	72+800	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ต.ค. 2565	30 ก.ย. 2566	29 ก.ย. 2566	363	362	1	0.275	120,000,000.00	119,985,345.58	14,654.42	0.012
5	ศูนย์สร้างทางขอนแก่น	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	2039	กุดโดน - ไทยเจริญ (ห้วยเม็ก - ไทยเจริญ)	68+725	72+225	1	แห่ง	100	100	100	100	01 ต.ค. 2565	30 ก.ย. 2566	30 ก.ย. 2566	365	365	0	0.000	100,000,000.00	99,410,549.05	589,450.95	0.589
6	ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	4	สระกระเทียม - คลองอีจาง	77+500	79+000	1	แห่ง	100	100	100	100	31 ม.ค. 2566	29 มิ.ย. 2566	03 ก.ค. 2566	150	154	-4	-2.667	29,999,915.59	29,999,915.59	0.00	0.000
7	ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	3086 3086	ทุ่งมะสังข์ - ปลักประดู่ ปลักประดู่ - ด่านข้าง	13+500 74+000	17+000 92+800	1	แห่ง	100	100	100	100	01 ต.ค. 2565	30 ก.ย. 2566	15 ก.ย. 2566	365	350	15	4.110	102,418,372.18	102,418,372.18	0.00	0.000
26	แขวงทางหลวงสุโขทัย	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	101	บ.คุยประดู่ - บ.คลองไพธี์	68+250	74+890	6.640	กม.	100	100	100	100	21 ส.ค. 2564	5 มิ.ย. 2566	24 ก.ค. 2566	654	703	-49	-7.492	214,457,436.00	214,443,694.39	13,741.61	0.006
27	แขวงทางหลวงสุโขทัย	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	1370 5+563	อ.สวรรคโลก - บ.ปลายราง	0+000 9+583	3+280 7.300	กม.	100	100	100	100	21 ส.ค. 2564	5 มี.ค. 2566	22 มิ.ย. 2566	562	671	-109	-19.395	348,807,000.00	345,026,771.70	3,780,228.30	1.084
28	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	2208	บ.โคกชมิ้น - บ.ระกา	28+000	42+016	14.016	กม.	100	100	100	100	29 ส.ค. 2563	30 ก.ย. 2565	19 ม.ค. 2566	764	875	-111	-14.529	443,654,700.00	441,945,154.19	1,709,545.81	0.385
29	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	2445	บุรีรัมย์ - ต.แสลงโทน - อ.ประโคนชัย	26+500	41+500	15.000	กม.	100	100	100	100	25 ก.ค. 2563	27 ก.ค. 2565	4 ต.ค. 2565	734	803	-69	-9.401	458,472,549.21	458,465,315.65	7,233.56	0.002
30	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	366	ทางเลี่ยงเมืองลพบุรีด้านใต้ ตอน 1	4+450	11+000	6.550	กม.	100	100	100	100	25 ก.ย. 2563	10 ก.พ. 2566	11 เม.ย. 2566	870	930	-60	-6.897	749,690,330.00	722,313,312.45	27,377,017.55	3.652
31	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	366	ทางเลี่ยงเมืองลพบุรีด้านใต้ ตอน 2	11+000	19+310	8.310	กม.	100	100	100	100	25 ก.ย. 2563	11 ม.ค. 2566	24 มี.ค. 2566	840	912	-72	-8.571	849,000,000.00	848,400,593.10	599,406.90	0.071
32	แขวงทางหลวงอุทัยธานี	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	333	อ.หนองฉาง - อุทัยธานี ตอน 1	147+000	155+700	8.700	กม.	100	100	100	100	18 ส.ค. 2564	1 พ.ค. 2566	9 เม.ย. 2566	622	600	22	3.537	457,751,100.00	457,716,992.41	34,107.59	0.007
33	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อู่ทอง)	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	333	อ.อู่ทอง - บ.สระกระโจม	2+450	17+450	15.000	กม.	100	100	100	100	14 ก.ย. 2564	3 ก.ย. 2566	4 ก.ย. 2566	720	721	-1	-0.139	637,679,000.00	637,570,784.08	108,215.92	0.017
33	แขวงทางหลวงอยุธยา	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	3111	อ.สามโคก - อ.เสนา	16+406	25+706	9.300	กม.	100	100	100	100	23 ก.ค. 2563	28 ธ.ค. 2565	6 ก.ค. 2566	890	1080	-190	-21.348	582,762,400.00	582,253,993.92	508,406.08	0.087
34	แขวงทางหลวงราชบุรี	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	3291 3+920	บ.เจดีย์หัก - บ.หนองหอย	0+000 9+242	3+920 8.955	กม.	100	100	100	100	4 ก.ย. 2564	12 ธ.ค. 2565	10 ก.พ. 2566	465	525	-60	-12.903	117,990,000.00	117,572,299.91	417,700.09	0.354
35	แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	3497	บ.ช้างแรก - อ.บางสะพานน้อย	0+000	10+590	10.590	กม.	100	100	100	100	20 ส.ค. 2564	28 ต.ค. 2565	3 มี.ค. 2566	435	561	-126	-28.966	105,600,000.00	105,435,703.19	164,296.81	0.156
36	แขวงทางหลวงภูเก็ต	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	4027	บ.ป่าคลอก - บ.พารา	5+900	14+000	8.100	กม.	100	100	100	100	12 ก.พ. 2562	3 ก.ย. 2563	6 ธ.ค. 2565	569	1394	-825	-144.991	384,161,425.00	382,741,806.50	1,419,618.50	0.370
8	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	290	แยก ทล.224 - บรรจบ ทล.226 (ด้านหินโค้ง) ตอน 1	12+523	13+700	8.677	กม.	100	100	100	100	23 ก.พ. 2562	27 ต.ค. 2565	3 มี.ค. 2566	1343	1470	-127	-9.456	946,050,000.00	946,044,640.78	5,359.22	0.001
9	แขวงทางหลวงสุโขทัย	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	3701	ต่างระดับบางพระ - ต่างระดับหนองขาม	80+000	113+500	33.5	กม.	100	100	100	100	30 ม.ค. 2562	1 ก.พ. 2565	19 ธ.ค. 2565	1099	1420	-321	-29.208	640,416,570.79	579,601,029.58	60,815,541.21	9.496
10	แขวงทางหลวงบึงกาฬ	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	212 126+694	อ.โพนพิสัย - บึงกาฬ ตอน ต.หอคำ-บึงกาฬ	108+984 127+189	125+416 16.926	กม.	100	100	100	100	11 ก.ค. 2563	11 มี.ค. 2566	9 มี.ค. 2566	974	973	1	0.103	631,541,500.00	630,975,142.91	566,357.09	0.090
11	แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	214 54+280 56+703 60+601 73+275 88+200	ร้อยเอ็ด - อ.เกษตรวิสัย	51+953 56+203 59+503 69+900 79+200 91+903	53+760 25.457	กม.	100	100	100	100	1 ก.ค. 2563	22 มี.ค. 2566	24 ก.พ. 2566	995	970	25	2.513	893,286,500.00	891,880,839.97	1,405,660.03	0.157
12	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	207 16+522	บ.วัด - อ.ประทาย	0+650 36+172	8+000 27	กม.	100	100	100	100	19 ส.ค. 2563	5 พ.ค. 2566	6 ธ.ค. 2565	990	841	149	15.051	977,741,300.00	975,825,227.15	1,916,072.85	0.196
13	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	216	แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 - แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 22	17+392	24+554	7.162	กม.	100	100	100	100	31 ก.ค. 2563	25 ก.ย. 2565	18 ม.ค. 2566	787	903	-116	-14.740	363,000,000.00	357,545,351.75	5,454,648.25	1.503
14	แขวงทางหลวงชัยภูมิ	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	205	บ.ช่องสำราญ - บ.คำปิง ตอน 1	113+250	135+975	22.728	กม.	100	100	100	100	19 ส.ค. 2564	4 พ.ค. 2567	29 ส.ค. 2566	990	741	249	25.152	679,700,000.00	676,804,037.04	2,895,962.96	0.426
15	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	2074	บุรีรัมย์ - ลำน้ำมูล	13+500	43+193	29.963	กม.	100	100	100	100	26 มิ.ย. 2564	17 มี.ค. 2566	14 ก.ย. 2566	630	811	-181	-28.730	599,000,000.00	598,952,846.39	47,153.61	0.008
16	แขวงทางหลวงสุรินทร์	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	226 223+500	อ.ศรีขรภูมิ - อ.ห้วยทับทัน	212+000 233+891	222+175 20.566	กม.	100	100	100	100	6 ส.ค. 2564	22 ม.ค. 2567	31 ก.ค. 2566	900	725	175	19.444	798,686,380.00	793,522,938.29	5,163,441.71	0.646
17	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	2445	บ.แสลงโทน - ห้วยเสว	53+120	59+400	6.280	กม.	100	100	100	100	30 มิ.ย. 2564	6 พ.ย. 2565	14 พ.ย. 2565	495	503	-8	-1.616	199,707,900.00	199,387,237.81	320,662.19	0.161
18	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	2120	บ.ส้มป่อย - บ.หนองกราด	0+000	6+000	6.000	กม.	100	100	100	100	20 ก.ค. 2564	11 พ.ย. 2565	14 พ.ย. 2565	480	483	-3	-0.625	199,850,000.00	199,620,745.34	229,254.66	0.115
19	แขวงทางหลวงสุรินทร์	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	2077 27+000	สุรินทร์ - บ.หนองคู	12+050 35+800	18+500 15.250	กม.	100	100	100	100	6 ส.ค. 2564	24 ส.ค. 2566	16 ส.ค. 2566	749	741	8	1.068	598,692,380.00	595,009,105.57	3,683,274.43	0.615
20	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	2023	อ.กุมภวาปี - บ.โนนสวรรค์	10+400	30+400	20.000	กม.	100	100	100	100	1 ก.ค. 2564	20 มิ.ย. 2566	4 ม.ค. 2566	720	553	167	23.194	173,000,000.00	163,295,210.62	9,704,789.38	5.610
21	แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	215 22+000	ร้อยเอ็ด - บ.หนองเม็ก	4+800 24+040	17+160 14.400	กม.	100	100	100	100	29 มิ.ย. 2564	16 ส.ค. 2566	25 ก.ย. 2566	779	819	-40	-5.135	712,300,000.00		712,300,000.00	100.000
22	แขวงทางหลวงอุทัยธานี	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	3013	อ.หนองฉาง - บ.เก่า	1+500	5+500	4.000	กม.	100	100	100	100	29 มี.ค. 2565	22 เม.ย. 2566	10 ก.ค. 2566	390	469	-79	-20.256	178,759,100.00	178,756,186.02	2,913.98	0.002
23	แขวงทางหลวงสุโขทัย	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	101	บ.หนองกระดี่ - บ.สามเรือน	95+643	99+685	4.042	กม.	100	100	100	100	12 ก.พ. 2565	7 พ.ค. 2566	5 ก.ย. 2566	450	571	-121	-26.889	114,888,888.00	114,084,744.86	804,143.14	0.700
24	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	221	ศรีสะเกษ - อ.พยุห์	11+300	17+300	6.000	กม.	100	100	100	100	1 มี.ค. 2565	15 ก.ค. 2566	21 ก.ค. 2566	502	508	-6	-1.195	154,330,000.00	154,187,169.04	142,830.96	0.093
25	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	2085	บ.น้ำอ้อม + บ.สี่แยก	3+250	7+700	4.450	กม.	100	100	100	100	1 มี.ค. 2565	25 ก.ค. 2566	5 ก.ค. 2566	512	492	20	3.906	138,580,000.00	136,646,403.46	1,933,596.54	1.395
26	แขวงทางหลวงปราจีนบุรี	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	304	ทางคู่ชนานบริเวณบ้านหนองกี่	177+300	180+150	2.850	กม.	100	100	100	100	14 ก.ย. 2564	23 ก.ย. 2565	4 ก.ค. 2566	375	659	-284	-75.733	99,000,000.00	99,873,735.12	-873,735.12	-0.883
	สรุปกิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน									**ผ่าน 25 แห่ง**						**ผ่าน 14 แห่ง ไม่ผ่าน 11 แห่ง**				**ผ่าน 25 แห่ง ไม่ผ่าน 1 แห่ง**			

	1.6 กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ																						
1	ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 4 (นครศรีธรรมราช)	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ	4090	นิคม - หินตาน	43+083		1	แห่ง	100	100	100	100	23 พ.ย. 2565	22 ก.พ. 2566	25 ก.ค. 2566	92	245	-153	-166.304	3,000,000.00	3,000,000.00	0.00	0.000
2	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ	1	บริเวณกองคลังแสงทหาร			1	แห่ง	100	100	100	100	25 ก.ย. 2563	12 ม.ค. 2566	10 พ.ย. 2566	841	1143	-302	-35.910	270,454,000.00	259,043,664.50	11,410,335.50	4.219
3	แขวงทางหลวงราชบุรี	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ	4	แยกเขางู จ.ราชบุรี	99+789	101+435	1.638	กม.	100	100	100	100	5 ส.ค. 2563	19 ก.ค. 2567	12 มิ.ย. 2566	1445	1043	402	27.820	544,560,800.00	540,814,254.96	3,746,545.04	0.688
4	แขวงทางหลวงชุมพร	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ	41	สี่แยกปฐมพร - บ.เขาบ่อ	2+400	3+400	1	กม.	100	100	100	100	8 มี.ค. 2562	2 ก.พ. 2568	27 ก.ย. 2566	2158	1665	493	22.845	175,400,000.00	170,869,685.75	4,530,314.25	2.583
	สรุปกิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ									**ผ่าน 4 แห่ง**						**ผ่าน 2 แห่ง ไม่ผ่าน 2 แห่ง**				**ผ่าน 4 แห่ง**			
	1.8 กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก																						
1	แขวงทางหลวงนนทบุรี	กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	3901	ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านซ้ายทาง ตอน 1	50+988	56+700	5.712	กม.	100	100	100	100	1 ต.ค. 2563	24 ก.พ. 2566	16 ก.ย. 2566	878	1082	-204	-23.235	679,823,447.31	677,380,273.41	2,443,173.90	0.359
2	แขวงทางหลวงปทุมธานี	กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	3901	ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านซ้ายทาง ตอน 2	56+700	62+300	5.600	กม.	100	100	100	100	18 ก.ย. 2563	12 ม.ค. 2566	13 ก.ย. 2566	848	1092	-244	-28.774	664,595,900.00	611,996,920.07	52,598,979.93	7.914
3	แขวงทางหลวงธนบุรี	กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	3901	ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ช่วงพระประแดง - บางขุนเทียน	0+000	13+600	13.600	กม.	100	100	100	100	11 ก.ย. 2563	12 เม.ย. 2566	12 ก.ค. 2566	945	1036	-91	-9.630	582,703,000.00	565,254,949.82	17,448,050.18	2.994
	สรุปกิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก									**ผ่าน 3 แห่ง**						**ไม่ผ่าน 3 แห่ง**				**ผ่าน 3 แห่ง**			
	1.7 กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)																						
1	แขวงทางหลวงสตูล	กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	4051	สตูล - ท่าเรือเจ๊ะบิลัง	3+400	11+900	8.500	กม.	100	100	100	100	6 มิ.ย. 2563	28 ก.ย. 2564	28 ต.ค. 2565	481	876	-395	-82.121	166,399,935.00	166,075,596.06	324,338.94	0.195
2	แขวงทางหลวงน่านที่ 1	กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	101	บ.ห้วยแก๊ด - บ.ห้วยน้ำอุ่น	300+049	316+199	16.150	กม.	100	100	100	100	15 พ.ค. 2563	29 เม.ย. 2566	17 ก.พ. 2566	1081	1010	71	6.568	1,093,900,000.00	1,092,231,691.87	1,668,308.13	0.153
3	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)	กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	415	บ.บางสราม - บ.ปากน้ำ ตอน 3	39+400	47+300	7.900	กม.	100	100	100	100	18 ก.ย. 2563	8 มิ.ย. 2565	9 ม.ค. 2566	630	845	-215	-34.127	397,792,000.00	396,334,869.13	1,457,130.87	0.366
4	แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู	กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	210	อ.นาวัง - บ.วังสำราญ	71+675 84+350	81+821 94+048	19.844	กม.	100	100	100	100	1 มี.ค. 2562	31 ธ.ค. 2565	7 ม.ค. 2566	1402	1409	-7	-0.499	900,000,000.00	888,810,355.35	11,189,644.65	1.243
	สรุปกิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)									**ผ่าน 4 แห่ง**						**ผ่าน 1 แห่ง ไม่ผ่าน 3 แห่ง**				**ผ่าน 4 แห่ง**			
	1.11 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง																						
1	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง	1421	บ.หัวดอย - บ.ใหม่มงคล	0+000	19+000	19.000	กม.	100	100	100	100	23 มี.ค. 2560	8 ก.พ. 2565	13 ก.ย. 2566	1784	2366	-582	-32.623	1,088,088,000.00	1,074,125,923.54	13,962,076.46	1.283
	สรุปกิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง									**ผ่าน 1 แห่ง**						**ไม่ผ่าน 1 แห่ง**				**ผ่าน 1 แห่ง**			
	1.12 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ																						
1	แขวงทางหลวงน่านที่ 2	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	101	น่าน - ต.บ่อ	371+225 381+893	381+893 387+000	13.751	กม.	100	100	100	100	18 ก.ย. 2563	13 พ.ย. 2565	12 ธ.ค. 2565	788	817	-29	-3.680	535,727,000.00	535,675,804.86	51,195.14	0.010
2	แขวงทางหลวงปัตตานี	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	-	แยกทางหลวงหมายเลข 418 (มะพร้าวต้นเตี้ยว) + อ.ยะหริ่ง ตอน 3	12+050	15+000	2.95	กม.	100	100	100	100	31 ม.ค. 2562	21 ต.ค. 2563	10 ก.พ. 2566	629	1472	-843	-134.022	382,259,000.00	348,457,663.16	33,801,336.84	8.843
3	แขวงทางหลวงปัตตานี	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	-	แยกทางหลวงหมายเลข 418 (มะพร้าวต้นเตี้ยว) + อ.ยะหริ่ง ตอน 4	15+000	18+500	3.5	กม.	100	100	100	100	31 ม.ค. 2562	21 ต.ค. 2563	19 ต.ค. 2565	629	1358	-729	-115.898	338,736,109.00	309,738,155.81	28,997,953.19	8.561
4	แขวงทางหลวงปัตตานี	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	-	แยกทางหลวงหมายเลข 418 (มะพร้าวต้นเตี้ยว) + อ.ยะหริ่ง ตอน 5	18+500	22+000	3.5	กม.	100	100	100	100	28 ก.พ. 2562	18 พ.ย. 2563	5 ก.ย. 2566	629	1651	-1022	-162.480	384,578,000.00	378,639,153.76	5,938,846.24	1.544
5	แขวงทางหลวงจันทบุรี	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	3193	ด่านชายแดนไทย/กัมพูชา บ้านผักกาด - ด่านชายแดนไทย/กัมพูชา บ้านแหลม	31+000	40+331	9.331	กม.	100	100	100	100	29 ส.ค. 2563	26 ก.ค. 2565	23 ธ.ค. 2565	698	848	-150	-21.490	303,900,000.00	297,460,180.02	6,439,819.98	2.119
	สรุปกิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ									**ผ่าน 5 แห่ง**						**ไม่ผ่าน 5 แห่ง**				**ผ่าน 5 แห่ง**			
	1.13 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน																						
1	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1099	บ่อหลวง - แม่ตื่น	49+700	50+600	1	แห่ง	100	100	100	100	22 ธ.ค. 2565	19 มิ.ย. 2566	06 ก.ย. 2566	180	259	-79	-43.889	29,396,000.00	29,386,428.99	9,571.01	0.033
2	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1001	เชียงใหม่ - บ้านโป่ง	28+200	29+090	1	แห่ง	100	100	100	100	24 ธ.ค. 2565	21 มิ.ย. 2566	26 มิ.ย. 2566	180	185	-5	-2.778	44,541,000.00	44,540,590.65	409.35	0.001
3	แขวงทางหลวงลำปางที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1034	เกาะคา - ห้างฉัตร	6+850	12+900	2	แห่ง	100	100	100	100	05 ม.ค. 2566	03 ก.ค. 2566	07 ก.ค. 2566	180	184	-4	-2.222	34,340,000.00	34,331,417.90	8,582.10	0.025
4	แขวงทางหลวงลำพูน	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1087	ลี้ - ก้อทุ่ง	35+000	37+100	1	แห่ง	100	100	100	100	28 ธ.ค. 2565	25 มิ.ย. 2566	16 มิ.ย. 2566	180	171	9	5.000	22,217,000.00	19,266,209.68	2,950,790.32	13.282
5	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 3	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1178	แม่ข่อน - นาหวาย	2+250	3+700	1	แห่ง	100	100	100	100	21 ธ.ค. 2565	18 มิ.ย. 2566	30 มิ.ย. 2566	180	192	-12	-6.667	34,964,000.00	34,921,892.13	42,107.87	0.120
6	แขวงทางหลวงแพร่	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1120	สอง - แม่เต้น	8+920	9+800	2	แห่ง	100	100	100	100	14 ม.ค. 2566	11 ส.ค. 2566	18 ส.ค. 2566	210	217	-7	-3.333	48,455,809.69	47,527,094.00	928,715.69	1.917
7	แขวงทางหลวงแพร่	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1134	ไจโก้ - บ้านเวียง	7+500	9+735	2	แห่ง	100	100	100	100	13 ม.ค. 2566	11 ก.ค. 2566	17 ส.ค. 2566	180	217	-37	-20.556	24,173,400.00	23,794,672.56	378,727.44	1.567
8	แขวงทางหลวงน่านที่ 2	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1081	บ่อเกลือ - เฉลิมพระเกียรติ	155+800	156+800	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	20 มิ.ย. 2566	180	193	-13	-7.222	19,215,000.00	19,213,878.01	1,121.99	0.006
9	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2347 2347	ธาตุนาเวง - สกลนคร ธาตุนาเวง - สกลนคร	4+651 5+350	4+871 5+604	2	แห่ง	100	100	100	100	23 พ.ค. 2566	19 ก.ย. 2566	23 ส.ค. 2566	120	93	27	22.500	1,849,000.00	1,848,996.00	4.00	0.000
10	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน)	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	227	บ้านผาสุก - วาริชภูมิ	122+737	123+637	1	แห่ง	100	100	100	100	10 พ.ย. 2565	08 เม.ย. 2566	21 เม.ย. 2566	150	163	-13	-8.667	18,720,000.00	18,719,923.29	76.71	0.000
11	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน)	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2218	คำเพิ่ม - ห้วยบาง	22+125	22+575	1	แห่ง	100	100	100	100	11 พ.ย. 2565	09 เม.ย. 2566	31 มี.ค. 2566	150	141	9	6.000	9,459,800.00	9,458,970.35	829.65	0.009
12	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน)	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2355	สูงเนิน - สี่แยก	2+700	3+535	1	แห่ง	100	100	100	100	11 พ.ย. 2565	09 เม.ย. 2566	21 เม.ย. 2566	150	162	-12	-8.000	13,811,000.00	13,810,740.73	259.27	0.002
13	แขวงทางหลวงนครพนม	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2033	คำพอก - หนองญาติ	55+775	56+833	1	แห่ง	100	100	100	100	01 ธ.ค. 2565	29 พ.ค. 2566	02 พ.ค. 2566	180	153	27	15.000	24,590,000.00	24,589,853.05	146.95	0.001
14	แขวงทางหลวงนครพนม	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2417	นาพระอัย - เซกา	22+050	23+240	1	แห่ง	100	100	100	100	19 พ.ย. 2565	17 พ.ค. 2566	23 พ.ค. 2566	180	186	-6	-3.333	34,830,000.00	34,829,644.62	355.38	0.001
15	แขวงทางหลวงสุโขทัย	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1177	ดอนระเบียง - บ้าไร่หลวง	9+700	10+350	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	21 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	19,990,900.00	19,949,401.75	41,498.25	0.208
16	แขวงทางหลวงกำแพงเพชร	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1074	ทุ่งสนุ่น - บึงบ้าน	27+350	28+325	1	แห่ง	100	100	100	100	28 ธ.ค. 2565	25 มิ.ย. 2566	03 ส.ค. 2566	180	219	-39	-21.667	39,994,500.00	39,994,217.92	282.08	0.001
17	แขวงทางหลวงกำแพงเพชร	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1109	วังเจ้า - โละโค๊ะ	7+000	10+000	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	21 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	21,786,459.00	21,784,626.83	1,832.17	0.008
18	แขวงทางหลวงกำแพงเพชร	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1116	นครชุม - มอเจริญ	2+100	3+725	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	21 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	29,986,620.00	29,903,786.43	82,833.57	0.276

19	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1163	ร่วมจิต - น้ำพร้า	12+541	13+650	1	แห่ง	100	100	100	100	01 ธ.ค. 2565	29 พ.ค. 2566	12 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	29,967,000.00	29,966,506.14	493.86	0.002
20	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2	ท่าพระ - ขอนแก่น	330+900	332+080	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	20 มิ.ย. 2566	180	193	-13	-7.222	49,974,824.78	49,974,333.91	490.87	0.001
21	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	230 230 230 230	ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันตก ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันตก ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันตก ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันตก	0+869 4+000 8+200 9+600	3+000 4+900 8+600 10+300	4	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	21 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	49,974,688.68	49,728,159.32	246,529.36	0.493
22	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	230	ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันออก	21+700	22+500	1	แห่ง	100	100	100	100	08 ธ.ค. 2565	05 มิ.ย. 2566	15 มิ.ย. 2566	180	190	-10	-5.556	49,959,953.46	49,959,848.48	104.98	0.000
23	แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2062	บ้านพุ่ม - มัญจาคีรี	17+380	17+900	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	07 เม.ย. 2566	180	119	61	33.889	19,371,018.75	19,370,581.65	437.10	0.002
24	แขวงทางหลวงมหาสารคาม	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2040	วาปีปทุม - พยัคฆภูมิพิสัย	39+686	41+172	1	แห่ง	100	100	100	100	08 พ.ย. 2565	06 พ.ค. 2566	19 พ.ค. 2566	180	193	-13	-7.222	34,771,000.00	34,769,732.89	1,267.11	0.004
25	แขวงทางหลวงมหาสารคาม	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2367	มหาสารคาม - บ้านม่วง	2+142	2+570	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	07 มิ.ย. 2566	30 ส.ค. 2566	180	264	-84	-46.667	19,813,700.00	19,780,691.55	33,008.45	0.167
26	แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2043	ร้อยเอ็ด - ยางเฉอ	2+430	3+350	1	แห่ง	100	100	100	100	11 พ.ย. 2565	09 พ.ค. 2566	26 ก.ค. 2566	180	258	-78	-43.333	29,740,950.00	29,717,716.44	23,233.56	0.078
27	แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2116	ร่องคำ - โพนทอง	70+830	71+400	1	แห่ง	100	100	100	100	11 พ.ย. 2565	09 พ.ค. 2566	16 มิ.ย. 2566	180	218	-38	-21.111	24,986,616.00	24,975,800.55	10,815.45	0.043
28	แขวงทางหลวงสุรินทร์	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2076	ท่าตูม - หนองอู	18+848	20+097	1	แห่ง	100	100	100	100	11 พ.ย. 2565	09 พ.ค. 2566	22 มิ.ย. 2566	180	224	-44	-24.444	28,996,000.00	28,995,999.52	0.48	0.000
29	แขวงทางหลวงอำนาจเจริญ	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	202	สะพานคลองลำเซ - ปทุมราชวงศา	321+250	322+160	1	แห่ง	100	100	100	100	24 พ.ย. 2565	22 พ.ค. 2566	20 ส.ค. 2566	180	270	-90	-50.000	29,793,000.00	29,792,975.16	24.84	0.000
30	แขวงทางหลวงอำนาจเจริญ	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2337	ห้วยยาง - สองคอน	10+300	13+000	1	แห่ง	100	100	100	100	11 พ.ย. 2565	29 พ.ค. 2566	12 มิ.ย. 2566	200	214	-14	-7.000	49,866,000.00	49,865,918.56	81.44	0.000
31	แขวงทางหลวงอำนาจเจริญ	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2454	ทางเข้าพนา - ดอนขวัญ	3+776	4+926	1	แห่ง	100	100	100	100	09 ธ.ค. 2565	06 มิ.ย. 2566	20 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	29,646,000.00	29,645,989.45	10.55	0.000
32	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2085	กันทรลักษ์ - กันทรารมย์	7+700	8+500	1	แห่ง	100	100	100	100	18 ม.ค. 2566	16 มิ.ย. 2566	14 มิ.ย. 2566	150	148	2	1.333	17,992,000.00	17,991,952.55	47.45	0.000
33	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	226	ห้วยทับทัน - ศรีสะเกษ	270+290	271+989	1	แห่ง	100	100	100	100	11 ม.ค. 2566	09 ก.ค. 2566	29 ก.ย. 2566	180	262	-82	-45.556	29,990,000.00	25,148,376.55	4,841,623.45	16.144
34	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2073	หนองโดนน้อย - ชุมพวง	68+350	68+800	1	แห่ง	100	100	100	100	09 ธ.ค. 2565	06 มิ.ย. 2566	20 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	19,535,719.43	19,535,088.76	630.67	0.003
35	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2226	วังหิน - หนองบางดำ	8+350	9+405	1	แห่ง	100	100	100	100	04 พ.ย. 2565	02 พ.ค. 2566	07 ส.ค. 2566	180	277	-97	-53.889	44,577,000.00	44,576,529.09	470.91	0.001
36	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2217	ด่านขุนทด - หนองกราด	1+800	2+430	1	แห่ง	100	100	100	100	08 พ.ย. 2565	06 พ.ค. 2566	19 พ.ค. 2566	180	193	-13	-7.222	29,572,000.00	29,571,579.08	420.92	0.001
37	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2166	เสิงสาง - ดอนแชวน	0+100	1+000	1	แห่ง	100	100	100	100	09 ธ.ค. 2565	06 มิ.ย. 2566	24 เม.ย. 2566	180	137	43	23.889	37,588,000.00	37,583,270.56	4,729.44	0.013
38	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	224	หนองด่อ - ตาเมียง	142+615	143+175	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ธ.ค. 2565	01 พ.ค. 2566	10 เม.ย. 2566	150	129	21	14.000	19,877,000.00	19,876,927.15	72.85	0.000
39	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	348	ช่องตะโก - น้อยสะแกกวน	99+200	99+700	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	05 พ.ค. 2566	16 พ.ค. 2566	150	161	-11	-7.333	19,862,000.00	19,861,674.24	325.76	0.002
40	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2073	บัวตารุ่ง - ลำปลายมาศ	33+130	34+190	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	05 พ.ค. 2566	19 พ.ค. 2566	150	164	-14	-9.333	29,978,000.00	29,976,313.23	1,686.77	0.006
41	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2117	ตะโก - เขาพนมรุ้ง	2+450	3+250	1	แห่ง	100	100	100	100	03 ธ.ค. 2565	01 พ.ค. 2566	04 เม.ย. 2566	150	123	27	18.000	19,848,000.00	19,845,700.85	2,299.15	0.012
42	แขวงทางหลวงบุรีรัมย์	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	2440	บ้านไทรโยธจน์ - ทางพาด	0+085	0+700	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	05 พ.ค. 2566	19 พ.ค. 2566	150	164	-14	-9.333	26,907,600.00	26,907,171.18	428.82	0.002
43	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	33	พระปรง - โนนจิก	239+850	241+050	1	แห่ง	100	100	100	100	24 ธ.ค. 2565	21 มิ.ย. 2566	23 มิ.ย. 2566	180	182	-2	-1.111	38,634,000.00	38,633,356.06	643.94	0.002
44	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1	บ้านหว้า - วังไผ่	342+450	343+000	1	แห่ง	100	100	100	100	05 ม.ค. 2566	03 มิ.ย. 2566	10 เม.ย. 2566	150	96	54	36.000	9,530,000.00	9,528,728.95	1,271.05	0.013
45	แขวงทางหลวงสระบุรี	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	3188	ท่าเยี่ยม - ขอนหอม	2+135	2+735	1	แห่ง	100	100	100	100	16 ธ.ค. 2565	13 มิ.ย. 2566	27 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	28,900,000.00	28,899,988.99	11.01	0.000
46	แขวงทางหลวงสิงห์บุรี	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	3027	ท่าวุ้ง - มหานาม	9+600	12+180	1	แห่ง	100	100	100	100	29 ธ.ค. 2565	26 ก.ค. 2566	09 ส.ค. 2566	210	224	-14	-6.667	56,107,890.00	56,079,600.35	28,289.65	0.050
47	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	3473	หนองจิกรี - ถนนสุด	15+500	17+400	1	แห่ง	100	100	100	100	13 ม.ค. 2566	11 ก.ค. 2566	18 ก.ค. 2566	180	187	-7	-3.889	29,978,125.00	29,974,811.24	3,313.76	0.011
48	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	3504	ห้วยน้ำดัง - เขาชนกัน	25+350	26+200	1	แห่ง	100	100	100	100	13 ม.ค. 2566	11 ก.ค. 2566	18 ก.ค. 2566	180	187	-7	-3.889	24,975,000.00	24,967,193.54	7,806.46	0.031
49	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า)	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1119	น้ำตาดเหนือ - หนองฝักหวาน	3+500	4+600	1	แห่ง	100	100	100	100	10 ธ.ค. 2565	08 พ.ค. 2566	22 พ.ค. 2566	150	164	-14	-9.333	20,840,000.00	20,839,269.65	730.35	0.004
50	แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	3350 3350	ท่าช้าง - สระบัวกำ ท่าช้าง - สระบัวกำ	19+000 21+700	20+952 26+570	7	แห่ง	100	100		100	28 ธ.ค. 2565	25 ก.ค. 2566	19 ก.ค. 2566	210	204	6	2.857	77,598,150.00	77,597,693.17	456.83	0.001
51	แขวงทางหลวงกาญจนบุรี	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	3548	ท่ามะกา - เทศบาลตำบลท่าม่วง	4+562	5+415	1	แห่ง	100	100	100	100	29 ธ.ค. 2565	26 มิ.ย. 2566	04 ก.ย. 2566	180	250	-70	-38.889	20,370,000.00	19,913,537.05	456,462.95	2.241
52	แขวงทางหลวงอุทัยธานี	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	3456	หนองกระดี่ - คลองช่อย	16+275	17+025	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ม.ค. 2566	05 ก.ค. 2566	27 ก.ค. 2566	180	202	-22	-12.222	29,988,000.00	29,924,463.45	63,536.55	0.212
53	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	3121	บางคล้า - แปลงยาว	0+850	2+750	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 มิ.ย. 2566	27 ก.ย. 2566	180	295	-115	-63.889	48,988,000.00	48,986,278.72	1,721.28	0.004
54	แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	3466	บ้านเก่า - พานทอง	0+331	0+751	1	แห่ง	100	100	100	100	28 ธ.ค. 2565	25 ก.ค. 2566	07 ส.ค. 2566	210	223	-13	-6.190	28,946,000.00	26,508,303.83	2,437,696.17	8.422
55	แขวงทางหลวงระยอง	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	3245	อ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล - หนองเสือช้าง	8+494	9+864	1	แห่ง	100	100	100	100	08 ธ.ค. 2565	05 ก.ค. 2566	21 ก.ค. 2566	210	226	-16	-7.619	69,055,000.00	66,948,626.36	2,106,373.64	3.050
56	แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	3218	หัวหิน - โป่งแย้	9+850	11+000	1	แห่ง	100	100	100	100	09 ธ.ค. 2565	06 มิ.ย. 2566	12 มิ.ย. 2566	180	186	-6	-3.333	29,969,700.00	29,942,760.24	26,939.76	0.090
57	แขวงทางหลวงนครปฐม	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	3231	เด่นมะขาม - บางเลน	13+770	14+720	1	แห่ง	100	100	100	100	17 ธ.ค. 2565	14 มิ.ย. 2566	28 มิ.ย. 2566	180	194	-14	-7.778	24,917,100.00	24,827,444.89	89,655.11	0.360
58	แขวงทางหลวงพัทลุง	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	4138	โคกสัก - หาดใหญ่เด่า	5+949	7+150	1	แห่ง	100	100	100	100	09 พ.ย. 2565	06 มิ.ย. 2566	27 ก.ค. 2566	210	261	-51	-24.286	34,549,000.00	34,533,673.73	15,326.27	0.044
59	แขวงทางหลวงพัทลุง	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	4181	โคกทราย - ปากพะยูน	3+566	4+193	1	แห่ง	100	100	100	100	17 พ.ย. 2565	15 เม.ย. 2566	11 ก.ย. 2566	150	299	-149	-99.333	14,894,480.00	14,841,483.24	52,996.76	0.356
60	แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 2 (พุ่งลง)	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	4015	เขาชง - ฉวาง	38+550	40+086	2	แห่ง	100	100	100	100	18 พ.ย. 2565	16 พ.ค. 2566	30 พ.ค. 2566	180	194	-14	-7.778	36,879,936.00	36,828,958.32	50,977.68	0.138
61	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	4037	สองแพรก - ควนสว่าง	44+500	45+645	1	แห่ง	100	100	100	100	22 พ.ย. 2565	20 พ.ค. 2566	02 มิ.ย. 2566	180	193	-13	-7.222	39,448,000.00	39,423,244.63	24,755.37	0.063
62	แขวงทางหลวงภูเก็ต	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	402	หมากปรก - เมืองภูเก็ต	26+290	27+350	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 มิ.ย. 2566	07 มิ.ย. 2566	180	183	-3	-1.667	34,679,000.00	34,595,596.75	83,403.25	0.241
63	แขวงทางหลวงภูเก็ต	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	4023	เมืองภูเก็ต - แหลมพันวา	2+020	3+000	1	แห่ง	100	100	100	100	07 ธ.ค. 2565	04 มิ.ย. 2566	06 ก.ย. 2566	180	274	-94	-52.222	19,459,000.00	19,303,929.90	155,070.10	0.797
64	แขวงทางหลวงนราธิวาส	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	4058	ยี่งอ - มะรือโบ	8+821	9+287	3	แห่ง	100	100	100	100	26 พ.ย. 2565	23 มิ.ย. 2566	07 ก.ย. 2566	210	286	-76	-36.190	29,990,000.00	29,335,695.19	654,304.81	2.182
65	แขวงทางหลวงสตูล	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	404	บ้านนา - ละงู	43+783	44+923	1	แห่ง	100	100	100	100	27 ธ.ค. 2565	24 มิ.ย. 2566	07 ก.ค. 2566	180	193	-13	-7.222	14,989,700.00	14,989,643.80	56.20	0.000
66	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2 (นาหม่อม)	งานพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	4085	ปากน้ำแพพา - ธารคีรี	6+722	8+468	1	แห่ง	100	100	100	100	22 พ.ย. 2565	20 พ.ค. 2566	23 มิ.ย. 2566	180	214	-34	-18.889	24,906,000.00	24,831,027.94	74,972.06	0.301
	สรุปกิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน									**ผ่าน 66 แห่ง**						**ผ่าน 11 แห่ง ไม่ผ่าน 55 แห่ง**				**ผ่าน 66 แห่ง**		
	1.14 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ																					
1	แขวงทางหลวงหนองคาย	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	-	ทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก) ตอน 2	0+000	11+600	11.6	กม.	100	100	100	100	30 ก.ค. 2563	5 ต.ค. 2566	25 เม.ย. 2566	1164	1001	163	14.003	700,000,000.00	670,959,600.59	29,040,399.41	4.149
2	แขวงทางหลวงหนองคาย	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	-	ทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก) ตอน 3	11+600	16+127	4.527	กม.	100	100	100	100	24 ก.ค. 2563	11 ธ.ค. 2566	10 ส.ค. 2566	1237	1114	123	9.943	700,000,000.00	678,122,643.14	21,877,356.86	3.125
3	แขวงทางหลวงพะเยา	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	1021	อ.เชียงคำ - อ.เทิง ตอน 1	59+200	75+000	12	กม.	100	100	100	100	12 ก.ย. 2563	8 ต.ค. 2565	28 มี.ค. 2566	758	929	-171	-22.559	637,621,800.00	637,406,249.27	215,550.73	0.034
4	แขวงทางหลวงพะเยา	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	1021	อ.เชียงคำ - อ.เทิง ตอน 2	75+000	86+000	11	กม.	100	100	100	100	1 ต.ค. 2563	29 ก.ค. 2565	28 มี.ค. 2566	668	910	-242	-36.228	728,269,200.00	715,430,110.54	12,839,089.46	1.763
5	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	1021	อ.เชียงคำ - อ.เทิง ตอน 3	86+000	100+019	14.019	กม.	100	100	100	100	1 ต.ค. 2563	26 พ.ย. 2565	27 มี.ค. 2566	788	909	-121	-15.355	681,959,900.00	681,957,295.89	2,604.11	0.000
6	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2 (นาหม่อม)	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	4369	แยกทางหลวงหมายเลข 4 - ด่านสะเดาแห่งที่ 2 ตอน 1	57+100	61+200	4.1	กม.	100	100	100	100	15 ก.พ. 2561	6 ธ.ค. 2562	25 ส.ค. 2566	660	2018	-1358	-205.758	295,000,000.00	294,500,031.10	499,968.90	0.169

	สรุปกิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ									**ผ่าน 6 แห่ง**						**ผ่าน 2 แห่ง ไม่ผ่าน 4 แห่ง**				**ผ่าน 6 แห่ง**			
	1.15 ก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ																						
1	แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)	กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	4009	สายนาสาร - เวียงสระ (ต่อเขตเทศบาลเมืองนาสาร - พระแสง)	59+410	61+773	2.363	กม.	100	100	100	100	4 ก.ย. 2563	20 มิ.ย. 2566	2 มิ.ย. 2566	1021	1003	18	1.763	518,203,800.00	516,985,375.80	1,218,424.20	0.235
	สรุปกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดรถไฟ									**ผ่าน 1 แห่ง**						**ผ่าน 1 แห่ง**				**ผ่าน 1 แห่ง**			
	สรุปแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (รวม 12 กิจกรรม)									**ผ่าน 356 แห่ง**						**ผ่าน 97 แห่ง ไม่ผ่าน 259 แห่ง**				**ผ่าน 356 แห่ง**			
	แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก																						
	1. โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก																						
	1.1 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก																						
1	แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	3245	อ.ปลวกแดง - อ.หนองใหญ่	22+142	34+000	11.858	กม.	100	100	100	100	31 ม.ค. 2562	8 มิ.ย. 2564	8 พ.ค. 2566	860	1559	-699	-81.279	550,000,000.00	537,420,146.63	12,579,853.37	2.287
2	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	304	อ.พนมสารคาม - ต.เขาหินซ้อน	102+500	113+000	10.500	กม.	100	100	100	100	22 ก.พ. 2562	8 ม.ค. 2566	13 ม.ค. 2566	1417	1422	-5	-0.353	1,220,000,000.00	1,178,391,350.75	41,608,649.25	3.411
3	แขวงทางหลวงระยอง	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	3	อ.สัตหีบ - อ.บ้านฉาง	175+442	185+583	10.141	กม.	100	100	100	100	26 ม.ค. 2562	31 ก.ค. 2564	19 ธ.ค. 2565	918	1424	-506	-55.120	900,000,000.00	860,618,508.21	39,381,491.79	4.376
4	แขวงทางหลวงปราจีนบุรี	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	304	เขาหินซ้อน จ.ฉะเชิงเทรา จงปราจีนบุรี	25+927	37+666	11.74	กม.	100	100	100	100	10 ส.ค. 2562	8 มี.ค. 2565	8 ธ.ค. 2565	942	1217	-275	-29.193	513,959,300.00	508,644,426.25	5,314,873.75	1.034
5	แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	3	ถนนเมืองใหม่เหนือและถนนนิคมแหลมฉบัง 4 ชลบุรี	126+000	127+265	1.265	กม.	100	100	100	100	26 มิ.ย. 2563	22 ก.พ. 2565	20 ธ.ค. 2565	608	909	-301	-49.507	177,000,000.00	173,230,503.12	3,769,496.88	2.130
6	แขวงทางหลวงระยอง	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	3191	ต.มาบตาพุด - อ.นิคมพัฒนา	0+000	13+600	13.600	กม.	100	100	100	100	5 ก.ค. 2562	8 เม.ย. 2566	27 ก.ค. 2566	1374	1484	-110	-8.006	1,447,433,600.00	1,473,467,596.50	-26,033,996.50	-1.799
	สรุปกิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก						**59.104 กม. (6 โครงการ)**			**ผ่าน 6 โครงการ**						**ไม่ผ่าน 6 โครงการ**				**ผ่าน 5 โครงการ ไม่ผ่าน 1 โครงการ**			
	สรุปแผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (รวม 1 กิจกรรม)						**59.104 กม. (6 โครงการ)**			**ผ่าน 6 โครงการ**						**ไม่ผ่าน 6 โครงการ**				**ผ่าน 5 โครงการ ไม่ผ่าน 1 โครงการ**			

59.104

สรุป

แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

1. โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

1.1 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	168	แห่ง
1.2 กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก	2	แห่ง
1.3 กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	36	แห่ง
1.4 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	54	แห่ง
1.5 กิจกรรมบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงเพื่อยกระดับประสิทธิภาพและความปลอดภัย	-	แห่ง
1.6 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	25	แห่ง
1.7 กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ	4	แห่ง
1.8 กิจกรรมจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวง	-	แห่ง
1.9 กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	3	แห่ง
1.10 กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	4	แห่ง
1.11 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง	1	แห่ง
1.12 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	5	แห่ง
1.13 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน	66	แห่ง
1.14 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	6	แห่ง
1.15 กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	1	แห่ง

แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน		
1. โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา		
1.1 กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ	42	แห่ง
แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก		
1. โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	59.104	กม.

375	แห่ง	
42	แห่ง	
59.104	กม.	

ตารางสรุปด้านประสิทธิผล (OUTCOME) แสดงแผน/ผล มิติเชิงปริมาณ มิติเชิงคุณภาพ

ลำดับที่	ชื่อหน่วยงาน	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อตอน/โครงการ	กม.ดำเนินการ		ปริมาณงาน		ตัวชี้วัดอัตราการเคลื่อนตัว			ตัวชี้วัดความพึงพอใจ			ระดับการให้บริการ
				เริ่มต้น (กม.ที่)	สิ้นสุด (กม.ที่)	จำนวน	หน่วย	แผน กม./ชม.	ผล กม./ชม.	ร้อยละความสำเร็จเมื่อเทียบกับ	แผน (ร้อยละ)	ผล (ร้อยละ)	ร้อยละความสำเร็จเมื่อเทียบกับ	
	1.โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน													
	1.1 กิจกรรม ก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง													
1	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	1	โคกสำโรง - หนองม่วง	196+440	198+660	1	แห่ง	78.00	79.00	1.28	86.00	87.00	1.00	A
2	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	1	หนองม่วง - ลำพยนต์	214+100	216+565	1	แห่ง	78.00	81.00	3.85	86.00	88.00	2.00	A
3	แขวงทางหลวงสระบุรี	2	ตาลเดี่ยว - ซับบอน	8+485	9+775	1	แห่ง	78.00	79.00	1.28	86.00	87.00	1.00	B
4	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1	12	พิษณุโลก - ร้องโพธิ์	235+525	236+305	1	แห่ง	78.00	68.00	-12.82	86.00	89.00	3.00	A
5	แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1	23	บ้านสวน - เขื่องใน	242+350	244+500	1	แห่ง	78.00	72.00	-7.69	86.00	85.00	-1.00	A
6	แขวงทางหลวงอยุธยา	32	อยุธยา - นครหลวง	14+645	15+445	1	แห่ง	78.00	60.00	-23.08	86.00	87.00	1.00	–
7	แขวงทางหลวงอ่างทอง	33	นาคู - ป่าโมก	33+870	35+600	1	แห่ง	78.00	78.00	0.00	86.00	88.00	2.00	A
8	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1	102	ห้วยไผ่ - ห้วยช้าง	18+085	19+455	1	แห่ง	78.00	81.00	3.85	86.00	87.00	1.00	A
9	แขวงทางหลวงเลยที่ 1	211	ปากชม - เชียงคาน	147+750	155+440	1	แห่ง	78.00	83.00	6.41	86.00	89.00	3.00	A
10	แขวงทางหลวงสุรินทร์	214	บ.โคกตะเคียน - บ.ด่านพัฒนา	243+739	261+500	1	แห่ง	78.00	80.00	2.56	86.00	88.00	2.00	A
11	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	221	ศรีสะเกษ - ภูเงิน	6+300	8+400	1	แห่ง	78.00	75.00	-3.85	86.00	87.00	1.00	A
12	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2	221	แยกการช่าง - เชิงบันไดเขาพระวิหาร	57+100	58+500	1	แห่ง	78.00	70.00	-10.26	86.00	88.00	2.00	A
13	แขวงทางหลวงมุกดาหาร	238	ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร	10+900	12+900	1	แห่ง	78.00	82.00	5.13	86.00	87.00	1.00	A
14	แขวงทางหลวงนครปฐม	346	ลำลูกบัว - หนองกระทุ่ม	75+106	77+330	1	แห่ง	78.00	70.00	-10.26	86.00	84.00	-2.00	A
15	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2	1086	มะขามสูง - วัดโบสถ์	16+325	17+700	1	แห่ง	78.00	85.00	8.97	86.00	88.00	2.00	A
16	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2	1145	ตากฟ้า - หัวถนน ตากฟ้า - หัวถนน	4+075 22+200	6+700 26+400	1	แห่ง	78.00	83.00	6.41	86.00	87.00	1.00	A
17	แขวงทางหลวงน่านที่ 1	1168	น่าน - น้ำใส	7+000	9+200	1	แห่ง	78.00	66.00	-15.38	86.00	89.00	3.00	A
18	แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1	1293	ท่าฉนวน - บางระกำ	55+500	56+870	1	แห่ง	78.00	84.00	7.69	86.00	90.00	4.00	A
19	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2	2089	คลองท่าข้าม - น้ำตกวังก้านเหลือง	44+209	51+409	1	แห่ง	78.00	84.00	7.69	86.00	89.00	3.00	A
20	แขวงทางหลวงเลยที่ 1	2108	ชมเจริญ - ปากชม	52+285	62+245	1	แห่ง	78.00	79.00	1.28	86.00	89.00	3.00	A
21	แขวงทางหลวงเลยที่ 2	2114	ด่านซ้าย - ปากหมัน	16+500	19+100	1	แห่ง	78.00	82.00	5.13	86.00	89.00	3.00	A
22	แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู	2133	ศรีบุญเรือง - ภูเวียง	8+545	16+700	1	แห่ง	78.00	79.00	1.28	86.00	89.00	3.00	A
23	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2	2280	สนามชัย - เจริญศิลป์	4+000	4+825	1	แห่ง	78.00	70.00	-10.26	86.00	86.00	0.00	A
24	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2	2338	สวนมะเดื่อ - แยกท่ามะนาว	29+619	33+319	1	แห่ง	78.00	86.00	10.26	86.00	89.00	3.00	A
25	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1	2339	ศรีวิชา - กวนบุ่น	6+200	21+470	1	แห่ง	78.00	82.00	5.13	86.00	87.00	1.00	A
26	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1	2478	ปากน้ำ - น้ำร้อน	1+075	1+700	1	แห่ง	78.00	82.00	5.13	86.00	89.00	3.00	A
27	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	3017	แยกนิคมสร้างตนเอง - แยกพัฒนานิคม	6+805	7+265	1	แห่ง	78.00	80.00	2.56	86.00	89.00	3.00	A
28	แขวงทางหลวงสิงห์บุรี	3030	ดงมะขามเทศ - บางระจัน	4+500	6+300	1	แห่ง	78.00	81.00	3.85	86.00	87.00	1.00	A

ลำดับที่	ชื่อหน่วยงาน	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อตอน/โครงการ	กม.ดำเนินการ		ปริมาณงาน		ตัวชี้วัดอัตราการเคลื่อนตัว			ตัวชี้วัดความพึงพอใจ			ระดับการให้บริการ
				เริ่มต้น (กม.ที่)	สิ้นสุด (กม.ที่)	จำนวน	หน่วย	แผน กม./ชม.	ผล กม./ชม.	ร้อยละความสำเร็จเมื่อเทียบกับ	แผน (ร้อยละ)	ผล (ร้อยละ)	ร้อยละความสำเร็จเมื่อเทียบกับ	
29	แขวงทางหลวงสระบุรี	3034	หน้าพระลาน - บ้านครัว หน้าพระลาน - บ้านครัว	6+500 10+810	7+800 11+800	1	แห่ง	78.00	74.00	-5.13	86.00	87.00	1.00	A
30	แขวงทางหลวงปราจีนบุรี	3076	บางหอย - วังขอน	36+825	39+565	1	แห่ง	78.00	80.00	2.56	86.00	86.00	0.00	A
31	แขวงทางหลวงราชบุรี	3208	เขาวัง - น้ำพุ	2+300	4+000	1	แห่ง	78.00	73.00	-6.41	86.00	86.00	0.00	A
32	แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)	3218	หัวหิน - โป่งแย้	3+475	4+800	1	แห่ง	78.00	74.00	-5.13	86.00	87.00	1.00	A
33	แขวงทางหลวงชัยนาท	3251	สรรคบุรี - คูพัฒนา	8+900	13+510	1	แห่ง	78.00	75.00	-3.85	86.00	88.00	2.00	A
34	แขวงทางหลวงอุทัยธานี	3438	หนองฉาง - ดินแดง	3+000	11+145	1	แห่ง	78.00	70.00	-10.26	86.00	88.00	2.00	B
35	แขวงทางหลวงอุทัยธานี	3438	ดินแดง - ไผ่งาม	25+000	35+600	1	แห่ง	78.00	71.00	-8.97	86.00	87.00	1.00	B
			ค่าเฉลี่ย กิจกรรม ก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง					**78.00**	**77.09**	**-1.17**	**86.00**	**87.63**	**1.63**	
	1.2 กิจกรรม เพิ่มประสิทธภาพการให้บริการทางหลวงสายหลัก													
36	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	2	นครราชสีมา - บรรจบทางหลวงหมายเลข 2067 (บ.บิง) ตอน 2	161+281	177+500	16.219	กม.	78.00	90.00	15.38	86.00	88.00	2.00	A
37	แขวงทางหลวงชุมพร	41	บ.ท่าทอง - บ.สวนสมบูรณ์ (ขาขึ้น)	54+700	89+000	34.300	กม.	78.00	80.00	2.56	86.00	87.00	1.00	A
			ค่าเฉลี่ย กิจกรรม เพิ่มประสิทธิภาพให้บริการทางหลวงสายหลัก					**78.00**	**85.00**	**8.97**	**86.00**	**87.50**	**1.50**	
	1.3 กิจกรรม ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง													
38	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่	1182	หาดเสลา - บรรพตพิสัย	28+950	34+119	1	แห่ง	78.00	80.00	2.56	86.00	88.00	2.00	A
39	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1	1196	วังโป่ง - ด่านแม่คำมัน	0+412	5+270	1	แห่ง	78.00	86.00	10.26	86.00	88.00	2.00	A
40	แขวงทางหลวงข่อนแก่นที่ 1	2322	โคกสูง - หนองกุงใหญ่ โคกสูง - หนองกุงใหญ่	58+600 62+743	62+075 65+075	1	แห่ง	78.00	69.00	-11.54	86.00	88.00	2.00	B
41	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)	3067	อรัญประเทศ - ไผ่ล้อม	3+575	4+720	1	แห่ง	78.00	74.00	-5.13	86.00	86.00	0.00	A
42	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา	3701	บางคล้า - เขาดิน บางคล้า - เขาดิน	42+055 48+625	43+700 52+000	1	แห่ง	78.00	79.00	1.28	86.00	87.00	1.00	B
			ค่าเฉลี่ย กิจกรรม ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง					**78.00**	**77.60**	**-0.51**	**86.00**	**87.40**	**1.40**	
	1.4 กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค													
43	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	1	โคกสำโรง - หนองม่วง	203+810	206+761	1	แห่ง	78.00	81.00	3.85	86.00	88.00	2.00	A
44	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	2	ดอนหวาย - บ้านวัด	206+075	207+075	1	แห่ง	78.00	87.00	11.54	86.00	88.00	2.00	A
45	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1	2	บ้านวัด - ตาลาด	209+000	210+675	1	แห่ง	78.00	86.00	10.26	86.00	88.00	2.00	A
46	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1	12	สี่แยกสมเด็จ - คำพอก	712+100	713+250	1	แห่ง	78.00	100.00	28.21	86.00	89.00	3.00	A
47	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1	12	เข็กน้อย - แยกอาเซียน	333+550	334+700	1	แห่ง	78.00	79.00	1.28	86.00	89.00	3.00	A
48	แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1	23	บ้านสวน - เขื่องใน	242+350	244+500	1	แห่ง	78.00	72.00	-7.69	86.00	85.00	-1.00	A
49	แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1	117	ไร่อ้อย - อุตรดิตถ์	234+151	236+370	1	แห่ง	78.00	73.00	-6.41	86.00	89.00	3.00	A
50	แขวงทางหลวงเลยที่ 1	211	ปากชม - เชียงคาน	173+075	175+700	1	แห่ง	78.00	80.00	2.56	86.00	89.00	3.00	A
51	แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์	227	กาฬสินธุ์ - แยกคงแหลม	14+525	18+800	1	แห่ง	78.00	60.00	-23.08	86.00	87.00	1.00	A
52	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1	294	ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ	5+485	8+200	1	แห่ง	78.00	73.00	-6.41	86.00	87.00	1.00	A
53	แขวงทางหลวงอ่างทอง	309	แยกที่ดิน - ไชโย	57+952	59+400	1	แห่ง	78.00	70.00	-10.26	86.00	88.00	2.00	A
54	แขวงทางหลวงอยุธยา	352	คลองระพีพัฒน์ - ทางแยกต่างระดับวังน้อย	22+000	23+237	1	แห่ง	78.00	70.00	-10.26	86.00	91.00	5.00	A
55	แขวงทางหลวงเลยที่ 2	2013	บ่อไพธิ์ - โคกงาม	77+000	78+220	1	แห่ง	78.00	85.00	8.97	86.00	89.00	3.00	A

ลำดับที่	ชื่อหน่วยงาน	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อตอน/โครงการ	กม.ดำเนินการ		ปริมาณงาน		ตัวชี้วัดอัตราการเคลื่อนตัว			ตัวชี้วัดความพึงพอใจ			ระดับการให้บริการ
				เริ่มต้น (กม.ที่)	สิ้นสุด (กม.ที่)	จำนวน	หน่วย	แผน กม./ชม.	ผล กม./ชม.	ร้อยละความสำเร็จเมื่อเทียบกับ	แผน (ร้อยละ)	ผล (ร้อยละ)	ร้อยละความสำเร็จเมื่อเทียบกับ	
56	แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู	2097	นาคำไฮ - หนองแวง	8+350	25+000	1	แห่ง	78.00	80.00	2.56	86.00	89.00	3.00	A
57	แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2	2177	นาน้อย - อากาศอำนวย	31+500	32+260	1	แห่ง	78.00	59.00	-24.36	86.00	87.00	1.00	A
58	แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2	2182	เดชอุดม - โนนเรียง	2+730	7+000	1	แห่ง	78.00	68.00	-12.82	86.00	87.00	1.00	C
59	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1	3017	แยกพัฒนานิคม - วังม่วง	44+100	47+205	1	แห่ง	78.00	80.00	2.56	86.00	88.00	2.00	A
60	แขวงทางหลวงสิงห์บุรี	3027	ท่าวุ้ง - มหานาม	12+180	15+000	1	แห่ง	78.00	79.00	1.28	86.00	87.00	1.00	A
61	แขวงทางหลวงชัยนาท	3211	ทางเข้าหันคา - กะบกเตี้ย	28+550	34+200	1	แห่ง	78.00	71.00	-8.97	86.00	88.00	2.00	A
62	แขวงทางหลวงสระบุรี	3314	ป๊อกแป๊ก-สันมะค่า	5+769	10+800	1	แห่ง	78.00	65.00	-16.67	86.00	87.00	1.00	B
63	แขวงทางหลวงเพชรบุรี	3410	เขื่อนเพชร - ห้วยโสก	4+500	7+150	1	แห่ง	78.00	62.00	-20.51	86.00	86.00	0.00	B
			ค่าเฉลี่ย กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค					**78.00**	**75.24**	**-3.54**	**86.00**	**87.90**	**1.90**	
	1.5 กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน													
64	แขวงทางหลวงพังงา	4	อ.ตะกั่วป่า - บ.บางสัก	769+300	776+700	7.400	กม.	78.00	82.00	5.13	86.00	88.00	2.00	A
65	แขวงทางหลวงพังงา , แขวงทางหลวงภูเก็ต	4	อ.ตะกั่วป่า - อ.ท้ายเหมือง ตอน บ.บางสัก - บ.เขาหลัก	776+700	797+062	20.362	กม.	78.00	79.00	1.28	86.00	86.00	0.00	A
66	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2	11	แยกอินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน แยกอินทร์บุรี - บ.หนองบัวทอง ตอน 2	14+600	28+000	13.400	กม.	78.00	83.00	6.41	86.00	90.00	4.00	A
67	แขวงทางหลวงอยุธยา	33	บ.ภาชี - บ.หินกอง ตอน 1	54+273	69+250	14.977	กม.	78.00	85.55	9.68	86.00	90.00	4.00	A
68	แขวงทางหลวงสุโขทัย	102	บ.ห้วยช้าง - อ.ศรีสัชนาลัย	29+545	36+600	7.055	กม.	78.00	85.00	8.97	86.00	88.00	2.00	A
69	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3	290	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอน แยก ทล.224 - บรรจบ ทล.226 (ด้านทิศใต้) ตอน 2	7+500	15+500	8.000	กม.	78.00	91.00	16.67	86.00	89.00	3.00	A
70	แขวงทางหลวงสระบุรี	3222	ต.ชำผักแพว - ต.ชะอม	12+890	24+500	11.610	กม.	78.00	82.00	5.13	86.00	88.00	2.00	A
			ค่าเฉลี่ย กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน					**78.00**	**83.94**	**7.61**	**86.00**	**88.43**	**2.43**	
	1.6 กิจกรรม เร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)													
71	แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1	2178	แยกทางหลวงหมายเลข 2085 - อุบลราชธานี	27+910	42+500	14.590	กม.	78.00	76.00	-2.56	86.00	86.00	0.00	A
			ค่าเฉลี่ย กิจกรรม เร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)					**78.00**	**76.00**	**-2.56**	**86.00**	**86.00**	0.00	
	1.7 กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง													
72	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)	317	จันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม ตอน 2	91+000	97+000	6.000	กม.	78.00	80.00	2.56	86.00	86.00	0.00	A
73	แขวงทางหลวงอยุธยา	3056	ต.บ้านหว้า - อ.ภาชี ตอน 2	15+132.067	22+882.067	7.750	กม.	78.00	84.00	7.69	86.00	91.00	5.00	A
			ค่าเฉลี่ย กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง					**78.00**	**82.00**	**5.13**	**86.00**	**88.50**	**2.50**	
	1.8 กิจกรรม พัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน													
74	แขวงทางหลวงราชบุรี	4	สระกระเทียม - คลองอีจาง	74+000	75+975	1	แห่ง	78.00	50.00	-35.90	86.00	85.00	-1.00	A
75	แขวงทางหลวงแพร่	101	หนองห้า - สวนป่า	295+350	297+700	1	แห่ง	78.00	70.00	-10.26	86.00	88.00	2.00	A
76	แขวงทางหลวงสุรินทร์	224	ตาเมียง - หินโคน	194+450	195+850	1	แห่ง	78.00	69.00	-11.54	86.00	80.00	-6.00	A
77	แขวงทางหลวงสิงห์บุรี	309	ไชโย - ทางแยกวัดสว่างอารมณ์	84+300	85+720	1	แห่ง	78.00	71.00	-8.97	86.00	88.00	2.00	A
78	แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1	1084	ป่าแดง - หาดชะอม	7+900	10+800	1	แห่ง	78.00	65.00	-16.67	86.00	88.00	2.00	A
79	แขวงทางหลวงบึงกาฬ	2026	หนองหิ้ง - เหล่าหลวง	16+890	18+290	1	แห่ง	78.00	81.00	3.85	86.00	88.00	2.00	A
80	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2	2219	หนองมะค่า - ศรีเทพน้อย	83+150	85+250	1	แห่ง	78.00	70.00	-10.26	86.00	89.00	3.00	A
81	แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2	2260	ลำสนธิ - ซับสังกา	9+100	11+400	1	แห่ง	78.00	72.00	-7.69	86.00	89.00	3.00	A
82	แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู	2263	บ้านเพีย - ทุ่งตาลเลียน - หนองแวง บ้านเพีย - ทุ่งตาลเลียน - หนองแวง	32+728 37+200	36+000 39+952	1	แห่ง	78.00	72.00	-7.69	86.00	89.00	3.00	A
83	แขวงทางหลวงเพชรบุรี	3177	เพชรบุรี - หาดเจ้าสำราญ	0+228	1+844	1	แห่ง	78.00	68.00	-12.82	86.00	88.00	2.00	A

ลำดับที่	ชื่อหน่วยงาน	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน/โครงการ	กม.ดำเนินการ		ปริมาณงาน		ตัวชี้วัดอัตราการเคลื่อนตัว			ตัวชี้วัดความพึงพอใจ			ระดับการให้บริการ
				เริ่มต้น (กม.ที่)	สิ้นสุด (กม.ที่)	จำนวน	หน่วย	แผน กม./ชม.	ผล กม./ชม.	ร้อยละความสำเร็จเมื่อเทียบกับ	แผน (ร้อยละ)	ผล (ร้อยละ)	ร้อยละความสำเร็จเมื่อเทียบกับ	
84	แขวงทางหลวงอ่างทอง	3454	ท่าช้าง - วิเศษชัยชาญ - หน้าโคก ท่าช้าง - วิเศษชัยชาญ - หน้าโคก	74+600 74+609	74+609 77+000	1	แห่ง	78.00	66.00	-15.38	86.00	90.00	4.00	A
			ค่าเฉลี่ย กิจกรรม พัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน					**78.00**	**68.55**	**-12.12**	**86.00**	**87.45**	**1.45**	
	1.9 กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ													
85	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา	3304	แยกทางหลวงหมายเลข315(ดอนสีนนท์)-บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (แปลงยาว) ตอน 1	0+800	12+000	9.985	กม.	78.00	79.00	1.28	86.00	87.00	1.00	A
86	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา	3304	แยกทางหลวงหมายเลข315(ดอนสีนนท์)-บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (แปลงยาว) ตอน 2	12+000	20+260	8.260	กม.	78.00	80.00	2.56	86.00	87.00	1.00	A
87	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)	3646	อ.อรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา ตอน 1	0+000	10+500	10.500	กม.	78.00	90.00	15.38	86.00	88.00	2.00	A
88	แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)	3646	อ.อรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา ตอน 2	10+500	25+211	14.711	กม.	78.00	92.00	17.95	86.00	87.00	1.00	A
			ค่าเฉลี่ย กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ					**78.00**	**85.25**	**9.29**	**86.00**	**87.25**	**1.25**	
	1.10 กิจกรรม สะพานข้ามจุดตัดรถไฟ													
89	แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1	3187	เขื่อนเพชร - บางกุฬา	17+300	18+600	1	แห่ง	78.00	66.00	-15.38	86.00	86.00	0.00	A
			ค่าเฉลี่ย กิจกรรม สะพานข้ามจุดตัดรถไฟ					**78.00**	**66.00**	**-15.38**	**86.00**	**86.00**	**0.00**	
			สรุป ค่าเฉลี่ย โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (10 กิจกรรม)					**78.00**	**77.67**	**-0.43**	**86.00**	**87.41**	**1.41**	
	2.โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค													
	กิจกรรม บูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค													
90	แขวงทางหลวงปราจีนบุรี	319	ปราจีนบุรี - อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองบัวหมู - อ.พนมสารคาม ตอน 1	22+300	30+538	8.238	กม.	78.00	79.00	1.28	86.00	88.00	2.00	A
91	แขวงทางหลวงปราจีนบุรี	319	ปราจีนบุรี - อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองบัวหมู - อ.พนมสารคาม ตอน 2	34+639	47+765	13.126	กม.	78.00	81.00	3.85	86.00	88.00	2.00	A
92	แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2	348	อ.ปะคำ- อ.นางรอง	112+000	140+141	28.141	กม.	78.00	74.00	-5.13	86.00	87.00	1.00	A
			สรุป ค่าเฉลี่ย โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค					**78.00**	**78.00**	**0.00**	**86.00**	**87.67**	**1.67**	
	3.โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก													
	กิจกรรม ก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก													
93	แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา	304	ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน อ.พนมสารคาม - ต.เขาหินซ้อน(รวมสะพานข้ามแยกทางหลวงหมายเลข 319) ตอน 1	102+500	113+000	10.500	กม.	78.00	78.00	0.00	86.00	88.00	2.00	A
94	แขวงทางหลวงระยอง	3376	อ.บ้านฉาง - ถนนซอย 13 ของนิคมสร้างตนเองจังหวัดระยอง	1+000	23+000	22.000	กม.	78.00	79.00	1.28	86.00	88.00	2.00	A
			สรุป ค่าเฉลี่ย โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค					**78.00**	**78.50**	**0.64**	**86.00**	**88.00**	**2.00**	