พระราโชวาทของ

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร

พระราชทานแก่ข้าราชการพลเรือน

เนื่องในวันข้าราชการพลเรือน วันที่ 1 เมษายน 2564

งานราชการนั้น เป็นงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับวิถีชีวิตของประชาชน ซึ่งมีความเปลี่ยนแปลงอยู่เป็นปรกติ ตามสถานการณ์และกาลเวลาที่เปลี่ยนแปลงไป. ข้าราชการทุกคนจึงต้องทำความเข้าใจงานในหน้าที่ของตนให้กระจ่างชัด และรู้เท่าทันความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น แล้วปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องเหมาะสม โดยยึดมั่นแน่วแน่อยู่ในเป้าหมายของการปฏิบัติราชการ คือประโยชน์สุขของประชาชนและความเจริญมั่นคงของประเทศชาติ

คำนำ

ตลอดระยะเวลาอันยาวนานกว่า 110 ปีที่ผ่านมา กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่พัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง สนับสนุนการขับเคลื่อนประเทศในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี รวมถึงด้านความมั่นคง ผ่านการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงที่มีระยะทางรวมกว่า 60,000 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วประเทศ แต่อย่างไรก็ตามยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนผู้เดินทาง ดังนั้น กรมทางหลวงยังคงต้องมุ่งมัน พัฒนาทางหลวงเพื่อตอบสนองแก่ผู้ใช้ทางให้มากที่สุด เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้ใช้ทางและประเทศชาติตามนโยบายของรัฐบาลตามวิสัยทัศน์กรมทางหลวงที่ว่า **"ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ"**

ในรอบปีที่ผ่านมามีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด -19 ทั่วโลกรวมถึงประเทศไทยที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดดังกล่าว ในทุกภาคส่วนรวมถึงกรมทางหลวง แต่อย่างไรก็ตามภารกิจของกรมทางหลวงไม่อาจหยุดนิ่งได้ ดังนั้นในรอบปีที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่ากรมทางหลวงได้ปรับตัวใช้เทคโนโลยีต่างๆมาช่วยการบริหารงานภายใต้ยุค **"นิว นอร์มอล" (NEW NORMAL)** ไม่ว่าจะการประชุมหรือฝึกอบรมผ่านระบบ แอปพลิเคชั่น ZOOM หรือการทำงานWORK FROM HOME ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องปรับตัวของกรมทางหลวง อย่างไรก็ตามกรมทางหลวงยังคงดำเนินโครงการต่างๆที่สำคัญอย่างต่อเนื่อง เช่น โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สาย บางปะอิน – นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สาย บางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร โครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สาย ธนบุรี – ปากท่อ โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ – บอลิคำไซ) โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินบนสายต่างๆ โครงการขยายทางหลวงสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงกับต่างประเทศ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ โครงการสนับสนุนเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ฯลฯ เพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์กรมทางหลวงและประเทศชาติ แม้จะมีความยากลำบากมากขึ้นในยุค **"นิว นอร์มอล" (NEW NORMAL)**

นอกจากภารกิจในการก่อสร้างแล้ว กรมทางหลวงได้มีภารกิจในการบำรุงรักษาทางหลวง ให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภารกิจในการสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง ในรอบปีที่ผ่านมากรมทางหลวงมีโครงการนำยางพารามาผลิตแผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต (RUBBER FENDER BARRIER) และหลักกันทางจากยางธรรมชาติ (RUBBER GUIDE POST) เพื่อสร้างความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทางและยังเพิ่มมูลค่าสินค้าทางการเกษตรให้แก่เกษตรกร รวมถึงการดำเนิน นโยบายปรับเพิ่มอัตราความเร็วสูงสุดของรถยนต์บนถนนทางหลวงให้สามารถใช้ความเร็วสูงสุดได้ไม่เกิน 120 กม./ชม. และการสร้างจุดพักรถบรรทุกในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศอีกด้วย

อีกทั้งยังมีกิจกรรมอื่นๆ ที่ได้ดำเนินการ เช่น โครงการกรมทางหลวง - การประปาภูมิภาคต้านภัยแล้ง โครงการลดและป้องกันฝุ่น PM 2.5 การสร้างจุดบริการนักท่องเที่ยวในพื้นที่หมวดทางหลวงต่างๆทั่วประเทศ งานช่วยเหลือผู้ประภัยน้ำท่วม รวมถึง งานที่จะนำนวัตกรรม มาใช้ในการอำนวยความสะดวกความปลอดภัย แก่ประชาชน เช่น การเก็บค่าผ่านทางอัจฉริยะรูปแบบใหม่ (M- FLOW) ช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบนมอเตอร์เวย์ ลดความแออัดของรถบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง จะเห็นได้ว่า 110 ปีที่ผ่านมาและในอนาคตข้างหน้า กรมทางหลวงจะทุ่มเทในการทำงานเพื่อพัฒนาประเทศชาติ เชื่อมโยงสังคม ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ ช่วยให้การเดินทางของผู้คนถึงจุดหมายได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

คำนำ	3
คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม	8
คณะผู้บริหารกรมทางหลวง	10
หน้าที่ความรับผิดชอบ	14
แผนยุทธศาสตร์	15
ประวัติกรมทางหลวง	20
การเงิน การคลัง	22
งานพัฒนาทรัพยากรบุคคล	49

ผลการดำเนินงานประจำปี 2564	65
การวางแผนพัฒนาทางหลวง	66
งานก่อสร้างทางหลวง	75
งานความร่วมมือระหว่างประเทศ	82
งานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	86
งานด้านสำรวจและออกแบบ	92
งานบำรุงรักษาทางหลวง	128
ประมวลภาพกิจกรรม	142

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

นายกรัฐมนตรี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

นายวีรศักดิ์ หวังศุภกิจโกศล
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

ปลัดกระทรวงคมนาคม
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

นายชยธรรม์ พรหมศร
ปลัดกระทรวงคมนาคม

นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง
ชุดปีงบประมาณ 2564

นายสราวุธ ทรงศิวิไล
อธิบดีกรมทางหลวง

นายกิตติพันธ์ ปานจันทร์
รองอธิบดีฝ่ายบริหาร

นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน

นายอภิชาติ จันทรทรัพย์
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ

นายอภิสิทธิ์ พรหมเสน
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง
ชุดปีงบประมาณ 2564

นายชาติชาย ช่วงชิง
วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา

นายนรินทร์ ศรีสมพันธุ์
วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง

นายวันจักร ฉายากุล
วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความปลอดภัย

นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ

นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช
วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง
ชุดปัจจุบัน

นายสราวุธ ทรงศิวิไล
อธิบดีกรมทางหลวง

นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต
รองอธิบดีฝ่ายบริหาร

นายอภิชาติ จันทรทรัพย์
รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน

นายมนตรี เดชาสกุลสม
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ

นายอภิสิทธิ์ พรหมเสน
รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง
ชุดปัจจุบัน

นายชาติชาย ช่วงชิง
วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา

นายนรินทร์ ศรีสมพันธุ์
วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง

นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ

นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช
วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา

หน้าที่ความรับผิดชอบกรมทางหลวง

1 ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

2 วิจัยและพัฒนางานก่อสร้างบูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน

3 ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

4 ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

แผนยุทธศาสตร์
กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564

วิสัยทัศน์ "Vision"

"ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ"

พันธกิจ "Mission"

1. ควบคุมดูแลระดับการให้บริการ (Serviceability) และความปลอดภัย (Safety) บนทางหลวง ให้ได้มาตรฐาน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่ดี ยกระดับการบริหารด้านความปลอดภัย ในระบบขนส่งของประเทศ

2. พัฒนาระบบทางหลวง (Highway System) ให้เกิดความเชื่อมต่อ (Connectivity) การเข้าถึง(Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) ที่สมบูรณ์ เพื่อการขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจ และสังคม

3. พัฒนาระบบบริหารองค์กร (Organization Management) ตามหลักธรรมาภิบาล

ค่านิยมร่วม "HIGHWAYS"

"สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ รับผิดชอบต่อพันธกิจ เกาะติดการให้บริการ ประสานพลังเป็นหนึ่งเดียว"

(1) High performance

(2) Intelligent technology

(3) Good knowledge

(4) Honesty

(5) Work smart

(6) Accountability

(7) Year-round commitment

(8) Synergy

วัฒนธรรม "DOH"

(1) Deliver Good Service to People : มุ่งให้เกิดการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน

(2) Obligate Governance and Sustainability : ยึดมั่นในหลักธรรมมาภิบาลและความยั่งยืน

(3) Hold Accountability for Interests of Nation and People : คงไว้ซึ่งความรับผิดชอบในผลประโยชน์ของชาติและประชาชน

ประเด็นยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 • การพัฒนาระบบทางหลวง

การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

1) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงเพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค

2) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

3) เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อกับการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

5) พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด ด้านงานทาง ทั้งในด้านออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ

6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 • ระดับการให้บริการ

การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง

2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง

3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง

4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทางและทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน

6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบ ทางหลวง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 • ความปลอดภัย

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

2) พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ

4) พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่านิยม วินัย ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง

6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 • ระบบบริหารจัดการ

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน โครงการ และกิจกรรม

2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัสดุ การบริหารเครื่องจักร การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินงานขององค์กร

3) พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร

4) พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน

5) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงานให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก

6) พัฒนาและส่งเสริมการจัดการข้อร้องเรียน การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น และระบบบริหารจัดการบนพื้นฐานของระบบธรรมาภิบาล

แผนผังการแบ่งส่วนราชการ กรมทางหลวง

อธิบดีกรมทางหลวง

วิศวกรใหญ่ที่ปรึกษาวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา

- ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง
- ด้านสำรวจและออกแบบ
- ด้านควบคุมการก่อสร้าง
- ด้านบำรุงรักษา
- ด้านวิจัยและพัฒนา
- ด้านอำนวยความปลอดภัย

สำนักงานตรวจสอบภายใน

สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร

กองการเจ้าหน้าที่

รองอธิบดีฝ่ายบริหาร

- สำนักงานเลขานุการกรม
- กองการเงินและบัญชี
- กองฝึกอบรม
- กองการพัสดุ
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
- สำนักกฎหมาย
- กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
  - แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

- สำนักบริหารบำรุงทาง
- สำนักงานทางหลวงที่ 1-18
  - แขวงทางหลวง (104 ขท.)
- สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ
- กองบังคับการตำรวจทางหลวง

รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน

- สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- สำนักก่อสร้างทางที่ 1
- สำนักก่อสร้างทางที่ 2
  - ศูนย์สร้างทาง
- สำนักก่อสร้างสะพาน
  - ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 1-4

รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ

- สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
- สำนักวิจัย และพัฒนางานทาง
- สำนักงานอำนวยความปลอดภัย
- สำนักมาตรฐานและประเมินผล
- สำนักแผนงาน
- สำนักสำรวจและออกแบบ
- สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ

หน่วยงานที่กรมทางหลวงกำหนด

- ศูนย์สร้างทาง ประกอบด้วย 5 ศูนย์ ได้แก่ ศูนย์สร้างทางลำปาง, หล่มสัก, ขอนแก่น, กาญจนบุรี และ สงขลา
- แขวงทางหลวงที่มีสะพานมิตรภาพระหว่างประเทศ ได้แก่ แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2 ,นครพนม ,หนองคาย และมุกดาหาร

ประวัติกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้รับการสถาปนาขึ้นเป็นกรม เมื่อวันที่ 1 เมษายน ร.ศ. 131 ตรงกับ พ.ศ. 2455 แต่เดิมนั้นจะมีแต่กรมคลอง ซึ่งอยู่ในกระทรวงเกษตรธิการ ล่วงมาจนถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ยุบกรมคลองมาขึ้นอยู่กับกระทรวงโยธาธิการและให้ชื่อว่า “กรมทาง” ให้เปลี่ยนชื่อกระทรวงโยธาธิการเป็นกระทรวงคมนาคม ตามประกาศจัดราชการ รัตนโกสินทร์ศก 131

วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2457 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้โอนแผนกทางน้ำของกรมทางไปให้กรมทดน้ำ คือ กรมชลประทาน ขึ้นในกระทรวงเกษตราธิการ กรมทางจึงเหลืออยู่แต่กองทางบกเพียงอย่างเดียวโดยมีเจ้ากรม เป็นหัวหน้า

วันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 ภายหลังที่ประเทศไทยได้ประกาศสงครามกับประเทศเยอรมันออสเตรีย - ฮังการี ก็ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้กรมทางไปอยู่กับกรมรถไฟหลวง สังกัดกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ขึ้นอยู่กับผู้บัญชาการรถไฟหลวง เพื่อสะดวกแก่กรมรถไฟหลวงและกรมทางที่จะได้ใช้วิศวกรที่มีเป็นชนชาติศัตรูที่ต้องถูกควบคุมเป็นเชลยศึกและปลดออกจากประจำการหลายคน ในสมัยนั้นมีนายช่างทางเอกเป็นหัวหน้ากรมทาง

วันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2475 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ด้วยความเห็นชอบของ คณะราษฎรได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมกับกระทรวงเกษตราธิการ เข้าเป็นกระทรวงเดียวกันเรียกว่า “กระทรวงเกษตรและพณิชยการ” กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วยเดิมสังกัดอยู่กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม จึงต้องเปลี่ยนเป็นสังกัดกระทรวงเกษตรและพณิชยการ

วันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2476 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติจัดตั้งกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช 2476 โดยคำแนะนำและยินยอมของคณะรัฐมนตรีซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้ กระทรวงเกษตรและพณิชยการได้ถูกยุบเลิกไป กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วย จึงไปสังกัดกระทรวงเศรษฐการแทน

วันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2477 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงพุทธศักราช 2477 โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ได้เปลี่ยนอำนาจหน้าที่ของกรมทางให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมโยธาเทศบาล สังกัดกระทรวงมหาดไทย

วันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2484 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอนันทมหิดล กองทาง ก็ได้ยกฐานะขึ้นเป็นกรมทาง โอนสังกัดจากกรมโยธาเทศบาลกระทรวงมหาดไทยมาสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติ

ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช 2484 แม้จะได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นกรม สังกัดกระทรวงคมนาคมแล้วก็ตาม ก็ยังไม่มีที่ทำการเป็นของตนเอง ยังคงอาศัยอยู่ในกรมโยธาเทศบาลที่เชิงสะพานผ่านฟ้าลีลาศจนถึงวันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2491 พอถึงวันที่ 13 พฤศจิกายน ปีเดียวกันจึงได้ย้ายไปอยู่ที่ ถนนพระราม 6 ซึ่งเป็นที่ตั้งของกองการพัสดุในปัจจุบัน

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

วันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2498 กรมทางหลวงแผ่นดินได้ทำพิธีเปิดอาคารที่ทำการด้านถนนศรีอยุธยา

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

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

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

การเงิน การคลัง

ปีงบประมาณ พ.ศ.2564 รัฐบาลได้คำนึงถึงการดำเนินภารกิจ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ นโยบายสำคัญของรัฐบาลให้ประสบผลสำเร็จและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และสนับสนุนให้เศรษฐกิจของประเทศมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ และรายการค่าดำเนินการภาครัฐ ภายใต้ยุทธศาสตร์และรายการค่าดำเนินการภาครัฐ ประกอบด้วยแผนงานรวม 61 แผนงาน กรมทางหลวง ได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายภายใต้ ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนงานที่ 2.5 แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค แผนงานที่ 2.6 แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แผนงานที่ 2.10 แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ แผนงานที่ 2.11 แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนงานที่ 2.14 แผนงานยุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนงานที่ 2.16 แผนงานบุคลากรภาครัฐ ในปีงบประมาณ พ.ศ.2564 งบประมาณรายจ่ายของกรมทางหลวง ประกอบด้วย 6 แผนงาน 3 ผลผลิต 41 โครงการ 1 รายการ ในวงเงินงบประมาณรายจ่ายทั้งสิ้น 125,946.9253 ล้านบาท โดยเงินงบประมาณรายจ่ายที่กรมทางหลวงได้รับเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จำนวน 12,063.5 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.59 และได้รับคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.30 ของเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีของกระทรวงคมนาคม ซึ่งได้รับจำนวน 189,958.7 ล้านบาท และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.83 ของเงินงบประมาณของประเทศที่ตั้งไว้ จำนวน 3,285,962.5 ล้านบาท จำแนกตามงบรายจ่ายดังนี้

งบบุคลากร เป็นรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายเพื่อการบริหารงานบุคคลภาครัฐ ได้แก่รายจ่ายที่จ่ายในลักษณะเงินเดือน ค่าจ้างประจำ ค่าจ้างชั่วคราว และค่าตอบแทนพนักงานราชการ รวมถึงรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายจากงบรายจ่ายอื่นใดในลักษณะรายจ่ายดังกล่าว จำนวนเงิน 4,987.9934 ล้านบาท

งบดำเนินงาน เป็นรายจ่ายที่กำหนดให้จ่าย เพื่อการบริหารงานประจำได้แก่รายจ่ายที่จ่ายในลักษณะค่าตอบแทน ค่าใช้สอย ค่าวัสดุ และค่าสาธารณูปโภค รวมถึงรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายจากงบรายจ่ายอื่นใดในลักษณะรายจ่ายดังกล่าว จำนวนเงิน 666.7803 ล้านบาท

งบลงทุน เป็นรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายเพื่อการลงทุน ได้แก่รายจ่ายที่จ่ายในลักษณะค่าครุภัณฑ์ ค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้าง รวมถึงรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายจากงบรายจ่ายอื่นใดในลักษณะรายจ่ายดังกล่าว จำนวนเงิน 119,674.2661 ล้านบาท

งบเงินอุดหนุน เป็นรายจ่ายที่กำหนดให้จ่ายเป็นค่าบำรุงหรือเพื่อช่วยเหลือ สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานอิสระ หรือหน่วยงานของรัฐซึ่งมิใช่ราชการส่วนกลาง หน่วยงานในกำกับของรัฐ ฯลฯ รวมถึงเงินอุดหนุนงบพระมหากษัตริย์ เงินอุดหนุนการศาสนา และรายจ่ายที่สำนักงบประมาณกำหนดให้ใช้จ่ายในงบรายจ่ายนี้ จำนวนเงิน 2.2879 ล้านบาท

งบรายจ่ายอื่น เป็นรายจ่ายที่ไม่เข้าลักษณะประเภทงบรายจ่ายใดงบรายจ่ายหนึ่ง หรือรายจ่ายที่สำนักงบประมาณกำหนดให้ใช้จ่ายในงบรายจ่ายนี้ จำนวนเงิน 615.5976 ล้านบาท

กรมทางหลวง
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2564	2563
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	2,656,884,538.53	3,258,792,930.01
ลูกหนี้อื่นระยะสั้น	6	161,681,918.84	130,649,794.39
เงินฝากประจำ		11,778.82	23,814.46
วัสดุคงเหลือ		76,536,633.60	57,694,242.49
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		1,653,400.82	1,432,713.11
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		2,896,768,270.61	3,448,593,494.46
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	7	80,514,737,060.70	61,288,414,773.38
สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน-สุทธิ	8	349,222,655,793.97	318,886,197,445.38
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	9	19,921,607.69	23,484,513.71
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		334,559.10	221,440.00
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		429,757,649,021.46	380,198,318,172.47
รวมสินทรัพย์		432,654,417,292.07	383,646,911,666.93

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

(นางเพ็ญทิพย์ จิรธรรมประดับ)
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี

(นายสราวุธ ทรงศิวิไล)
อธิบดีกรมทางหลวง

กรมทางหลวง
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

	หมายเหตุ	2564	2563
หนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
หนี้สิน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า	10	6,519,117,171.28	6,543,931,135.16
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น		82,814.91	95,293.76
เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	11	134,526,525.72	161,973,612.78
เงินรับฝากระยะสั้น	12	6,858,083,344.91	7,373,123,961.18
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	13	55,599,903.98	84,346,868.75
รวมหนี้สินหมุนเวียน		13,567,409,760.80	14,163,470,871.63
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว		518,883,939.09	330,552,023.02
เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว		15,538,000.00	15,538,000.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		534,421,939.09	346,090,023.02
รวมหนี้สิน		14,101,831,699.89	14,509,560,894.65
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
ทุน		22,737,041,607.79	22,541,880,400.43
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม	14	395,815,543,984.39	346,595,470,371.85
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		418,552,585,592.18	369,137,350,772.28
รวมหนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		432,654,417,292.07	383,646,911,666.93

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

(นางเพ็ญทิพย์ จิรธรรมประดับ)
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี

(นายสราวุธ ทรงศิวิไล)
อธิบดีกรมทางหลวง

หมายเหตุ งบการเงินนี้ยังไม่ได้ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

กรมทางหลวง
งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2564

	หมายเหตุ	2564	2563
รายได้			
รายได้จากงบประมาณ	15	133,176,098,774.41	117,683,079,001.71
รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล	16	571,438,695.38	1,107,096,706.30
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ		15,339,776.30	120,893,901.11
รายได้จากการอุดหนุนอื่นและบริจาค	17	558,608,701.20	239,362,636.78
รายได้อื่น	18	193,735,147.00	185,342,688.00
รวมรายได้		134,515,221,094.29	119,335,774,933.90
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	19	8,382,091,716.07	8,361,920,377.89
ค่าบำเหน็จบำนาญ	20	2,375,015,034.44	2,283,873,572.02
ค่าตอบแทน		2,532,099.85	2,747,968.05
ค่าใช้สอย	21	41,005,066,676.57	26,005,375,800.08
ค่าวัสดุ	22	662,793,297.53	707,572,494.36
ค่าสาธารณูปโภค	23	318,252,026.63	303,392,067.88
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	24	31,867,667,390.07	39,378,307,292.40
ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนอื่นและบริจาค		-	12,599,755.86
ค่าใช้จ่ายอื่น	25	-20,959,609.95	309,393,813.28
รวมค่าใช้จ่าย		84,592,458,631.21	77,365,183,141.82
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		49,922,762,463.08	41,970,591,792.08

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นางเพ็ญทิพย์ จิรธรรมประดับ)
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี

(นายสราวุธ ทรงศิวิไล)
อธิบดีกรมทางหลวง

หมายเหตุ งบการเงินนี้ยังไม่ได้ผ่านการตรวจสอบและรับรองโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

กรมทางหลวง
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2564

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ) กว่า ค่าใช้จ่ายสะสม	องค์ประกอบอื่น ของสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุน	รวม สินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 - ตามที่รายงานไว้เดิม	22,541,880,400.43	331,581,335,170.40	-	354,123,215,570.83
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน		(26,956,456,590.63)		(26,956,456,590.63)
ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี	22,541,880,400.43	304,624,878,579.77	-	327,166,758,980.20
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 - หลังการปรับปรุง				
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2563				
การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด	-			-
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด		41,970,591,792.08		41,970,591,792.08
กำไร/ขาดทุนจากการปรับมูลค่าเงินลงทุน			-	-
คงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	22,541,880,400.43	346,595,470,371.85	-	369,137,350,772.28

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ) กว่า ค่าใช้จ่ายสะสม	องค์ประกอบอื่น ของสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุน	รวม สินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 - ตามที่รายงานไว้เดิม	22,541,880,400.43	346,595,470,371.85	-	369,137,350,772.28
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน		(702,688,850.54)		(702,688,850.54)
ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี		-		-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 - หลังการปรับปรุง	22,541,880,400.43	345,892,781,521.31	-	368,434,661,921.74
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2564				
การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด	195,161,207.36			195,161,207.36
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด		49,922,762,463.08		49,922,762,463.08
กำไร/ขาดทุนจากการปรับมูลค่าเงินลงทุน			-	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	22,737,041,607.79	395,815,543,984.39	-	418,552,585,592.18

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

(นางเพ็ญทิพย์ จิรธรรมประดับ)
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี

(นายสราวุธ ทรงศิริไล)
อธิบดีกรมทางหลวง

กรมทางหลวง
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2564

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ) กว่า ค่าใช้จ่ายสะสม	องค์ประกอบอื่นของสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	รวม สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 - ตามที่รายงานไว้เดิม		22,541,880,400.43	331,581,335,170.40	-	354,123,215,570.83
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน			(26,956,456,590.63)		(26,956,456,590.63)
ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี		22,541,880,400.43	304,624,878,579.77	-	327,166,758,980.20
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 - หลังการปรับปรุง					
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2563					
การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด		-			-
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด			41,970,591,792.08		41,970,591,792.08
กำไร/ขาดทุนจากการปรับมูลค่าเงินลงทุน				-	-
จงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563		22,541,880,400.43	346,595,470,371.85	-	369,137,350,772.28

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ) กว่า ค่าใช้จ่ายสะสม	องค์ประกอบอื่นของสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	รวม สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 - ตามที่รายงานไว้เดิม		22,541,880,400.43	346,595,470,371.85	-	369,137,350,772.28
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน			(702,688,850.54)		(702,688,850.54)
ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี			-		-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 - หลังการปรับปรุง		22,541,880,400.43	345,892,781,521.31	-	368,434,661,921.74
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2564					
การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด		195,161,207.36			195,161,207.36
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด			49,922,762,463.08		49,922,762,463.08
กำไร/ขาดทุนจากการปรับมูลค่าเงินลงทุน				-	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564		22,737,041,607.79	395,815,543,984.39	-	418,552,585,592.18

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

(นางเพ็ญทิพย์ จิรธรรมประดับ)
ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี

(นายสราวุธ ทรงศิริไล)
อธิบดีกรมทางหลวง

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2

หมายเหตุที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช 2484 และพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 มีภารกิจตามกฎกระทรวงการแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับต่างประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง โดยมีอำนาจหน้าที่ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ตั้งอยู่เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

กรมทางหลวงมีหน่วยงานเบิกจ่าย จำนวน 134 หน่วยเบิกจ่าย เป็นหน่วยเบิกจ่ายส่วนกลางจำนวน 1 หน่วยเบิกจ่าย และหน่วยเบิกจ่ายที่ตั้งอยู่ภูมิภาค จำนวน 133 หน่วยเบิกจ่าย ซึ่งส่วนกลางได้รับเครื่อง GFMIS TERMINAL จำนวน 8 เครื่อง และในภูมิภาค จำนวน 28 เครื่อง ที่สำนักงานทางหลวงที่ 1 - 18 ศูนย์สร้างทาง ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน และแขวงทางหลวงสระบุรี แห่งละ 1 เครื่อง และระบบ WEB ONLINE ผ่าน INTRANET จำนวน 105 หน่วยเบิกจ่าย ซึ่งรับผิดชอบบริหารจัดการเงินงบประมาณและเงินนอกงบประมาณที่ได้รับจัดสรรในส่วนของแต่ละแห่ง หน่วยเบิกจ่ายดังกล่าวไม่เป็นหน่วยงานที่เสนอรายงานและไม่มีการจัดทำรายงานการเงินแยกกัน รายการบัญชีของหน่วยเบิกจ่ายทุกแห่งจึงได้นำมาแสดงรวมไว้ในรายงานการเงินฉบับนี้

กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 จำนวน 125,989,317,989.51 บาท โดยแยกเป็นงบบุคลากร จำนวน 5,030,386,089.51 บาท งบดำเนินงาน จำนวน 1,009,050,340.75 บาท งบลงทุน จำนวน 119,327,354,005.07 บาท งบอุดหนุน จำนวน 2,360,166.50 บาท และงบรายจ่ายอื่น จำนวน 620,167,387.68 บาท

หมายเหตุที่ 2 เกณฑ์การจัดทำรายงานการเงิน

รายงานการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด รวมทั้งหลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานการเงินประจำปี ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค 0410.2/ว 15 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2563 และรูปแบบการนำเสนอรายงานการเงินของหน่วยงานของรัฐ ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0410.2/ว 479 ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2563

รายงานการเงินนี้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิม เว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชีรายงานการเงินของกรมทางหลวง ถือเป็นหน่วยงานที่เสนอรายงานตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐ รวมรายการบัญชีที่เกิดขึ้นของหน่วยงานในส่วนกลาง และหน่วยงานในส่วนภูมิภาค ยกเว้นเรื่องดังนี้

หลักการและนโยบายการบัญชีภาครัฐตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐ พ.ศ. 2561 และมาตรฐานการบัญชีงภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2560 กำหนดให้รายงานการเงินที่หน่วยงานของรัฐจัดทำขึ้น ต้องเป็นรายงานการเงินที่รวมเงินทุกประเภท หากมีหน่วยงานภายใต้การควบคุมหน่วยงานของรัฐต้องจัดทำรายงานการเงินรวมที่รวมหน่วยงานย่อยทุกแห่งที่อยู่ภายใต้การควบคุมของหน่วยงานของรัฐนั้น ตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 35 เรื่อง รายงานการเงินรวม (เมื่อมีการประกาศใช้) โดยรายงานการเงินของหน่วยงานของรัฐระดับกรม ต้องแสดงภาพรวมของหน่วยงานส่วนกลาง หน่วยงานส่วนภูมิภาค และหน่วยงานย่อยภายใต้สังกัด รวมทั้งกิจกรรมเกี่ยวกับเงินนอกงบประมาณไม่ว่าจะเป็นเงินนอกงบประมาณที่กฎหมายอนุญาตให้นำไปใช้จ่ายได้โดยไม่ต้องนำส่งคลังเงินทุนหมุนเวียน หรือ กองทุนเงินนอกงบประมาณที่อยู่ในความควบคุมของหน่วยงาน อย่างไรก็ตามกระทรวงการคลังยังมิได้ประกาศใช้มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 35 เรื่อง รายงานการเงินรวม เป็นผลให้กรมทางหลวงมิได้นำเงินทุนหมุนเวียนที่ไม่

เป็นนิติบุคคล จำนวน 2 เงินทุน ประกอบด้วย เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางและเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลที่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรมทางหลวง มารวมในรายงานการเงินของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้จัดทำรายงานการเงินโดยรวมรายการบัญชีของหน่วยเบิกจ่ายทั้ง 134 หน่วยเบิกจ่ายแต่ไม่ได้รวมรายการของเงินทุนหมุนเวียนที่ไม่เป็นนิติบุคคล จำนวน 2 เงินทุน ซึ่งจัดทำรายงานการเงินแยกต่างหากจากกรมทางหลวง ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค 0410.152 ลงวันที่ 28 มกราคม 2562 เรื่อง แนวปฏิบัติในการจัดทำรายงานการเงินภาพรวมสำหรับหน่วยงานของรัฐ

หมายเหตุที่ 3 มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่

กระทรวงการคลังได้ประกาศใช้มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายบัญชีภาครัฐฉบับใหม่ ดังนี้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2563

- มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 3 เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
- มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 23 เรื่อง รายได้จากรายการไม่แลกเปลี่ยนมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2560
- นโยบายการบัญชีภาครัฐ เรื่อง บัตรภาษี

ฝ่ายบริหารของกรมทางหลวง ได้ประเมินและเห็นว่าหากมีการนำมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่ข้างต้นมาถือปฏิบัติจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อรายงานการเงินสำหรับปีที่เริ่มใช้มาตรฐานดังกล่าว

หมายเหตุที่ 4 สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดในมือ เป็นเงินสดและเขีดธนาคารนอกจากส่วนที่กรมทางหลวงถือไว้เพื่อใช้ง่ายสำหรับการดำเนินการปกติตามวัตถุประสงค์ของกรมทางหลวงแล้วยังรวมถึงส่วนที่กรมทางหลวงได้รับไว้เพื่อรอนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมาย ซึ่งไม่สามารถนำไปใช้เพื่อประโยชน์ของกรมทางหลวงได้

เงินทดรองราชการ เป็นเงินที่กรมทางหลวงได้รับจากรัฐบาลเพื่อทดรองจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายปลีกย่อยในการดำเนินงานของกรมทางหลวงตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติ และต้องคืนให้รัฐบาลเมื่อหมดความจำเป็นในการใช้เป็น แสดงไว้เป็นเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ซึ่งมียอดตรงกันข้ามกับรายงานเงินทดรองราชการรับจากคลัง ภายใต้หัวข้อหนี้สินไม่หมุนเวียน

เงินฝากคลัง เป็นเงินนอกงบประมาณที่กรมทางหลวงฝากไว้กับกระทรวงการคลังกายได้หัวข้อกำหนดตามกฎหมาย โดยไม่มีดอกเบี้ยและข้อจำกัดในการใช้จ่ายเพื่อง่ายต่อไปให้บุคคลหรือหน่วยงานอื่นตามวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้ในกฎหมายอันเป็นที่มาของเงินฝากคลังนั้น กรมทางหลวงไม่สามารถนำไปใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานของกรมทางหลวงตามปกติได้ แต่มีหน้าที่ถือไว้เพื่อจ่ายตามวัตถุประสงค์

รายการเทียบเท่าเงินสด ได้แก่ เงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนดที่จะเปลี่ยนให้เป็นเงินสดได้ภายใน 3 เดือน ประกอบด้วย เงินฝากประจำ บัตรเงินฝาก และตั๋วเงินที่มีวันถึงกำหนดภายใน 3 เดือน แสดงไว้เป็นรายการเทียบเท่าเงินสด

4.2 ลูกหนี้ยืนระยะสั้น

ลูกหนี้เงินยืม หมายถึง ลูกหนี้ภายในกรมทางหลวงกรณีให้ข้าราชการ พนักงาน หรือเจ้าหน้าที่ยืมเงินไปใช้จ่ายในการปฏิบัติงานโดยไม่มีดอกเบี้ย ได้แก่ ลูกหนี้เงินยืมในงบประมาณ ลูกหนี้เงินยืมนอกงบประมาณ กรมทางหลวงจะรับรู้ลูกหนี้ตามมูลค่าที่จะได้รับโดยไม่ต้องตั้งบัญชีค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ลูกหนี้ชดใช้ค่าเสียหาย แสดงมูลค่าด้วยจำนวนเงินที่ผู้ละเมิดทรัพย์สินของทางราชการคงค้างชำระชดใช้ค่าเสียหายต่อทรัพย์สินทางราชการกรณีมีการผ่อนชำระเกินกว่าหนึ่งรอบบัญชี และได้รับการอนุมัติให้ผ่านชำระค่าเสียหายจากกรมบัญชีกลางเรียบร้อยแล้วแสดงเป็นลูกหนี้ระยะยาว โดยมียอดตรงกันข้ามกับรายการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น

เงินจ่ายล่วงหน้า หมายถึง เงินที่หน่วยงานได้จ่ายให้แก่ผู้ขายหรือผู้รับจ้างเป็นค่าพัสดุหรือค่าจ้างล่วงหน้าและมีการกำหนดเงื่อนไขไว้ก่อนการทำสัญญาหรือข้อตกลง จ่ายได้ไม่เกินร้อยละสิบห้าของราคาซื้อหรือราคาจ้าง

รายได้ค้างรับ หมายถึง จำนวนเงินที่บุคคลภายนอกค้างชำระค่าบริการ ทั้งที่ถึงกำหนดชำระแล้วหรือยังไม่ถึงกำหนดชำระเป็นรายได้ที่เกิดขึ้นแล้วในงวดบัญชีปัจจุบันแต่ยังไม่ได้รับเงิน ซึ่งจะได้รับเงินในงวดบัญชีต่อไป ทั้งนี้รวมถึงจำนวนเงินที่กรมบัญชีกลางค้างจ่ายกรมทางหลวงด้วย

4.3 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือ หมายถึง ของใช้สิ้นเปลืองที่มีไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานปกติ โดยทั่วไปมีมูลค่าไม่สูงและไม่มีลักษณะคงทนถาวร แสดงตามราคาทุนโดยวิธีเข้าก่อนออกก่อน

4.4 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

สินทรัพย์ถาวรประกอบด้วย ที่ดิน อาคาร สิ่งปลูกสร้าง ครุภัณฑ์ ให้บันทึกรับรู้ตามกรณี ดังนี้

4.4.1 กรณีค่าชดเชยกรรมสิทธิ์ที่ดินตั้งแต่ปี 2562 เป็นต้นมา เป็นการเวนคืนที่ดินของกรมทางหลวง ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 มาตรา 11 และมาตรา 20 โดยการตกลงซื้อขายที่ดินที่จะเวนคืนทั้งหมดหรือบางส่วนรวมทั้งการเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วนและมีเนื้อที่ดินส่วนที่เหลืออยู่นั้นน้อยกว่ายี่สิบห้าตารางวาหรือด้านใดด้านหนึ่งน้อยกว่าห้าวา ซึ่งที่ดินที่เหลืออยู่นั้นไม่ได้ติดต่อเป็นผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงอื่น และได้จดทะเบียนในโฉนดที่ดินเป็นของกรมทางหลวง ให้บันทึกรับรู้ ณ วันที่จดทะเบียนไว้เรียบร้อยแล้ว ในบัญชีที่ดินที่มีกรรมสิทธิ์

4.4.2 กรณีค่าชดเชยกรรมสิทธิ์ที่ดินตั้งแต่ปี 2548 - 2561 ได้มีการบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานอื่นและได้มีการปรับปรุงบัญชีในปี 2562 ไว้ในบัญชีที่ดินที่มีกรรมสิทธิ์

4.4.3 กรมทางหลวงบันทึกค่าชดเชยกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวงซึ่งถือเป็นต้นทุนของการก่อสร้างที่ได้รับก่อนปี 2548 ได้ยกยอดเข้าระบบ GFMIS บันทึกในบัญชีสินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานไม่ระบุรายละเอียดและได้มีการปรับปรุงบัญชีในปี 2563 ไว้ในบัญชีที่ดินไม่ระบุรายละเอียด

4.4.4 กรณีที่ได้มาด้วยการซื้อให้บันทึกรับรู้ ณ วันที่คณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ตรวจรับไว้เรียบร้อยแล้ว

4.4.5 กรณีที่ได้มาด้วยการจ้าง ให้บันทึกรับรู้ในวันที่คณะกรรมการตรวจรับการจ้างได้ตรวจรับไว้เรียบร้อยแล้ว

4.4.6 กรมทางหลวงได้จัดประเภทสินทรัพย์ถาวร ได้แก่ อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และครุภัณฑ์ โดยใช้หลักการจำแนกประเภทรายจ่ายงบประมาณของสำนักงบประมาณ และตามมติที่ประชุมของคณะกรรมการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การตีราคาทรัพย์สินของกรมทางหลวงโดยใช้วิธีเส้นตรงในการคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร โดยมีอายุการใช้งานและอัตราค่าเสื่อมราคา ดังนี้

รายการ	อายุการใช้งาน (ปี)
อาคาร สิ่งปลูกสร้าง	
1. อาคารถาวร	40
2. อาคารชั่วคราว/โรงเรือน	8
3. สิ่งก่อสร้าง	15
ครุภัณฑ์	
4. ครุภัณฑ์สำนักงาน	8
5. ครุภัณฑ์ยานพาหนะและขนส่ง	8
6. ครุภัณฑ์ก่อสร้าง	8
7. ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	
7.1 ทั่วไป	10
7.2 เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	20
8. ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่	6
9. ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์และการแพทย์	8
10. ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว	4
11. ครุภัณฑ์โรงงาน	
11.1 เครื่องมือและอุปกรณ์	5
11.2 เครื่องจักรกล	8
12. ครุภัณฑ์สำรวจ	10
13. ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	5
14. ครุภัณฑ์อื่น	
14.1 กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการจัดซื้อ	5
14.2 กองบังคับการตำรวจทางหลวง เป็นผู้ดำเนินการจัดซื้อ	8

4.5 สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน

4.5.1 สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วย ถนน สะพาน และที่ดินเพื่อการก่อสร้างทาง ให้คำนวณค่าเสื่อมราคา โดยวิธีเส้นตรง ดังนี้

รายการ	อายุการใช้งาน (ปี)
1. ถนนผิวลูกรัง	1
2. ถนนลาดยาง	7
3. ถนนผิวคอนกรีต	20
4. สะพาน	40
5. สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน ไม่ระบุรายละเอียด	10

4.5.2 ให้ถนนมีมูลค่าคงเหลือเมื่อครบอายุการใช้งานเท่ากับ 1 บาท

4.5.3 ให้สะพานมีมูลค่าคงเหลือเมื่อครบอายุการใช้งานเท่ากับ 1 บาท และเท่ากับศูนย์เมื่อทุบสะพานทิ้งเพื่อก่อสร้างใหม่

4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ แสดงมูลค่าด้วยมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่เกิดจากราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงินโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ 5 ปี

4.7 รายได้รอการรับรู้ระยะยาว

รายได้รอการรับรู้ระยะยาว เป็นรายการที่เกิดจากกรมทางหลวงได้รับความช่วยเหลือในรูปแบบของสินทรัพย์จากบุคคลภายนอก เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของกรมทางหลวงให้บรรลุวัตถุประสงค์และสินทรัพย์รับบริจาคโดยมีผู้มอบให้กรมทางหลวงไว้ใช้ในการดำเนินงาน รวมทั้งการได้รับเงินสดที่มีเงื่อนไขเป็นข้อจำกัดในการใช้จ่ายเงิน ซึ่งกรมทางหลวงยังไม่อาจรับรู้รายได้รายได้รอการรับรู้จะทยอยตัดบัญชีเพื่อรับรู้รายได้ตามเกณฑ์ที่เป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดระยะเวลาที่จำเป็นเพื่อจับคู่รายได้กับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทยอยรับรู้รายได้ตามเกณฑ์สัดส่วนของค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ได้รับความช่วยเหลือหรือบริจาค และตามเกณฑ์สัดส่วนของค่าใช้จ่ายเพื่อการนั้นเกิดขึ้น

4.8 ทุน

ทุนของกรมทางหลวง เกิดจากการปรับเปลี่ยนระบบบัญชีจากเกณฑ์เงินสดเป็นเกณฑ์คงค้างในปีงบประมาณ พ.ศ.2545 โดยมีการสำรวจสินทรัพย์และหนี้สิน และตั้งยอดบัญชีทุนด้วยผลต่างระหว่างสินทรัพย์และหนี้สิน

4.9 รายได้จากงบประมาณ

รายได้จากงบประมาณรับรู้ตามเกณฑ์ดังนี้

1. เมื่อยื่นคำขอเบิกเงินจากกรมบัญชีกลางในกรณีเป็นการขอรับเงินเข้าบัญชีหน่วยงาน

2. เมื่ออนุมัติจ่ายเงินให้กับผู้มีสิทธิได้รับเงินแล้วในกรณีเป็นการจ่ายตรงให้กับผู้มีสิทธิรับเงิน

3. เมื่อยื่นคำขอเบิกเงินจากกรมบัญชีกลางในกรณีเป็นการเบิกหักผลักส่งไม่รับตัวเงิน

กรมทางหลวงแสดงรายได้จากงบประมาณในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงินตามจำนวนเงินงบประมาณที่ขอเบิกสุทธิหักจากเงินงบประมาณเบิกเกินส่งคืน งบประมาณเบิกแทนกันแสดงรายได้จากเงินงบประมาณในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงินของหน่วยงานผู้เบิกแทน

4.10 รายได้จากเงินกู้ของรัฐบาล

รายได้จากเงินกู้ของรัฐบาล รับรู้เมื่อได้รับเงินในกรณีที่แหล่งเงินกู้จ่ายเงินกู้ให้กับกรมทางหลวงโดยตรง หรือรับรู้เมื่อได้รับแจ้งการโอนเงินจากแหล่งเงินกู้ กรณีที่แหล่งเงินกู้จ่ายเงินตรงให้กับเจ้าหนี้

4.11 รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค

รายได้จากเงินโอนและเงินบริจาคจากบุคคลอื่นนอกจากหน่วยงานภาครัฐรับรู้เมื่อได้รับเงินยกเว้นในกรณีที่มีเงื่อนไขเป็นข้อจำกัดที่ต้องปฏิบัติตามในการใช้จ่ายเงิน หรือได้รับความช่วยเหลือและบริจาคเป็นสินทรัพย์ที่ให้ประโยชน์แก่กรมทางหลวงเกินหนึ่งปี จะทยอยรับรู้เป็นรายได้ตามสัดส่วนของค่าใช้จ่ายเพื่อการนั้นเกิดขึ้น หรือเกณฑ์การคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ได้รับตลอดอายุของสินทรัพย์นั้น

4.12 รายได้แผ่นดิน

รายได้แผ่นดินเป็นรายได้ที่กรมทางหลวงไม่สามารถนำมาใช้จ่ายในการดำเนินงาน รับรู้เมื่อเกิดรายได้ด้วยยอดสุทธิหลังจากหักส่วนที่จัดสรรเป็นเงินนอกงบประมาณตามที่ได้รับการยกเว้น รายได้แผ่นดินและรายได้แผ่นดินนำส่งคลังไม่ต้องแสดงเป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของกรมทางหลวง แต่แสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นรายงานแยกต่างหาก

4.13 กรมทางหลวงบันทึกบัญชีตามเกณฑ์คงค้าง ตามหลักการและนโยบายบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด

กรมทางหลวง
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2564

หมายเหตุที่ 5 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : บาท

	2564	2563
เงินสดในมือ	30,000.00	30,000.00
เงินทดรองราชการ	15,538,000.00	15,538,000.00
เงินฝากสถาบันการเงิน	1,212,944,395.44	1,850,065,540.75
เงินฝากประจำที่มีกำหนดจ่ายคืนไม่เกิน 3 เดือน	3,786.00	3,786.00
เงินฝากคลัง	1,428,368,357.09	1,393,155,603.26
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	**2,656,884,538.53**	**3,258,792,930.01**

หมายเหตุที่ 6 ลูกหนี้อื่นระยะสั้น

หน่วย : บาท

	2564	2563
ลูกหนี้เงินยืมในงบประมาณ	1,097,680.00	1,792,560.00
เงินจ่ายล่วงหน้า	13,246,646.00	14,461,667.00
รายได้ค้างรับ-บุคคลภายนอก	7,464.91	6,993.76
ค้างรับจากกรมบัญชีกลาง	147,330,127.93	114,388,573.63
รวมลูกหนี้อื่นระยะสั้น	**161,681,918.84**	**130,649,794.39**

หมายเหตุที่ 7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

หน่วย : บาท

	2564	2563
ที่ดินที่มีกรรมสิทธิ์	66,253,572,177.15	50,694,728,205.21
ที่ดินไม่ระบุรายละเอียด	2,708,937,746.85	3,824,488,970.63
	68,962,509,924.00	54,519,217,175.84
อาคารเพื่อการพักอาศัย	1,909,866,905.67	1,651,038,080.43
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-อาคารเพื่อการพักอาศัย	431,029,536.69	368,682,420.58
	1,478,837,368.98	1,282,355,659.85
อาคารสำนักงาน	2,224,154,886.85	1,315,946,100.32
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-อาคารสำนักงาน	334,440,193.88	254,555,276.68
	1,889,714,692.97	1,061,390,823.64
อาคารเพื่อประโยชน์อื่น	758,210,608.82	695,625,006.46
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-อาคารเพื่อประโยชน์อื่น	531,551,471.73	488,732,820.57
	226,659,137.09	206,892,185.89

หมายเหตุที่ 7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (ต่อ)

หน่วย : บาท

	2564	2563
สิ่งปลูกสร้าง	6,284,740,625.29	2,789,817,656.84
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-สิ่งปลูกสร้าง	1,057,092,671.30	648,416,948.38
	5,227,647,953.99	2,141,400,708.46
อาคารและสิ่งปลูกสร้างไม่ระบุรายละเอียด	1,628,565,594.37	1,635,878,154.37
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-อาคารและสิ่งปลูกสร้างไม่ระบุรายละเอียด	1,244,509,196.88	1,230,799,088.35
	384,056,397.49	405,079,066.02
ครุภัณฑ์สำนักงาน	507,456,925.08	426,611,956.30
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์สำนักงาน	292,657,040.38	249,564,710.63
	214,799,884.70	177,047,245.67
ครุภัณฑ์ยานพาหนะและขนส่ง	1,656,047,283.54	1,388,538,808.54
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์ยานพาหนะและขนส่ง	989,676,677.77	879,194,363.48
	666,370,605.77	509,344,445.06
ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	257,653,985.30	152,459,012.68
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	72,812,955.89	54,829,697.44
	184,841,029.41	97,629,315.24
ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่	331,667,743.80	190,557,926.97
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่	166,018,553.15	128,255,344.89
	165,649,190.65	62,302,582.08
ครุภัณฑ์โรงงาน	55,238,232.13	48,479,517.53
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์โรงงาน	33,391,310.20	29,289,540.94
	21,846,921.93	19,189,976.59
ครุภัณฑ์ก่อสร้าง	750,254,384.88	710,985,978.33
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์ก่อสร้าง	517,021,442.97	454,083,194.63
	233,232,941.91	256,902,783.70
ครุภัณฑ์สำรวจ	981,617,352.80	655,223,286.29
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์สำรวจ	462,571,508.98	395,224,482.70
	519,045,843.82	259,998,803.59

หมายเหตุที่ 7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (ต่อ)

หน่วย : บาท

	2564	2563
ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์และการแพทย์	178,672,858.83	177,588,569.47
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์และการแพทย์	146,952,376.05	134,075,179.46
	31,720,482.78	43,513,390.01
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	802,064,461.13	696,940,693.15
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	651,262,895.40	600,174,237.56
	150,801,565.73	96,766,455.59
ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว	25,825,714.37	24,846,301.48
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว	21,619,016.71	20,191,852.05
	4,206,697.66	4,654,449.43
ครุภัณฑ์อื่น	45,800,537.19	35,295,792.00
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์อื่น	36,330,550.83	34,458,654.96
	9,469,986.36	837,137.04
ครุภัณฑ์ไม่ระบุรายละเอียด	1,062,362,103.42	1,074,907,474.65
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์ไม่ระบุรายละเอียด	919,035,667.96	931,014,904.97
	143,326,435.46	143,892,569.68
รวมที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	**80,514,737,060.70**	**61,288,414,773.38**

หมายเหตุที่ 8 สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน

หน่วย : บาท

	2564	2563
ถนน	394,664,219,116.57	336,904,333,773.37
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ถนน	261,507,309,563.58	232,679,624,628.42
	133,156,909,552.99	104,224,709,144.95
สะพาน	93,097,678,460.50	80,722,357,578.43
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-สะพาน	15,002,511,242.38	12,544,914,754.73
	78,095,167,218.12	68,177,442,823.70
สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานไม่ระบุรายละเอียด	14,206,421,909.15	14,247,512,543.89
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานไม่ระบุรายละเอียด	6,733,150,468.27	6,596,443,482.47
	7,473,271,440.88	7,651,069,061.42

หมายเหตุที่ 8 สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน (ต่อ)

หน่วย : บาท

	2564	2563
งานระหว่างก่อสร้าง	130,497,307,581.98	138,711,591,571.47
พักงานระหว่างก่อสร้าง	-	121,384,843.84
	130,497,307,581.98	138,832,976,415.31
รวมสินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน	**349,222,655,793.97**	**318,886,197,445.38**

หมายเหตุที่ 9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

หน่วย : บาท

	2564	2563
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	229,466,154.94	214,601,413.94
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม-โปรแกรมคอมพิวเตอร์	209,544,547.25	191,116,900.23
รวมสินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	**19,921,607.69**	**23,484,513.71**

หมายเหตุที่ 10 เจ้าหนี้การค้า

หน่วย : บาท

	2564	2563
เจ้าหนี้การค้า-บุคคลภายนอก	6,518,782,612.18	6,543,709,695.16
รับสินค้า/ใบสำคัญ	334,559.10	221,440.00
รวมเจ้าหนี้การค้า	**6,519,117,171.28**	**6,543,931,135.16**

หมายเหตุที่ 11 เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น

หน่วย : บาท

	2564	2563
เจ้าหนี้อื่น-หน่วยงานภาครัฐ	7,575,541.62	7,360,515.88
ค่าสาธารณูโภคค้างจ่าย	2,782,906.99	3,694,938.24
ใบสำคัญค้างจ่าย	124,168,077.11	150,918,158.66
รวมเจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	**134,526,525.72**	**161,973,612.78**

หมายเหตุที่ 12 เงินรับฝากระยะสั้น

หน่วย : บาท

	2564	2563
เงินรับฝาก-ทุนหมุนเวียน	174,615,204.99	511,933,444.00
เงินรับฝากอื่น	1,751,406,852.45	2,223,765,268.13
เงินประกันผลงาน	4,733,836,387.99	4,452,463,239.70
เงินประกันอื่น	198,224,899.48	184,962,009.35
รวมเงินรับฝากระยะสั้น	**6,858,083,344.91**	**7,373,123,961.18**

หมายเหตุที่ 13 หนี้สินหมุนเวียนอื่น

หน่วย : บาท

	2564	2563
รายได้ค่าบริการรับล่วงหน้า	55,595,691.63	84,346,868.75
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	4,212.35	-
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	**55,599,903.98**	**84,346,868.75**

กรมทางหลวงรับดำเนินการก่อสร้างสนามกีฬา สนามกอล์ฟ และศูนย์ฝึกกีฬา ให้การกีฬาแห่งประเทศไทย วงเงินตามข้อตกลง 1,451,641,900.- บาท โดยได้รับเงินค่าก่อสร้างแล้วจำนวน 1,417,863,254.82 บาท มีการเบิกจ่ายแล้วทั้งสิ้น จำนวน 1,364,329,388.80 บาท คงเหลือ จำนวน 53,533,866.02 บาท และรับดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูง ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงินตามข้อตกลง 371,684,847.10 บาท โดยได้รับเงินค่าก่อสร้างแล้ว จำนวน 288,336,861.43 บาท มีการเบิกจ่ายแล้วทั้งสิ้น จำนวน 286,275,035.82 บาท คงเหลือ จำนวน 2,061,825.61 บาท ซึ่งคงเหลือรวมทั้งสิ้น 55,595,691.63 บาท เป็นเงินฝากคลังคู่กับรายได้ค่าบริการรับล่วงหน้า ดังนี้

โครงการก่อสร้าง	วงเงินตาม MOU	งบที่ได้รับ	การเบิกจ่าย	ยอดคงเหลือ
1. สนามกีฬา จ.มหาสารคาม	168,133,200.00	168,133,200.00	168,133,200.00	-
2. สนามกีฬา จ.อำนาจเจริญ	167,079,700.00	167,079,700.00	167,079,700.00	-
3. สนามกีฬา จ.เพชรบูรณ์	150,888,900.00	150,888,900.00	150,888,900.00	-
4. สนามกีฬา จ.สกลนคร	150,966,700.00	150,966,700.00	150,966,700.00	-
5. สนามกีฬา จ.สระแก้ว	161,814,700.00	161,814,700.00	161,814,700.00	-
6. สนามกีฬา จ.สมุทรปราการ	151,887,200.00	151,887,200.00	151,887,200.00	-
7. สนามกีฬา จ.นราธิวาส	177,220,500.00	177,220,500.00	128,034,958.92	49,185,541.08
8. ศูนย์ฝึกกีฬาแห่งชาติ อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี	115,707,000.00	115,707,000.00	115,707,000.00	-
9. สนามกอล์ฟ จ.สระบุรี	100,000,000.00	100,000,000.00	99,999,516.50	483.50
10.สนามกีฬา จ.ลำปาง	107,944,000.00	74,165,354.82	69,817,513.38	4,347,841.44
รวม	1,451,641,900.00	1,417,863,254.82	1,364,329,388.80	53,533,866.02
11.ทางรถไฟความเร็วสูง ช่วง กทม.-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วง กทม.-นครราชสีมา) ช่วงที่ 1 กลางดง-ปางอโศก (ระยะทาง 3.5 กม.)	371,684,847.10	288,336,861.43	286,275,035.82	2,061,825.61
รวมทั้งสิ้น	**1,823,326,747.10**	**1,706,200,116.25**	**1,650,604,424.62**	**55,595,691.63**

หมายเหตุที่ 14 รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม

หน่วย : บาท

	2564	2563
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสมยกมา	346,595,470,371.85	331,581,335,170.40
บวก (หัก) ปรับปรุงรายการแก้ไขข้อผิดพลาด		
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน	-702,688,850.54	-26,956,456,590.63
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสมยกมา หลังปรับปรุง	345,892,781,521.31	304,624,878,579.77
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายปีปัจจุบัน	49,922,762,463.08	41,970,591,792.08
รวมรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม	**395,815,543,984.39**	**346,595,470,371.85**

หมายเหตุที่ 14 รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม (ต่อ)

กรมทางหลวงปรับปรุงข้อผิดพลาดโดยวิธีเปลี่ยนทันที เนื่องจากแต่ละหน่วยเบิกจ่ายไม่สามารถหาผลกระทบที่เกิดจากข้อผิดพลาดของแต่ละงวดที่แสดงเป็นข้อมูลเปรียบเทียบได้ จึงปรับปรุงบัญชี รายได้ ค่าใช้จ่าย ทรัพย์สิน หนี้สิน และส่วนของทุนหรือบัญชีที่เกี่ยวข้องในงวดปี 2564 และไม่ได้ปรับปรุงทรัพย์สิน หนี้สิน และส่วนของทุนของงวดก่อนที่แสดงเป็นข้อมูลเปรียบเทียบ

หมายเหตุที่ 15 รายได้จากงบประมาณ

หน่วย : บาท

	2564	2563
รายได้จากงบประมาณปีปัจจุบัน		
รายได้จากงบบุคลากร	5,011,468,536.13	4,974,317,004.60
รายได้จากงบดำเนินงาน	927,178,661.58	927,446,346.32
รายได้จากงบลงทุน	93,567,318,461.56	68,772,830,847.39
รายได้จากงบอุดหนุน	356,000.00	489,410.00
รายได้จากงบกลาง	2,968,548,568.77	3,822,956,327.43
รายได้จากงบรายจ่ายอื่น	409,089,559.55	345,457,182.99
หัก เบิกเกินส่งคืนเงินงบประมาณ	36,435,503.20	32,956,116.99
รวมรายได้จากงบประมาณปีปัจจุบัน-สุทธิ	**102,847,524,284.39**	**78,810,541,001.74**

หน่วย : บาท

	2564	2563
รายได้จากงบประมาณปีก่อน ๆ (เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปีเบิกจ่ายปีปัจจุบัน)		
รายได้จากงบดำเนินงาน	64,808,278.27	71,544,667.84
รายได้จากงบลงทุน	28,421,237,384.20	37,598,171,389.01
รายได้จากงบอุดหนุน	2,661,000.00	4,265,150.00
รายได้จากงบกลาง	1,605,723,917.41	912,085,909.97
รายได้จากงบรายจ่ายอื่น	234,378,088.42	299,922,695.18
หัก เบิกเกินส่งคืนเงินงบประมาณ	234,178.28	13,451,812.03
รวมรายได้จากงบประมาณปีก่อน ๆ	**30,328,574,490.02**	**38,872,537,999.97**
รวมรายได้จากงบประมาณ	**133,176,098,774.41**	**117,683,079,001.71**

หมายเหตุที่ 16 รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล

หน่วย : บาท

	2564	2563
โครงการเงินกู้ ADB 3582 - THA	571,438,695.38	1,107,096,706.30
รวมรายได้จากเงินกู้	**571,438,695.38**	**1,107,096,706.30**

โครงการเงินกู้ ADB 3582 - THA เป็นโครงการเงินกู้จากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank) ในกรอบวงเงินกู้ 99.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โดยใช้เงินกู้และเงินงบประมาณสมทบ ในอัตราส่วน 50:50 เริ่มต้นโครงการวันที่ 27 สิงหาคม 2561 และสิ้นสุดโครงการวันที่ 30 กันยายน 2565 มียอดเบิกจ่ายเงินกู้ในปีงบประมาณ 2564 จำนวนเงิน 571,438,695.38 บาท รวมเบิกจ่ายเงินกู้ ADB 3582 - THA สะสมจำนวน 2,722,101,886.77 บาท

หมายเหตุที่ 17 รายได้จากการอุดหนุนอื่นและบริจาค

หน่วย : บาท

	2564	2563
รายได้จากการอุดหนุนเพื่อการดำเนินงานจาก อปท.	415,350.00	372,400.00
รายได้จากการอุดหนุนเพื่อการดำเนินงานอื่น	5,257,679.00	2,048,914.00
รายได้จากการอุดหนุนเพื่อการลงทุนจาก อปท.	-	1,500,000.00
รายได้จากการบริจาค	31,463,850.15	39,379,381.52
รายได้จากการอุดหนุนเพื่อการลงทุนอื่น	145,875,212.96	99,071,029.00
รายได้จากการรับโอนสินทรัพย์ระหว่างหน่วยงาน	375,596,609.09	96,990,912.26
รวมรายได้จากการอุดหนุนอื่นและบริจาค	**558,608,701.20**	**239,362,636.78**

หมายเหตุที่ 18 รายได้อื่น

หน่วย : บาท

	2564	2563
รายได้เงินนอกงบประมาณ	193,417,175.00	185,342,688.00
รายได้อื่น	317,972.00	-
	193,735,147.00	**185,342,688.00**

รายได้อื่น จำนวน 193,735,147.- บาท (ปี 2563 จำนวนเงิน 185,342,688.- บาท) เป็นรายได้เงินนอกงบประมาณและรายได้อื่น ซึ่งเป็นเงินที่เบิกจาก "เงินค่าใช้จ่ายดำเนินงานของกรมทางหลวง" ซึ่งได้รับจากเงินส่วนแบ่งค่าปรับจราจร ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ.2542 และเงินรายได้จากการเก็บเงินค่าธรรมเนียมการใช้สะพานมิตรภาพทั้ง 5 แห่ง และเป็นเงินเบิกเกินส่งคืนข้ามปีงบประมาณของสะพานมิตรภาพตามคู่มือการปฏิบัติงานกระบวนการเบิกเกินส่งคืนผ่าน GFMIS Web On line ที่ กค 0409.3/ ว 358 ลว. 4 ต.ค. 2554 ซึ่งการเบิกจ่ายเป็นไปตามระเบียบที่กำหนดประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	2564	2563
รายได้จากค่าปรับจราจร - สำนักควบคุมน้ำหนักฯ, ตำรวจทางหลวง	84,266,230.00	95,486,038.00
สะพานมิตรภาพ หนองคาย - เวียงจันทน์	14,934,470.00	19,723,175.00
สะพานมิตรภาพ มุกดาหาร - สะหวันนะเขต	28,346,775.00	24,337,750.00
สะพานมิตรภาพ นครพนม - คำม่วน	34,318,100.00	31,983,500.00
สะพานมิตรภาพ เชียงของ - ห้วยทราย	20,240,425.00	13,812,225.00
สะพานมิตรภาพ ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน	11,311,175.00	-
รับคืนเงินค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาจาก สปป.ลาว - สะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์)	317,972.00	-
รวมรายได้อื่น	**193,735,147.00**	**185,342,688.00**

หมายเหตุที่ 19 ค่าใช้จ่ายบุคลากร

หน่วย : บาท

	2564	2563
เงินเดือน	3,343,400,431.06	3,289,855,376.30
ค่าล่วงเวลา	389,893,965.42	359,403,106.10
ค่าจ้าง	3,145,891,835.68	3,242,145,393.15
ค่าตอบแทนพนักงานราชการ	898,038,319.66	815,999,462.56
เงินค่าครองชีพ	10,139,330.64	9,623,351.19
ค่ารักษาพยาบาล	288,836,145.50	295,301,493.30
เงินช่วยการศึกษาบุตร	34,625,820.63	41,011,725.50
เงินช่วยเหลือพิเศษกรณีเสียชีวิต	7,490,716.32	7,314,518.95
เงินชดเชยสมาชิก กบข.	50,457,838.71	49,274,521.43
เงินสมทบ กบข.	75,686,757.98	73,913,252.40
เงินสมทบ กสจ.	22,036,149.01	24,547,732.70
เงินสมทบกองทุนประกันสังคม	101,766,580.05	139,899,713.30
เงินสมทบเงินกองทุนเงินทดแทน	6,746,739.46	6,244,123.15
ค่าเช่าบ้าน	2,240,695.62	2,036,174.20
ค่าใช้จ่ายบุคลากรอื่น	4,840,390.33	5,350,433.66
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากร	**8,382,091,716.07**	**8,361,920,377.89**

หมายเหตุที่ 20 ค่าบำเหน็จบำนาญ

หน่วย : บาท

	2564	2563
เงินบำนาญ	1,259,561,386.56	1,203,374,971.58
เงินช่วยค่าครองชีพผู้รับเบี้ยหวัดบำนาญ	105,856,862.66	109,203,452.76
เงินบำเหน็จ	616,616,235.78	585,595,906.30
เงินบำเหน็จตกทอด	58,012,638.07	64,159,360.90
เงินบำเหน็จดำรงชีพ	70,470,013.00	74,190,528.55
ค่ารักษาพยาบาล	254,669,956.96	235,973,134.50
เงินช่วยการศึกษาบุตร	1,705,017.50	2,458,246.25
บำเหน็จบำนาญ อื่น	8,122,923.91	8,917,971.18
รวมค่าบำเหน็จบำนาญ	**2,375,015,034.44**	**2,283,873,572.02**

หมายเหตุที่ 21 ค่าใช้สอย

หน่วย : บาท

	2564	2563
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม - ในประเทศ	12,347,399.77	34,294,633.60
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม - ต่างประเทศ	2,410,946.59	2,285,479.07
ค่าใช้จ่ายด้านการฝึกอบรม - บุคคลภายนอก	118,855.00	347,550.00
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง - ในประเทศ	241,145,505.52	226,437,747.91
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	38,797,356,350.50	23,521,607,882.61
ค่าจ้างเหมาบริการ	191,332,505.52	219,674,578.96
ค่าธรรมเนียม	47,059,052.42	33,271,350.49
ค่าจ้างที่ปรึกษา	807,289,567.72	1,134,941,913.44
ค่าใช้จ่ายในการประชุม	7,691,690.03	8,061,109.74
ค่าเช่า	534,465,936.51	490,190,789.14
ค่าใช้จ่ายผลักส่งเป็นรายได้แผ่นดิน	834,690.30	1,308,956.43
ค่าประชาสัมพันธ์	22,636,415.00	30,682,401.00
เงินชดเชยค่างานก่อสร้าง	337,274,529.53	299,005,490.79
ค่าใช้สอยอื่น ๆ	3,103,232.16	3,265,916.90
รวม ค่าใช้สอย	**41,005,066,676.57**	**26,005,375,800.08**

หมายเหตุที่ 22 ค่าวัสดุ

หน่วย : บาท

	2564	2563
ค่าวัสดุ	538,972,322.19	590,216,661.37
ค่าเชื้อเพลิง	100,883,004.38	95,549,127.96
ค่าครุภัณฑ์มูลค่าต่ำกว่าเกณฑ์	22,937,970.96	21,806,705.03
รวม ค่าวัสดุ	**662,793,297.53**	**707,572,494.36**

หมายเหตุที่ 23 ค่าสาธารณูปโภค

หน่วย : บาท

	2564	2563
ค่าไฟฟ้า	149,364,411.73	155,335,668.04
ค่าน้ำประปาและน้ำบาดาล	16,742,134.08	16,592,591.30
ค่าโทรศัพท์	5,352,925.15	5,942,091.03
ค่าบริการสื่อสารและโทรคมนาคม	92,005,164.99	87,730,807.80
ค่าบริการไปรษณีย์โทรเลขและขนส่ง	54,787,390.68	37,790,909.71
รวม ค่าสาธารณูปโภค	**318,252,026.63**	**303,392,067.88**

หมายเหตุที่ 24 ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

หน่วย : บาท

	2564	2563
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	450,189,094.23	306,908,597.16
ครุภัณฑ์	399,134,747.61	364,425,543.99
สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน	31,002,927,109.66	38,689,325,621.05
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	15,416,438.57	17,647,530.20
รวม ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	**31,867,667,390.07**	**39,378,307,292.40**

หมายเหตุที่ 25 ค่าใช้จ่ายอื่น

หน่วย : บาท

	2564	2563
เงินราชการลับในการรักษาความมั่นคงของประเทศ	1,000,000.00	1,000,000.00
ค่าใช้จ่ายอื่น	19,486,881.61	31,374,375.58
ค่าใช้จ่ายระหว่างหน่วยงาน-ปรับเงินฝากคลัง	3,139,917,823.63	3,615,917,467.40
หัก รายได้ระหว่างหน่วยงาน-หน่วยงานรับเงินนอกงบประมาณ	3,198,027,378.04	3,542,361,157.48
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์	16,663,062.85	203,463,127.78
รวม ค่าใช้จ่ายอื่น	**-20,959,609.95**	**309,393,813.28**

หมายเหตุที่ 26 หนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 กรมทางหลวงมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องคดี จำนวน 667 คดี ทุนทรัพย์เป็นเงิน 20,495,480,250.20 บาท (ปี 2563 จำนวน 645 คดี ทุนทรัพย์เป็นเงิน 20,320,304,880.59 บาท) โดยแบ่งความคืบหน้าของคดีที่อยู่ระหว่างดำเนินการพิจารณาของศาล ดังนี้

1. คดีเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ที่ดิน) จำนวน 616 คดี ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	2564		2563	
ศาล	คดี	จำนวนเงิน	คดี	จำนวนเงิน
ศาลปกครองชั้นต้น	404	14,043,812,958.21	390	13,351,172,214.57
ศาลปกครองสูงสุด	202	5,386,639,772.86	206	5,733,301,899.89
ศาลชั้นต้น	6	17,344,217.50	-	-
ศาลอุทธรณ์	2	5,722,380.00	5	102,332,603.82
ศาลฎีกา	2	923,237.00	1	907,050.00
รวม	616	19,454,442,565.57	602	19,187,713,768.28

2. คดีนิติกรรมอื่น ๆ จำนวน 51 คดี ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	2564		2563	
ศาล	คดี	จำนวนเงิน	คดี	จำนวนเงิน
ศาลปกครองชั้นต้น	25	786,727,494.67	15	1,001,833,003.11
ศาลปกครองสูงสุด	18	26,990,060.91	16	109,739,621.90
ศาลชั้นต้น	6	226,520,129.05	7	6,129,024.89
ศาลอุทธรณ์	2	800,000.00	4	14,604,604.41
ศาลฎีกา	-	-	1	284,858.00
รวม	51	1,041,037,684.63	43	1,132,591,112.31
รวมทั้งสิ้น	667	20,495,480,250.20	645	20,320,304,880.59

ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจ ในการประเมินผลของคดีที่ถูกฟ้องร้องแล้วและเชื่อมั่นว่าเมื่อคดีถึงที่สุดจะไม่มีความเสียหายเกิดขึ้นต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของหน่วยงานอย่างมีสาระสำคัญ

กรมทางหลวง
รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

หน่วย : บาท

รายการ		เงินงบประมาณภายหลังโอนเปลี่ยนแปลง	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี(การสำรองเงิน)	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่ายสะสม	คงเหลือ
1. แผนงาน : แผนงานบุคลากรภาครัฐ		**5,085,822,489.51**	**-**	**-**	**5,069,053,297.77**	**16,769,191.74**
ผลผลิตที่ 1	ค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ	5,085,822,489.51	-	-	5,069,053,297.77	16,769,191.74
2. แผนงาน : แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน		**30,202,711,400.00**	**68,683,637.56**	**1,522,311,740.64**	**28,586,559,609.80**	**25,156,412.00**
ผลผลิตที่ 1	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา	1,396,706,700.00	7,128,583.61	240,316,139.58	1,135,464,435.86	13,797,540.95
ผลผลิตที่ 2	โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	23,475,330,100.00	56,553,853.75	1,034,323,607.95	22,374,399,794.61	10,052,843.69
ผลผลิตที่ 3	โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	5,330,674,600.00	5,001,200.20	247,671,993.11	5,076,695,379.33	1,306,027.36
3. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์		**73,865,768,500.00**	**822,328,488.60**	**11,261,317,680.54**	**61,438,665,976.69**	**343,456,354.17**
โครงการที่ 1	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	10,928,698,761.00	-	4,179,089,869.78	6,735,688,588.47	13,920,302.75
โครงการที่ 2	โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	3,372,689,320.00	-	376,020,983.78	2,991,621,852.98	5,046,483.24
โครงการที่ 3	โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	1,746,425,666.00	-	45,169,565.62	1,691,335,477.18	9,920,623.20
โครงการที่ 4	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	7,211,896,222.00	19,932,800.00	448,880,510.90	6,737,179,358.87	5,903,552.23
โครงการที่ 5	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	1,064,262,553.00	8,417,550.00	133,961,712.09	827,369,888.47	94,513,402.44
โครงการที่ 6	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	33,455,359,159.00	664,216,702.47	3,833,731,417.22	28,874,543,407.52	82,867,631.79
โครงการที่ 7	พัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง	9,433,940,254.00	118,130,407.06	1,600,254,838.16	7,662,733,365.74	52,821,643.04
โครงการที่ 8	โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย	591,013,262.00	-	47,554,966.64	542,526,384.84	931,910.52
โครงการที่ 9	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	1,651,097,434.00	-	269,185,278.12	1,347,010,424.53	34,901,731.35
โครงการที่ 10	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)	2,272,140,848.00	-	9,131,799.12	2,262,798,093.98	210,954.90
โครงการที่ 11	โครงการส่งเสริมการใช้ยางพาราในภารกิจของกรมทางหลวง	299,247,332.00	11,631,029.07	62,261,615.60	209,070,124.74	16,284,562.59
โครงการที่ 12	โครงการยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง	818,855,344.00	-	-	815,979,645.58	2,875,698.42
โครงการที่ 13	โครงการยกระดับความปลอดภัยจุดกลับรถในระดับเดียวกัน	589,804,395.00	-	223,701,422.29	345,423,159.44	20,679,813.27
โครงการที่ 14	โครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง	430,337,950.00	-	32,373,701.22	395,386,204.35	2,578,044.43
4. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค		**4,931,900,000.00**	**52,680,200.00**	**1,202,381,818.99**	**3,670,554,131.18**	**6,283,849.83**
โครงการที่ 1	โครงการเสริมศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานเมืองเป้าหมายและเมืองชายแดนเพื่อขยายฐานเศรษฐกิจของภาคเหนือ	525,296,300.00	-	24,022,877.56	500,837,545.24	435,877.20
โครงการที่ 2	โครงการยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของคนยากจน	359,663,129.00	-	65,782,901.85	293,879,254.44	972.71
โครงการที่ 3	โครงการยกระดับมาตรฐานบริการและส่งเสริมธุรกิจต่อเนื่องในแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของภาค	340,349,882.00	-	279,741,264.35	60,608,616.70	0.95
โครงการที่ 4	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมและการเชื่อมโยงการค้าโลก	397,265,192.00	-	177,942,106.69	218,275,877.25	1,047,208.06
โครงการที่ 5	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและนิเวศน์	215,990,000.00	-	50,982,246.82	164,519,187.56	488,565.62

กรมทางหลวง
รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 (ต่อ)

หน่วย : บาท

รายการ		เงินงบประมาณภายหลังโอนเปลี่ยนแปลง	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี(การสำรองเงิน)	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่ายสะสม	คงเหลือ
โครงการที่ 6	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ศาสนา และวัฒนธรรม	494,526,820.00	-	104,551,349.07	387,605,082.64	2,370,388.29
โครงการที่ 7	โครงการการพัฒนาการท่องเที่ยวและการค้าเมืองชายแดน	210,533,430.00	-	99,840,233.85	110,693,196.15	-
โครงการที่ 8	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและเพิ่มมูลค่าผลผลิตการเกษตร	48,531,000.00	-	23,100,264.56	25,430,735.44	-
โครงการที่ 9	โครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน	67,936,000.00	-	-	67,161,271.98	774,728.02
โครงการที่ 10	โครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	38,555,000.00	-	12,951,062.84	25,603,937.16	-
โครงการที่ 11	โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน	76,851,000.00	-	-	76,850,999.86	0.14
โครงการที่ 12	โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวของภาคตะวันออก	203,930,960.00	-	95,783,447.89	108,102,283.42	45,228.69
โครงการที่ 13	โครงการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก กรณีเส้นทางท่องเที่ยวสายสุขภาพปราจีนบุรี	78,714,139.00	-	33,256,650.28	45,457,488.20	0.52
โครงการที่ 14	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายทะเลนานาชาติในจังหวัดชลบุรี-ระยอง	104,717,000.00	-	54,205,321.29	49,515,511.88	996,166.83
โครงการที่ 15	โครงการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงประเพณีวัฒนธรรม	596,253,350.00	-	95,838,409.44	500,349,695.77	65,244.79
โครงการที่ 16	โครงการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้	150,667,180.00	52,680,200.00	6,650.46	97,980,285.54	44.00
โครงการที่ 17	โครงการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง - เชิงกีฬา	592,256,065.00	-	33,444,648.24	558,777,622.52	33,794.24
โครงการที่ 18	โครงการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวธรรมชาติ	47,850,000.00	-	-	47,829,773.55	20,226.45
โครงการที่ 19	โครงการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดน และแนวระเบียงเศรษฐกิจ	170,840,900.00	-	33,385,414.74	137,455,439.21	46.05
โครงการที่ 20	โครงการพัฒนาฐานอุตสาหกรรมชีวภาพ การแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูงและประตูการค้าฝั่งตะวันตก	63,000,000.00	-	-	62,996,310.89	3,689.11
โครงการที่ 21	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวบนบกบริเวณตอนในของภาค เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่มีชื่อเสียง	110,713,211.00	-	17,546,969.06	93,166,241.94	-
โครงการที่ 22	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชนให้มีความเข้มแข็งและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่	37,459,442.00	-	-	37,457,773.84	1,668.16
5. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ		**3,368,736,100.00**	**-**	**152,220,481.11**	**3,116,930,614.87**	**99,585,004.02**
โครงการที่ 1	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	3,368,736,100.00	-	152,220,481.11	3,116,930,614.87	99,585,004.02
6. แผนงาน : แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก		**8,534,379,500.00**	**-**	**1,046,370,218.41**	**7,403,802,218.42**	**84,207,063.17**
โครงการที่ 1	โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	8,534,379,500.00	-	1,046,370,218.41	7,403,802,218.42	84,207,063.17
รวม		**125,989,317,989.51**	**943,692,326.16**	**15,184,601,939.69**	**109,285,565,848.73**	**575,457,874.93**

หมายเหตุ

เงินตาม พรบ. ต้นปี	125,946,925,300.00	บาท
บวก งบบุคลากร ได้รับโอนเพิ่มเติมจากกรมบัญชีกลาง	42,392,689.51	บาท
เงินงบประมาณภายหลังโอนเปลี่ยนแปลง	125,989,317,989.51	บาท

กรมทางหลวง
รายงานฐานะเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

หน่วย : บาท

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	**1,972,833,768.39**	**1,910,900,891.65**	**61,932,876.74**
โครงการเสริมศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานเมืองเป้าหมายและเมืองชายแดน	202,524,892.29	198,243,547.79	4,281,344.50
โครงการพัฒนากลุ่มท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและกลุ่มชาติพันธุ์	262,758,406.33	262,511,071.34	247,334.99
โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและนิเวศน์	117,911,167.46	115,632,227.10	2,278,940.36
โครงการพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจภาคกลาง	201,151,059.10	198,002,971.49	3,148,087.61
โครงการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม	19,201,648.20	12,088,917.62	7,112,730.58
โครงการพัฒนาเมืองการค้าและการท่องเที่ยวชายแดน	258,468,938.78	221,514,416.63	36,954,522.15
โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนภาคตะวันออกด้านอุตสาหกรรม การค้า และการลงทุน	50,904,339.20	50,902,241.67	2,097.53
โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ศาสนา วัฒนธรรม และอารยธรรม	174,594,110.16	173,321,128.56	1,272,981.60
โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางจังหวัดเป็นเมืองน่าอยู่	27,004,055.09	27,003,713.68	341.41
โครงการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวธรรมชาติ	17,282,488.79	17,261,282.37	21,206.42
โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่และพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	342,559,686.49	342,174,076.74	385,609.75
โครงการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดน และแนวระเบียง เศรษฐกิจ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	99,831,875.05	99,686,726.41	145,148.64
โครงการยกระดับมาตรฐานบริการและส่งเสริมธุรกิจต่อเนื่องในแหล่งท่องเที่ยว ที่มีชื่อเสียงของภาค	164,882,691.45	158,939,340.94	5,943,350.51
โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมและ การเชื่อมโยงการค้าโลก	33,758,410.00	33,619,229.31	139,180.69
แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ	**630,976,297.03**	**596,813,019.11**	**34,163,277.92**
โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	630,976,297.03	596,813,019.11	34,163,277.92
แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	16,404,872,693.46	13,826,006,822.29	2,578,865,871.17
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	4,117,651,826.55	2,173,088,098.23	1,944,563,728.32
โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	555,138,232.84	553,112,028.81	2,026,204.03
โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	748,161,279.68	746,676,716.78	1,484,562.90
โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	930,996,289.20	915,806,910.16	15,189,379.04
โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	146,706,069.16	88,011,505.33	58,694,563.83
โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	3,697,695,308.11	3,372,115,436.57	325,579,871.54
โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง	4,257,022,680.10	4,152,920,699.01	104,101,981.09
โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	31,538,882.01	31,538,882.01	-
โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย	540,502,065.62	530,020,414.62	10,481,651.00
โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี	49,772,362.69	43,986,912.16	5,785,450.53
โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	225,895,529.17	225,321,620.46	573,908.71
โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)	648,893,797.29	648,893,797.29	-
โครงการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน	154,898,371.04	153,124,143.51	1,774,227.53
โครงการส่งเสริมการใช้ยางพาราในภารกิจของกรมทางหลวง	300,000,000.00	191,389,657.35	108,610,342.65
แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคภาคตะวันออก	**494,986,439.75**	**486,626,363.46**	**8,360,076.29**
โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	494,986,439.75	486,626,363.46	8,360,076.29
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	2,739,628,204.62	2,618,469,024.93	121,159,179.69
โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา	360,959,493.50	351,702,584.14	9,256,909.36
โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	1,714,702,916.28	1,616,240,540.35	98,462,375.93
โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	663,965,794.84	650,525,900.44	13,439,894.40
รวม	**22,243,297,403.25**	**19,438,816,121.44**	**2,804,481,281.81**

กรมทางหลวง
รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

หน่วย : บาท

รายการ		เงินงบประมาณภายหลังโอนเปลี่ยนแปลง	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี(การสำรองเงิน)	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่ายสะสม	คงเหลือ
1. แผนงาน : แผนงานบุคลากรภาครัฐ (ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน)		**5,067,989,800.00**	**-**	**-**	**5,028,673,922.27**	**39,315,877.73**
	รายการค่าใช้จ่ายบุคลการภาครัฐ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์	5,067,989,800.00	-	-	5,028,673,922.27	39,315,877.73
2. แผนงาน : แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน		**24,663,562,000.00**	**37,024,381.95**	**2,702,603,823.23**	**21,876,692,251.74**	**47,241,543.08**
ผลผลิตที่ 1	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา	1,405,802,830.00	5,274,090.00	351,004,007.50	1,040,331,291.01	9,193,441.49
ผลผลิตที่ 2	โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	19,427,897,283.00	9,267,673.02	1,710,540,173.26	17,675,594,094.59	32,495,342.13
ผลผลิตที่ 3	โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	3,829,861,887.00	22,482,618.93	641,059,642.47	3,160,766,866.14	5,552,759.46
3. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ		**3,394,518,204.00**	**-**	**630,976,297.03**	**2,738,245,892.26**	**25,296,014.71**
โครงการที่ 1	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	3,394,518,204.00	-	630,976,297.03	2,738,245,892.26	25,296,014.71
4. แผนงาน : แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก		**9,053,126,349.00**	**172,500,000.00**	**322,486,439.75**	**8,524,731,632.07**	**33,408,277.18**
โครงการที่ 1	โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	9,053,126,349.00	172,500,000.00	322,486,439.75	8,524,731,632.07	33,408,277.18
5. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์		**60,935,012,747.00**	**2,071,312,555.34**	**14,333,560,140.12**	**44,316,433,687.18**	**213,706,364.36**
โครงการที่ 1	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	10,734,085,956.00	18,210,018.34	4,063,026,549.92	6,585,347,595.87	67,501,791.87
โครงการที่ 2	โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	3,158,551,010.00	204,127,010.00	350,690,930.84	2,592,493,676.82	11,239,392.34
โครงการที่ 3	โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	1,471,555,917.00	-	754,348,355.68	716,539,751.04	667,810.28
โครงการที่ 4	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	4,982,390,042.00	25,179,632.74	908,444,151.46	4,037,559,987.19	11,206,270.61
โครงการที่ 5	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	1,060,532,129.00	-	146,706,069.16	905,893,635.69	7,932,424.15
โครงการที่ 6	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	28,000,231,295.00	891,530,938.64	2,823,619,508.76	24,237,662,992.21	47,417,855.39
โครงการที่ 7	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง	7,741,917,760.00	216,788,555.62	4,050,174,077.48	3,433,305,127.75	41,649,999.15
โครงการที่ 8	โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	40,316,300.00	-	31,538,882.01	8,777,342.53	75.46
โครงการที่ 9	โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย	706,606,786.00	376,557,200.00	164,070,446.62	164,991,596.92	987,542.46
โครงการที่ 10	โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี	57,140,800.00	-	49,772,362.69	7,365,097.31	3,340.00
โครงการที่ 11	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	1,153,074,798.00	38,919,200.00	186,976,329.17	927,179,266.76	2.07
โครงการที่ 12	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)	966,914,000.00	-	648,893,797.29	316,534,956.21	1,485,246.50
โครงการที่ 13	โครงการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน	561,695,954.00	-	155,298,679.04	382,782,660.88	23,614,614.08
โครงการที่ 14	โครงการส่งเสริมการใช้ยางพาราในภารกิจของกรมทางหลวง	300,000,000.00	300,000,000.00	-	-	-

กรมทางหลวง
รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 (ต่อ)

หน่วย : บาท

รายการ		เงินงบประมาณภายหลังโอนเปลี่ยนแปลง	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี(การสำรองเงิน)	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่ายสะสม	คงเหลือ
6. แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค		**2,710,000,000.00**	**-**	**1,972,833,768.39**	**719,975,200.07**	**17,191,031.54**
โครงการที่ 1	โครงการเสริมศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานเมืองเป้าหมายและเมืองชายแดน	297,781,623.00	-	202,524,892.29	95,256,730.06	0.65
โครงการที่ 2	โครงการพัฒนากลุ่มท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและกลุ่มชาติพันธุ์	349,609,704.00	-	262,758,406.33	86,851,295.23	2.44
โครงการที่ 3	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและนิเวศน์	213,971,010.00	-	117,911,167.46	95,682,967.70	376,874.84
โครงการที่ 4	โครงการพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจภาคกลาง	297,107,550.00	-	201,151,059.10	95,956,400.58	90.32
โครงการที่ 5	โครงการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม	27,410,000.00	-	19,201,648.20	8,208,351.80	-
โครงการที่ 6	โครงการพัฒนาเมืองการค้าและการท่องเที่ยวชายแดน	304,526,631.00	-	258,468,938.78	43,017,766.22	3,039,926.00
โครงการที่ 7	โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนภาคตะวันออกด้านอุตสาหกรรม การค้า และการลงทุน	78,568,532.00	-	50,904,339.20	27,664,192.00	0.80
โครงการที่ 8	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ศาสนา วัฒนธรรม และอารยธรรม	211,720,652.00	-	174,594,110.16	37,126,541.20	0.64
โครงการที่ 9	โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางจังหวัดเป็นเมืองน่าอยู่	39,095,995.00	-	27,004,055.09	12,091,939.91	-
โครงการที่ 10	โครงการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวธรรมชาติ	24,781,000.00	-	17,282,488.79	7,498,511.21	-
โครงการที่ 11	โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่และพัฒนาพื้นที่รอบสถานี ขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	509,239,560.00	-	342,559,686.49	162,791,277.47	3,888,596.04
โครงการที่ 12	โครงการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดน และแนวระเบียง เศรษฐกิจ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	120,908,876.00	-	99,831,875.05	20,337,928.14	739,072.81
โครงการที่ 13	โครงการยกระดับมาตรฐานบริการและส่งเสริมธุรกิจต่อเนื่องในแหล่งท่องเที่ยว ที่มีชื่อเสียงของภาค	201,520,457.00	-	164,882,691.45	27,491,298.55	9,146,467.00
โครงการที่ 14	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมและ การเชื่อมโยงการค้าโลก	33,758,410.00	-	33,758,410.00	-	-
รวมทั้งสิ้น		**105,824,209,100.00**	**2,280,836,937.29**	**19,962,460,468.52**	**83,204,752,585.59**	**376,159,108.60**

กรมทางหลวง
รายงานรายได้แผ่นดิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

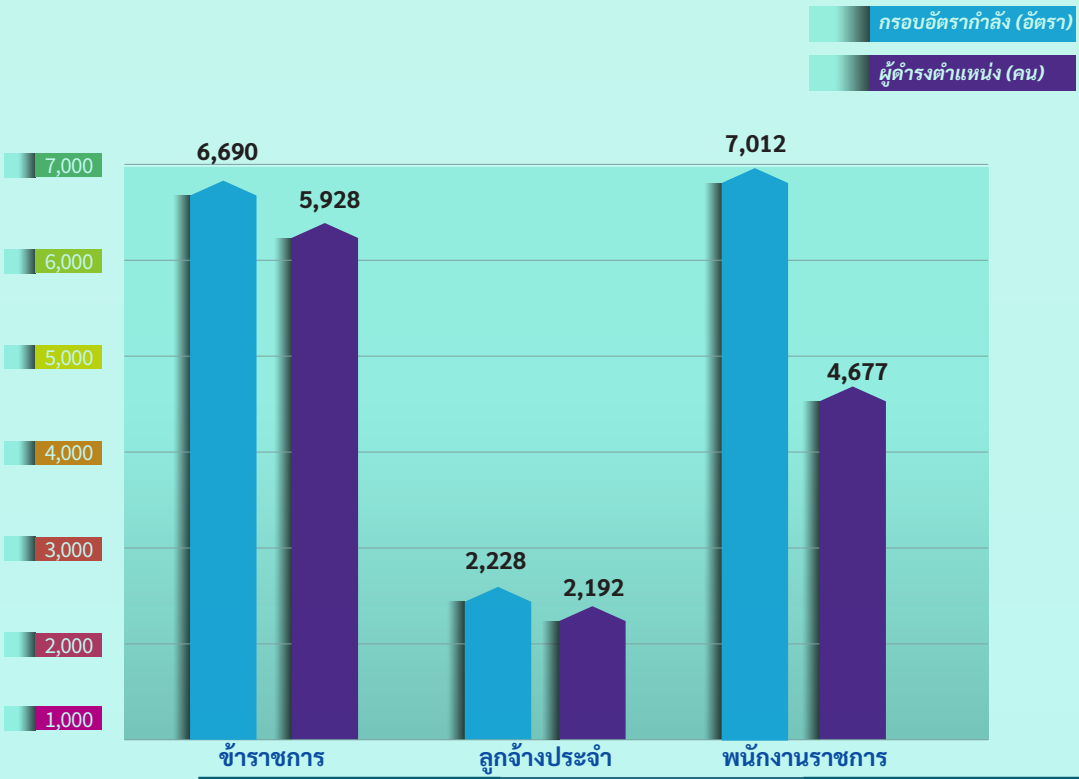
	หมายเหตุ	2564		2563
รายได้แผ่นดิน - นอกจากภาษี				
รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ				
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ	1	626,822,666.26		483,624,499.57
รายได้ดอกเบี้ยเงินฝากที่สถาบันการเงิน		32,158.22		52,574.27
รายได้อื่นของแผ่นดิน	2	575,910,741.90		713,616,654.46
รวมรายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ		1,202,765,566.38		1,197,293,728.30
หัก รายได้ที่ไม่ใช่ภาษีจ่ายคืน		18,424,066.65		89,500.00
รายได้ที่ไม่ใช่ภาษีจัดสรรเป็นเงินนอกงบประมาณ		109,150,945.00		89,856,650.00
รายได้แผ่นดินจัดเก็บสุทธิ		1,075,190,554.73		1,107,347,578.30
รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	1,093,627,100.23		1,107,523,322.54	
หัก รายได้แผ่นดินถอนคืนจากคลัง	18,424,066.65	1,075,203,033.58	89,500.00	1,107,433,822.54
รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง		(12,478.85)		(86,244.24)
ปรับ รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลังยกไป		12,478.85		86,244.24
รายการรายได้แผ่นดินสุทธิ		-		-

งานพัฒนาทรัพยากรบุคคล

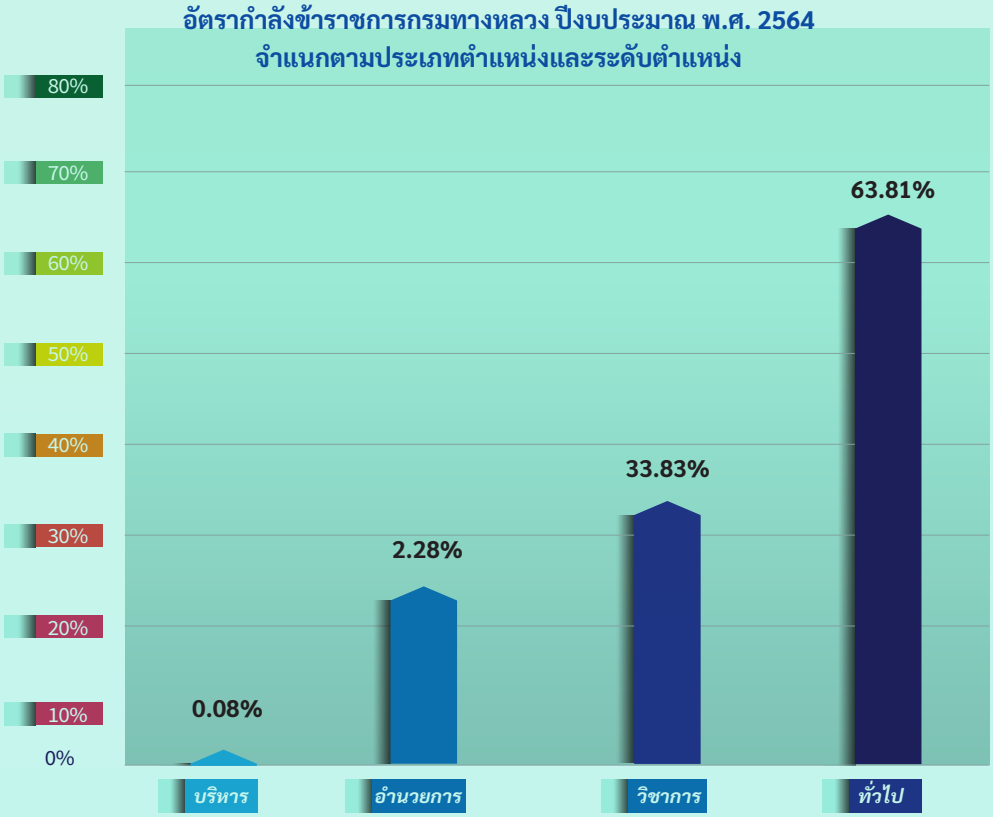
อัตรากำลัง กรมทางหลวง

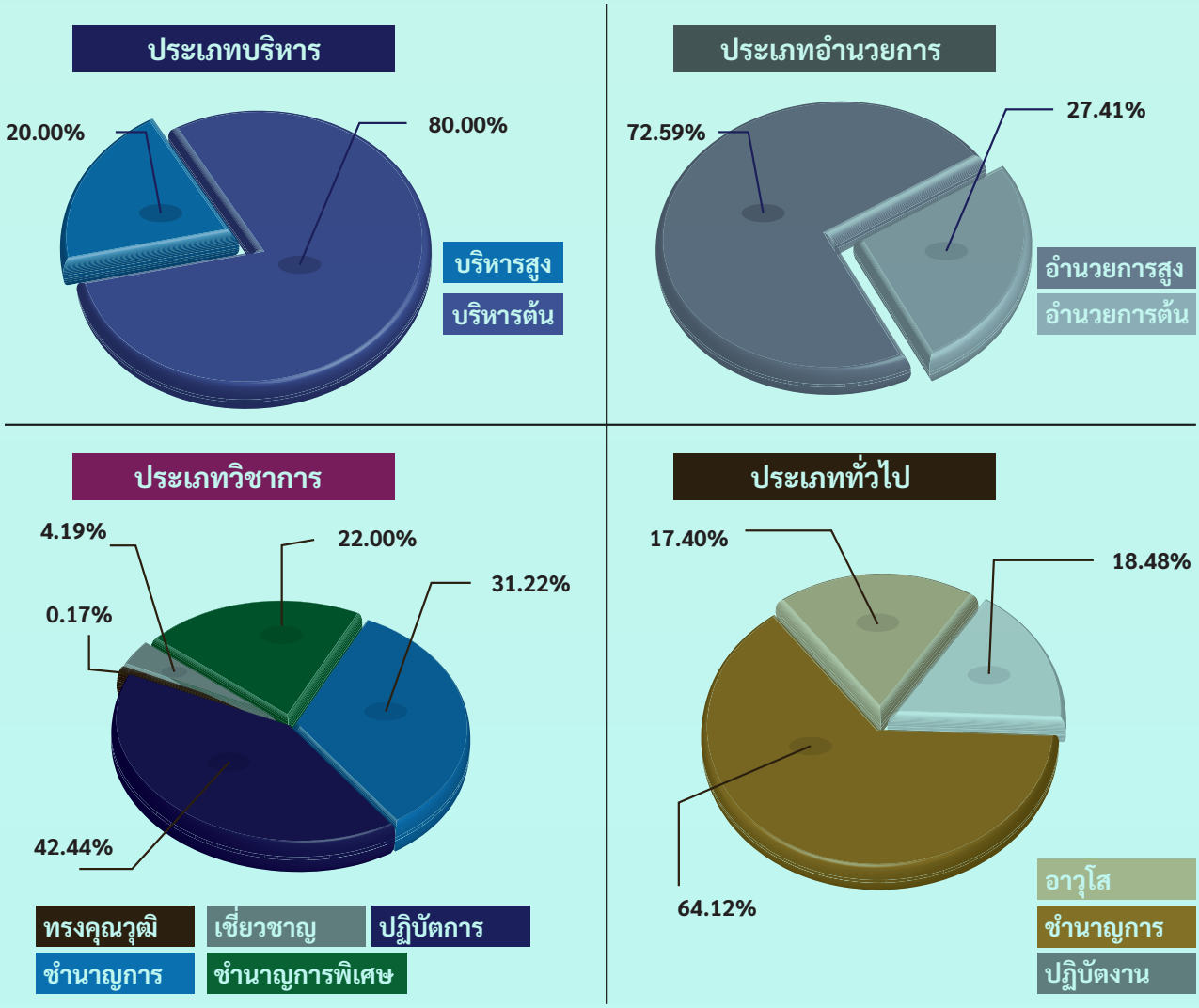
1. ข้อเท็จจริง (Fact of Highways)

อัตรากำลังข้าราชการกรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 จำแนกตามประเภทตำแหน่งและระดับตำแหน่ง

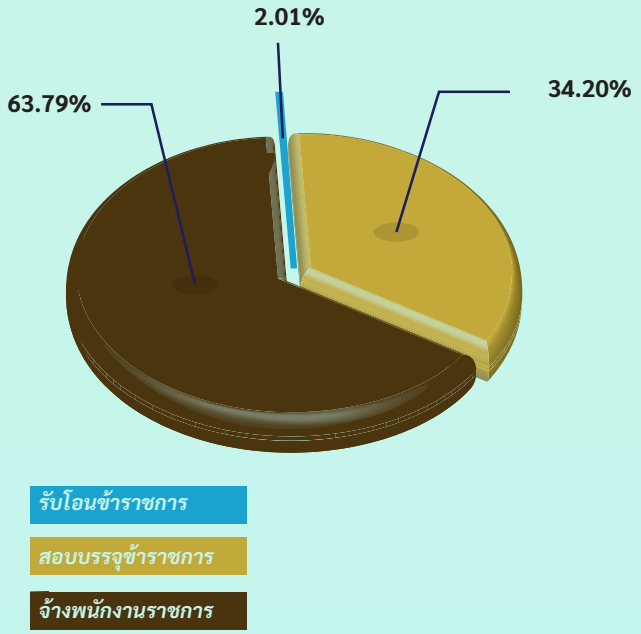


	ข้าราชการ	ลูกจ้างประจำ	พนักงานราชการ
กรอบอัตรากำลัง (อัตรา)	6,690	2,228	7,012
ผู้ดำรงตำแหน่ง (คน)	5,928	2,192	4,677

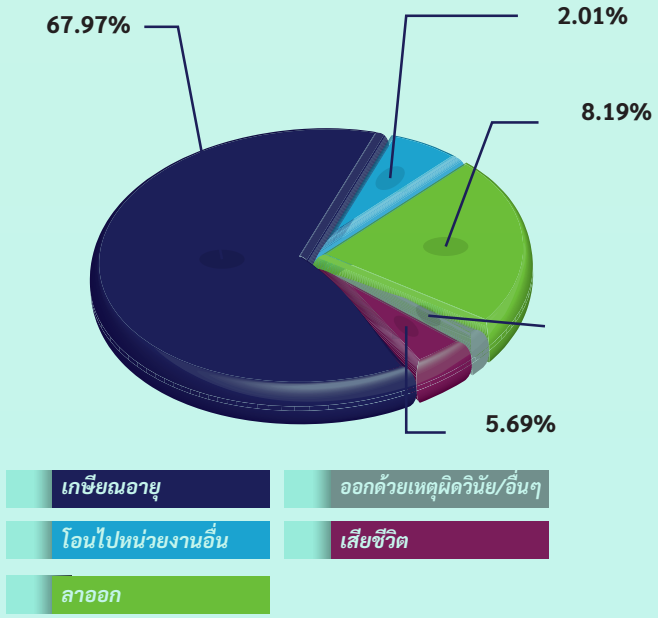

อัตรากำลังข้าราชการกรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564
จำแนกตามประเภทตำแหน่งและระดับตำแหน่ง
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
0.08%
2.28%
33.83%
63.81%
บริหาร
อำนวยการ
วิชาการ
ทั่วไป


ประเภทบริหาร
20.00%
80.00%
บริหารสูง
บริหารต้น
ประเภทอำนวยการ
72.59%
27.41%
อำนวยการสูง
อำนวยการต้น
ประเภทวิชาการ
4.19%
22.00%
31.22%
0.17%
42.44%
ทรงคุณวุฒิ
เชี่ยวชาญ
ปฏิบัติการ
ชำนาญการ
ชำนาญการพิเศษ
ประเภททั่วไป
17.40%
18.48%
64.12%
อาวุโส
ชำนาญการ
ปฏิบัติงาน

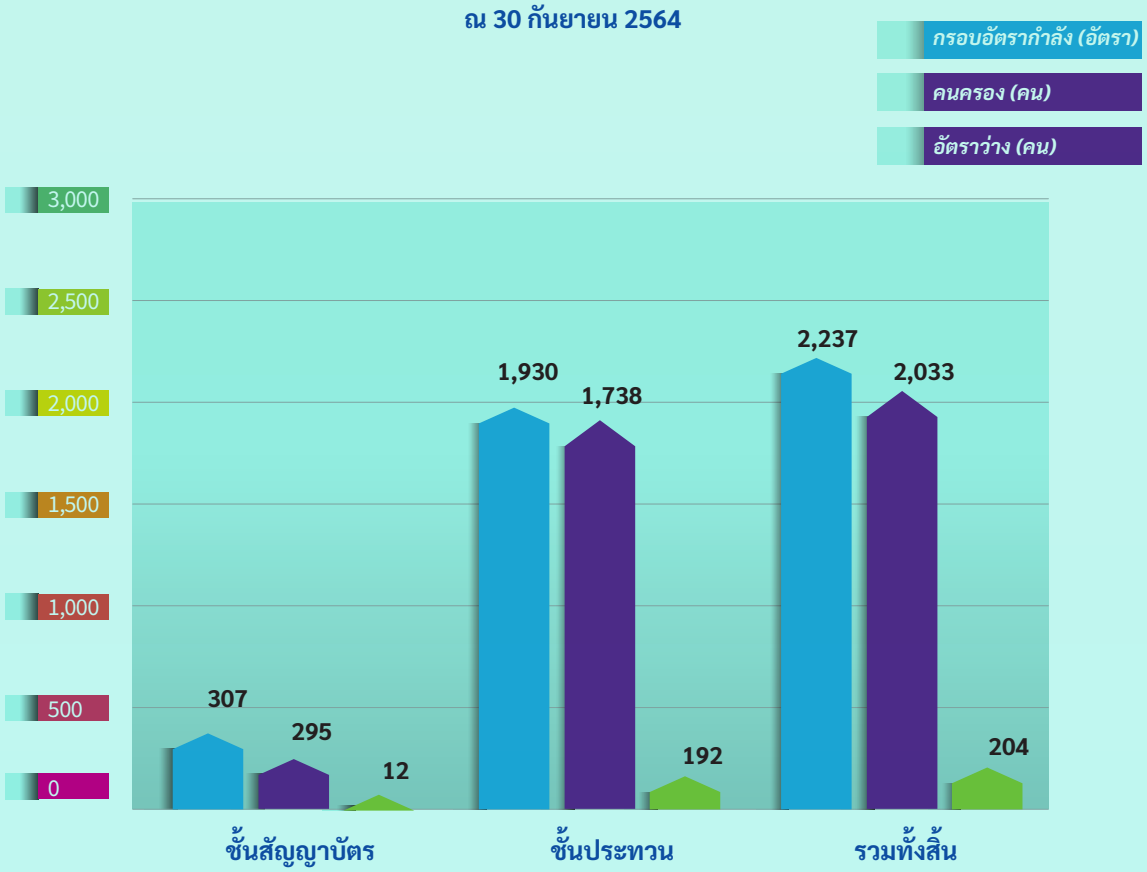
อัตราการสรรหาและบรรจุข้าราชการและพนักงานราชการของกรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564



อัตราการสูญเสียข้าราชการของกรมทางหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564



อัตรากำลังของตำรวจทางหลวง ณ 30 กันยายน 2564



2. ผลการดำเนินงานในปี 2564 (ผลงานเด่นประจำปี) งานบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง

การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงมีบทบาทสำคัญในการผลักดันให้ภารกิจของ กรมทางหลวงบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด ซึ่งมีการดำเนินการครอบคลุมตั้งแต่การจัดทำแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลกรมทางหลวง การจัดระบบงานและระบบสารสนเทศด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล การควบคุมดูแลข้อมูลทะเบียนประวัติบุคคล การดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิและประโยชน์ การวางแผนและบริหารจัดการกรอบอัตรากำลัง การสรรหาและบรรจุแต่งตั้ง การดำเนินการทางวินัยและการส่งเสริมจริยธรรม การจัดสวัสดิการและจัดทำแผนพัฒนาคุณภาพชีวิตตามนโยบายรัฐบาล การประเมินผลงานและผลการปฏิบัติราชการเพื่อเลื่อนระดับและเลื่อนเงินเดือน ตลอดจนการดำเนินการอื่น ๆ ตามนโยบายด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลซึ่ง ไม่รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ทั้งนี้ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 กรมทางหลวงได้ดำเนินการด้านบริหารทรัพยากรบุคคลดังนี้

1. กำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคล พ.ศ.2560 - 2564 โดยมีการติดตามผลการดำเนินการจากหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการหรือกิจกรรมตามแผนกลยุทธ์ฯ เป็นประจำทุก 6 เดือนและ 12 เดือน ซึ่งมุ่งเน้นให้เกิดการบริหารทรัพยากรบุคคลเชิงกลยุทธ์ การกำหนดทิศทางในการบริหารทรัพยากรบุคคล และการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรกรมทางหลวง เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้วิสัยทัศน์และภารกิจของกรมทางหลวงบรรลุได้ตามเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

2. เกลี่ยอัตรากำลังข้าราชการของหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง เพื่อให้สอดคล้องตามภารกิจของหน่วยงานที่เปลี่ยนแปลงไปและเกิดคล่องตัวในการบริหารทรัพยากรบุคคล รวมทั้งเพื่อให้หน่วยงานในสังกัดมีอัตรากำลังตามกรอบมาตรฐานที่กำหนด ตลอดจนเพื่อรองรับการปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งข้าราชการ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับองค์กร เช่น การเกลี่ยตำแหน่งวิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ ให้สำนักงานทางหลวงที่ 9 และ 12, การเกลี่ยตำแหน่งวิศวกรโยธาปฏิบัติการหรือชำนาญการ นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการหรือ ชำนาญการ ตำแหน่งนักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการหรือชำนาญการ และตำแหน่งนักวิชาการพัสดุปฏิบัติการหรือชำนาญการให้แขวงทางหลวง, การเกลี่ยตำแหน่งเจ้าพนักงานพัสดุปฏิบัติงานหรือชำนาญงานให้ กองการพัสดุ เป็นต้น

3. ปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งข้าราชการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1008/ว 2 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2558 (ว 2/2558) เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจของกรมทางหลวงที่เปลี่ยนแปลงไปและเป็นการสร้างความก้าวหน้าในสายงานให้กับบุคลากรในสังกัด เช่น การกำหนดตำแหน่งนายช่างไฟฟ้าอาวุโสในสังกัดสำนักงานทางหลวงที่ 5, 13, 14 และ 16, การกำหนดตำแหน่งนิติกรชำนาญการพิเศษในสังกัดสำนักงานทางหลวงที่ 7, 12 และ 13, การกำหนดตำแหน่ง วิศวกรโยธาปฏิบัติการหรือชำนาญการในสังกัดกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สำนักก่อสร้างทางที่ 1 - 2 สำนักก่อสร้างสะพาน และสำนักอำนวยความปลอดภัย, การกำหนดตำแหน่งนายช่างโยธาปฏิบัติงานหรือชำนาญงานในสังกัดแขวงทางหลวง เป็นต้น

4. ทบทวนและจัดทำคำบรรยายลักษณะงานของตำแหน่งข้าราชการที่ดำเนินการขอปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งตาม ว 2/2558 ดังนี้

4.1 ตำแหน่งประเภทอำนวยการ ได้แก่ ตำแหน่งผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ จำนวน 1 ตำแหน่ง

4.2 ตำแหน่งประเภทวิชาการ ได้แก่ ตำแหน่งนิติกรชำนาญการพิเศษ สังกัดสำนักงาน ทางหลวงที่ 7, 12 และ 13 จำนวน 3 ตำแหน่ง, ตำแหน่งวิศวกรโยธาปฏิบัติการหรือชำนาญการ สังกัด กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สำนักก่อสร้างทางที่ 1 สำนักก่อสร้างทางที่ 2 สำนักก่อสร้างสะพาน และ สำนักอำนวยความปลอดภัย จำนวน 62 ตำแหน่ง และตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการหรือชำนาญการ สังกัดแขวงทางหลวง ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ศูนย์สร้างทาง ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 1 - 4 และ สำนักเครื่องกลและสื่อสาร จำนวน 73 ตำแหน่ง

4.3 ตำแหน่งประเภททั่วไป ได้แก่ ตำแหน่งนายช่างไฟฟ้าอาวุโส สังกัดสำนักงานทางหลวงที่ 5, 13, 14 และ 16 จำนวน 4 ตำแหน่ง และตำแหน่งนายช่างโยธาปฏิบัติงานหรือชำนาญงาน สังกัด แขวงทางหลวง สำนักก่อสร้างทางที่ 1 และสำนักก่อสร้างทางที่ 2 จำนวน 48 ตำแหน่ง

4.4 ตำแหน่งประเภทวิชาการและประเภททั่วไป ของหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง ที่ได้เสนอขอปรับปรุงโครงสร้างการแบ่งงานภายในให้มีหน่วยงานต่ำกว่าระดับ กอง/สำนัก เพียง 1 ระดับ จำนวน 135 หน่วยงาน รวมทั้งสิ้น 3,208 ตำแหน่ง

5. ทบทวนและจัดกลุ่มตำแหน่งข้าราชการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ ในหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1008/ว 16 ลงวันที่ 11 สิงหาคม 2564 เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาการย้าย การโอน และการเลื่อนข้าราชการ ซึ่งการจัดกลุ่มตำแหน่งข้าราชการดังกล่าว ประกอบด้วย ตำแหน่งประเภททั่วไป ระดับอาวุโสลงมา จำนวน 9 กลุ่ม, ตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษลงมา จำนวน 16 กลุ่ม, ตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับเชี่ยวชาญ จำนวน 8 กลุ่ม และตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับทรงคุณวุฒิ จำนวน 1 กลุ่ม

6. ทบทวนและกำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารทรัพยากรบุคคล

6.1 หลักเกณฑ์และวิธีการขอรับเงินเพิ่มสำหรับตำแหน่งที่มีเหตุพิเศษ ตำแหน่ง ด้านพัสดุของกรมทางหลวง โดยได้จัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการขอรับเงินเพิ่มสำหรับตำแหน่งที่มีเหตุพิเศษ ตำแหน่งด้านพัสดุของกรมทางหลวง ให้สอดคล้องตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยเงินเพิ่มสำหรับตำแหน่ง ที่มีเหตุพิเศษ ตำแหน่งด้านพัสดุ พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้ข้าราชการพลเรือนซึ่งได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างหรือการบริหารงานพัสดุในตำแหน่งเจ้าหน้าที่หรือหัวหน้าเจ้าหน้าที่เป็น ผู้ดำรงตำแหน่งที่มีเหตุพิเศษ ให้ได้รับเงินเพิ่มสำหรับตำแหน่งที่มีเหตุพิเศษ ตำแหน่งด้านพัสดุ ตามระเบียบ ที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ได้ประกาศหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้ทุกหน่วยงานทราบโดยทั่วกันแล้ว

6.2 แนวทางปฏิบัติการจ้างลูกจ้างชั่วคราวจากเงินงบประมาณในสังกัดกรมทางหลวง ซึ่งได้กำหนดแนวทางการดำเนินการในการจ้างลูกจ้างชั่วคราวตามกฎระเบียบที่กระทรวงการคลังและกรมบัญชีกลางกำหนดไว้ ทั้งนี้ เพื่อให้หน่วยงานถือปฏิบัติให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

6.3 แนวทางการสรรหาพนักงานราชการในช่วงการระบาดระลอกใหม่ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งได้ชักซ้อมแนวทางปฏิบัติในการสรรหาและเลือกสรรพนักงานราชการให้สอดคล้องตามประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร รวมทั้งข้อบังคับ ข้อกำหนด และมาตรการต่าง ๆ ของศูนย์บริหารสถานการณ์โควิด 2019 (ศบค.)

7. ดำเนินการตามมาตรการบริหารและพัฒนากำลังคนภาครัฐ พ.ศ. 2562 - 2565 โดยได้พิจารณาจัดสรรอัตราว่างจากผลการเกษียณอายุราชการของข้าราชการที่ต้องเกษียณอายุราชการ และพ้นจากราชการเมื่อสิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จำนวน 167 อัตรา ประกอบด้วย ตำแหน่งข้าราชการ ที่ได้รับจัดสรรคืน จำนวน 105 อัตรา ตำแหน่งข้าราชการที่ต้องทดแทนด้วยการจ้างรูปแบบอื่น (พนักงานราชการ) จำนวน 23 อัตรา และตำแหน่งข้าราชการที่จัดสรรให้กระทรวงคมนาคม จำนวน 39 อัตรา ซึ่งอยู่ระหว่างเสนอ อ.ก.พ.กระทรวงคมนาคม พิจารณา

8. ดำเนินการจัดสรรอัตราค่าตอบแทนพนักงานราชการที่ได้รับการอนุมัติจากสำนักงบประมาณ (อัตราใหม่) สำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 จำนวน 129 ตำแหน่ง ประกอบด้วย ตำแหน่งนิติกร จำนวน 16 ตำแหน่ง ตำแหน่งนักวิชาการสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 ตำแหน่ง ตำแหน่งพนักงานโยธา จำนวน 16 ตำแหน่ง ตำแหน่งพนักงานไฟฟ้าและสื่อสาร จำนวน 21 ตำแหน่ง ตำแหน่งพนักงานเครื่องกล จำนวน 8 ตำแหน่ง ตำแหน่งพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักร จำนวน 39 ตำแหน่ง ตำแหน่งพนักงานเครื่องคอมพิวเตอร์ จำนวน 21 ตำแหน่ง และตำแหน่งพนักงานบริการ จำนวน 6 ตำแหน่ง

9. ปรับปรุงกระบวนการสรรหาบุคคลและคัดเลือกข้าราชการ โดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุนการปฏิบัติงาน เช่น การรับสมัคร สอบทางระบบอินเทอร์เน็ต การรับรายงานตัวและ สอบสัมภาษณ์ทางระบบ Video Conference ผ่าน Application Google Meet เป็นต้น

10. วางแผนและดำเนินการย้ายข้าราชการตามนโยบาย อทล. โดยเปิดโอกาสให้ข้าราชการ ทุกระดับ ทุกตำแหน่ง สามารถแจ้งความประสงค์ขอย้ายผ่านระบบ Google Form ตามความจำเป็นและความเหมาะสมได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ทั้งนี้เพื่อสร้างขวัญ

กำลังใจในการปฏิบัติงานให้ข้าราชการที่มีโอกาสได้ย้ายกลับภูมิลำเนา รวมทั้งเป็นการสนับสนุนให้ข้าราชการสั่งสมความรู้และประสบการณ์ที่หลากหลาย เพิ่มพูนศักยภาพในการปฏิบัติงานสำหรับเป็นพื้นฐานให้มีความก้าวหน้าในสายงานต่อไป

11. ดำเนินการคัดเลือกนักเรียนทุนรัฐบาลเข้ารับการบรรจุเป็นข้าราชการพลเรือนสามัญ ตามหนังสือสำนักงาน ก.พ. ที่ นร 1004.1/ว 16 ลงวันที่ 11 ธันวาคม 2551 เรื่อง การคัดเลือกเพื่อบรรจุบุคคลเข้ารับราชการ โดยมีการบรรจุนักเรียนทุนรัฐบาลเข้ารับราชการใน 2 กรณี ได้แก่ กรณีที่ 1 นักเรียนทุนรัฐบาลตามความต้องการของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ประจำปี 2564 (ทุนบุคคลทั่วไป ระดับปริญญา : บรรจุก่อนไปศึกษา) จำนวน 3 ราย และ กรณีที่ 2 นักเรียนทุนเฉลิมพระเกียรติในวโรกาสพระราชพิธี บรมราชาภิเษก จำนวน 1 ราย

12. ดำเนินการตามแนวทางประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment - ITA) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ซึ่งได้ดำเนินการประเมินโดยใช้เครื่องมือ 3 ส่วน ได้แก่ แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment : IIT) สำหรับบุคลากรในสังกัดกรมทางหลวง แบบวัดการรับรู้ของ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment : EIT) สำหรับประชาชน ผู้มาติดต่อราชการ/ผู้รับบริการของกรมทางหลวง และแบบตรวจการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment : OIT) และบันทึกข้อมูลการประเมินในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรองรับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment System - ITAS) ตามแนวทางการประเมินที่สำนักงาน ป.ป.ช. กำหนดไว้อย่างครบถ้วนและเป็นไปภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยมีผลการประเมินในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 คิดเป็นร้อยละ 91.49 ซึ่งอยู่ใน ระดับที่สูงกว่าตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่กระทรวงคมนาคมกำหนดไว้

13. ดำเนินการคัดเลือกข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2563 โดยได้ดำเนินการคัดเลือกข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2563 ตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติที่กระทรวงศึกษาธิการกำหนดไว้ ปรากฏว่า มีผู้ได้รับคัดเลือกเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2563 จำนวน 5 ราย ผู้ที่ได้รับรางวัลชมเชย จำนวน 9 ราย และผู้ได้รับรางวัลเกียรติบัตรประกาศเกียรติคุณ จำนวน 14 ราย ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดพิธีมอบโล่รางวัลและประกาศนียบัตรขึ้น เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2564 ณ ห้องสัมมนาเทิดศักดิ์เศรษฐมานพ โดยมีบุคลากรร่วมพิธีจำนวนจำกัด พร้อมทั้งได้เสนอชื่อข้าราชการพลเรือนดีเด่นไปยังกระทรวงศึกษาธิการเพื่อเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่น ประจำปี พ.ศ. 2563 จำนวน 3 ราย ได้แก่ นางสาวชนานันท์ จุละจาริตต์ ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่, นายพัฒนศักดิ์ แสนมาตย์ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักงานทางหลวงที่ 12 และนายบุญเกิด คงแถวทอง พนักงานขับเครื่องจักรกลขนาดเบา ระดับ ช 2 แขวงทางหลวงธนบุรี

สำหรับการจัดพิธีมอบเกียรติบัตรและเข็มเชิดชูเกียรติข้าราชการพลเรือนดีเด่น ซึ่งต้องจัดขึ้นโดยกระทรวงคมนาคม เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ยังไม่คลี่คลาย ปลัดกระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมพิจารณารูปแบบการจัดพิธีมอบรางวัลดังกล่าวให้ข้าราชการพลเรือนดีเด่นในสังกัดตามความเหมาะสม ซึ่งกรมทางหลวงได้จัดให้ มีพิธีมอบเกียรติบัตรและเข็มเชิดชูเกียรติสำหรับข้าราชการพลเรือนดีเด่น ประจำปี พ.ศ. 2563 เมื่อวันพฤหัสบดี ที่ 9 กันยายน 2564 โดยมีท่านอธิบดีเป็นผู้มอบให้กับข้าราชการดีเด่นทั้งสามราย พร้อมถ่ายภาพร่วมกันโดย มีบุคลากรร่วมพิธีจำนวนจำกัด ทั้งนี้ ได้มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ยกย่องเชิดชู ผู้ที่ได้รับรางวัลข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2563 ทางหัวข้อข่าวประชาสัมพันธ์บนเว็บไซต์กรมทางหลวง

14. ดำเนินการจัดทำและจำหน่ายเสื้อโปโลตราสัญลักษณ์กรมทางหลวง เนื่องในวาระโอกาสครบรอบ 109 ปี (เสื้อสีเหลือง และสีกรมท่า) เพื่อนำรายได้เข้ากองทุนสวัสดิการกรมทางหลวง ซึ่งเป็นการสนับสนุนให้การจัดสวัสดิการสำหรับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงมีความมั่นคงและประสิทธิภาพมากขึ้น

15. จัดสวัสดิการให้ความช่วยเหลือด้านการเงินตามระเบียบสวัสดิการกรมทางหลวง ว่าด้วยการจ่ายเงินสงเคราะห์สมาชิกสวัสดิการกรมทางหลวง พ.ศ. 2554 ได้แก่ กรณีเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุหรืออุบัติภัยในขณะปฏิบัติงานในหน้าที่ จำนวน 9 ราย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 270,000 บาท, กรณีได้รับอันตรายหรือบาดเจ็บเพราะเหตุปฏิบัติงานในหน้าที่ จำนวน 49 ราย เป็น

เงินจำนวน 104,500 บาท และกรณีประสบภัยโดยตรงในอัคคีภัย อุทกภัย หรือสาธารณภัย จำนวน 86 ราย เป็นเงินจำนวน 126,500 บาท

16. ส่งเสริมให้บุคลากรในสังกัดมีจิตสำนึกคุณธรรมและจริยธรรม ตลอดจนรณรงค์ให้มีการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐ ดังนี้

16.1 ขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบและส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 โดยกำหนดให้มีโครงการหรือกิจกรรมที่มุ่งเน้นการส่งเสริมจิตสำนึกคุณธรรมและจริยธรรมให้กับบุคลากร ของกรมทางหลวง การตั้งมั่นอยู่ในความประพฤติที่ดี การประพฤติตน และปฏิบัติงานภายใต้กฎระเบียบของ ทางราชการ การรณรงค์ให้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ในภาครัฐ ตลอดจนการสร้างความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน โดยยึดหลักธรรมาภิบาล ทั้งนี้ ได้มีการติดตามผลการดำเนินการอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อจัดทำสรุปรายงานผลส่งให้หน่วยงานภายนอก เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงาน ก.พ. เป็นต้น

16.2 จัดกิจกรรมส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐอย่างต่อเนื่อง เช่น กิจกรรมบำเพ็ญกุศลเจริญพระพุทธมนต์ เนื่องในวันคล้ายวันสถาปนากรมทางหลวง ปีที่ 109 (1 เมษายน 2564) กิจกรรมฟังธรรมและปฏิบัติธรรมทุกวันพุธ กิจกรรมวันสำคัญ ทางศาสนา เป็นต้น

16.3 ปรับปรุงรูปแบบเว็บเพจ "ส่งเสริมคุณธรรม ความโปร่งใส และป้องกันการทุจริต" บนเว็บไซต์กรมทางหลวง และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมคุณธรรม และจริยธรรม รวมทั้งป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐ เช่น ซื่อสัตย์สุจริต ตามรอยพ่อ, Infographic มาตรฐานจริยธรรม 2562, แผ่นพับการ์ตูนรณรงค์ป้องกันทุจริต, ความรู้วินัยข้าราชการพลเรือน กรณีตัวอย่างการกระทำความผิดทางวินัยและการลงโทษทางวินัย ประกาศกรมทางหลวง เรื่อง มาตรการป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อนภายในหน่วยงาน เป็นต้น

17. ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และแนวทางสำหรับให้ข้าราชการพลเรือนสามัญ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ และลูกจ้างชั่วคราวปฏิบัติราชการในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่สำนักงาน ก.พ. และกรมบัญชีกลาง กำหนด โดยได้แจ้งเวียนให้หน่วยงานในสังกัดรับทราบและถือปฏิบัติ รวมทั้งได้กำหนดรูปแบบและแนวทางในการรายงานข้อมูลผู้เป็นโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทุกวันที่ 1 และวันที่ 16 ของเดือนอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องและรองรับการรายงานข้อมูลตามแนวทางที่สำนักงาน ก.พ. และกรมบัญชีกลางกำหนดไว้

18. ปรับปรุงและพัฒนาโปรแกรมระบบสารสนเทศทรัพยากรบุคคลระดับกรม (Departmental Personnel Information System : DPIS) โดยได้วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาโปรแกรมย่อย ได้แก่ โปรแกรมบริหารวงเงินการเลื่อนเงินเดือนข้าราชการ โปรแกรมเลื่อนขั้นค่าจ้างลูกจ้างประจำ โปรแกรมบริหารวงเงินค่าตอบแทนของพนักงานราชการ และโปรแกรมตั้งค่าวันลาพักผ่อนสะสมสำหรับข้าราชการ ลูกจ้างประจำ และพนักงานราชการ ที่ทำงานในเขตพื้นที่ปรากฏเหตุการณ์อัน กระทบต่อความมั่นคงภายในราชอาณาจักร (พื้นที่สีแดง) ทั้งนี้ ทีมงานผู้ดูแลระบบได้ดำเนินการเชิงรุก โดยมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร เผยแพร่คู่มือการใช้งานระบบ ตอบข้อซักถามและแก้ไขปัญหาในการ ใช้งานผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น โปรแกรม DPIS โปรแกรม Team Viewer โปรแกรม Zoom กลุ่มไลน์ "DPIS กรมทางหลวง" เป็นต้น

19. จัดทำและปรับปรุงข้อมูลข้าราชการในระบบทะเบียนประวัติข้าราชการอิเล็กทรอนิกส์ของสำนักงาน ก.พ. โดยได้บันทึกและแก้ไขรายการข้อมูลที่มีการเปลี่ยนแปลง เช่น คำสั่งแต่งตั้ง คำสั่งเลื่อนเงินเดือน คำสั่งย้าย เป็นต้น รวมทั้งมีการสื่อสารทำความเข้าใจและแก้ไขปัญหาในการบันทึกข้อมูลในระบบให้กับข้าราชการที่บรรจุใหม่ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ผ่านทางกลุ่มไลน์ที่ตั้งขึ้นโดยกองการเจ้าหน้าที่ เพื่อให้สามารถบันทึกข้อมูลข้าราชการใหม่ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ตามแนวทางที่สำนักงาน ก.พ. กำหนดได้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน และต่อเนื่อง

ผลการดำเนินงานในปี 2564 (ผลงานเด่นประจำปี) งานบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง

1. พิธีมอบเกียรติบัตรและเข็มเชิดชูเกียรติข้าราชการพลเรือน

2. กิจกรรมบำเพ็ญกุศลเจริญพระพุทธมนต์ เนื่องในวันคล้ายวันสถาปนากรมทางหลวง ปีที่ 109 (1 เมษายน 2564)

งานพัฒนาทรัพยากรบุคคล ของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงมุ่งเน้นการพัฒนาทรัพยากรบุคคลเพื่อตอบสนองความจำเป็นของหน่วยงานและบุคลากร โดยพิจารณาถึงปัจจัยสำคัญ อาทิ วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ รวมถึง นโยบายภาครัฐระดับต่างๆ เพื่อให้บุคลากรทุกระดับ ทุกสายงาน มีขีดความสามารถพร้อมปฏิบัติงานขับเคลื่อนภารกิจและเป้าหมายการดำเนินงานของกรมทางหลวงอย่างมืออาชีพ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 กองฝึกอบรมในฐานะผู้รับผิดชอบด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวง ตระหนักถึงการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบันที่ระบบราชการได้พัฒนาก้าวเข้าสู่ยุคดิจิทัลอย่างรวดเร็วและชัดเจน การปฏิบัติราชการจึงต้องปรับเปลี่ยนเพื่อตอบโจทย์การดำเนินวิถีชีวิตแบบใหม่ (New Normal) โดยเฉพาะในสภาวะวิกฤตการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และกระแสการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีดิจิทัล จึงได้จัดทำแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่มุ่งเน้นสนับสนุนสมรรถนะของบุคลากรให้สามารถขับเคลื่อนงานท่ามกลางความก้าวหน้าและการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศได้อย่างมีคุณภาพ ควบคู่ไปกับการพัฒนาความรู้ ทักษะใหม่รองรับภารกิจของหน่วยงานในอนาคต รวมถึงการเสริมสร้างกระบวนการทางความคิด (Mindset) ด้านนวัตกรรมดิจิทัลเพื่อเตรียมความพร้อมบุคลากรให้เกิดความคล่องตัว พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะการปฏิบัติราชการในปัจจุบันที่เน้นการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล โดยมีการกำหนดเป้าหมายและวิธีการพัฒนาที่เหมาะสม

ในยุคที่ต้องเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรน่า 2019 (Covid-19) กองฝึกอบรม กรมทางหลวงได้ตระหนึกถึงความสำคัญของการนำระบบเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้สำหรับการดำเนินโครงการเพื่อให้การดำเนินงานด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการพัฒนาบุคลากรเป็นรูปแบบ Online Meeting ผ่านการใช้แอปพลิเคชันซูม (Zoom) และการฝึกอบรมโดยบทเรียนอิเล็กทรอนิกส์มากยิ่งขึ้น กรอบการดำเนินงานด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมทางหลวงในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 สรุปได้ดังนี้

1. การส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร กรมทางหลวงส่งเสริมให้บุคลากรยกระดับทักษะและความรู้เพื่อการเติบโตในสายอาชีพที่หลากหลายอย่างเท่าเทียม และรองรับการเปลี่ยนแปลงในยุคเทคโนโลยีดิจิทัลผ่านกระบวนการเรียนรู้หลากหลายรูปแบบ โดยจัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาทั้งตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลกรมทางหลวง ตามนโยบายของหน่วยงาน และตามความจำเป็นเร่งด่วน ได้แก่

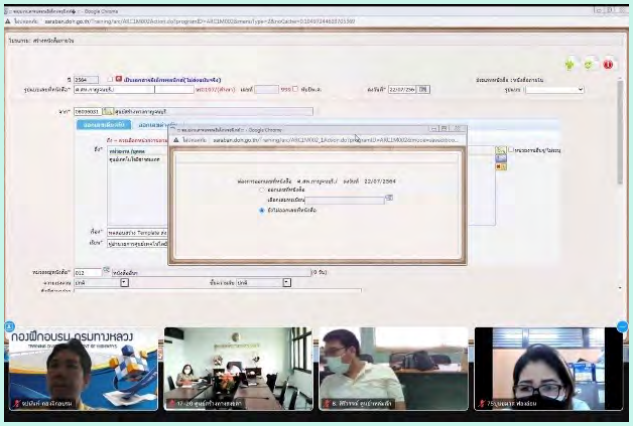
1.1 การพัฒนาทรัพยากรบุคคลตามนโยบายและยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการเพิ่มประสิทธิภาพผู้อำนวยการแขวงทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โครงการ ฝึกอบรมหลักสูตรการพัฒนาข้าราชการพลเรือนสามัญที่อยู่ระหว่างทดลองปฏิบัติหน้าที่ราชการ รุ่นที่ 25 - 30 ซึ่งเป็นหลักสูตรฝึกอบรมแกนหลัก (Core Training Course) ของกรมทางหลวง กำหนดให้จัดเป็นประจำทุกปี เพื่อเพิ่มพูนความรู้และส่งเสริมศักยภาพตามสมรรถนะหลักของตำแหน่งงานที่สอดคล้องกับนโยบายและทิศทางการบริหารงานของกรมทางหลวง โดยปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 รูปแบบของโครงการพัฒนาทรัพยากรบุคคลส่วนใหญ่ ได้ปรับเปลี่ยนเป็นรูปแบบออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting ที่มุ่งเน้นการพัฒนาตนเองผ่านนวัตกรรมและเทคโนโลยีการเรียนรู้ด้วยตนเองจากการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์จากการอภิปรายปัญหา กรณีศึกษา การศึกษาดูงาน การสอนงาน และทบทวนการปฏิบัติงานร่วมกับผู้บังคับบัญชาหรือผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องในการทำงานอย่างเป็นรูปธรรม

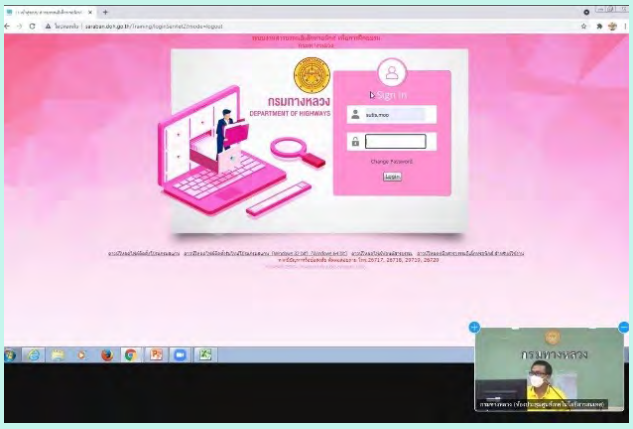
โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการเพิ่มประสิทธิภาพผู้อำนวยการแขวงทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่

โครงการ ฝึกอบรมหลักสูตรการพัฒนาข้าราชการพลเรือนสามัญที่อยู่ระหว่างทดลองปฏิบัติหน้าที่ราชการ

นอกจากนี้ ท่ามกลางความก้าวหน้าและการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ทักษะด้านดิจิทัลถือเป็นตัวช่วยที่มีความสำคัญในปัจจุบันสำหรับข้าราชการในการปฏิบัติงาน การสื่อสาร และการทำงานร่วมกับผู้อื่นในลักษณะ “ทำน้อย ได้มาก” หรือ “Work Less but Get More Impact” โดยสามารถช่วยส่วนราชการในการสร้างคุณค่า (Value Co-Creation) และความคุ้มค่าในการดำเนินงาน (Economy of Scale) เพื่อการก้าวไปสู่รัฐบาลดิจิทัล อีกทั้งยังเป็นเครื่องมือช่วยให้ข้าราชการสามารถเรียนรู้และพัฒนาตนเองเพื่อสร้างความก้าวหน้าสำหรับการปฏิบัติงานในอนาคต (Learn and Growth) กองฝึกอบรมจึงได้จัดโครงการที่มุ่งเน้นสนับสนุนสมรรถนะของบุคลากร ให้สามารถขับเคลื่อนงานเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นดังกล่าวได้อย่างมีคุณภาพ อาทิ การประชุมเรื่องการสำรวจทักษะด้านดิจิทัลของข้าราชการและบุคลากรของรัฐ (กรมทางหลวง) ตามแผนปฏิบัติการด้านการสร้างและพัฒนากำลังคนภาครัฐเชิงกลยุทธ์เพื่อไปสู่ดิจิทัลไทยแลนด์ พ.ศ. 2561 – 2565 เพื่อนำผลสำรวจมาวางแผนและกำหนดกรอบวิธีการ ตลอดจนแนวทางปฏิบัติสำหรับขับเคลื่อนการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของข้าราชการและบุคลากรภาครัฐของ กรมทางหลวง โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) ผ่านระบบ สารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อรองรับแนวทางการปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้งของส่วนราชการ และโครงการฝึกอบรมหลักสูตร การผลิตและเผยแพร่สื่อดิจิทัล เพื่อให้บุคลากรของกรมทางหลวงสามารถผลิตสื่อฯ และนำไปเผยแพร่ต่อกลุ่มเป้าหมายยุคดิจิทัล ในแพลตฟอร์มต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

การประชุมเรื่องการสำรวจทักษะด้านดิจิทัลของข้าราชการและบุคลากรของรัฐ (กรมทางหลวง) ตามแผนปฏิบัติการด้านการสร้างและพัฒนากำลังคนภาครัฐเชิงกลยุทธ์เพื่อไปสู่ดิจิทัลไทยแลนด์ พ.ศ. 2561 – 2565





โครงการฝึกอบรมหลักสูตร การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) ผ่านระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์

1.2 การส่งเสริมและพัฒนาด้านวิศวกรรมงานทาง กรมทางหลวงเสริมสร้างทักษะและส่งเสริมการพัฒนาความรู้ด้านวิศวกรรมงานทางให้แก่บุคลากร เพื่อรับมือกับภารกิจงานในอนาคต รวมถึงความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนวิธีการบริหารงาน ฐานข้อมูลต่างๆขององค์กร เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของทางราชการ ให้เป็นปัจจุบัน โดยจัดให้มีโครงการฝึกอบรมต่างๆ อาทิ โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่องภาระงานและงบประมาณบำรุงปกติของแขวงทางหลวง โครงการสัมมนา เรื่อง การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างและงานบำรุงทางของกรมทางหลวง โครงการฝึกอบรมหลักสูตรวิศวกรรมงานทางกรมทางหลวง รุ่นที่ 10 โครงการฝึกอบรมหลักสูตรนายช่างโครงการรุ่นที่ 3 โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการเสริมสร้างประสบการณ์สำหรับข้าราชการบรรจุใหม่สายงานวิศวกรรม รุ่นที่ 23 โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในขั้นตอนการก่อสร้างและก่อนเปิดการใช้งาน (Road Safety Audit During Construction and Pre-Opening Stage) รุ่นที่ 3 โครงการฝึกอบรมหลักสูตรหัวหน้าหมวดทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่

กิจกรรม/โครงการ/หลักสูตรฝึกอบรมทางด้านวิศวกรรมงานทางของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ที่ได้รับอนุมัติจากสภาวิศวกร ให้นับเป็นหน่วยความรู้ (PDU)

ที่	โครงการ/หลักสูตร	จำนวนหน่วยความรู้ (PDU) ที่ได้รับ
1	โครงการฝึกอบรมหลักสูตร ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564	99
2	โครงการฝึกอบรมหลักสูตร หัวหน้าหมวดทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ รุ่นที่ 1	56.5
3	โครงการฝึกอบรมหลักสูตร วิศวกรรมงานทางกรมทางหลวง รุ่นที่ 10	67.5
4	โครงการฝึกอบรม หลักสูตร การเสริมสร้างประสบการณ์สำหรับข้าราชการบรรจุใหม่สายงานวิศวกรรม รุ่นที่ 23 ช่วงที่ 1	115
5	โครงการฝึกอบรมหลักสูตร ผู้สอนงานและเป็นพี่เลี้ยง	26
6	โครงการสัมมนา เรื่อง การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างและงานบำรุงทางของกรมทางหลวง	14
7	โครงการฝึกอบรม หลักสูตร นายช่างโครงการ รุ่นที่ 3	33
8	โครงการฝึกอบรม หลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในขั้นตอนการก่อสร้างทางและก่อนเปิดการใช้งาน รุ่นที่ 3	23.5
9	โครงการการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง ภาระงานและงบประมาณบำรุงปกติของ แขวงทางหลวง รุ่นที่ 1	3
10	โครงการสัมมนาทางวิชาการเจ้าหน้าที่วิเคราะห์และตรวจสอบ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564	13
11	การฝึกอบรมโดยบทเรียนอิเล็กทรอนิกส์ (e-Learning)	
	11.1 เรื่อง การควบคุมการก่อสร้างทางหลวง	4.5
	11.2 เรื่อง งานอำนวยความปลอดภัย (หมวดป้ายจราจร)	1.5
	11.3 เรื่อง งานอำนวยความปลอดภัย (หมวดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง)	3
	11.4 เรื่อง งานบำรุงรักษาทาง	3
	11.5 เรื่อง การตรวจสอบความปลอดภัยของถนนในงานบำรุงทาง	1.5
	11.6 เรื่อง การติดตั้งป้ายจราจรระหว่างการก่อสร้าง	3

2. การจัดสรรทุนการศึกษา กรมทางหลวงสนับสนุนให้บุคลากรมีโอกาสเพิ่มพูนความรู้เพื่อเป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติในอนาคต จึงได้จัดสรรทุนการศึกษาให้แก่ข้าราชการ โดยคำนึงถึงความจำเป็นในการพัฒนาสมรรถนะตามตำแหน่งหน้าที่งาน ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ได้รับการจัดสรรงบประมาณให้แก่ข้าราชการสายงานวิศวกรรมโยธา และข้าราชการสายงานสนับสนุนไปศึกษา ณ ต่างประเทศ เป็นเงิน 2,015,900 บาท

3. การพัฒนาศักยภาพทางเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการขับเคลื่อนงานพัฒนาทรัพยากรบุคคลเพื่อรองรับรูปแบบการเรียนรู้ของบุคลากร ความก้าวหน้าและการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ นับเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการปรับตัวขององค์กรในยุคปัจจุบัน ซึ่งได้นำไปสู่การพัฒนาจัดระบบการให้บริการช่องทางทางการเรียนรู้แก่บุคลากรกรมทางหลวงให้เกิดความสอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในยุคที่ต้องเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้กองฝึกอบรม กรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญของการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้สำหรับการดำเนินกิจกรรมการพัฒนาทรัพยากรบุคคลมากยิ่งขึ้น เพื่อให้การดำเนินงานของกองฝึกอบรม บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ ดังนั้นจึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาปรับปรุงรูปแบบการเรียนรู้ โดยการนำระบบเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในทุกมิติของการดำเนินงาน ดังนี้

3.1 การนำระบบเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรบุคคล โดยนำรูปแบบออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting มาใช้ในการจัดการฝึกอบรม การเพิ่มช่องทางในการติดต่อสื่อสารเพื่อประสิทธิภาพการทำงานในช่วงสถานการณ์วิกฤตโรคระบาด ด้วยนำเครื่องมือและระบบ IT มาใช้ในกระบวนการเพื่อลดขั้นตอนในการดำเนินงานต่างๆ และเกิดความสะดวกรวดเร็ว เช่น ระบบการรับสมัครออนไลน์ การประชาสัมพันธ์หลักสูตรเชิงรุกผ่านสื่อสังคม ระบบประเมินผลออนไลน์ เป็นต้น

3.2 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการเผยแพร่ความรู้และให้บริการทางวิชาการ โดยปรับปรุงพัฒนาระบบโปรแกรมและฐานข้อมูลด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลเพื่อการเผยแพร่ความรู้ ข้อมูลทางวิชาการและสารสนเทศ เพื่อให้บุคลากรสามารถเข้าถึงองค์ความรู้ได้ทุกที่ทุกเวลา อาทิ การเผยแพร่เนื้อหาของหลักสูตรฝึกอบรมและสื่อการเรียนรู้ผ่านรูปแบบวิดีโอคลิปทางสื่อออนไลน์ การจัดทำเว็บไซต์รองรับรูปแบบการเรียนรู้ของบุคลากร การฝึกอบรมโดยบทเรียนอิเล็กทรอนิกส์ และห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

www.trainingdoh.com เว็บไซต์ กองฝึกอบรม กรมทางหลวง

4. ผลการดำเนินการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

กรมทางหลวงมีผลการดำเนินการพัฒนาทรัพยากรบุคคล รวมจำนวน 61 โครงการ/หลักสูตร ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร รวมจำนวน 6,849 คน และงบประมาณ รวมจำนวน 7,033,911.25 บาท ดังนี้

โครงการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

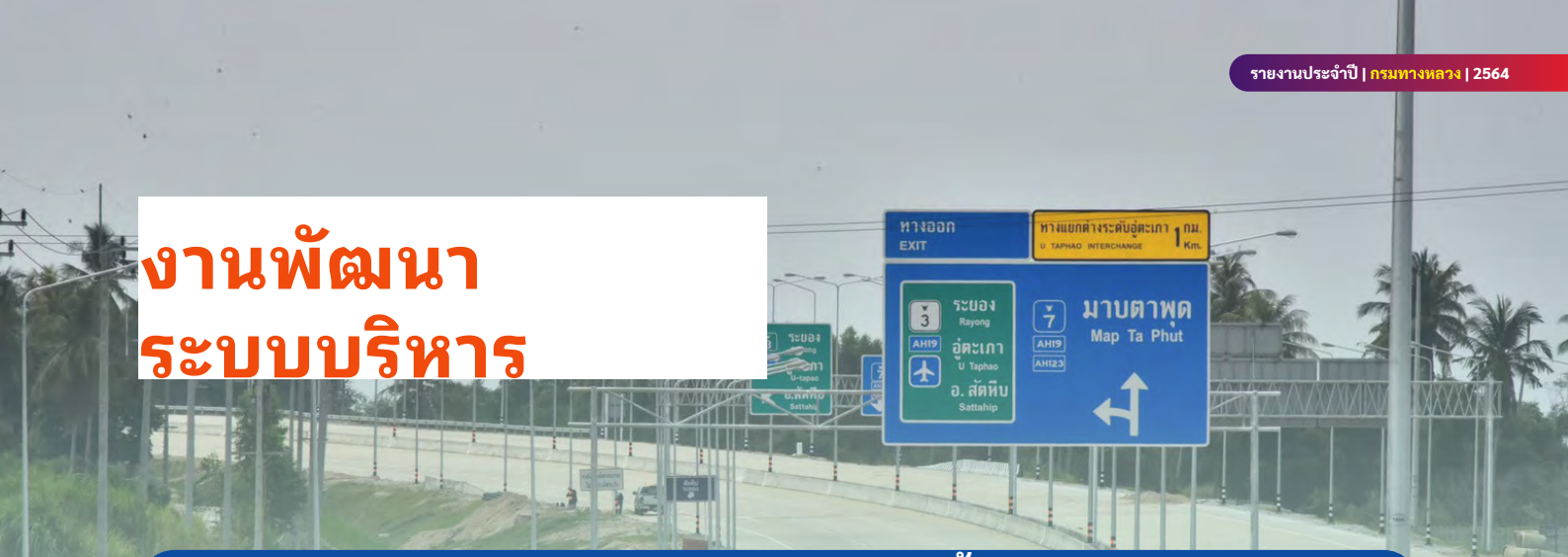
- จำนวน ๓๑ โครงการ/หลักสูตร
- ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร จำนวน ๔,๐๔๘ คน
- งบประมาณ จำนวน ๕,๖๒๒,๙๑๑.๒๕ บาท

การฝึกอบรม/สัมมนาตามสัญญาซื้อขาย/ตามสัญญาการจ้างที่ปรึกษา/ตามคำร้องขอ (หน่วยงานดำเนินการเอง)

- จำนวน ๒๑ โครงการ/หลักสูตร
- ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร จำนวน ๑,๘๙๑ คน
- งบประมาณ จำนวน ๑,๔๑๑,๐๐๐ บาท

การฝึกอบรมโดยบทเรียนอิเล็กทรอนิกส์ (e-Learning)

- จำนวน ๙ โครงการ
- ผู้เข้าร่วมโครงการ/หลักสูตร จำนวน ๙๑๐ คน
- งบประมาณ จำนวน - บาท



งานพัฒนาระบบบริหาร

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด

1. สรุปผลการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการประจำปี งบประมาณ พ.ศ.2564 ของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้ดำเนินการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 โดยสรุปผลเป็นประเด็นดังนี้

ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	เป้าหมาย			ผลการดำเนินงาน	คะแนนที่ได้
		ขั้นต้น (50)	มาตรฐาน (75)	ขั้นสูง (100)		
การประเมินประสิทธิผลการดาเนินงาน (Performance Base) (ร้อยละ 70)						
1.อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน	20	≤31.18 คนต่อประชากรแสนคน	≤ 30.24 คนต่อประชากรแสนคน	≤29.62 คนต่อประชากรแสนคน	27.85	100
2. การแลกเปลี่ยนสายทางระหว่างกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทให้สอดคล้องกับศักยภาพที่เหมาะสมกับสายทาง	25	67.973 กิโลเมตร (ร้อยละ 75ตามแผนปี 2564)	90.633 กิโลเมตร (ร้อยละ 100 ตามแผนปี 2564)	เป้าหมายมาตรฐาน + รายงานสรุปผลการแลกเปลี่ยนสายทางระหว่าง ทล.กับ ทช.ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 - 2564	68.941 กิโลเมตร	57.05
3. ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร)	25	ร้อยละ 87 (เป้าหมายขั้นต้น)	ร้อยละ 89 (เป้าหมายขั้นต้น + 2%)	ร้อยละ 91 (เป้าหมายขั้นมาตรฐาน + 2 %)	ร้อยละ 82 (29,332.05 กิโลเมตร)	47.13
การประเมินศักยภาพในการดำเนินงาน (Potential Base) (ร้อยละ 30)						
1. การขออนุญาตให้ยานพาหนะเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานผ่านระบบ Special Type Vehicles Permit Service (SVS Online) (สคน.)	15	ยื่นคำขอทางออนไลน์ที่ประชาชนมีความปลอดภัย รักษาข้อมูลส่วนบุคคลและแนบเอกสารประกอบการพิจารณาได้	ออกเอกสารเป็นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Licence/ E-Certificate/ E-Document) ผ่านทาง Mobile หรือเว็บไซต์	ออกเอกสารเป็นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Licence/ E-Certificate/ E-Document)ตามมาตรฐาน ETDA ผ่านทาง Mobile หรือเว็บไซต์และผู้รับบริการสามารถ Print out เอกสารได้	SVS Software สามารถยื่นเอกสารคำขออนุญาตฯ ผ่านระบบได้ที่ https://oss.highwayweigh.go.th/oss/Login และมี Username / Password เป็นรหัสส่วนบุคคล และสามารถส่งหนังสืออนุญาตผ่านระบบได้	75
2.การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0) (สพร.)	15	240 (ค่าเฉลี่ยคะแนนกลุ่มที่ 1 :0 -299 คะแนน)	-	350	ผลคะแนน 405.23 คะแนน	100

ที่มา : https://esar.opdc.go.th/e-SAR/#/login

หมายเหตุ :

1. เนื่องจากตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2564 มีมติเห็นชอบแนวทางการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564 เพื่อรองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID -19) โดยให้รายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดต่อสำนักงาน ก.พ.ร. เพื่อใช้ในการติดตาม (Monitoring) แต่จะไม่นำผลไปจัดประเภทตามเกณฑ์การประเมินในระดับคุณภาพ ระดับมาตรฐาน และระดับต้องปรับปรุง

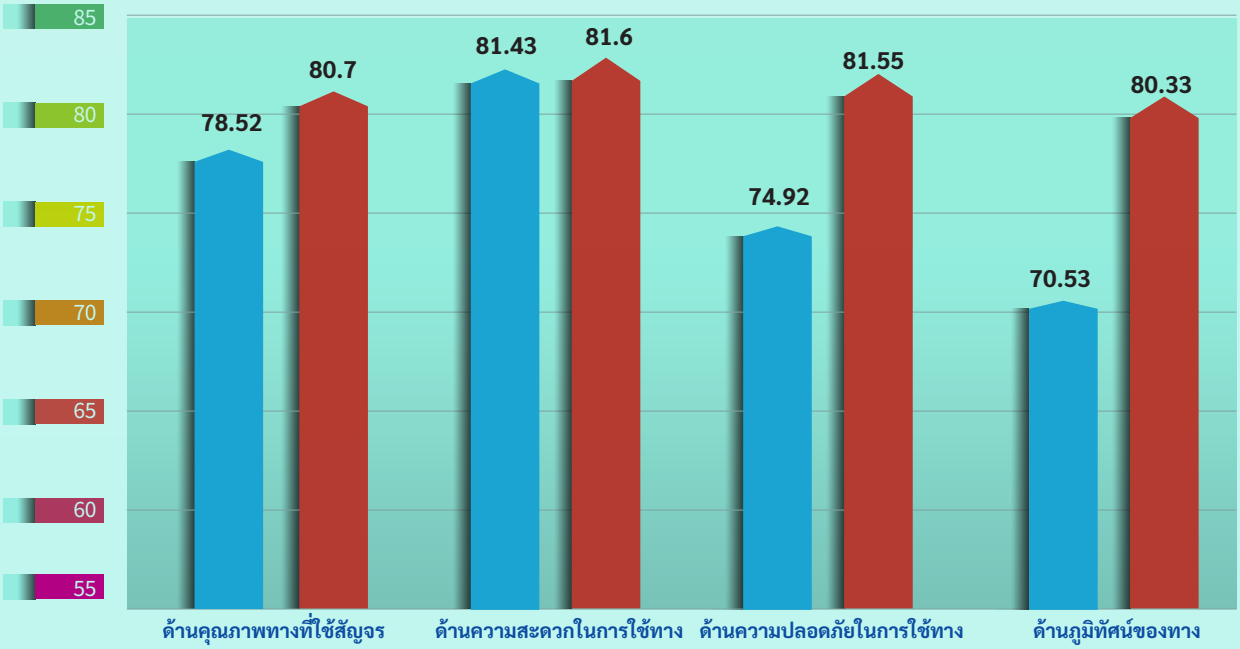
2. ด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 ระลอกที่ 3 ตั้งแต่ปลายเดือน มี.ค. 2564 จนถึงปัจจุบัน ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ไม่สามารถปฏิบัติงานในการสำรวจข้อมูลค่าดัชนีความขรุขระสากลต่อไปได้ เนื่องจากในแต่ละจังหวัดโดยส่วนใหญ่ มีประกาศคำสั่งต้องให้กักตัวบุคคลที่เข้าในพื้นที่จำนวน 14 วัน ก่อนการปฏิบัติงานในพื้นที่นั้นๆ อีกทั้งเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดจากผู้ปฏิบัติงานและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างไม่มีกำหนด เพื่อความปลอดภัยและปฏิบัติตามมาตรการสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด

ผลงานที่โดดเด่น

2. การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง จำนวน 1,213 คน ดำเนินการเก็บข้อมูลแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างทั้ง 77 จังหวัด ครอบคลุม 104 แขวงทางหลวงทั่วประเทศ

แผนภูมิ เปรียบเทียบผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 และ 2564



	ด้านคุณภาพทางที่ใช้สัญจร	ด้านความสะดวกในการใช้ทาง	ด้านความปลอดภัยในการใช้ทาง	ด้านภูมิทัศน์ของทาง
ปี 2563 (ร้อยละ)	78.52	81.43	74.92	70.53
ปี 2564 (ร้อยละ)	80.7	81.6	81.55	80.33

จากแผนภูมิ เปรียบเทียบความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 และ 2564 พบว่าด้านคุณภาพทางที่ใช้สัญจร ด้านความสะดวกในการใช้ทาง ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางและด้านภูมิทัศน์ของทาง ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการฯ เพิ่มขึ้น โดยด้านภูมิทัศน์ของทางเพิ่มมากที่สุด

ผลการดำเนินงาน

ประจำปี 2564

การวางแผนพัฒนาทางหลวง

งานวางแผนพัฒนาทางหลวง เป็นหนึ่งภารกิจหลักที่สำคัญของกรมทางหลวง ประกอบด้วยการกำหนดและวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การศึกษาและวางแผนพัฒนาทางหลวงทั้งระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อใช้เป็นกรอบในการพิจารณาคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญโครงการ การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจพิจารณาลงทุนโครงการ การกำหนดหลักเกณฑ์ความต้องการระบบโครงข่ายทางหลวง ตลอดจนการจัดการข้อมูลระบบทางหลวง ประเภททางหลวง ระบบหมายเลขทางหลวง และระยะทางควบคุม การศึกษาวิเคราะห์การลงทุนด้านทางหลวง ทั้งเงินงบประมาณ เงินกู้ และแหล่งเงินอื่น ๆ รวมถึงการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน เพื่อกำหนดแผนกลยุทธ์การลงทุนโครงการต่าง ๆ การวิเคราะห์และจัดทำแผนการดำเนินงานโครงการ และงบประมาณของกรมทางหลวง ตลอดจนการติดตามผลการดำเนินงานและการประเมินผลโครงการเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อให้ทราบถึงผลลัพธ์และความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการที่ผ่านมาและที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อนำมาปรับปรุงและแก้ไขต่อไป

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 กรมทางหลวงมีกิจกรรมการดำเนินงานด้านการวางแผนพัฒนาทางหลวงที่สำคัญ ดังนี้

1. การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้าง ทางเลี่ยงเมืองเลย จ.เลย

โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองเลย จ.เลย เป็นโครงการที่ช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง แก้ปัญหาการจราจรที่แออัดและหนาแน่นในตัวเมืองเลย ซึ่งมีข้อจำกัดของเขตทางที่ไม่เพียงพอและเหมาะสมในการขยายช่องจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรม ช่วยลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านบริเวณตัวเมืองเลยโดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ สนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดเชื่อมต่อไปยัง อำเภอเชียงคาน และอำเภอภูเรือ รวมทั้งเป็นการเสริมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนของจังหวัดเลยเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ผ่านทางสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ไทย-ลาว ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันได้ของประเทศ สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (2560 - 2565) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และเป็นการดำเนินการตามมติจากผลการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ที่จังหวัดหนองคาย เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561

โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองเลย จ.เลย เป็นการดำเนินงานก่อสร้างทางแนวใหม่ ในลักษณะเป็นถนนวงแหวนรอบเมืองเลย ที่ก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้าง จำเป็นต้องพิจารณาถึงรูปแบบ แนวเส้นทาง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานที่เหมาะสม รวมทั้งจำเป็นต้องดำเนินการในการประชาสัมพันธ์และมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการอย่างทั่วถึง อีกทั้งต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ในการลงทุนของโครงการ ซึ่งปัจจุบัน กรมทางหลวงอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

2. การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยง จังหวัดอุดรธานี - บึงกาฬ

โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจังหวัดอุดรธานี - บึงกาฬ เป็นโครงการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 155 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่จังหวัดอุดรธานีไปยังจังหวัดบึงกาฬโดยตรง ช่วยร่นระยะทางการเดินทางทางกว่า 50 กิโลเมตร ลดระยะเวลาการเดินทางและช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรเป็นทางเลี่ยงการจราจรที่ต้องผ่านตัวเมืองอุดรธานีและตัวเมืองหนองคาย เป็นการเสริมสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ในการรองรับการเปิดให้บริการของสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ – บอลิคำไซ

โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจังหวัดอุดรธานี - บึงกาฬ เป็นการดำเนินงานก่อสร้างทางแนวใหม่ที่ก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้าง จำเป็นต้องพิจารณาถึงรูปแบบแนวเส้นทาง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานที่เหมาะสม รวมทั้งจำเป็นต้องดำเนินการในการประชาสัมพันธ์และมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการอย่างทั่วถึง อีกทั้งต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ในการลงทุนของโครงการ ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

3. การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ในส่วนของการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M)

ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 อนุมัติเห็นชอบให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี กรมทางหลวงได้เร่งรัดการก่อสร้างงานโยธาและดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมาอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมา อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2565 และสำหรับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2566

ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดภาระด้านงบประมาณและการบริหารจัดการของภาครัฐในระยะยาว คณะรัฐมนตรีจึงมีมติ เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2559 กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี สำหรับการก่อสร้างงานระบบการบริหารจัดการและการบำรุงรักษา ตลอดจนการลงทุนและบริหารจัดการที่พักริมทาง ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาและเสนอขออนุมัติรูปแบบการร่วมทุนโครงการมาตามกระบวนขั้นตอนแห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2560 อนุมัติรูปแบบการร่วมลงทุนให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ในส่วนของการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและการบำรุงรักษา (Operation and Maintenance (O&M)) โดยเอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุนค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง และรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุน สิ่งก่อสร้าง รวมถึงรายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง ซึ่งให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษา โครงการทั้งหมดทั้งในส่วนของงานโยธาที่รัฐเป็นผู้ลงทุนและงานส่วนที่เอกชนเป็นผู้ลงทุน ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางโดยเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษาและค่าบริหารจัดเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามขอบเขตงานและเงื่อนไขที่กำหนด และมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน 30 ปี นับแต่เปิดให้บริการ

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 กรมทางหลวงได้ลงนามในสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน – นครราชสีมา และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี กับกลุ่มกิจการร่วมค้า BGSR ผู้ได้รับการคัดเลือก ซึ่งถือเป็นโครงการแรกในรอบกว่า 20 ปีของกรมทางหลวงที่ใช้รูปแบบ PPP ในการดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการที่สามารถช่วยลดภาระการลงทุนและบุคลากรของภาครัฐได้อย่างมาก

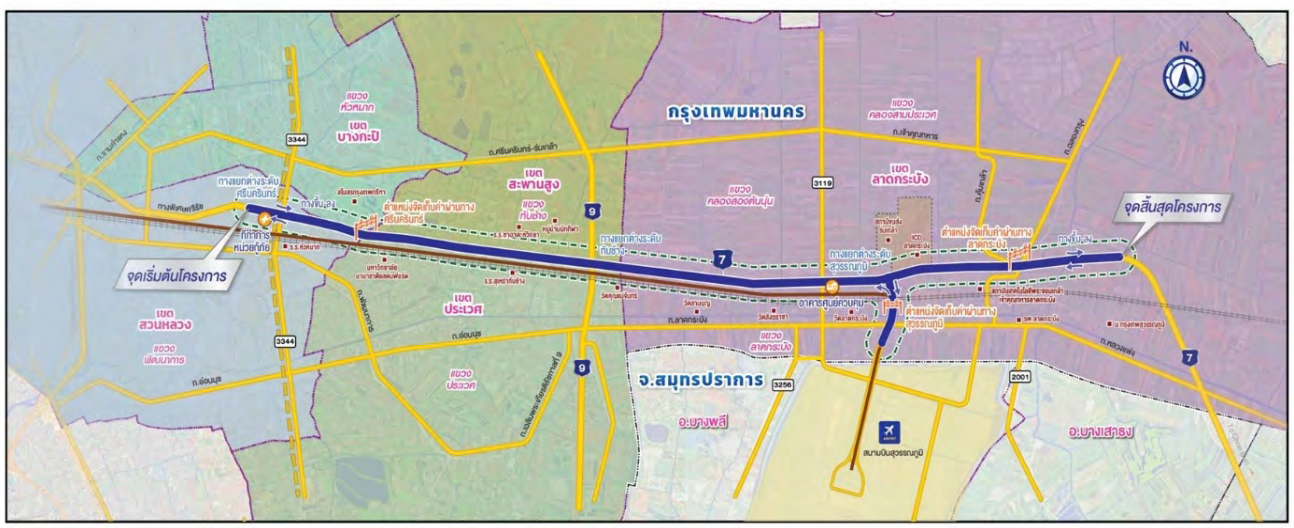
4. การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (พ.ศ.2560 – 2579) มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ซึ่งเป็นโครงข่ายสำคัญที่เชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังภาคตะวันออก อันเป็นที่ตั้งของ นิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง และท่าเรือแหลมฉบังในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมทั้งช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบริเวณทางเชื่อมเข้า – ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยรูปแบบเป็นทางยกระดับตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ระยะทางรวมประมาณ 18.50 กิโลเมตร

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุน อีกทั้งได้รับการบรรจุ ในแผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุน พ.ศ.2563 – 2570 ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายและรัฐวิสาหกิจ ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนโครงการที่เหมาะสม และจัดทำรายงานการเสนอโครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ซึ่งปัจจุบัน กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนแล้วเสร็จ

5. การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตก

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน – บางบัวทอง (M 9) เป็นหนึ่งในโครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วนภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (พ.ศ.2560 – 2579) เนื่องจากปัจจุบันการเดินทางบนถนนกาญจนาภิเษกประสบปัญหาจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงบางใหญ่ – บางขุนเทียน เนื่องจากมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ 2 ข้างทางอย่างหนาแน่น ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างรุนแรงทั้งช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นโดยทวีความรุนแรงมากขึ้นในช่วงเทศกาลและวันหยุดนักขัตฤกษ์ โดยรูปแบบเป็นทางยกระดับตามแนวถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก ระยะทางรวมประมาณ 38 กิโลเมตร



โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน – บางบัวทอง (M 9) เป็นการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุน อีกทั้งได้รับการบรรจุ ในแผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุน พ.ศ.2563 – 2570 ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายและรัฐวิสาหกิจ

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนโครงการที่เหมาะสม และจัดทำรายงานการเสนอโครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ซึ่งปัจจุบัน กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนแล้วเสร็จ

6. การพัฒนาโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2

ภายหลังจากการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 1 แล้วเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ. 2539 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวง ดำเนินการจัดทำแผนการก่อสร้างทางสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) โดยปัจจุบันแผนดำเนินการดังกล่าวครอบคลุมการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ รวม 11 โครงข่าย ระยะทางรวม 5,246.21 กิโลเมตร ดังนี้

โครงข่ายที่ 1 นครสวรรค์ - พิษณุโลก - อ.เด่นชัย - แพร่ - อ.งาว (รวมแพร่ – น่าน)

โครงข่ายที่ 2 อ.แม่สอด - ตาก - สุโขทัย - พิษณุโลก - อ.หล่มสัก - อ.ชุมแพ - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ – มุกดาหาร

โครงข่ายที่ 3 สระบุรี - เพชรบูรณ์ - อ.หล่มสัก - เลย

โครงข่ายที่ 4 บ.หินกอง - นครนายก - ปราจีนบุรี - อ.อรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา

โครงข่ายที่ 5 นครปฐม - สุพรรณบุรี - อ.ป่าโมก - สระบุรี (รวมกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี)

โครงข่ายที่ 6 นครสวรรค์ - ชัยภูมิ - อ.บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - อุบลราชธานี - ช่องเม็ก

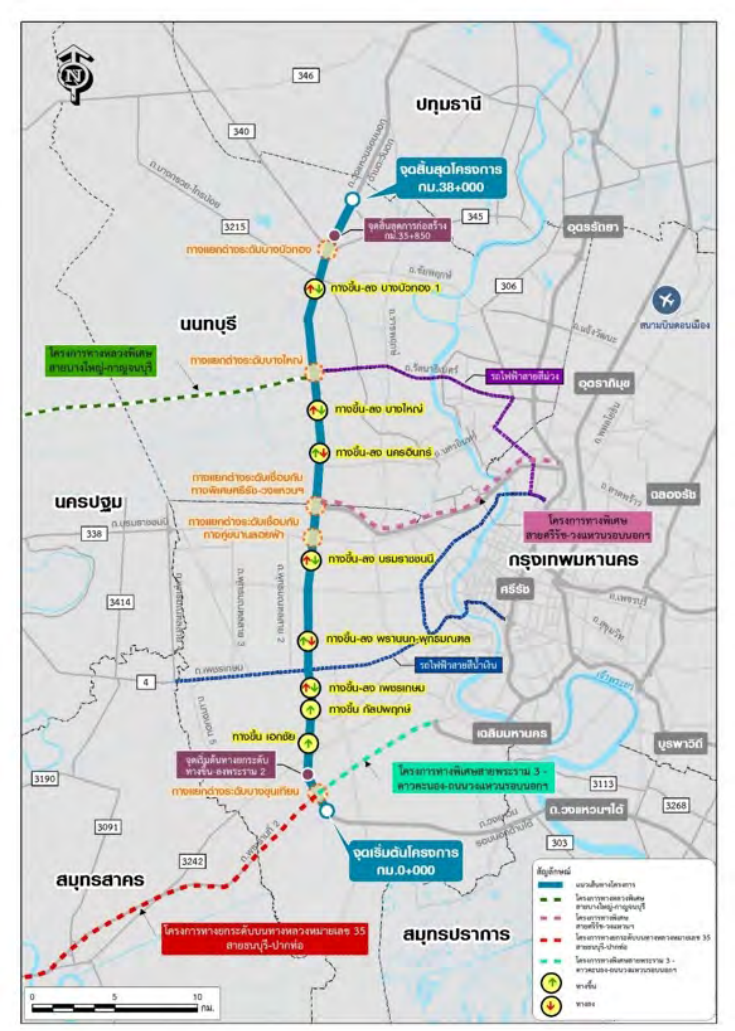
โครงข่ายที่ 7 อ.สัตหีบ - อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย - อ.โชคชัย - อ.นางรอง - อ.ปราสาท - อุบลราชธานี - มุกดาหาร (รวม อ.สีคิ้ว - อ.โชคชัย)

โครงข่ายที่ 8 สุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช - สงขลา - อ.หาดใหญ่ (รวมสงขลา - อ.จะนะ)

โครงข่ายที่ 9 ภูเก็ต - พังงา - กระบี่ - ตรัง - พัทลุง (รวม อ.ห้วยยอด - นครศรีธรรมราช)

โครงข่ายที่ 10 เลย - อุดรธานี - สกลนคร - นครพนม

โครงข่ายที่ 11 โครงข่ายอื่น ๆ ได้แก่ สาย อ.สากเหล็ก - อ.วังทอง, สาย สุโขทัย - สวรรคโลก, สาย อ.สีคิ้ว - ชัยภูมิ, สาย อ.แก้งคร้อ - อ.ชุมแพ, สายชุมพร - ระนอง และสายสุราษฎร์ธานี - พังงา

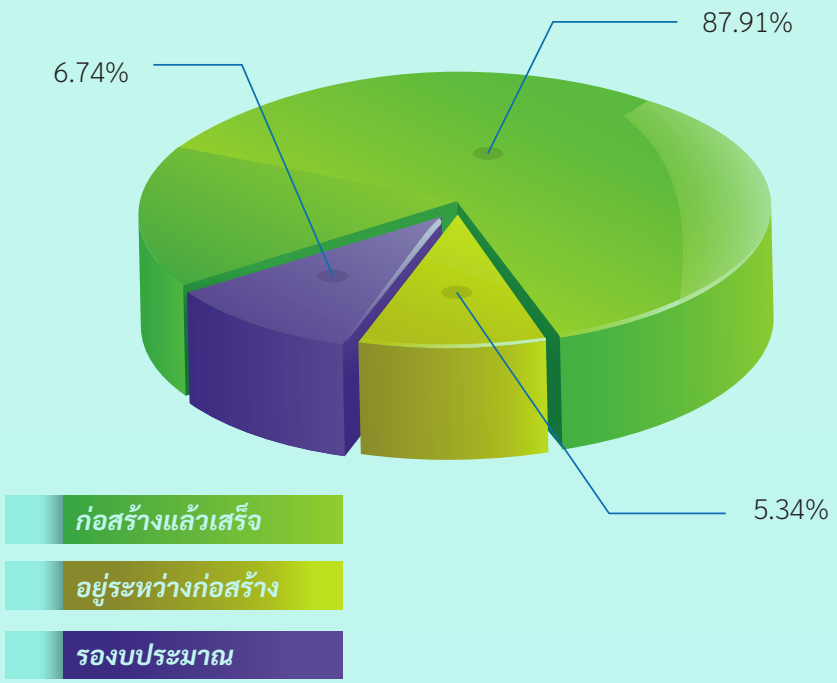


โดยปัจจุบันผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้า ดังนี้

หน่วย: ระยะทาง (กิโลเมตร)

โครงข่ายที่	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	รอรับการจัดสรรงบประมาณ	รวม
1	527.46	16.15	20.00	563.61
2	752.36	-	80.73	833.09
3	280.21	-	111.83	392.04
4	196.00	-	-	196.00
5	206.36	22.88	-	229.24
6	366.43	136.48	140.77	643.67
7	913.91	3.45	-	917.36
8	343.16	-	-	343.16
9	386.74	-	-	386.74
10	285.12	32.79	-	317.91
11	354.27	69.13	-	423.40
รวม	4,612.00	280.88	353.33	5,246.21
ร้อยละ	87.91	5.35	6.74	100.00

สถานะ : เดือนกันยายน 2564



กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณในปี 2564 จำนวน 3 โครงการ ระยะทาง 58.89 กิโลเมตร วงเงินค่าก่อสร้าง 2,648.10 ล้านบาท ประกอบด้วย

1) ทางหลวงหมายเลข 225 สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัวระเหว - บ.เขว้า
2) ทางหลวงหมายเลข 225 สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.ศรีมงคล - อ.บึงสามพัน
3) ทางหลวงหมายเลข 229 สาย อ.มัญจาคีรี - แยกช่องสามหมอ

7. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ)

ตามที่รัฐบาลกำหนดนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วยพื้นที่ใน 10 จังหวัด ตามประกาศ กนพ.ที่ 1/2558 และ 2/2558 เพื่อสร้างฐานการผลิตที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนและพัฒนาเมืองชายแดนเป็นการเปิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ให้สามารถเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างทั่วถึง เป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมและรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ชายแดน และแก้ไขปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน

กรมทางหลวง จึงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ โดยมีแผนการดำเนินงานระหว่างปี พ.ศ. 2557 ถึง 2571 ทั้งหมด 47 โครงการ ระยะทาง 1,016.54 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ 28 โครงการ ระยะทาง 652.89 กิโลเมตร อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 16 โครงการ ระยะทาง 282.375 กิโลเมตร และมีแผนการดำเนินงานในอนาคตอีก 3 โครงการ ระยะทาง 81.275 กิโลเมตร

ปี 2564 จากการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.) ครั้งที่ 1/2564 ได้มีมติเห็นชอบในหลักการการกำหนดพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติมดังนี้ (1) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor : NEC) ได้แก่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง (2) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor : NeEC) ได้แก่ จังหวดขอนแก่น นครราชสีมา อุดรธานี และหนองคาย (3) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง – ตะวันตก (Central – Western Economic Corridor : CWEC) ได้แก่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นครปฐม สุพรรณบุรี และกาญจนบุรี และ(4) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช

โดยกรมทางหลวงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษในอนาคต ดังนี้

1) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor : NEC) 25 โครงการ

2) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor : NeEC) 20 โครงการ

3) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง – ตะวันตก (Central – Western Economic Corridor : CWEC) 32 โครงการ

4) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) 13 โครงการ

8. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ ซึ่งต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินงานมาตลอด รัฐบาลมีเป้าหมายหลักในการส่งเสริมการลงทุน เพื่อเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้และทำให้เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโตได้ในระยะยาว ปัจจุบันได้ออกเป็น พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 โดยครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา

กรมทางหลวงได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ โดยมีแผนการดำเนินงานระหว่างปี พ.ศ.2557 ถึง 2566 ทั้งหมด 64 โครงการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 27 โครงการ อยู่ระหว่างก่อสร้าง 21 โครงการ และมีแผนการดำเนินงานในอนาคตอีก 16 โครงการ

9. การจัดทำแผนงบประมาณประจำปี

ในแต่ละปีกรมทางหลวงได้จัดทำแผนเสนอของบประมาณตามความต้องการไปยังสำนักงบประมาณเพื่อรวบรวมและพิจารณากลั่นกรองตามกระบวนการ โดยการจัดทำแผนดังกล่าวสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง และความจำเป็นเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนในการเดินทางของประชาชน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ.2564 กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณมาดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงโดยจำแนกตามลักษณะของแผนงานดังนี้

9.1 โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 กรมทางหลวงได้รับการพิจารณาจัดสรรสำหรับโครงการใหม่ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ้นจำนวน 73 โครงการ ดังนี้

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ/ผลผลิต/กิจกรรม	จำนวนโครงการ	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	งบประมาณปี 2564 (ล้านบาท)
1	**โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ**	**3**	**2,070**	**414**
2	**โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก**	**2**	**2,130**	**426**
3	**โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค**	**2**	**1,400**	**280**
4	**โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ**	**5**	**1,300**	**260**
5	**โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน**	**58**	**42,555**	**8,511**
	5.1 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	45	33,955	6,791
	5.2 กิจกรรมก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพาน และท่ออุโมงค์	7	3,930	786
	5.3 กิจกรรมแก้ไขปัญหาจราจรให้พื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	2	1,620	324
	5.4 กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	3	2,650	530
	5.5 กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง	1	400	80
6	**โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ**	**3**	**3,950**	**790**
	รวม	**73**	**53,405**	**10,681**

9.2 โครงการก่อสร้างขนาดเล็ก

กรมทางหลวงยังได้ดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงที่สามารถดำเนินการ ให้แล้วเสร็จได้ในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี ใช้งบประมาณไม่สูงมากเพื่อแก้ไขบรรเทาปัญหาเฉพาะจุด เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของระดับพื้นที่ ยกตัวอย่างเช่น ปัญหาการจราจรติดขัดในย่านชุมชน กระจายครอบคลุมอยู่ทั่วภูมิภาคของประเทศ ทั้งนี้เพื่อดูแลทางหลวงให้มีสภาพดีได้มาตรฐาน สามารถให้บริการกับประชาชนผู้ใช้เส้นทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ภายใต้โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ ประกอบด้วย

1) กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน เป็นการปรับปรุงเส้นทางบริเวณที่ผ่านย่านชุมชนที่มีประชาชนอาศัยอยู่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการสัญจรผ่านย่านชุมชน และอำนวยความสะดวกปลอดภัยของการสัญจรภายในชุมชนด้วย ทั้งนี้ เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ลดฝุ่นละออง ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่

ก่อนปรับปรุง

หลังปรับปรุง

2) กิจกรรมก่อสร้าง ปรับปรุงสะพานและอาคารระบายน้ำ เป็นการก่อสร้างปรับปรุงสะพานและอาคารระบายน้ำ ขนาดเล็ก ให้ได้มาตรฐานสอดคล้องกับมาตรฐานของทางหลวง ทั้งนี้ อาจรวมถึงการดำเนินงานในลักษณะอื่น ๆ ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ ป้องกันการเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง อาทิเช่น การก่อสร้างรางระบายน้ำถาวร งานป้องกันการกัดเซาะคอสะพาน เป็นต้น

ก่อนปรับปรุง

หลังปรับปรุง

3) กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เนื่องจากปัญหาจากการดำเนินการโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการดำเนินการ มีขั้นตอนในการพิจารณาที่หลากหลาย และวัตถุประสงค์ของโครงการขนาดใหญ่เน้นเรื่องการแก้ไขปัญหาตลอดเส้นทางในการเดินทาง ซึ่งไม่ทันการต่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในบางพื้นที่ที่ต้องการเร่งรัดดำเนินการอย่างเร่งด่วนทุกปี กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเป็นงานก่อสร้างขนาดเล็กที่สามารถดำเนินการพัฒนาและแก้ไขปัญหาในโครงข่ายทางหลวงสายหลักและสายสำคัญ อย่างมีประสิทธิภาพบรรลุเป้าหมายสูงสุด คุ้มค่าต่อการลงทุน เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนโดยรวม ก่อนที่โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่

ก่อนปรับปรุง

หลังปรับปรุง

จะเข้าดำเนินการ เช่น งานปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริมด้านเศรษฐกิจ การค้าและการท่องเที่ยว งานแก้ไขปัญหาทางหลวงที่มีลักษณะเป็นคอขวด เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันลักษณะปัญหาดังกล่าวมีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจัยหลายด้านด้วยกัน เช่น การขยายตัวของชุมชนและการพัฒนาพื้นที่บริเวณสองข้าง การเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรจากการเดินทางโดยทั่วไปของผู้ใช้เส้นทาง และการขนส่งสินค้าทั้งภายในชุมชนเองรวมทั้งการขนส่งระหว่างจังหวัดและภูมิภาค ตลอดจนระดับประเทศ

4) แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค เป็นแผนงานที่ใช้พัฒนาทางหลวงในมิติของภาคและของประเทศ เป็นการพัฒนาทางหลวงแบบบูรณาการหลายภาคส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เป็นแผนงานที่พัฒนาทางหลวงตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ของรัฐของแต่ละภาคหลายด้านด้วยกัน อาทิ ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว ด้านการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ ด้านการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน เป็นต้น แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ ระดับภาคจะช่วยส่งเสริมให้นโยบายของรัฐบาลตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นบรรลุวัตถุประสงค์ได้

ก่อนปรับปรุง

หลังปรับปรุง

โดยในปีงบประมาณ พ.ศ.2564 มีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

ที่	กิจกรรม	แผนงานทั้งหมด	
		จำนวน	ล้านบาท
1	ปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน	74	2,305.00
2	ก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ	48	600.00
3	ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	169	5,620.50
4	แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	96	4,931.90
รวม		**387**	**13,457.40**

งานก่อสร้างทางหลวง

โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน – เอกชัย

สำนักก่อสร้างทางที่ 1 ได้ดำเนินโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน – เอกชัย ระหว่าง กม.9+800 – 21+500 ระยะทาง 11.7 กิโลเมตร ซึ่งเป็นไปตามแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และเมืองหลัก โดยลักษณะโครงการเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 14 ช่องจราจร (ไปกลับข้างละ 7 ช่องจราจร) ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต กว้างช่องละ 3.5 เมตร เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 ตอน ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน – เอกชัย ได้แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ตอน ได้แก่ ตอน 1 กม.9+800 – 13+300 ตอน 2 กม.13+300 – 17+400 และตอน 3 กม.17+400 – 21+500 ซึ่งทางหลวงหมายเลข 35 สาย ธนบุรี – ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ถือเป็นโครงข่ายทางหลวงสายสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคเป็นเส้นทางสายหลักจากกรุงเทพมุ่งสู่ภาคใต้ ประกอบกับทางหลวงหมายเลข 35 มีปริมาณจราจรสูงอย่างต่อเนื่อง กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินโครงการฯดังกล่าว ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด รองรับปริมาณการจราจรที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต ส่งเสริมภาคการท่องเที่ยว รวมทั้ง ยกระดับศักยภาพการขนส่งโลจิสติกส์อีกด้วย

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 36 สาย กระทิงลาย - ระยอง ตอน แยกหนองบอน – แยกบ้านแลง

สำนักก่อสร้างทางที่ 1 ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 36 สายกระทิงลาย - ระยอง เป็น 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) แล้วเสร็จตลอดสาย ระหว่าง กม.33+000 - กม. 57+021 รวมระยะทาง 24 กิโลเมตร จากเดิมเป็นมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร(ไป-กลับ) เพิ่มเป็นมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 6 ช่องจราจร(ไป-กลับ) ผิวจราจรแบบคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร และปรับปรุงเกาะกลาง งบประมาณ 2,143,500,129 บาท

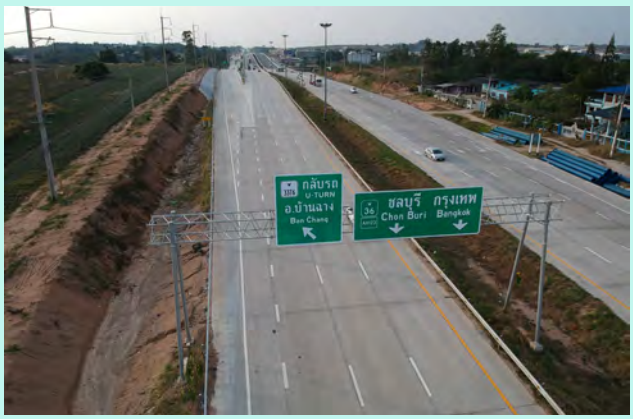
สำหรับทางหลวงหมายเลข 36 กระทิงลาย - ระยอง เริ่มต้นจากจุดตัดถนนสุขุมวิท บนทางหลวงหมายเลข 3 บริเวณแยกกระทิงลาย ตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี สิ้นสุดที่บริเวณจุดตัดถนนสุขุมวิท บนทางหลวงหมายเลข 3 บริเวณแยก IRPC ตำบลเชิงเนิน อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ระยะทางประมาณ 58 กิโลเมตร

โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จตลอดสาย สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่สูงขึ้น ประชาชนสามารถใช้เส้นทางขนส่งสินค้าและการเดินทางสู่จังหวัดระยองได้สะดวก รวดเร็ว จากการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมกับพื้นที่โดยรอบสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญ รวมถึงขยายการรองรับการเติบโตของการขนส่งทุกรูปแบบ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 36 สาย กระทิงลาย – ระยอง ตอน ทางแยกเขาไม้แก้ว-แยกหนองบอน จ.ระยอง ตอน 1

สำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้ดำเนินการโครงการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 36 สายกระทิงลาย-ระยอง (รวมสะพานข้ามแยกขนำไร่และแยกหนองบอน) ตอน ทางแยกต่างระดับเขาไม้แก้ว - แยกหนองบอน ตอน 1 ระหว่าง กม.16+300 – กม.25+000 ระยะทาง 8.700 กิโลเมตร จ.ระยอง มีลักษณะโครงการก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษเป็น 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ ข้างละ 3 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.5 เมตร แบ่งทิศทางจราจรแบบร่องกลาง (Depress Median)และก่อสร้างสะพานข้ามแยกขนาด 3 ช่องจราจร จำนวน 2 สะพาน แล้วเสร็จ เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายการคมนาคมขนส่งภาคตะวันออก

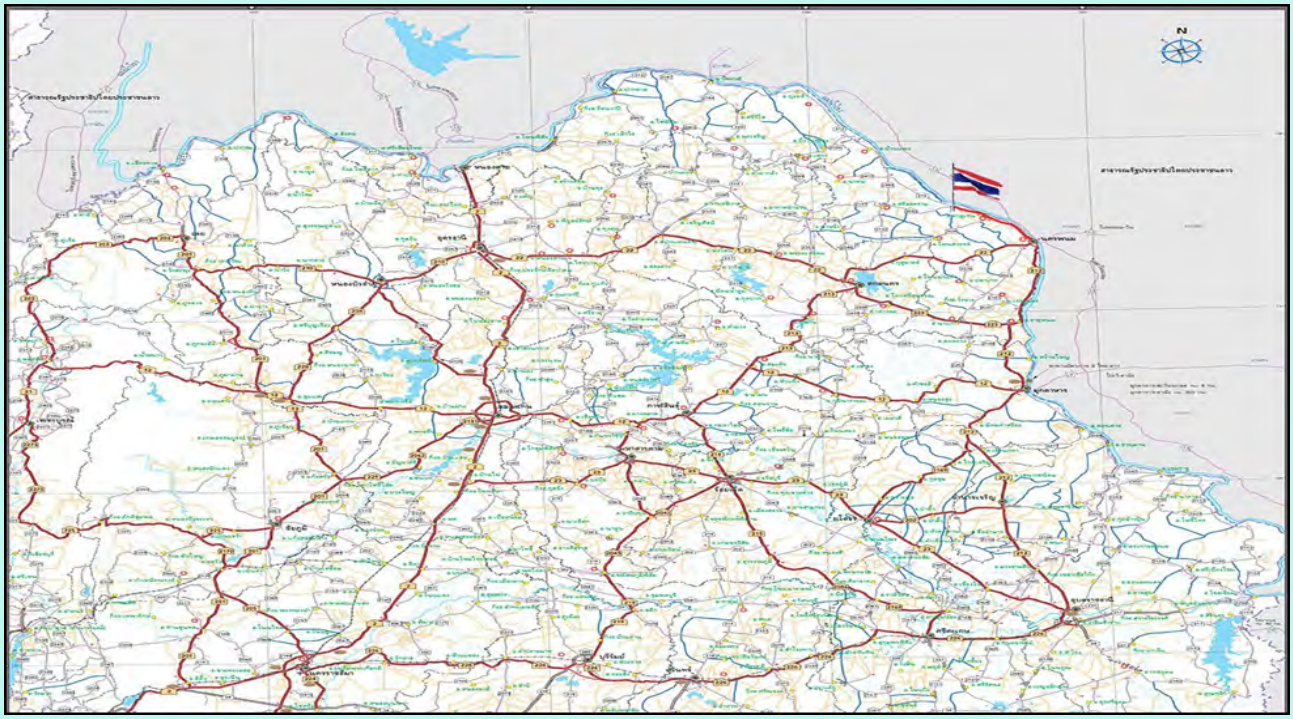
โครงการก่อสร้างดังกล่าว จะช่วยให้ประชาชนใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและเดินทางสู่จังหวัดระยองได้สะดวก รวดเร็วขึ้น จากการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมกับพื้นที่โดยรอบ ตามนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ที่รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาจังหวัดระยอง รวมถึงการรองรับการเติบโตของภาคขนส่งทุกรูปแบบเพื่อพัฒนาภาคตะวันออกให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย

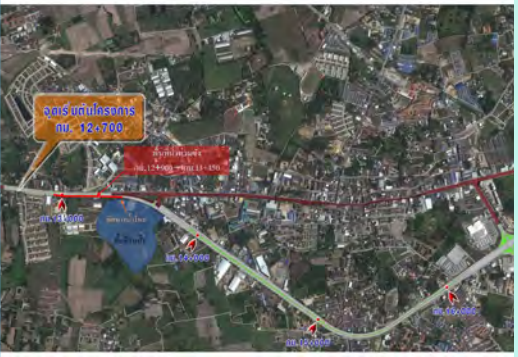


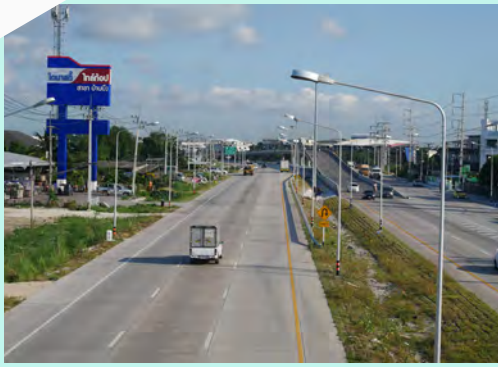
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 สายนครพนม - อ.ท่าอุเทน จ.นครพนม

สำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 สายนครพนม - อ.ท่าอุเทน จังหวัดนครพนม โดยมีจุดเริ่มต้นที่กม.284+571 – กม.303+424 ระยะทางประมาณ 18.853 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นงานก่อสร้างขยายคันทางใหม่จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ผิวทางเดิมก่อสร้างแบบปรับระดับด้วยแอสฟัลต์คอนกรีต (Asphalt Concrete) แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบนูน โครงการดังกล่าวเป็นเส้นทางเลียบฝั่งแม่น้ำโขงติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งจะช่วยเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนและสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งในด้านอุตสาหกรรมการลงทุน การค้าชายแดน การขนส่งและการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพยิ่งขึ้น

สำหรับทางหลวงหมายเลข 212 เป็นทางหลวงสายประธานรอง จุดเริ่มต้นที่กม.0+000 อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย เป็นเส้นทางเชื่อมโยงสู่จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดอำนาจเจริญ และสิ้นสุดที่จังหวัดอุบลราชธานี ที่กม.580+375 ระยะทางยาว 573.098 กิโลเมตร







โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 344 สาย อ.บ้านบึง – บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (แยกหนองปรือ) รวมสะพานข้ามแยกหนองซาก

สำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้ดำเนินการโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 344 สาย อ.บ้านบึง – บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (แยกหนองปรือ) รวมสะพานข้ามแยกหนองซาก ระหว่าง กม.12+700 – กม.25+000 ระยะทาง 12.300 กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่ อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี เป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมไปยังภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ โดยมีลักษณะโครงการเป็นการขยายและก่อสร้างผิวจราจร ให้จากเดิม 4 ช่องจราจร ไป - กลับ ขยายเป็น 6 ช่องจราจร ไป - กลับ โดยก่อสร้างผิวทางเป็นชนิด Concrete Pavement เกาะกลางเป็นแบบเกาะกลางยก พร้อมงานก่อสร้างอาคารโครงสร้างสะพาน แบบสะพานข้ามคลองและสะพานข้ามทางแยก

สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 344 สาย อ.บ้านบึง – บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (แยกหนองปรือ) รวมสะพานข้ามแยกหนองซาก เป็นส่วนหนึ่งของแผนงานบูรณะพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆของประเทศและเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น

โครงการปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 (แยกภาคเหนือ) จ.ลำปาง

สำนักก่อสร้างสะพานได้ดำเนินโครงการฯปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 (แยกภาคเหนือ) จ.ลำปาง ขนาด 1 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 0.800 กิโลเมตร และงานก่อสร้างโครงสร้างสะพาน คอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง (Precast Segment Bridge) ขนาด 1 ช่องจราจร ความยาวสะพาน 168 เมตร

สำหรับโครงการถนนสาย 11 ถือเป็นเส้นทางที่ผ่านจังหวัดลำปาง โดยมีจุดตัดของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 ที่แยกเมโทร (เดิม) หรือแยกภาคเหนือ (ปัจจุบัน) และจุดตัดที่ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (แยกนาก่วม) ซึ่งระยะทางระหว่าง 2 ทางแยกห่างกันเพียง 400 เมตร มีลักษณะเป็นถนนสี่ช่องจราจร มีการควบคุมจราจรบริเวณทางแยกโดยใช้ระบบสัญญาณไฟจราจร ทำให้ไม่สามารถควบคุมการจราจรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีรถติดสะสมเป็นระยะยาวเนื่องจากปริมาณรถมีจำนวนมากในวันหยุดโดยเฉพาะช่วงเทศกาลจะมีรถจำนวนมากมาจากต่างจังหวัดทางตากและแพร่เดินทางผ่านไปจังหวัดเชียงใหม่จำนวนมาก

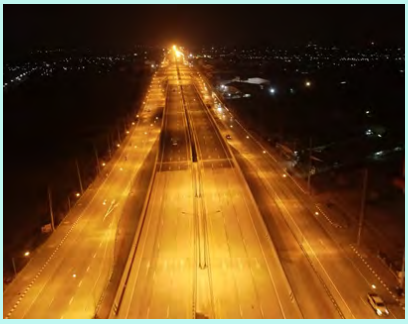
โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จตลอดสาย สามารถรองรับปริมาณจราจรและอำนวยความปลอดภัยในการเดินทาง บริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 11 (แยกภาคเหนือ), เพื่อตอบสนองนโยบายของกรมทางหลวง ในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมฯ ในการพัฒนาด้านวิศวกรรมให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและเศรษฐกิจ

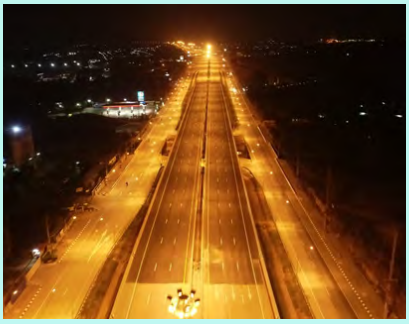
โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน/อีสเทิร์นซีบอร์ด/อมตะซิตี้ และแยกปากร่วม จ.ชลบุรี

สำนักก่อสร้างสะพานได้ดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน/อีสเทิร์นซีบอร์ด/อมตะซิตี้ และแยกปากร่วม จ.ชลบุรี บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 สัตหีบ – เขาหินซ้อน ขนาด10-12 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร โดยเป็นงานก่อสร้างสะพาน จำนวน 24 แห่ง และงานก่อสร้างถนนคอนกรีต ขนาด 10-12 ช่องจราจร ได้แก่ บนทางหลักขนาด 6 ช่องจราจร (ไป3 กลับ3) บนทางขนาน ขนาด 2-3 ช่องจราจรต่อทิศทาง

ทางหลวงหมายเลข 331 เป็นทางหลวงที่มีความสำคัญเพื่อรองรับการจราจรและเชื่อมโยงหลายพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมหลายแหล่ง เช่น นิคมฯโรจนะ นิคมฯเหมราช นิคมฯอิสเทิร์นซีบอร์ด และนิคมฯอมตะซิตี้ สภาพทางหลวงเดิมมีขนาด 4-6 ช่องจราจร (ไป 2-3 ช่องจราจร และกลับ 2-3 ช่องจราจร) ในอนาคตจะไม่สามารถรองรับกับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจบริเวณนี้ รวมไปถึงย่านการค้าที่สำคัญบริเวณทางแยกปากร่วม ขณะที่สภาพภูมิประเทศเป็นเนินสูงๆต่ำๆสลับที่ราบ และมีทางแยกและจุดกลับรถหลายแห่ง ส่งผลให้การจราจรมีความไม่คล่องตัว มีการสะสมปริมาณจราจรบริเวณทางแยกโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน(เช้าและเย็น)ผู้ใช้ทางใช้ระยะเวลาในการรอจังหวะไฟสัญญาณจราจรค่อนข้างนานและนำมาซึ่งการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินอันเนื่องจากอุบัติเหตุ

โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จประชาชนสามารถเลือกเส้นทางสัญจรในการเดินทางได้ระบบโครงข่ายทางหลวง(Network System) ที่มีประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงอย่างต่อเนื่อง การเดินทางมีความสะดวก และปลอดภัย ลดการสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ลดการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ประชาชนมีทางเลือกในการสัญจร ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ เพิ่มการเข้าถึงแหล่งผลิต (Access) การกระจายสินค้า (Distribution) ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลที่ดีขึ้น มีการพัฒนา (Development) และการเพิ่มมูลค่า (Valuable) ในการใช้พื้นที่สองข้างทาง และการสร้างโอกาสในการลงทุนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สร้างแรงจูงใจและความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน ในการเข้ามาลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมในย่านนี้





งานความร่วมมือระหว่างประเทศ

งานความร่วมมือระหว่างประเทศที่สำคัญงานหนึ่งของกรมทางหลวง คืองานพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นงานที่ช่วยส่งเสริมระบบเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาค โดยเส้นทางจะเชื่อมต่อเมืองหลวงของแต่ละประเทศ เมืองศูนย์กลางอุตสาหกรรม เกษตรกรรม ท่าเรือ ท่าอากาศยานหลัก ศูนย์ขนถ่ายสินค้า และเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของแต่ละประเทศ สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศได้เล็งเห็นถึงความสำคัญนี้ จึงได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายถนนเพื่อรองรับการขนส่งและการเดินทางของประชาชน โดยพัฒนาการเชื่อมโยงทางถนนผ่านการเป็นสมาชิกภายใต้กรอบความร่วมมือระดับทวิภาคี เช่น ไทย-กัมพูชา ไทย-ลาว ไทย-เมียนมา และไทย-มาเลเซีย และผ่านกรอบความร่วมมือระดับพหุภาคีต่าง ๆ เช่น

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

นอกจากงานพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศแล้ว สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศยังได้มีการดำเนินโครงการร่วมมือทางวิชาการร่วมกับต่างประเทศ (Technical Assistance: TA) เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานอีกด้วย ทั้งนี้ โครงการที่เกี่ยวข้องกับงานความร่วมมือระหว่างประเทศที่สำคัญของกรมทางหลวงในปีงบประมาณ 2564 มีดังต่อไปนี้

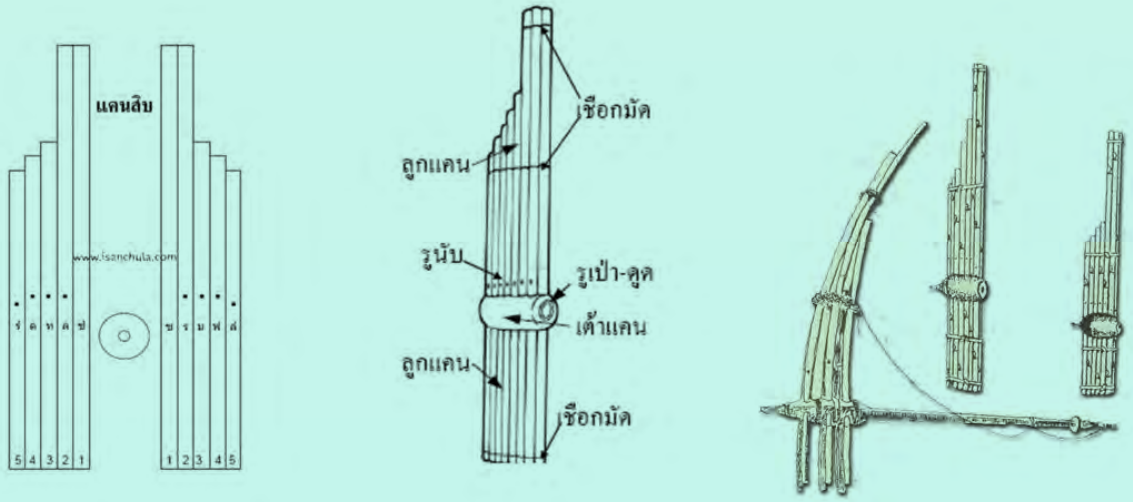
โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ)

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) พร้อมโครงข่าย เป็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawad-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) รวมถึงเป็นการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการขนส่งระหว่างประเทศไทยและลาว โดยแนวเส้นทางประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงในประเทศไทยมีจุดเริ่มต้นที่อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ บริเวณทางหลวงหมายเลข 222 กม.123+430 ตัดผ่านทางหลวงท้องถิ่นของเทศบาลเมืองบึงกาฬ ทางหลวงชนบทหมายเลข บก. 3013 และทางหลวงหมายเลข 212 จากนั้นจึงเป็นตัวสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) แล้วไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 13 ในฝั่งลาว ซึ่งเป็นเส้นทางสายสำคัญที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศจีน เวียดนาม และกัมพูชา โดยมีระยะทางของโครงการรวมทั้งสิ้นประมาณ 14.943 กิโลเมตร งบประมาณก่อสร้างรวม 3,653 ล้านบาท

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) เป็นการขยายโครงสร้างพื้นฐานทางถนนให้เชื่อมต่อกันเป็นระบบ กระจายความเจริญไปสู่ชนบทและภูมิภาคต่างๆอย่างทั่วถึง กระตุ้นการเชื่อมโยงพื้นที่ในภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ทำให้ประชาชนสามารถใช้ประหยัดเวลาในการเดินทางและขนส่งสินค้ามากยิ่งขึ้น และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถนนที่จะเชื่อมกับต่างประเทศในเชิงรุก รวมทั้งการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศ ทำให้ระบบการคมนาคมขนส่งทางถนนของประเทศสามารถรองรับการพัฒนาการด้านทางเศรษฐกิจในอนาคต และการเชื่อมต่อไปยังประเทศต่าง ๆ ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

งานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์

ความโดดเด่นของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 นี้ ใช้รูปแบบของโครงสร้างประยุกต์ โดยนำเสาหลักของสะพาน (Pylon) มาประยุกต์ระหว่างสัจจะด้านโครงสร้างให้เป็นรูปทรงคล้ายเครื่องดนตรี “แคน” เครื่องดนตรีท้องถิ่นลุ่มแม่น้ำโขง ที่แสดงถึงวัฒนธรรมที่ผูกพันกันของประเทศไทยและลาว สื่อถึงความสนุกรื่นเริง เป็นมิตร ความคุ้นเคย และความเป็นกันเอง



ลักษณะโครงการ

- รูปแบบสะพานข้ามแม่น้ำโขงเป็นแบบสะพานคานขึงคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง (Extradosed Prestressed Concrete Bridge) ขนาด 2 ช่องจราจร มีไหล่ทางและทางเท้า ความยาวสะพานรวม 1,350 ม. ตัวสะพานยาว 810 ม. และงานทางลาดลงจากตัวสะพาน (Approach Viaduct) ในฝั่งไทย 410 ม. และฝั่งลาว 130 ม.
- ความยาวถนนรวม 14.943 กม. (ฝั่งไทย 12.083 กม. ฝั่งลาว 2.86 กม.)
- อาคารด่าน (BCF) ทั้งฝั่งไทยและลาว
- จุดเปลี่ยนทิศการทางจราจร ตั้งอยู่ฝั่งลาว

ปัจจุบันสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศรับผิดชอบการก่อสร้าง โดยโครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ฝั่งไทย ประกอบด้วย

1. โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ตอน 1 งานถนนฝั่งไทย ระหว่าง กม.0+000 – กม.9+400 ความคืบหน้าโครงการ (ตุลาคม 2564) 29.547%

2. โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ตอน 2 งานถนนฝั่งไทย และด่านพรมแดนฝั่งไทย ระหว่าง กม.9+400 – กม.12+082.930 ความคืบหน้าโครงการ (ตุลาคม 2564) 25.514%

3. โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ตอน 3 งานสะพานข้ามแม่น้ำโขงฝั่งไทย (รวมงานปรับปรุงสี่แยกทางหลวงหมายเลข 212 และลานอเนกประสงค์ใต้สะพาน) ระหว่าง กม.12+082.930 – กม.13+032.930 ความคืบหน้าโครงการ (ตุลาคม 2564) 9.560%

ในส่วนของการก่อสร้างในฝั่งลาว ทางลาวได้ขอรับความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนจากสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (NEDA)

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)

ระบบ M-FLOW เป็นระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (Free Flow) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางด่วนและมอเตอร์เวย์โดยการใช้เทคโนโลยี AI มาพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทางด้วยกล้องตรวจบันทึกภาพป้ายทะเบียนรถด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลแบบ Video Tooling แทนการเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบระบบไม้กั้น ทำให้ผู้ใช้รถยนต์สามารถขับขี่ผ่านบริเวณด่านฯ โดยไม่ต้องหยุดหรือชะลอรถด้วยความเร็วถึง 120 กม./ชม. ช่วยระบายรถได้ 2,000 – 2,500 คัน/ชม./ช่องทาง รองรับการใช้งานกับรถยนต์ทุกประเภทที่ได้รับอนุญาตให้วิ่งบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือทางพิเศษ ทั้งรถยนต์ 4 ล้อ รถยนต์ 6 ล้อ และรถยนต์มากกว่า 6 ล้อขึ้นไป โดยสามารถชำระค่าธรรมเนียมผ่านวิธีการอิเล็กทรอนิกส์หลังการใช้บริการ หรือระบบ Post paid ทั้งแบบชำระเป็นรายครั้งหรือชำระตามรอบบิล รวมไปถึงการชำระผ่านเว็บไซต์หรือโมบายแอปพลิเคชั่นของระบบ M-Flow ตลอดจนการชำระด้วยระบบ QR Code และการชำระผ่านระบบตัดเงินอัตโนมัติ

ผู้ประสงค์ขอใช้บริการสามารถใช้บริการหลังจากสมัครสมาชิกด้วยการลงทะเบียนผ่านแอปพลิเคชั่นบนโทรศัพท์มือถือ (Mobile Application) หรือเว็บไซต์ (Website) พร้อมยื่นหลักฐานประกอบการลงทะเบียนผ่านวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดไว้ และภายหลังการลงทะเบียนผ่านช่องทางระบบ M-Flow ระบบจะทำการตรวจสอบยานพาหนะและระบุตัวตนผู้ใช้บริการด้วยข้อมูลจากการอ่านป้ายทะเบียนยานพาหนะและระบบการตรวจจับยานพาหนะอัตโนมัติ ซึ่งได้มีการเชื่อมต่อข้อมูลส่วนบุคคลกับฐานข้อมูลของกรมการปกครอง ข้อมูลป้ายทะเบียนยานพาหนะกับฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก และข้อมูลอื่น ๆ กับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จากนั้นจะสร้างรายการผ่านทาง และแจ้งประวัติการใช้บริการ แจ้งยอดชำระเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง หรือใบแจ้งยอดอิเล็กทรอนิกส์ (e-Bill) ผ่านทางแอปพลิเคชั่นและเว็บไซต์ รวมถึงแจ้งยอดชำระเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง หรือใบแจ้งยอดอิเล็กทรอนิกส์ (e-Bill) โดยผู้ใช้บริการต้องดำเนินการชำระให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดหลังจากการใช้บริการผ่านหลากหลายช่องทางการชำระเงิน

ที่กล่าวไว้ข้างต้น สำหรับผู้ใช้บริการที่ไม่ได้ลงทะเบียนเป็นสมาชิกต้องชำระค่าผ่านทางภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยสามารถตรวจสอบยอดเงินที่ต้องชำระผ่านทางเว็บไซต์และชำระค่าผ่านทางผ่านช่องทางที่กำหนด ทั้งนี้ หากผู้ใช้บริการมีการละเมิดการชำระค่าผ่านทางตามระยะเวลาที่กำหนด จะมีการแจ้งเตือนและติดตามทวงถามยอดค้างชำระ โดยผู้ละเมิดจะต้องชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางและค่าปรับตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนตร์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 และหากยังคงไม่ชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางและค่าปรับ จะมีการดำเนินการทางกฎหมายและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในลำดับต่อไป

โดยปีที่ผ่านมาได้มีการทดลองใช้งานจริงทั้ง 4 ด่านนำร่อง บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ณ ด่านทับช้าง 1 ด่านทับช้าง 2 ด่านธัญบุรี 1 และด่านธัญบุรี 2 ผู้ใช้งานสามารถร่วมลงทะเบียนสมัครสมาชิกเพื่อทดลองใช้บริการ ตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม เวลา 9.00 น. เป็นต้นไป โดยระบบจะเปิดให้ผู้ใช้งานลงทะเบียนได้ทั้งแบบประเภทบุคคลธรรมดา ประเภทบุคคลต่างชาติและประเภทนิติบุคคลสามารถเลือกรูปแบบและช่องทางการชำระเงิน ทดสอบระบบ การแจ้งเตือนยอดชำระเมื่อขับผ่านช่องทาง M-Flow และสามารถเรียกดูประวัติรายการผ่านทางได้ และระบบจะเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบในช่วงต้นปี พ.ศ. 2565 ผู้สนใจสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม Call Center 1586 กด 1

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 ช่วงบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - ปากท่อ เป็นหนึ่งโครงการภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี ซึ่งจัดว่ามีลำดับความสำคัญสูง มีแนวสายทางเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก บริเวณด่านบางขุนเทียนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดังนั้น การก่อสร้างโครงการจะเป็นการเติมเต็มโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลลงสู่พื้นที่ภาคใต้ของประเทศ สามารถแบ่งเบาปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) อีกทั้งจะเป็นโครงข่ายเส้นทางสำคัญที่ช่วยผลักดันให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดความมั่นคงด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนในการเดินทางและขนส่งสินค้าลงสู่พื้นที่ภาคใต้ของประเทศ

โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 82 ช่วงบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงมาตรฐานสูง รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร สู่พื้นที่ภาคใต้ได้โดยตรง โดยแนวเส้นทางจะเชื่อมต่อทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวง ดำเนินโครงการฯ แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้

ช่วงที่ 1 ช่วงบางขุนเทียน – เอกชัย

อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโดยใช้งบประมาณแผ่นดิน ซึ่งมีรูปแบบเป็นการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ โดยมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ในเขตพื้นที่เขตบางขุนเทียน จังหวัดกรุงเทพมหานคร และสิ้นสุดบริเวณในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร รวมระยะทางประมาณ 8+34 กิโลเมตร โดยออกแบบเป็นโครงสร้างทางยกระดับอยู่บนเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 35 มีจุดขึ้น – ลง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ด่านฯ บางขุนเทียนด่านฯ พันท้ายนรสิงห์ และด่านฯ มหาชัย 1

ช่วงที่ 2 ช่วงเอกชัย – บ้านแพ้ว

ในช่วงปีที่ผ่านมา ทล. ได้ดำเนินการผลักดันโครงการเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2564 โดยอนุมัติให้กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงดำเนินก่อสร้าง วงเงิน 19,700 ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ซึ่งมีรูปแบบเป็นการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษมีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ โดยมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว ช่วงบางขุนเทียน – เอกชัย ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ในเขตพื้นที่อำเภอบ้านแพ้ว จังหวัดสมุทรสาคร รวมระยะทางประมาณ 16.4 กิโลเมตร โดยออกแบบเป็นโครงสร้างทางยกระดับอยู่บนเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 35 มีจุดขึ้นลงจำนวน 4 แห่ง โดยเก็บค่าผ่านทาง ได้แก่ ด่านฯ มหาชัย 2 ด่านฯ สมุทรสาคร 1 ด่านฯ สมุทรสาคร 2 และด่านฯ บ้านแพ้วแบบคิดตามระยะทาง (ระบบปิด) ซึ่งกำหนดไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสมตลอดแนวโครงการ

สำหรับการติดตั้งงานระบบ

กรมทางหลวงจะดำเนินการติดตั้งงานระบบตลอดทั้งสายทาง (ช่วงบางขุนเทียน – เอกชัย – บ้านแพ้ว) ซึ่งมีองค์ประกอบ อาทิ ระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร ระบบโครงข่ายสื่อสารข้อมูล รวมทั้งการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โดยจะดำเนินการโดยให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP ตามกระบวนการพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างจัดทำรายงานศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนที่เหมาะสมตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

รูปแนวเส้นทางโครงการฯ

ประโยชน์ที่ได้รับของโครงการ

การพัฒนาโครงการฯ จะทำให้การเดินทางระหว่างกรุงเทพและปริมณฑล เชื่อมต่อลงสู่ภาคใต้สามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ซึ่งประโยชน์ที่จะได้รับจากการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางขุนเทียน – เอกชัย – บ้านแพ้ว มีรายละเอียด ดังนี้

1. เพิ่มโครงข่ายทางเลือกในการเดินทางจากใจกลางกรุงเทพมหานครไปสู่พื้นที่ภาคใต้ ช่วยบรรเทาความแออัดของการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ซึ่งเป็นสายทางหลักในการเดินทางสู่ภาคใต้ในปัจจุบัน

2. การเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ภาคใต้จะมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น เนื่องจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน – เอกชัย – บ้านแพ้ว เป็นทางหลวงที่มีมาตรฐานสูงสามารถใช้ความเร็วในการเดินทางได้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากมีการควบคุมการเข้า – ออกอย่างสมบูรณ์ตลอดเส้นทาง และมีการจัดเก็บค่าผ่านทาง ณ บริเวณทางเข้า – ออก เฉพาะจุดที่เหมาะสม

3. เพิ่มความมั่นคงด้านโครงข่ายคมนาคมในการเดินทางและขนส่งสินค้าลงสู่ภาคใต้ และจะยิ่งทวีความสำคัญในช่วงเวลาหากเกิดวิกฤต อาทิ สถานการณ์น้ำท่วมที่อาจส่งผลให้เส้นทางคมนาคมของ ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ถูกตัดขาด

4. เพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) เนื่องจากการจราจรส่วนหนึ่งจะเปลี่ยนไปใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน – เอกชัย – บ้านแพ้ว จึงทำให้การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) คล่องตัวขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีไม่ดำเนินโครงการ

5. ส่งเสริมการท่องเที่ยวในภาคใต้ ซึ่งมีทรัพยากรด้านแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก เนื่องจากมีทางหลวงเส้นใหม่ที่สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และมีความปลอดภัยสูงจะเป็นการกระตุ้นนักท่องเที่ยวเดินทางไปท่องเที่ยวกันมากขึ้น ส่งเสริมให้เกิดการกระจายรายได้

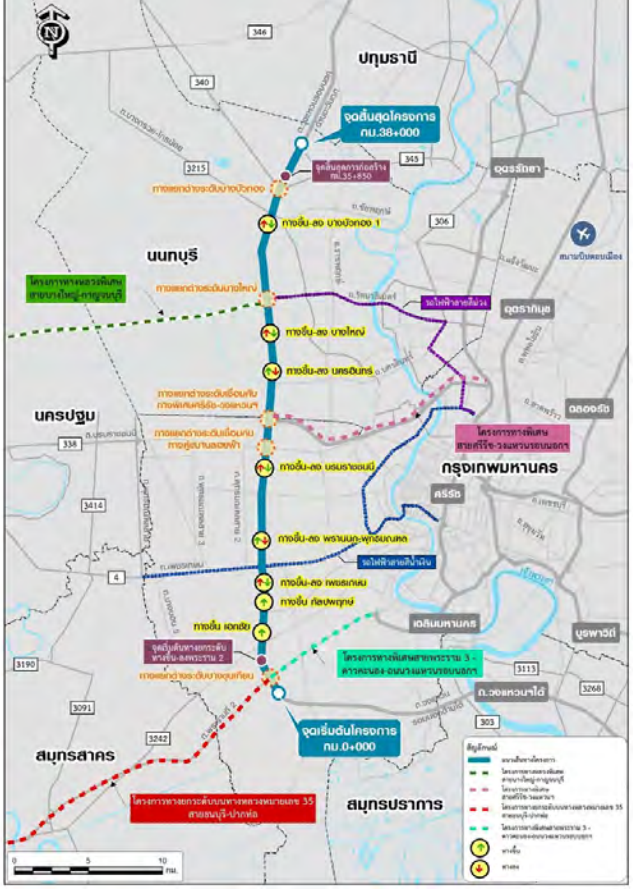
6. ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่อีกทั้งส่งเสริมการจ้างงานในภาคธุรกิจอุตสาหกรรมการก่อสร้างต่อเนื่องไปยังภาคธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

7. สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการคมนาคมขนส่งในระบบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน – เอกชัย – บ้านแพ้ว เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รองรับการคมนาคมและขนส่งสินค้าเชื่อมต่อจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังจังหวัดภาคใต้ ตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2579)

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนทางยกระดับบางขุนเทียน – บางบัวทอง

ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกเป็นถนนที่ต้องรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าในเขตกรุงเทพและปริมณฑลที่หนาแน่นตลอดเวลา โดยเฉพาะช่วงบางขุนเทียนถึงบางบัวทองซึ่งมีการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก เป็นเหตุให้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากในปัจจุบัน กระทบต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของถนนจนเกิดปัญหาการจราจรติดขัด ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการเดินทางและการขนส่งสินค้า กรมทางหลวงจึงมีวัตถุประสงค์ที่จะพัฒนาโครงการเพื่อช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรบนถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง เพื่อช่วยการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษรอบกรุงเทพมหานครให้ครบสมบูรณ์ โดยเป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายทางด้านทิศใต้ ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 วงแหวนกาญจนาภิเษกด้านทิศใต้โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว และโครงการทางพิเศษพระราม 3 – ดาวคะนอง - วงแหวนฯ บริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน กับโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อีกทั้ง เมื่อกรมทางหลวงพัฒนาถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน แล้วเสร็จ จะเป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองด้านทิศใต้และทิศเหนือกรุงเทพมหานครฯ เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา ทำให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น ช่วยประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปิดใช้งานจะเป็นโครงข่ายสำคัญที่เชื่อมโยงการเดินทางและขนส่ง ระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับภูมิภาคโดยรอบ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง มีลักษณะเป็นทางยกระดับตามแนวถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ด้านตะวันตก โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 วงแหวนกาญจนาภิเษก ด้านทิศใต้โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว และโครงการทางพิเศษพระราม 3 – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก บริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ ข้ามทางรถไฟสายแม่กลอง ถนนเพชรเกษม เชื่อมต่อทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี ข้ามทางรถไฟสายใต้ เชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี จากนั้นเบี่ยงแนวเส้นทางขนานไปกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดตัดทางแยกต่าง



แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง

ระดับบางบัวทอง เชื่อมต่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 วงแหวนกาญจนาภิเษก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน รวมระยะทางประมาณ 35.85 กิโลเมตร โดยครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดนนทบุรี โดยลักษณะโครงการได้รับการออกแบบให้มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ (Full Control of Access) รองรับการสัญจรที่สามารถใช้ความเร็วได้อย่างปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนด การจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางคิดตามระยะทางเป็นระบบปิด (Closed System) ด้วยระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น หรือ M-Flow มีทางขึ้น-ลงในโครงการเพื่อเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักตลอดแนวเส้นทางเป็นทางขึ้น 8 จุด และทางลง 6 จุด มีทางแยกต่างระดับ 5 แห่ง มีอาคารศูนย์ควบคุมกลาง อาคารหน่วยตรวจการณ์ และกู้ภัย อาคารศูนย์ดำเนินงานและบำรุงรักษา และอาคารปฏิบัติงานซ่อมบำรุง

แผนการดำเนินงานโครงการ

กรมทางหลวงมีแผนการดำเนินงานโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในการก่อสร้าง ดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนกาญจนาภิเษก ด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน – บางบัวทอง ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โดยในช่วงปีที่ผ่านมากรมทางหลวงได้ศึกษาและวิเคราะห์หลักการโครงการร่วมลงทุนตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนที่เหมาะสม ปัจจุบันอยู่ในระหว่างคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนพิจารณาผลการศึกษาวิเคราะห์และการให้เอกชนร่วมลงทุนซึ่งมีแผนเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2569

งานก่อสร้างศูนย์บริหารการจราจรกลางสำหรับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบพัฒนาโครงข่ายทางหลวง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทั้งในด้านการวางแผน การก่อสร้าง ดำเนินงานบริหารจัดการ บำรุงรักษา จัดการจราจรบนโครงข่ายทางหลวง และให้ความสำคัญในการบริการผู้ใช้ทางให้เกิดความพึงพอใจโดยการอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง เพื่อให้เกิดการรวมศูนย์บูรณาการข้อมูลและเพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการติดตาม ดูแล ประสานงาน ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการบริหารจัดการข้อมูลจราจรบนโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศไว้ที่แห่งเดียวกัน จึงจำเป็นต้องจัดตั้งศูนย์บริหารการจราจรกลางสำหรับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (HTOC) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานสูงสุด รวมถึงการดำเนินการติดตั้งระบบบริหารการจราจรกลางสำหรับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเป็นศูนย์กลางในการปฏิบัติงาน ประสานงานแบบรวมศูนย์ของกรมทางหลวงและหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแล เพื่ออำนวยความสะดวกในการบริการประชาชนผู้ใช้ทางด้วยความรวดเร็ว สามารถตรวจสอบ จัดการ และแก้ไขปัญหาอุบัติการณ์ต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้บริการทางหลวง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการในปัจจุบันตลอด 24 ชั่วโมง นอกจากนี้ ยังสามารถรองรับการขยายตัวของสายทางในอนาคตที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างและอยู่ในแผนการดำเนินการระยะเร่งด่วนของกรมทางหลวง เพื่อการรวมศูนย์ของข้อมูลจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

ภาพจำลองงานก่อสร้างศูนย์บริหารการจราจรกลางสำหรับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ปัจจุบัน ดำเนินการปรับปรุงรื้อถอนโครงสร้างอาคาร การจัดการระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ระบบท่อระบายน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย เป็นต้น การวางระบบท่อประกอบอาคารต่าง ๆ แล้วเสร็จ โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการต่อเติมโครงสร้างอาคาร และจัดเตรียมงานปรับปรุงสถาปัตยกรรมภายนอก โดยในระยะถัดไปจะดำเนินการงานสถาปัตยกรรมส่วนหลักของอาคาร ทั้งส่วนงานตกแต่งภายนอกและภายในงานระบบประกอบอาคาร เช่น งานไฟฟ้า งานเครื่องกล และงานสุขาภิบาล เป็นต้น รวมถึงดำเนินการติดตั้งระบบบริหารจัดการจราจร เพื่อให้งานก่อสร้าง และติดตั้งระบบแล้วเสร็จตามแผนงานของกรมทางหลวงต่อไป

ความคืบหน้างานก่อสร้างศูนย์บริหารการจราจรกลางสำหรับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

เมื่อดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงต่อเติมอาคาร และติดตั้งระบบบริหารจัดการจราจรแล้วเสร็จ อาคารดังกล่าวจะเป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการข้อมูลจราจรของกรมทางหลวง ทั้งในส่วนทางหลวงแผ่นดินภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองภายใต้การกำกับดูแลของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง รวมถึงศูนย์บริการข้อมูลกรมทางหลวง 1586 ตำรวจทางหลวง งานกู้ภัย และส่วนงานที่สำคัญต่าง ๆ ในการบริการประชาชนผู้ใช้ทางอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด สามารถตรวจสอบอุบัติการณ์ได้ตลอด 24 ชั่วโมงแบบ Real Time เพื่อสั่งการและประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเข้าพื้นที่แก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว เช่น การจัดการอุบัติเหตุ การจัดการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด เป็นต้น เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยสูงสุดในการใช้บริการทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

งานด้านสำรวจและออกแบบ

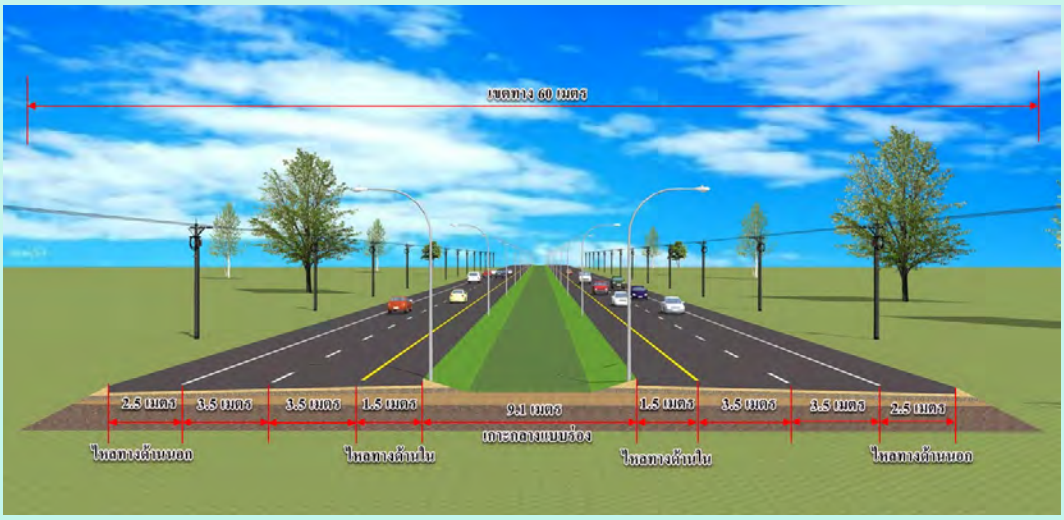
สำนักสำรวจและออกแบบมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการหรือตรวจสอบเกี่ยวกับการออกแบบทางหลวง ออกแบบโครงสร้าง และสถาปัตยกรรม เพื่องานก่อสร้างและบูรณะทางหลวง ปีงบประมาณ 2563 ผ่านมา สำนักสำรวจและออกแบบได้ดำเนินการศึกษา สำรวจและออกแบบโครงการต่างๆเพื่อให้เกิดความสะดวก ปลอดภัย และเป็นไปตามแนวทางการพัฒนาประเทศ ผลงานที่ได้ดำเนินการไปจำแนกเป็นประเภทได้ดังนี้ โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรแนวใหม่ โครงการสำรวจและออกแบบโครงข่ายสนับสนุนการท่องเที่ยว โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาจราจร และโครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ โดยในแต่ละประเภท มีโครงการที่โดดเด่นดังนี้

• โครงการสำรวจและออกแบบและศึกษาความเหมาะสมทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงแนวใหม่จากทางหลวงหมายเลข 202 บรรจบสะพาน

โครงข่ายสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน) เป็นโครงการหนึ่งที่สำคัญในการเชื่อมโยงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งจะเป็นประตูสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าบริเวณชายแดนกับประเทศลาวอีกแห่งหนึ่ง ดังนั้น การพิจารณาก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ดังกล่าว จะเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง เพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางการค้า เชื่อมโยงการค้าทะเลจีนใต้ ระหว่างท่าเรือดานัง ท่าเรือทวาย และท่าเรือแหลมฉบัง และยังเป็นการสนับสนุนยุทธศาสตร์ของประเทศ รวมถึงเป็นการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายแดน

แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 202 (ประมาณ กม.ที่ 366 ของทางหลวงหมายเลข 202) บริเวณบ้านพนมดี ตำบลหนองผือ อำเภอเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี และมีจุดสิ้นสุดบรรจบกับแนวเส้นทางของโครงข่ายสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน) ในพื้นที่บ้านโนนตาล ตำบลนาตาล อำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี โดยมีความยาวของแนวเส้นทางประมาณ 33.8 กิโลเมตร คลอบคลุมพื้นที่ 2 อำเภอ คือ อำเภอเขมราฐ และอำเภอนาตาล ซึ่งประกอบด้วย 4 ตำบล คือ ตำบลเขมราฐ ตำบลแก้งเหนือ ตำบลพังเคน และตำบลนาตาล

รูปที่ 1-2 แนวเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 202 บรรจบสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 6 (อุบลราชธานี)

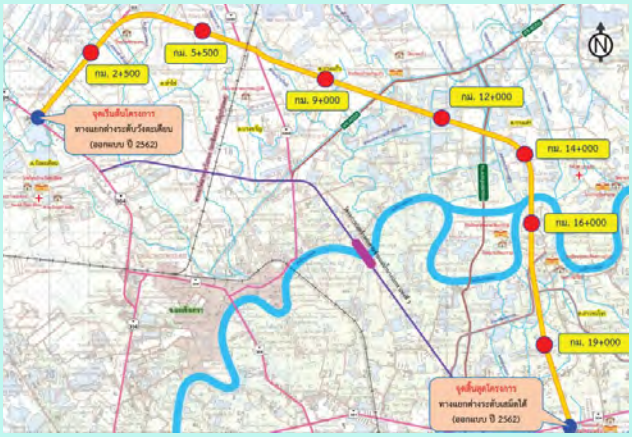


รูปที่ 1-3 หน้าตัดทั่วไปโครงการทางหลวงหมายเลข 202 บรรจบสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 6 (อุบลราชธานี)

• โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านเหนือ)

จังหวัดฉะเชิงเทราปัจจุบันมีการพัฒนาของพื้นที่โดยรอบเป็นย่านอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ส่งผลให้ยานพาหนะขนาดใหญ่ซึ่งจำเป็นต้องใช้เส้นทาง ได้แก่ ทล.304 ทล.3200 ทล.314 และ ทล.315 เส้นทางดังกล่าวผ่านตัวเมืองฉะเชิงเทรา ก่อให้เกิดปัญหาความแออัดในการสัญจรเขตเมือง สำนักสำรวจและออกแบบมีแนวคิดในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทาง เสริมสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง บรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมือง ผลของโครงการจะทำให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพขึ้น และรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

รูปแบบของโครงการมีเขตทางกว้างทั่วไปกว้าง 70 เมตร และบริเวณทับซ้อนกับทางหลวงหมายเลข 365 มีเขตทางกว้าง 60 เมตร โดยโครงการได้รับการออกแบบให้มีขนาด 6 ช่องจราจร และในอนาคตเมื่อมีปริมาณการจราจรมากขึ้นจะขยายช่องจราจรเป็น 12 ช่องจราจรในช่วงที่มีเขตทางกว้าง 70 เมตร และขยายเป็น 10 ช่องจราจรในช่วงเขตทางกว้าง 60 เมตร



รูปที่ 1-4 แนวเส้นทางทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านเหนือ)

รูปที่ 1-5 หนาตัดทั่วไปโครงการทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านเหนือ)

• โครงการสำรวจและออกแบบแก้ปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 36 – จุดตัดทางหลวงหมายเลข 344

เนื่องด้วยช่วงถนนของโครงการมีชุมชนหนาแน่นสองข้างทาง มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง เช่น โรงพยาบาลและสถานศึกษา เป็นต้น และข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการขยายถนน ด้วยเหตุดังกล่าวก่อให้เกิดความไม่สะดวก เกิดความล่าช้าในการเดินทาง และเกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ดังนั้นกรมทางหลวงมีความจำเป็นต้องสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3 ช่วงดังกล่าว ให้สามารถเดินทางได้สะดวก ระดเร็ว และปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง

กระบวนการแก้ปัญหาได้เริ่มจากการวิเคราะห์จำนวนช่องจราจรจากการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ซึ่งดำเนินการเพิ่มจำนวนช่องจราจรจากเดิมช่วงที่มี 4 ช่องจราจร ให้กลายเป็น 6 ช่องจราจร และเดิมช่วงที่มี 6 ช่องจราจร ให้กลายเป็น 8 ช่องจราจร พร้อมทั้งปรับปรุงทางแยก ระบบระบายน้ำ และอื่นๆเพื่อรองรับการจราจรให้ได้ในอนาคตอย่างน้อย 20 ปี

รูปที่ 3-1 แนวเส้นทางโครงการแก้ปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3 ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 36 – จุดตัดทางหลวงหมายเลข 344

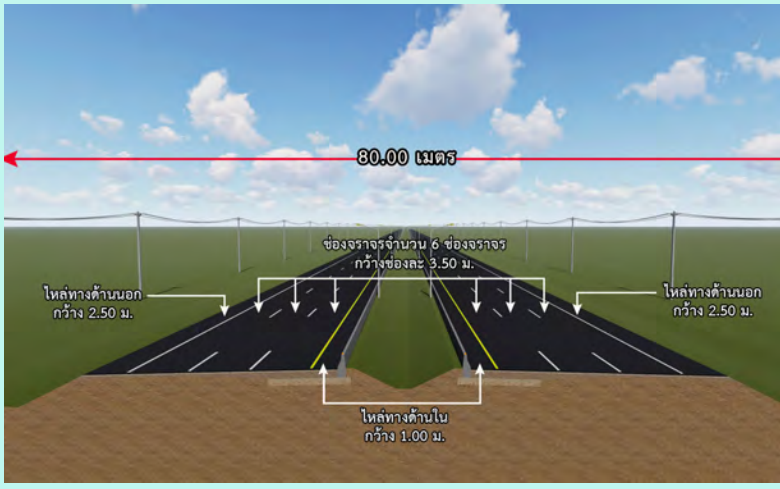
รูปที่ 3-2 รูปตัดทั่วไปโครงการแก้ปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 36 – จุดตัดทางหลวงหมายเลข 344

• โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ

ทางหลวงหมายเลข 37 เป็นเส้นทางเลี่ยงเมืองชะอำ และหัวหิน พาดผ่านจังหวัดเพชรบุรี ถึงประจวบคีรีขันธ์ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานคร ภาคกลางและภาคใต้ มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งเป็นพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยว ส่งผลให้มีปริมาณจราจรสูง เกิดความไม่สะดวกและเกิดความล่าช้าในการเดินทาง มีปัญหาการติดขัดของการจราจร โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน สำนักสำรวจและออกแบบจึงมีแนวคิดในการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ ให้มีประสิทธิภาพสูงมากขึ้น จะทำให้การเดินทางมีความสะดวกและ ปลอดภัย และสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางในพื้นที่ให้มีความ สะดวก ปลอดภัยและสมบูรณ์แบบยิ่งขึ้นในช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่

ทางหลวงหมายเลข 37 เมื่อได้รับการปรับปรุงจะกลายเป็นทางหลวงที่มีมาตรฐานทางหลวงแผ่นดินประเภทชั้นทางพิเศษ มีจำนวนช่องจราจร 6 ช่องจราจร เพื่อให้สามารถรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้น และดำเนินการออกแบบแก้ไขจุดตัด เพื่อจัดการจราจรของรถท้องถิ่นให้ได้อย่างเหมาะสม พร้อมทั้งออกแบบความสวยงามด้านภูมิทัศน์ การออกแบบด้านความปลอดภัย การออกแบบด้านแสงสว่าง และการระบายน้ำ

รูปที่ 3-3 แนวเส้นทางโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ



รูปที่ 3-4 หน้าตัดทั่วไปโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ

งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

งานสำรวจทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนเบื้องต้น ทางหลวงพิเศษเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง และสนามบินอู่ตะเภา

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง และสนามบินอู่ตะเภา คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 อนุมัติในหลักการโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออก ตามมติของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกในคราวประชุมครั้งที่ 4/2561 เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2561 และมอบหมายให้กระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงบประมาณ กองทัพเรือ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการตามแผนงานโครงการในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ โดยให้ดำเนินการให้ถูกต้อง โปร่งใสเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด พร้อมอนุมัติกรอบวงเงินให้กองทัพเรือใช้ในการดำเนินโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออก

ต่อมาในคราวการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2563 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาจากสำนักงานอัยการสูงสุดของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออก รวมถึงภารกิจของฝ่ายรัฐที่จะต้องดำเนินการตามหลักการของโครงการ ซึ่งเห็นชอบให้กรมทางหลวงเร่งดำเนินการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมถนนสุขุมวิทกับอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ และให้กรมทางหลวงดำเนินการศึกษา วางแผนงานและวางแผนกรอบงบประมาณสำหรับการก่อสร้างทางยกระดับเพื่อเชื่อมโยงอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่โดยตรงกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ให้แล้วเสร็จภายใต้กรอบระยะเวลาที่คณะทำงานบูรณาการการก่อสร้างกำหนด และให้กองทัพเรือสนับสนุนในเรื่องพื้นที่สำหรับการก่อสร้างซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบผลการประชุมดังกล่าวเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2563 และมีมติมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออกกับนิติบุคคลเฉพาะกิจที่จัดตั้งขึ้น โดยเอกชนที่ได้รับคัดเลือกคือ บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด

ลักษณะการดำเนินงาน

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง และสนามบินอู่ตะเภา เป็นโครงการส่วนต่อขยายเพื่อเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภาโดยมีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอู่ตะเภา ผ่านพื้นที่ด้านหลังของกองพันปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน กรมทหารปืนใหญ่ กองพลนาวิกโยธิน ขนานกับแนวรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 เพื่อเชื่อมเข้ากับถนนด้านหน้าของอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่(Terminal)ของสนามบินอู่ตะเภา โดยมีลักษณะโครงการเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจรช่วงเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข7 ถึงถนนสุขุมวิท และขยายออกขนาด 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร ช่วงจุดตัดถนนสุขุมวิทถึงอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ของสนามบินอู่ตะเภาโดยมีทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนสุขุมวิท ซึ่งเน้นการให้บริการผู้เดินทางเข้าออกสนามบินเป็นหลักและมีทางบริการประชาชนระดับพื้นฝั่งละ 2 ช่องจราจร โดยมีระยะทางประมาณ 3.5 กิโลเมตร ซึ่งพื้นที่ในการก่อสร้างบางส่วนจำเป็นจะต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการของบริษัทที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนที่แสดงรายละเอียดของอสังหาริมทรัพย์และประมาณราคา เพื่อกำหนดเป็นค่าทดแทนในการเวนคืนทรัพย์สิน สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จึงเสนอกรมทางหลวงอนุมัติจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและแต่งตั้งคณะกรรมการปรองดองไปก่อน เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่เร่งรัดดำเนินการตามแผนโครงการดังกล่าวในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามกรอบ

ระยะเวลาที่กำหนด เพื่อจะได้ทราบจำนวนทรัพย์สินและจำนวนเงินค่าทดแทนเบื้องต้นในการเสนอขอความเห็นชอบจากสำนักงบประมาณ ประกอบในการขอออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ซึ่งการสำรวจทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนเบื้องต้น จุดเริ่มต้น กม.0+000.000 – กม.2+810.402 รวมระยะทาง 2.810402 กิโลเมตร ในท้องที่ ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีปริมาณทรัพย์สินและจำนวนเงินค่าทดแทนโดยประมาณ ดังนี้

- **ที่ดิน** จำนวน 20 แปลง เป็นเงินประมาณ 65,000,000 บาท
- **สิ่งปลูกสร้าง** จำนวน 3 ราย เป็นเงินประมาณ 4,000,000 บาท
- **ต้นไม้ยืนต้น** จำนวน 20 ราย เป็นเงินประมาณ 4,000,000 บาท
- **ค่าทดแทนและค่าเสียหายอื่นๆ** เป็นเงินประมาณ 16,700,000 บาท
- **ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด** เป็นเงินประมาณ 18,000,000 บาท

รวมเป็นเงินประมาณ 107,700,000 บาท

ประโยชน์ที่ได้รับ

สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้เข้าสำรวจทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนเบื้องต้น โดยใช้ความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านจากบุคคลากรที่มีคุณภาพและประสบการณ์และใช้วัสดุอุปกรณ์ทางเทคโนโลยีที่ทันสมัย ทำให้งานสำรวจทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนเบื้องต้นและประมาณราคาเพื่อกำหนดเป็นค่าทดแทนในการเวนคืน เป็นไปด้วยความรวดเร็ว ถูกต้อง สามารถนำข้อมูลที่ได้ เสนอขอความเห็นชอบจากสำนักงบประมาณ เพื่อประกอบในการขอออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน อีกทั้งเป็นประโยชน์ในการกำหนดแผนงานปฏิบัติงานและแผนงานงบประมาณในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อเร่งรัดจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้ได้เขตทางหลวงเพื่อส่งมอบพื้นที่ให้ก่อสร้างทางหลวงได้ตามนโยบายของรัฐบาล

กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

บูรณาการรูปแบบการขนส่ง ด้วยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

แนวเส้นทางเริ่มต้นจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอู่ตะเภา โดยมุ่งหน้าทิศใต้ ข้ามทางรถไฟสายตะวันออก ซึ่งขนานกับแนวรถไฟความเร็วสูง และตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่อาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ของท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา โดยมีรูปแบบการก่อสร้างเป็น**ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร มีทางแยกต่างระดับ จำนวน 1 แห่ง** (บริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา)

วงเงินลงทุนโครงการประมาณ 4,200 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานด้านวิเคราะห์ และตรวจสอบ ประจำปีงบประมาณ 2564

ผลงานที่โดดเด่นด้านวิเคราะห์และตรวจสอบ ในปีงบประมาณ 2564

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบมีผลการดำเนินงานที่โดดเด่นในรอบปี 2564 ดังนี้

1. การกำหนดแนวทางการนำขยะพลาสติกมาใช้ในการก่อสร้างถนน

2. การจัดทำแนวทางการนำเครื่องมือ Dynamic Cone Penetrometer (DCP) ในการทดสอบหาค่า CBR ของวัสดุสร้างทาง

3. งานศึกษาการกำหนดหลักเกณฑ์ค่าความต้านทานการลื่นไถลและแนะนำวิธีการก่อสร้างเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาการลื่นไถลในงานก่อสร้างผิวทางปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีต

4. การวิเคราะห์และตรวจสอบวัสดุงานทางและงานสะพาน

5. การจัดทำแบบแนะนำรูปตัด Joint Plain Concrete Pavement (JPCP) สำหรับงานก่อสร้างทางหลวงประจำปีงบประมาณ 2565

1. การกำหนดแนวทางการนำขยะพลาสติกมาใช้ในการก่อสร้างถนน

ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเป็นนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล โดยมีหนังสือสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ คค.0204/ตต.5/2296 ลงวันที่ 21 ตุลาคม 2563 เรื่อง รายงานการตรวจราชการของ รวค. ในพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญ ข้อ 4 ให้พิจารณาศึกษาแนวทางในการนำขยะพลาสติกมาผ่านกรรมวิธีเพื่อใช้เป็นส่วนประกอบสำหรับทำผิวถนน และหนังสือสำนักงานรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0100/2878 ลงวันที่ 26 ตุลาคม 2563 เรื่องข้อสั่งการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ข้อ 2 มติ ครม. เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2562 โดยให้กระทรวงคมนาคมพิจารณากำหนดแนวทางการนำขยะพลาสติกมาใช้ในการก่อสร้างถนน และให้นำรูปแบบโครงการต้นแบบถนนพลาสติกรีไซเคิลตามหลักการ “เศรษฐกิจหมุนเวียน” หรือ “Circular Economy” ของภาคเอกชนมาต่อยอด ทำให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการนำขยะพลาสติกมาใช้ในงานกรมทางหลวงต่อไป อีกทั้งกรมทางหลวงได้ร่วมพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ “โครงการศึกษาพัฒนาการใช้ประโยชน์จากพลาสติกเหลือใช้เพื่อเป็นส่วนผสมในแอสฟัลต์คอนกรีตสำหรับงานถนน” เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2563

กรมทางหลวงได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อกำหนดแนวทางการนำขยะพลาสติกมาใช้ในการก่อสร้างถนนตามคำสั่งกรมทางหลวงที่ บ.1/181/2563 ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 โดยมีอำนาจหน้าที่ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ทดสอบคุณสมบัติต่างๆที่เกิดขึ้น และจัดทำข้อกำหนดพิเศษรวมทั้งทำแปลงทดสอบเพื่อประเมินผลที่เกิดขึ้นทั้งก่อนและหลังทำแปลงทดสอบ

คำสั่งกรมทางหลวง
ที่ บ.๑/ ๑๘๑๐ /๒๕๖๔
เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานกำหนดแนวทางการนำของพลาสติกมาใช้ในการก่อสร้างถนน

ตามที่ ครม. เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ เห็นชอบในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาขยะพลาสติก ตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ โดยให้ กระทรวงคมนาคมพิจารณากำหนดแนวทางการนำของพลาสติกมาใช้ในการก่อสร้างถนน และให้นำรูปแบบโครงการต้นแบบถนนพลาสติกที่จะดำเนินตามหลักการ "เศรษฐกิจหมุนเวียน" หรือ "Circular Economy" ของกลุ่มกระทรวงต่อคณะฯ ปรับใช้การดำเนินโครงการต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคม นั้น เพื่อให้การกำหนดแนวทางดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุตามวัตถุประสงค์ และเกิดประโยชน์ต่อทางราชการ กรมทางหลวงจึงขอแต่งตั้งคณะทำงานกำหนดแนวทางการนำของพลาสติกมาใช้ในการก่อสร้างถนน โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

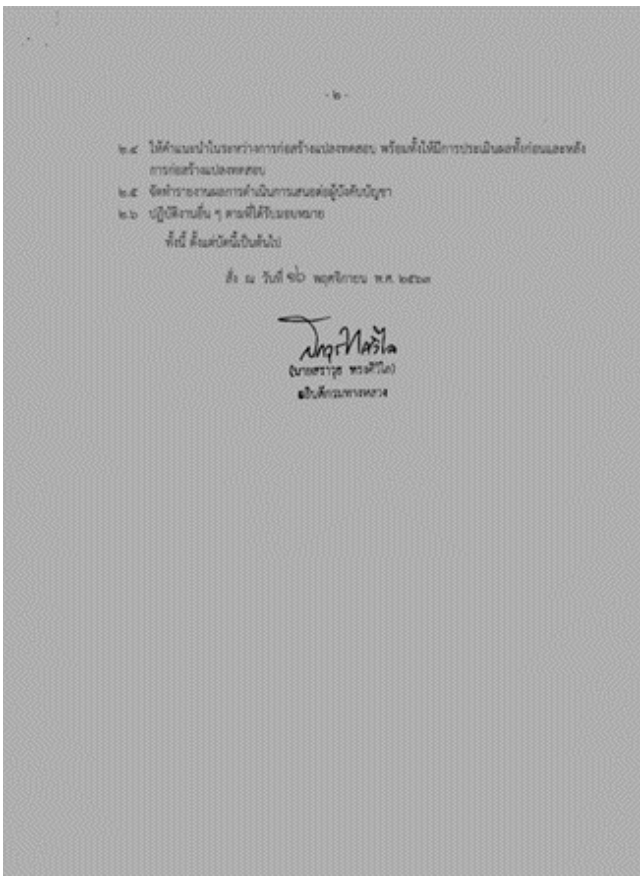
๑.๑ ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมและตรวจสอบ		ประธานคณะทำงาน
๑.๒ ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานและประเมินผลทางวิศวกรรม		คณะทำงาน
๑.๓ นายพรหมมา เกษศรีพิท	วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ (ศว)	คณะทำงาน
๑.๔ นายสุทธิ จันทร์จาว	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ (ศว)	คณะทำงาน
๑.๕ นายอานนท์ เชื้อสุน	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ (ศว)	คณะทำงาน
๑.๖ นายสุปนนท์ พงศ์ชีวะวิทย์	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ (ศว)	คณะทำงาน
๑.๗ นางวรนนิ คุณวิเศษ	นักวิชาการสถิติชำนาญการพิเศษ (ศว)	คณะทำงาน
๑.๘ นายวิศิษฐ์ รัชชัยวัชชัย	วิศวกรโยธาชำนาญการ (ศว)	คณะทำงาน
๑.๙ นายสันต์ พยุหาลามณฑล	วิศวกรโยธาชำนาญการ (ศว)	คณะทำงาน
๑.๑๐ นายกิติภูมิ์ ฉันทัน	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ (ศว)	คณะทำงานและเลขานุการ
๑.๑๑ นายวรวิช สงวนวงศ์	วิศวกรโยธาชำนาญการ (ศว)	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับนำของพลาสติกมาใช้เป็นส่วนผสมในงานผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต

๒.๒ ทดสอบคุณสมบัติของส่วนผสมแอสฟัลต์คอนกรีตที่มีของพลาสติกเป็นส่วนผสมในห้องปฏิบัติการ เพื่อเป็นข้อมูลในการจัดทำข้อกำหนดพิเศษและกำหนดแนวทางในการก่อสร้างแปลงทดสอบ

๒.๓ จัดทำข้อกำหนดพิเศษในการนำของพลาสติกมาเป็นส่วนผสมในแอสฟัลต์คอนกรีตเพื่อการก่อสร้างแปลงทดสอบ



- ๒ -

๒.๔ ให้คำแนะนำในระหว่างการก่อสร้างแปลงทดสอบ พร้อมทั้งให้มีการประเมินผลทั้งก่อนและหลังการก่อสร้างแปลงทดสอบ

๒.๕ จัดทำรายงานผลการดำเนินการเสนอต่อผู้บังคับบัญชา

๒.๖ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๓

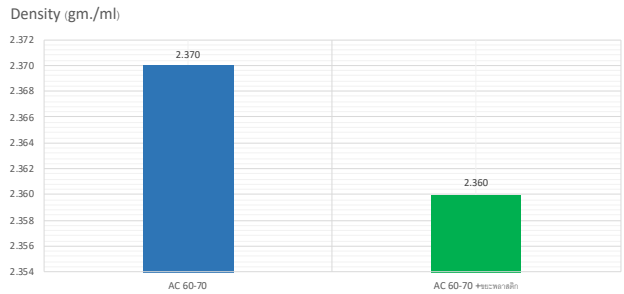
(นายสราวุธ ทรงศิริโต)
อธิบดีกรมทางหลวง

ภาพที่ 1 คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานฯ

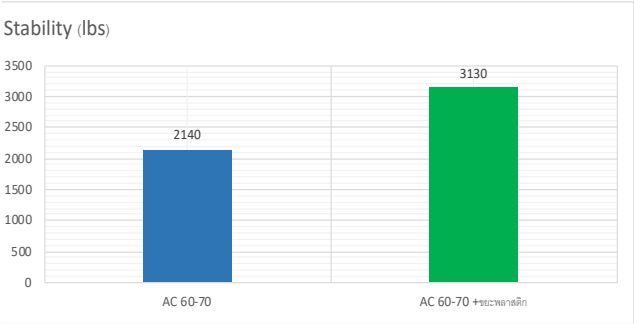
แปลงทดสอบดำเนินการก่อสร้าง ใน 18 – 19 กันยายน 2564 โดยมีระยะทาง 1,000 เมตร กว้าง 9 เมตร แบ่งเป็น กม.6+000 - กม.6+500 ก่อสร้างผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตปกติ และ กม.6+500 - กม.7+000 ก่อสร้างผิวทางแอสฟัลต์ผสมขยะพลาสติก โดยใช้โรงงานผลิตแอสฟัลต์คอนกรีต (PLANT) ที่บริษัท อริยะสิน จำกัด ซึ่งห่างจากแปลงก่อสร้างหน้างาน 10 กิโลเมตร โดยมีเครื่องปู (Paver) 1 คัน เครื่องจักรบดทับมีรถบดสั่นสะเทือน 1 คัน รถบดล้อยางน้ำหนักไม่น้อยกว่า 10 ตัน 3 คัน ตามข้อกำหนด ทล.-ม.408/2532 “แอสฟัลต์คอนกรีต (Asphalt Concrete or Hot–Mix Asphalt)” โดยระหว่างทำการก่อสร้างให้เก็บข้อมูลทดสอบประจำวัน เช่น ค่าล้างยาง ค่า Density ขนาดคละของวัสดุมวลรวม อุณหภูมิขณะผสมและขณะทำการบดทับ เป็นต้น

ภาพที่ 2 การก่อสร้างแปลงทดสอบหน้างาน

ขณะทำการก่อสร้างได้ทำการเก็บตัวอย่างเพื่อศึกษาถึงผลการเปรียบเทียบระหว่างผิวทางแบบธรรมดาและผิวทางแบบใส่ขยะพลาสติกที่โรงงานผลิตและที่แปลงทดสอบเพื่อเก็บเป็นข้อมูลในการดำเนินโครงการต่อไป โดยจากข้อมูลที่ได้เมื่อใส่ขยะพลาสติกในแอสฟัลต์คอนกรีต ค่า Density มีค่าลดต่ำลง แต่ค่า Stability มีค่าที่เพิ่มสูงขึ้น ดังภาพที่ 3 ข้อมูล Density และภาพที่ 4 ข้อมูล Stability ขณะทำการก่อสร้าง



ภาพที่ 3 ข้อมูล Density ขณะทำการก่อสร้าง



ภาพที่ 4 ข้อมูล Stability ขณะทำการก่อสร้าง

หลังทำแปลงทดสอบได้ให้ส่วนสำรวจและประเมินสภาพทาง สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ ทำการประเมินผลความแข็งแรงของโครงสร้างชั้นทาง (Falling Weight deflectometer) ทดสอบค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ทุก 3 เดือน เป็นระยะเวลา 2 ปี และขอความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยที่ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เพื่อตรวจสอบถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น สรุปผลการดำเนินโครงการฯ ได้ดังนี้

1. การนำขยะพลาสติกผสมแอสฟัลต์คอนกรีตมาใช้ในก่อสร้างถนน จะได้ค่าความแข็งแรง Stability สูงกว่าถนนแอสฟัลต์คอนกรีตแบบทั่วไป
2. ขยะพลาสติกสามารถนำมาก่อสร้างถนนได้ในอัตราส่วน 6 - 8% ของยางแอสฟัลต์ซีเมนต์ โดยจะทำให้คุณสมบัติเบื้องต้นไม่น้อยกว่าถนนแอสฟัลต์คอนกรีตแบบทั่วไป
3. ลดปริมาณขยะพลาสติกที่มีในประเทศไทย จึงเป็นการดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
4. ต้องควบคุมการผลิตให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนด โดยเฉพาะด้านอุณหภูมิขณะทำการผลิต และก่อสร้างไม่ให้เกิน 180 °C เพื่อลดการปล่อยก๊าซพิษออกมาสู่สิ่งแวดล้อม

2. การจัดทำแนวทางการนำเครื่องมือ Dynamic Cone Penetrometer (DCP) ในการทดสอบหาค่า CBR ของวัสดุสร้างทาง

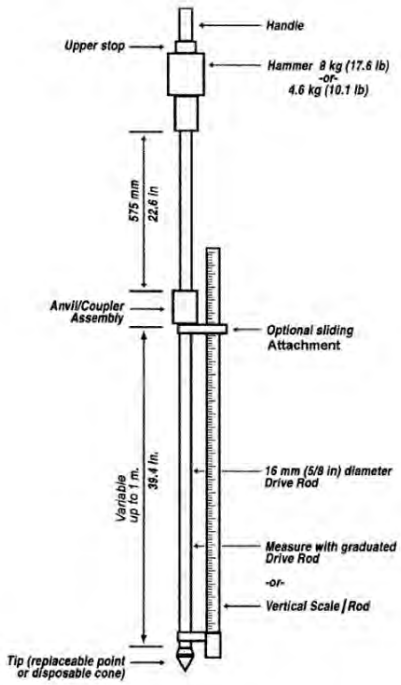
California Bearing Ratio (CBR) เป็นค่าที่แสดงถึงความแข็งแรงของวัสดุ ได้จากการทดลองตามมาตรฐานการทดลองที่ ทล.-ท.109/2517 “วิธีการทดลองเพื่อหาค่า CBR” โดยเป็นการนำวัสดุมาทดลองในห้องปฏิบัติการ ซึ่งค่า CBR ที่ได้นี้ไม่ใช่กำลังความแข็งแรงของวัสดุที่แท้จริงในสนาม หากต้องการทราบค่า CBR ของวัสดุในสนาม ต้องทำการทดลองตามมาตรฐานการทดลองที่ ทล.-ท.602/2517 “วิธีการทดลองหาค่า CBR ในสนาม” หรือ Field CBR ซึ่งมีขั้นตอนการทดลองที่ค่อนข้างยุ่งยาก ค่าใช้จ่ายสูง และใช้เวลาในการดำเนินการนาน

Dynamic Cone Penetrometer, DCP เป็นเครื่องมือใช้สำหรับทดสอบความแข็งแรงของวัสดุ โดยทดสอบหาค่าอัตราการจม (Dynamic Cone Penetration Index : DCPI) สามารถนำมาประเมินค่า CBR ของวัสดุในสนามได้โดยไม่ต้องเก็บตัวอย่างมาทดสอบ เครื่องมือมีขนาดเล็ก การขนย้ายและการทดสอบทำได้ง่าย สะดวกรวดเร็ว สามารถทดสอบความแข็งแรงของวัสดุหลังการบดอัดแล้วเสร็จได้ทันที ทำให้สามารถประเมินความแข็งแรงของวัสดุได้อย่างรวดเร็ว เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานควบคุมคุณภาพวัสดุในการก่อสร้างให้ดียิ่งขึ้น

กลุ่มงานตรวจสอบและแนะนำวัสดุสร้างทาง สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ ได้ทำการศึกษาการใช้เครื่องมือ DCP เพื่อทดสอบความแข็งแรงของวัสดุสร้างทางชนิดต่างๆ ที่ใช้ในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ได้แก่ ดินถมคันทาง ทรายถมคันทาง วัสดุคัดเลือก ก รองพื้นทาง วัสดุมวลรวม และพื้นทางหินคลุก โดยทำการทดสอบหาค่า CBR และ DCPI ในห้องปฏิบัติการและทดสอบหาค่า DCPI ในสนามตามมาตรฐานการทดลองที่ ทล.-ท.110/2561 “วิธีการหาค่าอัตราการจมด้วยอุปกรณ์ Dynamic Cone Penetrometer (Dynamic Cone Penetration Index : DCPI) สำหรับงานก่อสร้างทาง” เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างค่า DCPI และค่า CBR ของวัสดุ

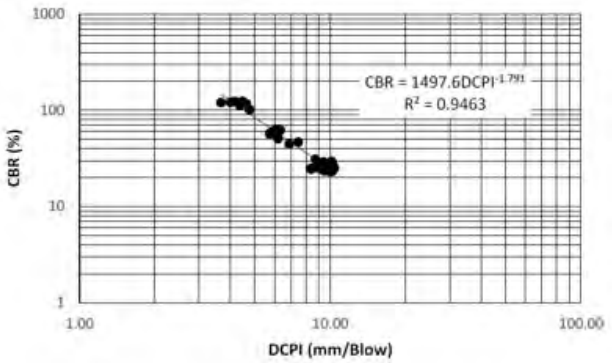
จากผลการศึกษาพบว่าเครื่องมือ DCP จะหาค่า CBR ได้ค่อนข้างแม่นยำในวัสดุประเภทมวลละเอียด เช่น ดินถม ทรายถม หรือวัสดุคัดเลือก และความแม่นยำจะลดลงเมื่อทดสอบในวัสดุประเภทมวลรวมหยาบ เช่น ลูกรัง หรือหินคลุก ทั้งนี้สามารถนำเครื่องมือ Dynamic Cone Penetrometer (DCP) ไปใช้ในการประเมินความแข็งแรง

และหาค่า CBR ของวัสดุในสนามได้ โดยใช้ค่าอัตราการจมหรือ DCPI โดยวัสดุที่เหมาะสมกับการทดสอบด้วยเครื่องมือ DCP ได้แก่วัสดุดินถมคันทาง, วัสดุทรายถมคันทาง รวมทั้งวัสดุที่ใช้ในงานวัสดุคัดเลือก ก ช่วยให้การควบคุมคุณภาพวัสดุในการก่อสร้างทางมีประสิทธิภาพและรวดเร็วขึ้น



ภาพที่ 1 เครื่องมือ Dynamic Cone Penetrometer (DCP)

ภาพที่ 2 การทดสอบ Dynamic Cone Penetrometer ในสนาม



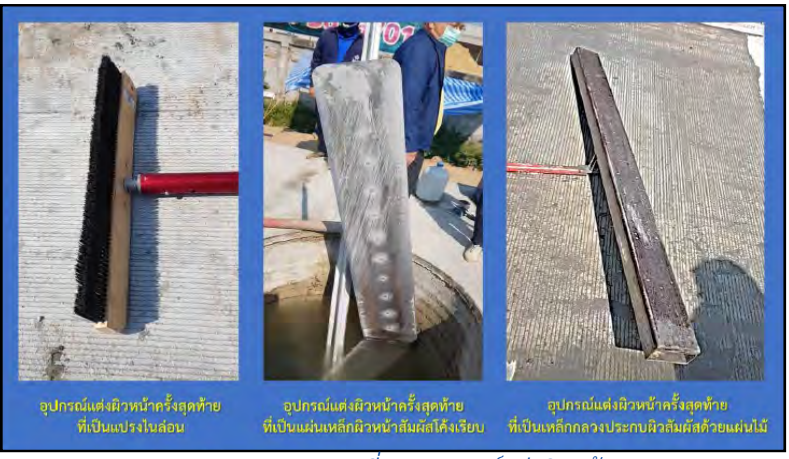
ภาพที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างค่า CBR และค่า DCPI ของวัสดุดินถมคันทางจากการทดสอบโดยเครื่องมือ DCP

3. งานศึกษาการกำหนดหลักเกณฑ์ค่าความต้านทานการลื่นไถลและแนะนำวิธีการก่อสร้างเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาการลื่นไถลในงานก่อสร้างผิวทางปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีต

กรมทางหลวงคำนึงถึงประชาชนผู้ใช้ทางให้ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง จึงได้กำหนดนโยบายให้โครงการก่อสร้างและโครงการบูรณะทางหลวงต้องได้รับการตรวจสอบคุณภาพความเรียบของผิวทางให้มีคุณภาพ ความเรียบของผิวทางต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อกำหนดที่กรมทางหลวงกำกับขึ้น จากหลักเกณฑ์และข้อกำหนดดังกล่าวผนวกกับความเข้าใจของผู้รับจ้างที่ต้องการให้คุณภาพความเรียบของผิวทางเป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อกำหนด ส่งผลให้การอัดแต่งหน้าผิวทางคอนกรีตมีความเรียบมัน ผิวทางขาดความหยาบระดับ Micro–Texture (ขนาดความยาวคลื่นไม่เกิน 0.5 มิลลิเมตร) และ Macro-Texture (ขนาดความยาวคลื่น 0.5 – 50 มิลลิเมตร) ตามภาพที่ 1 ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อกลไกการเกิดความต้านทานการลื่นไถลของผิวทาง จึงส่งผลกระทบให้ความต้านทานการลื่นไถลของผิวทางลดลง นำไปสู่ปัจจัยต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขณะฝนตก ก่อให้เกิดอันตรายและความเสียหายต่อประชาชนผู้ใช้ทาง

ภาพที่ 1 ตัวอย่างผิวทางคอนกรีตที่มีลักษณะเรียบมัน มีค่าความต้านทานการลื่นไถลที่ต่ำ

เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางแบบยั่งยืน กรมทางหลวงจึงได้มอบหมายให้ดำเนินการศึกษารูปแบบและวิธีการก่อสร้างผิวทางชนิดคอนกรีตให้มีคุณภาพความเรียบของผิวทางเป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อกำหนดที่กรมทางหลวงกำกับไว้และมีความต้านทานการลื่นไถลของผิวทางอยู่ในระดับที่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง โดยทำการศึกษาทดลองอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่สามารถเพิ่มความหยาบของผิวทางระดับ Micro–Texture และ Macro-Texture เพื่อเพิ่มความต้านทานการลื่นไถลให้กับผิวทางคอนกรีต และได้ทดลองกำหนดอุปกรณ์สำหรับอัดแต่งผิวหน้าขั้นสุดท้ายตามภาพที่ 2a เพื่อใช้ในแปลงทดลอง และเมื่อถึงระยะเวลาที่เหมาะสมซึ่งต้องไม่เร็วไปหรือช้าไป ให้ทำการกวาดร่องผิวหน้าคอนกรีตด้วยอุปกรณ์แปรงกวาดที่ทำมาจากลวดสปริงที่ได้มาตรฐาน โดยร่องที่ได้จากการกวาดต้องมีความลึกเฉลี่ยอยู่ที่ 2-3 มิลลิเมตร เพื่อให้เกิดความหยาบระดับ Macro-Texture ตามภาพที่ 2b



ภาพที่ 2A อุปกรณ์แต่งผิวหน้าครั้งสุดท้ายที่ใช้ในการทำแปลงทดลอง

ภาพที่ 2B การกวาดร่องผิวหน้าคอนกรีต เพื่อให้เกิดความหยาบระดับ MACRO - TEXTURE ด้วยอุปกรณ์กวาดที่มีลวดสปริงที่ได้มาตรฐานและให้มีความลึกเฉลี่ยของร่อง 2-3 มิลลิเมตร

จากการทดลองด้วยอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างในเบื้องต้น จึงสรุปแนวทางวิธีการก่อสร้างเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากเหตุถนนลื่น จากการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากพื้นที่แปลงทดลองด้วยเครื่องทดสอบค่าดัชนีความขรุขระสากลหรือค่า IRI ชนิด Walking Profiler เพื่อใช้พิจารณาคุณภาพความเรียบของผิวทาง และเลือกใช้เครื่องทดสอบ Portable Skid Resistance Tester เพื่อทดสอบหาค่าความต้านทานการลื่นไถล (Skid Resistance Value : SRV หรือ British Pendulum Number : BPN) และทดสอบค่าความหยาบเฉลี่ยของผิวทาง (Mean Texture Depth : MTD) ด้วยวิธี Sand Patch Test รวมทั้งได้นำเครื่องตรวจสอบความต้านทานการลื่นไถลชนิดต่อเนื่องรุ่น ASFT T-10 เพื่อพิจารณาคุณภาพความต้านทานการลื่นไถลตลอดบริเวณพื้นที่แปลงทดลอง สรุปได้ว่าวิธีการก่อสร้างและอุปกรณ์ที่เลือกใช้บางอย่างสามารถนำไปประยุกต์ใช้และนำไปสู่การปฏิบัติจริงได้ โดยที่คุณภาพความเรียบของผิวทางยังเป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อกำหนด รวมทั้งคุณภาพความต้านทานการลื่นไถลของผิวทางอยู่ในระดับที่ปลอดภัยต่อประชาชนผู้ใช้ทาง จึงเสนอวิธีการก่อสร้างในขั้นตอนการอัดแต่งผิวหน้าของคอนกรีตผิวทางและการตรวจสอบดังนี้

1. ห้ามใช้ซีเมนต์ผงโรยหน้าคอนกรีตเพื่อแต่งหน้าโดยเด็ดขาด เพราะจะทำให้ผิวทางเกิดความเรียบมันและเกิดการลื่นไถล

2. ใช้เหล็กกล่อง 4”x 4” ความยาวไม่น้อยกว่าความกว้างช่องจราจรที่ก่อสร้าง ทำการปาดแต่งไสให้ได้ระดับเสมอหลังแบบหล่อคอนกรีต

3. อุปกรณ์แต่งผิวหน้าครั้งสุดท้ายให้ใช้บรรทัดสามเหลี่ยมที่ส่วนผิวหน้าเป็นไม้ หากใช้อุปกรณ์อื่นต้องประกบผิวสัมผัสด้วยแผ่นไม้หรือวัสดุที่มีผิวหน้าคล้ายไม้ ทำการแต่งผิวหน้าคอนกรีตให้ได้ความเรียบตามข้อกำหนด การแต่งผิวหน้าด้วยอุปกรณ์ดังกล่าวจะทำให้เกิดความหยาบในระดับ Micro texture (ขนาดความยาวคลื่นไม่เกิน 0.5 มิลลิเมตร) ซึ่งเป็นกลไกการเกิดแรงเสียดทานระหว่างผิวทางกับหน้าสัมผัสของล้อรถยนต์ ทั้งนี้ห้ามใช้เกรียงเหล็กหรืออุปกรณ์ที่เป็นแผ่นเหล็กแต่งผิวหน้าคอนกรีตซึ่งจะทำให้เกิดการลื่นไถล ทั้งนี้ผิวหน้าคอนกรีตต้องมีลักษณะเดียวกันตลอดความกว้างของช่องจราจรที่ก่อสร้าง ห้ามเน้นเฉพาะจุดหรือเฉพาะแนวร่องล้อ เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดความไม่สม่ำเสมอของผิวหน้าคอนกรีต

4. หลังจากแต่งผิวหน้าครั้งสุดท้ายแล้ว ให้ทำการกวาดร่องผิวหน้าคอนกรีตด้วยอุปกรณ์กวาดที่มีลวดสปริงที่ได้มาตรฐานเท่านั้น และให้มีความลึกของร่อง 2-3 มิลลิเมตร ซึ่งเป็นการทำให้เกิดความหยาบในระดับ Macro texture (ขนาดความยาวคลื่น 0.5 – 50 มิลลิเมตร) ทั้งนี้ต้องดำเนินการภายในระยะเวลาที่เหมาะสม ไม่เร็วหรือช้าเกินไป

ขั้นตอนการตรวจสอบผิวทางปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ มีดังนี้

1. นายช่างผู้ควบคุมงานต้องทำการตรวจสอบความลึกของรอยกวาดร่องตามขวาง โดยค่าความลึกจะต้องไม่น้อยกว่า 2 มิลลิเมตร แต่ไม่เกิน 3 มิลลิเมตร

2. หากพบค่าความลึกของรอยกวาดร่องตามขวางน้อยกว่า 2 มิลลิเมตร หรือในกรณีที่สังเกตด้วยสายตาแล้วมีความเรียบมันผิดปกติ ให้ทำการวัดความต้านทานการลื่นไถล (Friction Test) ด้วยวิธีการทดสอบหาความต้านทานการลื่นไถลโดย Portable Skid Resistance Tester หรือ Fix Slip Friction Test รุ่น ASFT T- 10 ทั้งนี้ความต้านทานการลื่นไถลที่วัดได้ต้องไม่น้อยกว่าค่าแนะนำตามตารางที่ 1 และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งหมดเป็นของผู้รับจ้าง

หมายเหตุ : การดำเนินการศึกษาจากแปลงทดสอบครั้งนี้เป็นการเก็บข้อมูลในระยะสั้นเพื่อจัดทำข้อแนะนำแนวทางป้องกันการเกิดปัญหาการลื่นไถลในงานก่อสร้างผิวทางปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตให้แล้วเสร็จและนำไปทดลองใช้ก่อน ควรมีการศึกษาในประเด็นความต้านทานการลื่นไถลที่อาจลดลงจากการถูกขัดของเม็ดทรายหรือวัสดุที่อยู่บนสุดของผิวทางคอนกรีต แล้วนำมาปรับปรุงข้อแนะนำนี้ให้เหมาะสมยิ่งขึ้นต่อไป

ชนิดเครื่องทดสอบ	หน่วย	ค่าความต้านทานการลื่นไถล ต้องไม่น้อยกว่า
Portable Skid Resistance Tester	BPN (T=๓๕ °C)	๕๕
Fix Slip Friction Test	μ	๐.๔๒

หมายเหตุ ค่า BPN จะต้องปรับแก้จากอุณหภูมิที่วัดได้จากสนามเป็นอุณหภูมิมาตรฐาน ๓๕ องศาเซลเซียส

ตารางที่ 1 ตารางแนะนำค่าความต้านทานการลื่นไถลต่ำสุด (สภาวะเปียก)

4. การวิเคราะห์และตรวจสอบวัสดุงานทางและงานสะพาน

กรมทางหลวงได้มีการนำวัสดุแผ่นใยสังเคราะห์ชนิดต่างๆ มาใช้ในงานก่อสร้างทาง วัสดุแผ่นใยสังเคราะห์มีลักษณะเป็นผืนโดยนำมาใช้กับงานดิน งานหิน หรืองานทางอื่นๆ ซึ่งแผ่นใยสังเคราะห์จะต้องสามารถให้น้ำซึมผ่านได้และสามารถใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ เช่น การแยกชั้น การกรอง การระบาย การเสริมกำลังหรือการป้องกันการชะล้างผิวหน้า

ชนิดของ Geosynthetics

1. แผ่นใยสังเคราะห์ (Geotextile)
2. ตาข่ายเสริมกำลัง (Geogrids)
3. แผ่นพลาสติก (Geomembranes)
4. แผ่นใยสังเคราะห์ชนิดประกอบ (Geocomposites)
5. แผ่นตะแกรงระบายน้ำในแนวราบ (Geonets)
6. ท่อระบายน้ำ (Geopipe)
7. ดินเหนียวสังเคราะห์ (Geosynthetic clay liner)

การใช้งาน

1. การแยกชั้นวัสดุ (Separation)
2. การเสริมแรงหรือเสริมความคงตัว (Reinforcement)
3. การกรองวัสดุ (Filtration)
4. การระบายน้ำ (Drainage)
5. การป้องกันการกัดกร่อน (Protection หรือ Erosion)

คุณลักษณะที่ต้องการของวัสดุแผ่นใยสังเคราะห์ (Geotextile)

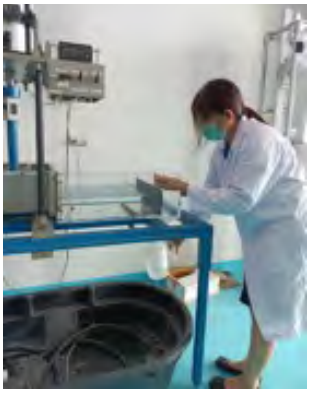
1. วัสดุที่ใช้ผลิต : วัสดุที่นำมาใช้ในการผลิตได้แก่ ผลิตจาก Polyester หรือ Polypropylene
2. ชนิดแผ่นใยสังเคราะห์ เป็นแบบ Nonwoven Geotextile
3. กรรมวิธีการผลิต เป็นแบบบดอัดด้วยเข็ม Needle Punch
4. ลักษณะเส้นใย มี 2 ลักษณะคือ ชนิดเส้นใยสั้น (Staple Filament) และเส้นใยยาว (Continuous Filament)

5. น้ำหนักต่อหน่วย (Unit Weight)
6. ความหนา (Thickness)
7. ขนาดช่องเปิด (Opening Size)
8. ค่ากำลังรับแรงดึง (Tensile Strength)
9. การยืดตัว (Elongation, MD/CD)
10. ความต้านทานการเจาะทะลุ (CBR Puncture Resistance)
11. ค่าการระบายน้ำ (Water Permeability)
12. ค่าการระบายน้ำในแนวระนาบ (Water Flow in Plane)

ภาพที่ 1 การทดสอบกำลังรับแรงดึง (Tensile Strength)

ภาพที่ 2 การทดสอบความต้านทานการเจาะทะลุ (CBR Puncture Resistance)

ภาพที่ 3 การทดสอบค่าการระบายน้ำ (Water Permeability) ตามวิธีการทดสอบ ASTM D 4491 , ISO 11058



ภาพที่ 4 การทดสอบค่าการระบายน้ำในแนวระนาบ (Water Flow in Plane) ตามวิธีการทดสอบ ASTM D 4716

5. การจัดทำแบบแนะนำรูปตัด Joint Plain Concrete Pavement (JPCP) สำหรับงานก่อสร้างทางหลวงประจำปีงบประมาณ 2565

ถนนปอร์ตแลนด์คอนกรีตเป็นถนนประเภทผิวทางแข็ง ถนนปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีตเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีการหดตัว แต่เนื่องจากความเสียดทานระหว่างผิวทางคอนกรีตและชั้นรองถนนคอนกรีต ทำให้เกิดรอยแตกเกิดขึ้นตามภาพที่ 1.1 โดยจะมีระยะห่างระหว่างรอยแตกประมาณ 12 ถึง 45 เมตร ขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศภายหลังการก่อสร้างและวัสดุชั้นรองถนนคอนกรีต ภายหลังการก่อสร้างถนนผิวทางคอนกรีตจะเกิดการ Curling and Warping และน้ำหนักจากการจราจร ทำให้เกิดรอยแตกตามภาพที่ 1.2 ดังนั้นจึงต้องมีการกำหนดให้เกิดจุดอ่อนตัวขึ้นในถนนผิวทางคอนกรีตเพื่อให้เกิดรอยแตกในบริเวณที่ต้องการตามภาพที่ 1.3 การถ่ายเทแรงกระทำจากการจราจรของถนนคอนกรีตระหว่างรอยต่อทำได้โดยการขัดกันของวัสดุมวลรวม (Aggregate)

กรมทางหลวงได้จัดทำแบบมาตรฐานสำหรับถนน Joint Reinforced Concrete Pavement (JRCP) ความหนา 230, 250 และ 280 มิลลิเมตร ในปี 2005 หน่วยงาน The American Concrete Pavement Association (ACPA) ได้จัดทำแบบสอบถามหน่วยงานราชการในประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดาที่ดูแลด้านงานทาง พบว่ามีการใช้ JPCP เป็นหลักดังแสดงในภาพที่ 2 ทั้งนี้หลายมลรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ใช้ JRCP เช่น Texas (TXDOT, 2018) เนื่องจากปัญหาการบำรุงรักษารอยต่อตามขวาง

ถนน JPCP ไม่เสริมเหล็กเสริมกันการแตกร้าวจึงมีระยะห่างระหว่างรอยต่อตามขวางน้อยกว่า 15 ฟุต (4.6 เมตร) ทำให้เกิดการหดตัวเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศน้อย เมื่อความกว้างของรอยแตกมีระยะแคบทำให้เกิดการซึมผ่านของน้ำจากผิวจราจรลงสู่โครงสร้างชั้นทางด้านล่างได้น้อย จึงมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น FHWA (2007)

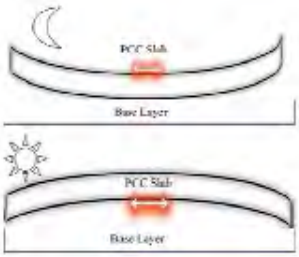
ความแตกต่างของอุณหภูมิและความชื้นระหว่างผิวคอนกรีตด้านบนและด้านล่างจะทำให้เกิดการโก่งตัวของคอนกรีตในลักษณะเฉพาะตัวดังแสดงในภาพที่ 3 ซึ่งพฤติกรรมนี้เรียกว่า Curling and Warping ซึ่งหากมีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะนี้บ่อยครั้งคอนกรีตอาจเกิดความล้า ซึ่งแรงที่เกิดขึ้นจะขึ้นกับความแตกต่างระหว่างอุณหภูมิในช่วงกลางวันและกลางคืน (Curling) และการเปลี่ยนแปลงความชื้น (Warping) ในแต่ละวัน โดยจะมีปัจจัยหลายอย่างที่จะช่วยรั้งการเกิดการโก่งตัวเช่นนี้ได้ ได้แก่ น้ำหนักของผิวคอนกรีต เหล็กเดือย เหล็กยึด การขัดกันของวัสดุมวลรวม (Aggregate Interlock) และแรงเสียดทานระหว่างผิวคอนกรีตกับชั้นรองถนนคอนกรีต ผลของการเกิด Curling and Warping จะทำให้เกิดหน่วยแรงดึงและหน่วยแรงอัดในคอนกรีตเพิ่มขึ้นจากปกติ ซึ่งคอนกรีตมีความสามารถในการรับแรงอัดได้สูงจึงอาจไม่มีปัญหา แต่ในกรณีที่เกิดแรงดึงในคอนกรีตอาจส่งผลให้เสียหายเกิดเป็นรอยแตกได้โดยเฉพาะในช่วงที่คอนกรีตยังพัฒนากำลังอยู่ภายหลังเปิดการจราจร ผิวด้านบนที่โก่งตัวขึ้นจะทำให้เกิดรอยแตกบริเวณกึ่งกลางแผ่นถนนปอร์ตแลนด์คอนกรีต ทั้งนี้สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบได้จัดแบบรูปตัดแนะนำโครงสร้างชั้นทางตามภาพที่ 5

ภาพที่ 1.1 การแตกเริ่มต้นภายหลังการก่อสร้างถนนคอนกรีตที่ไม่มีรอยต่อ

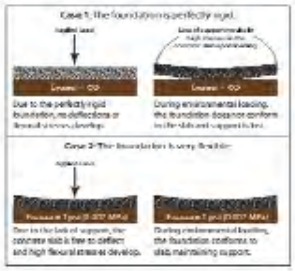
ภาพที่1.2 การแตกภายหลังการก่อสร้างถนนคอนกรีตที่ไม่มีรอยต่อเนื่องจากสภาพแวดล้อมและการจราจร

ภาพที่1.3 Properly Jointed Pavement

ภาพที่ 2 ภาพแสดงผลแบบสอบถามของ ACPA (ACPA, 2005)



ภาพที่ 3 การโก่งที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิและความชื้น (Curing and Warping)(Jung et. al., 2010)



ภาพที่ 4 แบบจำลองการเกิดการแอ่นตัวจากการเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิและความชื้นกรณีที่ชั้นพื้นทางมีลักษณะแกร่ง (Perfectly Rigid) และลักษณะยืดหยุ่น (Flexible) (Jung et. al., 2010)

งานวิจัยและพัฒนาทาง

การศึกษาตรวจวัดอำนาจการทำลายของรถบรรทุกไทยและพฤติกรรมการรับน้ำหนักของโครงสร้างถนน

ได้รับรางวัล The 2021 IRF Global Road Achievement Awards (GRAA) สาขาด้านการวิจัย (Research Category) ประจำปี พ.ศ. 2564 จากสมาพันธ์ทางหลวงนานาชาติ (International Road Federation หรือ IRF) ประเทศสหรัฐอเมริกา และรางวัลการวิจัยแห่งชาติ : รางวัลผลงานวิจัย ประจำปีงบประมาณ 2564 ระดับดี จากสำนักงานวิจัยแห่งชาติ (วช.)

งานวิจัยนี้ดำเนินการโดยสำนักวิจัยและพัฒนางานทาง กรมทางหลวง ร่วมกับคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มีเป้าหมายสำคัญ 3 ประการ คือ (1) เพื่อดำเนินการติดตั้งระบบเครื่องมือตรวจวัดแบบฝังในโครงสร้างถนนและระบบประมวลผลข้อมูลภาคสนามในแปลงตรวจวัดโครงสร้างถนนของทางหลวงสายหลัก จำนวนทั้งสิ้น 3 แปลง (2) เพื่อดำเนินการตรวจวัดพฤติกรรม ติดตาม เก็บบันทึก และประเมินผลข้อมูลการตอบสนองของแปลงตรวจวัด และ (3) เพื่อพัฒนาแบบจำลองทำนายสมรรถนะและอายุบริการทางหลวงอย่างมีประสิทธิภาพ มีความน่าเชื่อถือ และนำไปใช้ออกแบบก่อสร้าง บำรุงรักษา และบูรณะทางหลวงได้จริงอย่างเป็นรูปธรรม

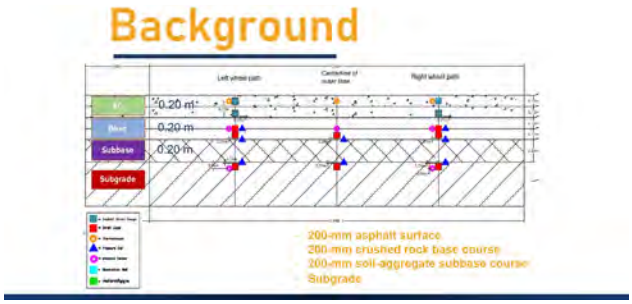
ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย มีดังนี้

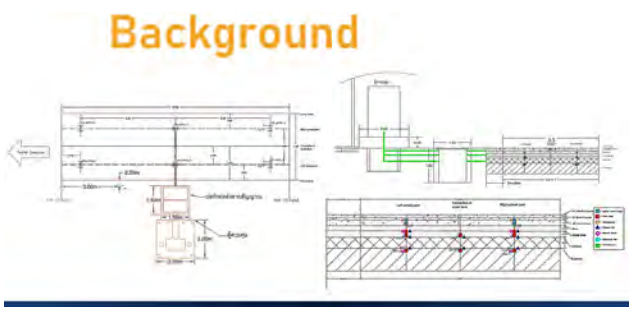
- อำนาจการทำลาย (LEF) ของรถบรรทุกไทยนำไปใช้ประกอบการคำนวณค่า Truck Factor และปริมาณจราจร ESALs ในการออกแบบก่อสร้าง บำรุงรักษา และบูรณะโครงสร้างถนน ตามเงื่อนไขสภาพการใช้งานจริง ตลอดจนการนำไปใช้ประกอบการกำหนดโทษปรับของรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดตามประกาศพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท
- ทบทวนปรับปรุงข้อมูลคุณสมบัติของวัสดุที่ใช้ในการออกแบบให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงและคุณภาพของวัสดุในปัจจุบัน โดยเฉพาะค่าโมดูลัสยืดหยุ่นของผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตและพื้นทางหินคลุก
- พิจารณาใช้โครงสร้างถนนช่วงที่มีรถบรรทุกชะลอความเร็วหรือใช้ความเร็วต่ำ ช่วงทางแยก ทางลาดชัน บริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนัก และบริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ให้มีความแข็งแรงทนทานเป็นพิเศษ เช่น ผิวทางคอนกรีต เป็นต้น
- ค่า Truck Factor ค่าเสื่อมทางหลวง และต้นทุนการขนส่งด้วยรถบรรทุกในประเทศไทย นำไปใช้ประกอบการกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ของกรมทางหลวง ค่าธรรมเนียมการใช้ทางหลวงสำหรับรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดการกำหนดนโยบายความร่วมมือ นโยบายการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน และกรอบอัตราค่าธรรมเนียมการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคอาเซียน

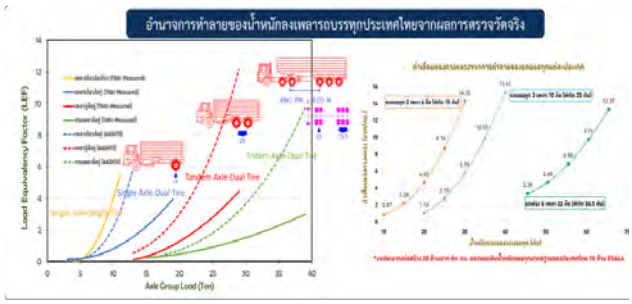
1) แปลงทดลอง นครชัยศรี จ.นครปฐม RIGID PAVEMENT SECTION

2) แปลงทดลอง โพธาราม จ.ราชบุรี FLEXIBLE PAVEMENT SECTION

3) แปลงทดลอง สรรพยา จ.ชัยนาท FLEXIBLE PAVEMENT SECTION







การเตรียมแปลงทดลอง

การตรวจสอบคุณภาพ

การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัด

แปลงทดลองพร้อมทดสอบ

การทดสอบด้วย FWD

การทดสอบด้วยรถบรรทุก

การออกแบบและก่อสร้างทางหลวงโดยประยุกต์ใช้วัสดุท้องถิ่นเป็นชั้นโครงสร้างทาง

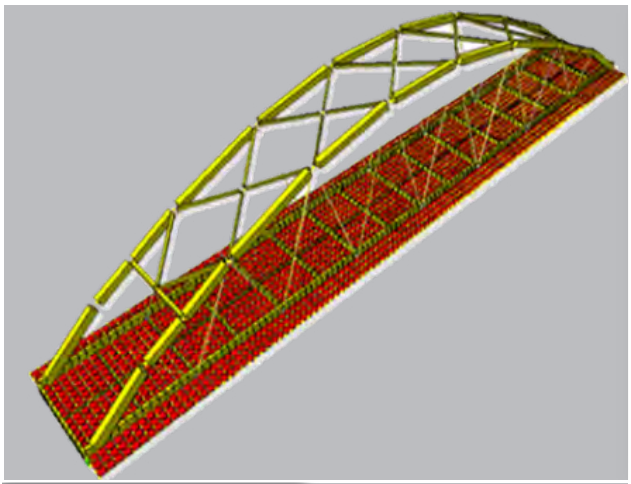
ได้รับรางวัล The Mino Best Project Award ครั้งที่ 2 ประเภท Community Road จัดโดยสมาคมวิศวกรรมงานทางแห่งเอเชียและออสตราเลเซีย (REAAA) ประจำปี พ.ศ. 2564

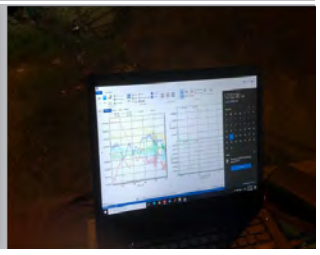
การออกแบบก่อสร้างโครงสร้างชั้นทางตามมาตรฐานของกรมทางหลวงได้กำหนดคุณสมบัติทางวิศวกรรมต่างๆ ของวัสดุ แต่เนื่องจากบางพื้นที่ประสบปัญหาการขาดแคลนวัสดุตามมาตรฐาน แหล่งวัสดุใกล้โครงการบางครั้งไม่สามารถนำมาใช้งานได้เพราะค่า CBR ไม่ผ่านข้อกำหนด สำนักวิจัยและพัฒนางานทางจึงมีแนวคิดในการประยุกต์ใช้วัสดุท้องถิ่นในโครงการก่อสร้างและเป็นการริเริ่มโครงการต้นแบบด้านการบูรณาการความร่วมมือทางวิชาการระหว่างสำนักวิจัยฯ ศูนย์สร้างทางหล่มสัก สำนักก่อสร้างทางที่ 2 กองฝึกอบรมและคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

โครงการออกแบบก่อสร้างทางหลวงที่ใช้วัสดุท้องถิ่นเป็นชั้นโครงสร้างทางพร้อมการตรวจวัดพฤติกรรมของวัสดุชั้นโครงสร้างทางบนทางหลวงหมายเลข 2275 ตอนห้วยไร่-บ้านกลาง ระหว่าง กม. 155+238 ถึง กม. 157+738 ระยะทาง 2.5 กิโลเมตร วัสดุท้องถิ่นที่ใช้ทดแทนวัสดุตามมาตรฐานสามารถลดค่าวัสดุต่อปริมาตรลงเฉลี่ยร้อยละ 10-30 และจากการติดตามพฤติกรรมของวัสดุชั้นโครงสร้างทางระหว่างก่อสร้างและภายหลังเปิดใช้งานเป็นระยะเวลา 2 ปี พบว่าชั้นโครงสร้างทางมีสภาพดีมั่นคง แข็งแรงและปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม โครงการได้รับรางวัล The Mino Best Project Award ประจำปี พ.ศ. 2564 ประเภท Community Road ซึ่งจัดโดยสมาคมวิศวกรรมงานทางแห่งเอเชียและออสตราเลเซีย (REAAA) ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์

โครงการศึกษาจัดทำแนวทางการบูรณะสะพานปรีดี – ธำรง ภายหลังการใช้งาน 77 ปี

สำนักวิจัยและพัฒนางานทางได้ดำเนินการโครงการศึกษาจัดทำแนวทางการบูรณะสะพานปรีดี – ธำรง ภายหลังการใช้งาน 77 ปีและขณะนี้กำลังดำเนินการตรวจวัด ทดสอบ และวิเคราะห์สะพานปรีดี-ธำรงเชิงลึก ได้แก่ การทำ SONAR สแกนร่องน้ำเพื่อสำรวจความเสียหายและประเมินสภาพปัจจุบันของโครงสร้างใต้น้ำ พบว่าโครงสร้างตอม่อสะพานใต้น้ำมีความสมบูรณ์ไม่มีความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญ หลังจากนั้นจึงได้ทำ Supplementary Load Test โดยนำรถบรรทุกที่รู้น้ำหนักมาสัญจรบนสะพานแล้วตรวจวัดพฤติกรรมของโครงสร้างด้วยเซนเซอร์ แล้วจะนำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยแบบจำลอง Finite-element และการประเมินความปลอดภัยของโครงสร้างด้วยวิธีการคำนวณ Safety Index เพื่อนำผลการวิเคราะห์มาประกอบการพิจารณาจัดทำแนวทางการบูรณะสะพานปรีดี-ธำรง เพื่อให้สามารถรองรับการจราจรเข้า-ออกจังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้อย่างปลอดภัยและลดภาระการบำรุงรักษาในอนาคต



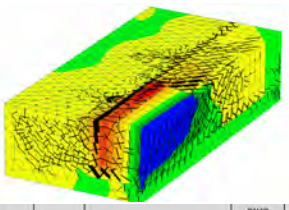


โครงการศึกษาจัดทำแผ่นยางพารากันกระแทกสำหรับป้องกันบ่ารองรับรอยต่อพื้นสะพานชำรุดเนื่องจากน้ำหนักล้อรถบรรทุก

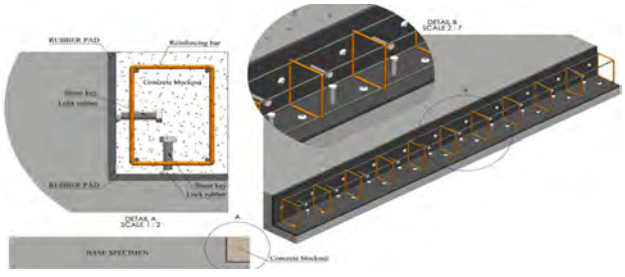
โครงการวิจัยลำดับที่ 3 ของสำนักวิจัยและพัฒนางานทาง ที่ได้ศึกษาการนำยางพารามาเป็นทางเลือกในการบำรุงรักษาสะพาน สนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการเพิ่มการใช้ยางพาราในภารกิจของส่วนราชการ ในครั้งนี้ได้ศึกษาจัดทำแผ่นยางพารากันกระแทกสำหรับป้องกันบ่ารองรับรอยต่อพื้นสะพานชำรุดเนื่องจากน้ำหนักล้อรถบรรทุก ซึ่งจะช่วยเพิ่มความราบเรียบและความปลอดภัยในการขับขี่ อีกทั้งลดภาระการบำรุงรักษาสะพานได้เป็นอย่างมาก

แผ่นยางพารากันกระแทกเป็นการนำแผ่นยางรองคานสะพานชนิดที่ทำจากยางพารา ความหนา 1 ซม. ซึ่งมีผลิตและจำหน่ายอยู่ทั่วไป มาวางรองด้านล่างและด้านข้างก่อนทำการเทบ่ารองรับรอยต่อพื้นสะพาน แผ่นยางพารากันกระแทกจะช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นให้กับบ่ารองรับรอยต่อ ทำให้หน่วยแรงเพิ่มเติมในบ่ารองรับรอยต่อที่เกิดขึ้นเนื่องจากแรงกระแทกของล้อรถบรรทุกมีค่าลดลง อันเป็นการลดความล้าสะสมในบ่ารองรับรอยต่อ ช่วยยืดอายุการใช้งานของบ่ารองรับรอยต่อได้

ผลการทดสอบบ่ารองรับรอยต่อขนาดเท่าจริง 6 รูปแบบในห้องปฏิบัติการและการวิเคราะห์แบบจำลองไฟไนต์อิลิเมนต์ เบื้องต้นแสดงให้เห็นว่าแผ่นยางพารากันกระแทกสามารถช่วยลดแรงกระแทกได้ถึง 90% โดยงานในลำดับถัดไปจะทำการทดสอบบ่ารองรับรอยต่อภายใต้แรงกระทำซ้ำเพื่อประเมินความสามารถของแผ่นยางพารากันกระแทกในการป้องกันบ่ารองรับรอยต่อชำรุด

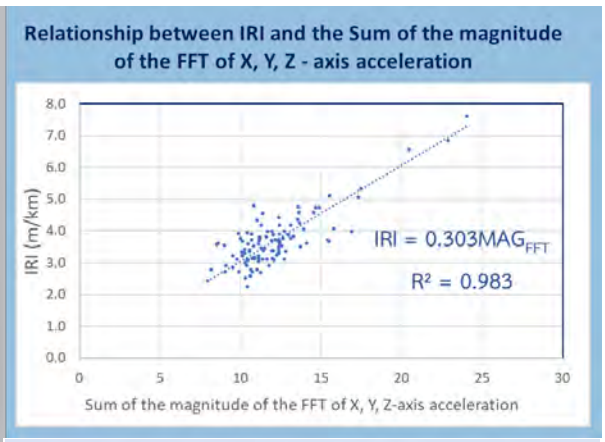


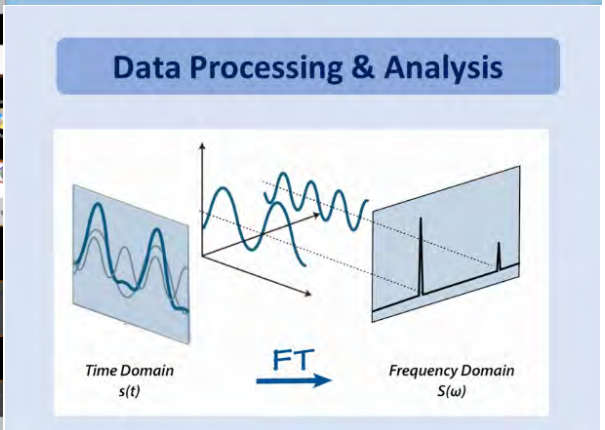
ลำดับที่	แบบจำลอง	รูปภาพ	ขนาดตัวอย่าง (mm x mm)	การติดตั้ง	Static Tensile Stress (ksc)	Static Vertical Deflection (cm)	Impact Factor	Maximum Tensile Stress (ksc)	Maximum Vertical Deflection (cm)
2	B-02-SL		150 x 100	ไม่มีแผ่นยางพารา	1.6562	0.0004	32.639	54.057	0.013
			150 x 100	มีแผ่นยางพารา 1 ชั้น	14.8885	0.0044	10.587	157.540	0.047
			150 x 100	มีแผ่นยางพารา 2 ชั้น	1.6659	0.1218	3.070	5.108	0.374



การศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) กับอัตราเร่ง (Acceleration) ที่เก็บข้อมูลจาก Smartphone

ค่าดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index: IRI) เป็นตัวชี้วัดความเสียหายและความพร้อมให้บริการของถนน ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญในการประเมินความเหมาะสมของวิธีการซ่อมบำรุงถนนของแขวงทางหลวงทั่วประเทศ ปัจจุบันการเก็บข้อมูลค่า IRI ใช้อุปกรณ์สำรวจที่มีความซับซ้อนอาทิ Laser Profilers และ Walking Profilers ซึ่งต้องมีผู้เชี่ยวชาญร่วมเก็บและประมวลผลข้อมูล วิธีดังกล่าวจึงเหมาะกับงานที่ต้องการความละเอียดของข้อมูลสูง เช่น การพยากรณ์งบประมาณในการซ่อมบำรุงและการตรวจรับงาน ส่วนงานซ่อมบำรุงปกติโดยหมวดทางหลวงอาจต้องการทราบค่า IRI เพียงคร่าวๆ เพื่อระบุตำแหน่งความเสียหายบนถนนได้อย่างรวดเร็วเท่านั้น ดังนั้นสำนักวิจัยและพัฒนางานทางจึงมีแนวคิดในการพัฒนาวิธีการประมาณค่า IRI อย่างคร่าวๆ จากข้อมูลอัตราเร่งจากการสั่นสะเทือนของโทรศัพท์มือถือประเภทSmartphones ที่อยู่บนรถยนต์ขณะวิ่งบนถนน สำหรับงานวิจัยเบื้องต้นนี้สำนักมาตรฐานและการประเมินผลได้อนุเคราะห์ข้อมูลค่า IRI ที่สำรวจด้วยอุปกรณ์ Laser Profiler บนทางหลวงหมายเลข 3312 เป็นระยะทาง 12 กิโลเมตร พร้อมข้อมูลอัตราเร่งจากการสั่นสะเทือนของโทรศัพท์มือถือขณะวิ่งสำรวจ ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นพบความสัมพันธ์อย่างชัดเจนระหว่างค่า IRI กับ Magnitude ของอัตราเร่งจากการสั่นสะเทือนของโทรศัพท์มือถือที่ผ่านการแปลงด้วยวิธี Fast Fourier Transform (FFT) ดังแสดงในกราฟ

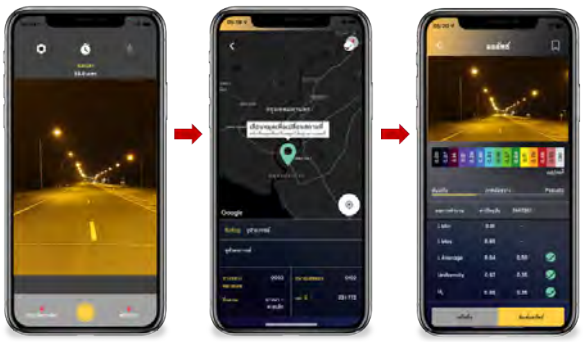




โครงการศึกษาเทคโนโลยีนวัตกรรมการตรวจวัดความเข้มแสงสว่างบนทางหลวง

ความปลอดภัยในการขับขี่ประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ ความพร้อมของผู้ขับขี่ ความพร้อมของยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมขณะขับขี่ โดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืนที่ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม คือ แสงสว่าง มีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่เป็นอย่างมาก ถ้าแสงสว่างไม่เพียงพอจะส่งผลทำให้ไม่สามารถมองเห็นวัตถุต่าง ๆ ได้ เช่น แนวขอบถนน หรือผู้คนที่กำลังข้ามถนนในขณะขับขี่ได้อย่างชัดเจน โดยมาตรฐานของกรมทางหลวงทั้งในการออกแบบและการตรวจวัดความเข้มของแสงสว่างจากไฟฟ้าแสงสว่างบนถนนในปัจจุบัน จะใช้ค่าการส่องสว่าง (Illuminance) ซึ่งเป็นค่าปริมาณแสงที่ตกกระทบบนวัตถุในหนึ่งหน่วยพื้นที่ใด ๆ เป็นตัวชี้วัด แต่ในปัจจุบัน ได้มีมาตรฐานการออกแบบและการวัดความเข้มของแสงสว่างบนถนนโดยใช้ค่าความสว่าง (Luminance) ซึ่งเป็นค่าที่แสงตกกระทบบนวัตถุแล้วสะท้อนกลับเข้าสู่ดวงตาของผู้ขับขี่ ซึ่งข้อดีที่สำคัญของการใช้ค่าความสว่าง (Luminance) ในการออกแบบและการวัดความเข้มของแสงสว่างนี้คือ สามารถตรวจวัดค่าได้สะดวกเพราะใช้อุปกรณ์ Imaging Luminance Measuring Device (ILMD) ที่ตรวจวัดค่าความสว่าง (Luminance) โดยการถ่ายภาพ ต่างกับการเก็บค่าการส่องสว่าง (Illuminance) ที่ต้องทำการปิดถนนเป็นเวลานานเพื่อเข้าไปวัดค่าความเข้มของแสงที่ตกกระทบบนถนน ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาการจราจร และในสายทางที่มีปริมาณจราจรสูง อาจดำเนินการได้ยาก หรืออาจมีข้อกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ตรวจวัด อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันอุปกรณ์ ILMD นั้น ยังมีราคาที่สูงมาก จึงยังเป็นอุปสรรคในการนำไปใช้งานโดยกว้างขวาง

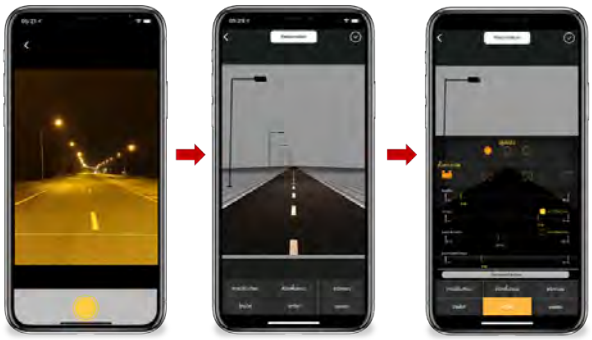
จากเหตุผลข้างต้น สำนักวิจัยและพัฒนางานทางจึงต้องการที่จะพัฒนาแอพพลิเคชั่นที่สามารถตรวจวัดค่าความสว่าง (Luminance) ได้โดยใช้กล้องโทรศัพท์มือถือทดแทนการใช้อุปกรณ์ ILMD ที่มีราคาแพง พัฒนาแอพพลิเคชั่นออกแบบไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวงที่สามารถใช้ค่าความ-สว่าง (Luminance) ในการออกแบบ รวมทั้งทำการรวบรวมข้อมูลตัวแปรต่าง ๆ ที่จำเป็นในการออกแบบ เช่น ค่าอัตราส่วนการสะท้อนแสงของวัสดุ (Reflectance Ratio) เป็นต้น ทั้งนี้แอพพลิเคชั่นทั้งสองที่ได้จากโครงการนี้ จะช่วยยกระดับมาตรฐานในการตรวจสอบและออกแบบไฟฟ้าแสงสว่างของกรมทางหลวง และช่วยผู้ปฏิบัติงานภาคสนามสามารถทำการตรวจประเมินความสว่างบนถนนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว นำไปสู่การปรับปรุงแก้ไขไฟฟ้าแสงสว่างบนสายทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การขับขี่ยานพาหนะบนถนนของกรมทางหลวงในยามค่ำคืนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



ถ่ายรูป | ยืนยันพิกัด | แสดงผล

ฟังก์ชันโหมดตรวจวัดแสง

สามารถวัดค่าความสว่างได้โดยการถ่ายรูปถนนแอพพลิเคชั่นจะคำนวณค่าความสว่างที่ได้จากรูปภาพพร้อมทั้งบันทึกตำแหน่งของบริเวณที่ตรวจวัดบนแผนที่



ถ่ายรูป | สร้างแบบจำลอง | ปรับแต่งแบบจำลองโดยการใส่ค่าพารามิเตอร์

ฟังก์ชันออกแบบโดยถ่ายรูปภาพ

สามารถถ่ายรูปบริเวณที่ต้องการออกแบบและสร้างแบบจำลองถนน 3 มิติ ผู้ใช้งานสามารถปรับแต่งแบบจำลองได้โดยการปรับค่าพารามิเตอร์ในการออกแบบ

แสดงผลลัพธ์การออกแบบ

ฟังก์ชันแสดงผลลัพธ์ค่าความสว่าง

แสดงผลลัพธ์ของค่าความสว่างพร้อมทั้งเปรียบเทียบค่าพารามิเตอร์กับเกณฑ์ตามมาตรฐานในการออกแบบ

แบบจำลองมุมมองของผู้ขับขี่

ฟังก์ชันแบบจำลองมุมมองของผู้ขับขี่

จำลองมุมมองของผู้ขับขี่บนผลลัพธ์ของการออกแบบแสงสว่าง

งานควบคุมน้ำหนักและยานพาหนะ

จุดบริการประชาชาชน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2564

ยอดผู้ใช้จุดบริการประชาชาชน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2564

จุดบริการประชาชาชน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2564

ยอดผู้ใช้จุดบริการประชาชาชน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2564

จุดบริการผู้ป่วยโควิด สถานีตรวจสอบน้ำหนักโนนสูง(ขาออก)
ผู้ป่วยโควิด สถานีตรวจสอบน้ำหนักโนนสูง(ขาออก)

กรมทางหลวง โดย สถานีตรวจสอบน้ำหนักโนนสูง (ขาออก) ให้บริการห้องน้ำแก่ผู้ป่วยไวรัสโควิค 19 และเจ้าหน้าที่ ระหว่างการเดินทางจากกรุงเทพฯ กลับมารักษาตัวยังภูมิลำเนา บริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักโนนสูง (ขาออก) ทางสถานีได้จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมและกั้นบริเวณให้ดูเป็นสัดส่วน ชัดเจน เพื่อความปลอดภัยต่อเจ้าหน้าที่และผู้ขับขี่รถบรรทุกที่มาใช้บริการ

จุดบริการผู้ป่วยโควิดสถานีตรวจสอบน้ำหนักด่านชายแดนนครพนม

กรมทางหลวง โดย สถานีตรวจสอบน้ำหนักด่านชายแดนนครพนม ให้ความช่วยเหลือ สนับสนุนพื้นที่บริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักด่านชายแดนนครพนมและสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 3 ใช้เป็นจุดพัก - คอย แรงงานพี่น้องชาวลาว ที่รอข้ามพรมแดนกลับประเทศทางสถานีได้จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมและกั้นบริเวณให้ดูเป็นสัดส่วน ชัดเจน เพื่อความปลอดภัยต่อเจ้าหน้าที่และผู้ขับขี่รถบรรทุกที่มาใช้บริการ

สรุปยอดจุดบริการผู้ป่วยโควิดสถานีตรวจสอบน้ำหนักโนนสูง(ขาออก) และสถานีตรวจสอบน้ำหนักด่านชายแดนครพนม

สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ
สถานีตรวจสอบน้ำหนักโนนสูง (ขาออก)
DOH OFFICE
OF TRAFFIC WEIGHT CONTROL

สถิติผู้ใช้บริการห้องน้ำแก่ผู้ป่วยโควิด-19
ระหว่างวันที่ (1 ส.ค.64-30 ก.ย.64)

รถบัส	รถตู้	รถยนต์ส่วนตัว
44	337	169
รวม		550

บริการด้วยใส่ใจทุกเส้นทาง จากใจสคน. เรารัก สคน. สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ สายด่วนรถบรรทุก กรมทางหลวง 1586 กด 5

สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ
สถานีตรวจสอบน้ำหนักด่านชายแดนนครพนม จังหวัดนครพนม
DOH OFFICE
OF TRAFFIC WEIGHT CONTROL

สถิติผู้ใช้บริการพัก-คอยเพื่อข้ามพรมแดนนครพนม
ระหว่างวันที่ (1 ส.ค.64-30 ก.ย.64)

รถบัส	รถตู้	รถยนต์ส่วนตัว
17	30	30
รวม		77

บริการด้วยใส่ใจทุกเส้นทาง จากใจสคน. เรารัก สคน. สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ สายด่วนรถบรรทุก กรมทางหลวง 1586 กด 5

สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ
DOH OFFICE OF TRAFFIC WEIGHT CONTROL

สถิติผู้ใช้บริการห้องน้ำแก่ผู้ป่วยโควิด-19
ระหว่างวันที่ (1ก.ค.64-30ก.ย.64)

สถิติผู้ใช้บริการ
สถานีตรวจสอบน้ำหนักโนนสูง (ขาออก)

สถิติการผู้ใช้บริการห้องน้ำบริการประชาชน ยอดสะสมทั้งหมด
550 คัน

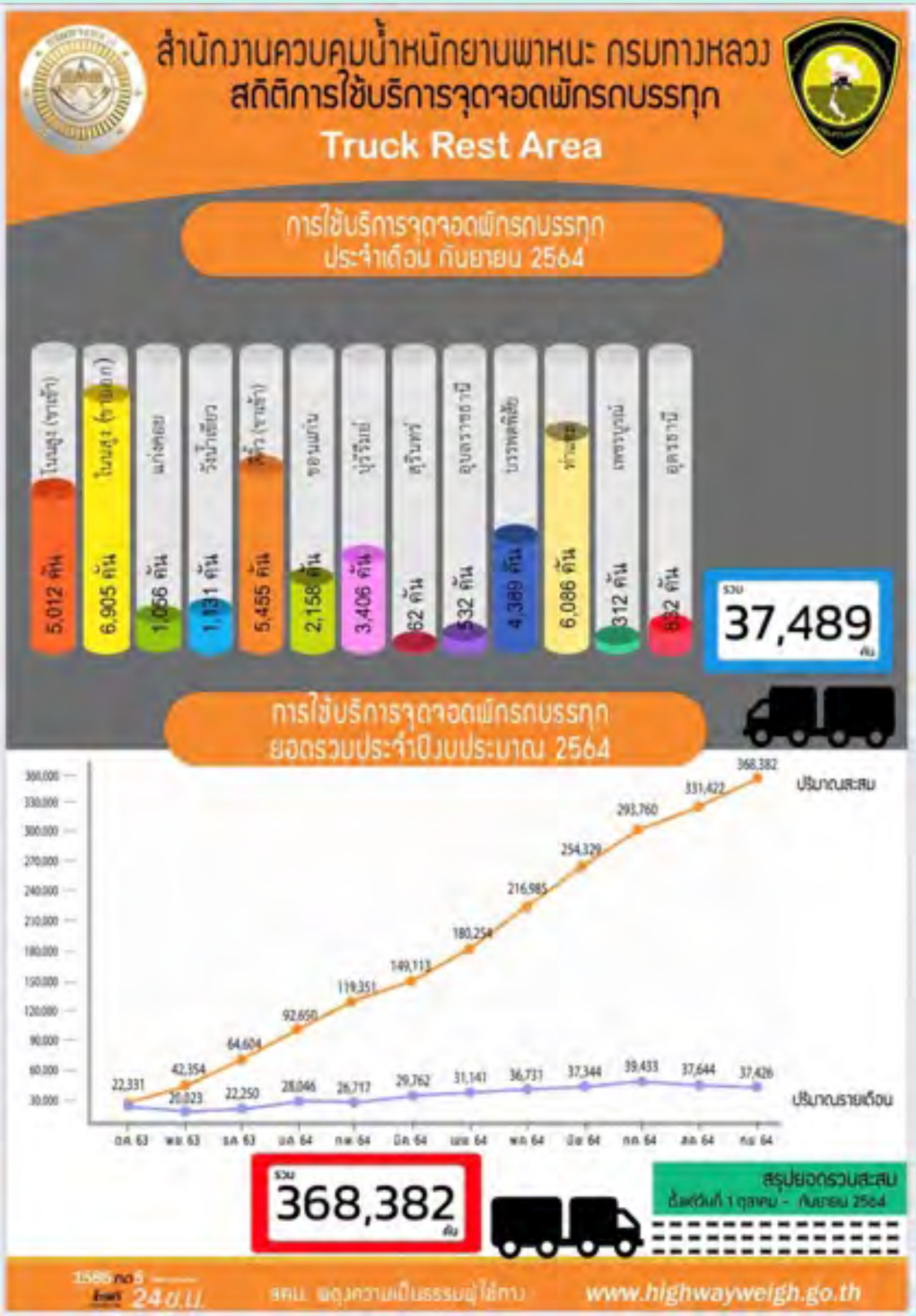
สถิติผู้ใช้บริการพัก-คอยเพื่อข้ามพรมแดนนครพนม
สถานีตรวจสอบน้ำหนักชายแดนนครพนม (จังหวัดนครพนม)

สถิติการผู้ใช้บริการห้องน้ำบริการประชาชน ยอดสะสมทั้งหมด
77 คัน

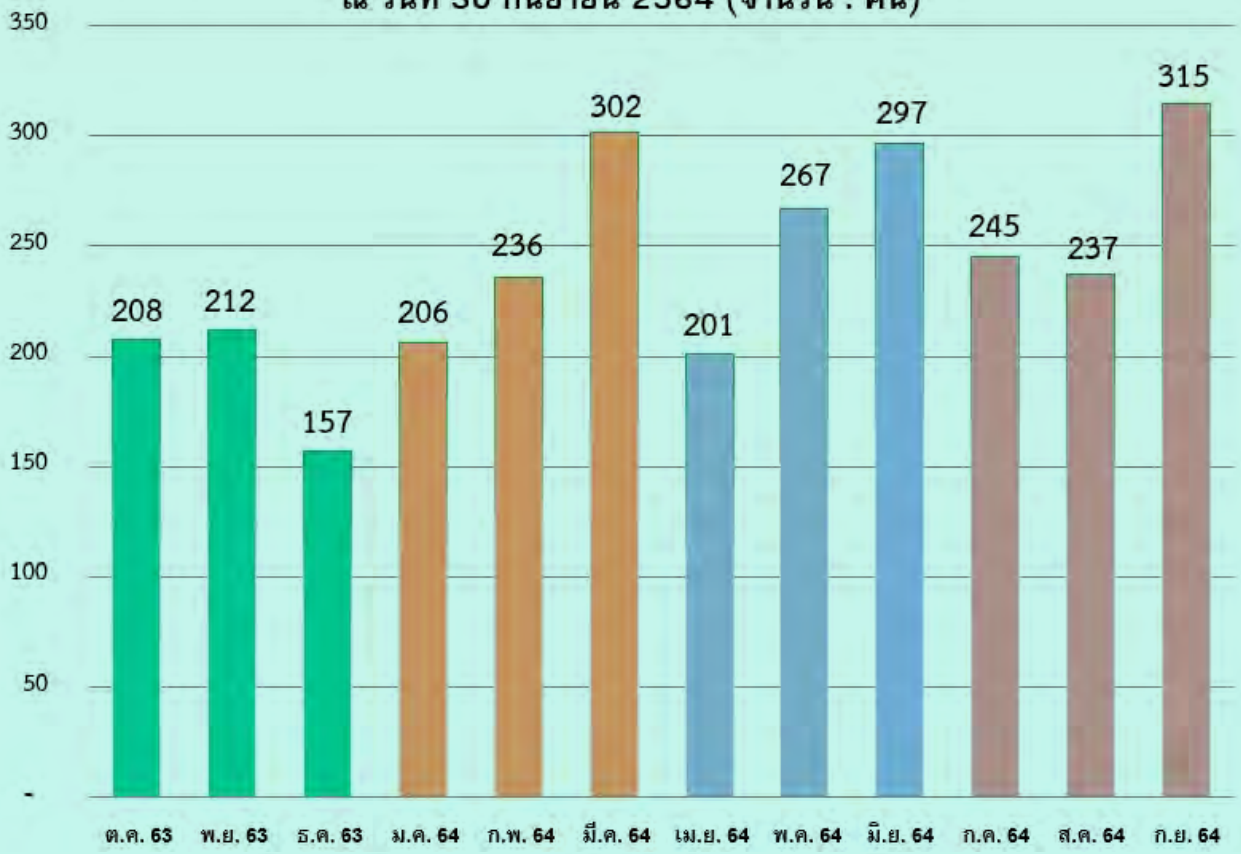
สถิติจุดบริการจุดจอดพักรถช่วงเทศกาลปีใหม่/สงกรานต์ 2564

จุดจอดพักรถบรรทุก	3 ม.ค. 64	ช่วยเหลือสะสม(5 วัน)(ราย)
แก่งคอย (ขาเข้า) จ.สระบุรี	1	1
โนนสูง (ขาเข้า) จ.นครราชสีมา	1	1
โนนสูง (ขาออก) จ.นครราชสีมา	0	62
สีคิ้ว (ขาเข้า) จ.นครราชสีมา	0	0
วังน้ำเขียว (ขาเข้า) จ.นครราชสีมา	1	1
น้ำพอง (ขาออก) จ.ขอนแก่น	0	2
ประโคนชัย (ขาออก) จ.บุรีรัมย์	1	1
สุรินทร์ จ.สุรินทร์	0	0
อุบลราชธานี จ.อุบลราชธานี	0	0
บรรพตพิสัย (ขาเข้า) จ.นครสวรรค์	1	5
รวม	5	73

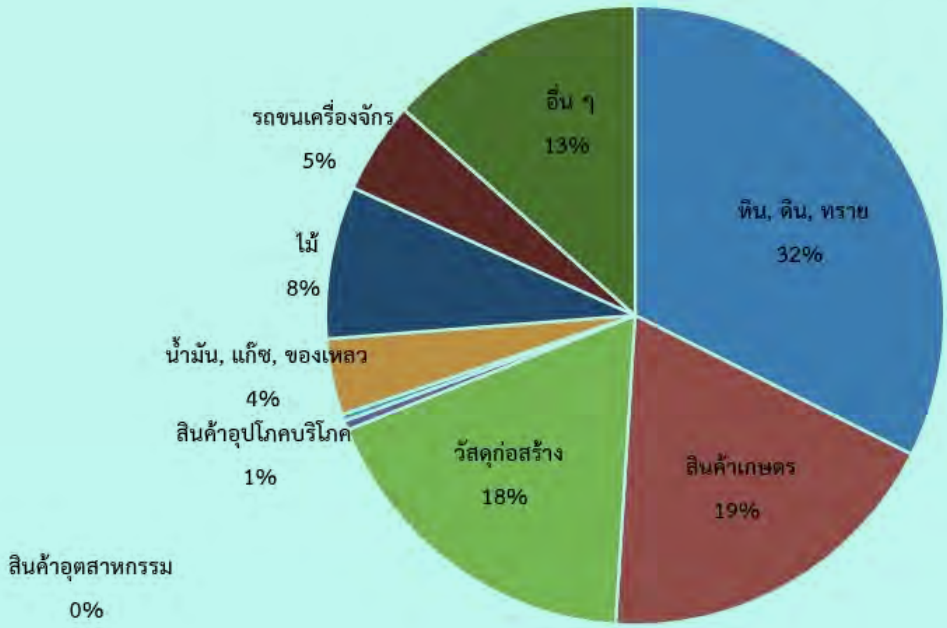
สถิติการใช้บริการจุดพักรถบรรทุก (ปีงบประมาณ 2564)



สถิติการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินรายเดือน ปีงบประมาณ 2564 ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 (จำนวน : คัน)



ข้อมูลจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามประเภทวัสดุบรรทุก วันที่ 1 ตุลาคม 2563 - 30 กันยายน 2564 จับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินจำนวน 2891 คัน



การพัฒนาเครื่องจักรกล
ตามภารกิจงานบำรุงรักษาทางหลวง

เรื่อง การจัดหาเครื่องจักรกลเพื่อสนองภารกิจของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงมีภารกิจในการบำรุงรักษาทางหลวงและก่อสร้างทางหลวง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ เพื่อสนองประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้ทาง ซึ่งในการปฏิบัติภารกิจนั้นจำเป็นต้องมีเครื่องมือ/เครื่องจักรที่มีคุณภาพ เพื่อให้การปฏิบัติงานสำเร็จลุล่วงตามแผน แรกเริ่มกรมทางหลวงใช้เครื่องมือ/เครื่องจักรที่ใช้งานโดยแรงงานคนหรือสัตว์ เช่น รถเกลี่ยแบบลากจูง เป็นต้น หลังจากนั้นมีการพัฒนานำเครื่องจักรกลพลังงานไอน้ำ และเครื่องจักรกลที่เป็นเครื่องยนต์ดีเซลมาใช้เป็นต้นกำลัง ซึ่งปัจจุบันบางประเภทไม่มีการนำมาใช้งานแล้ว ไม่ว่าจะเป็น รถบดไอน้ำ รถปาดอุ้มดิน เป็นต้น การปรับเปลี่ยนดังกล่าวเป็นไปตามการพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัยมากขึ้น

รูปที่ 2 รถปาดชนิดลากจูง
SCRAPER TOWED TYPE

รูปที่ 1 รถเกลี่ยแบบลากจูง กับรถพลังงานไอน้ำ

รูปที่ 3 รถปาดอุ้มดิน
MOTOR SCRAPER

สำนักเครื่องกลและสื่อสาร เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดของของกรมทางหลวง ที่ปฏิบัติตามภารกิจของกรมทางหลวง และภารกิจงานเงินทุนหมุนเวียนฯ โดยภารกิจที่สำคัญประการหนึ่ง คือ การจัดหาเครื่องจักรกลเพื่อสนองภารกิจของกรมทางหลวงที่มีความเหมาะสมเป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้งาน โดยการจัดหาเครื่องจักรกลจะต้องวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมที่ครอบคลุมทุกมิติ ไม่ว่าจะเป็น ความคุ้มค่าในการนำมาใช้งาน เป็นเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีความเหมาะสมกับภารกิจของกรมทางหลวง

ในปีงบประมาณ พ.ศ.2564 เกิดปัญหาการแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโคโรน่า 2019 (COVID - 19) ส่งผลกระทบถึงการจัดหาเครื่องจักรกล เนื่องจากบริษัทฯ ผู้รับจ้างประสบปัญหาในขั้นตอนการผลิตและการประกอบ รวมถึงการนำเข้าวัสดุ ชิ้นส่วน เครื่องจักรกลจากต่างประเทศ ทำให้การดำเนินงานช่วงแรกล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด ดังนั้นสำนักเครื่องกลและสื่อสารจึงได้มีการปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินงาน และติดตามเร่งรัดอย่างใกล้ชิด ส่งผลให้สามารถจัดหาเครื่องจักรกลครบทุกรายการ บรรลุเป้าหมาย 100% ตามแผนการลงทุน โดยหลายประเภทได้ส่งมอบให้หน่วยงานผู้ใช้งานนำไปใช้แล้ว เครื่องจักรกลที่มีการจัดหา ในปีงบประมาณ พ.ศ.2564 มีดังนี้

1. เครื่องจักรกลที่จัดหาโดยวิธีการจัดซื้อจำนวน 18 รายการ ประกอบไปด้วย อุปกรณ์เครื่องจักรกลขนาดเล็กรถนั่งและรถตรวจการณ์ รถบรรทุกและขนส่ง และเครื่องจักรกล เช่น รถบรรทุกน้ำ รถบรรทุกกระบะเทท้าย รถบดสั่นสะเทือน รถขุดไฮดรอลิค เป็นต้น ซึ่งครอบคลุมภารกิจของกรมทางหลวง ในด้านงานบำรุงทางและงานก่อสร้างทาง

รูปที่ 4 รถบรรทุกน้ำ 6 ล้อ 6,000 ลิตร

รูปที่ 5 รถกระบะเท 10 ตัน 10 ล้อ

รูปที่ 6 รถบดสั่นสะเทือนล้อเหล็กขนาด 8-10 ตัน

รูปที่ 7 รถบดสั่นสะเทือนล้อหน้าเหล็กล้อหลังยาง

2. เครื่องจักรกลที่จัดหาโดยวิธีการจ้างผลิตตามโครงการวิจัยและพัฒนา จำนวน 6 รายการ ประกอบไปด้วย อุปกรณ์เครื่องจักรกลขนาดเล็ก รถบรรทุกและขนส่ง เช่น รถดูดกวาดถนน รถดูดล้างทำความสะอาดท่อระบายน้ำ เป็นต้น ซึ่งเป็นประเภทที่มีความจำเป็นและความต้องการของผู้ใช้งานในสภาวะปัจจุบัน

รูปที่ 8 รถดูดกวาดถนน

รูปที่ 9 รถดูดล้างทำความสะอาดท่อระบายน้ำ

ภาพรวมเครื่องจักรกลเงินทุนหมุนเวียนฯ ที่มีใช้ในภารกิจของกรมทางหลวง ในปัจจุบัน มีจำนวน 51 ประเภท รวมทั้งสิ้น 13,845 คัน/เครื่อง เป็นเครื่องจักรกลใหม่ที่อยู่ในอายุการใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 70.58 ของเครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ทั้งหมด

การจัดหาเครื่องจักรกลยังคงเป็นภารกิจหลักของสำนักเครื่องกลและสื่อสาร ที่มีจุดมุ่งหมายให้ผู้ใช้งานเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงมีเครื่องจักรกลใหม่ที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ เหมาะสมกับภารกิจของกรมทางหลวง โดยในปีงบประมาณ พ.ศ.2565 สำนักเครื่องกลและสื่อสาร ได้วางแผนนำรถยนต์ไฮบริด มาใช้งาน รวมถึงมีโครงการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการนำรถพลังงานไฟฟ้ามาใช้งาน ซึ่งจะส่งเสริมให้กรมทางหลวงมีเครื่องจักรกลที่มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และลดปัญหามลพิษที่เกิดกับสิ่งแวดล้อม เกิดประโยชน์กับประชาชนผู้ใช้ทางหลวงทั่วประเทศ

งานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน

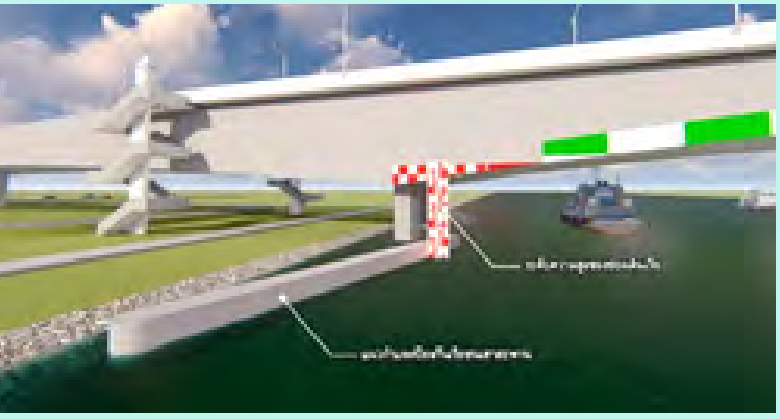
กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาทางหลวงอย่างยั่งยืน จึงกำหนดกรอบและแนวทางในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องและเป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 ควบคู่ไปกับการดำเนินงานที่ยึดมั่นตามหลักธรรมาภิบาลการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการพัฒนาโครงการทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงได้นำมาใช้ประกอบในการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนให้ได้มากที่สุด

สัญลักษณ์แนะนำช่องเดินเรือ เพื่อเป็นแนวทางแนะนำในการเดินเรือ โดยใช้ข้อกำหนดของกรมเจ้าท่า

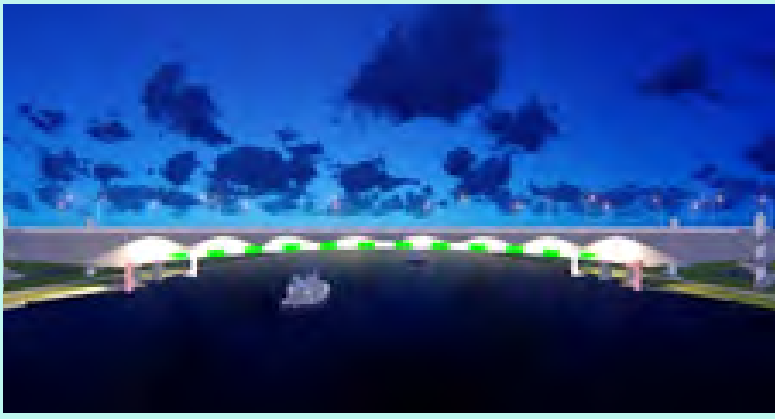
การพัฒนาทางหลวงที่ห่วงใยและใส่ใจต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม

กรมทางหลวงมีแนวทางการพัฒนาโครงการทางหลวงที่เน้นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดผลกระทบทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชน จึงได้กำหนดให้มีการดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการทางหลวงที่ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เช่น พื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ เป็นต้น โดยในปีที่ผ่านมากรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 15 โครงการ ได้แก่

1) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง



กำแพงกันเรือชน เพื่อป้องกันความเสียหายจากอุบัติเหตุเรือชนเสาสะพาน และแถบระดับน้ำ เพื่อให้ผู้ขับเรือสามารถทราบความสูงช่องลอดที่สามารถลอดผ่านสะพานไปได้



ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างส่องไปที่บริเวณท้องคานสะพาน กำแพงกันเรือชน และแถบระดับน้ำ เพื่ออำนวยความปลอดภัยในการเดินเรือ

2) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมาย 4006 ราชกรูด-หลังสวน

ออกแบบแนวเชื่อมสำหรับสัตว์ป่า (WILDLIFE CORRIDOR) ในช่วงที่แนวเขตทางประชิดกับอุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาวและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าควนแม่ยายหม่อนเพื่อให้สัตว์ขนาดใหญ่ที่มีรายงานการพบในเขตพื้นที่ป่าทั้งสอง เช่น กระทิง และช้าง ให้สามารถข้ามไปมาระหว่างพื้นที่ป่าทั้งสองแห่งได้ ในบริเวณ กม.4+475 โดยออกแบบเป็นสะพานขนาด 1 X 20 = 20 เมตร ความสูงช่องลอด 5 เมตร

3) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สะพานข้ามทางรถไฟ บนทางหลวงหมายเลข 3470 สายภาชี - ท่าเรือ (กม.14+490)

การก่อสร้างสะพานรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่ 2 โดยมีทางรถไฟรางคู่อยู่ในระดับที่ 1 (ระดับดิน) ที่ก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงอยู่ในระดับที่ 3 (เหนือสะพานรถยนต์) เพื่อลดผลกระทบจากการดำเนินการระหว่างโครงรถไฟความเร็วสูงฯ และโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟฯ

4) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้าง ทางหลวงหมายเลข 3702 ตอน บางควาย–เขาดิน (สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง)

มีการออกแบบระบบป้องกันน้ำท่วมบริเวณตลิ่ง จัดทำเป็นกำแพงกั้นน้ำ โดยมีหินทิ้ง (RIPRAP) ช่วยป้องกันการกัดเซาะ

5) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อุโมงค์บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกนครราชสีมา)

6) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 226 บ.หนองสวาย - บ.ระเวียง จ.สุรินทร์

7) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางละมุง บนทางหลวงหมายเลข 3 กม.132+430

8) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการก่อสร้างและขยายทางหลวงหมายเลข 1421 สายหัวดอย – บ้านใหม่พัฒนา

9) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สะพานข้ามทางรถไฟ บนทางหลวงหมายเลข 3339 (สายห้วยชินสีห์ - พญาไม้)

10) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 11 สายปางเคาะ จ.แพร่ - ป่าขาม จ.ลำปาง

11) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 229 บ้านหนองม่วง - อ.มัญจาคีรี จ.ขอนแก่น

12) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 2445 ต.แสลงโทน - บ.ไพบูลย์ จ.บุรีรัมย์

13) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 214 อ.จตุรพักรพิมาน - อ.เกษตรวิสัย จ.ร้อยเอ็ด

14) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 212 อ.ปากคาด - บ.สมประสงค์ จ.บึงกาฬ

15) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 3471 ต.บางบุตร - ต.ชุมแสง ตอน ต.บางบุตร - บ.หนองพะวา จ.ระยอง

การติดตามและปรับปรุงการพัฒนาทางหลวงอย่างต่อเนื่อง

เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 มาตรการ 51/5 ที่กำหนดให้จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรา 101/2 ที่กำหนดบทลงโทษหากไม่ส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 26 โครงการ ได้แก่

1) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 211 อ.ท่าบ่อ - อ.ศรีเชียงใหม่ จ.หนองคาย

การดำเนินงานเข้าขุดแต่งและบูรณะเจดีย์ การขุดค้นทางโบราณคดี และการตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณวัดชุมพล (เจดีย์) ซึ่งผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

2) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการต่อขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี และปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 338 สายปิ่นเกล้า – นครชัยศรี

การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพิ่มเติมจากที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน 2 สถานี บริเวณโรงเรียนบ้านหอมเกร็ด และชุมชนหมู่ 5 บ้านบ่อทราย อ.สามพราน จ.นครปฐม เพื่อตรวจสอบผลกระทบให้ครอบคลุมในบริเวณที่มีงานก่อสร้างในปัจจุบัน ซึ่งผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

3) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 12 สายพิษณุโลก - อ.หล่มสัก (ระยะดำเนินการ)

ก่อนซ่อมแซม *หลังซ่อมแซม*

การซ่อมแซมและป้องกันการชะล้างพังทลายบริเวณ กม.262+200 ถึง กม.262+400 LT โดยติดตั้งกล่อง GABION และทำ SHOTCRETE

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

การติดตั้งบ่อดักตะกอนถาวรบริเวณใต้สะพานข้ามห้วยซับบอน เพื่อรองรับน้ำชะล้างจากผิวจราจร

ก่อนซ่อมแซม *หลังซ่อมแซม*

การแก้ไขปัญหาการกัดเซาะบริเวณไหล่ทาง โดยการติดตั้งรางคอนกรีตเสริมเหล็กตะแกรงในแนวดิ่งเพิ่มเติม เพื่อรองรับน้ำจากผิวจราจร

5) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางเชื่อมผืนป่ามรดกโลกบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี-ปักธงชัย (ระยะที่ 4)

การติดตามตรวจสอบการใช้ประโยชน์ของสัตว์ป่าจากกล้อง NCAPS บริเวณอุโมงค์ทางเชื่อมผืนป่า พบสัตว์ที่มาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ เช่น ลิงกัง กวางป่า หมาใน เก้ง

6) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี – พัทยา (ระยะดำเนินการ)

การขุดลอกรางระบายน้ำ ขุดลอกบ่อพัก กำจัดเศษขยะวัชพืชออกจากรางระบายน้ำและการเฝ้าระวังน้ำท่วมขังผิวจราจร โดยการติดตั้งเครื่องสูบน้ำ

7) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา (ระยะที่ 3) จ.นครราชสีมา

การติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณ กม.65+750 ถึง กม.66+350 LT&RT (โครงการตอน 15) เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงต่อหมู่บ้านออมเงิน

8) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทยา-มาบตาพุด (ระยะที่ 3) จ.ระยอง

การตรวจวัดเสียงติดตัวบุคคลบริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมห้วยใหญ่ ด่านเก็บค่าธรรมเนียมเขาชีโอน และด่านเก็บค่าธรรมเนียมอู่ตะเภา เพื่อเฝ้าระวังระดับเสียงที่อาจส่งผลกระทบด้านสุขภาพต่อเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงาน ซึ่งผลการตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบริเวณ กม.146+683 ถึง กม.147+650โดยทำการก่อสร้างรางระบายน้ำคอนกรีตเสริมเหล็กรูปคางหมู

9) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 3646 อ.อรัญประเทศ – ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ.หนองเอี่ยน – สตึงบท) ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 33 บรรจบทางหลวงหมายเลข 3586

10) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 319 ปราจีนบุรี – อ.พนมสารคาม ตอน บ.หนองบัวหมู – อ.พนมสารคาม ตอน 2

11) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ – อ.นางรอง

12) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)

13) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 101 ร้องกวาง-น่าน ตอน 2

14) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 4 สายชุมพร – ระนอง

15) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหมายเลข 12 ตอน ตาก –แม่สอด

16) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงแนวใหม่ สาย บ.นาไคร้ – อ.คำชะอี (ระยะที่ 2)

17) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 118 สายเชียงใหม่ – เชียงราย ตอน อ.ดอยสะเก็ด – บ.แม่เจดีย์ (ระยะที่ 2)

18) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 205 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 226 จ.นครราชสีมา

19) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 กม.62+886 (ต่อเขตแขวงสุรินทร์) - แยกเข้าอุทุมพรพิสัย ที่ กม.75+971 จังหวัดศรีสะเกษ

20) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 3087 (แยกเขางู)

21) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (ระยะที่ 3) จ.กาญจนบุรี

22) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 4 สายตรัง - พัทลุง ตอน บ.นาโยงเหนือ - เขาพับผ้า (บ.นาวง) จ.ตรัง (ระยะดำเนินการ)

23) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 11 สายอุตรดิตถ์ - เด่นชัย จ.อุตรดิตถ์ (ระยะดำเนินการ)

24) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองบึงกาฬ กม. 0+000 (บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 222 กม.123+430) - กม.2+276 (บริเวณจุดตัดทางหลวงชนบทหมายเลข บก.3217) จ.บึงกาฬ

25) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการสะพานลอยข้ามทางรถไฟ บริเวณทางหลวงหมายเลข 4114 แยกทางหลวงหมายเลข 41 (สมอทอง) - ชายทะเล ที่ กม.4+492 จ.สุราษฎร์ธานี

26) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 333 อ.หนองฉาง - อุทัยธานี ตอน ต.หนองไผ่ - อุทัยธานี จ.อุทัยธานี

การส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวง

เพื่อเป็นการส่งเสริมและเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการทางหลวง กรมทางหลวงจึงได้จัดให้มีกิจกรรมการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนครอบคลุมทุกขั้นตอนของการพัฒนาทางหลวง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนของการก่อสร้าง กรมทางหลวงได้จัดให้การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชน และนำมาใช้ประกอบในการพิจารณาปรับปรุงการพัฒนาโครงการทางหลวงให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นให้มากที่สุด จำนวนทั้งสิ้น 320 โครงการ ได้แก่

1) กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง จำนวน 169 โครงการ

โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง ทางหลวงหมายเลข 108 ตอน ปากทางท่าลี่ – สะพานแม่กลาง ระหว่าง กม.60+780 – กม.62+300 หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1

โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง ทางหลวงหมายเลข 34 ตอน บางนา-ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่าง กม.5+600 – กม.7+000 (ทางขนานด้านซ้ายทาง) หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการ แขวงทางหลวงสมุทรปราการ

2) กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน จำนวน 74 โครงการ

กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทางหลวงหมายเลข 224 ตอน หนองต้อ – ตาเมียง ตอน 1 ระหว่าง กม.142+315 – กม. 142+615 หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการ แขวงทางหลวงบุรีรัมย์

กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทางหลวงหมายเลข 3218 ตอน หัวหิน - โป่งแย้ ระหว่าง กม.4+277 - กม.5+550 บริเวณบ้านหนองสมอ หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)

3) โครงการก่อสร้างใหม่ที่ได้รับจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ.2562 จำนวน 77 โครงการ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 205 สาย อ.เทพสถิต – อ.บำเหน็จณรงค์ ตอน บ.ช่องสำราญ – บ.คำปิง ระหว่าง กม.135-978 – กม.149-630 (ตอน 2) หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการ แขวงทางหลวงชัยภูมิ

ผลการดำเนินงานด้านบำรุงรักษาทางหลวงในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2564 สำหรับใช้ในงานบำรุงรักษาทางหลวงทั้งสิ้น 28,972.9330 ล้านบาท แบ่งออกเป็นงบประมาณแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง 660.3600 ล้านบาท ครุภัณฑ์สำรวจ อากาศยานไร้คนขับสำหรับถ่ายภาพทางอากาศพร้อมอุปกรณ์ 5.9400 ล้านบาท กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง 21,863.7090 ล้านบาท กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน 526.5087 ล้านบาท กิจกรรมแก้ไขปัญหาสัญจรเร่งด่วน 200.0000 ล้านบาท โครงการจ้างที่ปรึกษา 22.4510 ล้านบาท และ แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 5,250.5916 ล้านบาท และโครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง 433.3727 ล้านบาท มีรายละเอียด ดังนี้

ผลผลิตที่ 1 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

1) กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง (สร.)	660.3600 ล้านบาท
1.1 ค่าก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ	353.7000 ล้านบาท
1.2 ค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบ	200.1000 ล้านบาท
1.3 ค่าปรับปรุงอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบ	57.2890 ล้านบาท
1.4 ค่าปรับปรุงอาคารที่พักอาศัยและสิ่งก่อสร้างประกอบ	49.2710 ล้านบาท
2) ครุภัณฑ์สำรวจ อากาศยานไร้คนขับสำหรับถ่ายภาพทางอากาศ (Drone)	5.9400 ล้านบาทพร้อมอุปกรณ์

ผลผลิตที่ 2 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

1) กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง	21,863.7090 ล้านบาท
1.1 งบบำรุงปกติ	5,819.4400 ล้านบาท
1.2 งบบำรุงตามกำหนดเวลา	5,703.9549 ล้านบาท
1.3 งบบำรุงพิเศษและบูรณะ	7,952.8879 ล้านบาท
1.4 งบฟื้นฟูทางหลวง	2,387.4262 ล้านบาท
2) กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน	526.5087 ล้านบาท
3) กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน	200.0000 ล้านบาท
4) กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง (งบรายจ่ายอื่นๆ) โครงการจ้างที่ปรึกษา	22.4510 ล้านบาท

แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค 5,250.5916 ล้านบาท
- โครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง 443.3727 ล้านบาท

งานบำรุงรักษาทางหลวงสามารถแบ่งออกเป็นกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ อธิบายรายละเอียดไว้ดังต่อไปนี้

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

2. กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง

งานบำรุงปกติ เป็นงานบำรุงทางหลวงที่ดำเนินการเพื่อให้ทางหลวง สะพานและทรัพย์สินทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาเบื้องต้นตามปกติให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี มีอายุใช้งานยาวนานขึ้น มีความสะดวก สะอาด เรียบร้อย และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องทำอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี โดยมีปริมาณงานไม่มากนัก ทั้งนี้รวมถึงการแก้ไขปรับปรุง หรือต่อเติมได้บ้างตามความเหมาะสม หรืออาจเป็นการบำรุงรักษาชั่วคราวเพื่อชะลอหรือหยุดยั้งความเสียหายก่อนจะได้รับงานบำรุงตามกำหนดเวลา หรืองานบำรุงพิเศษและบูรณะ

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงปกติ มีดังนี้

1.1 งานบำรุงรักษาผิวทางหรือไหล่ทาง (Pavement Maintenance)

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

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

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

1.4 งานจราจรสงเคราะห์ และสิ่งอำนวยความปลอดภัย (Traffic and Safety Device Maintenance)

1.5 งานภูมิทัศน์ทางหลวง (Landscaping)

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

งานบำรุงตามกำหนดเวลา เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงเชิงป้องกันซึ่งจะต้องดำเนินการ เพื่อยืดอายุบริการและเสริมความแข็งแรงสำหรับรองรับปริมาณจราจรในอนาคต ประกอบด้วย งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต งานเสริมผิวลูกรัง งานเสริมผิวแอสฟัลต์ และงานฉาบผิวแอสฟัลต์รวมถึงงานฉาบผิวพารา สเลอรี่ซีล

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามกำหนดเวลา มีดังนี้

2.1 งานฉาบผิวแอสฟัลต์ (Asphalt Seal Coating)

2.2 งานเสริมผิวแอสฟัลต์ (Asphalt Overlay)

2.3 งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อผิวคอนกรีต (Replacement of Joint Sealing)

งานบำรุงพิเศษและงานบูรณะ

งานบำรุงพิเศษ เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายและมีปริมาณงานมากเกินกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงด้วยงานบำรุงปกติได้ โดยเฉพาะเส้นทางที่ไม่ได้รับการบำรุงตามกำหนดเวลาจะเกิดความเสียหายขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ต้องดำเนินการด้วยงานบำรุงพิเศษ เช่น งานปรับระดับผิวทาง งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ งานซ่อมผิวคอนกรีต งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ เป็นต้น

วิธีการซ่อมที่อยู่ในงานบำรุงตามงานบำรุงพิเศษ มีดังนี้

3.1 งานปรับระดับผิวทาง (Surface Leveling)

3.2 งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ (Major Repair of Asphalt Pavement)

3.3 งานปรับปรุงผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเดิมนำกลับมาใช้ใหม่ (Asphalt Hot Mix Recycling)

3.4 งานซ่อมทางผิวคอนกรีต (Major Repair of Concrete Pavement)

3.5 งานซ่อมลาดข้างทาง (Major Repair of Side Slope and Back Slope)

3.6 งานซ่อมสะพานและโครงสร้าง (Major Repair of Bridge Structure and Highway Structure)

งานบูรณะ เป็นงานซ่อมบำรุงทางหลวงที่ชำรุดเสียหายมากเกินกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงด้วย งานบำรุงพิเศษได้ ประกอบด้วย งานบูรณะผิวทางแอสฟัลต์ และ งานบูรณะผิวทางคอนกรีต

วิธีการบูรณะ มีดังนี้

3.7 งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์ (Rehabilitation of Asphalt Pavement)

3.8 งานบูรณะทางผิวคอนกรีต (Rehabilitation of Concrete Pavement)

งานฟื้นฟูทางหลวง เป็นงานฟื้นฟูทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากภัยพิบัติ เช่น อุทกภัย วาตภัย ดินโคลนถล่ม และภัยพิบัติอื่นๆ ที่เกิดขึ้นซึ่งภายหลังจากเหตุการณ์ภัยพิบัติยุติลงจะต้องทำการฟื้นฟูซ่อมแซมตามความเหมาะสม เพื่อให้ทางหลวงกลับสู่สภาพพร้อมใช้งานอย่างยั่งยืน ในปี 2564 ประเทศไทยประสบอุทกภัยอย่างต่อเนื่อง

ในช่วงเดือนพฤษภาคม ถึง ช่วงเดือนตุลาคม ได้แก่ พายุยาอาส พายุโคะงุมะ พายุเจิมปากา พายุโกเซิน พายุเตี้ยนหมู พายุไลออนร๊อก และ พายุคมปาซุ ซึ่งทำให้ฝนตกหนักต่อเนื่องเป็นบริเวณกว้างและรุนแรง โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้

3. กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน เป็นกิจกรรมซ่อมบำรุงรักษาสะพานซึ่งในปัจจุบันมีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสะพานเป็นจำนวนมากซึ่งส่งผลให้โครงข่ายคมนาคมขนส่งได้รับผลกระทบ ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมคิดเป็นมูลค่ามหาศาล อุบัติเหตุจากสะพานที่เกิดขึ้นอาจมีสาเหตุมาจากการรับน้ำหนักที่มากเกินกว่าสะพานจะสามารถรับได้ไหวหรือสะพานมีอายุการใช้งานมาก เพื่อให้สะพานมีอายุการใช้งานที่สามารถให้บริการแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างปลอดภัย จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนงานบำรุงรักษาและบูรณะสะพาน รวมถึงการเสริมกำลังสะพานให้สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกที่เพิ่มขึ้นในปัจจุบัน

4. กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน

ลักษณะของงานบำรุงตามกิจกรรมแก้ไขปัญหาภัยพิบัติ ได้แก่ งานป้องกันและแก้ไขน้ำท่วมทาง งานซ่อมแซมทางหลวงหรือทรัพย์สินของทางราชการที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงที่ได้รับ ความเสียหายจากอุทกภัย, วาตภัย, ดินโคลนถล่ม และภัยพิบัติอื่นๆ ที่เกิดขึ้นและไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้า วัตถุประสงค์ของกิจกรรมนี้เพื่อแก้ไขปัญหาให้การจราจรผ่านได้ในเบื้องต้น โดยในปี 2564 ได้มีการดำเนินงานแก้ไขปัญหาให้การจราจรผ่านได้ในเบื้องต้น และซ่อมแซมให้คืนสู่สภาพเดิม และป้องกันสายทางที่มีโอกาสเกิดตามความเหมาะสม หรือตามที่แบบกำหนด กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน คิดเป็นจำนวนกว่า 445 แห่ง วงเงิน 200 ล้านบาท

5. โครงการจ้างที่ปรึกษาค่าสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวง

โครงการค่าสำรวจและประเมินสภาพโครงข่ายทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิผลการใช้จ่ายงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวงในระยะยาว ปี 2564 เป็นโครงการจ้างที่ปรึกษาทำการสำรวจและประเมินสภาพโครงข่าย ทางหลวง ได้แก่ ข้อมูลค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ข้อมูลค่าความลึกร่องล้อ (Rutting) ข้อมูลค่าความหยาบเฉลี่ยของพื้นผิวทาง (MPD) และข้อมูลสภาพความเสียหายประเภทต่างๆ เช่น รอยแตก, การหลุดร่อน, หลุมบ่อ เป็นต้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีความจำเป็นต้องปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์แผนการซ่อมบำรุงโดยระบบ TPMS ซึ่งทำการวิเคราะห์ความต้องการงบประมาณและวิธีการซ่อมบำรุงจากสภาพความเสียหายที่ได้การสำรวจ โดยข้อมูลสภาพความเสียหายที่ได้การสำรวจจะถูกจัดเก็บในฐานข้อมูลระบบ Roadnet พร้อมแสดงข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ในระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง (Roadnet) และได้เปิดให้บริการข้อมูลความเสียหายต่างๆ, บัญชีสายทาง, รายละเอียดสายทาง, บัญชีผิวทาง, โครงสร้างชั้นทาง, ปริมาณจราจร, ค่าใช้จ่ายผู้ใช้ทาง เป็นต้น เพื่อนำมาประกอบการจัดทำแผนรายประมาณการ สำรวจสภาพหน้างานจริง วิเคราะห์แผนการซ่อมบำรุง เป็นต้น และเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ กับระบบสารสนเทศอื่นๆ ของกรมทางหลวง

6. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคเป็นเส้นทางคมนาคมหลักในการสัญจรเชื่อมโยง ทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค กลุ่มจังหวัด และการเดินทางระหว่างประเทศ รวมทั้งเชื่อมโยงจุดสำคัญ ทางยุทธศาสตร์และการขนส่งต่างๆ เช่น ท่าเรือ สนามบิน ด่านการค้าชายแดน นิคมอุตสาหกรรมและ เขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ เป็นต้น ซึ่งมีปริมาณจราจร และสัดส่วนของรถบรรทุกหนักสูง เป็นสาเหตุให้สภาพทางชำรุดเสียหายอย่างรวดเร็วจำเป็นต้องได้รับการบำรุงรักษาเป็นพิเศษ และต้องการงบประมาณในการบำรุงรักษามากกว่าทางหลวงทั่วไป กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการบูรณะโครงข่าย ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ทางหลวงสายหลักอยู่ในสภาพดีสามารถใช้ในการคมนาคมขนส่งของประเทศได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยตลอดเวลา และพร้อมสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศอย่างเต็มศักยภาพและมีความยั่งยืน

7. โครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง

โครงการก่อสร้างจุดพักรถเป็นโครงการพัฒนาด้านคมนาคมรองรับการขนส่งสินค้า และสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามข้อกำหนด พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ให้ผู้ขับรถได้พักเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง จึงขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน กรมทางหลวงจึงได้จัดให้มีที่บริการที่พักริมทางเฉพาะ สำหรับรถขนาดใหญ่ โดยมีบริการพื้นฐานที่จำเป็น และมีระบบรักษาความปลอดภัยเมื่อผู้ใช้ทางจอดพัก ช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดจากความเมื่อยล้า และอ่อนเพลียของผู้ขับขี่ได้ ทั้งยังช่วยลดปัญหาการจอดรถบนไหล่ทาง ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุทั้งต่อผู้จอด และผู้ใช้ทางที่สัญจรอยู่

กองบังคับการตำรวจทางหลวง
Highway Police

กองบังคับการตำรวจทางหลวง ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2503 อยู่เคียงข้างและเป็นที่พึ่งของประชาชนมากว่า 61 ปีโดยได้พัฒนาหน่วยงานเพื่อรับใช้ประชาชนอย่างต่อเนื่อง

กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีความมุ่งมั่นในการอำนวยความสะดวกให้บริการและจัดการจราจรบนทางหลวงและทางพิเศษต่าง ๆ ควบคุมดูแลการใช้ทางหลวงและทางพิเศษให้เป็นไปตามกฎหมาย และช่วยเหลือประชาชนเพื่อให้ประชาชนเดินทางถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

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

ทั้งนี้เรายังได้เป็นแกนนำในการสร้างเครือข่ายภาคประชาชนจิตอาสาขึ้นเพื่อเป็นการปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกให้ตระหนักถึงการทำความดีเพื่อสังคม โดยได้ดำเนินการทั้งด้านจิตอาสาพัฒนาจิตอาสาภัยพิบัติ และจิตอาสาเฉพาะกิจ

จิตอาสาตำรวจทางหลวง

จิตอาสาพัฒนา

จิตอาสาภัยพิบัติ ช่วยเหลือประชาชนหลังน้ำลด

จิตอาสาเฉพาะกิจ

การอำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

กองบังคับการตำรวจทางหลวง มุ่งเน้นการสร้างความรับผิดชอบให้กับทุกคนในสังคม ด้วยการรณรงค์ความปลอดภัยในการขับขี่รถบนท้องถนนและตระหนักถึงความสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ส่วนหนึ่งของสาเหตุเกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์ที่มีความประมาทเลินเล่อ รวมทั้งการละเลยไม่ตรวจสอบสภาพรถให้อยู่ในภาวะที่สมบูรณ์ต่อการใช้งาน จึงได้มีการจัดทำโครงการ "เปลี่ยนไฟท้ายฟรี ช่วยชีวิปลอดภัย" เพื่อความปลอดภัย ของประชาชน

"ห่วงใยทุกชีวิต เป็นมิตรทุกเส้นทาง"

การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยจราจรทางถนน โดยการสร้างจิตสำนึกในการขับขี่ปลอดภัยการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร รวมทั้งการมีน้ำใจแก่เพื่อนร่วมทางบนท้องถนน ตามอัตลักษณ์ของสังคมไทยจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องสร้างวินัยจราจรโดยเริ่มต้นที่เด็กและเยาวชนเป็นสิ่งสำคัญ กองบังคับการตำรวจทางหลวง ที่มุ่งเน้นการให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนจึงได้ตั้ง "ศูนย์เรียนรู้จราจรจิตอาสาตำรวจทางหลวงที่ถนนห่วงใยทุกชีวิต" ตั้งอยู่ที่อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีนโยบายที่จะพัฒนาบุคคลและงานในหน้าที่อย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นการรองรับการปฏิบัติหน้าที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้น กองบังคับการตำรวจทางหลวง จึงได้จัดทำ โครงการฝึกอบรมสร้างเสริมเครือข่ายภาคประชาชนเพื่อเป็นแนวร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมและคอยช่วยเหลือ สนับสนุนในการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจทางหลวง และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยการจราจรและให้การบริการประชาชนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนบนทางหลวง ได้มีศักยภาพที่ดียิ่งขึ้น ประชาชนที่เข้ามาเป็นอาสาจราจรของตำรวจทางหลวง สามารถนำองค์ความรู้ไปถ่ายทอดให้ประชาชนทั่วไปทราบถึงภารกิจของตำรวจทางหลวงและเพื่อให้เกิดความเข้าใจ ลดความหวาดระแวง มีความรู้สึกที่ดีกับตำรวจทางหลวง อีกทั้งมุ่งเน้นให้อาสาจราจรทุกนาย ปรับเปลี่ยนทัศนคติของตนเอง ให้เกิดอุดมการณ์ที่ดีในการแสวงหาความร่วมมือจากภาคประชาชนและการเข้าไปมีส่วนร่วมกับชุมชน หรือฝ่ายปกครองท้องถิ่น เมื่ออาสาจราจรทุกนายปฏิบัติหน้าที่ได้ตามอุดมการณ์และวิสัยทัศน์ดังกล่าวข้างต้น จะทำให้เกิดผลสำเร็จในการบริการประชาชนอย่างแท้จริงและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

"ห่วงใยทุกชีวิต เป็นมิตรทุกเส้นทาง"

ระบบจัดการที่มีประสิทธิภาพ

กองบังคับการตำรวจทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อยป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมทั่วราชอาณาจักร และปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดทางอาญาบนทางหลวงและทางพิเศษต่าง ๆ รวมทั้งความผิดอื่นที่เกี่ยวเนื่องทั่วราชอาณาจักร

ดังนั้น เพื่อให้การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมบนทางหลวงในภาพรวมของกองบังคับการตำรวจทางหลวงให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและสอดคล้องกับวิสัยทัศน์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ คือ "เป็นองค์กรบังคับใช้กฎหมายที่นำสมัย ในระดับมาตรฐานสากล เพื่อให้ประชาชนเชื่อมั่นศรัทธา" กองบังคับการตำรวจทางหลวง จึงได้จัดตั้ง ศูนย์บริหารและจัดการจราจร (Traffic Control Center) เพื่อบริหารสั่งการจราจร โดยมีการเชื่อมโยงภาพจากกล้อง CCTV ที่ติดอยู่ตามจุดต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อความสะดวกในการบริหารสั่งการจราจร มีสายด่วน 1193 ไว้คอยแจ้งเบาะแส เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างทันท่วงที และ"ศูนย์ปฏิบัติการตรวจสอบและเฝ้าระวังรถต้องสงสัย (Suspect Vehicle Command Center : SVCC) กองบังคับการตำรวจทางหลวง" โดยนำระบบการแจ้งเตือนรถเฝ้าระวังด้วยระบบอ่านแผ่นป้ายทะเบียนอัตโนมัติ (License plate Recognition And Alarm) มาติดตั้งบนทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งระบบจะแจ้งเตือนเมื่อพิสูจน์ทราบว่าเป็นรถต้องสงสัยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจเฝ้าระวังอยู่ผ่านแอปพลิเคชันไลน์ (Line) ทำให้หน่วยงานในสังกัดกองบังคับการตำรวจทางหลวงสามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ นำไปสู่ความเชื่อมั่นและศรัทธาของประชาชนที่มีต่อตำรวจเพิ่มมากขึ้น

ด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม

มีการปราบปรามผู้กระทำความผิดตาม พ.ร.บ.ต่าง ๆ ที่ใช้ทางหลวงเป็นทางผ่านอย่างต่อเนื่อง เช่น การลักลอบขนแรงงานต่างด้าว การลักลอบขนยาเสพติด การลักลอบขนเคลื่อนย้ายซากสัตว์ การลักลอบขนสินค้าทางการเกษตร การจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด รวมถึงการจับผู้ที่ได้กระทำความผิดต่าง ๆ แล้วใช้ทางหลวงในการหลบหนี

ผลการจับกุม 10 ข้อหาหลัก

ผลการจับกุม พ.ร.บ.ทางหลวงและ พ.ร.บ.จราจรทางบก (10 ข้อหาหลัก)
ของ บก.ทล. ประจำปีงบประมาณ 2564 (พ.ศ.2563 - ก.ย.2564)

เดือน/ปี	ขณะวิ่ง	ขอตรวจใบขับขี่	จับรถในขณะมาตรา	ไม่สวมหมวกนิรภัย	ไม่คาดเข็มรัดนิรภัย	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	อุปกรณ์ไม่ครบถ้วน	ฝ่าฝืนกฎจราจร	ถอนตร	ใช้โทรศัพท์ขับรถ	รวม
พ.ค.2563	199,600	175	0	375	307	282	195	17,958	238	150	219,280
พ.ย.2563	203,998	114	7	194	137	169	120	23,979	191	59	228,968
ธ.ค.2563	206,403	139	29	246	173	192	307	14,964	220	60	222,733
ม.ค.2564	342,078	53	57	117	62	76	54	20,771	71	118	363,457
ก.พ.2564	441,237	21	4	124	53	98	100	21,480	75	32	463,226
มี.ค.2564	480,027	17	100	151	142	294	127	20,022	180	43	501,105
เม.ย.2564	399,043	6,176	262	524	435	851	390	20,693	513	200	429,087
พ.ค.2564	407,857	8,725	8	260	476	1,078	397	38,947	518	191	458,457
มิ.ย.2564	380,572	11,863	18	613	729	977	739	41,756	451	257	437,535
ก.ค.2564	395,753	1,021	9	280	464	815	683	43,318	275	185	442,801
ส.ค.2564	368,369	1,090	2	247	438	566	603	48,406	255	181	420,157
ก.ย.2564	379,339	1,476	2	312	503	1,053	601	46,108	259	211	429,864
รวม	4,204,276	30,470	478	3,443	3,921	6,451	4,316	358,402	3,224	1,669	4,616,650

"ห่วงใยทุกชีวิต เป็นมิตรทุกเส้นทาง"

จุดให้บริการประชาชนผู้ใช้ทาง

ปัจจุบันเรามี 41 สถานี 201 หน่วยบริการประชาช ซึ่งครอบคลุมทั่วประเทศ เพื่อเป็นจุดแวะพักให้กับประชาชน เป็นจุดพักรถที่มีห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ ห้องนอน จุดเติมลม และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่พร้อมดูแลรับใช้ประชาชนตลอด 24 ชั่วโมง

ช่องทางติดต่อ

กองบังคับการตำรวจทางหลวง 2/486 ถ.ศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ
โทร 0-2354-6007 แฟ็กซ์ 0-2354-6021 0-2354-6012 LINE ID : @highway1193

ห่วงใยทุกชีวิต เป็นมิตรทุกเส้นทาง
www.highway.police.go.th

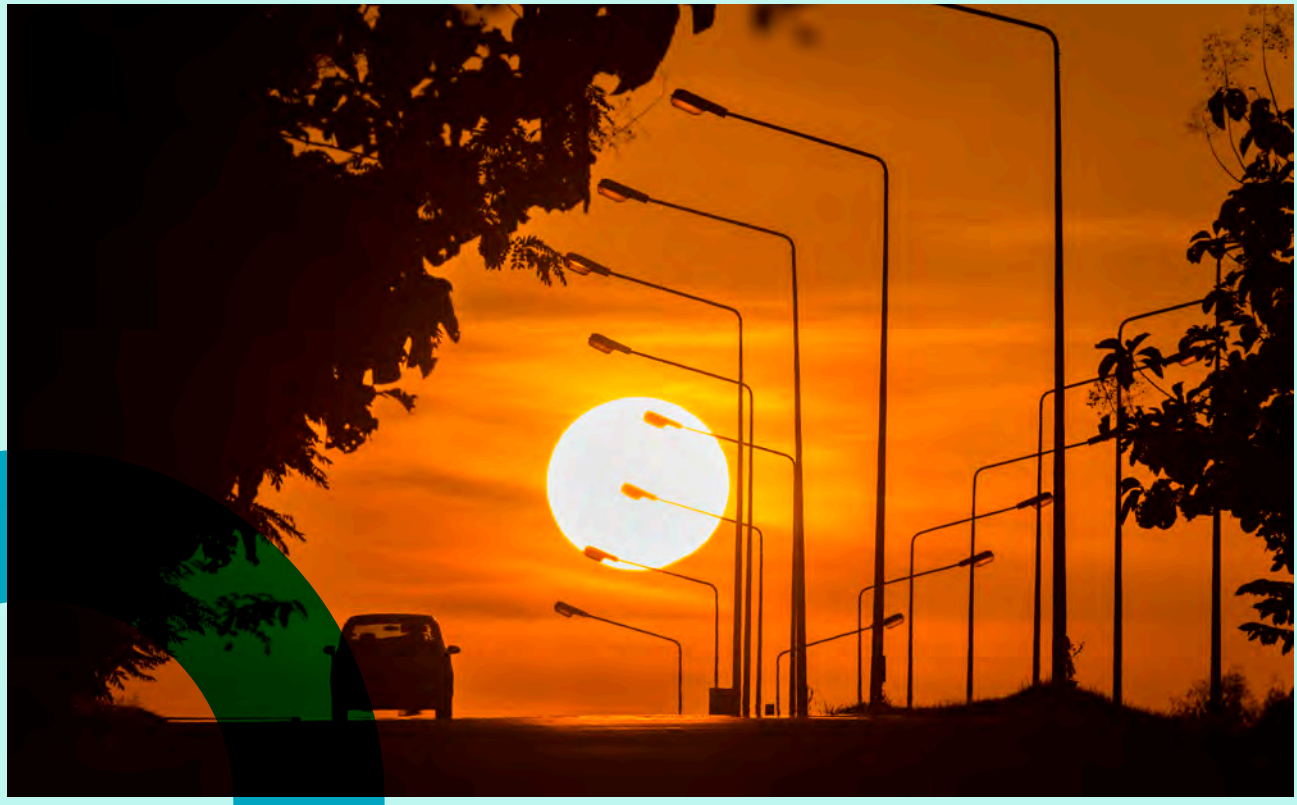
ตำรวจทางหลวง
www.highway.police.go.th

1193

ผลงานที่โดดเด่นของสำนักกฎหมาย ในปีงบประมาณ 2564

การพัฒนาโครงข่ายทางหลวง เป็นภารกิจสำคัญที่กรมทางหลวง มุ่งมั่นพัฒนาเส้นทางให้มีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย เพื่อเป็นโครงข่ายหลักของการเดินทางและขนส่งทางถนน ที่มีประสิทธิภาพ

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เป็นโครงข่ายทางหลวงพิเศษโดยเป็นเส้นทางหลักที่มีความสำคัญต่อระบบการคมนาคมการเดินทาง และท่องเที่ยว โดยเชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑลไปยังพื้นที่ภาคตะวันออก และเข้าสู่พื้นที่ที่เป็นแหล่งธุรกิจภาคการผลิต ประกอบด้วยอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมรถยนต์ และชิ้นส่วนอุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์เหล็ก/โลหะ ในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมของจังหวัดชลบุรีและจังหวัดระยองและเขตส่งเสริมเขตลงทุนที่ 2 ของ BOI รวมถึงธุรกิจเกี่ยวกับศูนย์กระจายสินค้าที่มีอยู่จำนวนมากตามแนวเส้นทาง ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 รวมไปถึงภาคการส่งออก โดยมีท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยจะพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็น World Class Port ซึ่งการรองรับปริมาณการขนส่งดังกล่าวจะผ่าน ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เป็นทางหลัก ด้วยบทบาทของทางหลวงพิเศษดังกล่าวที่จะต้องรองรับการพัฒนาในพื้นที่ที่มีอิทธิพลทั้งภาค การท่องเที่ยว ภาคการผลิต ภาคการส่งออกที่สำคัญ รวมถึงแหล่งชุมชนที่อยู่อาศัย ทำให้ปริมาณการจราจรบนทางหลวงจึงมีจำนวนเพิ่มขึ้น



การจัดเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ตอนกรุงเทพมหานคร - เมืองพัทยา อาศัยอำนาจตามกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตอนกรุงเทพมหานคร - เมืองพัทยา พ.ศ. 2561

การเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงพัทยา - มาบตาพุด อาศัยอำนาจตามกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตอนบ้านหนองปรือ - บ้านฉาง พ.ศ. 2558

กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ช่วงพัทยา - มาบตาพุด (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ช่วงบ้านหนองปรือ - บ้านฉาง และทางแยกไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 บ้านอำเภอ) แล้วเสร็จ พร้อมเปิดให้บริการเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเดียวกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ช่วงกรุงเทพมหานคร - เมืองพัทยา ซึ่งเปิดให้บริการอยู่เดิม โดยกำหนดให้มาบประชันเป็นจุดเชื่อมต่อโครงการ

ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับการควบคุม การเข้าออกทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ในตำแหน่ง ที่จัดทำไว้และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ ยานยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ในการตรวจสอบอัตราค่าธรรมเนียม สำนักกฎหมายจึงได้แก้ไขปรับปรุงกฎกระทรวงทั้งสองฉบับดังกล่าวข้างต้น โดยให้รวมเป็นฉบับเดียวกันโดยกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง เสียใหม่ เสนอไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอให้คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนในการเสนอกฎหมาย

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้ดำเนินการนำกฎกระทรวงยกเว้นค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง พ.ศ. 2564 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 138 ตอนที่ 4 ก วันที่ 22 มกราคม 2564 แล้ว ซึ่งกฎกระทรวงดังกล่าวเป็นการปรับปรุงและกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงหมายเลข 7 ให้สอดคล้องกับการควบคุมการเข้าออกทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ในตำแหน่งที่ได้จัดทำไว้

งานประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร

งานประชาสัมพันธ์นับได้ว่ามีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงานของกรมทางหลวงให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นสื่อกลางระหว่างกรมทางหลวงกับประชาชน โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารกรมทางหลวงให้ประชาชนรับทราบ เสริมสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างองค์กรกับประชาชน ตลอดจนสร้างความร่วมมือการสนับสนุนจากประชาชนผ่านสื่อต่าง ๆ

ในปีงบประมาณ 2564 การดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ภารกิจของกรมทางหลวง ในด้านต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้

1. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อโทรทัศน์

ดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่งานของกรมทางหลวงผ่านทางสื่อโทรทัศน์ รายการเช้านี้ประเทศไทยผ่านทางสถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5

2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อวิทยุ

ดำเนินการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลกิจกรรมโครงการตามยุทธศาสตร์และภารกิจของกรมทางหลวงทางสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย กรมประชาสัมพันธ์และสถานีวิทยุคลื่น ต่าง ๆ เช่น จส.100 MHz, สวพ.91 FM 91.0 MHz เป็นต้น

3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อสิ่งพิมพ์

ดำเนินการเผยแพร่ภารกิจของกรมทางหลวงผ่านทางหนังสือพิมพ์รายวัน รายสัปดาห์และนิตยสารต่างๆ ตลอดจนจัดทำแผ่นพับเผยแพร่การดำเนินการต่างๆ ของกรมทางหลวง และจัดทำวารสารทางหลวงสัมพันธ์ รวมทั้งหนังสือรายงานประจำปี

4.การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์

ดำเนินการประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่างๆของกรมทางหลวงผ่านสื่อออนไลน์ต่างๆที่สามารถครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายได้ทั่วถึง เช่น เว็บไซต์, เฟสบุ๊ค, แอพพลิเคชั่น G-NEWS

5.การสัมภาษณ์

ดำเนินการจัดให้ผู้บริหารสัมภาษณ์ผ่านสื่อมวลชนสาขาต่างๆ ในผลการดำเนินงานโครงการสำคัญ ๆ ของกรมทางหลวง การชี้แจงข้อเท็จจริงต่างๆตามนโยบายรัฐบาลในรูปแบบ IA- IRChat และ Fake News

5. งานโสตทัศนูปกรณ์และนิทรรศการ

ดำเนินการบันทึกภาพและผลิตสื่อสิ่งพิมพ์/กราฟฟิก ตลอดจนจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานอื่น ๆ ที่ขอความร่วมมือ โดยจัดทำป้ายคัทเอาท์ จัดนิทรรศการ จัดทำคลังภาพเพื่อบริการสืบค้นภาพถ่าย

6. จัดกิจกรรมเนื่องในวาระต่าง ๆ

เข้าร่วมกิจกรรมกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงเนื่องในวันครบรอบ เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างองค์กร

การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวง เพื่อมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

การบริหารจัดการงบประมาณด้วยระบบสนับสนุนการตัดสินใจและการวิเคราะห์ข้อมูลหลายมิติ (Decision Support System and Business Intelligence)

ระบบสารสนเทศประมวลผลธุรกรรม (Transaction Processing Systems : TPS)

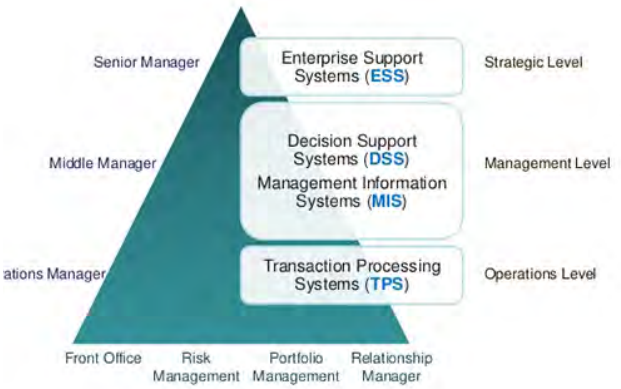
ระบบที่มีการประมวลผลที่รวดเร็ว ลดค่าใช้จ่าย และ ทำหน้าที่รวบรวม บันทึกข้อมูลในแฟ้มข้อมูล หรือฐานข้อมูล และประมวลผลข้อมูลที่เกิดจากการทำธุรกรรมและการปฏิบัติงานประจำ ขององค์การเพื่อนำไปจัดทำระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลนั้นๆ การประมวลผลข้อมูลของ TPS แบ่งเป็น 2 ประเภท 1) การประมวลผลแบบกลุ่ม 2) การประมวลผลแบบทันที

ระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการ (Management Information Systems : MIS)

จัดทำรายงานในรูปแบบที่แตกต่างกัน สามารถจำแนกได้เป็น 4 ประเภท คือ 1) รายงานที่จัดทำตามระยะเวลาที่กำหนด 2) รายงานสรุป 3) รายงานที่จัดทำตามเงื่อนไขเฉพาะ 4) รายงานที่จัดทำตามต้องการ

ระบบสนับสนุนการตัดสินใจ (Decision Support System)

ระบบสนับสนุนการตัดสินใจ คือ ระบบคอมพิวเตอร์ที่ประกอบด้วยข้อมูลและแบบจำลองในการ ตัดสินใจที่ซับซ้อน เพื่อนำมาสนับสนุนการตัดสินปัญหาแบบกึ่งโครงสร้าง และแบบไม่มีโครงสร้าง เป็นเครื่องมือที่มีความสำคัญต่อผู้บริหาร เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีรูปแบบที่ซับซ้อน ให้มีความยืดหยุ่น ใช้งานง่าย และมีประสิทธิภาพ โดยมีการรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และการสร้างรายงานที่ซับซ้อน ซึ่งต้องมีกระบวนการประสานงานระหว่างบุคลากรกับเทคโนโลยี โดยระบบสามารถโต้ตอบข้อมูลกับผู้ใช้งานได้เป็นอย่างดี สามารถหาคำตอบได้โดยง่าย สะดวก และรวดเร็ว



รูปที่ 1 ภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณข้อมูลในธุรกิจกับบทบาทของบุคลากร

ระบบวิเคราะห์ข้อมูลหลายมิติ (Business Intelligence : BI)

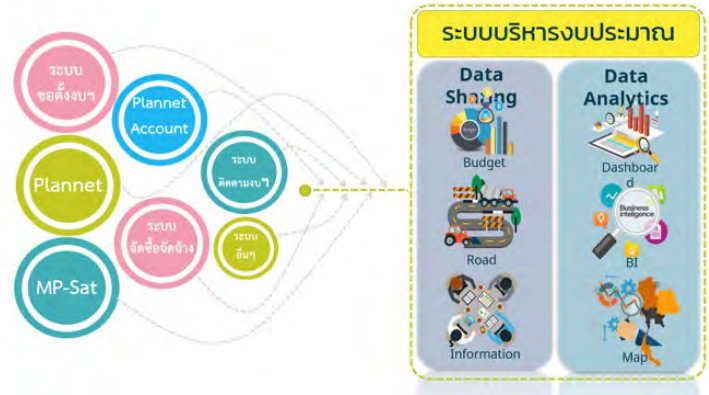
ซอฟต์แวร์ที่นำข้อมูลจากฐานข้อมูลที่มีอยู่มาจัดทำรายงานในรูปแบบรายงาน กราฟ ตารางสรุป และบทวิเคราะห์ ที่เหมาะสมกับมุมมองทางการดำเนินงานขององค์กร และตรงตามความต้องการของกลุ่มผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจตัดสินใจ การวิเคราะห์ข้อมูลจะอยู่ในรูปแบบหลายมิติเข้าใจง่าย ซึ่งสามารถทำให้ดูข้อมูลแบบเจาะลึกได้

ในการสร้าง Business Intelligence (BI) นั้น วัตถุดิบที่สำคัญคือ “ข้อมูล” ในระหว่างปฏิบัติงานมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและซอฟท์แวร์การจัดการฐานข้อมูลเข้ามาสนับสนุนการดำเนินงานต่าง ๆ ข้อมูลจะถูกรวบรวมไว้ตลอดเวลา เรียกข้อมูลสะสมเหล่านี้ว่า ระบบสารสนเทศประมวลผลธุรกรรม (Transaction Processing Systems : TPS) คือประวัติและสถิติทั้งหมด ซึ่งสามารถนำข้อมูลเหล่านี้มาตกผลึกและกลั่นกรอง สรุปภาพรวมมิติต่าง ๆ และนำมาใช้เพื่อแสดงรายงานสรุปภาพรวมแนวโน้มในด้านต่าง ๆ ใช้ในการวิเคราะห์หาจุดที่ต้องแก้ไขปรับปรุง รวมถึงการพยากรณ์คาดการณ์เหตุการณ์ล่วงหน้าที่กำลังจะเกิดขึ้น เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจให้กับผู้บริหารได้

จากการสำรวจพบว่าโดยส่วนใหญ่มีระบบสำหรับบริหารจัดการแต่ละส่วนแล้ว แต่ยังขาดระบบสำหรับการขอตั้งงบประมาณ ระบบติดตามงานครุภัณฑ์และงานจ้างที่ปรึกษา อีกทั้งยังขาดระบบสรุปข้อมูลเชิง Dashboard และการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกสำหรับผู้ปฏิบัติงานขั้นสูงและผู้บริหาร

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศจึงได้พัฒนาระบบงานต่าง ๆ ตามแนวทางการพัฒนาระบบสนับสนุนการตัดสินใจ (Decision Support System) ซึ่งจะต้องมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการงบประมาณทั้งหมดรวบรวมข้อมูลจากทุกแหล่งข้อมูล ผ่านกระบวนการ ETL และนำเสนอในรูปแบบรายงาน กราฟ ตารางสรุป และบทวิเคราะห์ ที่เหมาะสมกับมุมมองของผู้บริหาร ดังนี้

รูปที่ 2 ETL (Extract-Transform-Load) กระบวนการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ



รูปที่ 3 ภาพรวมการพัฒนาระบบบริหารจัดการงบประมาณประจำปี กรมทางหลวง

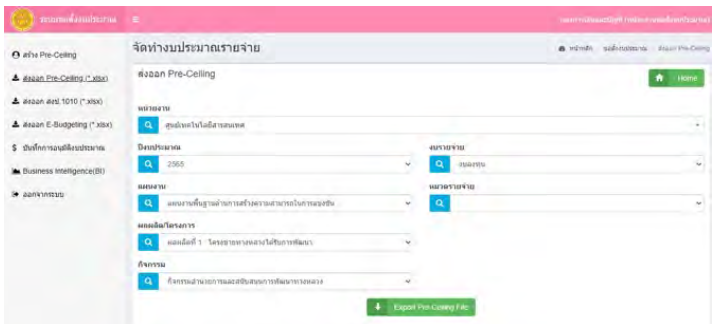
การพัฒนาระบบงานสำหรับบริหารจัดการงบประมาณประจำปี กรมทางหลวง

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กองการเงินและบัญชี สำแผนงาน สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักอำนวยความปลอดภัย ได้ทำการวิเคราะห์แหล่งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการงบประมาณประจำปี ประกอบด้วยข้อมูลแยกประเภทได้พอสังเขป ดังนี้

1. ข้อมูลโครงการก่อสร้างทางและสะพานขนาดใหญ่
2. ข้อมูลโครงการก่อสร้างทางและสะพานขนาดเล็ก
3. ข้อมูลโครงการบำรุงรักษาทางและสะพาน
4. ข้อมูลโครงการอำนวยความปลอดภัย
5. ข้อมูลโครงการอาคารและสิ่งก่อสร้าง
6. ข้อมูลโครงการครุภัณฑ์
7. ข้อมูลโครงการจ้างที่ปรึกษา
8. ข้อมูลการขอตั้งงบประมาณประจำปี
9. ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้าง
10. ข้อมูลแผน/ผลการดำเนินโครงการ
11. ข้อมูลแผน/ผลการเบิกจ่ายงบประมาณ

ระบบขอตั้งงบประมาณประจำปี

ระบบงานสำหรับบันทึก ตรวจสอบ และรวบรวมรายการการขอตั้งงบประมาณ (Pre-Ceiling) จากหน่วยงานต่าง ๆ ผ่านการกำกับดูแลของหน่วยงานขอตั้งงบประมาณ 4 หน่วยงาน คือ สำนักแผนงาน สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักอำนวยความปลอดภัย กองการเงินและบัญชี ในรูปแบบ Web Base Application สามารถสรุปรายงาน สงป.1010 และรายงานการขอตั้งงบประมาณตามแบบฟอร์มของสำนักงบประมาณ ในรูปแบบ Excel พร้อมทั้งสามารถนำเข้าข้อมูลผ่านระบบ e-Budgeting ได้โดยอัตโนมัติ สะดวก รวดเร็ว และลดขั้นตอน ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้เป็นอย่างดีและมีประสิทธิภาพ

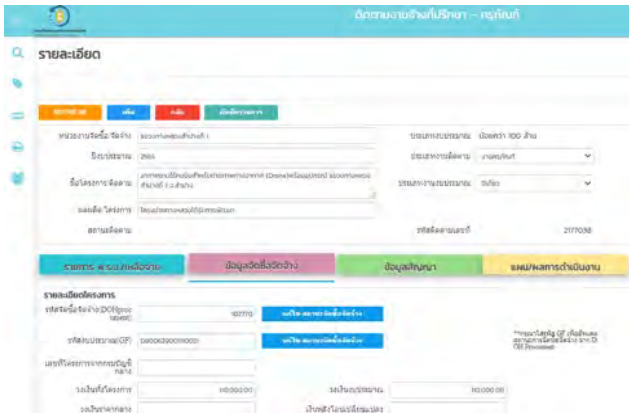


รูปที่ 4 ภาพระบบขอตั้งงบประมาณ

รูปที่ 5 ภาพรายการการขอตั้งงบประมาณ (Pre-Ceiling) ในรูปแบบ Excel

ระบบติดตามงบประมาณงานจ้างที่ปรึกษาและครุภัณฑ์

สำหรับบริหารจัดการ กำกับ ดูแล และติดตามสถานะการจัดซื้อจัดจ้าง ผลดำเนินงาน รายการงบประมาณประจำปี และงบประมาณเหลือจ่าย หมวดงานครุภัณฑ์และงานจ้างที่ปรึกษา ในรูปแบบ Web Base Application สนับสนุนการติดตามและเร่งรัดผลการเบิกจ่าย เก็บรวบรวมผลการดำเนินงาน นำมาจัดทำรายงานเสนอต่อผู้บริหาร ช่วยแบ่งเบาภาระเจ้าหน้าที่ ลดเวลาในการปฏิบัติงาน

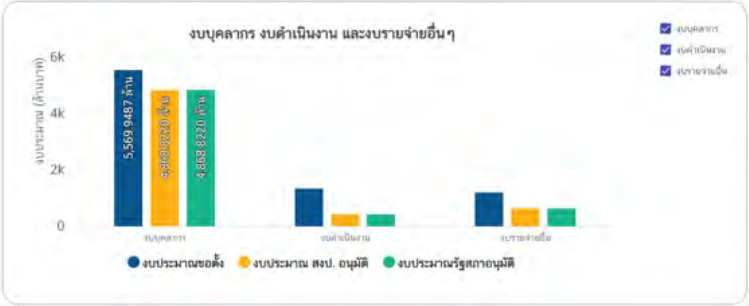


รูปที่ 6 ภาพระบบติดตามงบประมาณงานจ้างที่ปรึกษาและครุภัณฑ์

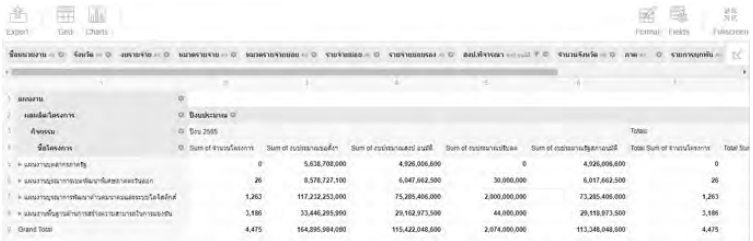
ระบบบริหารงบประมาณ สำหรับผู้บริหาร

ระบบสนับสนุนการตัดสินใจ (Decision Support System : DSS) และการวิเคราะห์ข้อมูลหลายมิติ (Business Intelligence : BI) โดยการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ทั้งข้อมูลเชิงปฏิบัติงาน และข้อมูลเชิงฐานข้อมูล ผ่านกระบวนการจัดเตรียมข้อมูลและนำเข้าข้อมูล (Extract-Transform-Load : ETL) และเชื่อมโยงข้อมูลผ่าน Web Service รวบรวมข้อมูลมาประมวลผลวิเคราะห์และจัดทำตารางข้อมูลเพื่อพร้อมสำหรับการนำเสนอรูปแบบรายงาน กราฟ ตารางสรุป และบทวิเคราะห์ ที่เหมาะสมกับเหตุการณ์ ขั้นตอน และกิจกรรมตามกระบวนการงบประมาณแผ่นดินในหลากหลายมิติมุมมองของผู้บริหารในการพิจารณาตัดสินใจตามสถานการณ์ และเหตุการณ์ได้อย่างทันท่วงที ดังนี้

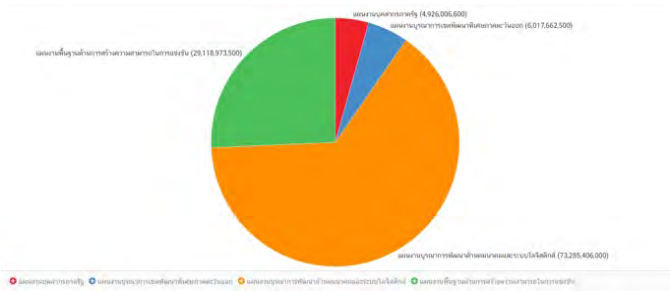
- งบประมาณฯ ย้อนหลัง เพื่อทบทวนและวางแผนการขอตั้งงบประมาณรายจ่ายในปีปัจจุบัน
- ใช้สำหรับชี้แจง และตอบข้อซักถามสำนักงบประมาณสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาทั้งในภาพรวมและในส่วนรายละเอียดต่าง ๆ
- ใช้สำหรับตรวจสอบรายละเอียดแผนงานที่ได้รับการอนุมัติ และไม่ได้รับการอนุมัติจากสำนักงบประมาณ สภาผู้แทนราษฎร และวุฒิสภา
- ใช้สำหรับติดตามสถานะการจัดซื้อจัดจ้าง การดำเนินโครงการ การเบิกจ่ายงบประมาณ



รูปที่ 8 ภาพเปรียบเทียบงบประมาณขอตั้ง งบประมาณ สงป. พิจารณาและงบประมาณที่ได้รับการอนุมัติ



รูปที่ 9 ภาพแสดงตารางการวิเคราะห์งบประมาณผ่านระบบ Business Intelligence (BI)

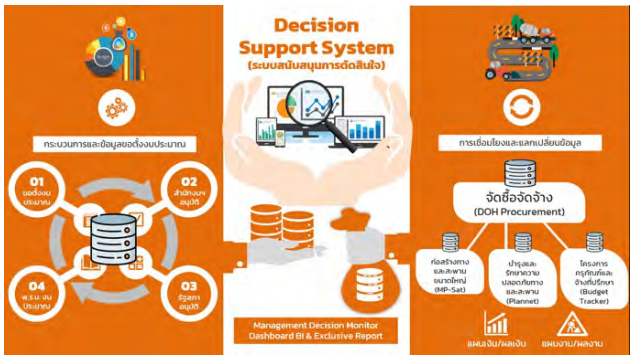


รูปที่ 10 ภาพแสดงกราฟการวิเคราะห์งบประมาณผ่านระบบ Business Intelligence (BI)

บทสรุป

การบริหารจัดการงบประมาณประจำปีของกรมทางหลวง มีการดำเนินการที่สอดคล้องกับกระบวนการบริหารงบประมาณแผ่นดิน ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการดำเนินงานเพื่อบรรลุตามวัตถุประสงค์ และเป้าหมาย ที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้การบริหารจัดการงบประมาณจะเกิดประสิทธิภาพสูงสุดนั้น จำเป็นต้องมีเทคนิค เครื่องมือและเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาสนันสนุนการดำเนินงานในส่วนของการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และประมวลผลข้อมูลให้สามารถแสดงในรูปแบบที่หลากหลาย และช่วยผู้บริหารตัดสินใจในภาระกิจสำคัญต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว ฉับไว และทันสถานการณ์

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศพิจารณาแล้วพบว่า เทคโนโลยี ระบบสนับสนุนการตัดสินใจ (Decision Support System : DSS) และการวิเคราะห์ข้อมูลหลายมิติ (Business Intelligence : BI) สามารถตอบสนองการดำเนินการในส่วนนี้ได้เป็นอย่างดี จึงได้พัฒนาระบบงานสำหรับบริหารจัดการงบประมาณในส่วนต่าง ๆ ขึ้นเพื่อลดขั้นตอน เพิ่มความ สะดวก รวดเร็ว คล่องตัว และสามารถออกรายงาน เพื่อใช้สำหรับการวิเคราะห์การขอตั้งงบประมาณ การติดตามสถานการณ์จัดซื้อจัดจ้าง การติดตามโครงการ และการติดตามการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปี ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



รูปที่ 11 ภาพรวมแสดงระบบสนับสนุนการตัดสินใจ (Decision Support System : DSS) ด้านการบริหารจัดการงบประมาณรายจ่ายประจำปี กรมทางหลวง

รูปที่ 12 ภาพรวมแสดงรายละเอียด ผลลัพธ์ ประโยชน์ และปัจจัยแห่งความสำเร็จ ของระบบสนับสนุนการตัดสินใจ (Decision Support System : DSS) ด้านการบริหารจัดการงบประมาณรายจ่ายประจำปี กรมทางหลวง

ประมวลภาพการช่วยเหลือประชาชน ที่ได้รับผลกระทบจากพายุโซนร้อน “เตี้ยนหมู่”

KK 3
KK 3

2ฒบ 8669

วมช่วยเหลือประชาชน
ผู้ที่ประสบอุทกภัย

คณะผู้จัดทำ

1. นายไพฑูรย์	พงษ์ชวลิต	ประธานกรรมการ
2. นายปิยพงษ์	จิวัฒนกุลไพศาล	กรรมการ
3. นายสมบูรณ์	เทียนธรรมชาติ	กรรมการ
4. นายสว่าง	บูรณธนานุกิจ	กรรมการ
5. นายประจักษ์	ปัญญาเลย	กรรมการ
6. นายอิทธิวัตร์	กฤษณะวณิช	กรรมการ
7. นายพงศกร	จุลละโพธิ	กรรมการ
8. นายสืบพงษ์	ไพศาลวัฒนา	กรรมการ
9.นายพลเทพ	เลิศวรวนิช	กรรมการ
10.นายโกสินทร์	เจติยานนท์	กรรมการ
11.นายดนัย	เรืองสอน	กรรมการ
12.ผู้อำนวยการสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน		กรรมการ
13.นายธีรพล	สมุทระประภูต	กรรมการ
14.ผู้อำนวยการสำนักเครื่องกลและสื่อสาร		กรรมการ
15.นายเด่นชัย	เอี่ยมสุวรรณ	กรรมการ
16.นายภูวนัย	ไพบูลย์สิน	กรรมการ
17.พล.ต.ต. เอกราช	ลิ้มสังกาศ	กรรมการ
18. นางสาวชนานันท์	จุละจาริตต์	กรรมการ
19.นางเพ็ญทิพย์	จิรธรรมประดับ	กรรมการ
20.นายพงษ์พันธ์	จั่นเงิน	กรรมการ
21.นายธนศักดิ์	วงศ์ธนากิจเจริญ	กรรมการ
22.นายเทพฤทธิ์	แก้วบุญมี	กรรมการ
23.นายบุญเกื้อ	มาเสนาะ	กรรมการ
24.นายอลงกรณ์	พรหมศิลป์	กรรมการ
25.นายนิพันธ์	ใหญ่อรุณ	กรรมการและเลขานุการ
26.นางเอี่ยมอนงค์	เพชราวุธ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
27.นางนงลักษณ์	กรัณย์พิสิฐ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
28.นายเปรียบ	ดุลยเภรี	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
29.น.ส.วิกานดา	สิงหวัฒนศิริ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
30.น.ส.สุนทรีย์	เกิดสมบุญ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
31.นางฐิติลักษณ์	กล่อมกำเนิด	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
32.น.ส.อรวรรณ	แสงจันทร์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
33.นายปพน	อินนุพัฒน์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

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

Website : www.doh.go.th

พิมพ์ที่ : บริษัท ทีทีพี อินโนเวชั่น จำกัด
201/6 ซอย รามคำแหง 110 ถนนรามคำแหง
แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพฯ 10240
โทรศัพท์ 0 2373 3805