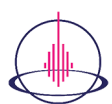




โครงการศึกษาทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564 ตามบริบทของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563-2565)



คำนำ

การจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้บริหารได้ใช้เป็นคู่มือในการกำกับ ติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเป็นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของทางราชการให้หน่วยงานต่าง ๆ และประชาชนทั่วไปสามารถตรวจสอบได้ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ซึ่งแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) ของกรมทางหลวงฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี โดยได้รับความแนะนำจากผู้บริหาร หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และได้รับความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบโครงการในการจัดทำเอกสารแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมให้เป็นไปตามรูปแบบและแนวทางที่กำหนด

แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) ของกรมทางหลวงฉบับนี้ ประกอบด้วย รายละเอียดความสอดคล้องของแผนทั้ง 3 ระดับ ตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติราชการทั้ง 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ อีกทั้งเพื่อเป็นข้อมูลในการติดตามเร่งรัดการดำเนินงานของกรมทางหลวงให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) (ฉบับประกาศราชกิจจานุเบกษา) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

สำนักแผนงาน หวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงาน เจ้าหน้าที่ในสังกัดของกรมทางหลวง และหน่วยงานอื่น หากมีข้อบกพร่องประการใด ขอน้อมรับและสำนักแผนงานยินดีนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น

สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ตุลาคม 2564



สารบัญ

หน้า

คำนำ	ก
สารบัญ	ข
สารบัญตาราง	ง
สารบัญรูป	จ
ส่วนที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร	1
1.1 เหตุผลความจำเป็น	2
1.1.1 มติคณะรัฐมนตรี	2
1.1.2 พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562	3
1.1.3 ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580)	4
1.1.4 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	5
1.1.5 แผนการปฏิรูปประเทศ	6
1.1.6 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12	7
1.1.7 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	8
1.1.8 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)	9
1.1.9 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)	11
1.2 วัตถุประสงค์ในการจัดทำแผนปฏิบัตินโยบาย ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565)	13
1.3 กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัตินโยบาย ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565)	13
1.4 ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัตินโยบาย ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565)	14
1.5 ลักษณะสำคัญของกรมทางหลวง	16
1.5.1 ภารกิจ กรมทางหลวง	16
1.5.2 อำนาจหน้าที่ กรมทางหลวง	16
1.5.3 โครงสร้างของกรมทางหลวง	17
1.5.4 อำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ	28
1.5.5 กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง	40



สารบัญ (ต่อ)

หน้า

1.6	การวิเคราะห์สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อกรมทางหลวง	41
1.6.1	ข้อมูลพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในประเทศไทย	41
1.6.2	นิยามของทางหลวงแต่ละลำดับชั้น (Road Hierarchy)	42
1.6.3	จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค กรมทางหลวง.....	43
ส่วนที่ 2	ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560	48
2.1	ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1)	48
2.2	แผนระดับที่ 2	50
2.2.1	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	50
2.2.2	แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) (ฉบับประกาศราชกิจจานุเบกษา)	60
2.2.3	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565).....	60
2.3	แผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง	63
ส่วนที่ 3	สาระสำคัญแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) ของกรมทางหลวง.....	64
3.1	ภาพรวม.....	64
3.1.1	วิสัยทัศน์ของส่วนราชการ.....	64
3.1.2	พันธกิจของกรมทางหลวง.....	69
3.1.3	ค่านิยม.....	69
3.2	แผนปฏิบัติราชการ.....	70
3.2.1	แผนปฏิบัติราชการ เรื่องการพัฒนาระบบทางหลวง	70
3.2.2	แผนปฏิบัติราชการ เรื่องระดับการให้บริการ	72
3.2.3	แผนปฏิบัติราชการ เรื่องความปลอดภัย	73
3.2.4	แผนปฏิบัติราชการ เรื่องระบบบริหารจัดการ.....	75
3.3	ประมาณการวงเงินงบประมาณรวม (2563 – 2565)	78
ภาคผนวก ก	คำอธิบายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ที่ 1	
ภาคผนวก ข	คำอธิบายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ที่ 2	
ภาคผนวก ค	คำอธิบายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ที่ 3	
ภาคผนวก ง	คำอธิบายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ที่ 4	
ภาคผนวก จ	ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway)	



สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1	จำนวนระยะทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	42
ตารางที่ 2	สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของกรมทางหลวง	47
ตารางที่ 3	ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายของแผนย่อย และห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ที่เกี่ยวข้องกับแผนแม่บทประเด็นที่ 7	59
ตารางที่ 4	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1	71
ตารางที่ 5	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2	72
ตารางที่ 6	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3	74
ตารางที่ 7	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4	76



สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 1	ระดับแผนของยุทธศาสตร์ชาติ	2
รูปที่ 2	กรอบแนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	14
รูปที่ 3	การจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565)	14
รูปที่ 4	แนวทางจัดทำโครงการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	16
รูปที่ 5	สภาพการณ์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนนของประเทศไทย	41
รูปที่ 6	ตัวอย่างการรายงานผลการประเมินแบบองค์รวมเพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ขององค์กร	69



แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565)

ของกรมทางหลวง

ส่วนที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการกิจและบทบาทในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนงานควบคุมและดูแลรักษาทางหลวงในความรับผิดชอบ เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งกรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปลี่ยนแปลงทั้งจากภายในและภายนอก รวมถึงการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางการขับเคลื่อนประเทศทั้งนี้ จากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560 มีการจำแนกแผนเป็น 3 ระดับ ประกอบด้วยแผนระดับที่ 1 ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เป็นเป้าหมายใหญ่ในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันไปสู่เป้าหมายร่วมกัน และเป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ปี 2560 ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” เพื่อความสุขของคนไทยทุกคน แผนระดับที่ 2 ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ และแผนระดับที่ 3 ได้แก่ แผนปฏิบัติการที่มีความชัดเจนตามภารกิจของแต่ละหน่วยงานและสอดคล้องกับแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2 ซึ่งทุกหน่วยงานจะต้องจัดทำแผนปฏิบัติการของตนเอง

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) มีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแนวทางการพัฒนาระบบราชการไทย 4.0 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมทางหลวงไปสู่การปฏิบัติที่เหมาะสมกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป



1.1 เหตุผลความจำเป็น

ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2562 ให้หน่วยงานของรัฐปรับปรุงแผนระดับ 3 ประกอบกับพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 มาตรา 16 ที่ระบุให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติการของส่วนราชการ โดยจัดทำเป็นแผน 5 ปี ซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง และมาตรา 9 กำหนดให้ในวาระแรกการจัดทำแผนปฏิบัติการของส่วนราชการเป็นแผน 3 ปีโดยมีห้วงระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

1.1.1 มติคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2560 มีมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้มีการแบ่งแผนออกเป็น 3 ระดับ และกำหนดการตั้งชื่อแผนในระดับที่ 3 ให้ใช้ชื่อว่า “แผนปฏิบัติการด้าน ... ระยะที่ ... (พ.ศ. -)” เว้นแต่ได้มีการระบุชื่อแผนไว้ในกฎหมายก่อนที่จะมีมติ ครม. จึงจะสามารถใช้ชื่อแผนตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายนั้น ๆ ดังแสดงในรูปที่ 1 ซึ่งมีรายละเอียดของแผนระดับต่าง ๆ ดังนี้

ระดับของแผนตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 4 ธันวาคม 2560



หมายเหตุ : 1. นับตั้งแต่วันที่ 4 ธันวาคม 2560 ครม. มีมติกำหนดให้ตั้งชื่อแผนในระดับที่ 3 โดยใช้ชื่อว่า “แผนปฏิบัติการด้านระยะที่ ... (พ.ศ. -)” เว้นแต่ได้มีการระบุไว้ในกฎหมายก่อนที่จะมีมติ ครม. วันที่ 4 ธันวาคม 2560 เช่น พระราชบัญญัติ พระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง มติครม. เป็นต้น ได้กำหนดชื่อแผนไว้ว่า แผนแม่บทด้าน... แผนพัฒนา... หรือแผนอื่น ๆ จึงจะสามารถใช้ชื่อแผนตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายนั้น ๆ

2. สำหรับองค์การมหาชน องค์การอิสระ และรัฐวิสาหกิจ ให้ใช้ชื่อ “แผนปฏิบัติการ.....(ชื่อหน่วยงาน).....” เว้นแต่ได้มีการระบุไว้ในกฎหมายให้ใช้ชื่ออื่น

รูปที่ 1 ระดับแผนของยุทธศาสตร์ชาติ



แผนระดับที่ 1 คือ ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน อันจะก่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

แผนระดับที่ 2 เป็นแผนที่มีความสำคัญในการเป็นกลไกการถ่ายทอดและแปลงยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1) ไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมในรูปแบบของโครงการ/การดำเนินงานตามภารกิจของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องผ่านแผนระดับที่ 3 ซึ่งทุกโครงการ/การดำเนินงาน ของหน่วยงานของรัฐต้องสามารถส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของแผนแม่บทฯ (แผนระดับที่ 2) ที่เกี่ยวข้องได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยแผนระดับที่ 2 ที่มีความเกี่ยวข้องกับประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบไปด้วย 3 แผนหลัก ได้แก่ (1) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) (2) แผนปฏิรูปประเทศ (3) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565)

แผนระดับที่ 3 ประกอบด้วย แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 พ.ศ. (2560 - 2564)

1.1.2 พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ 2)

พ.ศ. 2562

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 มาตรา 4 กำหนดให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา 16 แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา 16 ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการนั้น โดยจัดทำเป็นแผน 5 ปี ซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง” และมาตรา 9 กำหนดให้ในวาระแรก การจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการเป็นแผน 5 ปีตามมาตรา 16 ให้จัดทำเป็นแผน 3 ปี โดยมีห้วงระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. 2565



1.1.3 ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580)

ยุทธศาสตร์ชาติ (ฉบับประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 13 ตุลาคม 2561) ซึ่งนับเป็นแผนระดับที่ 1 ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 65 พ.ศ. 2560 ที่กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”

เป้าหมายการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ คือ “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่าง ต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” โดยยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ พัฒนาคนในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม โดยการประเมินผลการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วย

- 1) ความอยู่ดีมีสุขของคนไทย และสังคมไทย
- 2) ชีตความสามารถในการแข่งขันการพัฒนาเศรษฐกิจและการกระจายรายได้
- 3) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ
- 4) ความเท่าเทียมและความเสมอภาคของสังคม
- 5) ความหลากหลายทางชีวภาพ คุณภาพสิ่งแวดล้อม และความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ
- 6) ประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ

การพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยเพื่อเป็นไปตามเป้าหมายจึงกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาจำนวน 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการพัฒนาศักยภาพและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้านได้จัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีแผนแม่บททั้งสิ้น 23 ประเด็นแผนแม่บท ซึ่งจะมีผลผูกพันต่อหน่วยงานของรัฐ



ที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติตาม รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บท ซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”

ยุทธศาสตร์ชาติที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรง (Direct Strategy) กับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง คือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องโดยอ้อม (Indirect strategy) ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม และยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

1.1.4 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีประกอบไปด้วย 23 ประเด็นแผนแม่บทที่สอดคล้องกับเนื้อหาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ดังนี้

- 1) ประเด็น ความมั่นคง
- 2) ประเด็น การต่างประเทศ
- 3) ประเด็น การพัฒนาการเกษตร
- 4) ประเด็น อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
- 5) ประเด็น สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว
- 6) ประเด็น การพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ
- 7) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
- 8) ประเด็น พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่และวิสาหกิจขนาดกลาง

และขนาดย่อม

- 9) ประเด็น เขตเศรษฐกิจพิเศษ
- 10) ประเด็น การปรับเปลี่ยนค่านิยมและวัฒนธรรม
- 11) ประเด็น การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต
- 12) ประเด็น การพัฒนาการเรียนรู้
- 13) ประเด็น การเสริมสร้างให้คนไทยมีสุขภาวะที่ดี
- 14) ประเด็น ศักยภาพการกีฬา
- 15) ประเด็น การเสริมสร้างพลังทางสังคม
- 16) ประเด็น การพัฒนาความเสมอภาคและส่งเสริมเศรษฐกิจฐานราก
- 17) ประเด็น การสร้างหลักประกันทางสังคม
- 18) ประเด็น การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน
- 19) ประเด็น การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ
- 20) ประเด็น การพัฒนาบริการประชาชนและการพัฒนาประสิทธิภาพภาครัฐ



- 21) ประเด็น การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- 22) ประเด็น การพัฒนากฎหมายและกระบวนการยุติธรรม
- 23) ประเด็น การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติมีประเด็นที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง ได้แก่ ประเด็น (7) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และประเด็นที่เกี่ยวข้องโดยอ้อมกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง ได้แก่ ประเด็น (2) การต่างประเทศ (5) สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว (6) การพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (9) เขตเศรษฐกิจพิเศษ และ (18) การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน

1.1.5 แผนการปฏิรูปประเทศ

ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 การปฏิรูปประเทศ กำหนดให้ดำเนินการปฏิรูปประเทศ และให้ดำเนินการปฏิรูปประเทศอย่างน้อยในด้านต่าง ๆ ให้เกิดผลตามที่กำหนด โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ ซึ่งอย่างน้อยต้องมีวิธีการจัดทำแผน การมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขั้นตอนในการดำเนินการปฏิรูปประเทศ การวัดผลการดำเนินการ และระยะเวลาดำเนินการปฏิรูปประเทศทุกด้าน และต่อมาได้มีการตราพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2560 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2560 เป็นต้น โดยกำหนดให้คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านต่าง ๆ ได้ดำเนินการจัดทำร่างแผนการปฏิรูปประเทศ 11 ด้าน โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2561 เห็นชอบร่างแผนการปฏิรูปประเทศ สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีการประชุมเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2561 รับทราบแผนการปฏิรูปประเทศเป็นที่เรียบร้อย และได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว เมื่อวันที่ 6 เมษายน 2561

ต่อมาเมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2561 มีการประกาศยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 – 2580 และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ส่งผลให้ต้องมีการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะสำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการปฏิรูปประเทศ ได้จัดทำและเสนอร่างแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) เพิ่มเติมแผนการปฏิรูปประเทศ 2 ด้าน คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาเห็นชอบแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) และรัฐสภารับทราบ จึงได้มีการประกาศแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2564 แผนการปฏิรูปประเทศด้านต่าง ๆ 13 ด้าน ประกอบด้วย



- 1) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการเมือง
- 2) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน
- 3) แผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย
- 4) แผนการปฏิรูปประเทศด้านกระบวนการยุติธรรม
- 5) แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ
- 6) แผนการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- 7) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุข
- 8) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ
- 9) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสังคม
- 10) แผนการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน
- 11) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- 12) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการศึกษา
- 13) แผนการปฏิรูปประเทศด้านวัฒนธรรม กีฬา แรงงาน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

สำหรับแผนการปฏิรูปประเทศนั้น แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็น (5) ด้านเศรษฐกิจ

1.1.6 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 เป็นแผนการพัฒนามาต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 - 11 โดยได้น้อมนำหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นปรัญชาทางการพัฒนาประเทศ โดยได้จัดทำบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ซึ่งเป็นแผนหลักของการพัฒนาประเทศ สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ของสหประชาชาติ รวมทั้งปรับโครงสร้างประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย 4.0 ตลอดจนประเด็นการปฏิรูปประเทศตามที่อธิบายข้างต้น นอกจากนั้นยังให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาทุกภาคส่วน ทั้งในระดับกลุ่มอาชีพ ระดับภาคและระดับประเทศในทุกขั้นตอนของแผนฯ อย่างกว้างขวางและต่อเนื่อง



ยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มีทั้งหมด 10 ยุทธศาสตร์ โดยมี 6 ยุทธศาสตร์ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และอีก 4 ยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยสนับสนุน ดังนี้

- 1) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
- 2) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
- 3) ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- 4) ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน
- 5) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งยั่งยืน
- 6) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย
- 7) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
- 8) ยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีวิจัย และนวัตกรรม
- 9) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
- 10) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

สำหรับยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง คือ ยุทธศาสตร์ที่ (7) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องโดยอ้อม ได้แก่ (3) การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน (4) การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (9) การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ และ (10) ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

1.1.7 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ไว้คือ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะเป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (ครอบคลุมเชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมทั่วถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทาง ขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย 4.0”

จากวิสัยทัศน์ข้างต้นจึงกำหนดเป้าประสงค์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพ และยกระดับการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง ให้มีความสะดวกและปลอดภัย โดยได้กำหนด 2 เป้าประสงค์หลักดังนี้



เป้าประสงค์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง ให้ประชาชนมีระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน ได้รับความสะดวกในการเดินทางและส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกิจกรรมทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมต่าง ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคมและทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

เป้าประสงค์ที่ 2 ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การมีระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะเป็นกลไกและเครื่องมือที่สำคัญในการลงทุนในภาคการผลิตและขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะต้นทุนการขนส่งสินค้า เป็นสัดส่วนที่สำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ซึ่งทำให้ประชาชนสามารถลดค่าใช้จ่ายและมีรายได้สูงขึ้น

ทั้งนี้ เพื่อเป็นไปตามเป้าหมายจึงกำหนดยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations And Institution)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง Technology And Innovation)

โดยยุทธศาสตร์ที่ (1) การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (2) การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง และ (5) การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ภายใต้ยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง

1.1.8 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย จัดทำขึ้นตามกรอบแนวทาง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) เพื่อบ่งชี้เป้าหมาย “การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ของภูมิภาค ก้าวสู่ความเป็นชาติการค้า และบริการ (Trading and Service Nation)” โดยการเสริมสร้าง ขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ อำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพ ผู้ประกอบการไทยสู่เวทีโลก ตลอดจนสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาค และใช้ฐานเศรษฐกิจดิจิทัล และการพัฒนานวัตกรรม ซึ่งแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) เป็นแผนต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555 - 2560) โดยได้รับมติเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ดังนี้



ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาเพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) เพื่อยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล	1.1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน 1.2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) 1.3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้
ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อยกระดับระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพได้มาตรฐานการค้าโลก (Trade Facilitation Enhancement)	2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า 2.2 พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) 2.3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ 2.4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์และส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์	3.1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ 3.2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล 3.3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ 3.4 ประเมินและติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูล เพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ประกอบด้วย (1) ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี 2563 (อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของธนาคารโลก (International Logistics Performance Index: LPI)) (2) ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าอยู่ในอันดับที่ดีขึ้น ในปี 2564 (อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศของธนาคารโลก (Trading Across Borders)) (3) ต้นทุนโลจิสติกส์คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี ในปี 2564 (สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP) และ (4) จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ เป็นร้อยละ 100 ในปี 2564



ทั้งนี้ ตามแผนปฏิบัติการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ซึ่งกำหนดโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ระบุ หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก และหน่วยงานสนับสนุนในแต่ละยุทธศาสตร์ โดยยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่า ห่วงโซ่อุปทาน ด้านกลยุทธ์ที่ 3 กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ **ซึ่งพบว่า ยุทธศาสตร์ที่ 1 มีความเกี่ยวข้องต่อแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงโดยอ้อม** สำหรับยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักในกลยุทธ์ที่ 1 ร่วมกับกระทรวงมหาดไทย และพบว่า **ยุทธศาสตร์ที่ 2 มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง** สำหรับยุทธศาสตร์ที่ 3 กระทรวงคมนาคมร่วมเป็นหน่วยงานสนับสนุน

1.1.9 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ.2563 - 2565)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ.2563 - 2565) มีความสอดคล้อง และสนับสนุน ทิศทางการพัฒนาของประเทศไทยที่ต้องการแก้ไขปัญหา และเพิ่มขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศ ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม อีกทั้งยังรองรับความท้าทายด้านต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยทั่วถึง และยั่งยืน ความสอดคล้องกับกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ภายใต้วิสัยทัศน์ของกระทรวงคมนาคม คือ “พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต ของประชาชนทุกภาคส่วนและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน” ได้กำหนดยุทธศาสตร์ ไว้ 4 ยุทธศาสตร์ ดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” – การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 2 “ปลอดภัยและมั่นคง” – การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคง ของระบบขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 “ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ” – การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่ม ขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์” – การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ



แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดเป้าหมาย และกรอบวิธีการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย และมีกระบวนการวิเคราะห์ ทบทวน และคาดการณ์ การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและพัฒนางานของกระทรวงคมนาคม ให้สามารถมุ่งเน้นบูรณาการการปฏิบัติราชการของส่วนงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกกระทรวงฯ ให้เป็นไปอย่างสอดคล้องเชื่อมโยง สามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เพื่อสนองความต้องการ ของภาครัฐและประชาชน โดยมีเป้าหมายจำนวน 6 ข้อ ประกอบด้วย

- 1) บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ
- 2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการจราจรให้เพียงพอ กับความต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคต
- 3) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐาน ให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง
- 4) ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง
- 5) ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่านิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่ง และพัฒนาขีดความสามารถในการประกอบการ
- 6) บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ

โดยยุทธศาสตร์ทั้ง 4 ด้าน มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะ 3 ปี (พ.ศ.2563 - 2565)



1.2 วัตถุประสงค์ในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565)

1.2.1 เพื่อนำเสนอสภาพการณ์ต่าง ๆ ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง อันประกอบไปด้วย ลักษณะสำคัญของกรมทางหลวง (ณ ปัจจุบัน) สภาพการณ์เปลี่ยนแปลงภายนอก ความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสภาพการณ์ของกรมทางหลวง (ได้แก่ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค)

1.2.2 เพื่อนำเสนอรายละเอียดของแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) อันประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม วัฒนธรรมองค์กร เป้าหมายการให้บริการ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ ตัวชี้วัดระดับวิสัยทัศน์พร้อมค่าเป้าหมาย และตัวชี้วัดระดับกลยุทธ์พร้อมค่าเป้าหมาย

1.2.3 เพื่อนำเสนอความเชื่อมโยงระหว่างแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) กับความรับผิดชอบของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง พร้อมทั้งรายละเอียดเบื้องต้นของการพัฒนา แผนงานโครงการที่มีความเชื่อมโยงกับประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์

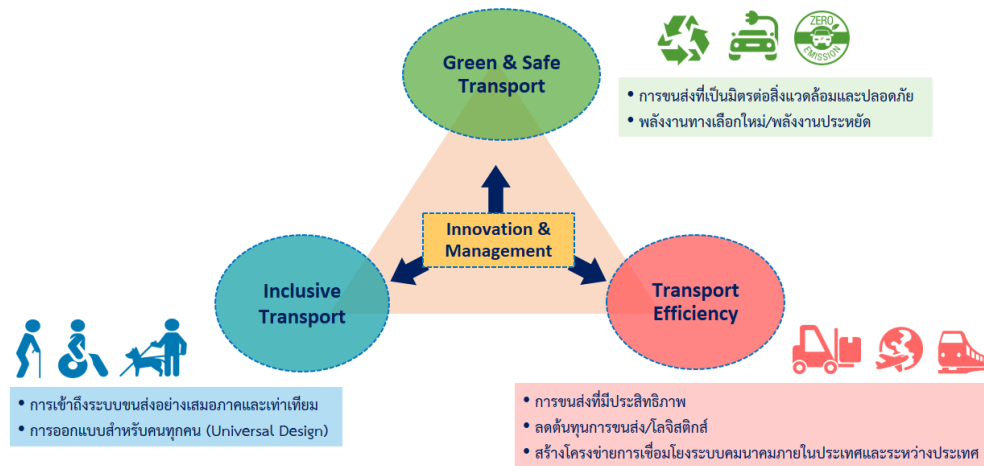
1.3 กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565)

กรมทางหลวงจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) โดยพิจารณานำกรอบแนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) มาปรับใช้ ประกอบด้วย 3 ประเด็น ดังแสดงในที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ดังรูปที่ 2 ได้แก่

- 1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)
- 2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)
- 3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusivity)

ทั้งนี้ กรอบแนวคิดในการพัฒนาทั้ง 3 ประเด็น ต้องได้รับการส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยีการวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) การบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง





ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

รูปที่ 2 กรอบแนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

1.4 ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565)

ในการประชุมคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการกรมทางหลวง ที่ประชุมมีมติเห็นชอบแนวทางการทบทวนแผนปฏิบัติการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) โดยให้จัดทำ ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Critical Factor) ตัวชี้วัด และแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมสำคัญ เพื่อสนับสนุน การขับเคลื่อนแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2 รวมถึงพิจารณานำปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ จากผลการประเมินผลแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 มาใช้ประโยชน์ ดังแสดงในรูปที่ 3



รูปที่ 3 การจัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565)



ต่อมา สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดแนวทางจัดทำโครงการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นการดำเนินการที่ริเริ่มเป็นปีแรก ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ดังนี้ (รูปที่ 4)

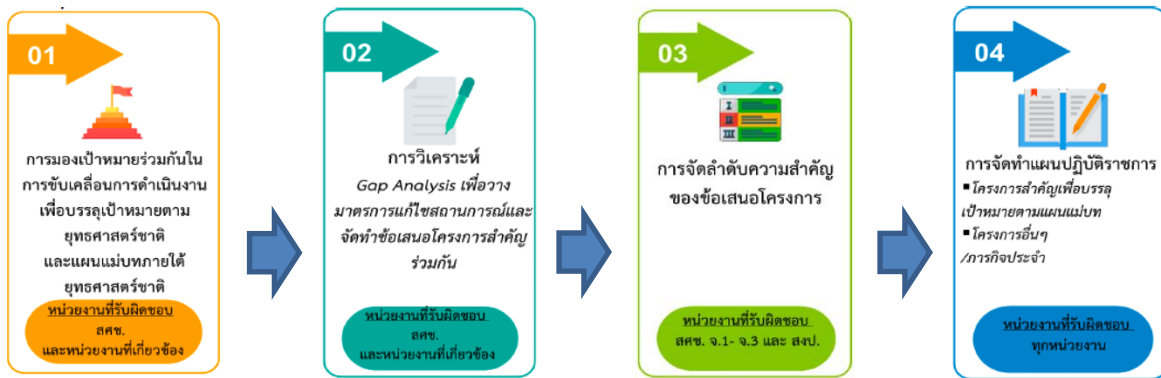
ขั้นตอนที่ 1 การมองเป้าหมายร่วมกันในการขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้หน่วยงานทราบหน่วยงานมีความเกี่ยวข้องกับเป้าหมายใดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในระดับของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย ซึ่งมีทั้งหมด 140 เป้าหมาย อันจะนำไปสู่การจัดทำแผนงาน/โครงการสำคัญ เพื่อบรรลุเป้าหมายแผนแม่บทย่อยต่อไป

ขั้นตอนที่ 2 การจัดทำโครงการสำคัญตามการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า ตั้งแต่ต้นทาง – กลางทาง – ปลายทางของเป้าหมายและช่องว่างการพัฒนาที่สามารถส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้หน่วยงานวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ตั้งแต่ต้นทาง – กลางทาง – ปลายทาง ของเป้าหมาย แผนแม่บทย่อยที่หน่วยงานเกี่ยวข้อง และจัดส่งให้ สศช. เพื่อจัดทำเป็นห่วงโซ่ความสัมพันธ์ของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ซึ่งหน่วยงานจะต้องจัดทำแผนงาน/โครงการสำคัญ ให้สอดคล้องกับ องค์ประกอบและปัจจัยของ FVCT

ขั้นตอนที่ 3 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ ตามเกณฑ์การคัดเลือกโครงการสำคัญ ที่ สศช. กำหนด โดยมีจุดเน้นว่าข้อเสนอโครงการต้องส่งผลต่อองค์ประกอบและปัจจัยของ FVCT ที่เกี่ยวข้อง และเป็นโครงการที่แผนการดำเนินงานที่ชัดเจนและเป็นไปได้จริง มีความเหมาะสมด้านงบประมาณ และก่อให้เกิดผลลัพธ์ภายในปี พ.ศ. 2565 ทั้งนี้ โครงการที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นโครงการสำคัญ จะได้รับการจัดสรรงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ต่อไป

ขั้นตอนที่ 4 การจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ตามขั้นตอนของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 ประกอบด้วยแผนปฏิบัติราชการของหน่วยงาน ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 – 2565) และแผนปฏิบัติราชการของหน่วยงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 โดยมีเนื้อหาสาระตามที่ สศช. กำหนด ทั้งนี้ แผนปฏิบัติราชการของหน่วยงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ก่อนเข้ากระบวนการจัดสรรงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ต่อไป





รูปที่ 4 แนวทางจัดทำโครงการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1.5 ลักษณะสำคัญของกรมทางหลวง

1.5.1 การกิจ กรมทางหลวง

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กำหนดให้กรมทางหลวง มีภารกิจเกี่ยวกับ “การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้าง และบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง”

1.5.2 อำนาจหน้าที่ กรมทางหลวง

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กำหนดให้กรมทางหลวงมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- 1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 2) วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บำรุงและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน
- 3) ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- 4) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

1.5.3 โครงสร้างของกรมทางหลวง

โครงสร้างของกรมทางหลวงว่าด้วย “กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558” ได้แบ่งส่วนราชการของกรมทางหลวง (อันประกอบไปด้วย กอง ศูนย์ สำนัก และแขวง) ออกเป็น 40 หน่วยงานได้แก่

- (1) สำนักงานเลขานุการกรม
- (2) กองการเงินและบัญชี
- (3) กองการเจ้าหน้าที่
- (4) กองการพัสดุ
- (5) กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- (6) กองฝึกอบรม
- (7) แขวงทางหลวง ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด
- (8) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
- (9) สำนักกฎหมาย
- (10) สำนักก่อสร้างทางที่ 1
- (11) สำนักก่อสร้างทางที่ 2
- (12) สำนักก่อสร้างสะพาน
- (13) สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- (14) สำนักงานทางหลวงที่ 1
- (15) สำนักงานทางหลวงที่ 2
- (16) สำนักงานทางหลวงที่ 3
- (17) สำนักงานทางหลวงที่ 4
- (18) สำนักงานทางหลวงที่ 5
- (19) สำนักงานทางหลวงที่ 6
- (20) สำนักงานทางหลวงที่ 7
- (21) สำนักงานทางหลวงที่ 8
- (22) สำนักงานทางหลวงที่ 9
- (23) สำนักงานทางหลวงที่ 10
- (24) สำนักงานทางหลวงที่ 11
- (25) สำนักงานทางหลวงที่ 12
- (26) สำนักงานทางหลวงที่ 13
- (27) สำนักงานทางหลวงที่ 14
- (28) สำนักงานทางหลวงที่ 15



- (29) สำนักงานทางหลวงที่ 16
- (30) สำนักงานทางหลวงที่ 17
- (31) สำนักงานทางหลวงที่ 18
- (32) สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- (33) สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ
- (34) สำนักบริหารบำรุงทาง
- (35) สำนักแผนงาน
- (36) สำนักมาตรฐานและประเมินผล
- (37) สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
- (38) สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง
- (39) สำนักสำรวจและออกแบบ
- (40) สำนักอำนวยความสะดวก

ณ ปัจจุบัน “**แขวงทางหลวง**” ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด มีจำนวนทั้งสิ้น 104 หน่วยงาน โดยสามารถจัดสายการปฏิบัติงานภายใต้สำนักงานทางหลวงทั้ง 18 แห่ง ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

- (1) สำนักงานทางหลวงที่ 1 เชียงใหม่
 - 1.1) แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1
 - 1.2) แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2
 - 1.3) แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 3
 - 1.4) แขวงทางหลวงลำปางที่ 1
 - 1.5) แขวงทางหลวงลำปางที่ 2
 - 1.6) แขวงทางหลวงลำพูน
 - 1.7) แขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน
- (2) สำนักงานทางหลวงที่ 2 แพร่
 - 2.1) แขวงทางหลวงแพร่
 - 2.2) แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1
 - 2.3) แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2
 - 2.4) แขวงทางหลวงพะเยา
 - 2.5) แขวงทางหลวงน่านที่ 1
 - 2.6) แขวงทางหลวงน่านที่ 2



- (3) สำนักงานทางหลวงที่ 3 สกลนคร
 - 3.1) แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1
 - 3.2) แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน)
 - 3.3) แขวงทางหลวงนครพนม
 - 3.4) แขวงทางหลวงบึงกาฬ
 - 3.5) แขวงทางหลวงมุกดาหาร
 - 3.6) แขวงทางหลวงหนองคาย
- (4) สำนักงานทางหลวงที่ 4 ตาก
 - 4.1) แขวงทางหลวงตากที่ 1
 - 4.2) แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด)
 - 4.3) แขวงทางหลวงกำแพงเพชร
 - 4.4) แขวงทางหลวงสุโขทัย
- (5) สำนักงานทางหลวงที่ 5 พิษณุโลก
 - 5.1) แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1
 - 5.2) แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2 (วังทอง)
 - 5.3) แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1
 - 5.4) แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2
 - 5.5) แขวงทางหลวงพิจิตร
- (6) สำนักงานทางหลวงที่ 6 เพชรบูรณ์
 - 6.1) แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1
 - 6.2) แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2 (บึงสามพัน)
 - 6.3) แขวงทางหลวงเลยที่ 1
 - 6.4) แขวงทางหลวงเลยที่ 2 (ด่านซ้าย)
 - 6.5) แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู
- (7) สำนักงานทางหลวงที่ 7 ขอนแก่น
 - 7.1) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1
 - 7.2) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 2 (ชุมแพ)
 - 7.3) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)
 - 7.4) แขวงทางหลวงชัยภูมิ
 - 7.5) แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1
 - 7.6) แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 (หนองหาน)



- (8) สำนักงานทางหลวงที่ 8 มหาสารคาม
 - 8.1) แขวงทางหลวงมหาสารคาม
 - 8.2) แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์
 - 8.3) แขวงทางหลวงยโสธร
 - 8.4) แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด
- (9) สำนักงานทางหลวงที่ 9 อุบลราชธานี
 - 9.1) แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1
 - 9.2) แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2
 - 9.3) แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1
 - 9.4) แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2
 - 9.5) แขวงทางหลวงสุรินทร์
 - 9.6) แขวงทางหลวงอำนาจเจริญ
- (10) สำนักงานทางหลวงที่ 10 นครราชสีมา
 - 10.1) แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1
 - 10.2) แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2
 - 10.3) แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3
 - 10.4) แขวงทางหลวงบุรีรัมย์
 - 10.5) แขวงทางหลวงปราจีนบุรี
 - 10.6) แขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)
- (11) สำนักงานทางหลวงที่ 11 ลพบุรี
 - 11.1) แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1
 - 11.2) แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำน้ำรายณ์)
 - 11.3) แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1
 - 11.4) แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า)
 - 11.5) แขวงทางหลวงสระบุรี
 - 11.6) แขวงทางหลวงสิงห์บุรี



- (12) สำนักงานทางหลวงที่ 12 สุพรรณบุรี
 - 12.1) แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1
 - 12.2) แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุทุมทอง)
 - 12.3) แขวงทางหลวงกาญจนบุรี
 - 12.4) แขวงทางหลวงชัยนาท
 - 12.5) แขวงทางหลวงอ่างทอง
 - 12.6) แขวงทางหลวงอุทัยธานี
- (13) สำนักงานทางหลวงที่ 13 กรุงเทพฯ
 - 13.1) แขวงทางหลวงกรุงเทพ
 - 13.2) แขวงทางหลวงธนบุรี
 - 13.3) แขวงทางหลวงนครนายก
 - 13.4) แขวงทางหลวงนนทบุรี
 - 13.5) แขวงทางหลวงปทุมธานี
 - 13.6) แขวงทางหลวงสมุทรปราการ
 - 13.7) แขวงทางหลวงสมุทรสาคร
 - 13.8) แขวงทางหลวงอยุธยา
- (14) สำนักงานทางหลวงที่ 14 ชลบุรี
 - 14.1) แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1
 - 14.2) แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2
 - 14.3) แขวงทางหลวงจันทบุรี
 - 14.4) แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา
 - 14.5) แขวงทางหลวงตราด
 - 14.6) แขวงทางหลวงระยอง
- (15) สำนักงานทางหลวงที่ 15 ประจวบคีรีขันธ์
 - 15.1) แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)
 - 15.2) แขวงทางหลวงชุมพร
 - 15.3) แขวงทางหลวงนครปฐม
 - 15.4) แขวงทางหลวงเพชรบุรี
 - 15.5) แขวงทางหลวงราชบุรี
 - 15.6) แขวงทางหลวงสมุทรสงคราม



- (16) สำนักงานทางหลวงที่ 16 นครศรีธรรมราช
 - 16.1) แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1
 - 16.2) แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 2 (ทุ่งสง)
 - 16.3) แขวงทางหลวงตรัง
 - 16.4) แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1 (พุนพิน)
 - 16.5) แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 2 (กาญจนดิษฐ์)
 - 16.6) แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)
- (17) สำนักงานทางหลวงที่ 17 กระบี่
 - 17.1) แขวงทางหลวงกระบี่
 - 17.2) แขวงทางหลวงพังงา
 - 17.3) แขวงทางหลวงภูเก็ต
 - 17.4) แขวงทางหลวงระนอง
- (18) สำนักงานทางหลวงที่ 18 สงขลา
 - 18.1) แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1
 - 18.2) แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2 (นาหม่อม)
 - 18.3) แขวงทางหลวงนราธิวาส
 - 18.4) แขวงทางหลวงปัตตานี
 - 18.5) แขวงทางหลวงพัทลุง
 - 18.6) แขวงทางหลวงยะลา
 - 18.7) แขวงทางหลวงสตูล

นอกจากนี้ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ยังได้กำหนดเพิ่มหน่วยงานเพิ่มเติมอีก 2 หน่วยงาน ได้แก่ “กลุ่มตรวจสอบภายใน” และ “กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร” เพิ่มเติมนอกเหนือจากส่วนราชการของกรมทางหลวง 40 หน่วยงาน และแขวงทางหลวง 104 หน่วยงาน ตามรายละเอียดที่กล่าวมาข้างต้น อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงได้ทำการกำหนดชื่อของสองหน่วยงานนี้ใหม่ กล่าวคือ ตั้งชื่อเป็น “สำนักงานตรวจสอบภายใน” และ “สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร” ตามลำดับ

นอกเหนือจากส่วนราชการตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กรมทางหลวงยังมีส่วนราชการอื่น ๆ ที่อยู่ภายใต้แผนภูมิการแบ่งส่วนราชการของกรมทางหลวง อีก กล่าวคือ ส่วนราชการที่เกิดจากข้อตกลงร่วม ส่วนราชการที่กำหนดเพิ่มเติม ส่วนราชการย่อยภายใต้สังกัด



“กองบังคับการตำรวจทางหลวง” ถือเป็นหน่วยงานหนึ่งในส่วนราชการของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงร่วมกันระหว่าง กรมตำรวจ และ กรมทางหลวงแผ่นดิน ที่เริ่มต้นจากหนังสือ ที่ 4139/2503 ลงวันที่ 14 เมษายน พ.ศ. 2503 ซึ่งแจ้งเหตุผลและความจำเป็นของการกำหนดให้มี “ตำรวจทางหลวง” โดยต่อมาได้มีการจัดตั้ง ตำรวจทางหลวง ในฐานะเป็นกองบังคับการ เรียกชื่อว่า “กองบังคับการตำรวจทางหลวง” ตามพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการ กรมตำรวจ พ.ศ. 2503 ขณะเดียวกันผลการประชุมกับคณะกรรมการของกรมทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งมีอธิบดีกรมทางหลวงแผ่นดิน เป็นประธาน ร่วมกับ รองผู้บังคับการกองพิเศษ กรมตำรวจ ในขณะนั้น ได้ตกลงกำหนดหลักการ ในการจัดตั้งกองบังคับการตำรวจทางหลวงซึ่งมีผลลัพธ์ออกมาว่ากรมทางหลวงต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ประมาณค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจทางหลวง รวมถึงการจัดอาคารที่ทำการ อาคารที่อยู่อาศัย และอุปกรณ์อันเป็นปัจจัยในการดำเนินงาน

สำหรับส่วนราชการย่อยภายใต้สังกัดพบว่า “สำนักก่อสร้างทางที่ 2” มีหน่วยงาน ภายใต้สังกัด ในชื่อว่า **“ศูนย์สร้างทาง”** จำนวน 5 หน่วยงาน ได้แก่

- (1) ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี
- (2) ศูนย์สร้างทางขอนแก่น
- (3) ศูนย์สร้างทางลำปาง
- (4) ศูนย์สร้างทางสงขลา
- (5) ศูนย์สร้างทางหล่มสัก

เช่นเดียวกันกับ “สำนักก่อสร้างสะพาน” ที่มี **“ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน”**เป็นส่วน ราชการย่อยภายใต้สังกัด จำนวน 4 หน่วยงาน ได้แก่

- (1) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 1 (พิจิตร)
- (2) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 2 (ขอนแก่น)
- (3) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี)
- (4) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 4 (นครศรีธรรมราช)

ดังนั้น ณ ปัจจุบัน ส่วนราชการตามที่กรมทางหลวงกำหนดจึงประกอบไปด้วยส่วนราชการ จำนวนทั้งหมด 157 หน่วยงาน ที่แบ่งสายงานบังคับบัญชาออกเป็น 5 สายงาน ได้แก่

- (1) อธิบดีกรมทางหลวง
- (2) รองอธิบดีฝ่ายบริหาร
- (3) รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ
- (4) รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน
- (5) รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง



โดยแสดงรายชื่อส่วนราชการที่อยู่ภายใต้สายงานบังคับบัญชาแต่ละสายได้ดังต่อไปนี้

(1) อธิบดีกรมทางหลวง

มีหน่วยงานในสายการบังคับบัญชา 3 หน่วยงาน ได้แก่

- (1.1) สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร
- (1.2) สำนักงานตรวจสอบภายใน
- (1.3) กองการเจ้าหน้าที่

(2) รองอธิบดีฝ่ายบริหาร

มีหน่วยงานในสายการบังคับบัญชา 8 หน่วยงาน ได้แก่

- (2.1) สำนักงานเลขานุการกรม
- (2.2) กองการเงินและบัญชี
- (2.3) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
- (2.4) สำนักกฎหมาย
- (2.5) กองฝึกอบรม
- (2.6) กองการพัสดุ
- (2.7) กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- (2.8) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

(3) รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ

มีหน่วยงานในสายการบังคับบัญชา 7 หน่วยงาน ได้แก่

- (3.1) สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ
- (3.2) สำนักแผนงาน
- (3.3) สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
- (3.4) สำนักอำนวยความสะดวก
- (3.5) สำนักสำรวจและออกแบบ
- (3.6) สำนักมาตรฐานและประเมินผล
- (3.7) สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง



(4) รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน

มีส่วนราชการที่ขึ้นตรง 5 หน่วยงาน และส่วนราชการย่อย 9 หน่วยงาน รวมทั้งหมด 14 หน่วยงาน ได้แก่

- (4.1) สำนักก่อสร้างทางที่ 1
- (4.2) – (4.7) สำนักก่อสร้างทางที่ 2
โดยมีศูนย์สร้างทาง 5 หน่วยงาน อยู่ภายใต้สังกัด
- (4.8) – (4.12) สำนักก่อสร้างสะพาน
โดยมีศูนย์สร้างและบูรณสะพาน 4 หน่วยงาน อยู่ภายใต้สังกัด
- (4.13) สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- (4.14) สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

(5) รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

มีส่วนราชการที่ขึ้นตรง 3 หน่วยงาน และส่วนราชการย่อย 124 หน่วยงาน รวมเป็นทั้งหมด 127 หน่วยงาน ได้แก่

- (5.1) สำนักบริหารบำรุงทาง
- (5.2) สำนักควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ
- (5.3) กองบังคับการตำรวจทางหลวง
- (5.4) – (5.11) สำนักงานทางหลวงที่ 1
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 7 หน่วยงาน
- (5.12) – (5.18) สำนักงานทางหลวงที่ 2
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 6 หน่วยงาน
- (5.19) – (5.25) สำนักงานทางหลวงที่ 3
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 6 หน่วยงาน
- (5.26) – (5.30) สำนักงานทางหลวงที่ 4
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 4 หน่วยงาน
- (5.31) – (5.36) สำนักงานทางหลวงที่ 5
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 5 หน่วยงาน



- (5.37) - (5.42) สำนักงานทางหลวงที่ 6
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 5 หน่วยงาน
- (5.43) - (5.49) สำนักงานทางหลวงที่ 7
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 6 หน่วยงาน
- (5.50) - (5.54) สำนักงานทางหลวงที่ 8
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 4 หน่วยงาน
- (5.55) - (5.61) สำนักงานทางหลวงที่ 9
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 6 หน่วยงาน
- (5.62) - (5.68) สำนักงานทางหลวงที่ 10
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 6 หน่วยงาน
- (5.69) - (5.75) สำนักงานทางหลวงที่ 11
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 6 หน่วยงาน
- (5.76) - (5.82) สำนักงานทางหลวงที่ 12
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 6 หน่วยงาน
- (5.83) - (5.91) สำนักงานทางหลวงที่ 13
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 8 หน่วยงาน
- (5.92) - (5.98) สำนักงานทางหลวงที่ 14
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 6 หน่วยงาน
- (5.98) - (5.104) สำนักงานทางหลวงที่ 15
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 6 หน่วยงาน
- (5.105) - (5.111) สำนักงานทางหลวงที่ 16
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 6 หน่วยงาน
- (5.112) - (5.117) สำนักงานทางหลวงที่ 17
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 5 หน่วยงาน
- (5.118) - (5.124) สำนักงานทางหลวงที่ 18
โดยมีแขวงทางหลวงภายใต้สังกัด 6 หน่วยงาน



นอกจากนี้ คำสั่งกรมทางหลวง ที่ บ.1/174/2563 เรื่อง มอบหมายให้วิศวกรใหญ่ เป็นที่ปรึกษาให้คำแนะนำ ตรวจสอบ ติดตามความคืบหน้า ตลอดจนผลการดำเนินงานในพื้นที่สำนักงานทางหลวงที่รับผิดชอบ และปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่อธิบดีมอบหมาย ตามรายละเอียดดังนี้

(1) วิศวกรใหญ่ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง

- (1.1) สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก)
- (1.2) สำนักงานทางหลวงที่ 6 (เพชรบูรณ์)
- (1.3) สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น)

(2) วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ

- (2.1) สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่)
- (2.2) สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่)
- (2.3) สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี)

(3) วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง

- (3.1) สำนักงานทางหลวงที่ 14 (ชลบุรี)
- (3.2) สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์)
- (3.3) สำนักงานทางหลวงที่ 17 (กระบี่)

(4) วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา

- (4.1) สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร)
- (4.2) สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา)
- (4.3) สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี)

(5) วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความปลอดภัย

- (5.1) สำนักงานทางหลวงที่ 4 (ตาก)
- (5.2) สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)
- (5.3) สำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช)

(6) วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา

- (6.1) สำนักงานทางหลวงที่ 8 (มหาสารคาม)
- (6.2) สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพ)
- (6.3) สำนักงานทางหลวงที่ 18 (สงขลา)



1.5.4 อำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ

อำนาจหน้าที่ของส่วนราชการภายในกรมทางหลวง ตามที่ปรากฏในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) สำนักงานเลขานุการกรม

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไป งานสารบรรณ และอาคารสถานที่ของกรม
- ดำเนินการเกี่ยวกับงานช่วยอำนวยความสะดวกและงานเลขานุการของกรม
- ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสาร ผลการปฏิบัติงาน และความรู้ ความเข้าใจ

เกี่ยวกับงานในหน้าที่ของกรม

- ดำเนินการอื่นใดที่มีได้กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการใดของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

หรือที่ได้รับมอบหมาย

(2) กองการเงินและบัญชี

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี และงบประมาณการของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

หรือที่ได้รับมอบหมาย

(3) กองการเจ้าหน้าที่

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดระบบงานและบริหารงานทรัพยากรบุคคลของกรม

เว้นแต่การพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรม

- ดำเนินการเกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัย รักษาระบบคุณธรรม และงานสวัสดิการ

บุคลากรของกรม

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

หรือที่ได้รับมอบหมาย



(4) กองการพัสดุ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการพัสดุของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

หรือที่ได้รับมอบหมาย

(5) กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง และจัดระบบการจราจรและระบบความปลอดภัย

บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- บริหารจัดการเพื่อพัฒนาและบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- กำกับดูแลและติดตามงานเกี่ยวกับทางหลวงสัมปทาน
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

หรือที่ได้รับมอบหมาย

(6) กองฝึกอบรม

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่

ได้รับมอบหมาย

(7) แขวงทางหลวง (ทั้ง 104 แขวง)

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- วางแผนเกี่ยวกับงานบำรุงรักษาทางหลวง งานอำนวยความปลอดภัยทางหลวง

และงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็ก

- สำรวจ ตรวจสอบ และจัดทำ แผนและข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งวัสดุงานทาง

และสภาพสายทางเบื้องต้น

- ดำเนินการเกี่ยวกับงานบำรุงรักษาทางหลวง งานอำนวยความปลอดภัยทางหลวง

และงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็ก

- บำรุงรักษาเพื่อป้องกันเสีย ปรับแต่ง ซ่อมเบาะเครื่องจักร ยานพาหนะ เครื่องมือ

เครื่องใช้สำหรับงานก่อสร้างและงานบำรุงรักษาทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบ

- ดำเนินการเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้าง

บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวง



- ตรวจสอบตรา คุณภาพ และบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมาย
- ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมาย
- ดำเนินการเกี่ยวกับด่านซังน้ำหนัทยานพาหนะเคลื่อนที่
- สนับสนุนและปฏิบัติงานร่วมกับจังหวัดและหน่วยงานอื่น
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

หรือที่ได้รับมอบหมาย

(8) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม รวมทั้งติดตาม

และประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน

- ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม
- พัฒนาระบบงานคอมพิวเตอร์และเครือข่าย รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำ

หรือฝึกอบรมการใช้คอมพิวเตอร์และการใช้โปรแกรม

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

หรือที่ได้รับมอบหมาย

(9) สำนักกฎหมาย

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านกฎหมาย ตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมาย

อื่นที่เกี่ยวข้อง

- ดำเนินการเกี่ยวกับงานนิติกรรมและสัญญา งานที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่ง

อาญา งานคดีปกครอง และงานคดีอื่นที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรม

- ให้คำปรึกษาและเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินงานตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศข้อบังคับ และคำสั่งที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรม รวมทั้งเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- ศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อยกร่างและพัฒนากฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรม

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

หรือที่ได้รับมอบหมาย



(10) สำนักก่อสร้างทางที่ 1

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำกับ ควบคุม และดำเนินการบริหารจัดการงานก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- จัดทำราคาประเมินเบื้องต้นของงานก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- กำกับและดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมระหว่างทำการก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงงานก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- ให้คำปรึกษาและแนะนำเทคนิควิธีการก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(11) สำนักก่อสร้างทางที่ 2

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำกับ ควบคุม และดำเนินการบริหารจัดการงานก่อสร้าง บูรณะทางโครงการพิเศษและงานเร่งด่วนฉุกเฉิน
- จัดทำราคาประเมินเบื้องต้นของงานก่อสร้าง บูรณะทางโครงการพิเศษ และงานเร่งด่วนฉุกเฉิน
- กำกับและดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมระหว่างดำเนินการงานก่อสร้าง บูรณะทางโครงการพิเศษ และงานเร่งด่วนฉุกเฉิน
- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงงานก่อสร้าง บูรณะทางโครงการพิเศษ และงานเร่งด่วนฉุกเฉิน
- ถ่ายทอดและเผยแพร่เทคโนโลยีและองค์ความรู้ทางวิชาการ และเป็นศูนย์ฝึกอบรมภาคสนามด้านวิศวกรรมงานทาง เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรมและหน่วยงานอื่น รวมทั้งสถาบันการศึกษา
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย



(12) สำนักก่อสร้างสะพาน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำกับ ควบคุม และดำเนินการบริหารจัดการงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- จัดทำราคาประเมินเบื้องต้นของงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- กำกับและดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง

และบูรณะสะพาน

- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- ถ่ายทอดและเผยแพร่เทคโนโลยีและองค์ความรู้ทางวิชาการ และเป็นศูนย์ฝึกอบรมภาคสนามด้านวิศวกรรมงานทาง เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรมและหน่วยงานอื่น รวมทั้งสถาบันการศึกษา

- ให้คำปรึกษาและแนะนำเทคนิควิธีการก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

หรือที่ได้รับมอบหมาย

(13) สำนักเครื่องกลและสื่อสาร

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำหนดและจัดทำมาตรฐาน วางแผนและควบคุมการใช้ และการซ่อมเครื่องจักรกลและยานพาหนะของกรม
- บำรุงรักษาและซ่อมเครื่องจักรกลและยานพาหนะของกรม
- บริหารเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรม
- ดำเนินการจัดหาอะไหล่เพื่อใช้ในการซ่อมเครื่องจักรกลและยานพาหนะ

ให้หน่วยงานต่างๆ ของกรม

- วางระบบ ติดตั้ง ซ่อมและบำรุงรักษาระบบสื่อสารโทรคมนาคมของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

หรือที่ได้รับมอบหมาย



(14) สำนักงานทางหลวงที่ 1 ถึง 18

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- วางแผน สำรวจ ออกแบบ ตรวจสอบและวิเคราะห์ทางวิศวกรรมเกี่ยวกับงานบำรุงรักษาทางหลวง งานอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางหลวง และงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็กของแขวงทางหลวง
- วางแผนและดำเนินการก่อสร้างโครงการขนาดกลาง และบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับมอบหมาย
- ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและงานนิติการ
- ดำเนินการเกี่ยวกับด่านชั่งน้ำหนักยานพาหนะ
- วางแผน บริหารจัดการ และซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรกลและยานพาหนะ
- วางแผน กำกับ และติดตามการปฏิบัติงานของแขวงทางหลวง เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายแผนงาน และเป้าหมาย
- ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมาย
- ให้คำปรึกษา แนะนำและสนับสนุนด้านวิชาการแก่แขวงทางหลวงและหน่วยงานอื่น
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(15) สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- สำรวจ รังวัด และคำนวณราคาที่ดินและทรัพย์สินที่ใช้ในงานทาง
- ดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในที่ดินและทรัพย์สินที่ใช้ในงานทาง
- ดำเนินการเกี่ยวกับการอุทธรณ์ค่าทดแทนที่ดินและทรัพย์สินที่ใช้ในงานทาง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย



(16) สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ศึกษาและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงภายในประเทศที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ
- ประสานงาน จัดทำ และให้ความร่วมมือโครงการเกี่ยวกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงภายในประเทศที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ
- ดำเนินการ วางแผน ประสานงาน ตรวจสอบ และรายงานผลเกี่ยวกับโครงการเงินกู้และเงินช่วยเหลือ รวมทั้งติดต่อและประสานงานกับแหล่งเงินกู้และเงินช่วยเหลือทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(17) สำนักบริหารบำรุงทาง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำหนดกลยุทธ์ แผนงาน และโครงการงานบำรุงรักษาทาง
- ศึกษาและพัฒนาการบริหารและบำรุงรักษาทาง รวมทั้งประมวลและวิเคราะห์ข้อมูลงานบำรุงทาง
- กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการใช้จ่ายงบประมาณบำรุงทาง
- จัดทำแผนงาน มาตรการ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(18) สำนักแผนงาน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- จัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนการปฏิบัติราชการของกรม
- ศึกษาและพัฒนาเพื่อกำหนดโครงข่ายและมาตรฐานทางหลวง
- ศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการ รวมทั้งการประเมินผลโครงการก่อสร้างทาง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย



(19) สำนักมาตรฐานและประเมินผล

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำหนดและพัฒนามาตรฐานข้อกำหนด เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานของวิศวกรรมงานทางรวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐาน
- ศึกษาและพัฒนามาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับผู้รับจ้าง รวมทั้งกำกับดูแลและส่งเสริมศักยภาพผู้รับจ้าง
- ประเมินคุณภาพผลงานทางวิศวกรรมงานทาง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(20) สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ศึกษา พัฒนา และจัดทำข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติของวัสดุ วิธีการทดสอบวัสดุ และการปฏิบัติงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทาง
- ออกแบบและแนะนำโครงสร้างชั้นทาง และเสนอปรับปรุงคุณภาพวัสดุที่ใช้กับงานทาง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(21) สำนักวิจัยและพัฒนาทาง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ค้นคว้า วิจัย และพัฒนาเกี่ยวกับงานทาง
- ติดต่อประสานงานกับสถาบันวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย



(22) สำนักสำรวจและออกแบบ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ศึกษา พัฒนา และจัดทำข้อกำหนดและมาตรฐานการออกแบบทางและโครงสร้าง
- สำรวจและจัดทำแผนที่ภาคพื้นดินและแผนที่จากภาพถ่ายทางอากาศ เพื่องานของกรม สำรวจและกำหนดแนวและระดับของทางหลวง ตลอดจนจัดทำข้อมูลและระบบภูมิศาสตร์สารสนเทศ
- ศึกษาสภาพความเหมาะสมทางด้านธรณีวิทยา
- ดำเนินการหรือตรวจสอบเกี่ยวกับการออกแบบทางหลวง และออกแบบโครงสร้างและสถาปัตยกรรม เพื่องานก่อสร้างและบูรณะทางหลวง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(23) สำนักอำนวยความปลอดภัย

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- วางแผนสำรวจและวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง
- ศึกษา พัฒนา และจัดทำมาตรฐานเครื่องหมายและสัญญาณควบคุมการจราจรที่ใช้กับงานทาง และกำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการใดๆ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร การลดอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยในเขตทางหลวง
- ให้คำปรึกษาและเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการอำนวยความปลอดภัย
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(24) กองบังคับการตำรวจทางหลวง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- รักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดทางอาญา
- ควบคุมและจัดการจราจรบนทางหลวง
- ควบคุมดูแลการใช้ทางหลวงให้เป็นไปตามกฎหมาย
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย



(25) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- วางแผนเกี่ยวกับงานบำรุงรักษา งานอำนวยความสะดวกปลอดภัยและงานก่อสร้างขนาดเล็ก บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- สำรวจ ตรวจสอบ จัดทำแผน และข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งวัสดุ งานทางและสภาพสายทางเบื้องต้น
- ดำเนินการเกี่ยวกับงานบำรุงรักษา งานอำนวยความสะดวกปลอดภัยและงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็ก บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- บำรุงรักษาป้องกันความเสียหาย ปรับแต่ง ซ่อมแซมเครื่องจักรยานพาหนะ เครื่องมือเครื่องใช้สำหรับงานก่อสร้างและงานบำรุงรักษาที่อยู่ในความรับผิดชอบ
- ดำเนินการเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างบูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ตรวจตรา ดูแล และบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยทางหลวง ตามที่ได้รับมอบหมาย
- ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมาย
- สนับสนุนและปฏิบัติงานร่วมกับจังหวัดและหน่วยงานอื่น
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(26) ศูนย์สร้างทาง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- รับผิดชอบงานก่อสร้างและบูรณะทาง โดยวิธีการดำเนินการเองตามแผนโครงการของกรม รวมทั้งงานที่มีปัญหาจากการจ้างเหมา งานเร่งด่วน งานฉุกเฉิน งานแก้ไขปัญหาทางภัยพิบัติต่างๆ
- ดำเนินการถ่ายทอดและเผยแพร่เทคโนโลยีและองค์ความรู้ทางวิชาการ และเป็นศูนย์ฝึกอบรมภาคสนามด้านวิศวกรรมงานทาง เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรมและหน่วยงานอื่นๆ รวมทั้งสถาบันการศึกษา
- ประสานงาน ให้บริการเช่าเครื่องจักรยานพาหนะ แก่หน่วยงานต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกกรม
- เร่งรัด ติดตาม แก้ไขปัญหาข้อขัดข้อง เพื่อให้โครงการเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด
- รายงานความก้าวหน้าผลการดำเนินงานแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย



(27) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- รับผิดชอบงานก่อสร้างและบูรณะสะพานโดยวิธีดำเนินการเอง
- วางแผน สํารวจออกแบบสะพานและท่อเหลี่ยมคอนกรีตเสริมเหล็ก

ตามแบบมาตรฐาน กรณีสะพานความยาวไม่เกิน 120 เมตร

● ก่อสร้างและบูรณะสะพาน เพื่อแก้ไขปัญหาเร่งด่วน เช่น กรณีเกิดอุทกภัย น้ำท่วมทางขาด สะพานชำรุด หรืออุบัติเหตุอื่นๆ

- วางแผนงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- ตรวจสอบและพิจารณาเสนอแผนและงบประมาณการก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- ควบคุมและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณ
- วิเคราะห์และตรวจสอบคุณภาพวัสดุเกี่ยวกับการก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- กำกับ ดูแล และควบคุม การก่อสร้างและบูรณะสะพานดำเนินการเอง
- รับผิดชอบการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ตลอดจนควบคุมกำกับดูแลรักษาพัสดุ

ให้เป็นไปตามระเบียบของทางราชการ

● วางแผนตรวจสอบติดตามและประเมินผลเกี่ยวกับการใช้เครื่องจักรยานพาหนะ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ตั้งแต่ การกำหนดแผนการจัดหา ประวัติ การควบคุมการใช้งาน การเสนอแผนการจัดหาทดแทน การแท่งจำหน่ายและการซ่อมบำรุงรักษาให้เครื่องจักรพร้อมใช้งาน

● วางแผนดำเนินการออกแบบ กำกับและควบคุมการก่อสร้างและบูรณะสะพาน
จ้างเหมาที่มีความยาวช่วงไม่เกิน 20 เมตร

- ดำเนินการถมดินและคอสะพานท่ออุโมงค์คอนกรีตเสริมเหล็ก
- ดำเนินการบริหารงานบำรุงรักษาสะพาน (Bridge Maintenance Management

System)

● ฝึกอบรมให้ความรู้ด้านปฏิบัติงานสนาม (On the Job Training) แก่วิศวกร และผู้ปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมาย



(28) สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อวางแผนการบริหารงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะอย่างเป็นระบบ และพิจารณาเสนอการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินงานเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล

- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมาย ทันสมัย และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

- วางแผน ตรวจสอบ และควบคุม การใช้จ่ายงบประมาณงานด้านชั่งน้ำหนักให้เป็นไปตามเป้าหมายและหลักวิชาการ

- ควบคุม กำกับ ตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน เกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะของสำนักทางหลวง กองตำรวจทางหลวง แขวงทางหลวง สำนักบำรุงทาง หมวดการทาง และด่านชั่งน้ำหนัก ให้เป็นไปตามเป้าหมายและหลักวิชาการ ด้วยความถูกต้อง ประหยัด มีประสิทธิภาพเป็นมาตรฐานเดียวกัน

- เป็นศูนย์กลางเครือข่ายเชื่อมโยงในการบริการ กำกับ และควบคุม การดำเนินงานด้านชั่งน้ำหนัทยานพาหนะทั่วประเทศของกรมทางหลวง และกำหนดนโยบายเชิงรุกร่วมกับหน่วยงานอื่นเพื่อรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ และปลูกจิตสำนึกในการบรรทุกน้ำหนักให้ถูกต้อง

- ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมาย

(29) สำนักงานตรวจสอบภายใน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการบริหาร การเงิน และการบัญชีของกรม

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(30) สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- เสนอแนะและให้คำปรึกษาแก่อธิบดีเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการภายในกรม

- ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการภายในกรม

- ประสานและดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่าง ๆ และหน่วยงานในสังกัดกรม

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย



1.5.5 กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง

กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินการของกรมทางหลวง มีดังนี้

(1) กฎหมายการจัดตั้ง

- กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558

(2) กฎหมายการขนส่งทางบก

- พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542
- พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช 2464
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

(3) กฎหมายอื่น ๆ

- รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562
- พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 และแก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และแก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540
- พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 และแก้ไข
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการมอบอำนาจ พ.ศ. 2550
- ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548
- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549 และที่แก้ไขเพิ่มเติม



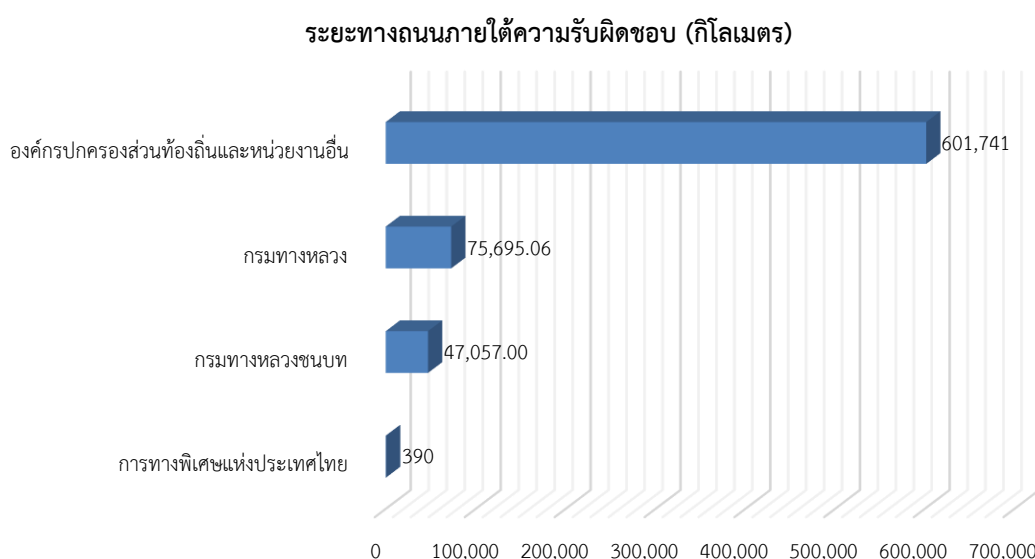
- กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551
- พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558
- พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560
- ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560

1.6 การวิเคราะห์สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อกรมทางหลวง

1.6.1 ข้อมูลพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในประเทศไทย

ทางหลวงในประเทศไทย คือ เครือข่ายของทางหลวงที่มีอยู่ในประเทศไทย โดยปกติ มักหมายถึงทางหลวงแผ่นดินซึ่งอยู่ในความควบคุมของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ทางหลวงในประเทศไทย แบ่งออกเป็น 5 ประเภท ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงท้องถิ่น และทางหลวงสัมปทาน

กรมทางหลวงรับผิดชอบดูแล 3 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ขณะที่ทางหลวงชนบทอยู่ภายใต้ความดูแลรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ส่วนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานอื่นรับผิดชอบดูแลทางหลวงท้องถิ่น นอกจากนี้ทางหลวง 5 ประเภทดังกล่าวแล้ว ยังมีทางพิเศษที่รับผิดชอบในการก่อสร้างและบูรณะทาง โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการดำเนินการก่อสร้างทางเฉพาะกิจของหน่วยงานต่างๆ ทั้งนี้ รูปที่ 5 แสดงการเปรียบเทียบปริมาณถนน ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ



รูปที่ 5 สภาพการณ์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนนของประเทศไทย

สำหรับรายละเอียดแจกแจงจำนวนทาง ประเภทผิวทาง และสถานะการใช้งาน สำหรับทาง ภายใต้อำนาจรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ณ วันที่ 13 กรกฎาคม 2564) มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1 ตารางที่ 1 จำนวนระยะทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

ประเภททาง		ระยะทาง	ภาคเหนือ	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	ภาคกลาง	ภาคใต้	รวม
			(กิโลเมตร)	(กิโลเมตร)	(กิโลเมตร)	(กิโลเมตร)	(กิโลเมตร)
ทางบำรุง	คอนกรีต	ต่อ 2 ช่องจราจร	1,257.23	869.29	3,890.73	557.07	6,574.33
	ลาดยาง	ต่อ 2 ช่องจราจร	18,560.63	20,371.57	14,853.14	13,700.61	67,485.95
	ลูกรัง	ต่อ 2 ช่องจราจร	36.40	-	4.63	-	41.02
	รวม	ต่อ 2 ช่องจราจร	19,854.26	21,240.86	18,748.49	14,257.68	74,101.30
ทางก่อสร้างและทางรักษาสภาพ	รวม	ต่อ 2 ช่องจราจร	272.29	475.13	621.48	224.87	1,593.76
รวมระยะทางทั้งสิ้น		รวม	20,126.55	21,715.99	19,369.97	14,482.55	75,695.06

หมายเหตุ ข้อมูล ณ วันที่ 13 กรกฎาคม 2564

1.6.2 นิยามของทางหลวงแต่ละลำดับชั้น (Road Hierarchy)

กรมทางหลวง คือ หน่วยงานที่มีทางหลวงในความรับผิดชอบมากถึง 75,695.06 กิโลเมตร (ระยะทางต่อ 2 ช่องจราจร) จึงทำให้กรมทางหลวงมีการจำแนกลำดับชั้นถนน (Road Hierarchy) คือ การแบ่งถนนออกเป็นกลุ่มๆ ตามความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และลักษณะการใช้งานของถนน (Objectives and Functions) โดยทั่วไปลำดับชั้นถนนสามารถแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มหลัก ๆ ได้แก่ (1) ทางหลวงพิเศษหรือทางพิเศษ (Motorways or Expressways) เป็นถนนที่มีลำดับชั้นสูงสุด ซึ่งเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงภูมิภาคและสถานที่สำคัญ โดยถนนประเภทนี้จะถูกออกแบบให้รองรับปริมาณการจราจรสูง รวมถึงการสัญจรที่มีความรวดเร็ว โดยมีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ (2) ทางสายหลัก (Arterials) เป็นถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากถนนชั้นสูงสุดโดยถนนในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภาค กลุ่มจังหวัด ตลอดจนสถานที่สำคัญโดยปริมาณจราจรและความเร็วในการสัญจรก็จะลดหลั่นลงมาจากทางหลวงพิเศษหรือทางพิเศษ โดยถนนในชั้นนี้จะมีการควบคุมการเข้าออกในระดับหนึ่ง (3) ทางสายรอง (Collectors) เป็นถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากสายหลัก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบริการการเดินทางสัญจรในระยะทางปานกลาง เช่น เชื่อมโยงอำเภอถึงอำเภอ หรือเชื่อมโยงระหว่างถนนท้องถิ่นกับถนนสายหลัก โดยถนนประเภทนี้มีความเร็วในการสัญจรไม่สูง และ (4) ถนนท้องถิ่น (Local Roads) เป็นถนนที่มุ่งเน้นการบริการสำหรับการเดินทางระยะสั้นและการเชื่อมต่อและเข้าถึงพื้นที่ชุมชน ที่อยู่อาศัย เช่น การเดินทางภายในตำบลหรือการเดินทางระหว่างหมู่บ้าน รวมทั้งการเดินทางจากชุมชนเพื่อเข้าถึงถนนสายรอง เป็นต้น ซึ่งความเร็วในการสัญจร และปริมาณจราจรของถนนจะค่อนข้างต่ำ



ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้ดำเนินการแบ่งลำดับชั้นของทางหลวงแผ่นดินออกเป็น 4 ชั้น คือ

1. ทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway)
2. ทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 2 (Link II - Regional Highway)
3. ทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 3 (Link III - Provincial Highway)
4. ทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 4 (Link IV - District Highway)

โดยทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) มีความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงโดยตรง และสามารถแสดงตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 ได้ในภาคผนวก จ.

1.6.3 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค กรมทางหลวง

การประเมินสภาพการณ์ทางยุทธศาสตร์ที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญมากต่อการดำเนินงานของกรมทางหลวงในระดับองค์กรใหญ่ ด้วยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats Analysis หรือการวิเคราะห์ SWOT) ของกรมทางหลวง ด้วยการนำผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Factor Analysis) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (External Factor Analysis) การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมกับเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวง

โดยการวิเคราะห์ SWOT นำไปสู่การประมวลผลเพื่อสรุปแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

(1) **สภาพการณ์เชิงบวก (Helpful Events)** ที่เอื้อประโยชน์ต่อกรมทางหลวงให้บรรลุพันธกิจที่กำหนด แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ จุดแข็ง (Strengths, “S”) และโอกาส (Opportunities, “O”)

(2) **สภาพการณ์เชิงลบ (Harmful Events)** ที่อาจกลายเป็นปัญหาหรืออุปสรรคต่อการบรรลุพันธกิจของกรมทางหลวง แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ จุดอ่อน (Weaknesses, “W”) และอุปสรรค (Threat, “T”)

ทั้งนี้ ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ SWOT ของกรมทางหลวง พบว่า มีสภาพการณ์ที่มีนัยสำคัญจำนวนทั้งสิ้น 14 เหตุการณ์ แบ่งเป็น

- | | | |
|---------------------------------|---|-----------|
| 1) สภาพการณ์ที่เป็นจุดแข็งจำนวน | 4 | เหตุการณ์ |
| 2) สภาพการณ์ที่เป็นจุดอ่อนจำนวน | 6 | เหตุการณ์ |
| 3) สภาพการณ์ที่เป็นโอกาสจำนวน | 2 | เหตุการณ์ |
| 4) สภาพการณ์ที่เป็นอุปสรรคจำนวน | 2 | เหตุการณ์ |



1. ประเด็นสภาพการณ์ กรมทางหลวง

1) สภาพการณ์ที่เป็นจุดแข็ง (Strengths)

(1) S1 : หน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง มีความเข้าใจในภาระหน้าที่

อย่างชัดเจน และจัดทำภารกิจที่สอดคล้องกับเป้าหมายกรมทางหลวง

กรมและสำนักต่าง ๆ ภายใต้กรมทางหลวง มีการระบุนขอบเขตหน้าที่ และภารกิจดำเนินงานอย่างชัดเจน โดยวางแผนภารกิจได้อย่างสอดคล้องกับแผนปฏิบัติราชการ กรมทางหลวงระยะ 3 ปี (พ.ศ.2563 - 2563) และยึดมั่นแผนการดำเนินงาน เพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์กร ตนที่วางไว้ได้ดี ตลอดจนเพื่อบรรลุเป้าหมายของกรมทางหลวง

(2) S2 : องค์กรมีความรู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง

กรมทางหลวงประกอบด้วยองค์กรที่มีความรู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางหลากหลายด้าน ซึ่งต่างสามารถสนับสนุนศักยภาพกันและกันได้อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งในทางวิศวกรรม ระบบโลจิสติกส์ การจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ ตลอดจนความเชี่ยวชาญด้านงานวิจัย จุดแข็งนี้ไม่เพียงเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานในปัจจุบัน แต่รวมถึงศักยภาพในการรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

(3) S3 : การจัดการองค์ความรู้ และถ่ายทอดความรู้สู่บุคลากรในองค์กร

กรมทางหลวงส่งเสริมการจัดการองค์ความรู้ ด้วยการบันทึกองค์ความรู้และ ประสบการณ์ที่ผ่านการลงมือปฏิบัติจริง โดยจัดทำเป็นคู่มือและการจัดงานสัมมนาเผยแพร่ความรู้ เพื่อสนับสนุนให้บุคลากรสามารถเข้าถึงความรู้ เพื่อใช้ศึกษาสำหรับการทำงานและเสริมศักยภาพของตนได้อย่างแท้จริง ซึ่งการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ดังกล่าวจะส่งผลประโยชน์ต่อองค์กรทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

(4) S4 : ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนต่างประเทศ

การเข้าถึงแหล่งเงินทุนที่หลากหลาย ถือเป็นจุดแข็งของกรมทางหลวง โดยเฉพาะแหล่งเงินทุนจากภายนอกประเทศ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพในการจัดหาทุน และโอกาสในการ เกิดโครงการใหม่ ๆ ในอนาคต แหล่งเงินทุนที่สำคัญ ได้แก่ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank (ADB)) และองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency (JICA))



2) สภาพการณ์ที่เป็นจุดอ่อน (Weaknesses)

(1) W1 : จำนวนบุคลากรไม่เพียงพอต่อจำนวนภาระงาน และขาดผู้มีทักษะเชี่ยวชาญตรงกับงาน

เนื่องจากสถานการณ์ภาระงานของกรมทางหลวงที่มีจำนวนมากขึ้น ขณะที่งบประมาณในการจัดจ้างบุคลากรมีจำกัด ส่งผลให้จำนวนบุคลากรไม่สัมพันธ์กับจำนวนภาระงานที่มี ตลอดจนงบประมาณที่ไม่เพียงพอต่อการจัดจ้างบุคลากรผู้ที่มีทักษะเฉพาะทาง ดังนั้นแต่ละหน่วยงานจึงมีความพยายามในการแก้ไขปัญหาโดยการจ้างที่ปรึกษาเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการแก้ไขเพียงระยะสั้น และอาจส่งผลทางลบต่อประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่องค์กรในระยะยาว

(2) W2 : ตัวชี้วัดความสำเร็จไม่สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติงานที่แท้จริง

การออกแบบตัวชี้วัดที่ระบุในแผนยุทธศาสตร์ดำเนินการโดยผู้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นคนละภาคส่วนกับผู้ปฏิบัติงานที่แท้จริง รวมทั้งในการะบวนการออกแบบมีการสื่อสารไม่เพียงพอระหว่างผู้ออกแบบตัวชี้วัดและผู้ใช้งาน จึงส่งผลให้ตัวชี้วัดไม่สามารถปรับใช้เพื่อตั้งเป็นเกณฑ์เป้าหมายความสำเร็จได้ ตลอดจนไม่สามารถสะท้อนผลงานการดำเนินงานที่แท้จริง

(3) W3 : ขาดข้อบังคับการจัดทำแผนความเสี่ยงและการนำไปปฏิบัติ

ถึงแม้บางสำนักภายใต้กรมทางหลวงได้มีการจัดทำแผนความเสี่ยงอย่างชัดเจน และมีการนำไปปฏิบัติใช้ แต่ยังคงเป็นส่วนน้อย ซึ่งกรมหรือสำนักส่วนใหญ่ยังคงขาดการจัดทำแผนความเสี่ยงที่เป็นรูปธรรม หรือบางหน่วยงานมีการจัดทำแผนแต่ขาดการระบุผู้รับผิดชอบ รวมทั้งขาดการติดตามความก้าวหน้าและการประเมินผลที่ชัดเจน ทำให้แผนความเสี่ยงไม่ได้ถูกนำไปปฏิบัติให้เกิดประโยชน์

(4) W4 : กระบวนการประเมินโครงการขาดความแม่นยำในการคาดการณ์ผลโครงการที่แท้จริง

การกระบวนการก่อนการอนุมัติโครงการเพื่อให้การกู้เงินนั้น จะมีการประเมินโครงการเพื่อให้มั่นใจถึงผลสำเร็จของโครงการที่จะเกิดขึ้น หากแต่ในทางปฏิบัติ พบว่า ถึงแม้การประเมินโครงการจะคาดการณ์ถึงความสำเร็จ แต่ผลลัพธ์การดำเนินงานที่แท้จริงไม่สอดคล้องกับผลดังกล่าว ซึ่งความผิดพลาดจากการประเมินส่งผลให้การจัดสรรเงินกู้ขาดประสิทธิภาพและประสิทธิภาพอย่างที่ควรจะเป็น

(5) W5 : ขาดการสื่อสารภายในองค์กร

การสื่อสารระหว่างหัวหน้าและผู้ปฏิบัติงานภายในสำนักยังไม่มีประสิทธิภาพที่ดีเพียงพอ ส่งผลให้การถ่ายทอดข้อมูลหรือความรู้ของหัวหน้าให้แก่บุคลากรผู้ปฏิบัติไม่สามารถเกิดประสิทธิผลได้ โดยสะท้อนผ่านการทำงานที่ผิดพลาด ดังนั้นการเสริมสร้างความสัมพันธ์และการพัฒนาการสื่อสารภายในองค์กรจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องมีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับกรอบนโยบายองค์กร และสามารถปรับใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรม



(6) W6 : ขาดการบูรณาการร่วมกันระหว่างองค์กร

ถึงแม้กรมทางหลวงมีแผนการดำเนินงานที่มุ่งเน้นสร้างความร่วมมือระหว่างองค์กรภายใต้กรมทางหลวง แต่ในทางปฏิบัติองค์กรผู้รับผิดชอบหลักในแต่ละโครงการยังคงไม่ได้รับความร่วมมือจากองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างเพียงพอ ส่งผลให้ผลการดำเนินงานไม่สามารถบรรลุประสิทธิภาพสูงสุดได้เท่าที่ควร

3) สภาพการณ์ที่เป็นโอกาส (Opportunities)

(1) O1 : การเปิดรับความรู้ แนวคิด และเทคโนโลยีใหม่

เพื่อตอบสนองต่อสถานการณ์สังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในหลายด้าน กรมทางหลวงพร้อมเปิดรับความรู้แนวคิด และเทคโนโลยีใหม่ ที่สามารถปรับใช้เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการทำงานโครงการต่าง ๆ ซึ่งถือเป็นโอกาสในการเสริมสร้างและเตรียมพร้อมศักยภาพของกรมทางหลวง เพื่อรองรับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงในอนาคต

(2) O2 : ความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนและภาคการศึกษา

ปัจจุบันภาคเอกชนมีความสนใจให้ความร่วมมือดำเนินโครงการกับภาครัฐเพิ่มมากขึ้น ซึ่งถือเป็นโอกาสที่ดีของกรมทางหลวง โดยการบูรณาการทักษะความเชี่ยวชาญของภาคเอกชน ซึ่งสามารถก่อให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกันระหว่างหน่วยงาน และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินโครงการ เนื่องจากภาคเอกชนอาจมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative advantage) ในการดำเนินงานบางขั้นตอน นอกจากนี้กรมทางหลวงได้เปิดรับนักศึกษาผู้สนใจร่วมฝึกงาน ซึ่งเป็นการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาคการศึกษาและวิชาการในอนาคต ตลอดจนเพิ่มโอกาสให้ทางกรมทางหลวงมีบุคลากรผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางมากยิ่งขึ้น

4) สภาพการณ์ที่เป็นอุปสรรค (Threats)

(1) T1 : สถานการณ์โควิด (COVID-19)

เนื่องด้วยวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ที่ยังคงมีความรุนแรงตั้งแต่พ.ศ. 2563 ส่งผลให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานของกรมทางหลวงในหลายด้าน เช่น การประชุมสำคัญที่จำเป็นต้องเลื่อนระยะเวลา เนื่องจากกฎหมายห้ามการชุมนุม เพื่อป้องกันการระบาดของเชื้อโควิด-19 ตลอดจนการเปลี่ยนช่องทางการดำเนินงานเป็นระบบออนไลน์ ทำให้เกิดความยุ่งยากยิ่งขึ้น



(2) T2 : ความไม่เข้าใจและความกังวลของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของกรมทางหลวง

ถึงแม้กรมทางหลวงมีกระบวนการแจ้งข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนในพื้นที่โครงการ ประชาชนยังคงมีความกังวลต่อผลกระทบในทรัพย์สินของตน และบางกรณีที่ประชาชนขาดความเข้าใจวิธีการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ ซึ่งทำให้เกิดการต่อต้านจากประชาชน นำไปสู่การฟ้องร้อง และเกิดความล่าช้าในการดำเนินงานโครงการ ตลอดจนก่อให้เกิดความขัดแย้งในพื้นที่ระหว่างประชาชนและเจ้าหน้าที่รัฐ และอาจส่งผลกระทบต่อโครงการอื่น ๆ ในอนาคต

ตารางที่ 2 สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของกรมทางหลวง

จุดแข็ง (Strength)		จุดอ่อน (Weakness)	
S1	หน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวงมีความเข้าใจในภาระหน้าที่อย่างชัดเจน และจัดทำภารกิจที่สอดคล้องกับเป้าหมายกรมทางหลวง	W1	จำนวนบุคลากรไม่เพียงพอต่อจำนวนภาระงาน และขาดผู้มีทักษะเชี่ยวชาญตรงกับงาน
S2	องค์กรมีความรู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง	W2	ตัวชี้วัดความสำเร็จไม่สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติงานที่แท้จริง
S3	การจัดการองค์ความรู้ และถ่ายทอดความรู้สู่บุคลากรในองค์กร	W3	ขาดข้อบังคับการจัดทำแผนความเสี่ยงและการนำไปปฏิบัติ
S4	ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนต่างประเทศ	W4	กระบวนการการประเมินโครงการขาดความแม่นยำในการคาดการณ์ผลโครงการที่แท้จริง
		W5	ขาดการสื่อสารภายในองค์กร
		W6	ขาดการบูรณาการร่วมกันระหว่างองค์กร
โอกาส (Opportunities)		อุปสรรค (Threats)	
O1	การเปิดรับความรู้ แนวคิดและเทคโนโลยีใหม่	T1	สถานการณ์โควิด (COVID-19)
O2	ความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนและภาคการศึกษา	T2	ความไม่เข้าใจและความกังวลของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของกรมทางหลวง

ส่วนที่ 2 ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560

กรมทางหลวง ได้จัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) ให้สอดคล้องและตอบสนองกับแนวโน้มทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สถานการณ์การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง ภารกิจของกรมทางหลวงในปัจจุบัน ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมทางหลวง และสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง

นอกจากนี้ การจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) ยังยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้องในการจัดทำ ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1)

1) ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก)

(1) เป้าหมาย

(2.2) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์

4.4 โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

4.4.1 เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ

4.4.2 สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

4.4.3 เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ

(3) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว รวมถึงการสนับสนุนการสร้าง และพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ การเพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ ดังนี้

- การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้นผ่านกิจกรรมต่าง ๆ
 - เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
 - พัฒนาและแก้ไขสมรรถนะของโครงข่ายระบบทางหลวง ให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง



- พัฒนาประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายทางหลวงกับการเดินทางขนส่งรูปแบบอื่น ๆ
- สนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานในการเดินทางและขนส่งทางถนนได้อย่างคุ้มค่า
- การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ผ่านการเชื่อมโยงกับทางหลวงต่าง ๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีศักยภาพ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึงพื้นที่ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ด่านและการค้าชายแดน และความมั่นคงของชาติ

2) ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม (รอง)

(1) เป้าหมาย

(2.2) กระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์

4.2 การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยี

4.2.1 พัฒนาศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยีในภูมิภาค

(3) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัว เพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุล และสมบูรณ์ ส่งเสริมการรักษาระดับการให้บริการ ภูมิทัศน์ ไรล์ทาง ทางเท้า ของระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความร่วมมือจากท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน ดังนี้

- การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น
 - พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินที่เข้าถึงและเชื่อมโยงได้อย่างสะดวก
 - พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เชื่อมโยงสู่ทุกภูมิภาค
 - พัฒนาประสิทธิภาพการออกแบบโครงสร้างและภูมิทัศน์ของระบบทางหลวง ที่สอดคล้องกับความต้องการ สภาพแวดล้อม และวัฒนธรรมท้องถิ่น
- การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไรล์ทาง และทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น
 - สร้างเครือข่ายภาคประชาชนในการเฝ้าระวังและสังเกตการณ์ความผิดปกติต่าง ๆ บนระบบทางหลวง



- สร้างเครือข่ายรักษาทางหลวงเพื่อสร้างความรู้สึกร่วมกันและเป็นเจ้าของทางหลวงร่วมกัน

3) ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (รอง)

(1) เป้าหมาย

(2.3) ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโต บนฐานทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์

(4.3) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

(4.3.1) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

(4.3.3) มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน

(3) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) มุ่งเน้นการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผ่านการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารงานก่อสร้าง การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างความเข้าใจและลดผลกระทบทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต และการส่งเสริมและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการผลกระทบจากระบบทางหลวงที่มีต่อประชาชน สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลภาวะที่เกิดจากการก่อสร้างและการคมนาคมขนส่งทางถนน เช่น ปัญหาฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM 2.5) เป็นต้น

2.2 แผนระดับที่ 2

2.2.1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1) ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (หลัก)

(1.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

● เป้าหมาย : ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 - 2565
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน	อันดับที่ 45



- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) มุ่งเน้น

การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้นผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น

- เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อ

กับการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- พัฒนาและแก้ไขสมรรถนะของโครงข่ายระบบทางหลวง

ให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง

- พัฒนาประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายทางหลวง

กับการเดินทางขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

- สนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานในการเดินทางและขนส่ง

ทางถนนได้อย่างคุ้มค่า

(1.2) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

และระบบโลจิสติกส์

- แนวทางการพัฒนา : การขนส่งทางถนน
- เป้าหมายของแผนย่อย : ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่าง

ประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 - 2565
ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	25 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 13.50

- เป้าหมายของแผนย่อย : ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 - 2565
ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่า ร้อยละ 12



- เป้าหมายของแผนย่อย : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 – 2565
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)	12 คน ต่อประชากร 1 แสนคน

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) มุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย และการลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ผ่านการยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมโยงกับทางหลวงต่าง ๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีศักยภาพ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึงพื้นที่ รวมถึงด้านประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

2) ประเด็นที่ 2 การต่างประเทศ (รอง)

(2.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมาย : การต่างประเทศไทย มีเอกภาพ ทำให้ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน มีมาตรฐานสากลและมีเกียรติภูมิในประชาคมโลก

(2.2) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ : ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ

- แนวทางการพัฒนา : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของไทย

- เป้าหมายของแผนย่อย : ประเทศไทยเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการค้าการลงทุน การบริการ และความเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย โดยมีระบบเศรษฐกิจที่เน้นนวัตกรรมดีขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 - 2565
ประเทศไทยเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการค้า การลงทุน การบริการ และความเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย โดยมีระบบเศรษฐกิจที่เน้นนวัตกรรมดีขึ้น	ระดับความสัมพันธ์และความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ ความเชื่อมโยง และนวัตกรรมในกรอบทวิภาคี ภูมิภาค และพหุภาคี (อาทิ จำนวนโครงการ/ความร่วมมือ/ความตกลง) (เฉลี่ยร้อยละ)	มากขึ้น/ดีขึ้น ร้อยละ 5-10



- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) มุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนศูนย์กลางการค้า การลงทุน การบริการ และความเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย โดยพัฒนาและยกระดับโครงข่ายทางหลวงให้เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเอเชีย

3) ประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว (รอง)

(3.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

- เป้าหมาย : ความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยดีขึ้น

(3.2) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ : การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค

- แนวทางการพัฒนา : พัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาค
- เป้าหมาย : ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 - 2565
ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน	อัตราการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศสมาชิกอาเซียน (เฉลี่ยร้อยละ)	ขยายตัว ร้อยละ 5

(3.3) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ : การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว

- แนวทางการพัฒนา : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวทางถนน
- เป้าหมาย : นักท่องเที่ยวมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 - 2565
นักท่องเที่ยวมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว โดย Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI)	1 ใน 70



- แนวทางการพัฒนา : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวทางถนน
- เป้าหมาย : โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 - 2565
โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกและทางน้ำ โดย Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI)	1 ใน 50

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ
แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานของประเทศให้ดีขึ้นผ่านการพัฒนาพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ผ่านการเชื่อมโยงกับทางหลวงต่าง ๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีศักยภาพ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึงพื้นที่ เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐาน รวมถึงความปลอดภัยต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งประชาชนชาวไทยและชาวต่างชาติ

4) ประเด็นที่ 6 พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (รอง)

(4.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมาย : ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

(4.2) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ : การพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

- แนวทางการพัฒนา : พัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพื่อให้เป็นระบบการสัญจรหลักของคนในเมือง รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคม สื่อสาร และดิจิทัลที่ทันสมัย
- เป้าหมายของแผนย่อย : เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ



เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 – 2565
เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนา เพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ	จำนวนเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่มีการพัฒนาศูนย์เศรษฐกิจ แหล่งที่อยู่อาศัยและพื้นที่เฉพาะ	6 เมือง (กรุงเทพและปริมณฑล เชียงใหม่ ขอนแก่น เมืองในพื้นที่ ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก สงขลา ภูเก็ต)
	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	5 เมือง (กรุงเทพและปริมณฑล เชียงใหม่ ขอนแก่น สงขลา ภูเก็ต)

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาเมืองในพื้นที่เป้าหมาย เพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ ผ่านการพัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง เพื่อรองรับระบบจราจร และขนส่งอัจฉริยะเพื่อขับเคลื่อนประเทศ ในด้านความเชื่อมโยงของระบบขนส่งและการสัญจรที่หลากหลาย เพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง รวมถึงเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

5) ประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ (รอง)

(5.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ 1 การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งหมดเพิ่มขึ้น
- เป้าหมายที่ 2 การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดได้รับการยกระดับ

(5.2) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ : การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

- แนวทางการพัฒนา : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
- เป้าหมายของแผนย่อย : การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 – 2565
การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ล้านบาท)	500,000 ล้านบาท



(5.3) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ : การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

- แนวทางการพัฒนา : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
- เป้าหมายของแผนย่อย : การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้เพิ่มขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 – 2565
การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้เพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (ล้านบาท)	100,000 ล้านบาท

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) มุ่งเน้นการพัฒนาที่ครอบคลุมและสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติทั้งในด้านการพัฒนาโครงข่ายทางถนนเพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่เมือง เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจชายแดน รวมทั้งการเชื่อมโยงโครงข่ายทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อรองรับความร่วมมือในการพัฒนาระหว่างประเทศ การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรองรับการเติบโตด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งยังให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการใช้เส้นทางภายในกำกับของกรมทางหลวง

6) ประเด็นที่ 18 การเติบโตอย่างยั่งยืน (รอง)

(6.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมาย : สภาพแวดล้อมของประเทศไทยมีความดีขึ้นอย่างยั่งยืน

(6.2) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ : การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคม

ที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

- แนวทางการพัฒนา : ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
- เป้าหมายแผนย่อย : การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 - 2565
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย ลดลง	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมในสาขาพลังงานและขนส่ง สาขากระบวนการอุตสาหกรรม และการใช้ผลิตภัณฑ์ และสาขาการจัดการของเสีย ลดลง (ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์)	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลงอย่างน้อยร้อยละ 12 จากกรณีปกติ



- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) มุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในสาขาขนส่งผ่านการบำรุงรักษาระบบทางหลวง ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานเพื่อลดอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อนพาหนะ

(6.3) แผนย่อยการจัดการมลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสารเคมีในภาคเกษตรทั้งระบบให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

- แนวทางการพัฒนา : จัดการคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

- เป้าหมายแผนย่อย : คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน อยู่ระดับมาตรฐานของประเทศไทย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 - 2565
คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน อยู่ระดับมาตรฐานของประเทศไทย	คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอยู่ระดับมาตรฐานของประเทศไทย	ร้อยละ 35 ของพื้นที่เป้าหมาย

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) มุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนการรักษาระดับคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนให้อยู่ระดับมาตรฐานของประเทศไทยผ่านการบำรุงรักษาระบบทางหลวง ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานและไม่ก่อให้เกิดมลภาวะทางเสียงและทางอากาศ

ทั้งนี้ จากการพิจารณาความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติการราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) พบว่าการดำเนินงานของกรมทางหลวงมีประเด็นการพัฒนาที่ครอบคลุมและสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติค่อนข้างครบถ้วนทั้งในด้านการพัฒนาโครงข่ายทางถนนเพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่เมือง เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจชายแดน รวมทั้งการเชื่อมโยงโครงข่ายทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อรองรับความร่วมมือในการพัฒนาระหว่างประเทศ การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรองรับการเติบโตด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งยังให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการใช้เส้นทางภายในกำกับของกรมทางหลวง อย่างไรก็ตาม ในแผนการพัฒนากลุ่มทางหลวงอาจต้องเพิ่มเติมรายละเอียดเชิงลึกที่สามารถแสดงความชัดเจนในการพัฒนาตามกรอบความรับผิดชอบของกรมทางหลวงซึ่งจะสามารถเชื่อมโยงประเด็นการพัฒนาจากระดับยุทธศาสตร์ลงสู่ระดับปฏิบัติการ และเชื่อมโยงไปยังการดำเนินงานโครงการต่าง ๆ ที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้สรุปห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand) 140 เป้าหมายแผนแม่บทย่อย ภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยเป้าหมายในประเด็นแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องโดยตรง (ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล) ที่กรมทางหลวงมีส่วนสนับสนุน ประกอบด้วย 3 เป้าหมาย 3 ตัวชี้วัด ดังตารางที่ 1

ต้นทุนด้านขนส่ง เป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโลจิสติกส์ นอกเหนือจากต้นทุนการเก็บรักษาสินค้า คงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการ ดังนั้นในเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ กรมทางหลวงจึงเป็นหน่วยงานที่จะสนับสนุนในการพัฒนาระบบทางหลวงตามแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ และการอำนวยความสะดวกตามแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ และการอำนวยความสะดวกโดยมุ่งเน้นในการลดค่าใช้จ่ายในการใช้ทาง (Road user cost) ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ (Vehicle Operating Cost) มูลค่าเวลาในการเดินทาง (Value Of Time) และมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุ (Accident Cost) โดยการพัฒนาระบบทางหลวงให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งและการเดินทางทั่วถึงทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความต่อเนื่องภายในประเทศและเชื่อมโยงไปยังประตูการขนส่ง (Gateway) รวมถึงมีมาตรฐานความปลอดภัยเทียบเท่าสากล นอกจากนี้ กรมทางหลวงได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเชื่อมต่อระหว่างทางขนส่งในแต่ละรูปแบบทั้งถนน ราง น้ำ และอากาศ ให้มีการเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ รวมถึงการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เช่น จุดพักรถบรรทุก

ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index) ถูกพัฒนาขึ้นโดยธนาคารโลก (World bank) เป็นการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในแต่ละปีของแต่ละประเทศ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนจากการสำรวจความพึงพอใจในประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ และรายงานผลการจัดอันดับทุก 2 ปี ในช่วงเดือนกรกฎาคม เพื่อสร้างความตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศและเป็นข้อมูลอ้างอิงในการขับเคลื่อนนโยบาย โดยการจัดอันดับใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากแบบสำรวจ LPI ซึ่งมีกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ ผู้ประกอบการธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) และการขนส่งด่วน (Express Carrier) ที่มีการดำเนินการในประเทศไทย ผ่าน 6 ปัจจัย ซึ่ง 1 ใน ปัจจัยดังกล่าว คือ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) ซึ่งกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่ดูแลและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นทางหลวงสายหลักของประเทศ



ประเด็นที่กรมทางหลวงให้ความสำคัญมาโดยตลอดและเป็นยุทธศาสตร์หลักของกรมทางหลวง คือการพัฒนาทางหลวงให้มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง ซึ่งเป็น 1 ใน 3 ปัจจัย (คน รถ ถนน) ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนในประเทศไทย โดยกรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุม เพื่อลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงให้มากที่สุด ซึ่งจะช่วยสนับสนุนในการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

ตารางที่ 3 ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายของแผนย่อย และห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ที่เกี่ยวข้องกับแผนแม่บทประเด็นที่ 7

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี 2561 - 2565	องค์ประกอบ ของ FVCT ที่เกี่ยวข้อง
1. ต้นทุนโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ต่อผลิตภัณฑ์มวล รวมใน ประเทศ ลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของ ประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวล รวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่า ร้อยละ 12	หน่วยงานสนับสนุน V02 โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เครือข่ายโลจิสติกส์ตามแนวเส้นทาง ยุทธศาสตร์ และการอำนวยความสะดวก V04 สภาพแวดล้อมที่สนับสนุน ระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม
2. ประสิทธิภาพด้าน โลจิสติกส์ระหว่าง ประเทศของ ประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	25 ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า 3.50	หน่วยงานสนับสนุน V01 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
3. ผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนน ลดลง	อัตราผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)	12 คนต่อ ประชากร 1 แสนคน	หน่วยงานสนับสนุน V02 ถนน/ยานพาหนะ V03 ผู้ใช้รถใช้ถนน

2.2.2 แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) (ฉบับประกาศราชกิจจานุเบกษา)

แผนปฏิรูปประเทศ ประเด็น (5) ด้านเศรษฐกิจ (หลัก)

(1) การปฏิรูปด้านที่ 1 การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
ประเด็นย่อย 1.2) การรวมกลุ่มในภูมิภาค ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศและภูมิภาค

(2) กิจกรรมปฏิรูปที่ 4 การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาค
ของประเทศไทย

(3) เป้าหมายกิจกรรม : จากการพิจารณาความเชื่อมโยงระหว่างแผนการปฏิรูปประเทศ (ประเด็น (5) ด้านเศรษฐกิจ) และแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) พบว่าการดำเนินงานของกรมทางหลวงมีประเด็นการพัฒนาที่ครอบคลุมและสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศ (ด้านเศรษฐกิจ) ทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเชื่อมโยงอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยเร่งรัดการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาการเชื่อมโยงทางถนนที่เชื่อมโยงทางหลัก (Last-Mile Roads) สู่พื้นที่คลัสเตอร์ และอุตสาหกรรมสำคัญ อีกทั้งยังครอบคลุมในประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาค ที่เอื้อต่อการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภูมิภาค กล่าวคือ สนับสนุนและวางแผนการสร้าง Infrastructure Network ของภูมิภาค ในลักษณะที่เป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่าย

2.2.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565)

1) วัตถุประสงค์

- วัตถุประสงค์ที่ 3 เพื่อให้เศรษฐกิจเข้มแข็ง แข่งขันได้ มีเสถียรภาพ และมีความยั่งยืน สร้างความเข้มแข็งของฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานใหม่โดยการใช้นวัตกรรมที่เข้มข้นมากขึ้น สร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานรากและสร้างความมั่นคงทางพลังงาน อาหาร และน้ำ

- วัตถุประสงค์ที่ 6 เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยการพัฒนาภาคและเมือง เพื่อบริหารการพัฒนายกระดับฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานการผลิตและบริการใหม่

- วัตถุประสงค์ที่ 7 เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีความเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติได้อย่างสมบูรณ์ และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ประเทศไทยมีบทบาทนำและสร้างสรรค์ในด้านการค้า การบริการ และการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาคภูมิภาค และโลก



2) เป้าหมายรวม

- เป้าหมายรวมที่ 3 ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและแข่งขันได้

3) ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ (หลัก)

(3.1) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

- เป้าหมายที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม เพื่อลดความเข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity : EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

- เป้าหมายที่ 3 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น บุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านเข้า - ออก ณ ด่านการค้าชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลักมีประสิทธิภาพมากขึ้น

(3.2) แนวทางการพัฒนา

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง สำหรับการพัฒนาโครงข่ายทางถนน โดยบำรุงรักษาและยกระดับคุณภาพ รวมทั้งความปลอดภัยของโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน และขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณด้านการค้าและประตูการค้าที่สำคัญ เพื่อรองรับปริมาณการเดินทาง และขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อาทิ ด่านปาดังเบซาร์ ด่านบ้านพุน้ำร้อน รวมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปยังฐานการผลิตและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ

4) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน (รอง)

(4.1) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

(4.1.1) เศรษฐกิจขยายตัวอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

- เป้าหมายที่ 6 เพิ่มการลงทุนจากความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

- เป้าหมายที่ 8 ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจสูงขึ้น

(4.1.2) การสร้างความเข้มแข็งให้เศรษฐกิจรายสาขา

- เป้าหมายที่ 4 ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น และมีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวสูงขึ้น



5) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (รอง)

(5.1) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

- เป้าหมายที่ 3 สร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีลดมลพิษและลดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนและระบบนิเวศ โดยให้ความสำคัญเป็นลำดับแรกกับการจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายฟื้นฟูคุณภาพแหล่งน้ำสำคัญของประเทศ และแก้ไขปัญหาวิกฤตหมอกควัน

- เป้าหมายที่ 4 เพิ่มประสิทธิภาพการลดก๊าซเรือนกระจกและขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ มีกลไกจัดการเพื่อลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในด้านต่าง ๆ หรือในพื้นที่หรือสาขาที่มีความเสี่ยงจะได้รับผลกระทบสูง

(5.2) แนวทางการพัฒนา

แก้ไขปัญหาวิกฤตสิ่งแวดล้อม โดย ปรับปรุงกฎหมายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเมืองเพื่อรองรับการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

6) ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ (รอง)

(6.1) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

- เป้าหมายที่ 2 เพิ่มจำนวนเมืองศูนย์กลางของจังหวัดเป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม

- เป้าหมายที่ 3 พื้นที่ฐานเศรษฐกิจหลักมีระบบการผลิตที่มีประสิทธิภาพสูงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

7) ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

(7.1) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

- เป้าหมายที่ 1 เครือข่ายการเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ครอบคลุมและมีการใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพ

(7.2) แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ 1 พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคภายใต้แผนงาน GMS, ACMECS, IMT-GT, BIMSTEC และ JDS และภูมิภาคอาเซียนเพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

- พัฒนาความเชื่อมโยงตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนให้มีความต่อเนื่องและเป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ รวมทั้งแผนความเชื่อมโยงกับระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคในอาเซียนและอนุภูมิภาคข้างเคียง

- พัฒนารูปแบบและบริการการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ทั้งทางบก (ถนนและรถไฟ) ทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การเดินเรือชายฝั่ง ตลอดจน



การพัฒนาด้านบุคลากรขายแดนและการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนที่รวดเร็ว ปรับปรุงประสิทธิภาพ ความเชื่อมโยงระบบการขนส่ง ระบบอำนวยความสะดวกการขนส่งคนและสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน

จากการพิจารณาความเชื่อมโยงระหว่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) พบว่า การดำเนินงานของกรมทางหลวงมีประเด็นการพัฒนาที่ครอบคลุมและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ทั้งในด้านการพัฒนาโครงข่ายทางถนนเพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่เมือง เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจชายแดน รวมทั้งการเชื่อมโยงโครงข่ายทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้านรองรับการเป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งของภูมิภาค อีกทั้งยังมีประเด็นการพัฒนาที่ครอบคลุมในเรื่องการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ความปลอดภัย และการแก้ปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง เพื่อยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ทั้งนี้ ประเด็นการพัฒนาของกรมทางหลวงที่ยังขาดความเฉพาะเจาะจงจะเป็นประเด็นการพัฒนาในด้านการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาเพื่อลดการใช้พลังงานในภาคขนส่ง เป็นต้น

2.3 แผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง

- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 – 2564) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) ของกระทรวงคมนาคม
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 – 2564) ของกระทรวงคมนาคม
- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 – 2565) ของกระทรวงคมนาคม



ส่วนที่ 3 สารสำคัญแผนปฏิบัติการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) ของกรมทางหลวง

3.1 ภาพรวม

3.1.1 วิสัยทัศน์

“ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ” วิสัยทัศน์ของกรมทางหลวงแฝงไว้ด้วยมิติการดำเนินงานด้านงานทางใน 4 มิติ ได้แก่ มิติของระบบทางหลวงที่สะดวก มิติของระบบทางหลวงที่ปลอดภัย มิติของระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง และมิติของการพัฒนาระบบบริหารองค์กร โดยความหมายของการดำเนินงานด้านงานทางในแต่ละมิติมีรายละเอียดดังนี้

(1) มิติของระบบทางหลวงที่สะดวก

การมีระบบทางหลวงซึ่งมีคุณภาพตามมาตรฐานที่ทันสมัย ส่งเสริมสร้างความสะดวกสบายในมิติต่างๆ เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การพัฒนาคุณภาพชีวิต และการเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ ทั้งนี้สามารถแบ่งมิติความสะดวกของระบบทางหลวงได้ดังนี้

- ระบบทางหลวงที่เข้าถึง (Accessibility) ได้ง่ายและสะดวก โดยประชาชนและผู้ใช้งาน เพื่อยกระดับคุณภาพการดำเนินชีวิตและการดำเนินธุรกิจ
- ระบบทางหลวงที่คล่องตัว (Mobility) อย่างสมดุลทั้งระบบ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการเดินทางขนส่ง ซึ่งมีระยะเวลาการเดินทางที่เชื่อถือได้
- ระบบทางหลวงที่มีระดับการให้บริการ (Serviceability) อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา เพื่อให้สามารถใช้งานระบบทางหลวงได้เต็มศักยภาพ
- ระบบทางหลวงที่มีการใช้เทคโนโลยีและเทคโนโลยีดิจิทัล (Technology and Digital Technology) เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการแก่ ผู้ใช้งาน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชน
- ระบบทางหลวงที่มีความสวยงาม สอดรับกับวัฒนธรรมในพื้นที่เป็นมิตรกับสังคม และสิ่งแวดล้อม (Sustainability) เพื่อความพึงพอใจสูงสุดของผู้ใช้บริการ และประชาชน

(2) มิติของระบบทางหลวงที่ปลอดภัย

การมีระบบทางหลวงที่ปลอดภัย (Safety) ที่ดีต่อผู้ใช้บริการ ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อันเป็นไปตามมาตรฐานที่ทันสมัย ทั้งในเชิงโครงสร้างทางกายภาพของระบบทางหลวง อุปกรณ์ที่ติดตั้งบนระบบทางหลวง การอำนวยความสะดวกความปลอดภัย รวมถึงการสร้างจิตสำนึกและค่านิยมด้านความปลอดภัย เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ผู้ใช้งาน และลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ



(3) มิติของระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง

การมีระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) กับมิติความต้องการของประเทศในด้านต่าง ๆ ได้แก่

- การเชื่อมโยงกับการคมนาคมรูปแบบอื่นๆ ทั้งรถไฟ เรือ เครื่องบิน จักรยาน รวมถึงระบบขนส่งมวลชน
- การเชื่อมโยงกับทางหลวงต่างๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีศักยภาพ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึงพื้นที่
- การเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์และนโยบายกระทรวงคมนาคม รวมถึงการบูรณาการกับหน่วยงานต่างๆ ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการสร้างระบบการเดินทางขนส่งที่ยั่งยืนของประเทศและภูมิภาค
- การเชื่อมโยงกับนโยบายของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและของหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เพื่อสนับสนุนแผนและนโยบายในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการพัฒนาสังคม

(4) มิติของการพัฒนาระบบบริหารองค์กร

กรมทางหลวงจะสามารถทำให้ระบบทางหลวงมีความสะดวก มีความปลอดภัย และเกิดการเชื่อมโยงได้ ก็ต่อเมื่อกรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบบริหารองค์กรที่ต่อเนื่อง และครอบคลุมในทุกมิติ เช่น การพัฒนาแผนงานโครงการและการดำเนินงานเพื่อผลสัมฤทธิ์ตามบทบาทพันธกิจ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ การปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด การพัฒนาระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล การประชาสัมพันธ์ การวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ การบริหารทรัพยากรบุคคล การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การบริหารเครื่องจักร การจัดการระบบพัสดุ การบริหารงบประมาณ การพัฒนากฎระเบียบและแนวทางการปฏิบัติ การคำนึงถึงส่วนรวม การมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การคงไว้ซึ่งธรรมาภิบาล การยึดมั่นในหลักเศรษฐกิจพอเพียง และความโปร่งใส



การประเมินความสำเร็จสำหรับวิสัยทัศน์ของกรมทางหลวง เป็นการประเมินผล การพัฒนาทางหลวงแบบองค์รวมเพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ขององค์กร (Integrated evaluation of organization performance) ซึ่งจะต้องสะท้อนถึงผลการดำเนินงานหรือผลสัมฤทธิ์ (Performance) ในแต่ละด้าน ของกรมทางหลวงได้ ทั้งนี้ เพื่อให้การประเมินผลการพัฒนาทางหลวงแบบองค์รวมเพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ของ องค์กร (Integrated evaluation of organization performance) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงควรแยก การประเมินผลการพัฒนาทางหลวงในระดับโครงการ/กิจกรรม (Activity/Project - based evaluation) ตามวัตถุประสงค์หรือ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ของโครงการ/กิจกรรมนั้น ๆ ก่อน แล้วจึงทำการประเมินแบบองค์รวม ในระดับยุทธศาสตร์ต่อไป ด้วยเหตุนี้ การประเมินผลการพัฒนาทางหลวงเพื่อการวางแผนบูรณาการ ระบบคมนาคมขนส่งตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติจึงถูกแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ

- 1) การประเมินผลการพัฒนาทางหลวงระดับโครงการ (Project-based evaluation)
- 2) การประเมินผลการพัฒนาทางหลวงแบบองค์รวมเพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ขององค์กร (Integrated evaluation of organization performance)

“วิธีวิเคราะห์จากล่างขึ้นบน (Bottom-Up Approach)” จึงถูกนำมาใช้ในการ ประเมินผลการพัฒนาทางหลวงเพื่อการวางแผนบูรณาการระบบคมนาคมขนส่งตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ กล่าวคือ ให้ประเมินวัดผลในระดับโครงการก่อน แล้วจึงประเมินแบบองค์รวมเพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ขององค์กร โดยในลำดับแรก ผู้ประเมินจะต้องกำหนดให้ได้ก่อนว่า “แผนงาน” “โครงการ” และ “กิจกรรม” ต่าง ๆ ที่ต้องการประเมิน มี “วัตถุประสงค์” ในการดำเนินการ ตรงกับ “กรอบรายการวัตถุประสงค์(Objective/Target Framework)” ข้อใดบ้าง และเลือกใช้ “ตัวชี้วัด” ที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์แต่ละข้อ

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้กระบวนการประเมินผลการพัฒนาทางหลวงนี้ มีระเบียบแบบ แผนวิธีปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น จึงได้จัดทำ “มิติของการชี้วัด” (Dimension of Evaluation) เพื่อใช้ในการ ประเมินผลการพัฒนาทางหลวงเพื่อการวางแผนบูรณาการระบบคมนาคมขนส่งตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ ออกเป็น 6 ด้าน ซึ่งมีรายละเอียดของนิยามและตัวอย่างของเกณฑ์การประเมินในมิติการชี้วัดทั้ง 6 ด้าน ดังนี้

1) มิติด้านประสิทธิผลต่อผู้ใช้งาน (D1: User Effectiveness) จะพิจารณาผลการ ดำเนินงานโครงการจากมุมมองของผลประโยชน์ที่มีต่อผู้ใช้ทางเป็นหลัก เช่น

- ความเร็วในการเดินทาง (Travel Speed)
- ต้นทุนของผู้ใช้ทาง (Road User Cost)
- ความน่าเชื่อถือของเวลาในการเดินทาง (Reliability)
- ความล่าช้าบริเวณคอขวดการจราจร (Bottle neck)
- ความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง (User Satisfaction)



2) มิติด้านประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวง (D2: Network Performance)

จะพิจารณาสมรรถนะ (Performance) ของระบบโครงข่ายทางหลวง เช่น

- การพัฒนาความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทาง
- การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร (Capacity building)
- ความหนาแน่นของโครงข่ายถนนเพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
- ดัชนีความสามารถในการเข้าถึงระบบทางหลวง (Accessibility index)

3) มิติด้านระดับการให้บริการของทางหลวง (D3: Serviceability) จะพิจารณา

ลักษณะทางกายภาพของทางหลวง (Physical Characteristics) ที่ส่งผลต่อระดับการให้บริการ เช่น

- ดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ย
- จำนวนเรื่องร้องเรียนความเสียหายของทางหลวง
- ดัชนีการดูแลรักษาสภาพทาง (Pavement Condition Index)
- ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้ถนนต่อการบำรุงรักษาทาง
- ปริมาณรถบรรทุกที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกำหนด

4) มิติด้านความปลอดภัยของทางหลวง (D4: Safety) จะพิจารณาผลการ

ดำเนินงานโครงการที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของระบบทางหลวง เช่น

- ดัชนีด้านความปลอดภัยทางถนน (iRAP Star rating)
- ความถี่ (Frequency) ของการชนกันบนทางหลวง
- อัตราการเสียชีวิตจากการชนกันบนทางหลวง
- การจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง (Workzone)
- การกำหนดความเร็วจำกัดสอดคล้องกับระดับชั้นของทางหลวง
- ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้ถนนต่อความปลอดภัยในการเดินทาง

5) มิติด้านเศรษฐกิจ (D5: Economic Impact) จะพิจารณาผลกระทบในวงกว้าง

ทางด้านเศรษฐกิจที่สามารถประเมินมูลค่าเป็นตัวเงินได้ของการดำเนินงานโครงการ เช่น

- มูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจเนื่องจากการจราจรติดขัดที่ลดลง
- การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการ ในรูปแบบการประเมินเป็นมูลค่าตัวเงิน ทั้งผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อม
- มูลค่าสูญเสียทางเศรษฐกิจจากมลพิษ



6) มิติด้านผลกระทบทางสังคม (D6: Social Impact) จะพิจารณาผลกระทบในวงกว้างทางด้านสังคมซึ่งในหลายกรณีไม่สามารถประเมินมูลค่าทางการเงินได้ของการดำเนินงานโครงการ เช่น

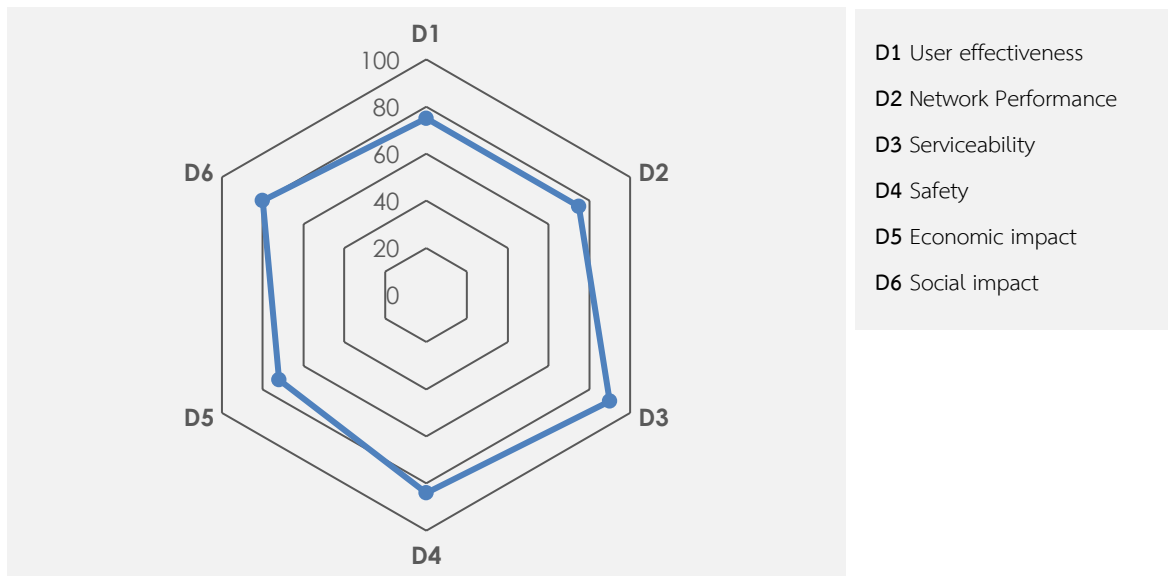
- ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้ถนนต่อสภาพแวดล้อมสองข้างทาง
- สัดส่วนข้อร้องเรียนที่ได้รับการตอบสนอง
- อัตราการจ้างงานที่เพิ่มขึ้นจากดำเนินงานโครงการ
- ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อการดำเนินโครงการ

อย่างไรก็ตาม ตัวชี้วัดที่นำมาใช้ประเมินผลการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์แต่ละข้อของ ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรม อาจมีความเชื่อมโยงกับ “มิติของการชี้วัด” ได้มากกว่า 1 ด้าน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า ผลผลิตของการดำเนินงาน (Output) ผลลัพธ์ของการดำเนินงาน (Outcome) และ ผลกระทบในระยะยาวที่จะเกิดขึ้น (Impact) ของ ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรมอาจมีความเกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์และเป้าหมายของกรมทางหลวงที่กำหนดไว้ได้ในหลากหลายประเด็น ทั้งนี้ การวิเคราะห์ “มิติของการชี้วัด” ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม จะช่วยเผยให้เห็นความสมดุลของผลกระทบในวงกว้าง ซึ่งเป็นการนำเอากรอบวิธีคิดตามแนวการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) มาใช้นั่นเอง

นอกจากนี้ ในการประเมินผลการพัฒนาทางหลวงแบบองค์รวมเพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ขององค์กร (Integrated evaluation of organization performance) ควรจะคัดเลือกโครงการที่ครอบคลุมทุกมิติการชี้วัด (D1 – D6) เนื่องจากมิติการชี้วัดทั้ง 6 ด้าน จะสะท้อนภาพรวมการดำเนินงานของกรมทางหลวงได้ครบถ้วนตามแผนยุทธศาสตร์

วิธีการสรุปผลการประเมินแบบองค์รวมเพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ขององค์กร จะใช้ “**ตัวแทนประเด็นวัดผล**” ซึ่งคำนวณจาก “**ดัชนีรวม**” (Composite Index) ของแต่ละ “มิติการชี้วัด” ทั้งนี้ในระยะสั้นซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณตัวชี้วัดยังไม่สมบูรณ์ อาจใช้การคัดเลือกตัวแทนของตัวชี้วัดในแต่ละ “มิติการชี้วัด” แทนได้ จากนั้นจึงนำค่าตัวแทนของแต่ละมิติการชี้วัดมาแสดงรวมกันในรูปแบบของ **Radar Chart** ดังแสดงตัวอย่างในรูปที่ 6 ซึ่งจะช่วยให้กรมทางหลวงระบุประเด็นที่สำคัญที่มีผลต่อความสำเร็จหรือไม่สำเร็จของการดำเนินงาน (Critical Success Factor : CSF) และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการดำเนินงานมากที่สุด เพื่อใช้ในการตรวจสอบ ติดตาม หรือประเมินผลโครงการ/กิจกรรมของกรมทางหลวงต่อไป





รูปที่ 6 ตัวอย่างการรายงานผลการประเมินแบบองค์รวมเพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ขององค์กร

3.1.2 พันธกิจของกรมทางหลวง

- (1) พัฒนาระบบทางหลวง (Highway System) ให้เกิดความเชื่อมต่อ (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) ที่สมบูรณ์ เพื่อการขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม
- (2) ควบคุมดูแลระดับการให้บริการ (Serviceability) และความปลอดภัย (Safety) บนทางหลวงให้ได้ตามมาตรฐาน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่ดี
- (3) พัฒนาระบบบริหารองค์กร (Organization Management) ตามหลักธรรมาภิบาล

3.1.3 ค่านิยม

“H I G H W A Y S”

“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์

ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ รับผิดชอบต่อพันธกิจ เกษะติดการให้บริการ ประสานพลังเป็นหนึ่งเดียว”

- | | | |
|------------------------------------|---|----------------------------|
| (1) <u>H</u> igh performance | : | สร้างสรรค์ผลงาน |
| (2) <u>I</u> ntelligent technology | : | ผสานเทคโนโลยี |
| (3) <u>G</u> ood knowledge | : | ด้วยความรู้ที่เหมาะสม |
| (4) <u>H</u> onesty | : | ซื่อสัตย์ |
| (5) <u>W</u> ork smart | : | ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ |
| (6) <u>A</u> ccountability | : | รับผิดชอบต่อพันธกิจ |
| (7) <u>Y</u> ear-round commitment | : | เกษะติดการให้บริการ |
| (8) <u>S</u> ynergy | : | ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว |



3.2 แผนปฏิบัติราชการ

3.2.1 แผนปฏิบัติราชการ เรื่องการพัฒนาระบบทางหลวง

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

2) ค่าเป้าหมาย

(2.1) มีระบบทางหลวงที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทาง การขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และการพัฒนาประเทศ ด้วยการพัฒนาโครงข่ายของระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมต่อได้อย่างสมบูรณ์

(2.2) มีระบบทางหลวงที่คล่องตัวเพื่อสนับสนุนการเดินทางขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ด้วยการติดตามและแก้ไขสมรรถนะของระบบทางหลวงอย่างต่อเนื่อง

(2.3) มีการส่งเสริมการพัฒนาระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความเข้าใจ และประสานความร่วมมือกับท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน ในขั้นตอนการพัฒนาโครงการ

(2.4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพของกระบวนการพัฒนาระบบทางหลวงที่ต่อเนื่อง ด้วยการวิจัย นวัตกรรม มาตรฐาน ข้อกำหนด เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการ และพอเพียง

3) ตัวชี้วัด

(3.1) อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก

(หน่วย : กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

(3.2) ดัชนีคุณภาพการเข้าใช้ทางหลวงของประชากรชนบท (Rural Access Index)

(หน่วย : ร้อยละ)

(3.3) ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนนต่อสภาพการจราจร

(หน่วย : คะแนน)

ตารางที่ 4 แสดงรายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวง



ตารางที่ 4 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 1

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ปีฐาน	ข้อมูล ฐาน	การประเมิน	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
(1)	อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทาง หลวงสายหลัก หน่วย : กิโลเมตรต่อชั่วโมง	2560	-	เป้าหมาย	-	-	+6%	+8%	+10%
				ผลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
(2)	ดัชนีคุณภาพการเข้าใช้ทางหลวงของ ประชากรชนบท (Rural Access Index) หน่วย : ร้อยละ	2560	-	เป้าหมาย	-	-	+6%	+8%	+10%
				ผลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
(3)	ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนนต่อสภาพ การจราจร หน่วย : ร้อยละ	-	-	เป้าหมาย	-	-	75	80	80
				ผลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-

4) แนวทางการพัฒนา

(4.1) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น
ประเทศ และภูมิภาค

(4.2) พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ
การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

(4.3) เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อกับ
การเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

(4.4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจ
ออกแบบ การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

(4.5) พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด ด้านงานทาง ทั้งในด้าน
ออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ

(4.6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี
การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง

5) แผนงาน/โครงการสำคัญ

(5.1) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

(5.2) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

(5.3) โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี -
ปากท่อ (ถนนพระราม 2)

(5.4) โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

(5.5) โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก

(5.6) โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี



(5.7) โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน

3.2.2 แผนปฏิบัติการ เรื่องระดับการให้บริการ

1) เป้าหมาย : การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

2) ค่าเป้าหมาย

(2.1) มีระบบทางหลวงที่รักษาระดับการให้บริการที่ดี ด้วยการบำรุงรักษาระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

(2.2) มีการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการอย่างมีประสิทธิภาพด้วยการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตามมาตรฐาน และการพัฒนารูปแบบ

(2.3) ขการให้บริการที่ทันสมัย

(2.4) มีการส่งเสริมการรักษาระดับการให้บริการ ภูมิทัศน์ ไหล่ทาง ทางเท้าของระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความร่วมมือจากท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน

(2.5) มีการพัฒนาประสิทธิภาพการรักษาระดับการให้บริการอย่างต่อเนื่อง ด้วยการวิจัย นวัตกรรม เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการและพอเพียง

3) ตัวชี้วัด

(3.1) ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร)

(หน่วย : ร้อยละ)

(3.2) ความพึงพอใจต่อการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง

(หน่วย : ร้อยละ)

ตารางที่ 5 รายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนปฏิบัติการเรื่องที่ 2 ระดับการให้บริการ

ตารางที่ 5 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการเรื่องที่ 2

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ปีฐาน	ข้อมูล ฐาน	การประเมิน	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
(1)	ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร) หน่วย : ร้อยละ	-	-	เป้าหมาย	-	-	82	82	82
				ผลตัวชี้วัด	-	83	87	87	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	-	83	87	87	-
(2)	ความพึงพอใจต่อการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง หน่วย : ร้อยละของโครงการที่ผ่านการประเมิน	-	-	เป้าหมาย	-	-	75	80	80
				ผลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-



4) แนวทางการพัฒนา

- (4.1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง
- (4.2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง
- (4.3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก

ยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง

- (4.4) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

(4.5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน

(4.6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง

5) แผนงาน/โครงการสำคัญ

- (5.1) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา
- (5.2) โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค
- (5.3) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา
- (5.4) โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก
- (5.5) โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

3.2.3 แผนปฏิบัติการ เรื่องความปลอดภัย

1) เป้าหมาย : การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

2) ค่าเป้าหมาย

(2.1) มีระบบทางหลวงที่ปลอดภัย ด้วยการแก้ไขควบคุมตามมาตรฐานที่ดี และต่อเนื่อง

(2.2) มีความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ทันสมัย ด้วยการพัฒนาระบบจราจร ระบบควบคุม และระบบดัชนีประเมินความปลอดภัย อย่างต่อเนื่อง

(2.3) มีการส่งเสริมความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการส่งเสริม ค่านิยมและความเข้าใจด้านความปลอดภัยกับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ

(2.4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ต่อเนื่อง ด้วยการวิจัย นวัตกรรม เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการและพอเพียง



3) ตัวชี้วัด

(3.1) ถนนสร้างใหม่มีดัชนีด้านความปลอดภัยทางถนน ผ่านเกณฑ์ระดับ 3
(หน่วย : ร้อยละ)

(3.2) อัตราการชน ต่อปริมาณการเดินทางบนทาง
(หน่วย : จำนวนครั้ง ต่อ การเดินทาง 1 ร้อยล้านกิโลเมตร)

(3.3) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน
(หน่วย : คน ต่อ ประชากรแสนคน)

(3.4) จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข
(หน่วย : จำนวน)

(3.5) ความพึงพอใจต่อความปลอดภัยบนทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)

ตารางที่ 6 แสดงรายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนปฏิบัติการเรื่องที่ 3
ความปลอดภัย

ตารางที่ 6 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการเรื่องที่ 3

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ปีฐาน	ข้อมูล ฐาน	การประเมิน	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
(1)	ถนนสร้างใหม่มีดัชนีด้านความปลอดภัยทางถนน ผ่าน เกณฑ์ระดับ 3 หน่วย : ร้อยละ	-	-	เป้าหมาย	-	-	70	75	75
				ผลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	-	83	87	87	-
(2)	อัตราการชน ต่อปริมาณการเดินทางบนทาง หน่วย : ร้อยละ	2560	-	เป้าหมาย	-	-	-6%	-8%	-10%
				ผลตัวชี้วัด	6	6	7	-	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	64.85%	64.85%	92.33%	-	-
(3)	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสน คน หน่วย : ร้อยละ	2560	3.64	เป้าหมาย	-	-	-6%	-8%	-10%
				ผลตัวชี้วัด	+9.7%	+11.5%	+18.6%	-	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	3.99	4.06	4.32	-	-
(4)	จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข หน่วย : จำนวน	-	-	เป้าหมาย	-	-	1,376	1,376	1,376
				ผลตัวชี้วัด	-	1,507	1,486	1,543	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	-	1,507	1,486	1,543	-
(5)	ความพึงพอใจต่อความปลอดภัยบนทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	-	-	เป้าหมาย	-	-	75	80	80
				ผลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-



4) แนวทางการพัฒนา

(4.1) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

(4.2) พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

(4.3) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใด ๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่น ๆ

(4.4) พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่านิยม วินัย ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

(4.5) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง

(4.6) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

5) แผนงาน/โครงการสำคัญ

(5.1) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

(5.2) โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

(5.3) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง

3.2.4 แผนปฏิบัติการ เรื่องระบบบริหารจัดการ

1) เป้าหมาย : การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

2) ค่าเป้าหมาย

(2.1) มีความรับผิดชอบต่อพันธกิจ ด้วยการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ผ่านแผนงาน โครงการ และกิจกรรมอย่างบูรณาการ

(2.2) มีองค์กรที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากร การประชาสัมพันธ์ การจัดการสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีดิจิทัล

(2.3) มีองค์กรที่ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาบุคลากร งานวิจัย นวัตกรรม กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน

(2.4) มีความรับผิดชอบต่อผลประโยชน์สาธารณะ ด้วยการดำเนินงาน และการจัดการข้อเรียกร้องบนพื้นฐานของความซื่อสัตย์และธรรมาภิบาล



3) ตัวชี้วัด

(3.1) ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง

(หน่วย : ร้อยละ)

(3.2) ความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริงจากงานวิจัย การพัฒนา รวมถึงการสร้างนวัตกรรมของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง

(หน่วย : ร้อยละ)

(3.3) สัดส่วนข้อร้องเรียนที่ได้รับการตอบสนอง จากฐานข้อมูลสายด่วน 1586

(หน่วย : ร้อยละ)

(3.4) ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญต่อภาพลักษณ์และการดำเนินงานของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง

(หน่วย : ร้อยละ)

ตารางที่ 7 รายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 4 ระบบบริหารจัดการ

ตารางที่ 7 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการเรื่องที่ 4

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ปีฐาน	ข้อมูล ฐาน	การประเมิน	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
(1)	ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	-	-	เป้าหมาย	-	-	80	85	85
				ผลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
(2)	ความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริงจากงานวิจัย การพัฒนา รวมถึงการสร้างนวัตกรรมของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	-	-	เป้าหมาย	-	-	50	60	60
				ผลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
(3)	สัดส่วนข้อร้องเรียนที่ได้รับการตอบสนอง จากฐานข้อมูลสายด่วน 1586 หน่วย : ร้อยละ	-	-	เป้าหมาย	-	-	50	60	60
				ผลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
(4)	ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญต่อภาพลักษณ์และการดำเนินงานของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง หน่วย : คะแนน	-	-	เป้าหมาย	-	-	60	70	70
				ผลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-
				ข้อมูลตัวชี้วัด	-	-	-	-	-



4) แนวทางการพัฒนา

(4.1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน โครงการ และกิจกรรม

(4.2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัสดุ การบริหารเครื่องจักร การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินงานขององค์กร

(4.3) พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร

(4.4) พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน

(4.5) พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก

(4.6) พัฒนาและส่งเสริมการจัดการข้อร้องเรียน การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น และระบบบริหารจัดการ บนพื้นฐานของระบบธรรมาภิบาล

5) แผนงาน/โครงการสำคัญ

(5.1) รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ



3.3 ประมาณการวงเงินงบประมาณรวม (2563 – 2565)

ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)			ผลดำเนินการ		หน่วยงานที่ รับผิดชอบการใช้ จ่ายงบประมาณ	หมายเหตุ	ความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการ คมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560 – 2564)
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564			
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ								
กลยุทธ์ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค								
ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา (1/2)	927.6085	955.4368	1,109.7100	1,562.0000	1,210.4500			ยุทธศาสตร์ที่ 3
กิจกรรมพัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ	927.6085	955.4368	1,109.7100	1,562.0000	1,210.4500	สผ.	*	
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (1/2)	32,942.9102	33,931.1975	8,454.8593	12,649.4994	10,450.2717			
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	32,942.9102	33,931.1975	8,454.8593	12,649.4994	10,450.2717	สท.1, สท.2, สส.		
โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)	966.9140	1,739.2966	4,490.8034	966.9140	1,739.2966			
กิจกรรมก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)	966.9140**	1739.2966**	4,490.8034	966.9140	1,739.2966	สส.	โครงการใหม่เพิ่มเติมปี 62-65	
โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (1/5)	21,773.4417	22,426.6450	40,755.5610	34,340.6707	43,403.7000			
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	3134.0000**	5081.9000**	3,771.1800	3,134.0000	4,931.9000	สผ.,	แผนงานใหม่เริ่มปี 63	
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	9,608.8066	9,897.0708	19,036.7377	13,410.8553	19,605.3991	สท.1, สท.2, สส.		
กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ	3,723.2819	3,834.9804	2,341.1595	2,878.1513	3,174.2069	สส.		
กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	1,474.1354	1,518.3595	4,096.9803	3,193.9030	4,607.7446	สท.1, สท.2, สส.		
กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	6,589.5374	6,787.2235	2,802.0335	4,448.8631	3,124.3994	สท.1, สท.2, สส., สค.		
กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน	377.6804	389.0108	2,308.2700	1,564.4000	2,315.5000	สผ.	*	
กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	5710.4980**	5644.5500**	5,687.2900	5,710.4980	5,644.5500	สผ.	*	
กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	-	-	711.9100	-	-	สผ.	เป็นกิจกรรมใหม่ในปี 2565	
กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง								
โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (2/5)	8,067.7297	8,309.7616	4,791.7576	7,588.8105	7,052.5067			ยุทธศาสตร์ที่ 3
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	4,305.7412	4,434.9134	2,963.7672	3,804.5191	3,368.7361	สท.1, สท.2, สส.	*	
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	3,761.9885	3,874.8482	1,827.9904	3,784.2914	3,683.7706	สท.1, สท.2, สส.	*	
โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	4,144.8302	4,269.1751	6,047.6625	9,586.7292	8,534.3795			
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	4,144.8302	4,269.1751	6,047.6625	9,586.7292	8,534.3795	สท.1, สท.2, สส.		



ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)			ผลดำเนินการ		หน่วยงานที่รับผิดชอบการใช้จ่ายงบประมาณ	หมายเหตุ	ความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560 – 2564)
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564			
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ								
กลยุทธ์ 1.3 เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง แลพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ								
โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (3/5)	2,179.7718	2,245.1650	992.3270	1,691.2630	1,082.9785			ยุทธศาสตร์ที่ 3
กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง	2,179.7718	2,245.1650	992.3270	1,691.2630	1,082.9785	สท.1, สท.2, สส.		
โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี	44.4570	45.7907	-	57.1408	-			
กิจกรรมก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี	44.4570	45.7907	-	57.1408	-	สส.	ผลการดำเนินงานแล้วเสร็จในปี 63	
กลยุทธ์ 1.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดการมลพิษที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม								
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (2/2)	4,113.8986	4,237.3156	-	-	-			ยุทธศาสตร์ที่ 3
กิจกรรมจัดการมลพิษที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	4,113.8986	4,237.3156	-	-	-	สด.		
โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (4/5)	3,182.7000	3,278.1810	3,249.9892	3,202.2705	3,532.8794			
กิจกรรมจัดการมลพิษที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวง	3,182.7000	3,278.1810	3,249.9892	3,202.2705	3,532.8794	สด.		
โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	38.7229	39.8845	-	53.6026	-			
กิจกรรมศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	38.7229	39.8845	-	53.6026	-	สผ.		
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง								
กลยุทธ์ 2.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง								
ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา (1/4)	18,401.3670	19,479.9168	21,062.4889					ยุทธศาสตร์ที่ 1
กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง	18,401.3670	18,953.4081	20,697.1549	20,760.2074	22,113.9414	สร.		
กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน	-	526.5087**	365.3340	-	526.5087	สร.	เป็นกิจกรรมใหม่เริ่มปี 64	
โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	5,743.8883	5,603.8654	6,095.4532	5,157.2628	6,651.9323			ยุทธศาสตร์ที่ 1
กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	4080.1210**	4202.5247**	4,284.6100	3,493.4955	5,250.5916	สร.		
กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก	1663.7673**	1401.3407**	1,810.8432	1,663.7673	1,401.3407	สท.1, สท.2,	เป็นกิจกรรมใหม่เริ่มปี 63	
กลยุทธ์ 2.2 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง								
ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา (2/4)	212.1800	218.5454	200.0000	200.0000	200.0000			ยุทธศาสตร์ที่ 1
กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน	212.1800	218.5454	200.0000	200.0000	200.0000	สร.		
กลยุทธ์ 2.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง								
ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา (3/4)	819.3313	843.9112	529.0730	439.9732	416.8800			ยุทธศาสตร์ที่ 1
กิจกรรมการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะบนทางหลวง	819.3313	843.9112	529.0730	439.9732	416.8800	สคน.	*	



ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)			ผลดำเนินการ		หน่วยงานที่ รับผิดชอบการใช้ จ่ายงบประมาณ	หมายเหตุ	ความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการ คมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560 – 2564)
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564			
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง								
กลยุทธ์ 2.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ								
โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	1,263.6640	2,103.8559	1,980.9894	1,263.6640	2,103.8559			ยุทธศาสตร์ที่ 1
กิจกรรมพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	1,263.6640	1,660.4832	1,547.9794	1,263.6640	1,660.4832	สคน.		
กิจกรรมก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง	-	443.3727**	433.0100	-	443.3727	สร.	เป็นกิจกรรมใหม่เริ่มปี 2564	
กลยุทธ์ 2.5 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไร่นาทาง และทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน								
ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา (4/4)	-	218.0000	247.0000	-	218.0000			ยุทธศาสตร์ที่ 1
กิจกรรมปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมทางหลวง	-	218.0000**	247.0000	-	218.0000	สบ.	เป็นกิจกรรมใหม่เริ่มปี 2564	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ								
กลยุทธ์ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง								
ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	4,525.6480	4,325.7593	4,910.5596	4,387.8234	5,330.6746			ยุทธศาสตร์ที่ 2
กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกตำรวจทางหลวง	538.7236	554.8854	394.9117	520.3530	476.5411	ตร.ทล.		
กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนน	3,282.4246	3,380.8973	4,277.6451	3,170.9303	4,598.6354	สป.		
กิจกรรมป้องกันและอำนวยความสะดวกช่วงเทศกาล	23.3398	24.0400	12.0821	21.4701	21.4701	สป.		
กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจรบนทางหลวงอาเซียน	106.0900	109.2727	51.5000	100.0000	48.4260	สป.		
กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน	575.0700**	265.6630**	174.4207	575.0700	185.6020	สป.	เป็นกิจกรรมใหม่เริ่มปี 63	
โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (5/5)	1,209.9713	1,246.2704	948.1859	1,117.0168	975.2045			
กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	1,209.9713	1,246.2704	948.1859	1,117.0168	975.2045	สส.	*	
โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง	1,525.1488	1,570.9032	3,525.4800	2,086.3900	3,663.3290			
กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	1,215.6949	1,252.1657	1,643.3820	1,702.5000	1,769.9910	สป.	*	
กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย	309.4539	318.7375	539.8470	383.8900	575.9980	สป.	*	
กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง	-	817.3400**	801.8510		817.3400	สป.	เป็นกิจกรรมใหม่เริ่มปี 2564	
กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยจุดกลับรถในระดับเดียวกัน	-	500.0000*	474.9000		500.0000	สป.	เป็นกิจกรรมใหม่เริ่มปี 2564	
กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกอันตราย	-	-	65.5000	-	-	สป.	เป็นกิจกรรมใหม่ในปี 2565	



ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)			ผลดำเนินการ		หน่วยงานที่ รับผิดชอบการใช้ จ่ายงบประมาณ	หมายเหตุ	ความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการ คมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560 – 2564)
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564			
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน								
กลยุทธ์ 4.1 พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน โครงการและกิจกรรม								
รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ	5,386.9395	5,548.5476	4,926.0066	5,067.9898	5,043.4298			ยุทธศาสตร์ที่ 4
รายการบุคลากรภาครัฐ	5,386.9395	5,548.5476	4,926.0066	5,067.9898	5,043.4298	กง.		
ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา (2/2)	2,340.1545	2,410.3592	1,104.1420	1,404.2035	1,396.7067			
กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง	2,340.1545	2,410.3592	1,104.1420	1,404.2035	1,396.7067	สผ.,สว.,สจ.,สฐ.,สบ.		

หมายเหตุ ข้อมูลปี 2563 และ 2564 ทบทวนจากรายงานแผนปฏิบัติราชการ 4 ปี ของกรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564

* มีการเปลี่ยนแปลงชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

** ทบทวนจากเอกสารงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 และ พ.ศ. 2564

ภาคผนวก ก
คำอธิบายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ที่ 1

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

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

ตัวชี้วัดที่ 1

อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลักที่เพิ่มขึ้น

หน่วย กิโลเมตรต่อชั่วโมง

วิธีวัดผล เปรียบเทียบกับปีฐาน

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อสะท้อนประสิทธิภาพด้านความคล่องตัวของการเดินทางขนส่งทางถนนสำหรับระบบทางหลวงในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง
- เลือกใช้การพิจารณา “อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก” ซึ่งวัดจากความเร็วเฉลี่ยของยานพาหนะบนถนนสายหลัก (ทางหลวงแผ่นดิน ลำดับชั้นที่ 1) ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง
- กำหนดให้สอดคล้องกับเป้าหมายของกระทรวงคมนาคม

การคำนวณ

คำนวณหา “อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก” จาก

$$\left\{ \frac{D_1}{T_1} + \frac{D_2}{T_2} + \frac{D_3}{T_3} + \dots + \frac{D_n}{T_n} \right\} \times \frac{1}{n}$$

โดย

D	หมายถึง	ระยะทางของแนวเส้นทางที่เลือก หน่วยเป็น กิโลเมตร
T	หมายถึง	ระยะเวลาในการเดินทางในแนวเส้นทางที่เลือก หน่วยเป็น ชั่วโมง
1, 2...n	หมายถึง	แนวเส้นทางของโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่เลือกสำรวจ
n	หมายถึง	จำนวนรวมแนวเส้นทางของโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่าง เมืองที่เลือกสำรวจ



ทั้งนี้ จำนวนแนวเส้นทางของถนนสายหลักที่นำมาพิจารณา (n) ต้องไม่ต่ำกว่า 50 เส้นทาง โดยต้องดำเนินการสำรวจข้อมูลโดยวิธี Test Car Run หรือจากฐานข้อมูลที่มีจำนวนตัวอย่างเพียงพอ

สำหรับการกำหนดแนวเส้นทางของโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่จะทำการเก็บข้อมูล โดยยึดตามแนวทางการดำเนินงานของกรมทางหลวงที่เคยปฏิบัติ และ/หรือ พัฒนาขึ้นใหม่ ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ และ/หรือ เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในโครงการอื่นๆ ดังนั้น เพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ จึงไม่ขอกำหนดแนวเส้นทางของถนนสายหลักไว้ตายตัวในรายงานฉบับนี้

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	+2%	+4%	+6%	+8%	+10%

หน่วย : ร้อยละ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล

สำนักอำนวยความปลอดภัย, สำนักแผนงาน

หน่วยงานภายนอกที่มีการจัดเก็บข้อมูลความเร็ว (ภาครัฐ และเอกชน)

หน่วยงานประเมินผล

สำนักแผนงาน

หน่วยงานขับเคลื่อน

สำนักแผนงาน



ตัวชี้วัดที่ 2

ดัชนีคุณภาพการเข้าใช้ทางหลวงของประชากรชนบท (Rural Access Index)

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบกับปีฐาน

คำอธิบายตัวชี้วัด

- สัดส่วนของประชากรในพื้นที่ชนบทที่สามารถใช้ทางหลวงที่สามารถใช้งานได้ทุกฤดูกาล (IRI ไม่เกิน 4.5) ในระยะ 2 กม. ซึ่งเป็นระยะทางที่ประชากรสามารถเดินเท้าได้ Rural Access Index หรือ RAI ถูกพัฒนาขึ้นโดย World Bank (2006) เพื่อให้สะท้อนถึงคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละประเทศที่สนับสนุนการเดินทางของประชากรในพื้นที่ชนบท โดยพิจารณาทั้งในมิติของความครอบคลุมโครงข่าย และความพร้อมในการให้บริการของโครงข่าย

การคำนวณ

RAI = ประชากรในพื้นที่ชนบทที่อยู่ในระยะ 2 กม. จากทางหลวงที่มีค่า IRI ผ่านเกณฑ์/ประชากรในพื้นที่ชนบทที่อยู่ในระยะ 2 กม. จากทางหลวงทั้งหมด

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	+2%	+4%	+6%	+8%	+10%

หน่วย : ร้อยละ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล

สำนักแผนงาน

สำนักบำรุงทาง

หน่วยงานภายนอกที่มีการจัดเก็บข้อมูลประชากร (ภาครัฐ และเอกชน)

หน่วยงานประเมินผล

สำนักแผนงาน

หน่วยงานขับเคลื่อน

สำนักแผนงาน



ตัวชี้วัดที่ 3

ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนนต่อสภาพการจราจร

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบค่าเป้าหมาย

คำอธิบายตัวชี้วัด

- การพัฒนาระบบทางหลวงให้การจราจรมีความคล่องตัว ความสะดวกสบาย (Mobility) อย่างสมดุลทั้งระบบ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการเดินทางขนส่ง มีระยะเวลาการเดินทางที่เชื่อถือได้ นับว่าเป็นบริการด้านการขนส่งขั้นพื้นฐานที่ภาครัฐควรจัดหาให้กับประชาชน ผู้ใช้บริการ เนื่องจากเป็นการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและพัฒนาประเทศ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว การพัฒนาการค้าระหว่างภูมิภาค และการค้าชายแดน และสนับสนุนความมั่นคงของชาติ
- ในส่วนผู้ใช้ทาง (Road User) จะพิจารณาจากอัตราเคลื่อนตัวของรถในพื้นที่เป้าหมายของโครงการ ที่สะท้อนความคล่องตัว ความสะดวกสบายในการเดินทางเพื่อทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมต่าง ๆ ที่ต้องการ แล้วนำมาประเมินเป็นร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้ถนนต่อสภาพการจราจร
- ประเด็นคำถามที่ใช้ในการประเมินความพึงพอใจ ต้องประกอบด้วย
 - ความคล่องตัวในการเดินทาง (ไม่มีจุดคอขวด หรือตำแหน่งที่ต้องชะลอรถที่ทำให้เดินทางล่าช้า)
 - สภาพการจราจรมีความคล่องตัวในช่วงเวลาเร่งด่วน (ไม่มีปัญหาการติดในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าหรือเย็น)
 - สามารถใช้ความเร็วที่ปลอดภัยในการเดินทางตามความต้องการ (ไม่เกิดความล่าช้าในการเดินทาง)
 - การจัดช่องทางจราจรเหมาะสม ไม่ทำให้เกิดแถวคอย (ช่องทางรอลีี้ยว ช่องทางกลับรถ)



การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง” จาก

$$\frac{\text{Total Score}}{\text{Total Survey}} \times \frac{100}{5}$$

โดย

Total Score หมายถึง ผลรวมระดับคะแนนจากประเมินความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการประเมินทุกครั้งในหนึ่งปี
หน่วยเป็น คะแนน (1-5)

Total Survey หมายถึง จำนวนการประเมินทั้งหมดในหนึ่งครั้ง
หน่วยเป็น ครั้ง

ใช้เกณฑ์การประเมินในรูปแบบของร้อยละเพื่อสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งมักต้องแปลงผลมาจากการเกณฑ์การให้คะแนนจากช่วง 1 ถึง 5 หรือการประเมินความพึงพอใจด้วยช่วง 5 ระดับ (เช่น มากสุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยสุด) โดยรูปแบบคำถามจะแปรผันตามวัตถุประสงค์ของการประเมินแต่ละครั้ง แต่ต้องสามารถนำผลการประเมินทุกครั้งมาพิจารณารวมกันทั้งหมด

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	75	75	75	80	80

หน่วย : ร้อยละ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล สำนักแผนงาน
 สำนักมาตรฐานและประเมินผล

หน่วยงานประเมินผล สำนักแผนงาน

หน่วยงานขับเคลื่อน สำนักแผนงาน
 สำนักพัฒนาระบบบริหาร
 หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง



ภาคผนวก ข
คำอธิบายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ที่ 2

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ

การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

ตัวชี้วัดที่ 1

ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด
(IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร)

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบค่าเป้าหมาย

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดคุณภาพของโครงสร้างของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก (ทางหลวงแผ่นดิน ลำดับชั้นที่ 1) ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง เพื่อตรวจวัดคุณภาพของโครงสร้างทางหลวงพิเศษซึ่งถือเป็นทางหลวงมาตรฐานสูงของประเทศโดยรวม
- เลือกใช้ “ดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index หรือ IRI)” ซึ่งเป็นตัวชี้วัดคุณภาพของผิวทางในทางวิศวกรรมทางหลวงที่ใช้กันกันอย่างแพร่หลาย เป็นเครื่องมือในการตรวจ
- เลือกใช้เป้าหมาย IRI ไม่เกินกว่า 3.5 ม./กม. เป็นกรอบในการประเมิน

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละระยะทางของทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 3.5 ม./กม.” จาก

$$\frac{\text{Total DoH with IRI}}{\text{Total DoH}} \times 100$$

โดย

Total DoH with IRI	หมายถึง	ระยะทางรวมของ ระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง ที่มีค่า IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 3.5 ม./กม. หน่วยเป็น กิโลเมตร
Total DoH	หมายถึง	ระยะทางรวมของ ระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง หน่วยเป็น กิโลเมตร



ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	80	80	82	82	82

หน่วย : ร้อยละ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล สำนักบริหารบำรุงทาง , สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ

หน่วยงานประเมินผล สำนักบริหารบำรุงทาง

หน่วยงานขับเคลื่อน สำนักบริหารบำรุงทาง



ตัวชี้วัดที่ 2

ความพึงพอใจต่อการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบค่าเป้าหมาย

คำอธิบายตัวชี้วัด

- แผนงานโครงการส่วนใหญ่สำหรับการรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ของกรมทางหลวงมักจะเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก อาทิ ประชาชนผู้ใช้บริการ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินงานโครงการ ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ให้บริการทั้งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน รวมทั้งหน่วยงานในสังกัดที่เป็นผู้ปฏิบัติตามนโยบายของกรมทางหลวง เป็นต้น
- ดังนั้น การวัดประสิทธิภาพการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จของกรมทางหลวงเกี่ยวกับการรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้อง มีตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกรมทางหลวง เนื่องจากเป็นผู้รับบริการโดยตรง
- ประเด็นคำถามที่ใช้ในการประเมินความพึงพอใจ ต้องประกอบด้วย
 - จำนวนช่องจราจรของถนนเพียงพอต่อปริมาณจราจร
 - มีป้ายแนะนำเส้นทางเพียงพอ สามารถเดินทางไปยังจุดหมายที่ต้องการโดยไม่หลงทาง
 - มีอุปกรณ์จราจรให้ข้อมูลในการขับขี่เพียงพอ และติดตั้งได้อย่างเหมาะสม (ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือนทางแยก ทางเชื่อม ทางโค้ง หลัทธิโลเมตร)
 - สามารถเดินทางได้สะดวก และรวดเร็ว (การเข้า-ออกทางหลวง และการเชื่อมทางกับถนนอื่นๆ)

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความพึงพอใจโดยเฉลี่ยของผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง” จาก

$$\frac{\text{Total Score}}{\text{Total Survey}} \times \frac{100}{5}$$



ภาคผนวก ค
คำอธิบายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ที่ 3

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

ตัวชี้วัดที่ 1

ถนนสร้างใหม่มีดัชนีด้านความปลอดภัยทางถนน ผ่านเกณฑ์ระดับ 3

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบค่าเป้าหมาย

คำอธิบายตัวชี้วัด

- Star rating คือ การนำองค์ประกอบของถนน และสภาพการจราจรที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสจากการชนในลักษณะต่าง ๆ ไปคำนวณเป็นคะแนนความเสี่ยง (Risk score) ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และแบ่งระดับความเสี่ยงในลักษณะการให้คะแนนดาว (Star rating) ตามเกณฑ์ของกลุ่มผู้ใช้ทางแต่ละประเภท ในทุก ๆ ระยะ 100 เมตรตลอดช่วงของถนน
- ผลลัพธ์ระดับความเสี่ยงดาว (Star rating) สามารถใช้เป็นมาตรวัดระดับความปลอดภัยทางถนน โดยพิจารณาจากกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้จักรยาน และคนเดินเท้า ถนนที่ได้ 5 ดาวจัดเป็นถนนที่มีความปลอดภัยสูงสุด และถนนที่ได้ 1 ดาวจะเป็นถนนที่มีความปลอดภัยต่ำสุด ซึ่งมาตรฐานและค่าเป้าหมายของถนนที่ปลอดภัยที่นานาชาติยอมรับควรอยู่ที่ตั้งแต่ 3 ดาวขึ้นไป ซึ่งผลจากการวิเคราะห์ด้วยระบบของ iRAP จะสามารถแนะนำมาตรการปรับปรุงต่าง ๆ เพื่อถนนที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น
- การประเมินถนนสร้างใหม่ จะต้องพิจารณาตามประเภทผู้ใช้งาน เช่น ถนนระหว่างเมืองจะมีเฉพาะผู้ใช้ทางที่เป็นรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ หรือถนนในเขตเมืองจะต้องพิจารณาผู้ใช้ทางทั้ง 4

การคำนวณ

ประเมินโดยใช้โปรแกรม ViDA demonstrator (<https://vida.irap.org/>)

การคำนวณระดับดาวของถนนจะอาศัยค่าคะแนนที่ได้จากการประเมินองค์ประกอบถนนตามมาตรฐานของ RAP คือ ค่าคะแนนการจัดลำดับ (Star Rating Score: SRS) ดังสมการที่ (1) โดยมีรายละเอียดการคำนวณค่าคะแนน ดังนี้

$$SRS = \sum \text{Crash Type Scores} \quad (1)$$

เมื่อ:

- SRS คือ ระดับความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสสำหรับผู้ใช้งานแต่ละประเภท



- Crash Type Scores คือ ค่าคะแนนของการชนแต่ละประเภท
= Likelihood x Severity x Operating speed x External flow influence x Median traversability
- Likelihood คือโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาจากค่าความเสี่ยงของปัจจัยทางถนนที่อาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
- Severity คือความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยพิจารณาจากค่าความเสี่ยงของปัจจัยทางถนนที่มีผลต่อความสูญเสียเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
- Operating speed คือความเร็วของการจราจร โดยพิจารณาจากค่าความเสี่ยงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเร็วของการจราจร
- External flow คือปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้องกันระหว่างความเสี่ยงของผู้ใช้ทางคนหนึ่งจะส่งผลต่อโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ทางคนอื่น
- Median traversability คือการข้ามเกาะกลางถนน ซึ่งจะส่งผลต่อแนวโน้มที่ยานพาหนะเดินทางผิดทิศทางจราจร

เมื่อได้ค่าคะแนนการจัดลำดับ (SRS) ของผู้ใช้ทางทั้ง 4 ประเภทแล้ว ในลำดับถัดไปเป็นการจัดลำดับดาวตามค่าคะแนนที่ได้ โดยแบ่งเป็น 5 ระดับ ในรูปแบบของจำนวนดาว และสัญลักษณ์สี ดังแสดงในตารางที่ ค-1

ตารางที่ ค-1 การจัดลำดับดาวตามค่าคะแนน SRS ของผู้ใช้ทางแต่ละประเภท

Star Rating	Star Rating Score				
	Vehicle occupants and motorcyclists	Bicyclists	Pedestrians		
			Total	Along	Crossing
5	0 to < 2.5	0 to < 5	0 to < 5	0 to < 0.2	0 to < 4.8
4	2.5 to < 5	5 to < 10	5 to < 15	0.2 to < 1	4.8 to < 14
3	5 to < 12.5	10 to < 30	15 to < 40	1 to < 7.5	14 to < 32.5
2	12.5 to < 22.5	30 to < 60	40 to < 90	7.5 to < 15	32.5 to < 75
1	22.5 +	60+	90 +	15 +	75 +

ที่มา : iRAP (2015)

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	70	70	70	75	75

หน่วย : ร้อยละ



หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล	สำนักอำนวยการความปลอดภัย กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หน่วยงานประเมินผล	สำนักอำนวยการความปลอดภัย กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หน่วยงานขับเคลื่อน	สำนักอำนวยการความปลอดภัย



ตัวชี้วัดที่ 2

อัตราการชน ต่อปริมาณการเดินทางบนทาง

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบกับปีฐาน

คำอธิบายตัวชี้วัด

- การพิจารณาตัวชี้วัดความถี่ของการชนบนทางหลวง (Frequency) ทั้งหมด สามารถวิเคราะห์ โดยพิจารณาจากข้อมูลการรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวง ทั่วประเทศ โดยสามารถใช้ข้อมูลจากระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ซึ่งปัจจุบันได้มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวงทั่วประเทศในช่วงเวลาต่าง ๆ โดยแสดงอยู่ในรูปแบบของรายงานสรุปรวมที่มีการระบุปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ในกรณีโครงการที่มีสถิติอุบัติเหตุสูงหรือมีเหตุการณ์ที่เกิดซ้ำซ้อนในลักษณะการเกิดเหตุเดียวกัน ผู้ประเมินอาจจะเลือกพิจารณาเฉพาะเหตุการณ์ที่มีสาเหตุมาจากสภาพทาง หรือสาเหตุที่เฉพาะเจาะจงซึ่งสามารถประเมินได้ทั้งในระดับโครงการ รวมถึงภาพรวมของกรมทางหลวง
- อุบัติเหตุรุนแรง หมายถึงอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงที่มีผู้เสียชีวิต หรือผู้บาดเจ็บในเหตุการณ์
- ถนนสายหลัก คือ ทางหลวงแผ่นดิน ลำดับชั้นที่ 1

การคำนวณ

คำนวณหา “อัตราการชนกัน (อุบัติเหตุรุนแรง หรือที่มีการบันทึกข้อมูล) ต่อปริมาณการเดินทางบนทางหลวงสายหลัก” จาก

จำนวนครั้งของอุบัติเหตุทางถนน (ครั้งต่อปี) บนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก

ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงสายหลัก (100 ล้านคัน - กิโลเมตร ต่อปี)

คำเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	-2%	-4%	-6%	-8%	-10%

หน่วย : ร้อยละ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล

สำนักอำนวยการความปลอดภัย
กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หน่วยงานประเมินผล

หน่วยงานขับเคลื่อน สำนักอำนวยความสะดวก



ตัวชี้วัดที่ 3

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบกับปีฐาน

คำอธิบายตัวชี้วัด

- มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินระดับความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางหลวงของประเทศในภาพรวม โดยใช้ “จำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคน”
- ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง ทั้งการเสียชีวิตที่เกิดเหตุ ระหว่างนำส่ง โรงพยาบาล ที่ห้องฉุกเฉิน เสียชีวิตในโรงพยาบาลภายใน 24 ชม. หลังเกิดเหตุ
- จำนวนประชากร คือ จำนวนประชากรในประเทศไทย

การคำนวณ

จำนวนผู้เสียชีวิต (คน) บนโครงข่ายทางหลวงทั้งหมดในการกำกับดูแล

จำนวนประชากร (แสนคน)

คำเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย*				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	-2%	-4%	-6%	-8%	-10%

หน่วย : ร้อยละ

* ไม่ได้ใช้ค่าตามกระทรวงคมนาคม เนื่องจากเป้าหมายเป็นค่ารวมของหน่วยงานภายใต้คมนาคม

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล

สำนักอำนวยการความปลอดภัย
กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หน่วยงานประเมินผล

หน่วยงานขับเคลื่อน



ตัวชี้วัดที่ 4

จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบกับปีฐาน

คำอธิบายตัวชี้วัด

- ปัจจัยที่ใช้ในการคำนวณบริเวณหรือจุดอันตรายอาจจะใช้เพียงหนึ่งปัจจัยหรือมากกว่าหนึ่งปัจจัยเช่น
 1. ความถี่การเกิดอุบัติเหตุ (Accident Frequency) คือ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละช่วงถนน หรือต่อทางแยก โดยทั่วไปแสดงด้วยจุดบนแผนที่พร้อมทั้งทางแยกแต่ละประเภทของการเกิดอุบัติเหตุ
 2. อัตราการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Rate) คือ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุแต่ละประเภทต่อจำนวนปริมาณจราจร โดยปริมาณจราจรจะคิดเฉพาะยานพาหนะที่วิ่งผ่านช่วงถนนนั้น ๆ
 3. วิธีการควบคุมอัตราคุณภาพ (Rate Quality Control) คือ ข้อมูลอัตราการเกิดอุบัติเหตุนำไปเปรียบเทียบกับค่าวิกฤตที่ได้จากการทดสอบทางสถิติ จากนั้นจึงเลือกอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีนัยสำคัญมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงถนนที่มีลักษณะคล้ายกัน
- การกำหนดจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายควรพิจารณาควบคู่ไปกับความเห็นและประสบการณ์ของบุคลากรในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร อาทิ ตำรวจจราจร เจ้าหน้าที่หน่วยงานทางเจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัย

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	1,376	1,376	1,376	1,376	1,376

หน่วย : ร้อยละ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล สำนักอำนวยการความปลอดภัย

หน่วยงานประเมินผล สำนักอำนวยการความปลอดภัย

หน่วยงานขับเคลื่อน สำนักอำนวยการความปลอดภัย



ตัวชี้วัดที่ 5

ความพึงพอใจต่อความปลอดภัยบนทางหลวง

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบค่าเป้าหมาย

คำอธิบายตัวชี้วัด

- แผนงานโครงการส่วนใหญ่สำหรับความปลอดภัยบนทางหลวง ของกรมทางหลวง มักจะเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก อาทิ ประชาชนผู้ใช้บริการ ประชาชน ผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินงานโครงการ ผู้ประกอบการที่เป็น ผู้ให้บริการทั้งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน รวมทั้งหน่วยงานในสังกัด ที่เป็นผู้ปฏิบัติตามนโยบายของกรมทางหลวง เป็นต้น
- ดังนั้น การวัดประสิทธิภาพการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จของกรมทางหลวงเกี่ยวกับ ความปลอดภัยบนทางหลวง จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่กรมทางหลวงจะต้องมีตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อน ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกรมทางหลวง เนื่องจากเป็นผู้รับบริการโดยตรง
- ประเด็นคำถามที่ใช้ในการประเมินความพึงพอใจ ต้องประกอบด้วย
 - ความรู้สึกปลอดภัยในการขับขึ้นทางหลวง (ไม่เสี่ยงต่อการเฉี่ยวชนด้านข้างหรือรถ จากทิศทางตรงข้าม)
 - ความรู้สึกปลอดภัยในการใช้ทางเท้า และทางข้าม (คนเดินเท้า)
 - สองข้างทางไม่มีสิ่งอันตรายที่เสี่ยงต่อการชนระหว่างการขับขึ้น (ต้นไม้ขนาดใหญ่ เสาไฟ เสาป้าย หรือวัตถุข้างทางอื่นๆ)
 - มีอุปกรณ์ช่วยเพิ่มความปลอดภัยเพียงพอ และติดตั้งได้อย่างเหมาะสม (เช่น สัญญาณ ไฟจราจร รวกันอันตราย เป้า/หมุดสะท้อนแสง)
 - ทางแยก ทางเชื่อม ทางรถไฟ สังเกตเห็นได้ชัดเจน (มีการติดตั้งไฟสัญญาณจราจร ไฟ กระพริบ ไฟส่องสว่าง ป้ายทางแยก)
 - ทางโค้ง สังเกตเห็นได้ชัดเจน (มีการติดตั้งอุปกรณ์แจ้งเตือน ป้ายทางโค้ง ไฟกระพริบ ไฟส่องสว่าง)

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยบนทางหลวง” จาก

$$\frac{\text{Total Score}}{\text{Total Survey}} \times \frac{100}{5}$$



โดย

Total Score หมายถึง ผลรวมระดับคะแนนจากประเมินความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการประเมินทุกครั้งในหนึ่งปี

หน่วยเป็น คะแนน (1-5)

Total Survey หมายถึง จำนวนการประเมินทั้งหมดในหนึ่งครั้ง
หน่วยเป็น ครั้ง

ใช้เกณฑ์การประเมินในรูปแบบของร้อยละเพื่อสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งมักต้องแปลงผลมาจากการเกณฑ์การให้คะแนนจากช่วง 1 ถึง 5 หรือการประเมินความพึงพอใจด้วยช่วง 5 ระดับ (เช่น มากสุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยสุด) โดยรูปแบบคำถามจะแปรผันตามวัตถุประสงค์ของการประเมินแต่ละครั้ง แต่ต้องสามารถนำผลการประเมินทุกครั้งมาพิจารณารวมกันทั้งหมด

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	75	75	75	80	80

หน่วย : ร้อยละ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล

สำนักแผนงาน

สำนักมาตรฐานและประเมินผล

หน่วยงานประเมินผล

สำนักแผนงาน

หน่วยงานขับเคลื่อน

สำนักแผนงาน

สำนักพัฒนาระบบบริหาร

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง



ภาคผนวก ง
คำอธิบายตัวชี้วัดยุทธศาสตร์ที่ 4

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

ตัวชี้วัดที่ 1

ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบค่าเป้าหมาย

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้หน่วยงานภายในกรมทางหลวงมีการกำหนดเป้าหมาย มีการวางแผน และมีการดำเนินงานด้านการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล
- พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวงทั้งองค์กร จาكر้อยละเฉลี่ยของการดำเนินการที่แล้วเสร็จเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง” จาก

$$\left\{ \frac{X_1}{Y_1} + \frac{X_2}{Y_2} + \frac{X_3}{Y_3} + \dots + \frac{X_n}{Y_n} \right\} \times \frac{100}{n}$$

โดย

- | | | |
|---|---------|--|
| X | หมายถึง | ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล ที่ดำเนินการแล้วเสร็จจริงในแต่ละปีงบประมาณ |
| Y | หมายถึง | ความก้าวหน้าของ แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม หนึ่งๆ ตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล ที่กำหนดตามแผนในแต่ละปีงบประมาณ |
| n | หมายถึง | จำนวน แผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรม ทั้งหมด ตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลในแต่ละปีงบประมาณ |



ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
80	80	80	80	85	85

หน่วย : ร้อยละ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

หน่วยงานประเมินผล ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

หน่วยงานขับเคลื่อน ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ



ตัวชี้วัดที่ 2

ความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริงจากงานวิจัย การพัฒนารวมถึงการสร้างนวัตกรรม

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบค่าเป้าหมาย

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้หน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั่วทั้งองค์กร มีการใช้ความรู้เพื่อนำสู่การพัฒนา และ นวัตกรรมภายในองค์กร
- พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการใช้ประโยชน์จากผลงานวิจัย พัฒนา นวัตกรรม ภายในหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั่วทั้งองค์กร ที่พัฒนาขึ้นตามเป้าหมายที่กำหนด ในแผนปฏิบัติราชการ/แผนการดำเนินงานประจำปี

การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริงจากงานวิจัย การพัฒนา รวมถึงการสร้าง นวัตกรรมของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง” จาก

$$\frac{T. RtP}{T. R} \times \frac{100}{5}$$

โดย

T.RtP หมายถึง จำนวนงานวิจัย การพัฒนานวัตกรรมใหม่ ที่แล้วเสร็จและ มีการนำไปใช้ในภาคปฏิบัติจริง ในแต่ละปีงบประมาณ

T.R หมายถึง จำนวนงานวิจัย การพัฒนานวัตกรรมใหม่ ที่แล้วเสร็จ ตามแผนในแต่ละปีงบประมาณ

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
50	50	50	50	60	60

หน่วย : ร้อยละ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล สำนักวิจัยและพัฒนาทาง

หน่วยงานประเมินผล สำนักวิจัยและพัฒนาทาง

หน่วยงานขับเคลื่อน สำนักวิจัยและพัฒนาทาง



ตัวชี้วัดที่ 3

สัดส่วนข้อร้องเรียนที่ได้รับการตอบสนอง จากฐานข้อมูลสายด่วน 1586

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบค่าเป้าหมาย

คำอธิบายตัวชี้วัด

- การพิจารณาตัวชี้วัดสัดส่วนข้อร้องเรียนที่ได้รับการตอบสนอง สามารถวิเคราะห์โดยพิจารณาจากข้อมูลการร้องเรียน โดยสามารถใช้ข้อมูลจากระบบแจ้งเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ โดยนโยบายของกรมทางหลวงให้หน่วยงานภายในกรมทางหลวงใช้งานระบบร้องเรียนร้องทุกข์ <http://complain.doh.go.th> เพื่อรวบรวมเรื่องร้องเรียนจากการดำเนินงานของกรมทางหลวงให้เป็นระบบเดียว โดยทำการรวบรวมรายการร้องเรียนที่มีการตอบรายละเอียดกับผู้ร้องเรียนและมีการดำเนินการตามข้อร้องเรียนแล้วเสร็จตามประเภทของการร้องเรียน
- ข้อร้องเรียนสามารถแบ่งออกได้ทั้งหมด 4 ประเภท ได้แก่
 1. ร้องเรียนเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงาน คือ การที่ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร้องเรียนเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของกรมทางหลวง เกี่ยวกับการกระทำใด ๆ ที่มีผลก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่งต่อผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
 2. ร้องเรียนการปฏิบัติงานของกรมทางหลวง คือ การที่ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร้องเรียน เกี่ยวกับการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
 3. ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น คำชมเชย คือ การที่ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แสดงความคิดเห็น เสนอแนะ หรือชมเชยเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง และกรมทางหลวง
 4. อื่น ๆ คือ การที่ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร้องเรียนเรื่องต่าง ๆ ที่อยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ภารกิจ และความรับผิดชอบของกรมทางหลวง นอกเหนือจากทั้ง 3 ข้อข้างต้น

การคำนวณ

$$\frac{\text{สัดส่วนข้อร้องเรียนที่ได้รับการตอบสนอง} = \frac{\text{จำนวนข้อร้องเรียนที่ได้รับการดำเนินการจนได้ข้อยุติ}}{\text{จำนวนข้อร้องเรียนทั้งหมด}} \times 100$$



ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	50	50	50	60	60

หน่วย : ร้อยละ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล สำนักงานเลขานุการกรม
 หน่วยงานประเมินผล สำนักมาตรฐานและประเมินผล
 หน่วยงานขับเคลื่อน หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง



ตัวชี้วัดที่ 4

ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญต่อภาพลักษณ์ และการดำเนินงาน

หน่วย ร้อยละ

วิธีวัดผล เปรียบเทียบค่าเป้าหมาย

คำอธิบายตัวชี้วัด

- การดำเนินงานของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงมักจะเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก อาทิ ประชาชนผู้ใช้บริการ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินงานโครงการ ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ให้บริการทั้งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน รวมไปถึงหน่วยงานในสังกัดที่เป็นผู้ปฏิบัติตามนโยบายของกรมทางหลวง เป็นต้น
- ดังนั้น การวัดประสิทธิภาพการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จของกรมทางหลวงเกี่ยวกับการดำเนินงานของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องมิตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกรมทางหลวง เนื่องจากเป็นผู้รับบริการโดยตรง
- ประเด็นคำถามที่ใช้ในการประเมินความพึงพอใจ ควรประกอบด้วย
หน่วยงานภาครัฐ/รัฐวิสาหกิจ/ท้องถิ่น
 - การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
 - การจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน
 - การดำเนินงานตามนโยบายและแผนตรงตามเวลาที่กำหนด
 - การบูรณาการและมีส่วนร่วมการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 - กฎระเบียบและขั้นตอนการดำเนินงานที่ชัดเจนรวดเร็ว
 - การคำนึงถึงและให้ความสำคัญกับความต้องการของประชาชนและหน่วยงานในพื้นที่หน่วยงานเอกชน เช่น บริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (บริษัทโลจิสติกส์) บริษัทผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ
 - ความคล่องตัวบนระบบทางหลวง
 - ความปลอดภัยบนระบบทางหลวง
 - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสามารถเข้าถึงและใช้งานได้อย่างสะดวก
 - โครงข่ายทางหลวงช่วยให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงระบบคมนาคมรูปแบบอื่น ๆ



การคำนวณ

คำนวณหา “ร้อยละความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญต่อภาพลักษณ์และการดำเนินงานของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง” จาก

$$\frac{\text{Total Score}}{\text{Total Survey}} \times \frac{100}{5}$$

โดย

Total Score หมายถึง ผลรวมระดับคะแนนจากประเมินความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการประเมินทุกครั้งในหนึ่งปี

หน่วยเป็น คะแนน (1-5)

Total Survey หมายถึง จำนวนการประเมินทั้งหมดในหนึ่งครั้ง

หน่วยเป็น ครั้ง

ใช้เกณฑ์การประเมินในรูปแบบของร้อยละเพื่อสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งมักต้องแปลงผลมาจากการเกณฑ์การให้คะแนนจากช่วง 1 ถึง 5 หรือการประเมินความพึงพอใจด้วยช่วง 5 ระดับ (เช่น มากสุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยสุด) โดยรูปแบบคำถามจะแปรผันตามวัตถุประสงค์ของการประเมินแต่ละครั้ง แต่ต้องสามารถนำผลการประเมินทุกครั้งมาพิจารณารวมกันทั้งหมด

ค่าเป้าหมาย

ข้อมูลฐาน	ค่าเป้าหมาย				
พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
-	60	60	60	70	70

หน่วย : ร้อยละ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล

สำนักแผนงาน

สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร

หน่วยงานประเมินผล

สำนักแผนงาน

หน่วยงานขับเคลื่อน

หน่วยงานภายในกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง



ภาคผนวก จ

ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1

(Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway)

ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway,)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
1	1	102	แยก คปอ. - สนามกีฬาธูปะเตมีย์	24+700	27+710	3.01
2	1	201	สนามกีฬาธูปะเตมีย์ - ต่างระดับคลองหลวง	27+710	39+000	11.29
3	1	202	ต่างระดับคลองหลวง - ประตูน้าพระอินทร์	39+000	51+820	12.82
4	1	300	ประตูน้าพระอินทร์ - หนองแค	51+820	79+000	27.18
5	1	401	หนองแค - หินกอง	79+000	95+000	16
6	1	402	หินกอง - ปากข้าวสาร	95+000	103+000	8
7	1	403	ปากข้าวสาร - แยกสวนพฤกษศาสตร์พุแค	103+000	123+746	20.746
8	1	404	แยกสวนพฤกษศาสตร์พุแค - แยกโรงเรียนสุธีวิทยา	123+746	137+465	13.719
9	1	501	แยกโรงเรียนสุธีวิทยา - ดงจำปา	137+465	147+265	9.8
10	1	502	ดงจำปา - แยก ร.พ.อานันท์มหิตล	147+265	159+628	12.363
11	1	700	ดอนรังนก - หางน้ำหนองแขม	262+833	305+578	42.745
12	1	801	หางน้ำหนองแขม - บ้านหว่า	305+578	329+576	23.998
13	1	802	บ้านหว่า - วังไผ่	329+576	346+576	17
14	1	803	วังไผ่ - โนนปอแดง	346+576	386+176	39.6
15	1	901	โนนปอแดง - ปากดง	386+176	438+576	52.4
16	1	902	ปากดง - นครชุม	438+576	458+419	19.843
17	1	903	นครชุม - วังเจ้า	458+419	492+631	34.212
18	1	1001	วังเจ้า - ตาก	492+631	524+941	32.31
19	1	1002	ตาก - วังม่วง	524+941	533+617	8.676
20	1	1003	วังม่วง - แม่เชียงรายบน	533+617	583+261	49.644
21	1	1101	แม่เชียงรายบน - ดอนไชย	583+261	617+076	33.815
22	1	1102	ดอนไชย - สบปราบ	617+076	640+617	23.541
23	1	1103	สบปราบ - เกาะคา	640+617	691+231	50.614
24	1	1104	เกาะคา - สามัคคี	691+231	710+393	19.162
25	1	1201	สามัคคี - บ้านหวด	710+393	776+617	66.224
26	1	1202	บ้านหวด - แม่กา	776+617	814+777	38.16
27	1	1301	แม่กา - แยกประตูชัย	814+777	839+617	24.84
28	1	1302	แยกประตูชัย - พาน	839+617	890+370	50.753
29	1	1401	พาน - ร่องขุน	890+370	919+034	28.664
30	1	1402	ร่องขุน - แยกแม่กรณ์	919+034	929+117	10.083



ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) (ต่อ)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
31	1	1403	แยกแม่กรณ์ - ห้วยพลู	929+117	948+000	18.883
32	1	1404	ห้วยพลู - แม่คำ	948+000	972+000	24
33	1	1405	แม่คำ - กลางสะพานแม่น้ำสาย (เขตแดนไทย/พม่า)	972+000	994+749	22.749
34	2	101	สระบุรี - ตาลเดี่ยว	0+000	8+100	8.1
35	2	102	ตาลเดี่ยว - ชับบอน	8+100	24+700	16.6
36	2	103	ชัยบอน - มวกเหล็ก	24+700	35+772	11.072
37	2	201	มวกเหล็ก - บ่อทอง	35+772	72+015	36.243
38	2	202	บ่อทอง - มอจะบก	72+015	100+962	28.947
39	2	203	มอจะบก - ไวโคกสูง	100+962	110+362	9.4
40	2	204	ไวโคกสูง - โคกกรวด	110+362	129+962	19.6
41	2	205	โคกกรวด - นครราชสีมา	129+962	148+565	18.603
42	2	301	นครราชสีมา - ดอนหวาย	148+565	174+412	25.847
43	2	302	ดอนหวาย - บ้านวัด	174+412	207+412	33
44	2	303	บ้านวัด - ตาลาด	207+412	223+912	16.5
45	2	304	ตาลาด - หนองแขวงโสภพระ	223+912	251+299	27.387
46	2	401	หนองแขวงโสภพระ - พล	251+299	267+000	15.701
47	2	402	พล - บ้านไผ่	267+000	295+500	28.5
48	2	403	บ้านไผ่ - ท่าพระ	295+500	327+771	32.271
49	2	501	ท่าพระ - ขอนแก่น	327+771	334+181	6.41
50	2	502	ขอนแก่น - หินลาด	342+460	360+828	18.368
51	2	502	ขอนแก่น - หินลาด	336+786	338+261	1.475
52	2	503	หินลาด - โนนสะอาด	360+828	398+534	37.706
53	2	601	โนนสะอาด - อุดรธานี	398+534	450+455	51.921
54	2	602	อุดรธานี - น้ำสวย	457+355	486+306	28.951
55	2	700	น้ำสวย - สะพานมิตรภาพที่หนองคาย (เขตแดนไทย/ลาว)	486+306	509+113	22.807
56	3	300	หนองไม้แดง - ชลบุรี	87+450	92+670	5.22
57	3	401	ชลบุรี - ศรีราชา	94+929	103+760	8.831
58	3	401	ชลบุรี - ศรีราชา	109+900	116+800	6.9
59	3	402	ศรีราชา - พัทยา	119+500	137+640	18.14
60	3	403	พัทยา - พูลตาหลวง	153+200	186+307	33.107



ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) (ต่อ)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
61	3	501	พยุหะหลวง - มาบตาพุด	186+307	207+000	20.693
62	3	502	มาบตาพุด - ระยอง	207+000	216+990	9.99
63	3	503	ระยอง - กะเฉด	223+650	248+000	24.35
64	3	504	กะเฉด - นายายอาม	248+000	287+889	39.889
65	3	601	นายายอาม - บ้านสัว	287+889	312+000	24.111
66	3	602	บ้านสัว - โพธิ์ทอง	312+000	327+000	15
67	3	603	โพธิ์ทอง - บ้านพลั่ว	327+000	348+500	21.5
68	3	701	บ้านพลั่ว - แม่น้ำเวฬุ	348+500	375+533	27.033
69	3	702	แม่น้ำเวฬุ - เขาสมิง	376+970	383+000	6.03
70	3	702	แม่น้ำเวฬุ - เขาสมิง	375+533	376+650	1.117
71	3	703	เขาสมิง - แม่น้ำตราด	383+000	401+459	18.459
72	3	704	แม่น้ำตราด - หาดเล็ก	401+459	488+387	86.928
73	4	100	อ้อมใหญ่ - นครชัยศรี	26+420	41+067	14.647
74	4	201	นครชัยศรี - พระประโทน	41+067	52+400	11.333
75	4	202	พระประโทน - สระกระเทียม	52+400	67+334	14.934
76	4	301	สระกระเทียม - คลองอีจาง	67+334	79+851	12.517
77	4	302	คลองอีจาง - หลุมดิน	79+851	99+769	19.918
78	4	303	หลุมดิน - ห้วยชินสีห์	99+769	111+457	11.688
79	4	401	ห้วยชินสีห์ - ปากท่อ	111+457	120+800	9.343
80	4	402	ปากท่อ - สระพัง	120+800	134+587	13.787
81	4	501	สระพัง - เขาวัง	134+587	157+312	22.725
82	4	502	เขาวัง - สระพระ	156+399	176+294	19.895
83	4	502	เขาวัง - สระพระ	157+312	162+217	4.905
84	4	503	สระพระ - ห้วยทรายใต้	176+294	210+167	33.873
85	4	601	ห้วยทรายใต้ - วังยาว	210+167	235+813	25.646
86	4	602	วังยาว - หนองหมู	235+813	276+813	41
87	4	603	หนองหมู - ห้วยยาง	276+813	335+813	59
88	4	604	ห้วยยาง - บางสะพาน	335+813	384+313	48.5
89	4	605	บางสะพาน - น้ำรอต	384+313	414+813	30.5
90	4	701	น้ำรอต - พ้อตาคินช้าง	414+813	440+813	26



ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) (ต่อ)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
91	4	702	พ้อตาหินช้าง - วงครก	440+813	472+813	32
92	4	703	วงครก - เสียบุญวน	472+813	487+903	15.09
93	4	903	คลองบางดินสอ - นาเหนือ	884+598	915+493	30.895
94	4	903	คลองบางดินสอ - นาเหนือ	854+553	879+558	25.005
95	4	904	นาเหนือ - เขาคราม	915+493	948+127	32.634
96	4	1002	ท้ายเหมือง - คลองบางดินสอ	830+753	854+553	23.8
97	4	1302	พัทลุง - นาโหนด	1163+790	1179+043	15.253
98	4	1303	นาโหนด - ห้วยทราย	1179+043	1203+585	24.542
99	4	1304	ห้วยทราย - พรุพ้อ	1203+585	1218+664	15.079
100	4	1401	พรุพ้อ - เนินพิชัย	1218+664	1249+359	30.695
101	4	1402	เนินพิชัย - คลองหะ	1249+359	1258+642	9.283
102	4	1403	คลองหะ - พังลา	1258+642	1275+588	16.946
103	4	1500	พังลา - จุดผ่านแดนถาวรสะเตา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย)	1275+588	1310+554	34.966
104	11	402	กกไม้แดง - บ้านป่า	223+735	235+735	12
105	11	403	บ้านป่า - นาอิน	235+735	271+352	35.617
106	11	501	นาอิน - ชัยมงคล	271+352	300+000	28.648
107	11	502	ชัยมงคล - บึงหลัก	300+000	317+000	17
108	11	503	บึงหลัก - หนองน้ำเขียว	317+000	351+740	34.74
109	11	601	หนองน้ำเขียว - ปางเคาะ	351+740	382+066	30.326
110	11	602	ปางเคาะ - ปางมะโอ	382+066	420+066	38
111	11	701	ปางมะโอ - ป่าขาม	420+066	457+066	37
112	11	702	แยกภาคเหนือ - ขุนตาน	462+614	500+307	37.693
113	11	800	ขุนตาน - อุโมงค์	500+307	540+981	40.674
114	11	900	อุโมงค์ - กองบิน 41	540+981	564+355	23.374
115	12	100	กลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดน ไทย / พม่า) - แม่ละเมา	0+000	36+405	36.405
116	12	201	แม่ละเมา - ดาก	36+405	85+905	49.5
117	12	202	ดาก - หนองเสือ	92+804	128+380	35.576
118	12	203	หนองเสือ - วังวน	128+380	153+480	25.1
119	12	301	วังวน - เมืองเก่า	153+480	157+080	3.6
120	12	302	เมืองเก่า - สุโขทัย	162+380	171+606	9.226



ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) (ต่อ)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
121	12	303	สุโขทัย - บ้านกร่าง	174+419	194+769	20.35
122	12	401	บ้านกร่าง - พิษณุโลก	194+769	225+119	30.35
123	12	402	พิษณุโลก - ร่องโพธิ์	225+119	238+855	13.736
124	12	501	ร่องโพธิ์ - วังทอง	238+855	251+355	12.5
125	12	502	วังทอง - เข็กน้อย	251+355	321+612	70.257
126	12	601	เข็กน้อย - แยกอาเซียน	321+612	352+055	30.443
127	12	602	แยกอาเซียน - น้ำดุก	352+055	363+989	11.934
128	12	603	น้ำดุก - ห้วยข่ามะควา	363+989	420+345	56.356
129	12	701	ห้วยข่ามะควา - ร่องแซง	420+345	460+595	40.25
130	12	702	ร่องแซง - หนองแก	460+595	492+269	31.674
131	12	703	หนองแก - บ้านฝาง	492+269	533+608	41.339
132	12	801	บ้านฝาง - ขอนแก่น	533+608	547+595	13.987
133	12	801	บ้านฝาง - ขอนแก่น	551+595	552+231	0.636
134	12	802	ขอนแก่น - พรหมนิมิตร์	561+850	567+052	5.202
135	12	803	พรหมนิมิตร์ - ห้วยสีดา	567+052	592+652	25.6
136	12	901	ห้วยสีดา - ลำน้ำพาน	592+652	626+178	33.526
137	12	905	บ้านหลุบ - นาไคร้	8+900	79+297	70.397
138	12	906	หนองสูง - คำชะอี	94+483	114+191	19.708
139	12	906	นาไคร้ - หนองสูง	79+297	94+483	15.186
140	12	1100	คำพอก - มุกดาหาร	731+267	793+391	62.124
141	22	100	อุดรธานี - หนองขาม	1+575	4+722	3.147
142	22	201	หนองขาม - หนองหาน	4+722	36+070	31.348
143	22	202	หนองหาน - บ้านยา	36+070	56+050	19.98
144	22	301	บ้านยา - สว่างแดนดิน	56+050	80+071	24.021
145	22	302	สว่างแดนดิน-สูงเนิน	80+071	137+930	57.859
146	22	401	สูงเนิน - ท่าแร่	137+930	169+970	32.04
147	22	402	ท่าแร่ - โขคอำนวย	169+970	198+490	28.52
148	22	501	โขคอำนวย-กुरुคุ	198+490	213+993	15.503
149	22	502	กुरुคุ - นครพนม	213+993	240+746	26.753
150	23	203	หนองจิก - ห้วยแอ่ง	74+321	88+911	14.59



ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) (ต่อ)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
151	23	301	ห้วยแอ่ง - ร้อยเอ็ด	88+911	107+568	18.657
152	23	302	ร้อยเอ็ด - เสลภูมิ	112+948	142+212	29.264
153	23	401	เสลภูมิ - ยโสธร	142+212	175+527	33.315
154	23	402	ยโสธร - บ้านยอ	175+527	175+852	0.325
155	23	402	ยโสธร - บ้านยอ	179+845	190+562	10.717
156	23	403	บ้านยอ - บ้านสวน	190+562	220+182	29.62
157	23	501	บ้านสวน - เชื่องใน	220+182	248+255	28.073
158	23	502	เชื่องใน - อุบลราชธานี	248+255	276+712	28.457
159	24	100	ทางต่างระดับสีคิ้ว - ชับประดู่	0+000	1+000	1
160	24	201	ชัยประดู่ - สีแยกปักธงชัย	1+000	39+200	38.2
161	24	202	สีแยกปักธงชัย - สีแยกโชคชัย	39+200	53+517	14.317
162	24	203	สีแยกโชคชัย - หหนองมัน	53+517	86+431	32.914
163	24	301	หนองมัน - หนองกี่	86+431	95+147	8.716
164	24	302	หนองกี่ - นางรอง	95+147	120+997	25.85
165	24	303	นางรอง - โคกตะแบก	120+997	131+111	10.114
166	24	304	โคกตะแบก - ประโคนชัย	131+111	155+123	24.012
167	24	305	ประโคนชัย - จรอกใหญ่	155+123	171+872	16.749
168	24	401	จรอกใหญ่ - กระเทียม	171+872	216+062	44.19
169	24	402	กระเทียม - ห้วยสำราญ	216+062	262+609	46.547
170	24	501	ห้วยสำราญ - แยกโคกตาล	262+609	281+260	18.651
171	24	502	แยกโคกตาล - หัวช้าง	281+260	296+264	15.004
172	24	601	หัวช้าง - แยกการช่าง	296+264	320+436	24.172
173	31	101	ดินแดง - งามวงศ์วาน	4+990	14+700	9.71
174	31	102	งามวงศ์วาน - ดอนเมือง	14+700	28+500	13.8
175	32	101	บางปะอิน - อยุธยา	0+000	14+000	14
176	32	102	อยุธยา - นครหลวง	14+000	26+612	12.612
177	32	201	นครหลวง - อ่างทอง	26+612	49+087	22.475
178	32	202	อ่างทอง - ไซโย	49+087	66+800	17.713
179	32	301	ไซโย - สิงห์ใต้	66+800	83+900	17.1
180	32	302	สิงห์ใต้ - สิงห์เหนือ	83+900	88+590	4.69



ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) (ต่อ)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
181	32	303	สิงห์เหนือ - โพนางคำออก	88+590	111+473	22.883
182	32	400	โพนางคำออก - ท่าฉนวน	111+473	150+400	38.927
183	32	500	ท่าฉนวน - แยกหลวงพ้อโอ	150+400	150+545	0.145
184	33	100	สุพรรณบุรี - นาคู	0+000	12+346	12.346
185	33	201	นาคู - ป่าโมก	12+346	40+318	27.972
186	33	202	ป่าโมก - บางปะหัน	40+318	48+242	7.924
187	33	300	บางปะหัน - โคกแดง	48+242	75+243	27.001
188	33	401	โคกแดง - หินกอง	75+243	87+613	12.37
189	33	402	หินกอง - คลองยาง	89+515	106+348	16.833
190	33	501	คลองยาง - นครนายก	106+348	131+814	25.466
191	33	502	นครนายก - ปากพลี	131+814	142+753	10.939
192	33	601	ปากพลี - ประจันตคาม	142+753	171+740	28.987
193	33	602	ประจันตคาม - พระปรัง	171+740	220+528	48.788
194	33	701	พระปรัง - โนนจิก	220+528	275+044	54.516
195	33	702	โนนจิก - อรัญประเทศ (เขตแดนไทย / กัมพูชา)	275+044	299+549	24.505
196	34	101	บางนา - ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	0+000	14+900	14.9
197	34	102	ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - บางวัว	14+900	35+600	20.7
198	34	200	บางวัว - บางปะกง	35+600	52+900	17.3
199	34	300	บางปะกง - หอนงไม้แดง	52+900	58+855	5.955
200	35	100	ดาวคะนอง - แสมดำ	0+000	14+660	14.66
201	35	201	แสมดำ - สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก	14+660	30+275	15.615
202	35	202	สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก - นาโคก	30+275	53+875	23.6
203	35	301	นาโคก - แพรกหนามแดง	53+875	80+826	26.951
204	35	302	แพรกหนามแดง - วังมะนาว	80+826	84+041	3.215
205	36	101	กระทิงลาย - บ้านโป่ง	0+000	10+000	10
206	36	102	บ้านโป่ง - มะขามคู่	10+000	21+592	11.592
207	36	201	มะขามคู่ - มาบข่า	21+592	36+887	15.295
208	36	202	มาบข่า - ทับมา	36+887	49+369	12.482
209	36	203	ทับมา - ปลวกเหตุ	49+369	57+021	7.652
210	37	100	ชะอำ - วังโบสถ์	0+000	23+482	23.482



ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) (ต่อ)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
211	37	200	วังโบล - ปรามบุรี	23+482	47+468	23.986
212	41	101	สี่แยกปฐมพร - เขาบ่อ	0+000	8+000	8
213	41	102	เขาบ่อ - ท่าทอง	8+000	55+000	47
214	41	103	ท่าทอง - สวนสมบุรณ์	55+000	95+163	40.163
215	41	201	สวนสมบุรณ์ - เกาะมุกข์	95+163	117+526	22.363
216	41	202	เกาะมุกข์ - ควนรา	117+526	140+126	22.6
217	41	203	ควนรา - หัวเตย	140+126	160+926	20.8
218	41	204	หัวเตย - ท่าโรงช้าง	160+926	171+657	10.731
219	41	300	ท่าโรงช้าง - ท่าชี	171+657	209+981	38.324
220	41	400	ท่าชี - ถ้ำพรรณรา	209+981	249+726	39.745
221	41	501	ถ้ำพรรณรา - ท่งสง	249+726	295+480	45.754
222	41	502	ท่งสง - ร่อนพิบูลย์	295+480	315+237	19.757
223	41	503	ร่อนพิบูลย์ - ไม้เสียบ	315+237	349+526	34.289
224	41	601	ไม้เสียบ - สี่แยกโพธิ์ทอง	349+526	366+686	17.16
225	41	602	สี่แยกโพธิ์ทอง - พัทลุง	366+686	382+616	15.93
226	42	202	ดอนยาง - บ้านดี	90+000	112+400	22.4
227	42	203	บ้านดี - ปาลัส	112+400	136+000	23.6
228	42	204	ปาลัส - กอดอ	136+000	158+956	22.956
229	42	301	กอดอ - ปูติะ	158+956	193+536	34.58
230	42	302	ปูติะ - สะปอม	193+536	211+988	18.452
231	42	303	สะปอม - ปาเสมัส	211+988	258+862	46.874
232	42	304	ปาเสมัส - จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-โลก (เขตแดนไทย/มาเลเซีย)	258+862	261+462	2.6
233	42	304	ปาเสมัส - จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-โลก (เขตแดนไทย/มาเลเซีย)	262+929	263+779	0.85
234	43	100	หาดใหญ่ - นาม่อม	0+000	7+206	7.206
235	43	201	นาม่อม - จะนะ	7+206	42+939	35.733
236	43	202	จะนะ - ปาแด	42+939	74+397	31.458
237	43	300	ปาแด - มะพร้าวตันเดียว	74+397	94+952	20.555
238	44	100	อ่าวลึก - บางสวรรค์	0+000	37+200	37.2
239	44	200	บางสวรรค์ - ทรัพย์ทวี	37+200	95+157	57.957
240	44	301	ทรัพย์ทวี - ท่าเรือ	95+157	100+000	4.843



ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) (ต่อ)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
241	44	302	ท่าเรือ - หินโงก	100+000	133+229	33.229
242	101	402	แยกปากจั่น - แยกเจริญราษฎร์	227+118	248+042	20.924
243	101	403	แยกนาแหลม - หนองห้า	251+107	264+000	12.893
244	101	404	हनองห้า - สวนป่า	264+000	308+000	44
245	101	500	สวนป่า - สะพานพญาวัด	308+000	365+490	57.49
246	101	601	สี่แยกช้างเผือก - ปัว	368+730	429+000	60.27
247	101	602	ปัว - ปางหก	429+000	485+000	56
248	101	603	ปางหก - จุดผ่านแดนถาวรห้วยโก๋นน้ำเงิน (เขตแดนไทย/ลาว)	485+000	505+853	20.853
249	103	101	ร้องกวาง - แม่ยางฮ่อ	0+000	4+000	4
250	103	102	แม่ยางฮ่อ - แม่ตีบ	4+000	40+554	36.554
251	103	200	แม่ตีบ - งาว	40+554	64+345	23.791
252	117	101	นครสวรรค์ - หนองเต่า	0+000	20+000	20
253	117	102	हनองเต่า - คลองพลึงดำนใต้	20+000	38+628	18.628
254	117	201	คลองพลึงดำนใต้ - เนินสว่าง	38+628	70+000	31.372
255	117	202	เนินสว่าง - หนองนา	70+000	101+550	31.55
256	117	301	हनองนา - พิชณุโลก	101+550	129+643	28.093
257	118	100	เชียงใหม่ - ดอยนางแก้ว	0+000	52+750	52.75
258	118	201	ดอยนางแก้ว - แม่สรวย	52+750	131+000	78.25
259	118	202	แม่สรวย - ดงมะตะ	131+000	158+650	27.65
260	121	101	เหมืองกุง - ดันเปา	0+000	15+315	15.315
261	121	102	ดันเปา - ดอนแก้ว	15+315	32+664	17.349
262	122	101	ทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์ด้านตะวันตก	0+000	4+000	4
263	122	102	ทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์ด้านตะวันตก	4+000	23+686	19.686
264	125	101	วังวน - แจก้น	0+000	7+000	7
265	125	102	แจก้น - บ้านสวน	7+000	30+000	23
266	125	103	บ้านสวน - โค้งตานก	30+000	34+789	4.789
267	126	101	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือ	0+000	7+296	7.296
268	126	102	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือ	7+296	21+297	14.001
269	126	103	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศใต้	30+203	46+906	16.703
270	126	104	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศใต้	46+906	51+054	4.148



ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) (ต่อ)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
271	126	201	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือ	21+297	25+297	4
272	126	202	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศใต้	29+203	30+203	1
273	127	100	ทางเลี้ยวเมืองลำปาง	0+000	8+523	8.523
274	129	101	ทางเลี้ยวเมืองแพร่	0+000	4+000	4
275	129	102	ทางเลี้ยวเมืองแพร่	4+000	10+418	6.418
276	130	100	ทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 ที่แม่สอด	0+000	17+262	17.262
277	131	100	ทางเลี้ยวเมืองเชียงราย	0+000	18+412	18.412
278	201	203	สี่แยกโรงต้ม - ช้องสามหมอ	126+617	162+051	35.434
279	202	101	สี่แยกโรงต้ม - โพนทอง	2+250	3+000	0.75
280	202	102	โพนทอง - แก้งสนามนาง	3+000	25+660	22.66
281	202	201	แก้งสนามนาง - ดอนตะหนิน	25+660	74+394	48.734
282	202	202	ดอนตะหนิน - ตลาดไทร	74+394	94+878	20.484
283	202	300	ตลาดไทร - ลำพังชู	94+878	127+975	33.097
284	202	400	ลำพังชู - ห้วยลำเตา	127+975	162+395	34.42
285	202	501	ห้วยลำเตา - เกษตรวิสัย	162+395	189+225	26.83
286	202	502	เกษตรวิสัย - สุวรรณภูมิ	189+225	209+602	20.377
287	202	601	สุวรรณภูมิ - โนนชัยศรี	209+602	245+027	35.425
288	202	602	โนนชัยศรี - บ้านบ่อ	245+027	259+677	14.65
289	204	100	ทางเลี้ยวเมืองนครราชสีมา	0+000	3+546	3.546
290	204	200	ทางเลี้ยวเมืองนครราชสีมา	3+546	18+839	15.293
291	208	100	ท่าพระ - หองสรพะ	0+000	9+950	9.95
292	208	200	หองสรพะ - มหาสารคาม	9+950	56+233	46.283
293	216	103	ถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานีด้านทิศตะวันออก	16+478	26+497	10.019
294	217	101	วารินชำราบ - สว่างวีระวงศ์	0+000	28+460	28.46
295	217	102	สว่างวีระวงศ์ - พิบูลมังสาหาร	28+460	42+222	13.762
296	217	103	พิบูลมังสาหาร - ช้องเม็ก	42+222	86+067	43.845
297	225	100	แยกบึงบอระเพ็ด - เกรียงไกรกลาง	0+000	10+000	10
298	225	201	เกรียงไกรกลาง - เกยไชย	10+000	33+200	23.2
299	225	202	เกยไชย - ศรีมณฑล	33+200	93+190	59.99
300	225	300	ศรีมณฑล - น้ำอ้อม	93+190	160+582	67.392



ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) (ต่อ)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
301	225	401	น้ำอ้อม - หนองบัวระเหว	160+582	224+300	63.718
302	225	402	หนองบัวระเหว - ชัยภูมิ	224+300	253+290	28.99
303	229	101	บ้านไผ่ - มัญจาคีรี	0+000	24+595	24.595
304	230	101	ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันตก	0+000	20+259	20.259
305	230	102	ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันออก	20+259	48+332	28.073
306	231	101	ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี	0+000	10+000	10
307	231	102	ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี	10+000	16+300	6.3
308	231	103	ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี	31+550	46+142	14.592
309	231	200	ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี	16+300	31+550	15.25
310	232	100	ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด	0+000	26+596	26.596
311	239	100	ทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่มุกดาหาร	0+000	0+517	0.517
312	292	100	ทางเลี้ยวเมืองยโสธร	0+000	8+191	8.191
313	304	202	คันนายาว - แยกเข้ามินบุรี	19+600	26+075	6.475
314	304	302	ฉะเชิงเทรา - เสmidtเหนือ	71+429	86+716	15.287
315	304	303	เสmidtเหนือ - พนมสารคาม	86+716	108+000	21.284
316	304	304	พนมสารคาม - เขาคินซ้อน	108+000	126+416	18.416
317	304	401	เขาคินซ้อน - ลาดตะเคียน	126+416	147+425	21.009
318	304	402	ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี	147+425	165+860	18.435
319	304	403	สี่แยกกบินทร์บุรี - วังน้ำเขียว	165+860	221+222	55.362
320	304	501	วังน้ำเขียว - ดอนขวาง	221+222	268+015	46.793
321	304	502	ดอนขวาง - โพธิ์กลาง	268+015	297+015	29
322	304	600	โพธิ์กลาง - สะพานต่างระดับนครราชสีมา	297+015	298+515	1.5
323	311	201	แยกวัดสนามไชย - วัดกระดังงา	11+968	26+009	14.041
324	314	101	บางปะกง - แสนภูตาช	0+000	7+475	7.475
325	314	102	แสนภูตาช - ฉะเชิงเทรา	7+475	20+500	13.025
326	321	101	นครปฐม - หนองปลาไหล	0+000	21+150	21.15
327	321	102	หนองปลาไหล - กำแพงแสน	21+150	29+650	8.5
328	321	201	กำแพงแสน-ทุ่งคอก	29+650	49+163	19.513
329	321	202	ทุ่งคอก-วังขอน	49+163	69+359	20.196
330	321	203	วังขอน-ดอนแจง	69+359	84+200	14.841



ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) (ต่อ)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
331	321	300	ดอนเจด - สุพรรณบุรี	84+200	106+333	22.133
332	323	100	หนองตะเครง - ลูกแก	0+000	18+592	18.592
333	323	201	ลูกแก - หนองเสือ	18+592	39+100	20.508
334	323	202	หนองเสือ - ทำนํ้าดิน	64+416	66+350	1.934
335	323	202	หนองเสือ - ทำนํ้าดิน	39+100	54+240	15.14
336	323	203	ทำนํ้าดิน - หนองสามพราน	66+350	82+060	15.71
337	323	204	หนองสามพราน - แก่งประหลอม	82+060	149+000	66.94
338	323	205	แก่งประหลอม - ทองผาภูมิ	149+000	199+826	50.826
339	323	206	ทองผาภูมิ - เจดีย์สามองค์	199+826	287+167	87.341
340	331	101	สัดหีบ - เขابวยศรี	0+000	6+000	6
341	331	102	เขابวยศรี - พันเสด็จนอก	6+000	47+000	41
342	331	103	พันเสด็จนอก - หนองปรือ	47+000	68+300	21.3
343	331	104	เนินผาสุข - มาบเอียง	0+000	16+542	16.542
344	331	201	หนองปรือ - เนินโมก	68+300	76+400	8.1
345	331	202	เนินโมก - แปลงยาว	76+400	106+700	30.3
346	331	301	แปลงยาว - สี่แยกนํ้าน้อย	106+700	128+400	21.7
347	331	302	สี่แยกนํ้าน้อย - เขาทินซื่อน	128+400	139+855	11.455
348	338	101	อรุณอมรินทร์ - พุทธมณฑลสาย 4	0+000	15+111	15.111
349	338	102	ทางยกระดับบางกอกน้อย - นครชัยศรี	0+000	8+944	8.944
350	338	201	พุทธมณฑลสาย 4 - นครชัยศรี	15+111	31+419	16.308
351	338	202	สะพานต่างระดับท่าตำหนัก	0+000	2+128	2.128
352	340	100	บางบัวทอง - ลาดบัวหลวง	0+000	28+441	28.441
353	340	200	ลาดบัวหลวง - สาลี	28+441	48+841	20.4
354	340	301	สาลี - สุพรรณบุรี	48+841	78+341	29.5
355	340	302	สุพรรณบุรี - ศรีประจันต์	78+341	107+891	29.55
356	340	303	ศรีประจันต์ - ปากนํ้า	107+891	126+841	18.95
357	340	401	ปากนํ้า - โรงพยาบาลสรรคบุรี	126+841	145+341	18.5
358	340	402	โรงพยาบาลสรรคบุรี - ชัยนาท	145+341	164+210	18.869
359	341	100	บางพลัด - บางบำหรุ	0+000	0+352	0.352
360	344	101	บ้านสวน - หนองรี	1+875	5+500	3.625



ตารางที่ จ-1 ตัวอย่างสายทางที่ได้รับการจำแนกในทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นที่ 1 (Link I - National Highway, Inter-regional Highway, and AH Highway) (ต่อ)

ลำดับ	สายทาง	ตอนควบคุม	ชื่อตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง
361	344	102	หนองรี - หนองปรือ	5+500	32+150	26.65
362	344	103	หนองปรือ - คลองเขต	32+150	62+600	30.45
363	344	201	คลองเขต - กระแสบน	62+600	96+640	34.04
364	344	202	กระแสบน - แกลง	96+640	102+181	5.541
365	348	102	แก้วเพชรพลอย - ช่องตะโก	45+870	80+061	34.191
366	348	201	ช่องตะโก - น้อยสะแกกว่น	80+061	106+110	26.049
367	348	202	น้อยสะแกกว่น - ปะคำ	106+110	117+025	10.915
368	348	203	ปะคำ - นางรอง	117+825	140+141	22.316
369	357	101	ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี	0+000	11+966	11.966
370	357	102	ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี	11+966	25+000	13.034
371	357	103	ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี	25+000	35+000	10
372	357	104	ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี	35+000	45+723	10.723
373	361	100	ทางเลี้ยวเมืองชลบุรี	0+000	14+216	14.216
374	362	101	ถนนวงแหวนรอบเมืองสระบุรี	0+000	25+000	25
375	362	102	ถนนวงแหวนรอบเมืองสระบุรี	25+000	31+345	6.345
376	366	100	ทางเลี้ยวเมืองลพบุรี	0+000	19+310	19.31
377	367	100	ทางเลี้ยวเมืองกาญจนบุรี	0+000	13+154	13.154
378	370	100	ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านถนนบางนา - บางวัว	0+000	2+742	2.742
379	414	101	น้ำกระจาย - คลองวง	0+000	2+550	2.55
380	414	102	คลองวง - ท่าทอน	2+550	24+315	21.765
381	1020	202	บ้านปล้อง - ชมภู	52+550	95+700	43.15
382	1020	203	ชมภู - เชียงของ	95+700	139+218	43.518
383	2169	100	ยโสธร - กุดชุม	2+234	37+241	35.007
384	2169	200	กุดชุม - เลิงนกทา	37+241	64+969	27.728
385	3395	202	วัฒนานคร - โคคลาน	60+870	115+139	54.269
386	3462	100	สระแก้ว - แชร้ออ	1+277	63+031	61.754
387	3486	102	โคคลาน - ใหม่ไทยถาวร	8+000	19+941	11.941
388	3648	100	ทางเลี้ยวเมืองแกลง	0+000	11+533	11.533

