



2561 PLAN

รายงานแผนปฏิบัติการราชการประจำปี
พุทธศักราช 2561

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญตาราง	จ
สารบัญรูป.....	ฉ
บทที่ 1 การพัฒนาและการมีส่วนร่วม.....	1-1
1.1 การให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมทางหลวง	1-1
1.2 การวิเคราะห์ผล	1-1
1.2.1 ส่วนของระดับคะแนนความคาดหวัง	1-1
1.2.2 ส่วนของระดับคะแนนความพึงพอใจ	1-5
1.2.3 การเปรียบเทียบระหว่างระดับความพึงพอใจและความคาดหวัง.....	1-8
1.2.4 ความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนาแก้ไข.....	1-12
1.2.5 สรุปประเด็นภาพรวม	1-14
1.3 การจัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับคณะผู้บริหารระดับสูงของกรมทางหลวง	1-16
1.3.1 ประเด็นอนาคตของกรมทางหลวงที่คาดหวัง.....	1-18
1.3.2 การวิเคราะห์ประเด็นการประชุม	1-20
บทที่ 2 ความท้าทายที่ส่งผลต่อกรมทางหลวง.....	2-1
2.1 ประเด็นความท้าทายด้านพลวัตของเทคโนโลยีดิจิทัล.....	2-1
2.1.1 การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี.....	2-1
2.1.2 ยุคของระบบอัจฉริยะ	2-1
2.1.3 การแข่งขันด้วยข้อมูล	2-1
2.1.4 การหลอมรวมของกิจกรรม.....	2-2
2.1.5 การแพร่ระบาดของภัยไซเบอร์	2-2
2.1.6 การเปลี่ยนโครงสร้างกำลังคน.....	2-2
2.2 ประเด็นความท้าทายด้านการคมนาคมขนส่งทางบก	2-2
2.2.1 ความปลอดภัยและกฎระเบียบสากล.....	2-2
2.2.2 ความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ	2-3
2.2.3 การใช้พลังงานในการคมนาคมขนส่ง.....	2-3
2.3 ประเด็นความท้าทายด้านสิ่งแวดล้อม	2-4

2.3.1	ภัยพิบัติทางธรรมชาติ	2-4
2.3.2	การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	2-4
2.3.3	การจัดทำเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในกรอบสหประชาชาติ	2-4
2.4	ประเด็นความท้าทายด้านสังคม	2-5
2.4.1	การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชนบทไปสู่ความเป็นเมือง	2-5
2.4.2	การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรและการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ	2-5
2.4.3	ความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและระดับโลกที่สูงขึ้น	2-5
2.4.4	พฤติกรรมของผู้บริโภค	2-6
2.4.5	กรอบด้านการบริหารจัดการภาครัฐ	2-6
บทที่ 3	จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของกรมทางหลวง	3-1
3.1	จุดแข็งของกรมทางหลวง	3-1
3.2	จุดอ่อนของกรมทางหลวง	3-3
3.3	โอกาสของกรมทางหลวง	3-6
3.4	อุปสรรคของกรมทางหลวง	3-9
บทที่ 4	แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564	4-1
4.1	วิสัยทัศน์	4-1
4.2	พันธกิจ	4-4
4.3	ค่านิยม	4-4
4.4	วัฒนธรรม	4-4
4.5	เป้าหมายการให้บริการ	4-5
4.6	ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย กลยุทธ์	4-5
4.6.1	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง	4-5
4.6.2	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ	4-9
4.6.3	ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย	4-12
4.6.4	ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ	4-16
บทที่ 5	ผลผลิตและโครงการประจำปี พ.ศ. 2561	5-1
5.1	ผลผลิตของกรมทางหลวง	5-3
5.1.1	ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา	5-3
5.1.2	ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	5-4
5.1.3	ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	5-5

5.2	โครงการ (ต่อเนื่อง) ของกรมทางหลวง	5-6
5.2.1	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	5-6
5.2.2	โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก.....	5-7
5.2.3	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	5-8
5.2.4	โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	5-9
5.2.5	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค.....	5-10
5.2.6	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	5-11
5.2.7	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	5-12
5.2.8	โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่	5-13
5.2.9	โครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย	5-14
5.2.10	โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี	5-15
5.2.11	โครงการควบคุมน้ำหนักรถยานพาหนะบนทางหลวง	5-16
5.2.12	โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	5-17
5.2.13	โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมให้เอกชนร่วมลงทุน.....	5-18
5.2.14	โครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของ หน่วยงาน.....	5-19
5.3	โครงการ (ใหม่) ของกรมทางหลวง.....	5-21
5.3.1	โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน	5-21
5.3.2	โครงการส่งเสริมการค้าชายแดน	5-22
5.3.3	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และ สันติภาพ	5-23
5.3.4	โครงการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน	5-24
5.3.5	โครงการระบบโครงข่ายคมนาคม	5-25
5.3.6	โครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	5-26
5.3.7	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร	5-27
5.3.8	โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองน่าอยู่).....	5-28
5.3.9	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและ พัฒนาคุณภาพแรงงาน	5-29
5.3.10	โครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน	5-30
5.3.11	โครงการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียบเศรษฐกิจ อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง.....	5-31

5.3.12	โครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ.....	5-32
บทที่ 6	การประเมินผลแผนปฏิบัติราชการ ตามแผนปฏิบัติการ 4 ปี ของกรมทางหลวง.....	6-1
6.1	ผลผลิต (Output) ของโครงการ	6-2
6.2	ผลกระทบ (Impact) ของโครงการ	6-17
6.3	ผลลัพธ์ (Outcome) ของโครงการ	6-19
บทที่ 7	โครงสร้างงบประมาณตามยุทธศาสตร์	7-1

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1-1	การสรุปรายละเอียดคะแนนความคาดหวัง..... 1-2
ตารางที่ 1-2	การจัดลำดับคะแนนระดับความคาดหวังจากมากไปน้อย..... 1-3
ตารางที่ 1-3	การสรุปรายละเอียดคะแนนความพึงพอใจ..... 1-5
ตารางที่ 1-4	การจัดลำดับคะแนนระดับความพึงพอใจจากมากไปน้อย..... 1-7
ตารางที่ 1-5	การเปรียบเทียบระหว่างระดับความพึงพอใจและความคาดหวัง..... 1-9
ตารางที่ 1-6	การจัดลำดับผลต่างคะแนนจากต่างมากไปน้อย..... 1-11
ตารางที่ 1-7	สรุปประเด็นในการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง..... 1-13
ตารางที่ 1-8	สรุปประเด็นที่ท่านมีความคาดหวังมากที่สุด ซึ่งต้องการให้กรมทางหลวงดำเนินการโดยเร็วที่สุด..... 1-13
ตารางที่ 1-9	การวิเคราะห์ประเด็นอนาคตของกรมทางหลวงที่คาดหวัง..... 1-19
ตารางที่ 1-10	การสรุปประเด็นอนาคตของกรมทางหลวงที่คาดหวังกับคำสำคัญ..... 1-19
ตารางที่ 1-11	ประเด็นที่อาจส่งผลกระทบต่อกรมทางหลวง เมื่อพิจารณาตามรูปแบบผลกระทบ..... 1-23
ตารางที่ 1-12	ประเด็นที่อาจส่งผลกระทบต่อกรมทางหลวง เมื่อพิจารณาตามรูปแบบผลกระทบ..... 1-24
ตารางที่ 3-1	จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของกรมทางหลวง..... 3-2
ตารางที่ 4-1	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายระดับวิสัยทัศน์..... 4-3
ตารางที่ 4-2	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1..... 4-6
ตารางที่ 4-3	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2..... 4-10
ตารางที่ 4-4	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3..... 4-14
ตารางที่ 4-5	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4..... 4-18
ตารางที่ 6-1	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา..... 6-2
ตารางที่ 6-2	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา..... 6-3
ตารางที่ 6-3	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย..... 6-3
ตารางที่ 6-4	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจพิเศษ..... 6-4
ตารางที่ 6-5	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก..... 6-4
ตารางที่ 6-6	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง..... 6-5
ตารางที่ 6-7	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่..... 6-5
ตารางที่ 6-8	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค..... 6-6
ตารางที่ 6-9	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ..... 6-6
ตารางที่ 6-10	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน..... 6-7
ตารางที่ 6-11	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่..... 6-7

หน้า

ตารางที่ 6-12	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางการจราจร เพื่อความปลอดภัย	6-8
ตารางที่ 6-13	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการก่อสร้างขยาย ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี	6-8
ตารางที่ 6-14	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการควบคุมน้ำหนักรถยนต์บนทางหลวง...	6-9
ตารางที่ 6-15	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยง ระหว่างประเทศ	6-9
ตารางที่ 6-16	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสม ให้เอกชนร่วมลงทุน	6-10
ตารางที่ 6-17	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอด เพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน	6-10
ตารางที่ 6-18	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน ..	6-11
ตารางที่ 6-19	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการส่งเสริมการค้าชายแดน	6-11
ตารางที่ 6-20	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิง ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ	6-12
ตารางที่ 6-21	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาสังคมและ ยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน	6-12
ตารางที่ 6-22	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการระบบโครงข่ายคมนาคม	6-13
ตารางที่ 6-23	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	6-13
ตารางที่ 6-24	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยว เชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร	6-14
ตารางที่ 6-25	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมื่อนำอยู่)	6-14
ตารางที่ 6-26	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพ การค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน	6-15
ตารางที่ 6-27	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพ สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน	6-15
ตารางที่ 6-28	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาค กลุ่มแม่น้ำโขง	6-16
ตารางที่ 6-29	การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรม การค้าการลงทุนภาคเหนือ	6-16
ตารางที่ 6-30	การประเมินผลกระทบ (Impact) สำหรับ 3 ผลผลิต 14 โครงการต่อเนื่อง และ 12 โครงการใหม่ ของกรมทางหลวง*	6-18
ตารางที่ 6-31	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา	6-19
ตารางที่ 6-32	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	6-20
ตารางที่ 6-33	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	6-20
ตารางที่ 6-34	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุน เขตเศรษฐกิจพิเศษ	6-21

ตารางที่ 6-35	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาทางหลวงรองรับ ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก.....	6-21
ตารางที่ 6-36	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ..	6-22
ตารางที่ 6-37	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการยกระดับความปลอดภัย บริเวณทางแยกขนาดใหญ่	6-22
ตารางที่ 6-38	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวง เชื่อมโยงระหว่างภาค	6-23
ตารางที่ 6-39	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	6-23
ตารางที่ 6-40	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	6-24
ตารางที่ 6-41	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุน การพัฒนาเชิงพื้นที่.....	6-24
ตารางที่ 6-42	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางการจราจร เพื่อความปลอดภัย.....	6-25
ตารางที่ 6-43	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนาน ลอยฟ้าบรมราชชนนี	6-25
ตารางที่ 6-44	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก บนทางหลวง	6-26
ตารางที่ 6-45	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยง ระหว่างประเทศ.....	6-26
ตารางที่ 6-46	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสม ให้เอกชนร่วมลงทุน.....	6-27
ตารางที่ 6-47	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือ ต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหการดำเนินงานของหน่วยงาน.....	6-27
ตารางที่ 6-48	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน	6-28
ตารางที่ 6-49	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการส่งเสริมการค้าชายแดน	6-28
ตารางที่ 6-50	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว เชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ.....	6-29
ตารางที่ 6-51	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาสังคมและ ยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน	6-29
ตารางที่ 6-52	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการระบบโครงข่ายคมนาคม	6-30
ตารางที่ 6-53	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยว เชิงสุขภาพ.....	6-30
ตารางที่ 6-54	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยว เชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร.....	6-31
ตารางที่ 6-55	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองน่าอยู่)	6-31

หน้า

ตารางที่ 6-56	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพ การค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน	6-32
ตารางที่ 6-57	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพ สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน.....	6-32
ตารางที่ 6-58	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง.....	6-33
ตารางที่ 6-59	การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรม การค้าการลงทุนภาคเหนือ.....	6-33
ตารางที่ 7-1	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม พร้อมงบประมาณ สำหรับแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. 2561 ของกรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564	7-3

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 7-1	แผนภูมิแสดงโครงสร้างงบประมาณตามยุทธศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ 2561	7-2
------------	--	-----



บทที่ 1

การพัฒนาและการมีส่วนร่วม

1.1 การให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้มีการระดมความคิดเห็นจาก “ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย” ต่อการดำเนินงานของกรมทางหลวง ด้วยวิธีการจัดทำแบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานของกรมทางหลวง เพื่อประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564 โดยมีการพิจารณาสุ่มตัวอย่างประชาชน ภาคเอกชน และการเลือกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง เพื่อรวบรวมความคิดเห็นจากหน่วยงานภายนอกต่างๆ มาวิเคราะห์ หาคำสำคัญ (Keyword) ซึ่งเป็นที่ต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผ่านการใช้แบบสอบถามเพื่อขอความอนุเคราะห์ในการให้ข้อมูล

สำหรับรายละเอียดของแบบสอบถามจะแบ่งไปด้วยเนื้อหา 3 ส่วนหลักประกอบไปด้วย

- (1) ส่วนที่ 1 จะเป็นการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของผู้เข้าร่วมตอบแบบสอบถาม
- (2) ส่วนที่ 2 เป็นการสำรวจความพึงพอใจต่อผลการดำเนินงานที่ปรากฏให้เห็นของกรมทางหลวง และความคาดหวังต่อการดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ซึ่งกรมทางหลวงควรปฏิบัติที่มีต่อบทบาทของกรมทางหลวงตามบทบาทต่างๆ ในมุมมองของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยการให้คะแนนระดับความพึงพอใจและระดับความคาดหวังในเกณฑ์ 1 – 5 คะแนน และ 0 คะแนน ในกรณีที่ไม่มีความเห็นต่อบทบาทดังกล่าว
- (3) ส่วนที่ 3 เป็นการสำรวจความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนา ปรับปรุง/แก้ไข ที่กรมทางหลวงควรให้ความสำคัญ โดยเปิดให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมตอบแบบสอบถามแบบเปิดรับความคิดเห็น

ผลที่ได้รับจะนำมาวิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความสำคัญของประเด็นข้อคิดเห็นทั้งในส่วนของความคาดหวังและความพอใจต่อบทบาทการทำงานของกรมทางหลวง ซึ่งจะนำผลที่ได้ทั้งหมดไปประกอบการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของกรมทางหลวง ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาประเด็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ของกรมทางหลวงต่อไป

1.2 การวิเคราะห์ผล

1.2.1 ส่วนของระดับคะแนนความคาดหวัง

การวิเคราะห์ผลของระดับคะแนนความคาดหวังต่อการดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ซึ่งกรมทางหลวงควรปฏิบัติที่มีต่อบทบาทของกรมทางหลวงตามบทบาทต่างๆ จะประกอบไปด้วยผลของจำนวนผู้ตอบในแต่ละประเด็น และจำนวนของผู้ที่ลงคะแนน 1-5 และคะแนนเฉลี่ยของแต่ละประเด็นดังตารางที่ 1-1

ซึ่งเมื่อนำคะแนนเฉลี่ยมาเรียงลำดับความคาดหวังจากคะแนนมากไปน้อยจะได้ดังตารางที่ 1-2 โดยคะแนนในเรื่องของการส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวงมีคะแนนสูงที่สุดคือ 4.5 คะแนน



ตารางที่ 1-1 การสรุปรายละเอียดคะแนนความคาดหวัง

รหัส	บทบาท	จำนวน						คะแนนเฉลี่ย
		ตอบ	1	2	3	4	5	
QI-01	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	128	1	2	15	37	73	4.40
QI-02	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	128	1	2	20	34	71	4.34
QI-03	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	128	2	0	16	38	72	4.39
QI-04	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	128	1	1	18	44	64	4.32
QI-05	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	126	1	1	16	43	65	4.35
QI-06	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	125	1	3	13	47	61	4.31
QI-07	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	126	0	4	15	37	70	4.37
QI-08	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	125	0	1	20	36	68	4.37
QI-09	การก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อความมั่นคงของประเทศ	124	0	4	24	37	59	4.22
QI-10	การแก้ปัญหาบนโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เกิดจากภัยธรรมชาติ	125	0	3	23	40	59	4.24
QI-11	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง	126	0	2	13	32	79	4.49
QI-12	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	126	0	3	13	32	78	4.47
QI-13	ความคล่องตัว ณ บริเวณด่านผ่านทางต่างๆ	126	0	3	21	28	74	4.37
QI-14	การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวง	127	0	0	15	33	79	4.50
QI-15	การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	126	0	1	15	33	77	4.48
QI-16	การควบคุมและไม่อนุญาตให้ใช้ไหล่ทางเป็นที่สัญจรของยานพาหนะ (ถนนด้านซ้ายสุดติดทางเท้า (ถ้ามี))	125	0	4	18	36	67	4.33
QI-17	การควบคุมและไม่อนุญาตให้ใช้ทางเท้าเป็นที่สัญจรของยานพาหนะ	127	0	1	14	35	77	4.48
QI-18	การควบคุมการติดตั้งป้ายและสิ่งก่อสร้างอื่นๆในพื้นที่เขตทาง	126	0	0	16	39	71	4.44
QI-19	การเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมรูปแบบอื่นๆ	127	0	3	15	31	78	4.45
QI-20	การให้บริการข้อมูลข่าวสารและกฎระเบียบแก่ประชาชน	127	0	2	17	41	67	4.36



ตารางที่ 1-1 การสรุปรายละเอียดคะแนนความคาดหวัง

รหัส	บทบาท	จำนวน						คะแนนเฉลี่ย
		ตอบ	1	2	3	4	5	
QI-21	การให้บริการข้อมูลข่าวสารและกฎระเบียบแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	126	0	5	18	41	62	4.27
QI-22	วิธีการและขั้นตอนในการจัดจ้างและเบิกจ่าย	109	0	4	15	32	58	4.32
QI-23	วิธีการและขั้นตอนในติดต่อขอข้อมูลและเอกสาร	115	0	3	29	27	56	4.18
QI-24	การรับเรื่องร้องเรียนและการตอบสนองต่อปัญหาเหล่านั้น	119	0	3	25	28	63	4.27
QI-25	การใช้ช่องทางสื่อสารออนไลน์เพื่อการประชาสัมพันธ์ (Facebook Twitter Line Instagram)	121	0	4	24	34	59	4.22
QI-26	รูปแบบและข้อมูลที่ปรากฏบนเว็บไซต์ของกรมทางหลวง	122	0	3	24	43	52	4.18
QI-27	การสืบค้นข้อมูลภายในเว็บไซต์ของกรมทางหลวง	122	0	3	18	49	52	4.23
QI-28	การส่งเสริมและสนับสนุนสิ่งแวดล้อม	119	0	2	23	32	62	4.29
QI-29	การสร้างความร่วมมือกับชุมชนในพื้นที่	119	0	3	23	36	57	4.24
QI-30	การพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรมด้านงานทาง	119	0	3	20	46	50	4.20
QI-31	การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ	118	0	3	16	39	60	4.32
QI-32	ความชัดเจนของกฎและระเบียบต่างๆ	120	0	3	19	39	59	4.28
QI-33	ความโปร่งใสในการทำงาน	118	1	2	15	34	66	4.37

ตารางที่ 1-2 การจัดลำดับคะแนนระดับความคาดหวังจากมากไปน้อย

รหัส	บทบาท	จำนวน						คะแนนเฉลี่ย
		ตอบ	1	2	3	4	5	
QI-14	การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวง	127	0	0	15	33	79	4.50
QI-11	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง	126	0	2	13	32	79	4.49
QI-15	การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	126	0	1	15	33	77	4.48
QI-17	การควบคุมและเฝ้าระวังอุบัติเหตุให้ใช้ทางเท้าเป็นที่สัญจรของยานพาหนะ	127	0	1	14	35	77	4.48
QI-12	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	126	0	3	13	32	78	4.47
QI-19	การเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมรูปแบบอื่นๆ	127	0	3	15	31	78	4.45
QI-18	การควบคุมการติดตั้งป้ายและสิ่งก่อสร้างอื่นๆในพื้นที่เขตทาง	126	0	0	16	39	71	4.44
QI-01	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	128	1	2	15	37	73	4.40
QI-03	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	128	2	0	16	38	72	4.39
QI-07	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	126	0	4	15	37	70	4.37



ตารางที่ 1-2 การจัดลำดับคะแนนระดับความคาดหวังจากมากไปน้อย

รหัส	บทบาท	จำนวน						คะแนนเฉลี่ย
		ตอบ	1	2	3	4	5	
QI-08	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	125	0	1	20	36	68	4.37
QI-13	ความคล่องตัว ณ บริเวณด่านผ่านทางต่างๆ	126	0	3	21	28	74	4.37
QI-33	ความโปร่งใสในการทำงาน	118	1	2	15	34	66	4.37
QI-20	การให้บริการข้อมูลข่าวสารและกฎระเบียบแก่ประชาชน	127	0	2	17	41	67	4.36
QI-05	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	126	1	1	16	43	65	4.35
QI-02	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	128	1	2	20	34	71	4.34
QI-16	การควบคุมและไม่อนุญาตให้ใช้ไหล่ทางเป็นที่สัญจรของยานพาหนะ (ถนนด้านซ้ายสุดติดทางเท้า (ถ้ามี))	125	0	4	18	36	67	4.33
QI-04	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	128	1	1	18	44	64	4.32
QI-22	วิธีการและขั้นตอนในการจัดจ้างและเบิกจ่าย	109	0	4	15	32	58	4.32
QI-31	การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ	118	0	3	16	39	60	4.32
QI-06	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	125	1	3	13	47	61	4.31
QI-28	การส่งเสริมและสนับสนุนสิ่งแวดล้อม	119	0	2	23	32	62	4.29
QI-32	ความชัดเจนของกฎและระเบียบต่างๆ	120	0	3	19	39	59	4.28
QI-21	การให้บริการข้อมูลข่าวสารและกฎระเบียบแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	126	0	5	18	41	62	4.27
QI-24	การรับเรื่องร้องเรียนและการตอบสนองต่อปัญหาเหล่านั้น	119	0	3	25	28	63	4.27
QI-10	การแก้ปัญหาบนโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เกิดจากภัยธรรมชาติ	125	0	3	23	40	59	4.24
QI-29	การสร้างความร่วมมือกับชุมชนในพื้นที่	119	0	3	23	36	57	4.24
QI-27	การสืบค้นข้อมูลภายในเว็บไซต์ของกรมทางหลวง	122	0	3	18	49	52	4.23
QI-09	การก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อความมั่นคงของประเทศ	124	0	4	24	37	59	4.22
QI-25	การใช้ช่องทางสื่อสารออนไลน์เพื่อการประชาสัมพันธ์ (Facebook Twitter Line Instagram)	121	0	4	24	34	59	4.22
QI-30	การพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรมด้านงานทาง	119	0	3	20	46	50	4.20
QI-23	วิธีการและขั้นตอนในติดต่อขอข้อมูลและเอกสาร	115	0	3	29	27	56	4.18
QI-26	รูปแบบและข้อมูลที่ปรากฏบนเว็บไซต์ของกรมทางหลวง	122	0	3	24	43	52	4.18



1.2.2 ส่วนของระดับคะแนนความพึงพอใจ

การวิเคราะห์ผลของระดับคะแนนความพึงพอใจต่อผลการดำเนินงานที่ปรากฏให้เห็นของกรมทางหลวงจะประกอบไปด้วยผลของจำนวนผู้ตอบในแต่ละประเด็น และจำนวนของผู้ที่ลงคะแนน 1-5 และคะแนนเฉลี่ยของแต่ละประเด็นดังตารางที่ 1-3

ซึ่งเมื่อนำคะแนนเฉลี่ยมาเรียงลำดับความพึงพอใจจากคะแนนมากไปน้อยจะได้ดังตารางที่ 1-4 โดยคะแนนในเรื่องของการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจมีคะแนนสูงที่สุดคือ 3.49 คะแนน

ตารางที่ 1-3 การสรุปรายละเอียดคะแนนความพึงพอใจ

รหัส	บทบาท	จำนวน						คะแนนเฉลี่ย
		ตอบ	1	2	3	4	5	
QI-01	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	127	2	15	52	39	19	3.46
QI-02	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	128	1	11	54	48	14	3.49
QI-03	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	128	4	10	55	44	15	3.44
QI-04	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	128	3	14	52	47	12	3.40
QI-05	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	126	3	24	58	33	8	3.15
QI-06	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	125	5	15	49	49	7	3.30
QI-07	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	126	1	27	61	29	8	3.13
QI-08	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	125	1	18	61	36	9	3.27
QI-09	การก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อความมั่นคงของประเทศ	124	2	15	58	39	10	3.32
QI-10	การแก้ปัญหาบนโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เกิดจากภัยธรรมชาติ	125	2	20	55	42	6	3.24
QI-11	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง	127	2	18	56	42	9	3.30
QI-12	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	126	3	15	42	56	10	3.44
QI-13	ความคล่องตัว ณ บริเวณด่านผ่านทางต่างๆ	126	3	35	46	36	6	3.06
QI-14	การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวง	126	6	20	52	36	12	3.22
QI-15	การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	125	6	13	50	40	16	3.38



ตารางที่ 1-3 การสรุปรายละเอียดคะแนนความพึงพอใจ

รหัส	บทบาท	จำนวน						คะแนนเฉลี่ย
		ตอบ	1	2	3	4	5	
QI-16	การควบคุมและไม่อนุญาตให้ใช้ไหล่ทางเป็นที่สัญจรของยานพาหนะ (ถนนด้านซ้ายสุดติดทางเท้า (ถ้ามี))	121	17	22	43	33	6	2.91
QI-17	การควบคุมและไม่อนุญาตให้ใช้ทางเท้าเป็นที่สัญจรของยานพาหนะ	122	15	31	38	30	8	2.88
QI-18	การควบคุมการติดตั้งป้ายและสิ่งก่อสร้างอื่นๆในพื้นที่เขตทาง	126	11	25	47	33	10	3.05
QI-19	การเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมรูปแบบอื่นๆ	126	4	28	53	33	8	3.10
QI-20	การให้บริการข้อมูลข่าวสารและกฎระเบียบแก่ประชาชน	126	6	24	49	41	6	3.13
QI-21	การให้บริการข้อมูลข่าวสารและกฎระเบียบแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	124	5	21	57	37	4	3.11
QI-22	วิธีการและขั้นตอนในการจัดจ้างและเบิกจ่าย	100	4	19	50	18	9	3.09
QI-23	วิธีการและขั้นตอนในติดต่อขอข้อมูลและเอกสาร	110	3	21	60	20	6	3.05
QI-24	การรับเรื่องร้องเรียนและการตอบสนองต่อปัญหาเหล่านั้น	112	8	18	54	28	4	3.02
QI-25	การใช้ช่องทางสื่อสารออนไลน์เพื่อการประชาสัมพันธ์ (Facebook Twitter Line Instagram)	117	9	18	50	30	10	3.12
QI-26	รูปแบบและข้อมูลที่ปรากฏบนเว็บไซต์ของกรมทางหลวง	120	5	16	48	40	11	3.30
QI-27	การสืบค้นข้อมูลภายในเว็บไซต์ของกรมทางหลวง	119	5	13	52	37	12	3.32
QI-28	การส่งเสริมและสนับสนุนสิ่งแวดล้อม	115	6	15	48	38	8	3.23
QI-29	การสร้างความร่วมมือกับชุมชนในพื้นที่	115	3	17	50	35	10	3.28
QI-30	การพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรมด้านงานทาง	111	3	16	52	30	10	3.25
QI-31	การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ	115	0	18	46	36	15	3.42
QI-32	ความชัดเจนของกฎและระเบียบต่างๆ	117	3	16	50	34	14	3.34
QI-33	ความโปร่งใสในการทำงาน	111	5	23	39	38	6	3.15



ตารางที่ 1-4 การจัดลำดับคะแนนระดับความพึงพอใจจากมากไปน้อย

รหัส	บทบาท	จำนวน						คะแนนเฉลี่ย
		ตอบ	1	2	3	4	5	
QI-02	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	128	1	11	54	48	14	3.49
QI-01	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	127	2	15	52	39	19	3.46
QI-03	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	128	4	10	55	44	15	3.44
QI-12	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	126	3	15	42	56	10	3.44
QI-31	การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ	115	0	18	46	36	15	3.42
QI-04	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	128	3	14	52	47	12	3.40
QI-15	การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	125	6	13	50	40	16	3.38
QI-32	ความชัดเจนของกฎและระเบียบต่างๆ	117	3	16	50	34	14	3.34
QI-09	การก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อความมั่นคงของประเทศ	124	2	15	58	39	10	3.32
QI-27	การสืบค้นข้อมูลภายในเว็บไซต์ของกรมทางหลวง	119	5	13	52	37	12	3.32
QI-06	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	125	5	15	49	49	7	3.30
QI-11	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง	127	2	18	56	42	9	3.30
QI-26	รูปแบบและข้อมูลที่ปรากฏบนเว็บไซต์ของกรมทางหลวง	120	5	16	48	40	11	3.30
QI-29	การสร้างความร่วมมือกับชุมชนในพื้นที่	115	3	17	50	35	10	3.28
QI-08	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	125	1	18	61	36	9	3.27
QI-30	การพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรมด้านงานทาง	111	3	16	52	30	10	3.25
QI-10	การแก้ปัญหาบนโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เกิดจากภัยธรรมชาติ	125	2	20	55	42	6	3.24
QI-28	การส่งเสริมและสนับสนุนสิ่งแวดล้อม	115	6	15	48	38	8	3.23
QI-14	การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวง	126	6	20	52	36	12	3.22
QI-05	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	126	3	24	58	33	8	3.15
QI-33	ความโปร่งใสในการทำงาน	111	5	23	39	38	6	3.15
QI-07	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	126	1	27	61	29	8	3.13
QI-20	การให้บริการข้อมูลข่าวสารและกฎระเบียบแก่ประชาชน	126	6	24	49	41	6	3.13



ตารางที่ 1-4 การจัดลำดับคะแนนระดับความพึงพอใจจากมากไปน้อย

รหัส	บทบาท	จำนวน						คะแนนเฉลี่ย
		ตอบ	1	2	3	4	5	
QI-25	การใช้ช่องทางสื่อสารออนไลน์เพื่อ การประชาสัมพันธ์ (Facebook Twitter Line Instagram)	117	9	18	50	30	10	3.12
QI-21	การให้บริการข้อมูลข่าวสารและกฎระเบียบแก่ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	124	5	21	57	37	4	3.11
QI-19	การเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมรูปแบบอื่นๆ	126	4	28	53	33	8	3.10
QI-22	วิธีการและขั้นตอนในการจัดจ้างและเบิกจ่าย	100	4	19	50	18	9	3.09
QI-13	ความคล่องตัว ณ บริเวณด่านผ่านทางต่างๆ	126	3	35	46	36	6	3.06
QI-18	การควบคุมการติดตั้งป้ายและสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ในพื้นที่เขตทาง	126	11	25	47	33	10	3.05
QI-23	วิธีการและขั้นตอนในติดต่อขอข้อมูลและ เอกสาร	110	3	21	60	20	6	3.05
QI-24	การรับเรื่องร้องเรียนและการตอบสนอง ต่อปัญหาเหล่านั้น	112	8	18	54	28	4	3.02
QI-16	การควบคุมและไม่อนุญาตให้ใช้ไหล่ทางเป็นที่ สัญจรของยานพาหนะ (ถนนด้านซ้ายสุดติด ทางเท้า (ถ้ามี))	121	17	22	43	33	6	2.91
QI-17	การควบคุมและไม่อนุญาตให้ใช้ทางเท้าเป็นที่ สัญจรของยานพาหนะ	122	15	31	38	30	8	2.88

1.2.3 การเปรียบเทียบระหว่างระดับความพึงพอใจและความคาดหวัง

เมื่อหาผลต่างของคะแนนเฉลี่ยของระดับความพึงพอใจและระดับความคาดหวังจะแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของการดำเนินงานของกรมทางหลวง กับประเด็นที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต้องการ โดยคะแนนยังมีค่าน้อยหมายถึง กรมทางหลวงต้องเร่งปรับปรุงในหัวข้อนั้นๆ สามารถสรุปดังตารางที่ 1-5

ซึ่งเมื่อนำผลต่างของคะแนนเฉลี่ยของระดับความพึงพอใจและระดับความคาดหวังมาเรียงลำดับจากผลต่างคะแนนน้อยที่สุดไปหามากที่สุดดังตารางที่ 1-6 ผลปรากฏว่าเรื่องของการควบคุมและไม่อนุญาตให้ใช้ทางเท้าเป็นที่สัญจรของยานพาหนะมีผลต่างคะแนนมากที่สุด คือ -1.60 คะแนน



ตารางที่ 1-5 การเปรียบเทียบระหว่างระดับความพึงพอใจและความคาดหวัง

รหัส	บทบาท	คะแนนเฉลี่ย		ผลต่างคะแนน
		ระดับความพึงพอใจ	ระดับความคาดหวัง	
QI-01	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	3.46	4.40	-0.94
QI-02	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	3.49	4.34	-0.85
QI-03	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	3.44	4.39	-0.95
QI-04	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	3.40	4.32	-0.92
QI-05	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	3.15	4.35	-1.20
QI-06	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	3.30	4.31	-1.01
QI-07	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	3.13	4.37	-1.25
QI-08	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	3.27	4.37	-1.10
QI-09	การก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อความมั่นคงของประเทศ	3.32	4.22	-0.90
QI-10	การแก้ปัญหาบนโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เกิดจากภัยธรรมชาติ	3.24	4.24	-1.00
QI-11	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง	3.30	4.49	-1.19
QI-12	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	3.44	4.47	-1.03
QI-13	ความคล่องตัว ณ บริเวณด่านผ่านทางต่างๆ	3.06	4.37	-1.32
QI-14	การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวง	3.22	4.50	-1.28
QI-15	การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	3.38	4.48	-1.10
QI-16	การควบคุมและไม่อนุญาตให้ใช้ไหล่ทางเป็นที่สัญจรของยานพาหนะ (ถนนด้านซ้ายสุดติดทางเท้า (ถ้ามี))	2.91	4.33	-1.42
QI-17	การควบคุมและไม่อนุญาตให้ใช้ทางเท้าเป็นที่สัญจรของยานพาหนะ	2.88	4.48	-1.60
QI-18	การควบคุมการติดตั้งป้ายและสิ่งก่อสร้างอื่นๆในพื้นที่เขตทาง	3.05	4.44	-1.39
QI-19	การเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมรูปแบบอื่นๆ	3.10	4.45	-1.35



ตารางที่ 1-5 การเปรียบเทียบระหว่างระดับความพึงพอใจและความคาดหวัง

รหัส	บทบาท	คะแนนเฉลี่ย		ผลต่างคะแนน
		ระดับความพึงพอใจ	ระดับความคาดหวัง	
QI-20	การให้บริการข้อมูลข่าวสารและกฎระเบียบแก่ประชาชน	3.13	4.36	-1.23
QI-21	การให้บริการข้อมูลข่าวสารและกฎระเบียบแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.11	4.27	-1.16
QI-22	วิธีการและขั้นตอนในการจัดจ้างและเบิกจ่าย	3.09	4.32	-1.23
QI-23	วิธีการและขั้นตอนในติดต่อขอข้อมูลและเอกสาร	3.05	4.18	-1.14
QI-24	การรับเรื่องร้องเรียนและการตอบสนองต่อปัญหาเหล่านั้น	3.02	4.27	-1.25
QI-25	การใช้ช่องทางสื่อสารออนไลน์เพื่อการประชาสัมพันธ์ (Facebook Twitter Line Instagram)	3.12	4.22	-1.10
QI-26	รูปแบบและข้อมูลที่ปรากฏบนเว็บไซต์ของกรมทางหลวง	3.30	4.18	-0.88
QI-27	การสืบค้นข้อมูลภายในเว็บไซต์ของกรมทางหลวง	3.32	4.23	-0.91
QI-28	การส่งเสริมและสนับสนุนสิ่งแวดล้อม	3.23	4.29	-1.06
QI-29	การสร้างความร่วมมือกับชุมชนในพื้นที่	3.28	4.24	-0.96
QI-30	การพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรมด้านงานทาง	3.25	4.20	-0.95
QI-31	การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ	3.42	4.32	-0.90
QI-32	ความชัดเจนของกฎและระเบียบต่างๆ	3.34	4.28	-0.94
QI-33	ความโปร่งใสในการทำงาน	3.15	4.37	-1.22



ตารางที่ 1-6 การจัดลำดับผลต่างคะแนนจากต่างมากไปน้อย

รหัส	บทบาท	คะแนนเฉลี่ย		ผลต่างคะแนน
		ระดับความพึงพอใจ	ระดับความคาดหวัง	
QI-17	การควบคุมและไม่อนุญาตให้ใช้ทางเท้าเป็นที่สัญจรของยานพาหนะ	2.88	4.48	-1.60
QI-16	การควบคุมและไม่อนุญาตให้ใช้ไหล่ทางเป็นที่สัญจรของยานพาหนะ (ถนนด้านซ้ายสุดติดทางเท้า (ถ้ามี))	2.91	4.33	-1.42
QI-18	การควบคุมการติดตั้งป้ายและสิ่งก่อสร้างอื่นๆในพื้นที่เขตทาง	3.05	4.44	-1.39
QI-19	การเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมรูปแบบอื่นๆ	3.10	4.45	-1.35
QI-13	ความคล่องตัว ณ บริเวณด่านผ่านทางต่างๆ	3.06	4.37	-1.32
QI-14	การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวง	3.22	4.50	-1.28
QI-07	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	3.13	4.37	-1.25
QI-24	การรับเรื่องร้องเรียนและการตอบสนองต่อปัญหาเหล่านั้น	3.02	4.27	-1.25
QI-20	การให้บริการข้อมูลข่าวสารและกฎระเบียบแก่ประชาชน	3.13	4.36	-1.23
QI-22	วิธีการและขั้นตอนในการจัดจ้างและเบิกจ่าย	3.09	4.32	-1.23
QI-33	ความโปร่งใสในการทำงาน	3.15	4.37	-1.22
QI-05	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	3.15	4.35	-1.20
QI-11	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง	3.30	4.49	-1.19
QI-21	การให้บริการข้อมูลข่าวสารและกฎระเบียบแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.11	4.27	-1.16
QI-23	วิธีการและขั้นตอนในติดต่อขอข้อมูลและเอกสาร	3.05	4.18	-1.14
QI-08	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	3.27	4.37	-1.10
QI-15	การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการใช้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	3.38	4.48	-1.10
QI-25	การใช้ช่องทางสื่อสารออนไลน์เพื่อการประชาสัมพันธ์ (Facebook Twitter Line Instagram)	3.12	4.22	-1.10
QI-28	การส่งเสริมและสนับสนุนสิ่งแวดล้อม	3.23	4.29	-1.06
QI-12	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	3.44	4.47	-1.03
QI-06	การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	3.30	4.31	-1.01



ตารางที่ 1-6 การจัดลำดับผลต่างคะแนนจากต่างมากไปน้อย

รหัส	บทบาท	คะแนนเฉลี่ย		ผลต่างคะแนน
		ระดับความพึงพอใจ	ระดับความคาดหวัง	
QI-10	การแก้ปัญหานโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เกิดจากภัยธรรมชาติ	3.24	4.24	-1.00
QI-29	การสร้างความร่วมมือกับชุมชนในพื้นที่	3.28	4.24	-0.96
QI-03	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	3.44	4.39	-0.95
QI-30	การพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรมด้านงานทาง	3.25	4.20	-0.95
QI-01	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	3.46	4.40	-0.94
QI-32	ความชัดเจนของกฎและระเบียบต่างๆ	3.34	4.28	-0.94
QI-04	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมและชีวิตความเป็นอยู่	3.40	4.32	-0.92
QI-27	การสืบค้นข้อมูลภายในเว็บไซต์ของกรมทางหลวง	3.32	4.23	-0.91
QI-09	การก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อความมั่นคงของประเทศ	3.32	4.22	-0.90
QI-31	การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ	3.42	4.32	-0.90
QI-26	รูปแบบและข้อมูลที่ปรากฏบนเว็บไซต์ของกรมทางหลวง	3.30	4.18	-0.88
QI-02	การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	3.49	4.34	-0.85

1.2.4 ความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนาแก้ไข

จากการเปิดรับข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในเรื่องของกรมทางหลวงควรดำเนินการมาตรการอะไร เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง สามารถสรุปประเด็นที่มีการกล่าวถึงบ่อยดังสรุปในตารางที่ 1-7 โดยจะพบว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต้องการให้มีการซ่อมบำรุงถนนให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลาถึงร้อยละ 24.81 และมีประเด็นอื่นๆ ดังปรากฏในตาราง

จากการเปิดรับข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในเรื่องระบุประเด็นที่ท่านมีความคาดหวังมากที่สุด 5 ประเด็นแรก ซึ่งต้องการให้กรมทางหลวงดำเนินการโดยเร็วที่สุด สามารถสรุปประเด็นที่มีการกล่าวถึงบ่อยดังสรุปในตารางที่ 1-8 โดยจะพบว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต้องการให้มีการก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวง ให้มีมาตรฐาน และหลีกเลี่ยงการกระทบกับการจราจรมากถึงร้อยละ 56.59 และมีประเด็นอื่นๆ ดังปรากฏในตาราง



ตารางที่ 1-7 สรุปประเด็นในการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

รหัส	ร้อยละผู้ตอบที่มีการกล่าวถึงประเด็นนี้	ประเด็น
QS-01	24.81	การซ่อมบำรุงถนนให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา
QS-02	23.26	การจัดทำป้ายสัญลักษณ์ ป้ายบอกเส้นทางให้ชัดเจนและมีความเหมาะสมเพียงพอ
QS-03	12.40	การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ และดูแลรักษาให้พร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา
QS-04	12.40	การเข้มงวดกวดขันในด้านวินัยจราจรของผู้ใช้ถนน
QS-05	11.63	การเข้มงวดในเรื่องของการใช้ความเร็วของรถบนท้องถนน
QS-06	11.63	การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด
QS-07	7.75	การปรับปรุงสภาพทางกายภาพบางจุดที่เป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
QS-08	5.43	การส่งเสริมวินัยของคนในการใช้ถนน

ตารางที่ 1-8 สรุปประเด็นที่ท่านมีความคาดหวังมากที่สุด ซึ่งต้องการให้กรมทางหลวงดำเนินการโดยเร็วที่สุด

รหัส	ร้อยละผู้ตอบที่มีการกล่าวถึงประเด็นนี้	ประเด็น
QE-01	56.59	การก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวง ให้มีมาตรฐาน และหลีกเลี่ยงการกระทบกับการจราจร
QE-02	24.81	การจัดทำป้ายสัญลักษณ์ ป้ายบอกเส้นทางให้ชัดเจนและมีความเหมาะสมเพียงพอ
QE-03	21.71	การส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง
QE-04	20.93	การเข้มงวดกวดขันและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด
QE-05	20.16	การสร้างถนน เพิ่มเติมโครงข่ายในประเทศให้ครอบคลุม
QE-06	17.83	การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงให้เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง
QE-07	13.18	การส่งเสริมการเชื่อมต่อกับระบบคมนาคม และระบบขนส่งรูปแบบอื่น
QE-08	9.30	ความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง
QE-09	9.30	การสื่อสารประชาสัมพันธ์กับผู้ใช้งานในด้านต่างๆ
QE-10	8.53	การส่งเสริมด้านความปลอดภัยของการดำเนินงาน เพื่อลดการทุจริตหรือคอร์รัปชัน
QE-11	8.53	การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ และดูแลรักษาให้พร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา



1.2.5 สรุปประเด็นภาพรวม

ความคาดหวังของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกรมทางหลวงทั้งกลุ่มที่เป็นผู้ส่งมอบบริการและผู้รับบริการ ถือเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการกำหนดยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงในอนาคต ทั้งนี้ ความคาดหวังเหล่านี้เป็นผลที่ได้มาจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงของกรมทางหลวง จากการสนทนากลุ่มย่อย จากการสัมภาษณ์บุคลากรจากหน่วยงานภายในของกรมทางหลวง จากการสัมภาษณ์ผู้ว่าราชการจังหวัด จากแบบสอบถามกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยสามารถสรุปความคาดหวังของทุกกลุ่มได้ดังนี้

(1) ความคาดหวังของผู้บริหารของกรมทางหลวง

(เรียงตามลำดับจากความคาดหวังสูง – ปานกลาง) (ตัวเลขซ้ำหมายถึง ลำดับเท่ากัน)

1. การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
2. การพัฒนาให้บุคลากรมีความสามารถที่หลากหลายและเป็นมืออาชีพ
2. การปรับปรุงแบบการดำเนินงาน เพื่อสอดคล้องกับสถานะที่อัตรากำลังที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง
4. การพัฒนาระบบสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เข้าถึงได้ง่ายและรวดเร็ว
5. การให้ความสำคัญกับงานวิจัยและพัฒนาทั้งทุกมิติและสามารถนำผลมาใช้นำปฏิบัติได้จริง
5. การประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่ต้องการ รวดเร็วต่อเนื่อง และเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย
7. การสนับสนุนระบบการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายใน
8. การปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ ให้มีความทันสมัย ชัดเจน และไม่ทับซ้อน
9. การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนสำหรับโครงการที่มีศักยภาพ
9. การจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน
9. การแก้ไขปัญหาโครงสร้างบุคลากร
11. การเป็นผู้นำหรือสนับสนุนการพัฒนาเมืองหรือเศรษฐกิจ มากกว่าการเป็นผู้ตาม

(2) ความคาดหวังของบุคลากรในสังกัดกรมทางหลวง

(เรียงตามลำดับจากความคาดหวังสูง – ปานกลาง) (ตัวเลขซ้ำหมายถึง ลำดับเท่ากัน)

1. ระบบการทำงานร่วมกันทั้งระหว่างหน่วยงานภายในที่ชัดเจน
2. การให้ความสำคัญกับงานวิจัยและพัฒนาทั้งทุกมิติและสามารถนำผลมาใช้นำปฏิบัติได้จริง
2. การจัดสรรงบประมาณที่สมดุลกับแผนปฏิบัติงานของหน่วยงานภายในทุกหน่วยงาน
4. การพัฒนาระบบสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
4. การพัฒนาทักษะและการเรียนรู้
6. การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

(3) ความคาดหวังของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

(เรียงตามลำดับจากความคาดหวังสูง – ปานกลาง) (ตัวเลขซ้ำหมายถึง ลำดับเท่ากัน)

1. การดำเนินงานตามนโยบายและแผนที่ตรงตามกำหนดเวลา



2. นโยบายและแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนต่อเนื่องและมีแผนกำหนดเวลาที่แน่นอน
 3. การบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 4. การสร้างการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานต่างๆ
 5. กฎระเบียบและขั้นตอนการดำเนินงานที่ชัดเจนรวดเร็ว
 5. การคำนึงถึงและให้ความสำคัญกับความต้องการของประชาชนและหน่วยงานในพื้นที่
- (4) ความคาดหวังของภาคเอกชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
(เรียงตามลำดับจากความคาดหวังสูง – ปานกลาง) (ตัวเลขซ้ำหมายถึง ลำดับเท่ากัน)
1. ความคล่องตัวในระบบทางหลวง
 1. ความปลอดภัยในระบบทางหลวง
 3. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สามารถเข้าถึงและใช้งานได้อย่างสะดวก
 4. โครงข่ายทางหลวงช่วยให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงระบบคมนาคมรูปแบบอื่น
 5. การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
 5. กฎระเบียบและขั้นตอนการดำเนินงานที่ชัดเจนรวดเร็ว
 7. ความโปร่งใสในการดำเนินงาน
- (5) ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ
(เรียงตามลำดับจากความคาดหวังสูง – ปานกลาง) (ตัวเลขซ้ำหมายถึง ลำดับเท่ากัน)
1. ความคล่องตัวในระบบทางหลวง
 2. ความปลอดภัยในระบบทางหลวง
 2. ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายจราจร
 4. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สามารถเข้าถึงและใช้งานได้อย่างสะดวก
 5. โครงข่ายทางหลวงช่วยให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงระบบคมนาคมรูปแบบอื่น
 6. โครงข่ายทางหลวงที่เข้าถึงพื้นที่
 7. กฎหมายจราจรที่ชัดเจนและทันสมัย
- (6) ความคาดหวังของประชาชน
(เรียงตามลำดับจากความคาดหวังสูง – ปานกลาง) (ตัวเลขซ้ำหมายถึง ลำดับเท่ากัน)
1. การสร้างการมีส่วนร่วม
 2. การคำนึงถึงผลกระทบด้านวัฒนธรรมท้องถิ่นและการใช้ชีวิต
 3. ความต่อเนื่องในการเข้าถึงชุมชนและการสร้างเครือข่ายภาคประชาชน
 3. การคำนึงถึงผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการ
 5. การเข้าถึงข่าวสารด้านงานทางที่สะดวก (ช่องทางการประชาสัมพันธ์)



6. ความโปร่งใสในการดำเนินงาน
7. กฎระเบียบที่ชัดเจน

1.3 การจัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับคณะผู้บริหารระดับสูงของกรมทางหลวง

การจัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับคณะผู้บริหารระดับสูงของกรมทางหลวง และตัวแทนบุคลากรจากหน่วยงานภายใน มีเป้าหมายเพื่อรวบรวมประเด็นที่เป็นจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค และความท้าทาย ด้วยมุมมองจากบุคลากรของกรมทางหลวงในระดับผู้บริหารที่มีต่อการดำเนินงานของกรมทางหลวงทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อนำผลลัพธ์ที่ได้ไปใช้ประกอบการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats หรือการวิเคราะห์ SWOT) รวมถึงการพัฒนาและนำเสนอแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงฉบับใหม่

แม้ว่ากรมทางหลวงมีคณะผู้บริหารระดับสูงรวมทั้งหมด 11 ตำแหน่ง แต่ ณ ปัจจุบัน ตำแหน่งผู้บริหารของกรมทางหลวงหลายตำแหน่งยังมีการเว้นว่างหรือรักษาการอยู่ ดังนั้น การสัมภาษณ์ทั้งหมดจึงจะจัดขึ้นเพียง 8 ครั้ง กล่าวคือ

- (1) การประชุมกลุ่มย่อยกับรองอธิบดีฝ่ายบริหาร โดยมีผู้อำนวยการหรือตัวแทนจากหน่วยงานภายในต่อไปนี้ เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยดังกล่าว
 - สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร
 - สำนักงานตรวจสอบภายใน
 - กองการเงินและบัญชี
 - กองการเจ้าหน้าที่
 - สำนักกฎหมาย
 - สำนักงานเลขานุการกรม
 - สำนักงานแพทย์
 - สำนักประชาสัมพันธ์
- (2) การประชุมกลุ่มย่อยกับรองอธิบดีฝ่ายวิชาการ โดยมีผู้อำนวยการหรือตัวแทนจากหน่วยงานภายในต่อไปนี้ เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยดังกล่าว
 - กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
 - กองฝึกอบรม
 - ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
 - สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ
 - สำนักมาตรฐานและประเมินผล
 - สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
 - สำนักงานบำรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ 1 – 2
- (3) การประชุมกลุ่มย่อยกับรองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน โดยมีผู้อำนวยการหรือตัวแทนจากหน่วยงานภายในต่อไปนี้ เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยดังกล่าว



- กองการพัสดุ
- สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- สำนักก่อสร้างทางที่ 1
- สำนักก่อสร้างทางที่ 2
- สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- สำนักบริหารงานศูนย์สร้างทาง
- ศูนย์สร้างทาง

(4) การประชุมกลุ่มย่อยกับรองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง โดยมีผู้อำนวยการหรือตัวแทนจากหน่วยงานภายในต่อไปนี้ เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยดังกล่าว

- สำนักบริหารบำรุงทาง
- สำนักงานทางหลวงที่ 1
- สำนักงานทางหลวงที่ 2
- สำนักงานทางหลวงที่ 3
- สำนักงานทางหลวงที่ 4
- สำนักงานทางหลวงที่ 5
- สำนักงานทางหลวงที่ 6
- สำนักงานทางหลวงที่ 7
- สำนักงานทางหลวงที่ 8
- สำนักงานทางหลวงที่ 9
- สำนักงานทางหลวงที่ 10
- สำนักงานทางหลวงที่ 11
- สำนักงานทางหลวงที่ 12
- สำนักงานทางหลวงที่ 13
- สำนักงานทางหลวงที่ 14
- สำนักงานทางหลวงที่ 15
- สำนักงานทางหลวงที่ 16
- สำนักงานทางหลวงที่ 17
- สำนักงานทางหลวงที่ 18

(5) การประชุมกลุ่มย่อยกับวิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา และรักษาการวิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา โดยมีผู้อำนวยการหรือตัวแทนจากหน่วยงานภายในต่อไปนี้ เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยดังกล่าว

- สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง
- สำนักควบคุมยานพาหนะ
- สำนักภูมิสถาปัตย์งานทาง



- (6) การประชุมกลุ่มย่อยกับ**วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง และรักษาการวิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความสะดวก** โดยมีผู้อำนวยการหรือตัวแทนจากหน่วยงานภายในต่อไปนี้ เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยดังกล่าว
 - สำนักก่อสร้างสะพาน
 - สำนักอำนวยความสะดวก
- (7) การประชุมกลุ่มย่อยกับ**วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ** โดยมีผู้อำนวยการหรือตัวแทนจากหน่วยงานภายในต่อไปนี้ เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยดังกล่าว
 - สำนักสำรวจและออกแบบ
- (8) การประชุมกลุ่มย่อยกับ**วิศวกรใหญ่ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง** โดยมีผู้อำนวยการหรือตัวแทนจากหน่วยงานภายในต่อไปนี้ เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยดังกล่าว
 - สำนักแผนงาน
 - สำนักงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

ทั้งนี้รูปแบบของการประชุมกลุ่มย่อยแต่ละครั้งจะเน้นการดำเนินการสัมภาษณ์ไปที่คณะผู้บริหารระดับสูงของกรมทางหลวง ขณะที่ผู้อำนวยการหรือตัวแทนหน่วยงานภายในที่เข้าร่วม จะเป็นฝ่ายผู้รับฟังและเสนอแนะประเด็นเพิ่มเติมในบางกรณี

ผลจากการประชุมกลุ่มย่อยทั้ง 8 ครั้ง ร่วมกับคณะผู้บริหารระดับสูงของกรมทางหลวง และตัวแทนบุคลากรจากหน่วยงานภายในของกรมทางหลวง สามารถสรุปประเด็นซึ่งมีนัยสำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง ได้ดังนี้

1.3.1 ประเด็นอนาคตของกรมทางหลวงที่คาดหวัง

ผลการวิเคราะห์รายละเอียด ความคาดหวังต่ออนาคตของกรมทางหลวงในอีกประมาณ 5 ปีข้างหน้าของผู้บริการระดับสูงของกรมทางหลวง ทั้ง 8 ท่าน พบว่ามี เนื้อหาและทิศทางที่คล้ายคลึงกันหลายส่วน โดยสามารถสรุป **ประเด็นอนาคตของกรมทางหลวงที่คาดหวัง** ออกเป็น 13 ประเด็น ดังรายละเอียดที่แสดงอยู่ในตารางที่ 1-9

จากตารางที่ 1-9 จะเห็นได้ว่า ประเด็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (EF-01) คือ คาดหวังที่คณะผู้บริหารระดับสูงของกรมทางหลวงเกือบทั้งหมดมีความต้องการที่จะให้กรมทางหลวงมุ่งเน้นการดำเนินงานไปในทิศทางนี้ ขณะเดียวกันในประเด็นรองลงมาในลำดับต้นๆ ได้แก่ ระบบการดำเนินงาน (EF-02) การบำรุงรักษาและคุณภาพของถนน (EF-03) ระบบการวางแผน (EF-04) บุคลากรมืออาชีพ (EF-05) และกฎระเบียบ (EF-06) ต่างเป็นประเด็นที่คณะผู้บริหารระดับสูงเกินกว่ากึ่งหนึ่งต่างต้องการให้ กรมทางหลวงเกิดการเปลี่ยนแปลงในประเด็นเหล่านี้

ทั้งนี้ ประเด็นอนาคตของกรมทางหลวงที่คาดหวังทั้ง 13 ประเด็นข้างต้นสามารถจัดกลุ่มรวมเข้าด้วยกันได้ออกเป็น 2 กลุ่มหลัก ดังรายละเอียดที่แสดงในตารางที่ 1-10



ตารางที่ 1-9 การวิเคราะห์ประเด็นอนาคตของกรมทางหลวงที่คาดหวัง

รหัส	ประเด็นอนาคตของกรมทางหลวง ที่คาดหวัง	การอ้างอิงที่พบในการประชุมกลุ่มย่อย								
		รวม	การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่							
			1	2	3	4	5	6	7	8
EF-01	การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	7	/	/	/	/	/	/		/
EF-02	ระบบการดำเนินงาน	5	/		/			/	/	/
EF-03	การบำรุงรักษาและคุณภาพของถนน	4		/	/	/		/		
EF-04	ระบบการวางแผน	4				/	/	/		/
EF-05	บุคลากรมืออาชีพ	4	/		/			/	/	/
EF-06	กฎระเบียบ	4	/					/	/	/
EF-07	เพิ่มศักยภาพโครงข่ายทางหลวง	2	/	/						
EF-08	การมีส่วนร่วม	2					/			/
EF-09	ความปลอดภัย	2				/	/			
EF-10	ความคล่องตัวบนถนน	1	/							
EF-11	การจ้างงานภายนอก	1	/							
EF-12	สิ่งแวดล้อม	1					/			
EF-13	อัตรากำลัง	1			/					

ตารางที่ 1-10 การสรุปประเด็นอนาคตของกรมทางหลวงที่คาดหวังกับคำสำคัญ

คำสำคัญ (Keyword)	ประเด็นอนาคตของกรมทางหลวงที่คาดหวัง
การให้บริการที่ดี (Good Service)	EF-01 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
	EF-03 การบำรุงรักษาและคุณภาพของถนน
	EF-07 เพิ่มศักยภาพโครงข่ายทางหลวง
	EF-09 ความปลอดภัย
	EF-10 ความคล่องตัวบนถนน
องค์กรที่ดีหรือยั่งยืน (Sustainable or Good Organization)	EF-02 ระบบการดำเนินงาน
	EF-04 ระบบการวางแผน
	EF-05 บุคลากรมืออาชีพ
	EF-06 กฎระเบียบ
	EF-08 การมีส่วนร่วม
	EF-11 การจ้างงานภายนอก
	EF-12 สิ่งแวดล้อม
	EF-13 อัตรากำลัง



ทั้งนี้ “คำสำคัญ (Keyword)” ทั้งสองในตารางที่ 1-10 ได้แก่ **การให้บริการที่ดี (Good Service)** และ **องค์กรที่ดีหรือยั่งยืน (Sustainable or Good Organization)** จะถูกนำไปใช้อ้างอิงในกระบวนการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงฉบับใหม่ต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของการกำหนด วิสัยทัศน์ (Vision) ของกรมทางหลวง

1.3.2 การวิเคราะห์ประเด็นการประชุม

ในส่วนของ ประเด็นที่ได้จากการประชุม กลุ่มย่อยทั้ง 8 ครั้ง ซึ่งเป็นผลจากการแสดงความคิดเห็นของ คณะผู้บริหารระดับสูงของกรมทางหลวง และตัวแทนบุคลากรจากหน่วยงานภายในของกรมทางหลวง พบว่ามี ประเด็นรวมทั้งสิ้น 21 ประเด็น ได้แก่

(1) EI-01 กฎระเบียบ

กล่าวโดยสรุปคือ การปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ ทั้งภายในองค์กรและระหว่างหน่วยงาน ให้มีความทันสมัย ชัดเจน และไม่ทับซ้อน อันถือเป็น **จุดอ่อน อุปสรรค** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(2) EI-02 การจัดสรรงบประมาณ

กล่าวโดยสรุปคือ การได้รับอนุมัติงบประมาณจากภาครัฐ และการกระจายงบประมาณภายในหน่วยงานของกรมทางหลวง มักไม่ยึดโยงกับแผนงานหรือไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้ อันถือเป็น **จุดอ่อน อุปสรรค** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(3) EI-03 การจ้างงานภายนอก

กล่าวโดยสรุปคือ การเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการจ้างงานภายนอกกับการดำเนินงานบางส่วนของกรมทางหลวง ถือเป็น **โอกาส** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(4) EI-04 การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน

กล่าวโดยสรุปคือ การดำเนินงานของกรมทางหลวงหลายส่วนมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายนอกจำนวนมาก ที่ในปัจจุบันมักติดขัดหรือเกิดความล่าช้าในหลายๆ ด้าน ถือเป็น **จุดอ่อน** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(5) EI-05 การประชาสัมพันธ์

กล่าวโดยสรุปคือ การให้ข้อมูลที่ถูกต้อง อย่างรวดเร็วต่อเนื่อง และถูกกลุ่มเป้าหมาย แก่ประชาชน หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สามารถสร้างความเข้าใจ ความร่วมมือ และลดการขัดแย้งได้จำนวนมาก อันเป็นกระบวนการที่ในปัจจุบันยังไม่สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากพอ ถือเป็น **จุดอ่อน** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(6) EI-06 การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน

กล่าวโดยสรุปคือ การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนสำหรับโครงการของกรมทางหลวงที่มีศักยภาพมากพอ ถือเป็น **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง



(7) EI-07 การวิจัยและพัฒนา

กล่าวโดยสรุปคือ การทำให้ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิจัยและพัฒนาเกิดการนำไปใช้งานจริง ด้วยการปรับปรุงและสนับสนุนจากกระบวนการต่างๆ เช่น การคิดหัวข้อ การผสมผสานการทำงานร่วมกับ การวิจัย หรือการจัดตั้งศูนย์ต่างๆ ถือเป็น **จุดอ่อน** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(8) EI-08 การส่งถ่ายทักษะและความรู้

กล่าวโดยสรุปคือ ทักษะการทำงานหลายส่วนภายในกรมทางหลวง เป็นสิ่งที่ต้องมีการถ่ายทอดระหว่างบุคลากรด้วยกัน แต่ปัญหาช่วงอายุการทำงานที่ห่างกันมาก อาจส่งผลให้กระบวนการถ่ายทอดสิ้นจนวนเกินไปหรือไม่เลย ถือเป็น **จุดอ่อน** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(9) EI-09 การสื่อสารและการทำงานเป็นทีม

กล่าวโดยสรุปคือ การทำงานระหว่างบุคลากรหรือหน่วยงานภายในของกรมทางหลวงต้องมีการสื่อสารและร่วมกันวางแผนและดำเนินให้เป็นระบบมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากหลายๆ ปัจจัย ทั้งตัวบุคลากรและเครื่องมือต่างๆ ถือเป็น **จุดอ่อน** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(10) EI-10 ความปลอดภัยบนท้องถนน

กล่าวโดยสรุปคือ การให้ความสำคัญกับแนวทางการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นการดำเนินงานเร่งด่วนที่ต้องเร่งปฏิบัติ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่สูงมากในปัจจุบัน ถือเป็น **จุดอ่อน** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(11) EI-11 จริยธรรม

กล่าวโดยสรุปคือ การปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกต่างๆ เกี่ยวกับจริยธรรมในการทำงานเป็นกุญแจสำคัญของการยกระดับประสิทธิภาพการทำงานและผลงานในอนาคต อันถือเป็น **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(12) EI-12 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กล่าวโดยสรุปคือ การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง คือ อนาคตของกรมทางหลวง แต่ในปัจจุบันยังระบบยังไม่สมบูรณ์มาก และการดำเนินงานก็เป็นไปอย่างล่าช้า ถือเป็น **จุดอ่อน** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(13) EI-13 ทางหลวงเพื่อความมั่นคง

กล่าวโดยสรุปคือ การเพิ่มโครงข่ายทางหลวง เพื่อให้เกิดทางเลือกในการเดินทาง โดยเฉพาะในพื้นที่ชายแดน จากปัจจุบันที่บางพื้นที่มีเส้นทางเพียงเส้นเดียวใช้เป็นถนนสำหรับการเข้าออก ถือเป็นหนึ่งในการสนับสนุนให้เกิดความมั่นคงของประเทศ ถือเป็น **จุดอ่อน** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(14) EI-14 ทิศทางการดำเนินงาน



กล่าวโดยสรุปคือ การดำเนินงานของกรมทางหลวงต้องเป็นผู้นำหรือสนับสนุนการพัฒนาเมืองหรือเศรษฐกิจ มากกว่าในปัจจุบันมีลักษณะเป็นผู้ตาม ถือเป็น **อุปสรรค** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(15) EI-15 นโยบายภาครัฐ

กล่าวโดยสรุปคือ การดำเนินงานของกรมทางหลวง ต้องสามารถตอบรับกับนโยบายภาครัฐที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วหรือกะทันหัน ถือเป็น **อุปสรรค** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(16) EI-16 แผนงานและการดำเนินงาน

กล่าวโดยสรุปคือ แผนงานและการดำเนินงานของกรมทางหลวงต้องมีความยืดหยุ่น และต้องสามารถปรับเปลี่ยนให้ทันต่อสถานการณ์ต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงได้อยู่เสมอ อันเป็นการยกระดับจากรูปแบบที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ถือเป็น **จุดอ่อน** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(17) EI-17 ภาคประชาชน

กล่าวโดยสรุปคือ การที่ประชาชนในชุมชนหรือสังคมมีความแข็งแกร่งและเข้มแข็งมากขึ้น ทำให้เกิดทั้งผลดีและผลเสียต่อการดำเนินงานของกรมทางหลวง กล่าวคือ ความร่วมมือหรือการต่อต้านที่อาจเกิดขึ้นได้เสมอกับโครงการต่าง ถือเป็น **โอกาส** **อุปสรรค** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(18) EI-18 ระบบสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

กล่าวโดยสรุปคือ ระบบสารสนเทศที่ยังไม่เป็นระบบทั่วทั้งกรม และการขาดระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสม คือปัญหาที่ต้องได้รับการแก้ไข ถือเป็น **จุดอ่อน** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(19) EI-19 ศักยภาพของบุคลากร

กล่าวโดยสรุปคือ การพัฒนาให้บุคลากรมีความสามารถที่หลากหลาย และปฏิบัติงานได้อย่างเป็นมืออาชีพ คือเป้าหมายที่สำคัญในอนาคตของกรมทางหลวง ถือเป็น **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(20) EI-20 สิ่งแวดล้อม

กล่าวโดยสรุปคือ การดำเนินงานต่างๆ ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกระบวนการพิจารณาและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยรอบได้ ถือเป็น **อุปสรรค** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

(21) EI-21 อัตราค่าจ้าง

กล่าวโดยสรุปคือ อัตราค่าจ้างที่ลดลงอย่างต่อเนื่องของกรมทางหลวง สวนทางกับภาระงานในบางหน่วยงานที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ดังนั้นจำเป็นต้องมีการปรับรูปแบบการดำเนินงาน ถือเป็น **จุดอ่อน** **อุปสรรค** และ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวง

ตารางที่ 1-11 แสดงรายละเอียดในภาพรวมสำหรับประเด็นที่อาจส่งผลกระทบต่อกรมทางหลวงทั้ง 21 ประเด็นกับการพิจารณารูปแบบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าไม่มีผลกระทบในรูปแบบจุดแข็งเลย อันเป็นผลจากการที่การประชุมกลุ่มย่อยเน้นไปที่การหาผลเสียที่จะส่งผลกระทบต่อผลลัพธ์การดำเนินงานเป็นสำคัญ



ตารางที่ 1-11 ประเด็นที่อาจส่งผลกระทบต่อกรมทางหลวง เมื่อพิจารณาตามรูปแบบผลกระทบ

รหัส	ประเด็นอนาคตของกรมทางหลวง ที่คาดหวัง	รูปแบบผลกระทบ				
		จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค	ความ ท้าทาย
EI-01	กฎระเบียบ		●		●	●
EI-02	การจัดสรรงบประมาณ		●		●	●
EI-03	การจ้างงานภายนอก			●		●
EI-04	การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน		●			●
EI-05	การประชาสัมพันธ์		●			●
EI-06	การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน					●
EI-07	การวิจัยและพัฒนา		●			●
EI-08	การส่งถ่ายทักษะและความรู้		●			●
EI-09	การสื่อสารและการทำงานเป็นทีม		●			●
EI-10	ความปลอดภัยบนท้องถนน		●			●
EI-11	จริยธรรม					●
EI-12	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง		●			●
EI-13	ทางหลวงเพื่อความมั่นคง		●			●
EI-14	ทิศทางการดำเนินงาน				●	●
EI-15	นโยบายภาครัฐ				●	●
EI-16	แผนงานและการดำเนินงาน		●			●
EI-17	ภาคประชาชน			●	●	●
EI-18	ระบบสารสนเทศ และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ		●			●
EI-19	ศักยภาพของบุคลากร					●
EI-20	สิ่งแวดล้อม				●	●
EI-21	อัตรากำลัง		●		●	●

เมื่อพิจารณาถึงความถี่ในการกล่าวถึงประเด็นที่อาจส่งผลกระทบต่อกรมทางหลวงทั้ง 21 ประเด็น ในการประชุมกลุ่มย่อยทั้ง 8 ครั้ง พบว่ามีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1-12

โดยจะเห็นว่าสองประเด็นที่มีการกล่าวถึงในการประชุมกลุ่มย่อยกับคณะผู้บริหารระดับสูงของกรมทางหลวงทั้ง 8 ครั้ง ก็คือ การสื่อสารและการทำงานเป็นทีม (EI-09) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (EI-12) รองลงมา 7 ครั้ง ได้แก่ กฎระเบียบ (EI-01) โดยยังมีอีก 7 ประเด็นที่มีการกล่าวถึงมากกว่ากึ่งหนึ่งของการประชุมกลุ่มย่อยซึ่งประกอบไปด้วย ระบบสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (EI-18) การจัดสรรงบประมาณ (EI-02) การจ้างงานภายนอก (EI-03) การประชาสัมพันธ์ (EI-05) นโยบายภาครัฐ (EI-15) ภาคประชาชน (EI-17) ศักยภาพของบุคลากร (EI-19) และ อัตรากำลัง (EI-21) ส่วนประเด็นก็จะมีผลต่อการอ้างถึงลดหลั่นกันลงไป



ตารางที่ 1-12 ประเด็นที่อาจส่งผลกระทบต่อกรมทางหลวง เมื่อพิจารณาตามรูปแบบผลกระทบ

รหัส	ประเด็นอนาคตของกรมทางหลวง ที่คาดหวัง	การอ้างอิงที่พบในการประชุมกลุ่มย่อย								
		รวม	การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่							
			1	2	3	4	5	6	7	8
EI-09	การสื่อสารและการทำงานเป็นทีม	8	/	/	/	/	/	/	/	/
EI-12	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	8	/	/	/	/	/	/	/	/
EI-01	กฎระเบียบ	7	/	/		/	/	/	/	/
EI-18	ระบบสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	5	/	/		/	/	/		
EI-02	การจัดสรรงบประมาณ	4				/	/	/		/
EI-03	การจ้างงานภายนอก	4	/	/	/				/	
EI-05	การประชาสัมพันธ์	4	/	/		/	/			
EI-15	นโยบายภาครัฐ	4	/		/		/		/	
EI-17	ภาคประชาชน	4			/		/	/		/
EI-19	ศักยภาพของบุคลากร	4	/		/			/	/	
EI-21	อัตรากำลัง	4	/	/	/				/	
EI-20	สิ่งแวดล้อม	3		/			/			/
EI-04	การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน	2	/							/
EI-07	การวิจัยและพัฒนา	2		/				/		
EI-10	ความปลอดภัยบนท้องถนน	2				/			/	
EI-11	จริยธรรม	2					/			/
EI-16	แผนงานและการดำเนินงาน	2			/					/
EI-06	การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน	1			/					
EI-08	การส่งถ่ายทักษะและความรู้	1			/					
EI-13	ทางหลวงเพื่อความมั่นคง	1				/				
EI-14	ทิศทางการดำเนินงาน	1	/							

ทั้งนี้ ประเด็นที่อาจส่งผลกระทบต่อกรมทางหลวงทั้ง 21 ประเด็น เหล่านี้ จะพิจารณาเป็น “คำสำคัญรอง (Secondary Keyword)” เพื่อนำไปใช้ประกอบการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats หรือการวิเคราะห์ SWOT) และกระบวนการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวงฉบับใหม่ต่อไป

นอกจากนี้ กรมทางหลวงได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับตัวแทนบุคลากรหน่วยงานภายในกรมทางหลวง กว่า 50 หน่วยงาน (แยกทีละหน่วยงาน) เพื่อพิจารณาสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก ณ ปัจจุบันและอนาคต เพื่อพิจารณาหาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค และความท้าทาย สำหรับการเตรียมพัฒนาแผนหรือแก้ไข ปัญหาต่างๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น



บทที่ 2

ความท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อกรมทางหลวง

2.1 ประเด็นความท้าทายด้านพลวัตของเทคโนโลยีดิจิทัล

เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเทคโนโลยีที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อการใช้ชีวิตของประชาชนทุกคน การดำเนินงานขององค์กรภาครัฐกิจ ภาครัฐ และภาคประชาสังคมต่างๆ องค์กร อย่างไรก็ตามเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วอยู่ตลอดเวลาและยากต่อการคาดเดาในระยะยาว ดังนั้นการพัฒนาดิจิทัลเพื่อใช้ในองค์กรจึงต้องตระหนักและรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและนัยจากการเปลี่ยนแปลงนั้น สำหรับพลวัตของเทคโนโลยีดิจิทัลที่ส่งผลให้เกิดความท้าทายต่อการดำเนินงานของกรมทางหลวงในอนาคตอันใกล้ อาทิเช่น

2.1.1 การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี

ความเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีแบบก้าวกระโดด โดยมีเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีบทบาทสำคัญในช่วง 5 ปีข้างหน้า ได้แก่ เทคโนโลยีสื่อสารที่มีความเร็ว และคุณภาพสูงมาก (New Communications Technology) เทคโนโลยีอุปกรณ์เคลื่อนที่เพื่อการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตแบบทุกที่ทุกเวลา (Mobile/ Wearable Computing) เทคโนโลยีการประมวลผลแบบคลาวด์ (Cloud Computing) เทคโนโลยีการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) เทคโนโลยีการเชื่อมต่อของสรรพสิ่ง (Internet of Things) เทคโนโลยีการพิมพ์ 3 มิติ (3D printing) และเทคโนโลยีความมั่นคงปลอดภัย ไซเบอร์ (Cyber Security) โดยมีเทคโนโลยีอื่น เช่น Robotics หรือ Autonomous Car เป็นเรื่องสำคัญในอนาคตระยะยาว

2.1.2 ยุคของระบบอัจฉริยะ

การใช้ระบบอัจฉริยะ (Smart Everything) มากขึ้นเรื่อยๆ จากนี้ไปจะเป็นยุคของการใช้เทคโนโลยีและแอปพลิเคชันอัจฉริยะต่างๆ ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมมากขึ้นเรื่อยๆ ตั้งแต่ระดับประชาชน เช่น การใช้ชีวิตประจำวันในบ้าน การเดินทาง การดูแลสุขภาพ การใช้พลังงาน ไปถึงระดับ อุตสาหกรรม เช่น การเกษตร การผลิตสินค้า ในโรงงาน หรือ แม้กระทั่งเรื่องการเฝ้าระวังภัยพิบัติ การดูแลสิ่งแวดล้อม และอื่นๆ อีกมากมายในอนาคต

2.1.3 การแข่งขันด้วยข้อมูล

ปริมาณข้อมูลทั้งจากผู้ใช้งาน และจากอุปกรณ์เซ็นเซอร์ต่างๆ ที่เพิ่มมากขึ้นอย่างมหาศาล โดยโลกดิจิทัลจะเป็นโลกของการแข่งขันด้วยข้อมูล ศักยภาพในด้านกาวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่จะเป็นเรื่องที่ทำเป็นพื้นฐานต่อไปสำหรับทุกหน่วยงานและองค์กรทั้งภาครัฐและเอกชน นอกจากนี้ ข้อมูลส่วนบุคคลมีความสำคัญมากทั้งในเชิงธุรกิจและการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจะกลายเป็นประเด็นสำคัญที่สุดในยุคของ Big Data



2.1.4 การหลอมรวมของกิจกรรม

การหลอมรวมระหว่างกิจกรรมทางเศรษฐกิจสังคมของโลกออนไลน์และออฟไลน์ (Convergence of Online and Offline Activities) โดยที่เทคโนโลยีใหม่หรือการใช้ เทคโนโลยีเดิมในรูปแบบใหม่ ทำให้เส้นแบ่งระหว่างระบบเศรษฐกิจสังคมของโลกเสมือนและโลกทางกายภาพเกือบจะเลือนหายไป โดยกิจกรรมของประชาชน ธุรกิจ หรือรัฐจะถูกย้ายมาอยู่บนระบบออนไลน์มากขึ้น เช่น การสื่อสาร การซื้อขายสินค้า การทำธุรกรรมทางการเงิน การเรียนรู้ การดูแลสุขภาพ การใช้บริการของรัฐต่างๆ

2.1.5 การแพร่ระบาดของภัยไซเบอร์

ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยไซเบอร์ อาทิเช่น การก่อวินาศกรรมสร้างความรำคาญแก่ผู้ใช้ระบบ การเข้าถึงข้อมูลและระบบโดยไม่ได้รับอนุญาต การรั่วไหลข้อมูลและระบบ การสร้างความเสียหายแก่ระบบ การจารกรรมข้อมูลบนระบบคอมพิวเตอร์ (ข้อมูลการค้า การเงิน หรือข้อมูลส่วนตัว) หรือแม้แต่การโจมตีโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญยิ่งยวดที่สามารถทำให้ระบบเศรษฐกิจหยุดชะงักและได้รับความเสียหายหรือเกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้นั้น โดยที่ภัยไซเบอร์เหล่านี้ล้วนแล้วแต่พัฒนาอย่างรวดเร็วตามความก้าวหน้าของเทคโนโลยี และบ่อยครั้งยังเป็นเรื่องที่ทำจากนอกประเทศ ทำให้การป้องกันหรือติดตามจับกุมการกระทำผิดเป็นเรื่องที่ยากและสลับซับซ้อนมากขึ้นอีกด้วย

2.1.6 การเปลี่ยนโครงสร้างกำลังคน

เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในเรื่องของโครงสร้างกำลังคนทั้งในเชิงลบและเชิงบวก งานในหลายๆประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคอุตสาหกรรมโรงงานและภาคบริการ จะเริ่มถูกทดแทนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลที่สามารถทำได้ดีกว่าและมีประสิทธิภาพมากกว่า (เช่น พนักงานขายบัตรโดยสาร การใช้บริการทางการเงิน) ในขณะเดียวกันก็จะมีงานใหม่ๆ ที่ต้องใช้ความรู้และทักษะสูงเกิดขึ้น เช่น นักวิทยาศาสตร์หรือผู้เชี่ยวชาญด้านข้อมูล ผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ผู้เชี่ยวชาญด้านโซเชียลเน็ตเวิร์ค นักธุรกิจดิจิทัล ฯลฯ

2.2 ประเด็นความท้าทายด้านการคมนาคมขนส่งทางบก

2.2.1 ความปลอดภัยและกฎระเบียบสากล

องค์การสหประชาชาติกำหนดเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนไว้เป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ภายในปี พ.ศ. 2573 ซึ่งตั้งเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงเหลือเพียงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2563 ทั้งนี้จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก พบว่า ในปี พ.ศ. 2556 มีผู้เสียชีวิตทางถนนรวมกันทั่วโลกกว่า 1.25 ล้านคน ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นสาเหตุสำคัญอันดับหนึ่งของผู้เสียชีวิตที่มีอายุระหว่าง 15 – 19 ปี และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ด้วยเหตุนี้การรณรงค์เรื่องความปลอดภัยทางถนนจึงถือเป็นวาระที่สำคัญที่ทุกคนทั่วโลกต้องให้ความสำคัญ

สถิติการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุของประเทศไทยเข้าขั้นวิกฤตติดต่อกันมานานนับสิบปี โดยในปี พ.ศ. 2557 ประเทศไทยมีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่ 2 ของโลก คือ มีผู้เสียชีวิต 44 คนต่อประชากร 100,000 คน เป็นรองเพียงประเทศนามิเบีย แม้ว่าจะมีการรณรงค์ด้านนี้มานานหลายปี แต่ยังไม่สามารถหามาตรการที่มีประสิทธิภาพมาช่วยลดระดับความรุนแรงดังกล่าวได้อย่างมีนัยสำคัญ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องกำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ



นอกจากนี้ ปัญหาความหย่อนยานในการกำกับดูแลมาตรฐานด้านความปลอดภัยของระบบขนส่งทั้งระบบของไทย ทำให้องค์กรนานาชาติเฝ้าจับตามองประเทศไทยมากขึ้น ดังเช่นกรณีของ ICAO ที่ให้ธงแดงกับประเทศไทยเรื่องมาตรฐานด้านการบิน ถือเป็นบทเรียนที่สำคัญที่รัฐบาลไทยจะต้องหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดขึ้นอีกในอนาคต

2.2.2 ความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ

ปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองใหญ่เป็นปัญหาที่พบมากในหลายประเทศและมีแนวโน้มจะทวีความรุนแรงมากขึ้น ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นเม็ดเงินมหาศาล สำหรับประเทศไทยแล้วปัญหานี้ยังคงเป็นปัญหาเรื้อรังมายาวนานและแก้ไขได้ยาก เนื่องจากประชาชนส่วนมากพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลในสัดส่วนที่มากเกินไป จากสถิติของกรมการขนส่งทางบก พบว่า ณ สิ้นเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2559 ประเทศไทยมีจำนวนรถจดทะเบียนรวมกันทั้งหมด 37 ล้านคัน (เป็นรถจักรยานยนต์ 20 ล้านคัน รถยนต์นั่ง รถกระบะ และรถตู้จำนวน 14 ล้านคัน) และจดทะเบียนอยู่ในกรุงเทพฯ ถึง 9 ล้านคัน เฉลี่ยแล้วประชาชนไม่ถึงสองคนต้องมีใช้รถอย่างน้อย 1 คัน ประกอบกับโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมและการให้บริการที่ยังไม่มีคุณภาพทำให้ประชาชนที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะยังมีสัดส่วนไม่มากนัก

ด้วยเหตุนี้ การเดินทางในกรุงเทพมหานครมีปัญหาติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนและในหลายพื้นที่ติดขัดเป็นพิเศษในช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาวต่อเนื่อง นอกจากนี้ประชาชนในหลายพื้นที่ยังต้องประสบปัญหาเข้าถึงระบบขนส่งได้ยาก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการให้บริการที่ไม่ทั่วถึงและเรื่องอัตราค่าบริการที่มีราคาแพง ทำให้ประชาชนที่มีรายได้น้อยไม่สามารถจ่ายได้ การพัฒนาระบบขนส่งในอนาคตข้างหน้าจึงไม่เพียงมุ่งแก้ปัญหาเรื่องความคล่องตัว ลดปัญหา การจราจรติดขัด แต่จะต้องมุ่งส่งเสริมให้ประชาชนทุกระดับสามารถเข้าถึงบริการขนส่งพื้นฐานด้วยราคาที่เป็นธรรมและไม่เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคม

2.2.3 การใช้พลังงานในการคมนาคมขนส่ง

ความไม่สมดุลในภาคการคมนาคมและขนส่งของประเทศไทยที่เน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ส่งผลต่อสัดส่วนการใช้พลังงานภายในประเทศ โดยจากสถิติของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน พบว่า ในปี พ.ศ. 2557 ภาคคมนาคมขนส่งใช้พลังงานคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36 ของการใช้พลังงานทั้งหมดของประเทศ โดยเป็นการใช้พลังงานในภาคขนส่งทางถนนถึงร้อยละ 78 ของการใช้พลังงานในภาคการขนส่งทั้งหมด และเป็นภาคที่มีการใช้พลังงานฟอสซิลมากที่สุด ทำให้ประเทศไทยต้องนำเข้าพลังงานเป็นจำนวนมากเพื่อใช้ในการบริโภค ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศมีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของพลังงานในตลาดโลก โดยเฉพาะราคาน้ำมัน ซึ่งมีแนวโน้มที่จะปรับราคาสูงขึ้นตลอดเวลา สถานการณ์ใช้พลังงานในภาคการขนส่งของประเทศไทยที่มีการพึ่งพาพลังงานที่สูง จึงเป็นจุดอ่อนทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการพัฒนาประเทศให้มีความยั่งยืน

ดังนั้น การแสวงหาพลังงานทางเลือกใหม่ๆ ที่ประหยัดค่าใช้จ่ายและเป็นพลังงานที่สะอาดจึงเป็นประเด็นที่มีความสำคัญเร่งด่วนที่ภาครัฐได้เร่งดำเนินการมาโดยตลอด ซึ่งประเทศไทยได้จัดทำแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ. 2558 - 2579 โดยกระทรวงพลังงาน ซึ่งมีเป้าหมายที่จะเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนให้สูงขึ้น



2.3 ประเด็นความท้าทายด้านสิ่งแวดล้อม

2.3.1 ภัยพิบัติทางธรรมชาติ

การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศยังส่งผลให้ภัยพิบัติทางธรรมชาติ มีแนวโน้มเกิดบ่อยครั้งขึ้นและมีความรุนแรงมากขึ้น ทั้งอุทกภัย ภัยแล้ง แผ่นดินไหวและดินโคลนถล่ม ส่งผลกระทบต่อภาคการผลิต การพัฒนาอุตสาหกรรม และการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ รวมทั้งวิถีการดำรงชีวิตของประชาชน นอกจากนี้ ข้อตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะทวีความเข้มข้น และเป็นแรงกดดันให้ประเทศไทยต้องเตรียมพร้อมกับการระลอกการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายใต้กระแสการแข่งขันทางการค้า

2.3.2 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) จะส่งผลกระทบซ้ำเติมต่อสถานการณ์ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ความรุนแรงมากขึ้น อุณหภูมิของโลกเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดความแห้งแล้งเป็นระยะเวลายาวนาน เกิดฝนขาดช่วง และมีฤดูกาลเปลี่ยนไป ส่งผลกระทบต่อความอุดมสมบูรณ์ของดิน ป่าไม้เกิดความเสื่อมโทรม แหล่งน้ำขาดแคลน ผลผลิตทางการเกษตรลดลง เกิดโรคระบาดในพืชและสัตว์ และอาจเกิดผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์กรณีที่เกิดโรคระบาดใหม่ เกิดความเสี่ยงต่อการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ เช่น ระบบนิเวศป่าไม้ ระบบนิเวศ ชายฝั่ง พื้นที่ชุ่มน้ำ เกิดการกัดเซาะชายฝั่ง และการสูญเสียแนวปะการัง การสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพดังกล่าวข้างต้น จะส่งผลกระทบต่อความมั่นคง ด้านอาหาร สุขภาพ พลังงาน และลดทอนขีดความสามารถในการพึ่งพาตนเองของชุมชน

ภาคคมนาคมขนส่งมีการระบายก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศของโลกในสัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับสาขาอื่น โดยเฉพาะก๊าซ CO₂ ซึ่งเป็น GHG ที่สำคัญที่สุดในภาคการขนส่ง ทำให้ภาคการขนส่งเป็นสาขาหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญในการที่จะมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ที่ผ่านมามีประเทศไทยได้ลงนามให้สัตยาบันต่อพิธีสารเกียวโต เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2545 เพื่อแสดงเจตนารมณ์ต่อประชาคมโลกในการที่จะมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก จนมาถึงล่าสุดที่องค์การสหประชาชาติกำหนดให้เรื่องพลังงานสะอาดและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลกเป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ภายในปี พ.ศ. 2573 ซึ่งการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาสู่การขนส่งทางน้ำและทางราง รวมทั้งการส่งเสริมการใช้นาฬิกาที่ประหยัดพลังงาน เทคโนโลยีพลังงานสะอาด และพลังงานทดแทน ลดการใช้พลังงานฟอสซิล จะสามารถช่วยลดมลพิษและช่วยให้ระบบขนส่งมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น

2.3.3 การจัดทำเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในกรอบสหประชาชาติ

วาระการพัฒนาของโลกภายหลัง ค.ศ. 2015 (Post 2015 Agenda) คือ การจัดทำเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในกรอบสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals-SDGs) ในช่วงเวลา 15 ปี โดยสหประชาชาติให้การรองรับแล้วเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2557 ประกอบด้วยเป้าประสงค์ (Goal) จำนวน 17 ข้อ และเป้าหมาย (Target) จำนวน 169 ข้อ ซึ่งจะส่งผลกระทบกับการวางแผนการพัฒนาประเทศในอนาคต ที่ต้องเน้นจัดความยากจนให้หมดไป ประชาชนมีสุขภาพที่ดี มีการศึกษา มีความเท่าเทียมกันทางเพศ ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบยั่งยืน มีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ยั่งยืน ลดความไม่เท่าเทียมกันทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ มีรูปแบบการผลิตและการบริโภคแบบยั่งยืน เตรียมความพร้อมในการรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สงวนรักษาทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ



มีการจัดการทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน ส่งเสริมให้สังคมมีความสุข มีความยุติธรรมและส่งเสริมความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาในระดับโลกร่วมกัน

2.4 ประเด็นความท้าทายด้านสังคม

2.4.1 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชนบทไปสู่ความเป็นเมือง

การย้ายถิ่นฐานจากชนบทเข้าสู่เมืองเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะเมื่อประเทศมีการพัฒนามากขึ้น ทำให้เขตของเมืองมีการขยายตัวออกไปหลายทิศทาง การขยายตัวของเมืองทำให้เกิดปัญหาสังคมตามมาหลายประการ อาทิ การขาดแคลนน้ำอุปโภคบริโภค การจัดการของเสีย ปัญหาสุขภาพอนามัยของประชาชน เป็นต้น นอกจากนี้ปัญหาสังคมที่เกิดขึ้นแล้ว การขยายตัวของเมืองยังทำให้รัฐบาลต้องมีการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเพิ่มเติม เพื่อลดความแออัดของเมืองหลวงและเมืองหลัก อันเป็นการกระจายความเจริญสู่พื้นที่ต่างๆ รวมถึงเพื่อให้สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่างๆ ที่ขยายตัวออกไปให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก อย่างไรก็ตามการผลิตและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการคนในเมืองที่มากขึ้น จะส่งผลให้เกิดการประหยัดจากขนาดการขนส่งมีต้นทุนในระบบสาธารณูปโภคจะมีความคุ้มค่ามากขึ้น

2.4.2 การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรและการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ

ประเทศไทยกำลังจะก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 12 หรือปี พ.ศ. 2564 และเข้าอย่างสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2568 ซึ่งจะก่อให้เกิดการขาดแคลนกำลังแรงงาน เนื่องจากในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมาประชากรไทยมีบุตรน้อยลง ทำให้ประชากรที่เข้าสู่วัยแรงงานมีน้อยลงตามไปด้วย ขณะที่ในอนาคตผู้คนมีแนวโน้มจะอายุยืนยาวมากขึ้นจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีทางการแพทย์ ทำให้จะมีประชากรผู้สูงอายุมากขึ้น โดยคาดว่าในปี พ.ศ. 2568 จะมีจำนวนผู้สูงอายุมากถึง 14.4 ล้านคน หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20 ของจำนวนประชากรทั้งหมด ส่งผลให้รัฐบาลจะต้องมีภาระทางการคลังเพิ่มมากขึ้นจากการแบกรับการดูแลผู้สูงอายุ รวมถึงอัตราการพึ่งพิงของประชากรวัยแรงงานต้องแบกรับการดูแลผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น กล่าวคือ ในปี 2553 มีประชากรวัยแรงงาน 5 คน ที่มีศักยภาพแบกรับผู้สูงอายุ 1 คน และคาดการณ์ว่าในปี 2583 จะเหลือประชากรวัยแรงงานเพียง 1.7 คน แบกรับผู้สูงอายุ 1 คน

ดังนั้น การพัฒนาเมืองในทศวรรษต่อไปควรจะต้องพัฒนาให้เมืองมีความยั่งยืน เป็นเมืองแห่งโอกาสสำหรับทุกคน ให้ประชาชนในเมืองทุกคนสามารถเข้าถึงบริการพื้นฐานต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง จะต้องมีการขนส่งที่เข้าถึงได้ง่าย ปลอดภัย และออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่ให้ความสำคัญกับเด็ก คนพิการ และคนสูงอายุ

2.4.3 ความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและระดับโลกที่สูงขึ้น

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รูปแบบการค้าของหลายประเทศในโลกมีการเปลี่ยนแปลงไปสู่การค้าเสรีมากยิ่งขึ้นและมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่หลากหลายขึ้น เพื่อขยายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ และคาดว่าในอนาคตข้างหน้าการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจจะยิ่งมีมากขึ้น โดยเฉพาะประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจจะเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาภายในภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น ได้แก่ สหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น เป็นต้น ส่งผลให้เป็นทั้งโอกาสที่เปิดกว้างขึ้น ในขณะเดียวกันการแข่งขันก็จะรุนแรงมากยิ่งขึ้น มีการย้ายฐานการผลิตสินค้าและบริการที่ใช้ทักษะต่ำและแรงงานเข้มข้นไปยังประเทศที่มีค่าแรงงานที่ต่ำกว่า มีความได้เปรียบด้านทรัพยากรที่มากกว่า ดังนั้น ประเทศไทยควรส่งเสริมการผลิตสินค้าที่ใช้ทักษะและความรู้ขั้นสูงเพื่อยกระดับห่วงโซ่มูลค่า



ให้กับสินค้าและบริการของไทย ทำให้เกิดศักยภาพการแข่งขันที่สูงขึ้น เมื่อสามารถกำหนดตำแหน่งของประเทศไทยในภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการให้มีความชัดเจนแล้ว จะช่วยให้ทราบประเภทสินค้าและบริการที่จะต้องพัฒนาต่อไปในอนาคต และส่งผลต่อการกำหนดพื้นที่ฐานการผลิตสินค้าและบริการในอนาคตด้วย

แนวโน้มการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านมีการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและเขตเศรษฐกิจพิเศษภายในประเทศ ซึ่งจะมีผลต่อทิศทางการวางแผนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ตลอดจนการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบ กติกา ด้านการค้าการลงทุนที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับเรื่องความโปร่งใสและสิ่งแวดล้อมมากขึ้น การเปิดเสรีภายใต้ข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 จะนำมาซึ่งโอกาสที่สำคัญๆ หลายประการต่อการยกระดับศักยภาพการขยายตัวของเศรษฐกิจไทย เป็นโอกาสในการใช้ความได้เปรียบด้านสถานที่ตั้งและด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้เป็นศูนย์กลางทางด้านการบริการและการผลิต ภาคอุตสาหกรรมอนาคตในอนาคตในอนุภูมิภาคในระยะต่อไป

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในอนาคต จะต้องรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ สามารถขึ้นนำการพัฒนาในพื้นที่เศรษฐกิจต่างๆ เชื่อมโยงประตูการค้าและพื้นที่ฐานการผลิตด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญได้อย่างมีประสิทธิภาพ ยกระดับคุณภาพของจุดเชื่อมโยงด้านการขนส่ง ส่งเสริมระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ และสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยให้ดำเนินธุรกิจได้อย่างสะดวก ส่งเสริมผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อมของไทย ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาวได้อย่างยั่งยืน

2.4.4 พฤติกรรมของผู้บริโภค

ขณะเดียวกันความก้าวหน้าในการติดต่อสื่อสาร การขยายตัวของเครือข่ายทางสังคมออนไลน์ ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิต ทัศนคติ และความเชื่อในสังคม ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล กระบวนการเรียนรู้ และพฤติกรรมผู้บริโภคของคนในประเทศ นำไปสู่การเกิดพฤติกรรมของการเดินทางคมนาคมขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเช่น อัตราการซื้อสินค้าผ่านระบบบริการออนไลน์ที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้พฤติกรรมการเดินทางของประชาชนเพื่อไปยังห้างร้านต่างๆ มีอัตราที่ลดต่ำลง แต่ในขณะเดียวกันระบบโลจิสติกส์เพื่อขนส่งสินค้าไปยังบ้านเรือนของประชาชนกลับทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้น

2.4.5 กรอบด้านการบริหารจัดการภาครัฐ

การพัฒนาธรรมาภิบาลภาครัฐในร่างรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2558 มีมาตราสำคัญๆ ที่จะช่วยสนับสนุนให้การบริหารจัดการและการปรับปรุงประสิทธิภาพกลไกการพัฒนา อาทิเช่น มาตรา 69 หน่วยงานของรัฐ องค์การเอกชน หรือองค์กรใดที่ดำเนินกิจกรรมโดยใช้เงินแผ่นดิน มีหน้าที่ ต้องเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการดังกล่าวต่อสาธารณะ เพื่อให้พลเมืองได้ติดตามและตรวจสอบ หรือมาตรา 82 รัฐต้องดำเนินการตามแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ และต้องจัดระบบงานราชการและผลงานของรัฐ อย่างอื่นให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล พัฒนาและสร้างโอกาสเพื่อลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรมอย่างยั่งยืน กระจายอำนาจและจัดการกิจ อำนาจหน้าที่ และขอบเขตความรับผิดชอบที่ชัดเจนระหว่าง ราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น รวมทั้งมีกลไกป้องกันและขจัดการทุจริตและประพฤติมิชอบที่มีประสิทธิภาพทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน



บทที่ 3

จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของกรมทางหลวง

เพื่อทราบถึงประเด็นที่อาจเป็นจุดเด่น จุดด้อย โอกาส อุปสรรค ภัยคุกคาม รวมถึงความท้าทายของการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายต่างๆ ในอนาคต การพัฒนาแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงฉบับใหม่จึงต้องดำเนินการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats Analysis หรือการวิเคราะห์ SWOT) ของกรมทางหลวง ด้วยการใช้ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Factor Analysis) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (External Factor Analysis) ผลจากการประชุมกลุ่มย่อย รวมถึงผลจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์

ตารางที่ 3-1 แสดงผลการวิเคราะห์ SWOT ของกรมทางหลวง ซึ่งพบว่ามีทั้ง 20 ปัจจัย

3.1 จุดแข็งของกรมทางหลวง

(1) S-01 การเป็นหน่วยงานภาครัฐที่ได้รับการสนับสนุนภารกิจและงบประมาณอย่างมีนัยสำคัญ

กรมทางหลวงถือเป็นหน่วยงานรัฐในระดับแนวหน้าของประเทศที่ได้รับการจัดสรรหรือสนับสนุนงบประมาณอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่องเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหน่วยงานรัฐอื่นๆ อันจะเห็นได้จากจำนวนงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรในแต่ละปี และงบประมาณในส่วนที่ได้รับการสนับสนุนเป็นรายโครงการ แม้ว่างบประมาณที่ได้รับการจัดสรรหรือสนับสนุนนี้ อาจถูกพิจารณาว่ายังไม่สอดคล้องกับแผนงาน ปริมาณงาน หรือความต้องการที่เกิดขึ้นภายในกรมทางหลวง อันเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นจากข้อจำกัดทางด้านงบประมาณของประเทศ

นอกจากนี้ ผลจากการวิเคราะห์พบว่า รายละเอียดในแนวนโยบาย แผนงาน หรือแผนยุทธศาสตร์ระดับประเทศ ทั้งในระยะสั้น ระยะยาว หรือระยะเร่งด่วน ก็มักมีการกำหนดประเด็นรายละเอียดที่สอดคล้องกับภารกิจของกรมทางหลวงทั้งทางตรงและทางอ้อมอยู่เสมอๆ ดังนั้น จึงถือเป็นจุดเด่นที่สำคัญ ซึ่งกรมทางหลวงสามารถนำมาใช้ช่วยผลักดันแผนงานและการจัดสรรงบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ S-01 ถือเป็น จุดแข็งด้านกลยุทธ์ (Strength by Strategy)

(2) S-02 หน่วยงานภายในที่ตั้งกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ส่งผลให้การปฏิบัติงานสามารถเข้าถึงพื้นที่และชุมชนได้อย่างรวดเร็ว

กรมทางหลวงมีกระจายหน่วยงานภายใน อันถือเป็นหน่วยงานของการบริหารราชการส่วนกลางในรูปแบบของ “สำนักงานทางหลวง” และ “แขวงทางหลวง” ซึ่งมีสำนักงานตั้งกระจายอยู่ในภูมิภาคต่างๆ ทั่วทั้งประเทศ ถือเป็นประโยชน์ที่ส่งผลให้การดำเนินงานของกรมทางหลวงในส่วน



ที่เกี่ยวข้องกับชุมชนหรือพื้นที่ต่างๆ เกิดความรวดเร็ว เพราะสามารถเข้าถึงผู้ใช้บริการหรือประชาชนได้โดยง่าย

ทั้งนี้ S-02 ถือเป็น จุดแข็งด้านโครงสร้าง (Strength by Structure)

ตารางที่ 3-1 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของกรมทางหลวง

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
(1) S-01 การเป็นหน่วยงานภาครัฐที่ได้รับการสนับสนุนภารกิจและงบประมาณอย่างมีนัยสำคัญ (2) S-02 หน่วยงานภายในที่ตั้งกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ส่งผลให้การปฏิบัติงานสามารถเข้าถึงพื้นที่และชุมชนได้อย่างรวดเร็ว (3) S-03 การให้ความสำคัญกับการพัฒนาทักษะและความสามารถของบุคลากร (4) S-04 บุคลากรจำนวนมากมีความสามารถในเชิงช่างหรือวิศวกรรมด้านงานทางในระดับแนวหน้า	(1) W-01 งบประมาณที่ไม่สมดุลกับภาระงาน (2) W-02 ความไม่คล่องตัวในการดำเนินงานให้ทันและสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ หรือความต้องการของสังคม (3) W-03 การทำงานระหว่างหน่วยงานขาดการบูรณาการร่วมกัน (4) W-04 อัตรากำลังที่ไม่เพียงพอ และการขาดช่วงของบุคลากรเนื่องจากการเกษียณอายุราชการ (5) W-05 การวิจัยและพัฒนาที่ไม่เชื่อมโยงกับการดำเนินงาน และขาดการบูรณาการร่วมกัน (6) W-06 ระบบสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ขาดการจัดการอย่างเป็นระบบ และไม่เชื่อมโยงกันระหว่างหน่วยงานภายใน (7) W-07 การประชาสัมพันธ์และการสร้างความร่วมมือกับชุมชน ขาดการดำเนินงานเชิงรุกและไม่ต่อเนื่อง
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
(1) O-01 แผนนโยบายที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (2) O-02 แผนนโยบายที่สนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (3) O-03 แผนนโยบายส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ นิคมอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว และประตูการค้าชายแดน (4) O-04 การที่หน่วยงานภาครัฐให้ความสำคัญและการสนับสนุนต่อแนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ และกองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (5) O-05 ความตื่นตัวของภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน (6) O-06 ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี โครงข่ายอินเทอร์เน็ต และระบบโทรศัพท์ (7) O-07 การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้ประเทศไทยมีโอกาสกลายเป็นศูนย์กลางการเดินทางขนส่ง	(1) T-01 การจัดสรรงบประมาณที่มักไม่ยึดโยงกับแผนงานและลำดับความสำคัญของโครงการ (2) T-02 นโยบายรัฐบาลที่เปลี่ยนแปลงไปมา กะทันหัน หรือมีความไม่แน่นอนสูง รวมถึงกฎระเบียบที่ไม่ชัดเจน (3) T-03 การขยายตัวของเมือง จำนวนประชากรในพื้นที่รูปแบบการใช้ที่ดิน และพฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและคาดการณ์ได้ยาก (4) T-04 การบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ใช้ทาง ประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (5) T-05 ความเข้มแข็งของเครือข่ายภาคประชาชนในมิติต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตื่นตัวในเรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อม (6) T-06 ภัยพิบัติทางธรรมชาติภายในประเทศที่เกิดบ่อยขึ้น และทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น (7) T-07 ปริมาณรถบรรทุกบนถนนที่เพิ่มมากขึ้น



(3) S-03 การให้ความสำคัญกับการพัฒนาทักษะและความสามารถของบุคลากร

กรมทางหลวงสนับสนุนการฝึกอบรมทักษะ ความสามารถ และความรู้ต่างๆ ให้แก่บุคลากรของกรมทางหลวงอย่างต่อเนื่อง ด้วยรูปแบบการดำเนินการที่หลากหลาย เช่น การจัดอบรมโดยเจ้าหน้าที่ภายในกรมทางหลวง การจัดอบรมโดยบุคลากรจากหน่วยงานภายนอก การเปิดโอกาสให้เกิดการเรียนรู้ การมอบทุนการศึกษาต่างๆ รวมถึงการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารทางไกลเข้ามาประยุกต์ใช้

ทั้งนี้ S-03 ถือเป็น จุดแข็งด้านบุคลากร (Strength by Staff)

(4) S-04 บุคลากรจำนวนมากมีความสามารถในการชิงช่างหรือวิศวกรรมด้านงานทางในระดับแนวหน้า

บุคลากรของกรมทางหลวงส่วนใหญ่เป็นผู้ปฏิบัติงานในภารกิจเฉพาะทางต่างๆ มาอย่างต่อเนื่อง การสะสมประสบการณ์จากการทำงานหน้างานจริงมาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้บุคลากรของกรมทางหลวงกลายเป็นผู้ที่มีความรู้ มีความสามารถ มีทักษะ ทั้งในเชิงช่างและวิศวกรรมด้านงานทางอยู่ในระดับสูง เป็นที่ยอมรับจากหน่วยงานอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศ อันจะกลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริมการปฏิบัติงานในเชิงช่างหรือวิศวกรรมของกรมทางหลวง

ทั้งนี้ S-04 ถือเป็น จุดแข็งด้านทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Strength by Skill)

3.2 จุดอ่อนของกรมทางหลวง

(1) W-01 งบประมาณที่ไม่สอดคล้องกับภาระงาน

แม้ว่ากรมทางหลวงจะได้รับการจัดสรรหรือสนับสนุนงบประมาณอยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหน่วยงานรัฐอื่นๆ แต่กรมทางหลวงก็มีปริมาณงานในด้านต่างๆ ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานบำรุงรักษาถนน ขณะเดียวกันแผนการดำเนินงานเพื่อพัฒนาหรือปรับปรุงระบบโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษก็เป็นงานที่ต้องการงบประมาณในจำนวนที่สูงมาก นอกจากนี้โครงสร้างองค์กรที่มีขนาดใหญ่ มีสำนักงานจำนวนมาก ย่อมส่งผลให้เกิดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่สูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นการดำเนินงานและแผนงานในหลายๆ ส่วนของกรมทางหลวงจึงมักเกิดความล่าช้าอยู่เสมอ อันเป็นผลจากการต้องรออนุมัติงบประมาณ

อย่างไรก็ดี ประเทศไทยมีงบประมาณอยู่อย่างจำกัด จึงไม่สามารถที่จะจัดสรรงบประมาณให้ตรงความต้องการของทุกหน่วยงานได้ ดังนั้นจึงถือเป็นความท้าทายของกรมทางหลวงในการบริหารงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรให้สามารถตอบสนองความต้องการต่างๆ ของหน่วยงานให้ได้ อาจด้วยการประยุกต์ใช้การวางแผนทางการเงินในระยะยาว การจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน และการหาช่องทางในการได้มาซึ่งแหล่งเงินทุนรูปแบบใหม่ๆ

ทั้งนี้ W-01 ถือเป็น จุดอ่อนด้านกลยุทธ์ (Weakness by Strategy)

(2) W-02 ความไม่คล่องตัวในการดำเนินงานให้ทันและสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ หรือความต้องการของสังคม

การดำเนินงานในส่วนหลักๆ ของกรมทางหลวง มักขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลที่มักมีการเปลี่ยนแปลงไปมา หรือเกิดการสั่งงานอย่างกะทันหัน อันส่งผลให้การดำเนินงานของกรมทางหลวง



มักมีกรอบระยะเวลาที่จำกัดหรือเร่งด่วน แต่จากสถานการณ์ในปัจจุบันของกรมทางหลวงมักขาดความคล่องตัวในการดำเนินงานด้านต่างๆ อันเป็นผลมาจากภาระงาน กฎระเบียบ การพัฒนาแผนงาน และการปรับปรุงแผนงานให้มีทันต่อเหตุการณ์ ที่มักส่งผลให้การตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาลเกิดความล่าช้า หรือมีประสิทธิภาพน้อยกว่าที่ควรจะเป็น

ขณะเดียวกันสังคมที่พัฒนาไปอย่างรวดเร็วมากขึ้นกว่าแต่ก่อน ส่งผลให้เกิดความต้องการด้านงานทางที่หลากหลาย เช่น ความต้องการถนนที่ปลอดภัย หรือความต้องการถนนที่มีประสิทธิภาพ กระจายไปทั่วทั้งประเทศ แต่ด้วยภาระงานที่มาก งบประมาณที่จำกัด และข้อจำกัดในเรื่องของบุคลากร ส่งผลให้กรมทางหลวงไม่สามารถดำเนินงานตอบสนองต่อความต้องการเหล่านั้นได้ทันต่อความต้องการ

ดังนั้น จึงถือเป็น**ความท้าทาย**ที่สำคัญของกรมทางหลวงในการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการทำงานต่างๆ ดังที่กล่าวมาข้างต้น ให้สามารถตอบสนองต่อแนวนโยบายของรัฐบาลได้อย่างรวดเร็ว

ทั้งนี้ W-02 ถือเป็น จุดอ่อนด้านระบบการปฏิบัติงาน (Weakness by System) ของกรมทางหลวง

(3) W-03 การทำงานระหว่างหน่วยงานขาดการบูรณาการร่วมกัน

กรมทางหลวงประกอบไปด้วยหน่วยงานภายในจำนวนมากที่มีขอบเขตความรับผิดชอบที่ชัดเจนแยกออกจากกัน แต่ในทางปฏิบัติการดำเนินงานในหลายส่วนๆ จำเป็นต้องได้รับการวางแผน การแลกเปลี่ยนข้อมูล และการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายในอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อย่างไรก็ตามพบว่า ณ ปัจจุบัน การทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายในของกรมทางหลวงบ่อยครั้ง มักเกิดขึ้นในลักษณะที่ไม่เป็นทางการ ด้วยการผ่านความสัมพันธ์ระหว่างบุคลากรของแต่ละหน่วยงานภายในเป็นหลัก แทนที่จะเป็นการผ่านขั้นตอนในระบบที่มีความชัดเจน ส่งผลให้การดำเนินงานต่างๆ อาจเกิดความล่าช้า ไม่สามารถติดตามผลหรือตรวจสอบได้เท่าที่ควรเป็น รวมถึงการขาดความยั่งยืนในการพัฒนาองค์กร การจัดการแก้ไขปัญหาตรงนี้จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงแนวคิดและพฤติกรรมในการปฏิบัติงาน รวมถึงการได้รับการสนับสนุนจากการมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ อันถือเป็น**ความท้าทาย**ที่ต้องได้รับความร่วมมือจากบุคลากรทุกภาคส่วน

ในขณะเดียวกันการทำงานร่วมกับหน่วยงานภายนอกอื่นๆ ก็ยังไม่เกิดการบูรณาการร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในแง่ของขั้นตอนและกฎระเบียบ ที่มักเกิดความทับซ้อนหรือการไม่แน่ชัดเกี่ยวกับขอบเขตอำนาจและการตัดสินใจ ถือเป็นอีกหนึ่งจุดอ่อนที่ต้องได้รับการแก้ไข

ทั้งนี้ W-03 ถือเป็น จุดอ่อนด้านรูปแบบการบริหารจัดการ (Weakness by Style)

(4) W-04 อัตรากำลังที่ไม่เพียงพอ และการขาดช่วงของบุคลากรเนื่องจากการเกษียณอายุราชการ

การปรับลดอัตรากำลังที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง และไม่รู้จุดสิ้นสุด ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของบุคลากรในกรมทางหลวงเป็นอย่างมาก ทั้งการเกิดภาระงานที่มากขึ้น การยืมตัวบุคลากรระหว่างหน่วยงานภายในที่ทำให้เกิดภาวะไม่มีคนทำงานในบางหน่วยงานภายใน นอกจากนี้การรับบุคลากรใหม่ของกรมทางหลวงมีการทิ้งช่วงมากขึ้น ก็ส่งผลให้การถ่ายทอดวิธีการทำงานทักษะ และประสบการณ์ ระหว่างบุคลากร เริ่มประสบปัญหา



ความไม่สมดุลระหว่างภาระงานและจำนวนบุคลากร รวมถึงการทิ้งช่วงของบุคลากรภายในหน่วยงาน ถือเป็น**ความท้าทาย**ของกรมทางหลวงที่จำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนแนวทางในการปฏิบัติงานและการยกระดับความสามารถของบุคลากร เช่น การเปลี่ยนบทบาทมาเป็นผู้ควบคุมมากกว่าผู้ปฏิบัติ การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ต่างๆ เข้ามาใช้งาน การเพิ่มบทบาทหน้าที่ของบุคลากรให้เกิดความหลากหลายและคล่องตัวในการสลับเปลี่ยนโยกย้าย รวมถึงการปรับปรุงโครงสร้างอัตรากำลัง โครงสร้างหน่วยงานองค์กร และภาระงานให้เกิดความสอดคล้องกัน

ทั้งนี้ W-04 ถือเป็น จุดอ่อนด้านบุคลากร (Weakness by Staff)

(5) W-05 การวิจัยและพัฒนาที่ไม่เชื่อมโยงกับการดำเนินงาน และขาดการบูรณาการร่วมกัน

เพื่อลดปัญหาการที่ผลงานวิจัยและพัฒนาที่เกิดขึ้นภายในกรมทางหลวงไม่เกิดการนำมาใช้งานจริง ทั้งสาเหตุจากกรณีผลลัพธ์ที่ได้จากงานวิจัยและพัฒนาไม่ตรงตามความต้องการที่เกิดขึ้นจริงในภาคสนาม หรือกรณีหน่วยงานซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติไม่ยอมเปลี่ยนแปลงขั้นตอนการดำเนินงานให้เปลี่ยนไปจากเดิม กรมทางหลวงจึงเกิด**ความท้าทาย**ที่สำคัญในการสนับสนุนให้กระบวนการวิจัยและพัฒนาไม่เกิดมากจากความต้องการที่เกิดขึ้นจริงจากหน่วยงานภายในกรมทางหลวงเป็นสำคัญ ขณะเดียวกันก็ต้องการสนับสนุนและปลูกฝังให้กระบวนการวิจัยและพัฒนาผนวกเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนการปฏิบัติตามปกติ ของหน่วยงานต่างๆภายในกรมทางหลวง เพื่อให้ประเด็นการวิจัยสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา รวมถึงกระบวนการและการนำผลลัพธ์ที่ได้จากการวิจัยและพัฒนาสามารถเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ หัวข้อการวิจัยควรมีความหลากหลายมากกว่าในอดีต จากการที่มักเน้นไปในการวิจัยและพัฒนาไปในหัวข้อที่เกี่ยวกับวัสดุงานทาง แต่ในปัจจุบันความสำคัญในการกิจของกรมทางหลวงในด้านอื่นๆ มีมากขึ้น จึงควรเน้นมีการวิจัยและพัฒนาหัวข้ออื่นๆ ไปพร้อมกัน เช่น หัวข้อด้านการให้บริการ หัวข้อด้านความปลอดภัย หรือหัวข้อด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ W-05 ถือเป็น จุดอ่อนด้านกลยุทธ์ (Weakness by Strategy) และจุดอ่อนด้านระบบการปฏิบัติงาน (Weakness by System)

(6) W-06 ระบบสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ขาดการจัดการอย่างเป็นระบบและไม่เชื่อมโยงกันระหว่างหน่วยงานภายใน

กรมทางหลวงมีข้อมูลด้านงานทางและข้อมูลอื่นๆ อยู่ภายในเป็นจำนวนมาก ข้อมูลหลายส่วนก็มักมีการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมอยู่ตลอดเวลา และที่สำคัญข้อมูลเหล่านั้นมักอยู่กระจายออกไปในแต่ละหน่วยงานภายใน ดังนั้นบ่อยครั้ง การดำเนินงานของกรมทางหลวงทั้งในส่วนของการวางแผน การดำเนินงาน หรือการรายงานผลต่างๆ ที่จำเป็นต้องใช้ข้อมูลจากหลายหน่วยงานภายในหรือต้องการข้อมูลอย่างเร่งด่วนจะประสบปัญหาความล่าช้าในการสืบค้นข้อมูล การเข้าถึงข้อมูล หรือการผนวกข้อมูลเข้าด้วยกัน ทั้งนี้ปัญหาส่วนหนึ่งเกิดจากการที่ระบบสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ของกรมทางหลวงในปัจจุบันยังขาดการบริหารจัดการที่เป็นระบบทั้งในกรณีของการที่ข้อมูลยังมักติดกับตัวบุคคล ปัญหาการเข้าถึงข้อมูล รูปแบบที่มีความแตกต่างกันระหว่างหน่วยงานภายใน และความพร้อมของอุปกรณ์



การสนับสนุนอุปกรณ์เพื่อยกระดับประสิทธิภาพระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมทางหลวง และการออกแบบรูปแบบการบริหารระบบสารสนเทศต่างๆ ที่เหมาะสม คือ **ความท้าทาย** ของกรมทางหลวงในอนาคต เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อรูปแบบการดำเนินงานในโลกที่เปลี่ยนไปสู่ยุคดิจิทัล

ทั้งนี้ W-06 ถือเป็น จุดอ่อนด้านทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Weakness by Skill)

(7) **W-07 การประชาสัมพันธ์และการสร้างความร่วมมือกับชุมชน ขาดการดำเนินงานเชิงรุกและไม่ต่อเนื่อง**

การให้ข้อมูลที่ไม่ต่อเนื่อง ช่องทางการเข้าถึงข้อมูลที่ไม่สะดวก การเป็นฝ่ายตั้งรับในการให้ข้อมูลแก่ประชาชนหรือหน่วยงานอื่นๆ และการขาดเอกภาพของรูปแบบและช่องทางการนำเสนอข้อมูลข่าวสารถึงผู้รับสาร คือ ปัญหาสำคัญด้านการประชาสัมพันธ์ของกรมทางหลวงในปัจจุบันที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อภาพลักษณ์และการดำเนินงานของกรมทางหลวงอยู่บ่อยครั้ง ขณะเดียวกันการสร้างปฏิสัมพันธ์กับชุมชนเพื่อสร้างความเข้าใจหรือความร่วมมือต่อการดำเนินงานของกรมทางหลวงในเรื่องต่างๆ ก็มักมีลักษณะเป็นการดำเนินงานตามกรอบหรือกำหนดเวลาที่กำหนดเอาไว้ตามแผนงาน อันเป็นผลมาจากการขาดการสนับสนุนทรัพยากรและกฎระเบียบต่างๆ

การใช้ช่องทางการประชาสัมพันธ์ต่างๆ ของโลกยุคปัจจุบัน อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ คือ **ความท้าทาย** ที่มีต่อกรมทางหลวงที่อาจจำเป็นต้องมีการปรับตัวและเรียนรู้ เช่นเดียวกันการให้ความสำคัญกับการสร้างความร่วมมือกับชุมชน คือ **ความท้าทาย** ที่ต้องดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เพื่อผลประโยชน์ที่จะสะท้อนกลับมายังกรมทางหลวงในระยะยาว

ทั้งนี้ W-07 ถือเป็น จุดอ่อนด้านระบบการปฏิบัติงาน (Weakness by System)

3.3 โอกาสของกรมทางหลวง

(1) **O-01 แนวนโยบายที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**

จากการที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ได้มีการเน้นในประเด็น “การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง” เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ ภาค และการเชื่อมโยงภูมิภาค จึงถือเป็นโอกาสสำคัญของกรมทางหลวงในการผลักดันโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองต่างๆ เพื่อให้เกิดการอนุมัติและการจัดสรรงบประมาณ โดย**ความท้าทาย**ที่สำคัญของกรมทางหลวง ก็คือการเตรียมแผนงานและรายละเอียดการดำเนินงานต่างๆ ของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทางให้พร้อมทันในช่วงเวลาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12

ทั้งนี้ O-01 ถือเป็น โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางการเมือง (Opportunity by Politic) และโอกาสจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Opportunity by Social)

(2) **O-02 แนวนโยบายที่สนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ของประเทศ**

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศเป็นหนึ่งในแนวทางที่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ได้นำมาใช้ผลักดันการพัฒนา



เศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ นอกจากนี้รายละเอียดในแนวนโยบายหรือแผนงานของประเทศอื่นๆ ก็ยังสนับสนุนการลงทุนไปในทิศทางเดียวกัน

โดยแนวนโยบายที่กล่าวมาข้างต้นมีความสอดคล้องกับการกิจหลักของกรมทางหลวงโดยตรง ดังนั้น กรมทางหลวงจึงมีโอกาสดีอย่างมากในการจะได้รับการสนับสนุนแผนงานต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและการปรับปรุงคุณภาพ สำหรับโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการที่สามารถระบุประโยชน์ว่าสามารถส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม อันถือเป็นความท้าทายที่กรมทางหลวงที่ต้องสามารถตอบโจทย์ความต้องการในจุดนี้ให้ได้

ทั้งนี้ O-02 ถือเป็น โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางการเมือง (Opportunity by Politic) และโอกาสจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (Opportunity by Economic)

(3) O-03 แนวนโยบายส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ นิคมอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยวและประตูการค้าชายแดน

การเปิดพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ พื้นที่อุตสาหกรรมแห่งใหม่ต่างๆ ทั่วประเทศ รวมถึงการสนับสนุนการท่องเที่ยวด้วยการยกระดับหรือเปิดพื้นที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ๆ การสร้างความเป็นอยู่ที่ดีมีสุขของประชาชน ล้วนเป็นแนวนโยบายของภาครัฐที่จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆ โดยหนึ่งในนั้นก็คือ การสร้างทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ พื้นที่อุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว หรือการเดินทางของประชาชน ทั้งนี้สำหรับประเทศไทยแล้ว การขนส่งทางถนนยังถือว่ามีความสำคัญเพื่อตอบสนองต่อแนวนโยบายเหล่านี้ เนื่องจากการที่ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำของประเทศยังคงไม่สมบูรณ์หรือไม่สามารถเข้าถึงได้ครบทุกพื้นที่

ดังนั้น การที่กรมทางหลวงจะพัฒนาหรือผลักดันแผนงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง การบำรุงรักษา การอำนวยความสะดวก รวมถึงการดำเนินงานอื่นๆ ที่จะช่วยสนับสนุนการพัฒนาหรืออำนวยความสะดวกต่อพื้นที่เหล่านี้ ย่อมน่าจะได้รับการตอบสนองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี ทั้งนี้การอธิบายและชี้ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างแผนการดำเนินงานของกรมทางหลวงกับประโยชน์ที่จะเกิดกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ พื้นที่อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว หรือ การสร้างความเป็นอยู่ที่ดีมีสุขของประชาชน คือ ความท้าทายของกรมทางหลวงในช่วงของการพัฒนาแผนงานและนำเสนอเพื่อขอการอนุมัติ

ทั้งนี้ O-03 ถือเป็น โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางการเมือง (Opportunity by Politic) โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (Opportunity by Economic) โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Opportunity by Social)

(4) O-04 การที่หน่วยงานภาครัฐให้ความสำคัญและการสนับสนุนต่อแนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ และกองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย

การผลักดันและสนับสนุนให้หน่วยงานต่างๆ มีการใช้แนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ และกองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทยกับโครงการที่มีศักยภาพของแต่ละหน่วยงาน ถือเป็นโอกาสที่ดีของกรมทางหลวงในการผลักดันแผนงานดำเนินโครงการต่างๆ เพราะโครงการจำนวนมากของกรมทางหลวงล้วนแต่มีศักยภาพเพียงพอที่จะสามารถเข้าร่วม



แนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ และกองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย แต่มักประสบปัญหาล่าช้าเพราะงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด

อย่างไรก็ดีด้วยหลักเกณฑ์ที่มีรายละเอียดค่อนข้างมาก และการพัฒนาแผนงานที่จำเป็นต้องมีความแตกต่างจากกรณีโครงการที่ใช้เงินงบประมาณเพียงอย่างเดียว จึงถือเป็น**ความท้าทาย**ที่กรมทางหลวงจะต้องมีการปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินงานหรือกฎระเบียบต่างๆ

ทั้งนี้ O-04 ถือเป็น โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางการเมือง (Opportunity by Politic) และโอกาสจากสภาพแวดล้อมทางกฎหมาย (Opportunity by Law)

(5) O-05 ความตื่นตัวของภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน

ปัญหาความปลอดภัยในการเดินทางและการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนได้กลายเป็นวาระของชาติ ที่หน่วยงานรัฐ ภาคเอกชน ประชาชน ต่างให้ความสนใจเป็นอย่างมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา โดยส่วนหนึ่งเกิดจากอัตราการเกิดอุบัติเหตุและอัตราการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บที่เพิ่มมากขึ้นจนเข้าสู่ระดับอันตรายและติดอันดับต้นๆ ของโลก ทั้งนี้ การที่รัฐบาล หน่วยงานรัฐที่มีอำนาจเกี่ยวข้อง และภาคเอกชน ต่างให้ความสำคัญและผลักดันแนวนโยบายต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างจริงจังและมีความต่อเนื่อง ถือเป็นโอกาสที่ดีของกรมทางหลวงในสร้างระบบบูรณาการด้านความปลอดภัยร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แม้ว่าจะถือเป็น**ความท้าทาย**ไปพร้อมๆ กันก็ตาม นอกจากนี้แผนงานต่างๆ ของกรมทางหลวงที่มีความเกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองย่อมมีโอกาสได้รับการผลักดันให้เกิดขึ้นได้เป็นอย่างดี

ในส่วนของความตื่นตัวของภาคประชาชนในเรื่องอื่นๆ มักเกี่ยวกับความต้องการหรือความพร้อมในการมีส่วนร่วมเพื่อพัฒนาหรือดูแลถนนและโครงสร้างต่างๆ ในพื้นที่ อันจะเป็นการช่วยลดภาระงานและงบประมาณของกรมทางหลวงได้เป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตามการพิจารณากฎระเบียบและการควบคุมให้เกิดความเหมาะสม คืออีกหนึ่ง**ความท้าทาย**ของกรมทางหลวง

ทั้งนี้ O-05 ถือเป็น โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Opportunity by Social)

(6) O-06 ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี โครงข่ายอินเทอร์เน็ต และระบบโทรศัพท์

โลกในยุคปัจจุบันและในอนาคตได้เกิดการเปลี่ยนแปลงและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีอย่างก้าวกระโดดหรือรวดเร็วกว่าในอดีต อันจะเห็นได้จากความสามารถที่เพิ่มมากขึ้นของอุปกรณ์และการเข้าถึงได้ง่ายขึ้นของประชาชน สำหรับอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ กล้องถ่ายภาพ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โทรศัพท์ แท็บเล็ต เครือข่ายสังคมสังคมออนไลน์ ระบบ 3G ระบบ 4G และโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง ล้วนเป็นทรัพยากรหรือวัตถุดิบที่มีประสิทธิภาพให้กรมทางหลวงสามารถเลือกหยิบนำมาใช้เพื่อพัฒนาระบบการดำเนินงาน การสื่อสาร และการให้บริการประชาชน ขณะเดียวกันการปรับตัวและพัฒนาทักษะของบุคลากรให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ ถือเป็น**ความท้าทาย**ของกรมทางหลวงในการวางแผน การปรับเปลี่ยนแนวปฏิบัติ และเตรียมการลงทุนให้พร้อม

ทั้งนี้ O-06 ถือเป็น โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี (Opportunity by Technology)



(7) O-07 การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้ประเทศไทยมีโอกาสกลายเป็นศูนย์กลางการเดินทางขนส่ง

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะส่งผลเกิดปริมาณการค้าขาย การเดินทาง และการขนส่งสินค้า บริเวณชายแดนเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้จากการที่ประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลาง (Hub) เชื่อมต่อการขนส่งของภูมิภาค ส่งผลให้ระบบโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินทางหรือการขนส่งมีความจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน อันกลายเป็นโอกาสของกรมทางหลวงในการพัฒนา ผลักดัน แผนงานต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ O-07 ถือเป็น โอกาสจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Opportunity by Social)

3.4 อุปสรรคของกรมทางหลวง

(1) T-01 การจัดสรรงบประมาณที่มักไม่ยึดโยงกับแผนงานและลำดับความสำคัญของโครงการ

การที่กรมทางหลวงไม่สามารถวางแผนการจัดสรรงบประมาณล่วงหน้าได้ในระยะยาวเพื่อให้สอดคล้องกับแผนงานในอนาคต หรือการที่รูปแบบการจัดสรรงบประมาณที่กรมทางหลวงไม่ได้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการพิจารณาแผนงานที่มีความต่อเนื่อง หรือการพิจารณาความจำเป็นหรือความต้องการของโครงการในส่วนต่างๆ ส่งผลให้แผนงานหรือการดำเนินงานของกรมทางหลวงหลายส่วนประสบปัญหาความล่าช้าหรือหยุดชะงัก หรือในทางกลับกันกรมทางหลวงต้องเผชิญภาวะที่ได้รับเงินงบประมาณ แต่กลับยังไม่มีแผนงานที่จะใช้งบประมาณนั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น การปรับกระบวนการวางแผนให้สามารถทันต่อทุกสถานการณ์ และการผลักดันให้เกิดการคำนึงถึงลำดับความของแผนงานหรือโครงการ คือ **ความท้าทาย**ที่กรมทางหลวงต้องมีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไป

ทั้งนี้ T-01 ถือเป็น อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางการเมือง (Threat by Politic) และอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (Threat by Economic)

(2) T-02 นโยบายรัฐบาลที่เปลี่ยนแปลงไปมา กะทันหัน หรือมีความไม่แน่นอนสูง รวมถึงกฎระเบียบที่ไม่ชัดเจน

การเปลี่ยนแปลงรัฐบาลบ่อยครั้งในระยะเวลาที่ไม่ห่างกันมากนัก การเปลี่ยนแปลงคณะรัฐมนตรีและทีมงานที่เกี่ยวข้องอยู่บ่อยครั้งในช่วงระยะเวลาสั้นๆ และการออกนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล ล้วนแต่เป็นปัจจัยที่มักส่งผลให้แผนงานและการดำเนินงานของกรมทางหลวงในหลายๆ ครั้ง เกิดความไม่ต่อเนื่อง หยุดชะงัก ถูกยกเลิก หรือเร่งงานอย่างกะทันหัน อันส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของผลการดำเนินงานและภาพลักษณ์ของกรมทางหลวง อย่างไรก็ตามปัจจัยเหล่านี้ล้วนไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้โดยง่าย ดังนั้นจึงเป็น**ความท้าทาย**ของกรมทางหลวงในการปรับเปลี่ยนหรือยกระดับรูปแบบการวางแผน การดำเนินงาน ให้สามารถตอบสนองต่อความไม่แน่นอนนี้ได้ในทุกสถานการณ์

ในส่วนของกฎระเบียบต่างๆ ของกรมทางหลวงหรือของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลให้การวางแผน การดำเนินงาน หรือกระบวนการตัดสินใจของกรมทางหลวงในหลายๆ เกิดปัญหาอยู่เสมอ โดยมักเป็นผลจากความไม่ชัดเจนหรือการทับซ้อนของกฎระเบียบ



เหล่านั้น เพื่อที่จะลดปัญหาเหล่านี้ กรมทางหลวงควรมุ่งเน้นแก้ไขปัญหาด้านกฎระเบียบอย่างเร่งด่วน ซึ่งอาจต้องอาศัยความร่วมมือของหน่วยงานอื่นๆ ด้วย

ทั้งนี้ T-02 ถือเป็น อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางการเมือง (Threat by Politic) และสภาพแวดล้อมทางกฎหมาย (Threat by Law)

(3) T-03 การขยายตัวของเมือง จำนวนประชากรในพื้นที่ รูปแบบการใช้ที่ดิน และพฤติกรรมการเดินทาง ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและคาดการณ์ได้ยาก

ด้วยผลกระทบจากกระแสโลกยุคใหม่ และผลของการกำหนดผังเมืองหรือแผนการพัฒนาเมืองที่ขาดความชัดเจนหรือการบังคับใช้อย่างจริงจัง ส่งผลให้พื้นที่เมืองหรือพื้นที่อาศัยต่างๆ เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทั้งในเนื่องการขยายตัวของเขตเมือง จำนวนประชากรในพื้นที่ รูปแบบการใช้ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงไป และพฤติกรรมการเดินทางต่างๆ โดยมักคาดการณ์หรือควบคุมได้ยาก โดยสถานการณ์ทั้งหมดที่กล่าวมาล้วนกลายเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้ความสามารถของสายทางที่มีอยู่ รวมถึงแผนการดำเนินงานต่างๆ ของกรมทางหลวงในส่วนของการก่อสร้างสายทาง การปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพ อาจไม่สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปเกินกว่าที่คาดการณ์ไว้

การสนับสนุนให้ถนนเป็นหนึ่งในตัวชี้้นำการพัฒนาเมืองร่วมกับการกำหนดผังเมือง ถือเป็นความท้าทายของกรมทางหลวงที่ต้องอาศัยการทำงานร่วมกับหน่วยงานหลายๆ ฝ่าย

ทั้งนี้ T-03 ถือเป็น อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Threat by Social) และอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางกฎหมาย (Threat by Law)

(4) T-04 การบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ใช้ทาง ประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้ใช้ทางในปัจจุบันมีพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปจากอดีตค่อนข้างมาก และเป็นทิศทางที่ดูเป็นอันตรายมากกว่าแต่ก่อน ทั้งในเรื่องของพฤติกรรมที่ขับรถเร็ว การไม่เคารพกฎหมายจราจร การมีอารมณ์ร้อน ความสามารถในการรอคอยที่สั้นลง และความอดทนอดกลั้นที่น้อยลง ล้วนกลายเป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีปริมาณและความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นจนอยู่ในระดับอันตราย นอกจากนี้การเข้ามาใช้เขตทางของกรมทางหลวงอย่างเกินขอบเขต ไม่คำนึงถึงความเหมาะสม หรือไม่รับผิดชอบ โดยหน่วยงานรัฐหรือภาคเอกชน ก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ส่งผลกระทบทั้งในเรื่องความปลอดภัยและการดำเนินงานส่วนอื่นๆ ของกรมทางหลวง

การแก้ไขปัญหาข้างต้นไม่สามารถดำเนินการได้โดยกรมทางหลวงเพียงหน่วยงานเดียว แต่จำเป็นต้องเกิดจากความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องทั้งหมดอย่างบูรณาการ และต่อเนื่อง อันถือเป็นความท้าทายที่จำเป็นของกรมทางหลวงที่ต้องผลักดันให้เป็นวาระที่เกิดขึ้นร่วมกัน

ทั้งนี้ T-04 ถือเป็น อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Threat by Social) และอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางกฎหมาย (Threat by Law)



(5) T-05 ความเข้มแข็งของเครือข่ายภาคประชาชนในมิติต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตื่นตัวในเรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อม

การรวมตัวของประชาชนหรือผู้ใช้งานทั้งในระดับชุมชนขนาดเล็กไปจนถึงระดับประเทศมีความเข้มแข็งมากขึ้นทั้งในเชิงโครงสร้าง การหาข้อมูล การกระจายข่าว การได้รับการสนับสนุน และรูปแบบของการแสดงออก ส่งผลให้การกดดันที่เกิดขึ้นจากภาคประชาชนสามารถส่งผลกระทบต่อกรมทางหลวงได้อย่างมีนัยสำคัญมากกว่าแต่ก่อน เช่น การเกิดกระแสต่อต้านที่อาจนำไปสู่ความล่าช้า การหยุดชะงัก หรือการยกเลิก โครงการต่างๆ ได้

ดังนั้นการดำเนินงานต่างๆ ที่ต้องมีความระมัดระวังสูง หรือมีขั้นตอนการทำงานที่มากยิ่งขึ้น รวมถึงการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องแก่ประชาชนหรือผู้ใช้งาน จึงกลายเป็นความท้าทายต่อกรมทางหลวงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ทั้งนี้ T-05 ถือเป็น อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Threat by Social)

(6) T-06 ภัยพิบัติทางธรรมชาติภายในประเทศที่เกิดบ่อยขึ้น และทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น

ปัญหาภัยแล้งและปัญหาอุทกภัยขนาดเล็กและขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นเป็นประจำในพื้นที่ต่างๆ ทั่วทั้งประเทศ มักทำให้นักชนเกิดการขาดเสียหายอยู่บ่อยครั้ง อันส่งผลเสียต่อกรมทางหลวงให้เกิดภาระด้านกำลังคนและงบประมาณ ในการเข้ามามีจัดการบำรุงรักษาซ่อมแซมถนนให้มีสภาพกลับมาดีดังเดิม นอกจากนี้ยังส่งอาจผลเสียต่อภาพลักษณ์ของกรมทางหลวงอีกด้วย ในกรณีที่มีการเข้าบำรุงรักษามีความล่าช้ากว่าที่ควรจะเป็น

การแก้ไขปัญหาคือจุดเริ่มต้น คือ การปรับเปลี่ยนการออกแบบก่อสร้างให้ถนนสามารถรองรับปัญหาภัยแล้งและปัญหาอุทกภัยต่างๆ ได้ เป็นความท้าทายของกรมทางหลวง

ทั้งนี้ T-06 ถือเป็น อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางสิ่งแวดล้อม (Threat by Environment)

(7) T-07 ปริมาณรถบรรทุกบนถนนที่เพิ่มมากขึ้น

การสนับสนุนการพัฒนาระบบระบบโลจิสติกส์และการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้มีปริมาณรถบรรทุกสินค้าขนาดต่างๆ มากขึ้นบนระบบโครงข่ายถนนของประเทศ แต่จากการที่รถเหล่านี้มีน้ำหนักบรรทุกที่มากกว่ารถโดยสารปกติทั่วไป ย่อมส่งผลให้ถนนเกิดความเสียหายได้ง่ายและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ด้วยขนาดของรถบรรทุกที่มีขนาดใหญ่หรือมีรูปร่างที่แตกต่างไปจากรถโดยสารปกติย่อมส่งผลให้กรณีที่เกิดการเกิดอุบัติเหตุอาจมีความเสียหายและรุนแรงมากยิ่งขึ้นกว่าปกติ เหตุการณ์ทั้งหมดข้างต้นล้วนเป็นเหตุให้กรมทางหลวงต้องมีต้นทุนและภาระในการดำเนินงานที่มากขึ้นอันจะกลายเป็นภาระสะสมในระยะยาว ดังนั้นกรมทางหลวงจึงมีความท้าทายในเรื่องการจัดให้มีถนนสำหรับรถบรรทุกที่สามารถควบคุมการเข้าออกและจัดเก็บค่าธรรมเนียมการเดินทางได้ โดยการกำหนดให้รถบรรทุกต้องวิ่งบนถนนที่จัดให้เท่านั้น เพื่อกรมทางหลวงจะสามารถนำเงินที่เก็บได้มาใช้ในการบำรุงรักษาสภาพผิวทางให้ได้อย่างต่อเนื่อง รวมถึงลดอัตราและความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยลง

ทั้งนี้ T-07 ถือเป็น อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (Threat by Economic) และอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมทางสังคม (Threat by Social)



บทที่ 4

แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง

พ.ศ. 2560 – 2564

4.1 วิสัยทัศน์

“ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ”

วิสัยทัศน์ของกรมทางหลวงแฝงไว้ด้วยมิติการดำเนินงานด้านงานทางใน 4 มิติ ได้แก่ มิติของระบบทางหลวงที่สะดวก มิติของระบบทางหลวงที่ปลอดภัย มิติของระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง และมิติของการพัฒนาระบบบริหารองค์กร โดยความหมายของการดำเนินงานด้านงานทางในแต่ละมิติมีรายละเอียดดังนี้

(1) มิติของระบบทางหลวงที่สะดวก

การมีระบบทางหลวงซึ่งมีคุณภาพตามมาตรฐานที่ทันสมัย สู่การสร้างความสะดวกสบายในมิติต่างๆ เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การพัฒนาคุณภาพชีวิต และการเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ ทั้งนี้สามารถแบ่งมิติความสะดวกของระบบทางหลวงได้ดังนี้

- ระบบทางหลวงที่เข้าถึง (Accessibility) ได้ง่ายและสะดวก โดยประชาชนและผู้ใช้ทาง เพื่อยกระดับคุณภาพการดำเนินชีวิตและการดำเนินธุรกิจ
- ระบบทางหลวงที่คล่องตัว (Mobility) อย่างสมดุลทั้งระบบ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการเดินทางขนส่ง ซึ่งมีระยะเวลาการเดินทางที่เชื่อถือได้
- ระบบทางหลวงที่มีระดับการให้บริการ (Serviceability) อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา เพื่อให้สามารถใช้งานระบบทางหลวงได้เต็มศักยภาพ
- ระบบทางหลวงที่มีการใช้เทคโนโลยีและเทคโนโลยีดิจิทัล (Technology and Digital Technology) เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการแก่ ผู้ใช้ทาง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชน
- ระบบทางหลวงที่มีความสวยงาม สอดรับกับวัฒนธรรมในพื้นที่ เป็นมิตรกับสังคม และสิ่งแวดล้อม (Sustainability) เพื่อความพึงพอใจสูงสุดของผู้ใช้บริการ และประชาชน

(2) มิติของระบบทางหลวงที่ปลอดภัย

การมีระบบทางหลวงที่ปลอดภัย (Safety) ที่ดีต่อผู้ใช้บริการ ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อันเป็นไปตามมาตรฐานที่ทันสมัย ทั้งในเชิงโครงสร้างทางกายภาพของระบบทางหลวง อุปกรณ์ที่ติดตั้งบนระบบทางหลวง การอำนวยความสะดวก รวมถึงการสร้างจิตสำนึกและค่านิยมด้านความปลอดภัย เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ผู้ใช้ทาง และลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ

(3) มิติของระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง

การมีระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) กับมิติความต้องการของประเทศในด้านต่างๆ ได้แก่

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

(4) มิติของการพัฒนาระบบบริหารองค์กร

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

การประเมินความสำเร็จสำหรับวิสัยทัศน์ของกรมทางหลวง ได้กำหนดรูปแบบการประเมินตามมิติสำคัญที่ปรากฏในวิสัยทัศน์ทั้ง 4 มิติ ร่วมกับการประเมินภาพรวมทั้งหมด หรือมิติที่ 5 ได้แก่ มิติของระบบทางหลวงในภาพรวม ดังนั้น ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายระดับวิสัยทัศน์ของกรมทางหลวงจึงมีทั้งหมด 5 ตัวชี้วัด ได้แก่

- (1) อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก
(หน่วย : กิโลเมตร/ชั่วโมง)
- (2) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
(หน่วย : จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน)
- (3) เวลาที่ประหยัดได้จากการเดินทางบนระบบทางหลวงสายหลัก
(หน่วย : นาที)



(4) คะแนนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของประเทศไทย โดย World Economic Forum

(หน่วย : คะแนน (1-7))

(5) คะแนนรวมการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ

(หน่วย : ร้อยละ)

รายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จระดับวิสัยทัศน์แสดงอยู่ในตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายระดับวิสัยทัศน์

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ค่าเป้าหมาย					
		ข้อมูล ฐาน	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.
			2560	2561	2562	2563	2564
(1)	อัตราการเคลื่อนตัวของรถ บนระบบทางหลวงสายหลัก	75 (2559)	75.5	76	76.5	77	77.5
	หน่วย : กิโลเมตร/ชั่วโมง						
(2)	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบน ระบบทางหลวงในความรับผิดชอบ ของกรมทางหลวง	9.54 (2558)	8.58	7.72	6.95	6.26	5.63
	หน่วย : จำนวนผู้เสียชีวิต ต่อประชากรหนึ่งแสนคน						
(3)	เวลาที่ประหยัดได้จากการเดินทางบน ระบบทางหลวงสายหลัก	2.5 (2558)	5	7.5	10	12.5	15
	หน่วย : นาที						
(4)	คะแนนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน ทางถนนของประเทศไทย โดย World Economic Forum	4.4 (2558 /2559)	4.5	4.6	4.7	4.8	4.9
	หน่วย : คะแนน (1-7)						
(5)	คะแนนรวมการประเมินส่วนราชการ ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพ ในการปฏิบัติราชการ	80 (2559)	81	82	83	83.5	84
	หน่วย : ร้อยละ						



4.2 พันธกิจ

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

4.3 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 |

4.4 วัฒนธรรม

“D O H”

- (1) Deliver Good Service to People
: มุ่งให้เกิดการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน
- (2) Obligate Governance and Sustainability
: ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและความยั่งยืน
- (3) Hold Accountability for Interests of Nation and People
: คงไว้ซึ่งความรับผิดชอบต่อผลประโยชน์ของชาติและประชาชน



4.5 เป้าหมายการให้บริการ

- (1) การพัฒนาระบบทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัว เพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุลและสมบูรณ์
- (2) การพัฒนาและบำรุงรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวงที่รวดเร็ว ครอบคลุม และทันต่อสถานการณ์
- (3) การควบคุมและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ
- (4) การพัฒนาระบบบริการจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเชื่อมโยงความสมดุลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานแห่งความพอเพียง

4.6 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย กลยุทธ์

4.6.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1

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

(1) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) มีระบบทางหลวงที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทาง การขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และการพัฒนาประเทศ ด้วยการพัฒนาโครงข่ายของระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมต่อได้อย่างสมบูรณ์
- 2) มีระบบทางหลวงที่คล่องตัวเพื่อสนับสนุนการเดินทางขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ด้วยการติดตามและแก้ไขสมรรถนะของระบบทางหลวงอย่างต่อเนื่อง
- 3) มีการส่งเสริมการพัฒนาระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความเข้าใจและผสมผสานความร่วมมือกับท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน ในขั้นตอนการพัฒนาโครงการ
- 4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพของกระบวนการพัฒนาระบบทางหลวงอย่างต่อเนื่อง ด้วยการวิจัย นวัตกรรม มาตรฐาน ข้อกำหนด เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการและพอเพียง

(2) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- 1) ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือ ทางหลวงสัมปทาน
(หน่วย : ร้อยละ)
- 2) ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษ
(หน่วย : ร้อยละ)



- 3) สัดส่วนประชากรที่เข้าถึงการเดินทางรูปแบบอื่น ได้ภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 4) ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP พิจารณาแยกองค์ประกอบเฉพาะการขนส่งบนระบบ
ทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 5) ความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)

ตารางที่ 4-2 แสดงรายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

ตารางที่ 4-2 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ค่าเป้าหมาย					
		ข้อมูล ฐาน	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.
			2560	2561	2562	2563	2564
(1)	ความสำเร็จการพัฒนาและปรับปรุง ทางหลวงแผ่นดิน และ/หรือ ทางหลวงสัมปทาน ตามแผนงาน	80 (2559)	82	84	86	88	90
	หน่วย : ร้อยละ						
(2)	ความสำเร็จการพัฒนาและปรับปรุง ทางหลวงพิเศษตามแผนงาน	50 (2559)	60	65	70	80	90
	หน่วย : ร้อยละ						
(3)	สัดส่วนประชากรที่เข้าถึงการเดินทาง รูปแบบอื่น ได้ภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมง	76 (2558)	78	79	80	81	82
	หน่วย : ร้อยละ						
(4)	ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP พิจารณา แยกองค์ประกอบเฉพาะการขนส่ง บนระบบทางหลวง	4.4 (2559)	4.3	4.3	4.3	4.2	4.0
	หน่วย : ร้อยละ						
(5)	ความพึงพอใจของของผู้เกี่ยวข้องในด้าน การพัฒนาระบบทางหลวง	78 (2559)	79	80	82	83	85
	หน่วย : ร้อยละ						



(3) กลยุทธ์

- 1) กลยุทธ์ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
- 2) กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
- 3) กลยุทธ์ 1.3 เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) กลยุทธ์ 1.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจ ออกแบบ การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม
- 5) กลยุทธ์ 1.5 พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด ด้านงานทาง ทั้งใน ด้านออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ
- 6) กลยุทธ์ 1.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนา ระบบทางหลวง

(4) วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

- 1) กลยุทธ์ 1.1
พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
 1. เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินที่เข้าถึงและเชื่อมโยงได้อย่างสะดวก
 2. เพื่อพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เชื่อมโยงสู่ทุกภูมิภาค
 3. เพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและที่พักริมทางของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐาน
- 2) กลยุทธ์ 1.2
พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
 1. เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมโยง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ เขตเศรษฐกิจพิเศษ
 2. เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมโยง เพื่อสนับสนุนการพัฒนา แหล่งท่องเที่ยว
 3. เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมโยง เพื่อสนับสนุนด่านและการค้า ชายแดน
 4. เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมโยง เพื่อสนับสนุนความมั่นคง ของชาติ



3) กลยุทธ์ 1.3

เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1. เพื่อพัฒนาและแก้ไขสมรรถนะของโครงข่ายระบบทางหลวง ให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง
2. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายหลวงกับการเดินทางขนส่งรูปแบบอื่นๆ
3. เพื่อสนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานในการเดินทางและขนส่งทางถนนได้อย่างคุ้มค่า

4) กลยุทธ์ 1.4

พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

1. เพื่อส่งเสริมการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและจัดการระบบทางหลวงผ่านความร่วมมือรูปแบบต่างๆ
2. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการออกแบบโครงสร้างและภูมิทัศน์ของระบบทางหลวงที่สอดคล้องกับความต้องการ สภาพแวดล้อม และวัฒนธรรมท้องถิ่น
3. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านกรรมสิทธิ์ที่ดินให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงการ
4. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเข้าใจและลดผลกระทบ

5) กลยุทธ์ 1.5

พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด ด้านงานทาง ทั้งในด้านออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ

1. เพื่อพัฒนา ปรับปรุง แก้ไข มาตรฐาน ข้อกำหนด ทั้งในด้านการออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา อำนวยความปลอดภัย และการให้บริการ ให้มีความทันสมัยและรองรับความท้าทายในอนาคต

6) กลยุทธ์ 1.6

พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง

1. เพื่อสร้างงานวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านการพัฒนาระบบทางหลวงอย่างบูรณาการและสามารถปฏิบัติได้จริง
2. เพื่อพัฒนานวัตกรรมด้านการพัฒนาระบบทางหลวงด้วยตนเอง
3. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเทคโนโลยีในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง



4. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ การสื่อสารสำหรับการพัฒนาระบบทางหลวง
5. เพื่อยกระดับและเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการพัฒนาระบบทางหลวงร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4.6.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2

การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

(1) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) มีระบบทางหลวงที่รักษาระดับการให้บริการที่ดี ด้วยการบำรุงรักษาระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง
- 2) มีการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตามมาตรฐาน และการพัฒนารูปแบบการให้บริการที่ทันสมัย
- 3) มีการส่งเสริมการรักษาระดับการให้บริการ ภูมิทัศน์ ไหล่ทาง ทางเท้า ของระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความร่วมมือจากท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน
- 4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพการรักษาระดับการให้บริการอย่างต่อเนื่อง ด้วยการวิจัย นวัตกรรม เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการและพอเพียง

(2) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- 1) ระยะทางของทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลัก ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 3.5 ม./กม.
(หน่วย : ร้อยละ)
- 2) ระยะทางของทางหลวงพิเศษ ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 2.5 ม./กม.
(หน่วย : ร้อยละ)
- 3) ระยะทางของทางหลวงภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางไม่เกิน 4.5 ม./กม.
(หน่วย : ร้อยละ)
- 4) จำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนด ที่ลดลง เมื่อเทียบกรณีฐาน
(หน่วย : ร้อยละ)
- 5) ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยของผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)



รายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ แสดงอยู่ในตารางที่ 4-3

ตารางที่ 4-3 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ค่าเป้าหมาย					
		ข้อมูล ฐาน	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.
			2560	2561	2562	2563	2564
(1)	ระยะทางของทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานสายหลักที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 3.5 ม./กม.	82 (2559)	82	82	84	86	88
	หน่วย : ร้อยละ						
(2)	ระยะทางของทางหลวงพิเศษที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 2.5 ม./กม.	90 (2559)	91	92	93	94	95
	หน่วย : ร้อยละ						
(3)	ระยะทางของทางหลวงภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวงที่มีดัชนีความขรุขระสากล (IRI) ของผิวทางไม่เกิน 4.5 ม./กม.	92 (2559)	92	92.5	93	93.5	94
	หน่วย : ร้อยละ						
(4)	จำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดที่ลดลง เมื่อเทียบกรณีฐาน	- (2560)	-	10	20	40	60
	หน่วย : ร้อยละ						
(5)	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยของผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง	78 (2559)	79	80	82	83	85
	หน่วย : ร้อยละ						



(3) กลยุทธ์

- 1) กลยุทธ์ 2.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง
- 2) กลยุทธ์ 2.2 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง
- 3) กลยุทธ์ 2.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง
- 4) กลยุทธ์ 2.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ
- 5) กลยุทธ์ 2.5 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน
- 6) กลยุทธ์ 2.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษา และการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง

(4) วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

- 1) กลยุทธ์ 2.1
พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง
 1. เพื่อบำรุงรักษาผิวทางของระบบทางหลวงให้มีความเรียบร้อยสม่ำเสมอตามมาตรฐาน
 2. เพื่อซ่อมแซมระบบทางหลวงให้ปราศจากหลุมบ่อ
- 2) กลยุทธ์ 2.2
พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง
 1. เพื่อฟื้นฟูทางหลวงที่เสียหายจากภัยพิบัติได้อย่างรวดเร็ว
 2. เพื่อพัฒนาระบบระบายน้ำ ระบบป้องกัน การกัดเซาะ
 3. เพื่อแก้ไขปัญหาทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติอย่างยั่งยืน
- 3) กลยุทธ์ 2.3
พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง
 1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของสถานีตรวจสอบน้ำหนักให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมาตรฐานสากล
 2. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการตรวจสอบและการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะให้ทันสมัยและเป็นมาตรฐานสากล
 3. เพื่อตรวจจับยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนด



4) กลยุทธ์ 2.4**พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ**

1. เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้งานและประชาชนในด้านการจราจรและระหว่างการเดินทาง
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้ให้บริการบนระบบทางหลวง
3. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการสำหรับการขออนุญาต

5) กลยุทธ์ 2.5**พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน**

1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทาง และทางเท้า
2. เพื่อสร้างเครือข่ายภาคประชาชนในการเฝ้าระวังและสังเกตการณ์ความผิดปกติต่างๆ บนระบบทางหลวง
3. เพื่อสร้างเครือข่ายรักษาทะเลทางหลวงเพื่อสร้างความรู้สึกร่วมกันและเป็นเจ้าของทางหลวงร่วมกัน

6) กลยุทธ์ 2.6**พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง**

1. เพื่อสร้างงานวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง อย่างบูรณาการและสามารถปฏิบัติได้จริง
2. เพื่อพัฒนานวัตกรรมด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวงด้วยตนเอง
3. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเทคโนโลยีในการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง
4. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสารสำหรับการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง
5. เพื่อยกระดับและเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง

4.6.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3**

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ



(1) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) มีระบบทางหลวงที่ปลอดภัย ด้วยการแก้ไขควบคุมตามมาตรฐานที่ดีและต่อเนื่อง
- 2) มีความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ทันสมัย ด้วยการพัฒนาระบบจราจร ระบบควบคุม และระบบดัชนีประเมินความปลอดภัย อย่างต่อเนื่อง
- 3) มีการส่งเสริมความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการส่งเสริมค่านิยมและความเข้าใจด้านความปลอดภัยกับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ
- 4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ต่อเนื่อง ด้วยการวิจัยนวัตกรรม เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการและพอเพียง

(2) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- 1) ความสำเร็จของการดำเนินการนำดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพมาใช้กับระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 2) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
(หน่วย : จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน)
- 3) จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
(หน่วย : จำนวนครั้งอุบัติเหตุ ต่อ การเดินทาง 1 ล้านกิโลเมตร)
- 4) อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงบริเวณจุดอันตรายบนระบบทางหลวงซึ่งได้รับการแก้ไขเมื่อเทียบกรณีฐานในปีก่อนหน้า
(หน่วย : ร้อยละ)
- 5) ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยบนทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)

ตารางที่ 4-4 แสดงรายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย

(3) กลยุทธ์

- 1) กลยุทธ์ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- 2) กลยุทธ์ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- 3) กลยุทธ์ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ



- 4) กลยุทธ์ 3.4 พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่านิยม วินัย ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง
- 5) กลยุทธ์ 3.5 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง
- 6) กลยุทธ์ 3.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวก บนระบบทางหลวง

ตารางที่ 4-4 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ค่าเป้าหมาย					
		ข้อมูล ฐาน	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.
			2560	2561	2562	2563	2564
(1)	ความสำเร็จของการดำเนินการนำดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพมาใช้กับระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	20 (2559)	30	40	60	80	100
	หน่วย : ร้อยละ						
(2)	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	3.29 (2559)	2.96	2.66	2.39	2.15	1.94
	หน่วย : จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน						
(3)	จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	6.35 (2559)	4.72	4.55	4.39	4.23	4.07
	หน่วย : ร้อยละ						
(4)	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงบริเวณจุดอันตรายบนระบบทางหลวงซึ่งได้รับการแก้ไข เมื่อเทียบกรณีฐานในปีก่อนหน้า	10 (2559)	ลดลง 12	ลดลง 14	ลดลง 16	ลดลง 18	ลดลง 20
	หน่วย : ร้อยละ						
(5)	ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยบนทางหลวง	78 (2559)	79	80	82	83	85
	หน่วย : ร้อยละ						



(4) วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

1) กลยุทธ์ 3.1

พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

1. เพื่อพัฒนาตัวชี้วัดสำหรับประเมินความปลอดภัยด้านกายภาพของระบบทางหลวง
2. เพื่อป้องกันและปรับปรุงปัจจัยที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
3. เพื่อติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยตามหลักเกณฑ์มาตรฐาน

2) กลยุทธ์ 3.2

พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

1. เพื่อติดตามและวิเคราะห์จุดเสี่ยงบนทางระบบทางหลวง
2. เพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก

3) กลยุทธ์ 3.3

พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทางไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ

1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการและกฎระเบียบในการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการและกฎระเบียบในการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวง
3. เพื่อส่งเสริมการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า

4) กลยุทธ์ 3.4

พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่านิยม วินัยด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

1. เพื่อประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่เข้าถึงและตรงจุด
2. เพื่อสนับสนุนการบูรณาการความปลอดภัยบนระบบทางหลวงทั้งในด้านการกฎระเบียบ วินัย ค่านิยม การศึกษา กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

5) กลยุทธ์ 3.5

พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง

1. พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมติดตามระบบจราจรบนระบบทางหลวง
2. พัฒนาและบำรุงป้ายและสัญลักษณ์บนระบบทางหลวงให้พร้อมใช้งาน
3. พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมติดตามยานพาหนะบนระบบทางหลวง



6) กลยุทธ์ 3.6

พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกภัยบนระบบทางหลวง

1. เพื่อสร้างงานวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการและสามารถปฏิบัติได้จริง
2. เพื่อพัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวงด้วยตนเอง
3. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเทคโนโลยีในด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง
4. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสารสำหรับการอำนวยความสะดวกภัยบนระบบทางหลวง
5. เพื่อยกระดับและเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการอำนวยความสะดวกภัยบนระบบทางหลวง

4.6.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

(1) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) มีความรับผิดชอบต่องานวิจัย ด้วยการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ผ่านแผนงาน โครงการ และกิจกรรมอย่างบูรณาการ
- 2) มีองค์กรที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากร การประชาสัมพันธ์ การจัดการสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีดิจิทัล
- 3) มีองค์กรที่ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาศักยภาพ งานวิจัย นวัตกรรม กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน
- 4) มีความรับผิดชอบต่อผลประโยชน์สาธารณะ ด้วยการดำเนินงานและการจัดการข้อเรียกร้องบนพื้นฐานของความซื่อสัตย์และธรรมาภิบาล

(2) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- 1) ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ (PART)
(หน่วย : ร้อยละ)
- 2) ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติงานประจำปีของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)



- 3) ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 4) ความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริงจากงานวิจัย การพัฒนา รวมถึงการสร้างนวัตกรรมของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 5) ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 6) ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 7) ความสำเร็จของผลการดำเนินงานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)
- 8) ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญต่อภาพลักษณ์และการดำเนินงานของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง
(หน่วย : ร้อยละ)

รายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ แสดงอยู่ในตารางที่ 4-5

(3) กลยุทธ์

- 1) กลยุทธ์ 4.1 พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน โครงการ และกิจกรรม
- 2) กลยุทธ์ 4.2 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัสดุ การบริหารเครื่องจักร การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินงานขององค์กร
- 3) กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร
- 4) กลยุทธ์ 4.4 พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน
- 5) กลยุทธ์ 4.5 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก
- 6) กลยุทธ์ 4.6 พัฒนาและส่งเสริมการจัดการข้อร้องเรียน การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น และระบบบริหารจัดการ บนพื้นฐานของระบบธรรมาภิบาล





ตารางที่ 4-5 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ค่าเป้าหมาย					
		ข้อมูล ฐาน	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.
			2560	2561	2562	2563	2564
(1)	ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจาก การใช้จ่ายงบประมาณ (PART)	70 (2559)	71	72	73	74	75
	หน่วย : ร้อยละ						
(2)	ความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ในการบรรลุเป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติงานประจำปีของ หน่วยงานภายในกรมทางหลวง	60 (2559)	63	66	70	75	80
	หน่วย : ร้อยละ						
(3)	ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตาม แผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและ เทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงานภายใน กรมทางหลวง	78 (2559)	80	82	84	87	90
	หน่วย : ร้อยละ						
(4)	ความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริง จากงานวิจัย การพัฒนา รวมถึง การสร้างนวัตกรรมของหน่วยงานภายใน กรมทางหลวง	50 (2559)	55	60	70	80	90
	หน่วย : ร้อยละ						
(5)	ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตาม แผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบ ของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง	-	50	60	70	75	80
	หน่วย : ร้อยละ						
(6)	ความสำเร็จของการดำเนินการตาม แผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง	78 (2559)	80	82	84	87	90
	หน่วย : ร้อยละ						
(7)	ความสำเร็จของผลการดำเนินงาน ด้านคุณธรรมและความโปร่งใสของ หน่วยงานภายในกรมทางหลวง	100 (2559)	100	100	100	100	100
	หน่วย : ร้อยละ						
(8)	ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ต่อภาพลักษณ์และการดำเนินงานของ หน่วยงานภายในกรมทางหลวง	78 (2559)	80	82	84	87	90
	หน่วย : ร้อยละ						





(4) วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

1) กลยุทธ์ 4.1

พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน โครงการ และกิจกรรม

1. เพื่อพัฒนาแผนงาน นโยบาย และแผนปฏิบัติการด้านงานทาง บนพื้นฐานหลักเศรษฐกิจพอเพียงอย่างบูรณาการ
2. เพื่อส่งเสริมการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงอย่างบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายในและภายนอก
3. เพื่อติดตามค่าเป้าหมายของการดำเนินงานตามแผนงานสู่การสร้างประสิทธิผลได้ตามเป้าหมาย

2) กลยุทธ์ 4.2

พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัสดุ การบริหารเครื่องจักร การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินงานขององค์กร

1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านงบประมาณอย่างถูกต้อง คัดค้าน โปร่งใส และตรวจสอบได้
2. เพื่อยกระดับระบบพัสดุให้มีประสิทธิภาพ ถูกต้อง เป็นแนวทางเดียวกัน และอยู่ในระดับแนวหน้า
3. เพื่อบริหารจัดการเครื่องจักรและอุปกรณ์ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจ
4. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการประชาสัมพันธ์เชิงรุก ให้รวดเร็ว ถูกต้อง ครบถ้วน ถึงกลุ่มเป้าหมาย และต่อเนื่อง
5. เพื่อพัฒนาระบบดำเนินการและการจัดการอาคารสถานที่อย่างมีประสิทธิภาพ

3) กลยุทธ์ 4.3

พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร

1. เพื่อพัฒนา สนับสนุน และเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั่วประเทศ ให้สามารถเชื่อมโยง และเข้าถึงข้อมูลได้สะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
2. เพื่อพัฒนาและเตรียมความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่องค์กร
3. เพื่อเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่บุคลากรของกรมทางหลวง



4) กลยุทธ์ 4.4

พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน

1. เพื่อบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลให้เกิดความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
2. เพื่อพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้มีขีดความสามารถในการปฏิบัติงานตามภารกิจและตามบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป
3. เพื่อพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรการอบรมที่ทันสมัย ครบคลุม และตรงความต้องการ
4. เพื่อส่งเสริมการต่อยอดและถ่ายทอดองค์ความรู้และประสบการณ์การทำงานของบุคลากรกรมทางหลวง
5. เพื่อสนับสนุนบุคลากรของกรมทางหลวงให้เป็นบุคลากรมืออาชีพที่มีความสุข

5) กลยุทธ์ 4.5

พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก

1. เพื่อส่งเสริมงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในภาคปฏิบัติได้จริง
2. เพื่อปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ ให้เกิดความชัดเจนและทันต่อเหตุการณ์
3. เพื่อพัฒนาและปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานให้เกิดความทันสมัย
4. เพื่อสนับสนุนให้เกิดการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกอย่างบูรณาการ

6) กลยุทธ์ 4.6

พัฒนาและส่งเสริมการจัดการข้อร้องเรียน การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น และระบบบริหารจัดการ บนพื้นฐานของระบบธรรมาภิบาล

1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการข้อร้องเรียนจากผู้ใช้ทาง ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
2. เพื่อส่งเสริมและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการผลกระทบจากระบบทางหลวงที่มีต่อประชาชน สังคม และสิ่งแวดล้อม
3. เพื่อประเมินและพัฒนาการใช้งบประมาณ การดำเนินงาน และระบบบริหารจัดการของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง ที่สอดคล้องกับระบบธรรมาภิบาลและหลักเศรษฐกิจพอเพียง



บทที่ 5

ผลผลิตและโครงการประจำปี พ.ศ. 2561

ตามแนวทางการจัดทำงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงมี “ผลผลิต” และ “โครงการ” ภายใต้ความรับผิดชอบทั้งสิ้น 3 ผลผลิต 14 โครงการต่อเนื่อง และ 12 โครงการใหม่ อันถือเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรรปี พ.ศ. 2561

โดย **ผลผลิต** ของกรมทางหลวงทั้ง 3 ผลผลิต ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรรปี พ.ศ. 2561 ได้แก่

- (1) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา
- (2) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา
- (3) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

ส่วน **โครงการต่อเนื่อง** ของกรมทางหลวงทั้ง 14 โครงการ ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรรปี พ.ศ. 2561 ได้แก่

- (1) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- (2) โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก
- (3) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- (4) โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่
- (5) โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค
- (6) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ
- (7) โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน
- (8) โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่
- (9) โครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย
- (10) โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี
- (11) โครงการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวง
- (12) โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ
- (13) โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมให้เอกชนร่วมลงทุน
- (14) โครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน



และสำหรับ **โครงการใหม่** ของกรมทางหลวง 12 โครงการ ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรรปี พ.ศ. 2561 ได้แก่

- (1) โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน
- (2) โครงการส่งเสริมการค้าชายแดน
- (3) โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ
- (4) โครงการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน
- (5) โครงการระบบโครงข่ายคมนาคม
- (6) โครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
- (7) โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร
- (8) โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองน่าอยู่)
- (9) โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน
- (10) โครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน
- (11) โครงการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง
- (12) โครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ

สำหรับรายละเอียดที่สำคัญ ทั้งในเรื่องของรายละเอียดการดำเนินงาน หลักการและเหตุผล/ความหมาย วัตถุประสงค์ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง และกิจกรรมที่อยู่ภายใต้ผลผลิต และ/หรือ โครงการ ของ 3 ผลผลิต 14 โครงการต่อเนื่อง และ 12 โครงการใหม่ อันถือเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรรปี พ.ศ. 2561 มีรายละเอียดแสดงอยู่ในหัวข้อ 5.1 ถึง 5.3 ตามลำดับ



5.1 ผลผลิตของกรมทางหลวง

5.1.1 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

รหัส	: ผ01-61
การดำเนินงาน	: ผลผลิตต่อเนื่องจากปีงบประมาณก่อนหน้า
หลักการและเหตุผล / ความหมาย	: โครงการหรืองานที่ต้องวางแผนพัฒนา เกี่ยวกับงานวิจัย หรืองานวิชาการ งานด้านสิ่งแวดล้อม การจัดการภูมิทัศน์ รวมถึงงานการเงินต่างๆ ซึ่งช่วยส่งเสริมสนับสนุนและหรือเชื่อมโยงกับโครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานทั้งด้านการก่อสร้าง การบำรุงรักษาหรือความปลอดภัย เพื่อการคมนาคม หรือขนส่งรูปแบบต่างๆ
วัตถุประสงค์	: เพื่อสนับสนุนภารกิจหลักและพัฒนาประสิทธิภาพในด้านวิชาการ รวมถึงการบริหารจัดการองค์กร เพื่อสนองตอบต่อผู้ใช้บริการ สิ่งแวดล้อม สังคม และประชาชน ในการขับเคลื่อนหน่วยงานไปสู่วิสัยทัศน์ตามแนวนโยบายของรัฐบาล
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสามารถดำเนินการได้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด มีการใช้ทรัพยากรได้อย่างคุ้มค่า และมีคุณภาพผลงานเทียบเท่าหรือสูงกว่ามาตรฐานสากล
ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	: ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561	: ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้	: กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง



5.1.2 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

- รหัส : ผ02-61
- การดำเนินงาน : ผลผลิตต่อเนื่องจากปีงบประมาณก่อนหน้า
- หลักการและเหตุผล /
ความหมาย : การปรับปรุงซ่อมแซมผิวทางเดิมซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ที่ได้รับความเสียหายหรือชำรุดให้กลับมามีสภาพใช้งานได้ตามเดิม มีความขรุขระน้อยลง มีผิวเรียบสม่ำเสมอเพื่อการสัญจรได้ตามปกติ
- วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกรวดเร็ว ด้วยการซ่อมแซมและบำรุงเส้นทางของโครงข่ายทางหลวงอันถือเป็นบริการขั้นพื้นฐานของรัฐ ทั้งนี้การวัดผลจะประเมินจากความเรียบของผิวทาง ความพึงพอใจของผู้รับบริการ และความคล่องตัวในการเดินทาง
- ประโยชน์ที่
คาดว่าจะได้รับ : ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และสามารถใช้เวลาเร็วได้ตามที่กำหนด บนโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา
- ความเชื่อมโยงกับ
แผนยุทธศาสตร์
กรมทางหลวง : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง
- มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง
- ความเชื่อมโยงกับ
ยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ความเชื่อมโยงกับ
ยุทธศาสตร์
การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนองแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : - กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง
- กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน

-



5.1.3 ผลผลิตโครงการทางหลวงมีความปลอดภัย

- รหัส :** ผ03-61
- การดำเนินงาน :** ผลผลิตต่อเนื่องจากปีงบประมาณก่อนหน้า
- หลักการและเหตุผล / ความหมาย :** การก่อสร้างหรือปรับปรุง รวมถึงจัดหาวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ และเทคนิคอื่นๆ เพื่อลดข้อจำกัดหรือแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและโค้งอันตรายต่างๆ บนโครงข่ายทางหลวง รวมถึงงานที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้ระบบทางหลวงมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น อาทิ งานอำนวยความสะดวกของตำรวจทางหลวง งานอำนวยความสะดวกช่วงเทศกาล รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพป้ายเครื่องหมายจราจร บนทางหลวงอาเซียน เป็นต้น
- วัตถุประสงค์ :** เพื่อลดอุบัติเหตุหรืออันตรายจากการเดินทางและการจราจรบนโครงข่ายทางหลวง โดยจะมีดัชนีชี้วัด คือ จำนวนอุบัติเหตุที่ลดลงและความพึงพอใจของผู้ใช้เส้นทาง
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :**
- ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงบนโครงข่ายทางหลวง
 - ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงบนโครงข่ายทางหลวง
- ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง :** ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ
- มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
- กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
 - กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
 - กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ
- ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :** ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง
- ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 :** ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนองแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ :**
- กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกตำรวจทางหลวง
 - กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนน
 - กิจกรรมป้องกันและอำนวยความสะดวกช่วงเทศกาล
 - กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจรบนทางหลวงอาเซียน



5.2 โครงการ (ต่อเนื่อง) ของกรมทางหลวง

5.2.1 โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ

รหัส	: ค01-61
การดำเนินงาน	: โครงการต่อเนื่องจากปีงบประมาณก่อนหน้า
หลักการและเหตุผล / ความหมาย	: โครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงเพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางถนนที่เกี่ยวข้องกับบริเวณพื้นที่ที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) กำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
วัตถุประสงค์	: เพื่อสนับสนุนด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยวัดผลสำเร็จจากความพึงพอใจของผู้ประกอบการ ผู้ใช้เส้นทาง และประชาชนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงความเร็วเฉลี่ยของสายทางโครงการ
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	: - ช่วยให้การคมนาคมขนส่งทางถนนที่เกี่ยวข้องกับบริเวณพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว - เขตเศรษฐกิจพิเศษได้รับการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม ทำให้พื้นที่เติบโตอย่างยั่งยืน เพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันให้กับประเทศ และช่วยกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค
ความเชื่อมโยงกับ แผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม	: ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ การจัดสรรปี 2561	: ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้	: กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ



5.2.2 โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก

รหัส : ค02-61

การดำเนินงาน : โครงการใหม่ในงบประมาณปัจจุบัน

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : โครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางคมนาคมทางถนน สำหรับขับเคลื่อนระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (จังหวัดชลบุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดระยอง) อันเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของประเทศ และศูนย์กลางอุตสาหกรรม รวมถึงกิจการท่องเที่ยว โดยถือเป็นงานที่ต้องมีส่วนร่วมและบูรณาการร่วมกับหน่วยงานต่างๆ และเชื่อมโยงกับการคมนาคมรูปแบบอื่นๆ (ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ)

วัตถุประสงค์ :

- เพื่อสนับสนุนงานด้านคมนาคมทางถนน และการเชื่อมโยงกับคมนาคมรูปแบบอื่นๆ
- เพื่อสนับสนุนโครงการระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยวัดความสำเร็จด้วยความพึงพอใจ และความคล่องตัวการสัญจรของผู้ประกอบการและประชาชน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

- เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งบนโครงข่ายทางหลวง
- ผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก



5.2.3 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

รหัส	: ค03-61
การดำเนินงาน	: โครงการต่อเนื่องจากปีงบประมาณก่อนหน้า
หลักการและเหตุผล / ความหมาย	: ทางมาตรฐานสูง มีการควบคุมเข้า-ออก ที่สมบูรณ์แบบ สามารถใช้ความเร็วได้สูง บริเวณทางแยกเป็นทางต่างระดับไม่มีสัญญาณไฟจราจร เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองของภูมิภาคต่างๆ ใช้เป็นทางเลือกจากเส้นทางปกติ เพื่อการเดินทาง ขนส่ง หรือท่องเที่ยว โดยเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการใช้ทาง ตามระยะทางที่สัญจร
วัตถุประสงค์	: เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร รวมถึงเป็นทางเลือกให้กับประชาชน นอกจากขนส่งรูปแบบอื่นๆ วัดประสิทธิผล (ศักยภาพ) จากความพึงพอใจ และลดระยะเวลาการเดินทาง รวมถึงความคุ้มค่าในการลงทุน
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	: - ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง - ลดอุบัติเหตุเนื่องจากมีจุดตัดทางร่วมทางแยกน้อย - เป็นทางเลือกจากการคมนาคมรูปแบบอื่นๆ
ความเชื่อมโยงกับ แผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม	: ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ การจัดสรรปี 2561	: ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้	: กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



5.2.4 โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่

รหัส : ค04-61

การดำเนินงาน : โครงการต่อเนื่องจากปีงบประมาณก่อนหน้า

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การปรับปรุงบริเวณทางแยกที่สำคัญหรือทางแยกขนาดใหญ่ให้มีความปลอดภัย รวมถึงการแก้ไขผิวทางที่เสียหายซึ่งเกิดจากรถบรรทุกหนักจอดบริเวณทางร่วมทางแยก ด้วยการปรับปรุงผิวทางและช่องจราจรต่างๆ ให้ได้มาตรฐานเพิ่มขึ้นให้เป็นผิวแบบคอนกรีต รวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์ส่วนควบคุมต่างๆ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้บริเวณทางร่วมทางแยกมีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ผิวถนนมีความเสียหายน้อยลง โดยวัดผลจากจำนวนอุบัติเหตุที่ลดลง รวมถึงความพึงพอใจของผู้ใช้เส้นทางที่ต้องขับผ่านทางร่วมทางแยกที่ได้รับการปรับปรุง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :
- ช่วยให้เกิดความปลอดภัยกว่าสภาพทางเดิม
- ช่วยลดความเสียหายของผิวทางและยืดช่วงเวลาของการบำรุงรักษา

ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง : ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพยากรเส้นทางหลวงอื่นๆ

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่



5.2.5 โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

- รหัส : ค05-61
- การดำเนินงาน : โครงการต่อเนื่องจากปีงบประมาณก่อนหน้า
- หลักการและเหตุผล /
ความหมาย : การซ่อมแซมหรือบูรณะเส้นทางสายหลักหรือสายสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ ที่ได้รับความเสียหายหรือมีผิวทางชำรุด ยากแก่การคมนาคมให้กลับมาใช้งานได้ตามปกติ มีความสะดวกแก่การเดินทาง
- วัตถุประสงค์ : เพื่อบำรุงรักษาทางหลวง 1 หลัก 2 หลัก และ 3 หลัก รวมทั้งโครงข่ายทางหลวงขนาดสี่ช่องจราจรให้กลับมามีสภาพผิวทางตามมาตรฐาน เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทั้งนี้ การวัดผลจะประเมินจากความเรียบของผิวทาง ความพึงพอใจของผู้รับบริการ และความคล่องตัวในการเดินทาง
- ประโยชน์ที่
คาดว่าจะได้รับ :
 - ทำให้ยืดอายุการใช้งานของถนนและลดค่าใช้จ่ายในการบูรณะ
 - ลดต้นทุนค่าขนส่งทางถนน จากการใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ
 - ประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวกรวดเร็ว
- ความเชื่อมโยงกับ
แผนยุทธศาสตร์
กรมทางหลวง : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง
- มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ
 - กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง
- ความเชื่อมโยงกับ
ยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ความเชื่อมโยงกับ
ยุทธศาสตร์
การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค



5.2.6 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ

รหัส : ค06-61

การดำเนินงาน : โครงการต่อเนื่องจากปีงบประมาณก่อนหน้า

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ โดยมีข้อตกลงระหว่าง รฟท. และ ทล. โดยจัดความสำคัญของการก่อสร้างตามค่า Traffic Moment บนทางหลวงสายหลัก รวมถึงหัวเมืองใหญ่ และความสอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ

วัตถุประสงค์ : เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางหลวงกับรางรถไฟ โดยกำหนดใช้ดัชนีชี้วัดคือ จำนวนอุบัติเหตุที่ลดลง รวมถึงความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :
 - ลดอุบัติเหตุจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟซึ่งทำให้สูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน
 - ลดระยะเวลาล่าช้าจากปัญหาจุดตัด ทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลง

ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง : ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ



5.2.7 โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

รหัส	: ค08-61
การดำเนินงาน	: โครงการต่อเนื่องจากปีงบประมาณก่อนหน้า
หลักการและเหตุผล / ความหมาย	: การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ ตั้งแต่การจตุการมสิทธิการขยายเส้นทางให้เป็นสี่ช่องจราจร การก่อสร้างแก้ไข ปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ กทม. ปริมณฑลและเมืองหลัก การก่อสร้างเพื่อ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ รวมถึงการก่อสร้างสะพานและสะพานต่างระดับ อีกด้วย
วัตถุประสงค์	: เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินประเภทต่างๆ ทั้งเส้นทางสายหลักและ เส้นทางสายรอง มีความสะดวกรวดเร็ว โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและ การใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	: - ลดระยะเวลาการเดินทางของประชาชน - เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง
ความเชื่อมโยงกับ แผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อกับการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม
ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ การจัดสรรปี 2561	: ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนองแผนงานบูรณาการ การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้	: - กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน - กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ - กิจกรรมจตุการมสิทธิที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน - กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก - กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2) - กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อบระบบขนส่ง



5.2.8 โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่

รหัส : ค09-61

การดำเนินงาน : โครงการต่อเนื่องจากปีงบประมาณก่อนหน้า

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทาง เพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะพื้นที่ โดยเป็นโครงการขนาดเล็ก มีระยะทางสั้นๆ อาทิ กิจกรรมปรับปรุงย่านชุมชน กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง กิจกรรมก่อสร้าง ปรับปรุงสะพานและอาคารระบายน้ำ เป็นต้น

วัตถุประสงค์ : เพื่อแก้ไขการเดินทางโครงสร้างพื้นฐานเฉพาะถิ่นหนึ่งๆ ได้รับความสะดวกสบายกว่าเดิม โดยพิจารณาจากประสิทธิภาพความพึงพอใจ และความรวดเร็วในการเดินทาง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : เพิ่มความสะดวก คล่องตัว และการเข้าถึง ให้กับชุมชนท้องถิ่น ในการเดินทางขนส่ง
ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ :

- กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน
- กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
- กิจกรรมก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ



5.2.9 โครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย

รหัส : ค10-61

การดำเนินงาน : โครงการต่อเนื่องจากปีงบประมาณก่อนหน้า

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางสัญจรเดิมซึ่งปราศจากเกาะกลาง หรือมีเพียงเส้นแบ่งทิศทางการจราจรไปกลับ หรือมีเกาะสี่ ซึ่งไม่มีความปลอดภัยที่เพียงพอต่อผู้ขับขี่ และการข้ามถนน โดยจะก่อสร้างหรือปรับปรุงเป็นเกาะยก (Raised Median) หรือกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) รวมถึงราวกันอันตราย โดยพิจารณาให้เหมาะสมแต่ละสภาพพื้นที่

วัตถุประสงค์ : เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของการใช้เส้นทาง ลดจำนวนอุบัติเหตุ ลดจำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิต โดยพิจารณาวัตถุประสงค์จากการวัดความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : - ช่วยให้เกิดความปลอดภัยกว่าสภาพทางเดิม
- ลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขับขี่สวนทางกัน

ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง : ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย



5.2.10 โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี

รหัส : ค11-61

การดำเนินงาน : โครงการใหม่ในงบประมาณปัจจุบัน

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีเป็นโครงการสะพานยกระดับ สร้างขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการจราจร เพื่อแยกการจราจรของยานพาหนะที่ต้องการเดินทางระยะไกลออกจากพาหนะที่เดินทางในระยะใกล้ โดยก่อสร้างเพิ่มเติมต่อจากโครงการเดินบนถนนบรมราชชนนี

วัตถุประสงค์ : เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น บนถนนบรมราชชนนีทั้งขาเข้าและขาออก เพื่อแยกการจราจรของยานพาหนะที่ต้องการเดินทางระยะไกลออกจากยานพาหนะที่เดินทางในระยะใกล้

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

- เพิ่มความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทางขนส่งของผู้ใช้บริการบนทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี
- ช่วยลดความหนาแน่นของปริมาณจราจรบนถนนพื้นราบบริเวณสะพานปิ่นเกล้าจนถึงทางแยกตลิ่งชันถนนบรมราช

ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี



5.2.11 โครงการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะบนทางหลวง

รหัส : ค12-61

การดำเนินงาน : โครงการใหม่ในปีงบประมาณปัจจุบัน

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การควบคุม กำกับ ดูแล ตรวจสอบ ติดตามประเมินผลการดำเนินงานเกี่ยวกับงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะของสำนักทางหลวง กองตำรวจทางหลวง แขวงทางหลวง สำนักงานบำรุงทาง หมวดการทางและด่านซึ่งน้ำหนักให้เป็นไปตามเป้าหมายและหลักวิชาการด้วยความถูกต้อง ประหยัด มีประสิทธิภาพ เป็นมาตรฐานเดียวกัน

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การบริการและควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะมีความคล่องตัว เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลยิ่งขึ้น สามารถสนองความต้องการของสังคมและประชาชน รวมถึงการเป็นศูนย์กลางเครือข่ายเชื่อมโยงในการบริหารกำกับและตรวจสอบการดำเนินงานด่านซึ่งน้ำหนัทยานพาหนะทั่วประเทศของกรมทางหลวง และกำหนดนโยบายเชิงรุกร่วมกับหน่วยงานอื่น เพื่อรณรงค์ประชาสัมพันธ์และปลูกจิตสำนึกในการบรรทุกน้ำหนักให้ถูกต้องตามกฎหมาย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

- เพื่อซ่อมแซมปรับปรุงและบำรุงด่านซึ่งน้ำหนักถาวรให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- เพื่อวางแผนการบริหารงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะอย่างเป็นระบบและพิจารณาเสนอการจัดตั้งด่านซึ่งน้ำหนักในพื้นที่ต่างๆ เพื่อให้การดำเนินงานเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- เพื่อกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมาย ทันสมัยและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์



กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะบนทางหลวง

5.2.12 โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

รหัส : ค13-61

การดำเนินงาน : โครงการใหม่ในงบประมาณปัจจุบัน

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : โครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในกรอบความร่วมมือต่างๆ เช่น UN ESCAP, ASEAN Highway Network Development Project, GMS, IMT-GT เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาย่อยทำให้เกิดการคมนาคมที่เชื่อมโยง และส่งเสริม รวมถึงพัฒนาด้านเศรษฐกิจความมั่นคงการค้า และการท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์ : เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม สนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้า การท่องเที่ยว ในภูมิภาค โดยมีดัชนีชี้วัดด้านความพึงพอใจและความสะดวกรวดเร็วของผู้ใช้ทาง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

- เพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ
- ทางหลวงเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น

ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ



5.2.13 โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมให้เอกชนร่วมลงทุน

รหัส : ค14-61

การดำเนินงาน : โครงการต่อเนื่องจากปีงบประมาณก่อนหน้า

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของกรมทางหลวง หรือเรียกว่าการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership หรือ PPP) โดยการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิแก่เอกชนดำเนินกิจการของกรมทางหลวง ทั้งใน การก่อสร้าง การบริหารจัดการ การบำรุงรักษา รวมถึงกิจกรรมด้านอื่นๆ เช่น สิ่งแวดล้อม และสังคม ทั้งนี้ การร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนเป็นการ เพิ่มศักยภาพในการลงทุนโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคที่สามารถถ่ายโอน ความเสี่ยงให้ภาคเอกชน

วัตถุประสงค์ : เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกรมทางหลวง ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามแผนพัฒนาระยะ เร่งด่วน โดยพิจารณาพัฒนาจากจำนวนโครงการที่สามารถเปิดประมูลและดำเนินการ ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐได้

ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ : - ทำให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสำเร็จเป็นรูปธรรมได้เร็วขึ้น โดยลดการ พังพามาตรการภาครัฐ
- เพื่อสร้างมาตรฐานและหลักเกณฑ์ให้เกิดความเป็นธรรมทั้งภาครัฐและ ภาคเอกชน

ความเชื่อมโยงกับ แผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและ สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการ การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน



5.2.14 โครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน

รหัส : ค17-61

การดำเนินงาน : โครงการใหม่ในงบประมาณปัจจุบัน
ที่เกิดจากการยุบรวมโครงการในปีก่อนหน้า

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : ภายใต้สภาวะการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี การดำเนินงานของหน่วยงานย่อมเผชิญกับความท้าทายจำนวนมาก ที่มักทำให้เกิดปัญหาการดำเนินงานในด้านต่างๆ การแก้ไขปัญหาเหล่านี้จำเป็นต้องใช้การวิจัยประยุกต์เชิงลึก การต่อยอดองค์ความรู้ การสร้างและประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี ที่เหมาะสมกับหน่วยงานและการดำเนินงานของกรมทางหลวง เพื่อแก้ไขปัญหา อุปสรรค

วัตถุประสงค์ : พัฒนาโครงการวิจัย โครงการต่อยอดองค์ความรู้ในหน่วยงาน โครงการสร้างนวัตกรรม โครงการประยุกต์ใช้งานนวัตกรรมและเทคโนโลยี ที่สามารถนำผลลัพธ์ที่ได้มาใช้ แก้ไขปัญหาหรือเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของหน่วยงานของกรมทางหลวง ได้จริงและใช้ได้อย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกรมทางหลวงให้สูงขึ้นทั้งด้านของการใช้เวลาที่ลดลง การใช้ทรัพยากรที่ลดลง การมีคุณภาพงานที่มากขึ้น ภายใต้สภาวะการณ์ของการมีภาระงานที่เพิ่มมากขึ้น งบประมาณที่จำกัด และทรัพยากรบุคลากรที่ลดน้อยลง

ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง :

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวง อย่างบูรณาการ
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ 2.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง



- กลยุทธ์ที่ 3.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกภัยบนระบบทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ 4.5 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก

ความเชื่อมโยงกับ
ยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม

: ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนประเด็นยุทธศาสตร์

ความเชื่อมโยงกับ
ยุทธศาสตร์
การจัดสรรปี 2561

: ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการการวิจัยและนวัตกรรม

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้

: กิจกรรมวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาคำเนินงานของหน่วยงาน

หมายเหตุ

“โครงการวิจัยประยุกต์” รหัส ค15 และ “โครงการวิจัยพัฒนา” รหัส ค16
ซึ่งเป็นโครงการในปี พ.ศ. 2560 ของกรมทางหลวง ถูกรวบเป็น
“โครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาคำเนินงานของหน่วยงาน”
รหัส ค17 แทน



5.3 โครงการ (ใหม่) ของกรมทางหลวง

5.3.1 โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน

รหัส	: ค18-61
การดำเนินงาน	: โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน
หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน
วัตถุประสงค์	เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ ส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	- ลดระยะเวลาการเดินทาง - เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง
ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง	: - ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561	: ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้	: กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม การค้า และการลงทุน



5.3.2 โครงการส่งเสริมการค้าชายแดน

รหัส	: ค19-61
การดำเนินงาน	: โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน
หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมการค้าชายแดน
วัตถุประสงค์	เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ ส่งเสริมการค้าชายแดน โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	- ลดระยะเวลาการเดินทาง - เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง
ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง	- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561	: ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้	: กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดน



5.3.3 โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ

รหัส : ค20-61

การดำเนินงาน : โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ลดระยะเวลาการเดินทาง
- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง

ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง : - ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ



5.3.4 โครงการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน

รหัส	: ค21-61
การดำเนินงาน	: โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน
หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน
วัตถุประสงค์	เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	- ลดระยะเวลาการเดินทาง - เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง
ความเชื่อมโยงกับ แผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง	- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ การจัดสรรปี 2561	: ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้	: กิจกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความมั่นคงในชีวิต



5.3.5 โครงการระบบโครงข่ายคมนาคม

รหัส : ค22-61

การดำเนินงาน : โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อสนับสนุนระบบโครงข่ายคมนาคม

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ สนับสนุนระบบโครงข่ายคมนาคม โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ลดระยะเวลาการเดินทาง
- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง

ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง :

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 :

ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ :

กิจกรรมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม



5.3.6 โครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

รหัส : ค23-61

การดำเนินงาน : โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน

หลักการและเหตุผล /
ความหมาย : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ พัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ

ประโยชน์ที่
คาดว่าจะได้รับ :

- ลดระยะเวลาการเดินทาง
- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง

ความเชื่อมโยงกับ
แผนยุทธศาสตร์
กรมทางหลวง :

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

ความเชื่อมโยงกับ
ยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ความเชื่อมโยงกับ
ยุทธศาสตร์
การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและปัจจัยพื้นฐาน



5.3.7 โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร

รหัส	: ค24-61
การดำเนินงาน	: โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน
หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร
วัตถุประสงค์	เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจ และการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	- ลดระยะเวลาการเดินทาง - เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง
ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง	: - ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561	: ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้	: กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและปัจจัยพื้นฐาน



5.3.8 โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองน่าอยู่)

รหัส	: ค25-61
การดำเนินงาน	: โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน
หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองน่าอยู่)
วัตถุประสงค์	เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองน่าอยู่) โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจ และการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	- ลดระยะเวลาการเดินทาง - เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง
ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง	- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561	: ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้	: กิจกรรมยกระดับการบริหารจัดการเมืองน่าอยู่



5.3.9 โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน

รหัส : ค26-61

การดำเนินงาน : โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :
- ลดระยะเวลาการเดินทาง
- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง

ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง :
- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน



5.3.10 โครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

รหัส	: ค27-61
การดำเนินงาน	: โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน
หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน
วัตถุประสงค์	เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ ส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	- ลดระยะเวลาการเดินทาง - เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง
ความเชื่อมโยงกับ แผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง	: - ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม
ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ การจัดสรรปี 2561	: ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการ เสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้	: กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน



5.3.11 โครงการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

รหัส : ค28-61

การดำเนินงาน : โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อส่งเสริมศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :
- ลดระยะเวลาการเดินทาง
- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง

ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง :
- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561 : ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมพัฒนาปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน



5.3.12 โครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ

รหัส	: ค29-61
การดำเนินงาน	: โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน
หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ
วัตถุประสงค์	เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	- ลดระยะเวลาการเดินทาง - เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง
ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง	: - ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ - กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรรปี 2561	: ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในส่วนของแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้	: - กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง - กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค



บทที่ 6

การประเมินผลแผนปฏิบัติการ ตามแผนปฏิบัติการ 4 ปี ของกรมทางหลวง

การประเมินผลสัมฤทธิ์ (Results) ของแผนปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 แบ่งการประเมินออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

- (1) การประเมินผลผลิต (Output) ที่เน้นการพิจารณาผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นทันที ณ เวลาที่เสร็จสิ้นการดำเนินโครงการหรือกิจกรรม
- (2) การประเมินผลกระทบ (Impact) ซึ่งพิจารณาผลสัมฤทธิ์ของโครงการหรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นต่อเนื่องจากผลผลิต
- (3) การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) มุ่งพิจารณาผลสัมฤทธิ์ของโครงการหรือกิจกรรมในระยะยาว





6.1 ผลผลิต (Output) ของโครงการ

การประเมิน **ผลผลิต (Output)** ของโครงการ คือ การประเมินผลสัมฤทธิ์ (Results) ของแผนปฏิบัติการ ที่พิจารณาผลที่เกิดขึ้นทันที หรือผลโดยตรงที่ปรากฏ เมื่อการดำเนินโครงการต่างๆ ของกรมทางหลวงได้เสร็จสิ้นลง สำหรับการประเมินผลผลิต (Output) ของกรมทางหลวงตามแผนปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 จะแบ่งการประเมินออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่

- (1) การประเมินผลผลิตเชิงปริมาณ
- (2) การประเมินผลผลิตเชิงคุณภาพ
- (3) การประเมินผลผลิตเชิงเวลา
- (4) การประเมินผลผลิตเชิงต้นทุน

ทั้งนี้ รายละเอียดของตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายสำหรับการประเมินผลผลิตทั้ง 4 ด้าน ของ 3 ผลผลิต 14 โครงการต่อเนื่อง และ 12 โครงการใหม่ ของกรมทางหลวงภายใต้ ยุทธศาสตร์การจัดสรรปี พ.ศ. 2561 เมื่อพิจารณาเทียบกับปีฐาน (พ.ศ. 2559) แสดงอยู่ในตารางที่ 6-1 ถึงตารางที่ 6-29

ตารางที่ 6-1 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

การประเมิน ผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	จำนวนรายการที่ดำเนินงานแล้วเสร็จ	รายการ	150	371	631	661	692	724
เชิงคุณภาพ	รายการที่ดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค





ตารางที่ 6-2 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	ระยะทางโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา	กิโลเมตร	67,923	68,936	68,936	68,936	68,936	68,936
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษาให้มีดัชนีความซรุขระสากล (IRI) ของผิวทางเฉลี่ยไม่เกิน 3.5	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง

ตารางที่ 6-3 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข	แห่ง	1,000	1,586	2,044	2,500	2,500	2,500
เชิงคุณภาพ	จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไขอย่างมีคุณภาพ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง และกลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ





ตารางที่ 6-4 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ

การประเมิน ผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	กิโลเมตร	101.258	285.630	404.589	500	500	500
	จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ดำเนินการเพื่อก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	ราย	50	150	300	300	300	300
เชิงคุณภาพ	ทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษได้รับการพัฒนา ก่อสร้าง และปรับปรุง ตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

ตารางที่ 6-5 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

การประเมิน ผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวง รองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	กิโลเมตร	50	-	275.812	275.812	275.812	275.812
เชิงคุณภาพ	ทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกได้รับการ พัฒนา ก่อสร้าง และปรับปรุง ตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง





ตารางที่ 6-6 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	กิโลเมตร	100	292	292	292	561	561
	จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ดำเนินการเพื่อก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	ราย	1,000	4,233	10,000	10,000	10,000	10,000
เชิงคุณภาพ	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้รับการพัฒนา ก่อสร้าง และปรับปรุง ตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค

ตารางที่ 6-7 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	จำนวนทางแยกที่ได้รับการปรับปรุง	แห่ง	15	42	98	106	65	48
เชิงคุณภาพ	ทางแยกขนาดใหญ่ที่ได้รับการเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง และกลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ





ตารางที่ 6-8 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	กิโลเมตร	500	895.804	1,000.667	450	450	450
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคได้รับการบูรณะตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง

ตารางที่ 6-9 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	จำนวนสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ	แห่ง	5	14	21	21	21	20
เชิงคุณภาพ	จุดตัดทางรถไฟที่ได้รับการเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง และกลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ





ตารางที่ 6-10 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	กิโลเมตร	250	555.071	765.903	400	400	400
	จำนวนสะพานและทางต่างระดับที่ดำเนินการก่อสร้าง	แห่ง	10	20	27	8	8	8
	จำนวนก่อสร้างทางและสะพานที่ดำเนินการในพื้นที่ตัวเมือง	แห่ง	3	6	10	4	4	4
	ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างขยายทาง 4 ช่องจราจร	กิโลเมตร	100	605.514	574.532	120	120	120
	ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อบริเวณชนส้ง	กิโลเมตร	10	151.045	233.355	30	30	30
	จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ดำเนินการเพื่อก่อสร้าง	ราย	1,000	7,421	7,590	10,000	10,000	10,000
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงแผ่นดินที่ได้รับการพัฒนาตามมาตรฐาน	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ตารางที่ 6-11 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่	กิโลเมตร	40	51.095	60	180	210	230
	ระยะทางที่ดำเนินการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพ	กิโลเมตร	10	51.095	110	610	660	720
	จำนวนสะพานที่ก่อสร้างเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่	แห่ง	50	166	100	100	110	130
เชิงคุณภาพ	ทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาและก่อสร้าง ตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค





ตารางที่ 6-12 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการแก้ไขการแบ่งทิศทางการจราจร	แห่ง	10	21	125	108	82	89
เชิงคุณภาพ	การแบ่งทิศทางการจราจรที่ได้รับการเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง และกลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางหลวงอื่นๆ

ตารางที่ 6-13 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี	กิโลเมตร	-	-	24.614	24.614	24.614	-
เชิงคุณภาพ	ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีที่ได้รับการพัฒนาและก่อสร้างเพื่อขยายช่องจราจร ตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	-
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	-
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	-

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ





ตารางที่ 6-14 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวง

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	แนวโน้มอัตราผู้กระทำความผิดลดลง หรืออัตราการบรรทุกน้ำหนักเกินกฎหมายลดลง	ร้อยละ	5	-	5	5	5	5
เชิงคุณภาพ	การพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างและอุปกรณ์สำหรับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง ตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง

ตารางที่ 6-15 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	กิโลเมตร	100	256.244	441.554	142	76	145
เชิงคุณภาพ	ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศได้รับการพัฒนาและก่อสร้างตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง





ตารางที่ 6-16 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมให้เอกชนร่วมลงทุน

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	จำนวนโครงการที่ศึกษาสำหรับพัฒนารูปแบบของการให้เอกชนร่วมลงทุน	โครงการ	1	3	3	3	3	3
เชิงคุณภาพ	จำนวนผู้สนใจยื่นประมูลเทียบกับจำนวนของที่กำหนด	ร้อยละ	50	55	60	65	70	80
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดการมลพิษที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 6-17 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	จำนวนโครงการที่สามารถดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนงานไม่น้อยกว่าร้อยละ 90	โครงการ	4	8	13	10	10	10
เชิงคุณภาพ	ผลที่ได้รับจากโครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึก การต่อยอดองค์ความรู้ และการสร้างนวัตกรรม เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ กลยุทธ์ที่ 2.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 3.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกบนระบบทางหลวง ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 4.5 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก





ตารางที่ 6-18 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559*	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงการก่อสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนาตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
 และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
 * โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559

ตารางที่ 6-19 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการส่งเสริมการค้าชายแดน

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559*	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงการก่อสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนาตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
 และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
 * โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559





ตารางที่ 6-20 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559*	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงการก่อสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนาตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559

ตารางที่ 6-21 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559*	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงการก่อสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนาตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559





ตารางที่ 6-22 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการระบบโครงข่ายคมนาคม

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559*	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงการก่อสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนาตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค

* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559

ตารางที่ 6-23 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559*	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงการก่อสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนาตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559





ตารางที่ 6-24 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559*	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงการก่อสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนาตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559

ตารางที่ 6-25 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมื่อนำอยู่)

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559*	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงการก่อสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนาตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559





ตารางที่ 6-26 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559*	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงการก่อสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนาตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559

ตารางที่ 6-27 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

การประเมินผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559*	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงการก่อสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนาตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559





**ตารางที่ 6-28 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง**

การประเมิน ผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559*	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงการก่อสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนาตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559

ตารางที่ 6-29 การประเมินผลผลิต (Output) สำหรับโครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ

การประเมิน ผลผลิต	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559*	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงการก่อสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนาตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงคุณภาพ	โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงเวลา	ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100
เชิงต้นทุน	ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ	ร้อยละ	-	-	100	100	100	100

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559





6.2 ผลกระทบ (Impact) ของโครงการ

การกำหนดเป้าหมายโครงการในด้านผลกระทบ (Impact) ถือเป็นอีกหนึ่งในกระบวนการประเมินผลแผนปฏิบัติการที่มีความสำคัญ ทั้งนี้ การประเมินผลกระทบ (Impact) ถือเป็นการประเมินผลที่เกิดขึ้นต่อเนื่องจากประสิทธิผลของโครงการ โดยเน้นการพิจารณาว่าผลที่ได้รับจากการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการจะช่วยสนับสนุนให้เกิดการบรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายการให้บริการ ของยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 ได้ในระดับใด

ผลกระทบของโครงการ (Project Impact) หมายถึง ผลที่ตามมาจากการดำเนินโครงการและการใช้ประโยชน์โครงการ ซึ่งสามารถเป็นได้ทั้ง ผลกระทบเชิงบวก (Positive Impact) ที่ก่อให้เกิดผลดีหรือสร้างประโยชน์แก่ ประชาชน สังคม เศรษฐกิจ หรือสิ่งแวดล้อม และผลกระทบเชิงลบ (Negative Impact) ที่ก่อให้เกิดผลเสียหรือภาระแก่ ประชาชน สังคม เศรษฐกิจ หรือสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตามการประเมินผลกระทบของโครงการสำหรับแผนปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 จะเน้นการพิจารณาเฉพาะ **ผลกระทบเชิงบวก** อันเป็นผลที่ได้รับต่อเนื่องมาจากผลผลิตของโครงการ (Output) เท่านั้น

ทั้งนี้ การประเมินผลกระทบของโครงการของกรมทางหลวงภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรรปี พ.ศ. 2561 ซึ่งประกอบไปด้วย 3 ผลผลิต 14 โครงการต่อเนื่อง และ 12 โครงการใหม่ จะแบ่งการพิจารณาผลกระทบเชิงบวกในรูปแบบของการประเมินความพึงพอใจใน 4 ด้าน ประกอบด้วย

- (1) ผลกระทบเชิงบวกต่อประชาชน
- (2) ผลกระทบเชิงบวกต่อสังคม
- (3) ผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจ
- (4) ผลกระทบเชิงบวกต่อสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 6-30 แสดงค่าเป้าหมาย 5 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 ถึง พ.ศ. 2564 สำหรับการประเมินผลกระทบเชิงบวกทั้ง 4 ด้าน เมื่อพิจารณาเทียบกับปีฐาน (พ.ศ. 2559)





ตารางที่ 6-30 การประเมินผลกระทบ (Impact) สำหรับ 3 ผลผลิต 14 โครงการต่อเนื่อง และ 12 โครงการใหม่ ของกรมทางหลวง*

การประเมินผลกระทบ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
ผลกระทบต่อประชาชน	ความพึงพอใจในเชิงบวกของผู้ใช้ทางในภาพรวม	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ	74	75	77	78	80	81
ผลกระทบต่อสังคม	ความพึงพอใจในเชิงบวกทางด้านสังคมในภาพรวม	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ	74	75	77	78	80	81
ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ	ความพึงพอใจในเชิงบวกทางด้านเศรษฐกิจในภาพรวม	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ	74	75	77	78	80	81
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ความพึงพอใจในเชิงบวกทางด้านสิ่งแวดล้อมในภาพรวม	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ	74	75	77	78	80	81

* หมายเหตุ 3 ผลผลิต 14 โครงการต่อเนื่อง และ 12 โครงการใหม่

ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรรปี พ.ศ. 2561 ประกอบไปด้วย

- | | |
|--|--|
| (1) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา | (18) โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน |
| (2) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา | (19) โครงการส่งเสริมการค้าชายแดน |
| (3) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย | (20) โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ |
| (4) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ | (21) โครงการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน |
| (5) โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก | (22) โครงการระบบโครงข่ายคมนาคม |
| (6) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง | (23) โครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ |
| (7) โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ | (24) โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร |
| (8) โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค | (25) โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองน่าอยู่) |
| (9) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ | (26) โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน |
| (10) โครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย | (27) โครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน |
| (11) โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน | (28) โครงการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียบเศรษฐกิจอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง |
| (12) โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ | (29) โครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ |
| (13) โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี | |
| (14) โครงการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง | |
| (15) โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ | |
| (16) โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมให้เอกชนร่วมลงทุน | |
| (17) โครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน | |





6.3 ผลลัพธ์ (Outcome) ของโครงการ

การประเมินผลสัมฤทธิ์ (Results) ของแผนปฏิบัติการ ที่ส่งผลต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระยะยาว หรือที่เรียกว่า การประเมิน **ผลลัพธ์ (Outcome)** ของโครงการ ถือเป็นการพิจารณาผลสัมฤทธิ์ที่ได้รับการให้ความสนใจเป็นอย่างมากในปัจจุบัน เพราะถือเป็นรูปแบบการประเมินผลสัมฤทธิ์ที่สามารถสะท้อนประโยชน์ของการใช้งบประมาณและการดำเนินงานของหน่วยงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับการประเมินผลลัพธ์ (Outcome) ของกรมทางหลวงตามแผนปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 จะแบ่งการประเมินออกเป็น 2 ด้าน ได้แก่

- (1) การประเมินผลผลิตเชิงปริมาณ
- (2) การประเมินผลผลิตเชิงคุณภาพ

รายละเอียดของตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายสำหรับการประเมินผลลัพธ์ (Outcome) ทั้ง 2 ด้าน ของ 3 ผลผลิต 14 โครงการต่อเนื่อง และ 12 โครงการใหม่ ของกรมทางหลวง ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรรปี พ.ศ. 2561 เมื่อพิจารณาเทียบกับปีฐาน (พ.ศ. 2559) แสดงอยู่ในตารางที่ 6-31 ถึงตารางที่ 6-59

ตารางที่ 6-31 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนระบบทางหลวงสายหลัก	กม./ชม.	75	75.5	76	76.5	77	77.5
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวงของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	79	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค





ตารางที่ 6-32 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงที่ได้รับการบูรณะ	กม./ชม.	75	75.5	76	76.5	77	77.5
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวงของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	79	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง

ตารางที่ 6-33 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางขนส่งบนโครงข่ายทางหลวงที่ลดลง	ร้อยละ	3	3	3	3	3	3
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวงของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	79	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง และกลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในช่องทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ





ตารางที่ 6-34 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	กม./ชม.	77	78	79	80	81	82
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษจากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	79	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

ตารางที่ 6-35 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก	กม./ชม.	74	-	76	78	80	84
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกจากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง





ตารางที่ 6-36 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	กม./ชม.	80	82	84	86	88	90
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	79	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค

ตารางที่ 6-37 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	ทางแยกขนาดใหญ่ที่มีดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน	ร้อยละ	-	80	82	84	87	90
	อัตราการเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางขนส่งบนโครงข่ายทางหลวงที่ลดลง	ร้อยละ	3	3	3	3	3	3
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีต่อความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	79	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง และกลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ





ตารางที่ 6-38 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงที่ได้รับการบูรณะ	กม./ชม.	75	75.5	76	76.5	77	77.5
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีต่อโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาคจากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	79	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง

ตารางที่ 6-39 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	จุดตัดทางรถไฟที่มีดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพ สูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน	ร้อยละ	78	80	82	84	87	90
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีต่อสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	79	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง และกลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ





ตารางที่ 6-40 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	กม./ชม.	75	75.5	76	76.5	77	77.5
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีต่อโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	79	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ตารางที่ 6-41 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนโครงข่ายทางหลวงซึ่งสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่	กม./ชม.	75	75.5	76	76.5	77	77.5
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีต่อโครงข่ายทางหลวงซึ่งสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	79	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค





ตารางที่ 6-42 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	โครงข่ายทางหลวงที่มีดัชนีประเมินทางหลวง (Road Assessment index หรือ RAI) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน	ร้อยละ	78	80	82	84	87	90
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีต่อทางคูขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	79	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง และกลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ

ตารางที่ 6-43 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการก่อสร้างขยายทางคูขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางคูขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี	กม./ชม.	75	-	76	76.5	77	77.5
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีต่อทางคูขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ





ตารางที่ 6-44 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะบนทางหลวง

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	ปริมาณรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดซึ่งลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า	ร้อยละ	5	-	10	11	12	13
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีต่อการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะบนทางหลวงของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง

ตารางที่ 6-45 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	กม./ชม.	75	-	76	76.5	77	77.5
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีต่อทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง





ตารางที่ 6-46 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมให้เอกชนร่วมลงทุน

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	จำนวนโครงการในรูปแบบของการให้เอกชนร่วมลงทุนที่สามารถเปิดให้บริการตามแผนที่กำหนด	ร้อยละ	70	75	80	90	95	100
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจต่อการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการของกรมทางหลวง จากกลุ่มตัวอย่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	78	79	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 6-47 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	ความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริงของงานวิจัย การต่อยอดการสร้างนวัตกรรม เมื่อเทียบกับงานทั้งหมดเพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน	กม./ชม.	75	-	76	76.5	77	77.5
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยต่อผลที่ได้จากการใช้งานผลงานวิจัย การพัฒนา รวมถึงการสร้างนวัตกรรม เพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน จากกลุ่มตัวอย่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	40	-	50	60	70	80

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับ กลยุทธ์ที่ 2.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 3.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกบนระบบทางหลวง ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 4.5 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก





ตารางที่ 6-48 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อ การส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน	ร้อยละ	75	-	77	80	84	87
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีโครงข่ายทางหลวงที่มีต่อการส่งเสริม อุตสาหกรรม การค้า การลงทุน จากกลุ่มตัวอย่างผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ
และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560

ตารางที่ 6-49 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการส่งเสริมการค้าชายแดน

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อ การส่งเสริมการค้าชายแดน	ร้อยละ	75	-	77	80	84	87
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีโครงข่ายทางหลวงที่มีต่อการส่งเสริม การค้าชายแดน จากกลุ่มตัวอย่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ
และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560





ตารางที่ 6-50 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ	ร้อยละ	75	-	77	80	84	87
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีโครงข่ายทางหลวงที่มีต่อการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ จากกลุ่มตัวอย่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

* โครงการในปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560

ตารางที่ 6-51 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน	ร้อยละ	75	-	77	80	84	87
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีโครงข่ายทางหลวงที่มีต่อการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน จากกลุ่มตัวอย่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค

* โครงการในปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559





ตารางที่ 6-52 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการระบบโครงข่ายคมนาคม

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อระบบ โครงข่ายคมนาคม	ร้อยละ	75	-	77	80	84	87
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีโครงข่ายทางหลวงที่มีต่อระบบ โครงข่ายคมนาคม จากกลุ่มตัวอย่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ
และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 และค่าปีฐานในปี พ.ศ. 2559

ตารางที่ 6-53 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อ การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร	ร้อยละ	75	-	77	80	84	87
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีโครงข่ายทางหลวงที่มีต่อการส่งเสริม การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร จากกลุ่มตัวอย่าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ
และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560





ตารางที่ 6-54 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อ การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร	ร้อยละ	75	-	77	80	84	87
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีโครงข่ายทางหลวงที่มีต่อการส่งเสริม การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร จากกลุ่มตัวอย่าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560

ตารางที่ 6-55 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมื่อนำอยู่)

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อการพัฒนา เมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมื่อนำอยู่)	ร้อยละ	75	-	77	80	84	87
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีโครงข่ายทางหลวงที่มีต่อการพัฒนา เมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมื่อนำอยู่) จากกลุ่มตัวอย่างผู้ มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560





ตารางที่ 6-56 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อ การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและ พัฒนาคุณภาพแรงงาน	ร้อยละ	75	-	77	80	84	87
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีโครงข่ายทางหลวงที่มีต่อการส่งเสริม และพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพ แรงงาน จากกลุ่มตัวอย่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560

ตารางที่ 6-57 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อ การส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน	ร้อยละ	75	-	77	80	84	87
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีโครงข่ายทางหลวงที่มีต่อการส่งเสริม พัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน จากกลุ่มตัวอย่าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ
และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560





ตารางที่ 6-58 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	ร้อยละ	75	-	77	80	84	87
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีโครงข่ายทางหลวงที่มีต่อการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จากกลุ่มตัวอย่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560

ตารางที่ 6-59 การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) สำหรับโครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ

การประเมิน ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย						
		หน่วย	ปีฐาน พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560*	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
เชิงปริมาณ	อัตราการเคลื่อนตัวของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ	ร้อยละ	75	-	77	80	84	87
เชิงคุณภาพ	ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยที่มีโครงข่ายทางหลวงที่มีต่อการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ จากกลุ่มตัวอย่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	70	-	80	82	83	85

หมายเหตุ เชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีประสิทธิภาพและตรงความต้องการ และมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง
* โครงการใหม่ปี พ.ศ. 2561 จึงไม่มีค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560





บทที่ 7

โครงสร้างงบประมาณตามยุทธศาสตร์

แผนภูมิแสดงโครงสร้างงบประมาณตามยุทธศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ 2561 ซึ่งได้รับการขึ้นตามรายละเอียดในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรรปี พ.ศ. 2561 ควบคู่กับรายละเอียดในแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 มีรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 7-1

ตารางที่ 7-1 แสดงรายละเอียดงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 สำหรับ 3 ผลผลิต 14 โครงการต่อเนื่อง และ 12 โครงการใหม่ ของกรมทางหลวง อันถือเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดสรรปี พ.ศ. 2561

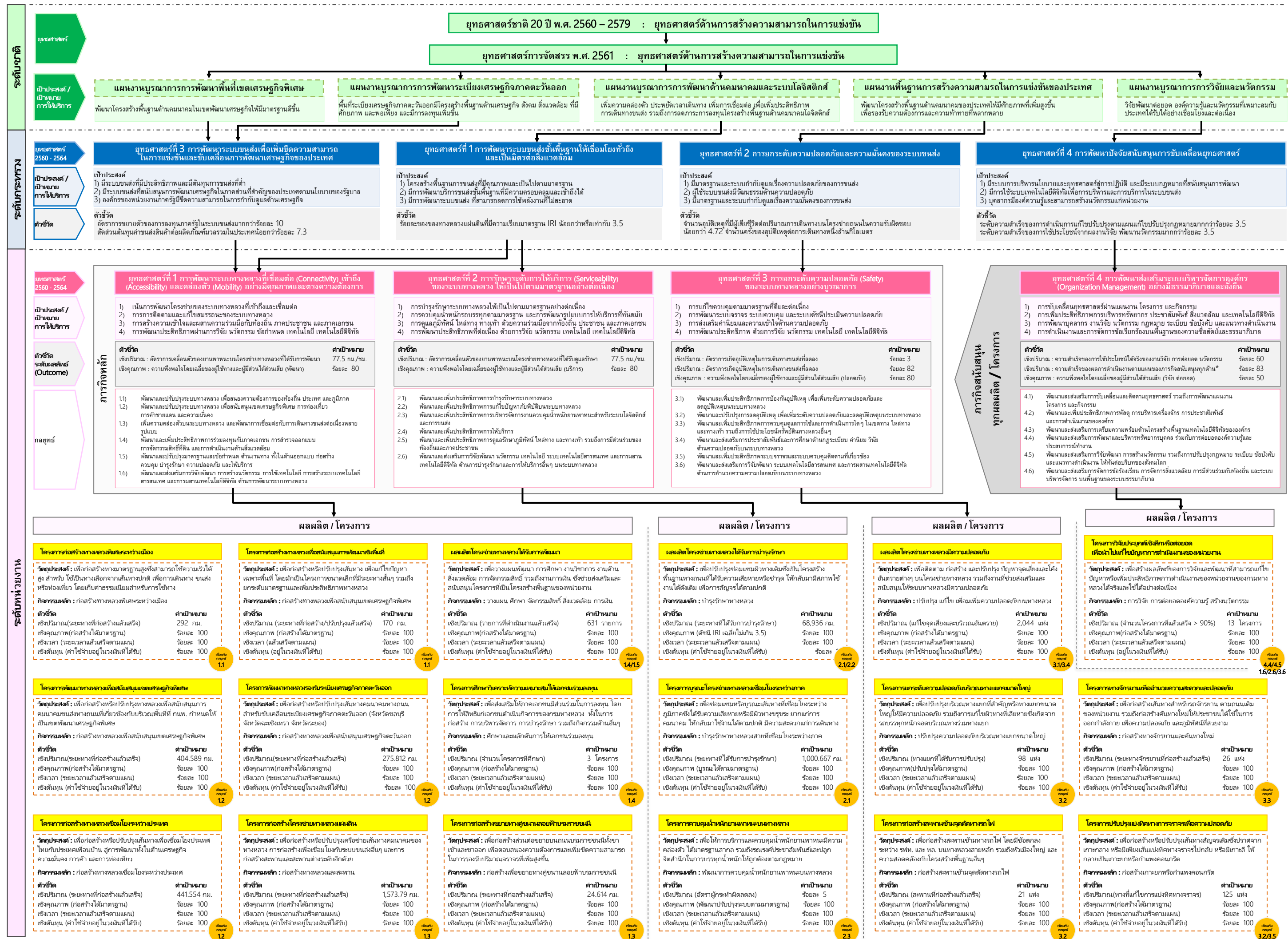




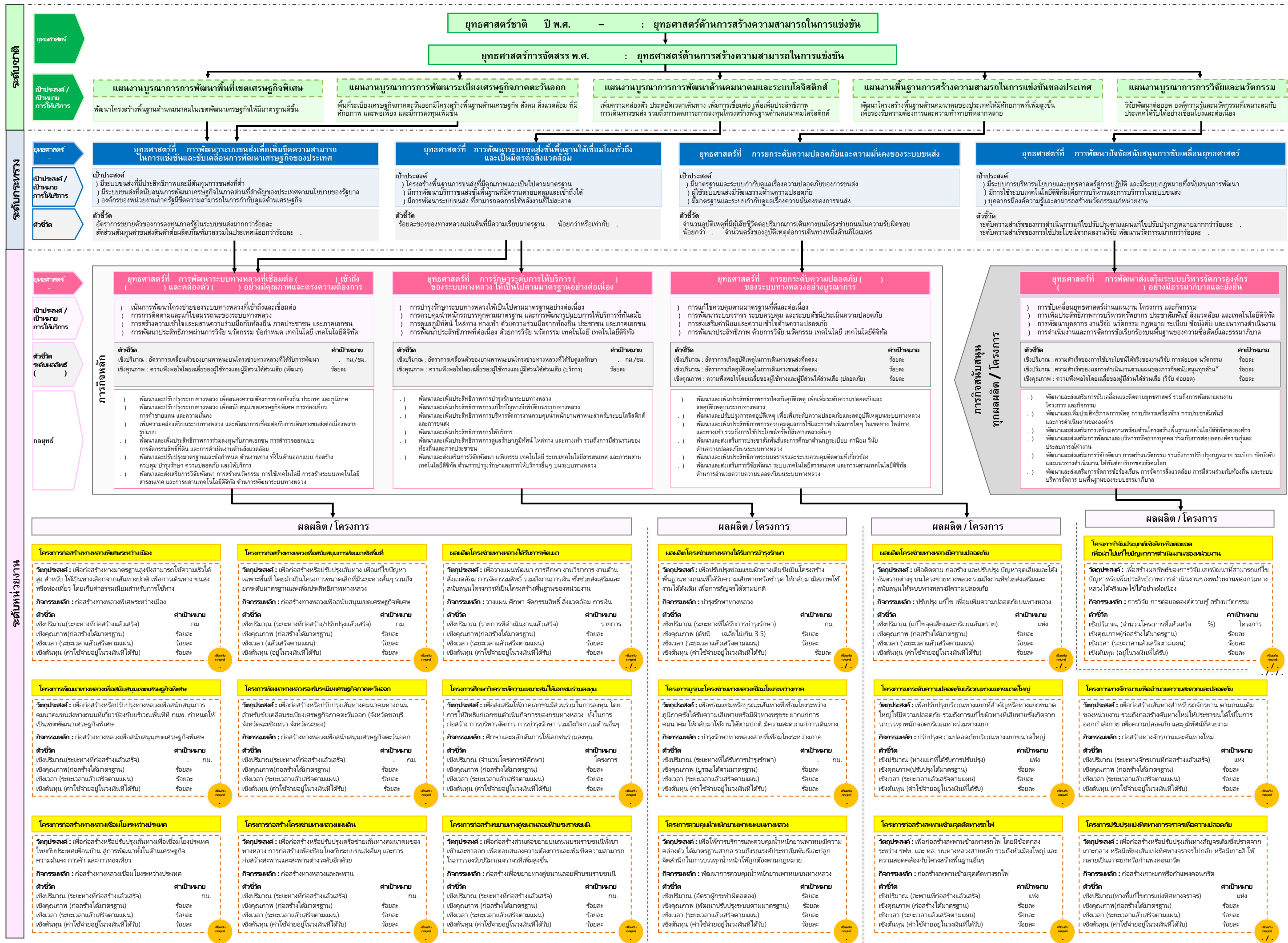
รูปที่ 7-1 แผนภูมิแสดงโครงสร้างงบประมาณตามยุทธศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ 2561



แผนภูมิแสดงโครงสร้างงบประมาณตามยุทธศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ 2561



แผนภูมิแสดงโครงสร้างงบประมาณตามยุทธศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ 2561





ตารางที่ 7-1 ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม พร้อมงบประมาณ สำหรับแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. 2561 ของกรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564

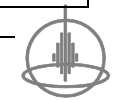
รหัส	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)					ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรร	ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564	ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 – 2564
		พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562*	พ.ศ. 2563*	พ.ศ. 2564*			
ผ01	ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา	1,783.8805	2,205.8201	2,271.9947	2,340.1545	2,410.3592	แผนงานพื้นฐานด้านการสร้าง	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1	ยุทธศาสตร์ที่ 3
ผ01-1	กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง	1,783.8805	2,205.8201	2,271.9947	2,340.1545	2,410.3592	ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ		
ผ02	ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	18,011.2719	17,545.0533	18,071.4049	18,613.5470	19,171.9535	แผนงานพื้นฐานด้านการสร้าง	ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.1	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ผ02-1	กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง	17,188.7773	17,345.0533	17,865.4049	18,401.3670	18,953.4081	ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	กลยุทธ์ที่ 2.2 กลยุทธ์ที่ 2.4	
ผ02-2	กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน	200.0000	200.0000	206.0000	212.1800	218.5454			
ผ02-3	กิจกรรมการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวง ¹	622.4946	-	-	-	-			
ผ03	ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	4,264.0832	3,723.7987	3,835.5127	3,950.5780	4,069.0954	แผนงานพื้นฐานด้านการสร้าง	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.1	ยุทธศาสตร์ที่ 2
ผ03-1	กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกตำรวจทางหลวง	400.0950	507.7987	523.0327	538.7236	554.8854	ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	กลยุทธ์ที่ 3.2 กลยุทธ์ที่ 3.3	
ผ03-2	กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนน	3,741.9882	3,094.0000	3,186.8200	3,282.4246	3,380.8973		กลยุทธ์ที่ 3.4 กลยุทธ์ที่ 3.5	
ผ03-3	กิจกรรมป้องกันและอำนวยความสะดวกช่วงเทศกาล	22.0000	22.0000	22.6600	23.3398	24.0400			
ผ03-4	กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจรบนทางหลวงอาเซียน	100.0000	100.0000	103.0000	106.0900	109.2727			
ค01	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	4,439.0930	4,058.574	4,180.3312	4,305.7412	4,434.9134	แผนงานบูรณาการพัฒนพื้นที่	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 3
ค01-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	4,339.0930	4,058.574	4,180.3312	4,305.7412	4,434.9134	เขตเศรษฐกิจพิเศษ		
ค01-2	กิจกรรมจัดการมลพิษที่ดินเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	100.0000	-	-	-	-			
ค02	โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก	189.0000	3906.9	4,024.1070	4,144.8302	4,269.1751	แผนงานบูรณาการพัฒนา	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 3
ค02-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก ³	189.0000	3906.9	4,024.1070	4,144.8302	4,269.1751	ระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก		
ค03	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	17,927.8610	31,051.8524	31,983.4080	32,942.9102	33,931.1975	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1	ยุทธศาสตร์ที่ 3
ค03-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	14,050.1170	31,051.8524	31,983.4080	32,942.9102	33,931.1975	และระบบโลจิสติกส์		
ค03-2	กิจกรรมจัดการมลพิษที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	3,877.7440	-	3,994.0763	4,113.8986	4,237.3156			
ค04	โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	900.0000	1,145.9090	1,180.2863	1,215.6949	1,252.1657	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.1	ยุทธศาสตร์ที่ 2
ค04-1	กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	900.0000	1,145.9090	1,180.2863	1,215.6949	1,252.1657	และระบบโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 3.2 กลยุทธ์ที่ 3.3	
ค05	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	9,295.9030	3,446.9054	3,550.3126	3,656.8219	3,766.5266	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม	ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.1	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค05-1	กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	9,295.9030	3,446.9054	3,550.3126	3,656.8219	3,766.5266	และระบบโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 2.2	
ค06	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	954.2710	1,140.5140	1,174.7294	1,209.9713	1,246.2704	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.1	ยุทธศาสตร์ที่ 2
ค06-1	กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	954.2710	1,140.5140	1,174.7294	1,209.9713	1,246.2704	และระบบโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 3.2 กลยุทธ์ที่ 3.3	
ค07	โครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย	300.0000	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.1	ยุทธศาสตร์ที่ 2
ค07-1	กิจกรรมทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย	300.0000	-	-	-	-	และระบบโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 3.2 กลยุทธ์ที่ 3.3	
ค08	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	23,801.5728	25,222.2011	25,978.8671	26,758.2331	27,560.9801	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.3	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค08-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	6,470.8486	9,057.2218	9,328.9385	9,608.8066	9,897.0708	และระบบโลจิสติกส์		
ค08-2	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ	2,713.9714	3,509.5503	3,614.8368	3,723.2819	3,834.9804			
ค08-3	กิจกรรมจัดการมลพิษที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	3,000.0000	3,000.0000	3,090.0000	3,182.7000	3,278.1810			
ค08-4	กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	649.9900	1,389.5140	1,431.1994	1,474.1354	1,518.3595			
ค08-5	กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	6,067.7362	6,211.2710	6,397.6091	6,589.5374	6,787.2235			
ค08-6	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง	1,767.8796	2,054.6440	2,116.2833	2,179.7718	2,245.1650			
ค08-7	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ^๒	3,131.1470	-	-	-	-			
ค09	โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่	3,500.0000	1,230.3600	1,267.2708	1,305.2889	1,344.4476	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1	ยุทธศาสตร์ที่ 3
ค09-1	กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1,000.0000	356.0000	366.6800	377.6804	389.0108	และระบบโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 1.5	
ค09-2	กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1,500.0000	-	-	-	-			
ค09-3	กิจกรรมก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ	1,000.0000	874.3600	900.5908	927.6085	955.4368			
ค10	โครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย	200.0000	291.6900	300.4407	309.4539	318.7375	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.1	ยุทธศาสตร์ที่ 2
ค10-1	กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย	200.0000	291.6900	300.4407	309.4539	318.7375	และระบบโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 3.2 กลยุทธ์ที่ 3.3 กลยุทธ์ที่ 3.5	





ตารางที่ 7-1 ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม พร้อมงบประมาณ สำหรับแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. 2561 ของกรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564

รหัส	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)					ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรร	ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564	ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 – 2564
		พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562*	พ.ศ. 2563*	พ.ศ. 2564*			
ค11	โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี	-	41.9050	43.1622	44.4570	45.7907	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.3	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค11-1	กิจกรรมก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี	-	41.9050	43.1622	44.4570	45.7907			
ค12	โครงการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวง ¹	-	772.2983	795.4672	819.3313	843.9112	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.3	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค12-1	กิจกรรมการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง	-	772.2983	795.4672	819.3313	843.9112			
ค13	โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ²	-	3,546.0350	3,652.4161	3,761.9885	3,874.8482	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค13-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	-	3,546.0350	3,652.4161	3,761.9885	3,874.8482			
ค14	โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	15.0000	36.5000	37.5950	38.7229	39.8845	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.4	ยุทธศาสตร์ที่ 3
ค14-1	กิจกรรมศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	15.0000	36.5000	37.5950	38.7229	39.8845			
ค15	โครงการวิจัยประยุกต์	65.9947	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการส่งเสริมการวิจัยและนวัตกรรม	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.5 กลยุทธ์ที่ 1.6 ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.4 กลยุทธ์ที่ 2.6 ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.6 ยุทธศาสตร์ที่ 4 / กลยุทธ์ที่ 4.5	ยุทธศาสตร์ที่ 4
ค15-1	กิจกรรมวิจัยประยุกต์	65.9947	-	-	-	-			
ค16	โครงการวิจัยพัฒนา	37.7527	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการส่งเสริมการวิจัยและนวัตกรรม	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.5 กลยุทธ์ที่ 1.6 ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.4 กลยุทธ์ที่ 2.6 ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.6 ยุทธศาสตร์ที่ 4 / กลยุทธ์ที่ 4.5	ยุทธศาสตร์ที่ 4
ค16-1	กิจกรรมวิจัยพัฒนา	37.7527	-	-	-	-			
ค17	โครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาค่าดำเนินงานของหน่วยงาน	-	68.2353	70.2824	72.3908	74.5626	แผนงานบูรณาการส่งเสริมการวิจัยและนวัตกรรม	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.5 กลยุทธ์ที่ 1.6 ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.4 กลยุทธ์ที่ 2.6 ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.6 ยุทธศาสตร์ที่ 4 / กลยุทธ์ที่ 4.5	ยุทธศาสตร์ที่ 4
ค17-1	กิจกรรมวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาค่าดำเนินงานของหน่วยงาน	-	68.2353	70.2824	72.3908	74.5626			
ค18	โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน	-	707.5000	728.7250	750.5868	773.1044	แผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค18-1	กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม การค้า และการลงทุน	-	707.5000	728.7250	750.5868	773.1044			
ค19	โครงการส่งเสริมการค้าชายแดน	-	55.0000	56.6500	58.3495	60.1000	แผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค19-1	กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดน	-	55.0000	56.6500	58.3495	60.1000			
ค20	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ	-	218.0000	224.5400	231.2762	238.2145	แผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค20-1	กิจกรรมพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ	-	218.0000	224.5400	231.2762	238.2145			
ค21	โครงการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน	-	85.0000	87.5500	90.1765	92.8818	แผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค21-1	กิจกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความมั่นคงในชีวิต	-	85.0000	87.5500	90.1765	92.8818			
ค22	โครงการระบบโครงข่ายคมนาคม	-	150.0000	154.5000	159.1350	163.9091	แผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค22-1	กิจกรรมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม	-	150.0000	154.5000	159.1350	163.9091			
ค23	โครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	-	60.0000	61.8000	63.6540	65.5636	แผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค23-1	กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและปัจจัยพื้นฐาน	-	60.0000	61.8000	63.6540	65.5636			
ค24	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร	-	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค24-1	กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและปัจจัยพื้นฐาน	-	-	-	-	-			





ตารางที่ 7-1 ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม พร้อมงบประมาณ สำหรับแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. 2561 ของกรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564

รหัส	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)					ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การจัดสรร	ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564	ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 – 2564
		พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562*	พ.ศ. 2563*	พ.ศ. 2564*			
ค25	โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองน่าอยู่)	-	40.0000	41.2000	42.4360	43.7091	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค25-1	กิจกรรมยกระดับการบริหารจัดการเมืองน่าอยู่	-	40.0000	41.2000	42.4360	43.7091			
ค26	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน	-	120.0000	123.6000	127.3080	131.1272	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค26-1	กิจกรรมส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	-	120.0000	123.6000	127.3080	131.1272			
ค27	โครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน	-	87.2000	89.8160	92.5105	95.2858	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค27-1	กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	-	87.2000	89.8160	92.5105	95.2858			
ค28	โครงการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	-	571.0000	588.1300	605.7739	623.9471	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค28-1	กิจกรรมพัฒนาปัจจัยพื้นฐานโครงสร้าง	-	571.0000	588.1300	605.7739	623.9471			
ค29	โครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ	-	1,275.9000	1,314.1770	1,353.6023	1,394.2104	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค29-1	กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	-	876.9000	903.2070	930.3032	958.2123			
ค29-2	กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	-	399.0000	410.9700	423.2991	435.9981			
ค30	โครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางลูกรังเป็นทางลาดยาง	800.0000	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค30-1	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางลูกรังเป็นทางลาดยาง	800.0000	-	-	-	-			
พ01	โครงการยกระดับการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมให้เป็นฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมสีเขียวชั้นนำในอาเซียน	350.0000	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
พ02	โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนด้านการค้า การลงทุน	387.0500	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
พ03	โครงการสร้างมูลค่าเพิ่มมาตรฐานอาหารปลอดภัยเพื่อสุขภาพโดยเป็นครัวสุขภาพเพื่อมหานคร	100.0000	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
พ04	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนด้านการเกษตร	41.8000	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
พ05	โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว	769.1190	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
พ06	โครงการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเพชรบูรณ์	468.5000	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
พ07	โครงการพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวพื้นที่จังหวัดภาคเหนือตอนบน 1	1,141.4190	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 1
พ08	โครงการวางระบบเครือข่ายคมนาคมและพัฒนาเมือง	225.0000	-	-	-	-	แผนงานบูรณาการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ร01	รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ	4,983.2539	5,077.7071	5,230.0383	5,386.9395	5,548.5476	แผนงานบุคลากรภาครัฐ (ด้านการสร้าง ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ)	ยุทธศาสตร์ที่ 4 / กลยุทธ์ที่ 4.5	ยุทธศาสตร์ที่ 4
ร01-1	รายการบุคลากรภาครัฐ	4,983.2539	5,077.7071	5,230.0383	5,386.9395	5,548.5476			

หมายเหตุ * เป็นการคำนวณงบประมาณโดยอ้างอิงงบประมาณ ปี พ.ศ. 2561 ที่ปรับด้วยอัตราเงินเพื่อ

1 ปี พ.ศ. 2561 ยกระดับจากกิจกรรมเป็นโครงการ

2 ปี พ.ศ. 2561 ยกระดับจากกิจกรรมเป็นโครงการ

