



## รายงานผลการประเมิน

โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน  
และช่วงสกลนคร - นครพนม) และทางหลวงหมายเลข 23  
(ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)

## กรมทางหลวง

ภายใต้แผนการประเมินผลโครงการพัฒนาและโครงการ  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

---

จัดทำโดย สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ  
กองประเมินผลโครงการ

# รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม) ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)

## 1. หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ กรมทางหลวง (ทล.)

## 2. ความเป็นมาของโครงการ

เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2559 คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติอนุมัติให้ ทล. ดำเนินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม) และทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร) ของกรมทางหลวง (โครงการฯ) งบประมาณ 6,808.00 ล้านบาท โดยใช้แหล่งเงินจาก 1) เงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) จำนวน 3,404.00 ล้านบาท และ 2) เงินงบประมาณ จำนวน 3,404.00 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 50 : 50 ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายรัฐบาลที่มีแผนก่อสร้างทางสายหลักสู่ภูมิภาคเป็น 4 ช่องทางจราจร ทั่วประเทศ จากแนวเหนือ - ใต้ และตะวันออก - ตะวันตก เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเมืองสำคัญ ช่วยส่งเสริมการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ ตลอดจนการรองรับการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ให้เป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

## 3. วงเงินลงทุนและแหล่งเงินลงทุนของโครงการ

โครงการฯ มีกรอบวงเงินลงทุนตามมติ ครม. จำนวน 6,808.00 ล้านบาท โดยเมื่อโครงการแล้วเสร็จ มีการเบิกจ่ายเงินลงทุนจริง จำนวน 5,871.32 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 86.24 ของกรอบวงเงินลงทุนตามมติ ครม. ประกอบด้วย 1) เงินกู้ ADB จำนวน 2,836.42 ล้านบาท และ 2) เงินงบประมาณ จำนวน 3,034.90 ล้านบาท ซึ่งผลการเบิกจ่ายของโครงการต่ำกว่ากรอบวงเงินลงทุนตามมติ ครม. โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 1

### ตารางที่ 1 วงเงินลงทุนและแหล่งเงินลงทุนของโครงการ

หน่วย: ล้านบาท

กรอบวงเงินลงทุนตามมติ ครม.	เบิกจ่ายเงินลงทุนจริง	แหล่งเงินลงทุน	
		เงินกู้ ADB	เงินงบประมาณ
6,808.00	5,871.32	2,836.42	3,034.90

ที่มา: ทล.

## 4. วัตถุประสงค์ของโครงการ

4.1 เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินสายหลักเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดครอบคลุมทั่วประเทศให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องทางจราจร

4.2 เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และช่วยลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ อีกทั้งเป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง

## 5. ขอบเขตและพื้นที่ดำเนินโครงการ

โครงการฯ เป็นการก่อสร้างขยายช่องทางจราจรจากเดิม 2 ช่องทาง เป็น 4 ช่องทาง ผิวจราจรเป็นแอสฟัลต์คอนกรีตตลอดเส้นทาง ระยะทางรวม 142.42 กิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็น 3 ช่วง

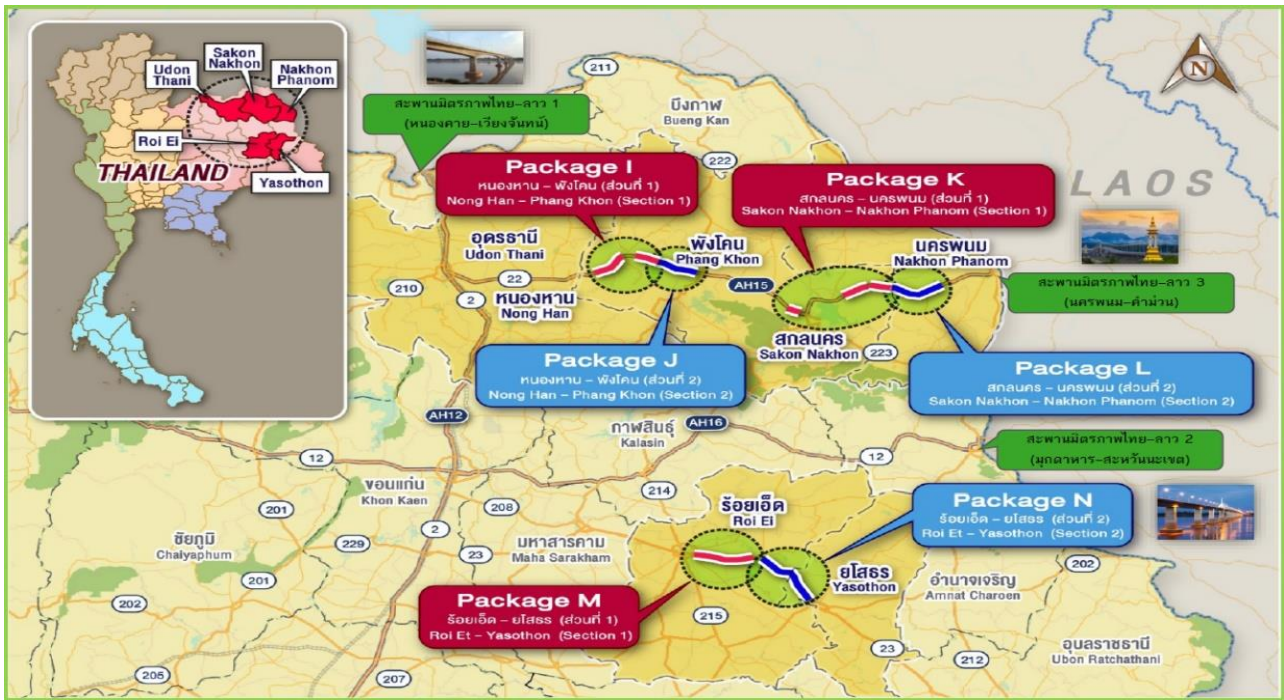
5.1 ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน ระยะทาง 40.13 กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่จังหวัดสกลนคร และมีสถานีตรวจสอปน้ำหนักรวม 1 แห่ง (Package I และ J)

5.2 ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงสกลนคร - นครพนม ระยะทาง 43.30 กิโลเมตร เชื่อมต่อพื้นที่จังหวัดสกลนคร - จังหวัดนครพนม และมีจุดพักรถบรรทุก 1 แห่ง (Package K และ L)

5.3 ทางหลวงหมายเลข 23 ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร ระยะทาง 58.99 กิโลเมตร เชื่อมต่อพื้นที่จังหวัดร้อยเอ็ด - จังหวัดยโสธร และมีจุดพักรถบรรทุกและสถานีตรวจสอปน้ำหนักรวม 1 แห่ง (Package M และ N)

รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
 ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
 ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)

รูปภาพที่ 1 พื้นที่โครงการ



ที่มา: ทล.

6. วันเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ

ทล. เริ่มต้นดำเนินโครงการตั้งแต่วันที่ 19 ตุลาคม 2559 - 10 พฤศจิกายน 2564 (นับถัดจากวันที่ ครม. มีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการจนถึงวันที่มีการส่งมอบงานสุดท้าย) โดยใช้ระยะเวลาดำเนินโครงการรวมทั้งสิ้น 1,849 วัน ซึ่งล่าช้ากว่าแผน 680 วัน (แผน 1,169 วัน) หรือคิดเป็นร้อยละ 158.17 ของแผน

7. สัญญาจ้างและผู้รับจ้างโครงการ

ตารางที่ 2 สัญญาจ้างและผู้รับจ้างโครงการ

หน่วย: ล้านบาท

สัญญา	ผู้รับจ้าง	วงเงินสัญญาจ้าง	เริ่มต้น - สิ้นสุดสัญญา
สัญญาก่อสร้าง : ทางหลวงหมายเลข 22 สาย อ.หนองหาน - อ.พังโคน ตอน 1 (Package I)	บริษัท บัญชากิจ จำกัด	987.30	10 สิงหาคม 2561 - 10 มิถุนายน 2564
สัญญาก่อสร้าง : ทางหลวงหมายเลข 22 สาย อ.หนองหาน - อ.พังโคน ตอน 2 (Package J)	บริษัท ไทยวัฒนวิศวกรรมทาง จำกัด	954.25	10 สิงหาคม 2561 - 12 พฤศจิกายน 2563
สัญญาก่อสร้าง : ทางหลวงหมายเลข 22 สายสกลนคร - นครพนม ตอน 1 (Package K)	บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด	827.78	10 สิงหาคม 2561 - 24 กุมภาพันธ์ 2564
สัญญาก่อสร้าง : ทางหลวงหมายเลข 22 สายสกลนคร - นครพนม ตอน 2 (Package L)	บริษัท พระนครศรีอยุธยาพาณิชย์ และอุตสาหกรรม จำกัด	867.03	10 สิงหาคม 2561 - 24 กุมภาพันธ์ 2564
สัญญาก่อสร้าง : ทางหลวงหมายเลข 23 สายร้อยเอ็ด - ยโสธร ตอน 1 (Package M)	บริษัท ไซน่า เรลเวย์ 20 บิวโร กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น	960.72	10 สิงหาคม 2561 - 10 พฤศจิกายน 2564
สัญญาก่อสร้าง : ทางหลวงหมายเลข 23 สายร้อยเอ็ด - ยโสธร ตอน 2 (Package N)	กิจการร่วมค้า ช.ทวี - ทองมา	1,094.12	10 สิงหาคม 2561 - 13 มีนาคม 2564
สัญญาที่ปรึกษา : ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	Korea Engineering Consultant Corp., Asian Engineering Consultants Corp., Ltd. Consortium	231.88	15 สิงหาคม 2561 - 31 สิงหาคม 2564
สัญญาที่ปรึกษา : ผู้ตรวจสอบบัญชี	PYS Audit Company Ltd.	2.12	
รวม		5,925.20	

ที่มา: ทล.

# รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม) ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)

## 8. ผลตอบแทนด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ

การศึกษาผลตอบแทนของโครงการพบว่า มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) และอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio: B/C Ratio) ก่อนเริ่มดำเนินโครงการ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 3

**ตารางที่ 3** ผลตอบแทนด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ

ผลตอบแทนของโครงการ	ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน	ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงสกลนคร - นครพนม	ทางหลวงหมายเลข 23 ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร
1) NPV (ล้านบาท)	537.35	537.35	1,307.90
2) EIRR (ร้อยละ)	15.53	15.53	19.19
3) B/C Ratio (เท่า)	1.34	1.34	1.75

ที่มา: มติ ครม. เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2559

หมายเหตุ: 1. NPV EIRR และ B/C Ratio ใช้อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ 12.00

2. อัตราผลตอบแทนโครงการของทางหลวงหมายเลข 22 ทั้ง 2 ช่วงมีค่าเท่ากัน เนื่องจากมีการคำนวณอัตราผลตอบแทนตลอดทั้งสายทาง

## 9. ตัวชี้วัดการประเมินผลโครงการ

**ตารางที่ 4** ตัวชี้วัดการประเมินผลโครงการ

เกณฑ์การพิจารณา	ตัวชี้วัด
<b>1) ความสอดคล้อง</b>	
a : สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลอย่างมาก b : สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลบางส่วน c : ไม่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล	1. ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้งในช่วงเริ่มต้นโครงการและสิ้นสุดโครงการ 2. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี 3. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของหน่วยงาน 4. ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล
<b>2) ประสิทธิภาพ</b>	
a : บรรลุวัตถุประสงค์มากกว่าร้อยละ 80 ของแผนที่วางไว้ b : บรรลุวัตถุประสงค์ร้อยละ 50 - 80 ของแผนที่วางไว้ c : บรรลุวัตถุประสงค์น้อยกว่าร้อยละ 50 ของแผนที่วางไว้	1. ปริมาณจราจรเฉลี่ย (Average Annual Daily Traffic: AADT) 2. อัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (Volume/Capacity Ratio: V/C Ratio) 3. ระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) 4. ค่าดัชนีความเรียบขรุขระสากล (International Roughness Index: IRI)
<b>3) ผลกระทบ</b>	
a : ไม่ส่งผลกระทบในเชิงลบ b : ส่งผลกระทบในเชิงลบ c : ส่งผลกระทบในเชิงลบอย่างร้ายแรง	ผลกระทบทางตรงและทางอ้อม ทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
<b>4) ประสิทธิภาพ</b>	
a : ดำเนินการเสร็จร้อยละ 100 โดยใช้งบประมาณและระยะเวลาเท่ากับหรือน้อยกว่าแผนที่วางไว้ b : ดำเนินการโดยใช้งบประมาณและระยะเวลามากกว่าร้อยละ 100 - 150 ของแผนที่วางไว้ c : ดำเนินการโดยใช้งบประมาณและระยะเวลามากกว่าร้อยละ 150 ของแผนที่วางไว้	1. ผลผลิตของโครงการ โดยเปรียบเทียบระหว่างแผนการดำเนินงานตามที่เสนอ ครม. กับผลการดำเนินงาน 2. ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ โดยเปรียบเทียบระหว่างแผนการดำเนินงานตามที่เสนอ ครม. กับผลการดำเนินงาน 3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ โดยเปรียบเทียบระหว่างแผนการดำเนินงานตามที่เสนอ ครม. กับผลการดำเนินงาน

**รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)**

**ตารางที่ 4 ตัวชี้วัดการประเมินผลโครงการ (ต่อ)**

เกณฑ์การพิจารณา	ตัวชี้วัด
<b>5) ความยั่งยืน</b>	
a : เชื่อมั่นว่าโครงการมีความยั่งยืน b : มีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหา แต่มีโอกาสพัฒนาและแก้ไข c : โครงการไม่อาจดำเนินการอย่างยั่งยืน หากไม่ได้รับการสนับสนุน	1. การมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบำรุงรักษา 2. การมีงบประมาณและแผนในการบำรุงรักษา 3. การมีคู่มือปฏิบัติงานในการบำรุงรักษา

หมายเหตุ: ทุกตัวชี้วัดมีน้ำหนักคะแนนเท่ากัน

**10. สรุปผลการประเมินโครงการ**

โครงการมีผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ A หมายถึง พอใจมากที่สุด โดยมีผลการประเมิน ด้านความสอดคล้อง ประสิทธิภาพ ผลกระทบ และความยั่งยืน อยู่ในระดับ a ขณะที่ด้านประสิทธิภาพ มีผลการประเมินอยู่ในระดับ b โดยสรุปผลการประเมินในแต่ละด้าน ดังนี้

**ตารางที่ 5 สรุปผลการประเมินโครงการ**

เกณฑ์การพิจารณา	ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
<b>1) ความสอดคล้อง</b>		
a : สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลอย่างมาก b : สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลบางส่วน c : ไม่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล	1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) และฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) 2. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) 3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558 - 2565) 4. ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 5. ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายแดน	a
<b>2) ประสิทธิภาพ</b>		
a : บรรลุวัตถุประสงค์มากกว่าร้อยละ 80 ของแผนที่วางไว้ b : บรรลุวัตถุประสงค์ร้อยละ 50 - 80 ของแผนที่วางไว้ c : บรรลุวัตถุประสงค์น้อยกว่าร้อยละ 50 ของแผนที่วางไว้	1. ปริมาณจราจรเฉลี่ย (Average Annual Daily Traffic: AADT) (PCU/วัน) ระหว่างปี 2565 - 2566 ต่ำกว่าแผนที่ประมาณการไว้ โดยมีแผนการดำเนินงานอยู่ที่ 104,755 PCU/วัน และผลการดำเนินงานอยู่ที่ 79,325 PCU/วัน หรือคิดเป็นร้อยละ 75.72 ของแผน 2. อัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (Volume/Capacity Ratio: V/C Ratio) (เท่า) ระหว่างปี 2565 - 2566 ต่ำกว่าแผนที่ประมาณการไว้ โดยมีแผนการดำเนินงานอยู่ที่ 0.60 เท่า และผลการดำเนินงานอยู่ที่ 0.25 หรือคิดเป็นร้อยละ 41.67 ของแผน ซึ่งบรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้ 3. ระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) (ระดับ) ระหว่างปี 2565 - 2566 เป็นไปตามแผนที่ประมาณการไว้ โดยมีแผนการดำเนินงานอยู่ที่ระดับ A และผลการดำเนินงานอยู่ที่ระดับ A หรือคิดเป็นร้อยละ 100.00 ของแผน	a

**รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)**

**ตารางที่ 5 สรุปผลการประเมินโครงการ (ต่อ)**

เกณฑ์การพิจารณา	ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
<b>2) ประสิทธิภาพ</b>		
a : บรรลุวัตถุประสงค์มากกว่าร้อยละ 80 ของแผนที่วางไว้ b : บรรลุวัตถุประสงค์ร้อยละ 50 - 80 ของแผนที่วางไว้ c : บรรลุวัตถุประสงค์น้อยกว่าร้อยละ 50 ของแผนที่วางไว้	4. ค่าดัชนีความเรียบขรุขระสากล (International Roughness Index: IRI) (เมตร/กิโลเมตร) ระหว่างปี 2565 - 2566 ต่ำกว่าแผนที่ประมาณการไว้ โดยมีแผนการดำเนินงานอยู่ที่ 3.50 เมตร/กิโลเมตร และผลการดำเนินงานอยู่ที่ 1.66 เมตร/กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 47.43 ของแผน ซึ่งบรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้	a
<b>3) ผลกระทบ</b>		
a : ไม่ส่งผลกระทบในเชิงลบ b : ส่งผลกระทบในเชิงลบ c : ส่งผลกระทบในเชิงลบอย่างร้ายแรง	โครงการไม่ส่งผลกระทบทางตรงและทางอ้อมในเชิงลบทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยโครงการสามารถช่วยสร้างรายได้ในพื้นที่ดำเนินโครงการ และยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การขนส่งสินค้าหรือผลผลิตทางการเกษตรอีกด้วย นอกจากนี้ ฝิวทางที่ราบเรียบสามารถช่วยเพิ่มความสะดวกสบายและลดระยะเวลาในการเดินทาง อีกทั้ง สามารถช่วยลดปัญหาฝุ่น มลพิษทางเสียง และการสิ้นสະเทือนจากรถที่วิ่งบนถนน อย่างไรก็ตาม หลังจากโครงการแล้วเสร็จ จำนวนอุบัติเหตุไม่ได้ลดลงตามที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากจุดกัลับริดมีระยะห่าง ทำให้มีการขับรถยนต์หลายจุด เช่น บริเวณจุดตัด ทางแยก ทางร่วมที่เป็นชุมชน ซึ่งเป็นผลมาจากพฤติกรรมผู้ขับขี่โดยตรง	a
<b>4) ประสิทธิภาพ</b>		
a : ดำเนินการเสร็จร้อยละ 100 โดยใช้งบประมาณและระยะเวลาเท่ากับหรือน้อยกว่าแผนที่วางไว้ b : ดำเนินการโดยใช้งบประมาณและระยะเวลามากกว่าร้อยละ 100 - 150 ของแผนที่วางไว้ c : ดำเนินการโดยใช้งบประมาณและระยะเวลามากกว่าร้อยละ 150 ของแผนที่วางไว้	1. ผลผลิตหลักของโครงการเป็นไปตามแผน 2. ระยะเวลาดำเนินโครงการ 1,849 วัน คิดเป็นร้อยละ 158.17 ของแผน (แผน 1,169 วัน) หรือล่าช้ากว่าแผน 680 วัน (ร้อยละ 58.17) 3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ จำนวน 5,871.32 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 86.24 ของแผน (แผน 6,808.00 ล้านบาท) หรือต่ำกว่าแผน จำนวน 936.68 ล้านบาท (ร้อยละ 13.76)	b
<b>5) ความยั่งยืน</b>		
a : เชื่อมั่นว่าโครงการมีความยั่งยืน b : มีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหา แต่มีโอกาสพัฒนาและแก้ไข c : โครงการไม่อาจดำเนินการอย่างยั่งยืน หากไม่ได้รับการสนับสนุน	1. ทล. มีหน่วยงานและจัดสรรบุคลากรที่รับผิดชอบในการดำเนินงานและบำรุงรักษา 2. ทล. มีการจัดสรรงบประมาณในการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีแผนการบำรุงรักษาเป็นประจำทุกปี 3. ทล. มีคู่มือปฏิบัติงานในการบำรุงรักษา	a
<b>ผลการประเมินรวม</b>		<b>A</b>

**รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)**

ผลการประเมินในแต่ละด้านมีรายละเอียด ดังนี้

**1) ผลการประเมินด้านความสอดคล้อง**

ได้คะแนน a : โครงการฯ มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558 - 2565) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายแดน โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 6

**ตารางที่ 6 ความสอดคล้องของโครงการ**

ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)	<ul style="list-style-type: none"> <li>สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) ในยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์ด้านการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ เท่าเทียม และเป็นธรรม เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ รวมถึงยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ เพื่อพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล</li> <li>สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ในยุทธศาสตร์ที่ 7 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายทางถนน โดยการบำรุงรักษาและยกระดับคุณภาพ รวมทั้งความปลอดภัยของโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน และขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณด้านการค้าและประตูการค้าที่สำคัญเพื่อรองรับปริมาณการเดินทาง และการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปยังฐานการผลิต และแหล่งท่องเที่ยวของประเทศ</li> </ul>
2. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	<ul style="list-style-type: none"> <li>สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในประเด็นท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคที่เกิดจากการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศระหว่างกันในภูมิภาค พร้อมทั้งการใช้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวให้เอื้อต่อผลิตภัณฑ์ชุมชน เพื่อขยายโอกาสในการสร้างรายได้ไปสู่เมืองและชุมชนเพิ่มจากการท่องเที่ยวของประเทศ</li> </ul>

**รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)**

**ตารางที่ 6 ความสอดคล้องของโครงการ (ต่อ)**

ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558 - 2565)	<ul style="list-style-type: none"> <li>สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558 - 2565) ในแผนงานด้านการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น 4 ช่องทางจราจรตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก เป็นต้น เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้าการลงทุนที่จะเพิ่มสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน</li> </ul>
4. ยุทธศาสตร์พัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	<ul style="list-style-type: none"> <li>สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) รวมทั้งการเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยการก่อสร้างทางหลวง เป็น 4 ช่องทางจราจร จะอำนวยความสะดวกในการค้าลงทุนและการท่องเที่ยวระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับประเทศเพื่อนบ้าน</li> </ul>
5. ยุทธศาสตร์พัฒนาพื้นที่ชายแดน	<ul style="list-style-type: none"> <li>สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายแดน ที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อบรรลุผลประโยชน์ร่วมกันทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคง รวมถึงตั้งเป้าหมายการขยายตัวมูลค่าการค้าชายแดนของไทย ซึ่งการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น 4 ช่องทางจราจร จะอำนวยความสะดวก ส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนและพื้นที่ใกล้เคียงกับประเทศเพื่อนบ้านได้มากขึ้น</li> </ul>

**2) ผลการประเมินด้านประสิทธิผล**

**ได้คะแนน a :** โครงการฯ ดำเนินการบรรลุตามวัตถุประสงค์ โดยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องทางจราจรเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดครอบคลุมทั่วประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง อีกทั้งเป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง โดยหลังโครงการแล้วเสร็จพบว่า โครงการฯ มีอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนนอยู่ในระดับที่ต่ำเพียง 0.25 เท่า แสดงให้เห็นว่า การเพิ่มช่องทางจราจร จากเดิม 2 เป็น 4 ช่องทางจราจร สามารถช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ยังช่วยให้การเคลื่อนตัวของยานพาหนะเป็นไปอย่างรวดเร็วมากยิ่งขึ้น อีกทั้ง ค่าดัชนีความเรียบขรุขระสากลหลังโครงการแล้วเสร็จ อยู่ที่ 1.66 เมตร/กิโลเมตร แสดงให้เห็นว่าผิวทางราบเรียบไม่มีหลุมบ่อ หรือรอยปะซ่อมที่เสียหาย ซึ่งจะช่วยให้ยานพาหนะขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพและลดความเสียหายของยานพาหนะ ทั้งนี้ เนื่องจาก โครงการฯ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จในช่วงที่เกิดการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้รัฐบาลต้องออก "มาตรการปิดเมือง" (Lockdown) จึงทำให้จราจรต่ำกว่าแผน แต่ภายหลังจากมีการปลดล็อกการเดินทาง คาดว่าปริมาณจราจรจะกลับมามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเมื่อพิจารณาจากตัวชี้วัดที่ใช้ในการประเมินผลด้านประสิทธิผล คะแนนภาพรวมจึงอยู่ในระดับ b โดยมีรายละเอียดของการพิจารณาด้านประสิทธิผลปรากฏตามตารางที่ 7

**รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)**

**ตารางที่ 7 ตัวชี้วัดด้านประสิทธิผลของโครงการ**

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน	ผล/แผน (ร้อยละ)
2.1) ปริมาณจราจรเฉลี่ย (Average Annual Daily Traffic: AADT) (PCU/วัน)	104,755	79,325	75.72
2.2) อัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (Volume/Capacity Ratio: V/C Ratio) (เท่า)	0.60	0.25	41.67
2.3) ระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) (ระดับ)	A	A	100.00
2.4) ค่าดัชนีความเรียบขรุขระสากล (International Roughness Index: IRI) (เมตร/กิโลเมตร)	3.50	1.66	47.43

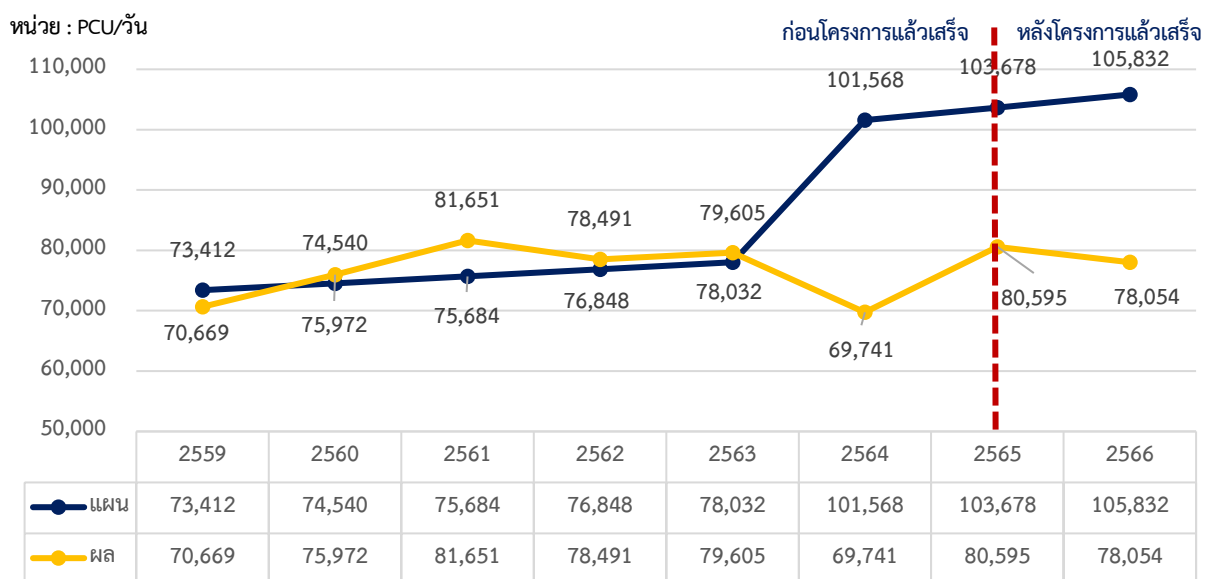
หมายเหตุ : ตัวชี้วัด 2.2) และ 2.4) มีผลการดำเนินงานที่ต่ำกว่าแผนการดำเนินงาน หมายถึง โครงการบรรลุวัตถุประสงค์เกินกว่าแผนที่วางไว้  
ที่มา : ทล.

ทั้งนี้ ในแต่ละตัวชี้วัดมีรายละเอียดการประเมินผล ดังนี้

**2.1) ปริมาณจราจรเฉลี่ย (Average Annual Daily Traffic: AADT)**

ทล. ประเมินการปริมาณจราจรเฉลี่ย หลังโครงการแล้วเสร็จ ตั้งแต่ปี 2565 - 2566 เฉลี่ยอยู่ที่ปีละ 104,755 PCU/วัน โดยมีปริมาณจราจรเฉลี่ยที่เกิดขึ้นจริงหลังโครงการแล้วเสร็จ เฉลี่ยอยู่ที่ปีละ 79,325 PCU/วัน หรือคิดเป็นร้อยละ 75.72 ของแผน ซึ่งต่ำกว่าแผนที่ประมาณการ เนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้รัฐบาลต้องออก "มาตรการปิดเมือง" (Lockdown) โดยห้ามไม่ให้บุคคลในพื้นที่เดินทางออกนอกพื้นที่ และห้ามไม่ให้บุคคลนอกพื้นที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ รวมถึงการสั่งหยุดกิจกรรมที่เสี่ยงต่อการระบาดของโรค COVID-19 เพื่อลดการแพร่กระจายของโรค ทำให้ปริมาณจราจรน้อยกว่าที่ประมาณการไว้ แต่ภายหลังจากมีการปลดล็อคการเดินทาง คาดว่าปริมาณจราจรจะกลับมามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภูมิที่ 1

**แผนภูมิที่ 1 : แผนและผลปริมาณจราจรเฉลี่ย**



ที่มา : ทล.

**รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)**

**2.2) อัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (Volume/Capacity Ratio: V/C Ratio)**

ทล. กำหนดมาตรฐานสำหรับประเมินสภาพจราจร โดยการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนถนน พบว่า โครงการมีอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนน หลังโครงการแล้วเสร็จ ตั้งแต่ปี 2565 - 2566 เฉลี่ยอยู่ที่ช่วง 0.00 - 0.60 เท่า โดยมีอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนนที่เกิดขึ้นจริง หลังโครงการแล้วเสร็จ เฉลี่ยอยู่ที่ช่วง 0.25 เท่า หรือคิดเป็นร้อยละ 41.67 ของแผน ซึ่งต่ำกว่าแผนที่ประมาณการ เนื่องจากการขยายทางหลวงเป็น 4 ช่องทางจราจร ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 3 และ 4 โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 8 และ 9 ตารางที่ 8 มาตรฐานสำหรับประเมินสภาพจราจร

สภาพการจราจร	เท่า
สภาพการจราจรมีความคล่องตัวดี (สภาพที่กระแสจราจรไหลได้แบบอิสระ (Free - Flow Conditions) โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)	0.00 - 0.60
การเคลื่อนตัวของสภาพจราจรพอใช้ (สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้าง และผู้ขับขี่มีอิสระ ในการควบคุมรถน้อยลง)	0.61 - 0.70
การเคลื่อนตัวของสภาพจราจรพอใช้ - ติดขัด (สภาพการจราจรแบบคงที่ และผู้ขับขี่มีการควบคุมรถที่ยากขึ้น ทำให้การเปลี่ยนช่องทางจราจรยาก)	0.71 - 0.80
การเคลื่อนตัวของสภาพจราจรติดขัด - ติดขัดมาก (สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าขึ้น)	0.81 - 0.90
การเคลื่อนตัวของสภาพจราจรติดขัดมาก - ติดขัดรุนแรง (สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น จะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าสูง)	0.91 - 1.00
สภาพการจราจรที่ติดขัดอย่างรุนแรง	มากกว่า 1.00

**ตารางที่ 9 อัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนน**

สายทาง	แผนการดำเนินงาน		ผลการดำเนินงาน		ผล/แผน (ร้อยละ)		หมายเหตุ	
	2565	2566	2565	2566	2565	2566		
<b>ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน (ช่วงที่ 1)</b>								
Package I (ตอนที่ 1) (เท่า)	0.00 - 0.60		0.34	0.25	56.67	41.67	อัตราส่วน ปริมาณจราจร ต่อความจุถนน มีค่าต่ำ แสดงให้เห็น ว่าสภาพ การจราจร มีความ คล่องตัวสูง	
Package J (ตอนที่ 2) (เท่า)	0.00 - 0.60		0.28	0.21	46.67	35.00		
<b>ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงสกลนคร - นครพนม (ช่วงที่ 2)</b>								
Package K (ตอนที่ 1) (เท่า)	0.00 - 0.60		0.26	0.20	43.33	33.33		
Package L (ตอนที่ 2) (เท่า)	0.00 - 0.60		0.36	0.21	60.00	35.00		
<b>ทางหลวงหมายเลข 23 ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร (ช่วงที่ 3)</b>								
Package M (ตอนที่ 1) (เท่า)	0.00 - 0.60		0.15	0.13	25.00	21.67		
Package N (ตอนที่ 2) (เท่า)	0.00 - 0.60		0.37	0.28	61.67	46.67		
<b>รวม (เท่า)</b>	<b>0.00 - 0.60</b>		<b>0.29</b>	<b>0.21</b>	<b>48.89</b>	<b>35.56</b>		
<b>รวมเฉลี่ยหลังโครงการ แล้วเสร็จ (เท่า)</b>	<b>0.00 - 0.60</b>		<b>0.25</b>		<b>41.67</b>			

ที่มา : ทล.

**รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)**

**2.3) ระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS)**

ทล. กำหนดมาตรฐานสำหรับประเมินระดับการให้บริการ โดยการวิเคราะห์ความสามารถในการใช้ความเร็วในการจราจร พบว่า โครงการมีระดับการให้บริการ หลังโครงการแล้วเสร็จ ตั้งแต่ปี 2565 - 2566 อยู่ที่ระดับ A โดยมีระดับการให้บริการที่เกิดขึ้นจริงหลังโครงการแล้วเสร็จ อยู่ที่ระดับ A หรือคิดเป็นร้อยละ 100.00 ของแผน แสดงให้เห็นว่าโครงการช่วยให้การเคลื่อนตัวของยานพาหนะเป็นไปอย่างรวดเร็วโดยไม่มีผลกระทบจากยานพาหนะด้านหน้าที่จะส่งผลกระทบต่อความเร็วในการเดินทาง โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 10 และ 11

**ตารางที่ 10 มาตรฐานสำหรับประเมินระดับการให้บริการ**

ระดับการให้บริการ	สภาพจราจร
A	การจราจรไหลอย่างอิสระ (Free - Flow)
B	การไหลสภาพอยู่ตัว/คงที่ (Stable Flow)
C	
D	การไหลเริ่มไม่คงที่ (Approach Unstable Flow)
E	การไหลไม่อยู่ตัว/คงที่ (Unstable Flow)
F	การไหลถูกบังคับ (Force Flow)

**ตารางที่ 11 ระดับการให้บริการ**

สายทาง	แผนการดำเนินงาน		ผลการดำเนินงาน		ผล/แผน (ร้อยละ)	
	2565	2566	2565	2566	2565	2566
<b>ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน (ช่วงที่ 1)</b>						
Package I (ตอนที่ 1) (ระดับ)	A		A		100.00	
Package J (ตอนที่ 2) (ระดับ)	A		A		100.00	
<b>ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงสกลนคร - นครพนม (ช่วงที่ 2)</b>						
Package K (ตอนที่ 1) (ระดับ)	A		A		100.00	
Package L (ตอนที่ 2) (ระดับ)	A		A		100.00	
<b>ทางหลวงหมายเลข 23 ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร (ช่วงที่ 3)</b>						
Package M (ตอนที่ 1) (ระดับ)	A		A		100.00	
Package N (ตอนที่ 2) (ระดับ)	A		A		100.00	
<b>รวม (ระดับ)</b>	<b>A</b>		<b>A</b>		<b>100.00</b>	
<b>รวมเฉลี่ยหลังโครงการแล้วเสร็จ (ระดับ)</b>	<b>A</b>		<b>A</b>		<b>100.00</b>	

ที่มา : ทล.

**2.4) ค่าดัชนีความเรียบขรุขระสากล (International Roughness Index: IRI)**

ทล. กำหนดมาตรฐานค่าดัชนีความเรียบขรุขระสากล ซึ่งค่าดัชนีดังกล่าวจะบอกถึงสภาพการให้บริการของผิวทางจากความแข็งแรงของโครงสร้างถนน เพื่อใช้ในการพิจารณาการวางแผนงานซ่อมบำรุงรักษาทางหลวง พบว่า โครงการมีค่าดัชนีความเรียบขรุขระสากล หลังโครงการแล้วเสร็จ ตั้งแต่ปี 2565 - 2566 อยู่ที่ระดับน้อยกว่า 3.50 เมตร/กิโลเมตร โดยมีค่าดัชนีความเรียบขรุขระสากลที่เกิดขึ้นจริงหลังโครงการแล้วเสร็จ อยู่ที่ 1.66 เมตร/กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 47.43 ของแผน แสดงให้เห็นว่าเส้นทางดังกล่าว มีผิวทางที่ราบเรียบ ไม่มีหลุมบ่อ หรือรอยปะซ่อมที่เสียหาย ซึ่งจะช่วยให้ยานพาหนะขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพและลดความเสียหายยานพาหนะ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 12 และ 13

**รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)**

**ตารางที่ 12** มาตรฐานค่าดัชนีความเรียบขรุขระสากล

ระดับคุณภาพผิวทาง	ค่า IRI (เมตร/กิโลเมตร)
ดีมาก	1.0 - 2.5
ดี	2.5 - 3.5
พอใช้	3.5 - 4.5
ต้องปรับปรุง	4.5 ขึ้นไป

**ตารางที่ 13** ค่าดัชนีความเรียบขรุขระสากล

สายทาง	แผนการดำเนินงาน		ผลการดำเนินงาน		ผล/แผน (ร้อยละ)		หมายเหตุ	
	2565	2566	2565	2566	2565	2566		
<b>ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน (ช่วงที่ 1)</b>								
Package I (ตอนที่ 1)	น้อยกว่า 3.50		1.86	2.01	53.14	57.43	อัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุถนนมีค่าต่ำ แสดงให้เห็นว่ามีระดับคุณภาพผิวทางดีมาก	
Package J (ตอนที่ 2)	น้อยกว่า 3.50		1.54	1.58	44.00	45.14		
<b>ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงสกลนคร - นครพนม (ช่วงที่ 2)</b>								
Package K (ตอนที่ 1)	น้อยกว่า 3.50		1.81	1.94	51.71	55.43		
Package L (ตอนที่ 2)	น้อยกว่า 3.50		1.36	1.37	38.86	39.14		
<b>ทางหลวงหมายเลข 23 ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร (ช่วงที่ 3)</b>								
Package M (ตอนที่ 1)	น้อยกว่า 3.50		1.81	1.82	51.71	52.00		
Package N (ตอนที่ 2)	น้อยกว่า 3.50		1.42	1.43	40.57	40.86		
<b>รวมเฉลี่ย (เมตร/กิโลเมตร)</b>	<b>น้อยกว่า 3.50</b>		<b>1.63</b>	<b>1.69</b>	<b>46.67</b>	<b>48.33</b>		
<b>รวมเฉลี่ยหลังโครงการแล้วเสร็จ (เมตร/กิโลเมตร)</b>	<b>น้อยกว่า 3.50</b>		<b>1.66</b>		<b>47.43</b>			

ที่มา : ทล.

### 3) ผลการประเมินด้านผลกระทบ

**ได้คะแนน a :** โครงการฯ ไม่ส่งผลกระทบต่อในเชิงลบทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ทั้งทางตรงและทางอ้อม อีกทั้งยังทำให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฯ สามารถช่วยสร้างรายได้ในพื้นที่ดำเนินโครงการ และช่วยเพิ่มความสะดวกสบายในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว อีกทั้งยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การขนส่งสินค้าหรือผลผลิตทางการเกษตรอีกด้วย นอกจากนี้ ผิวทางที่ราบเรียบ ไม่มีหลุมบ่อ หรือรอยปะซ่อมที่เสียหาย ซึ่งจะช่วยให้ยานพาหนะขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพและลดระยะเวลาในการเดินทางได้ อย่างไรก็ตาม หลังจากโครงการแล้วเสร็จ จำนวนอุบัติเหตุไม่ได้ลดลงตามที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากจุดกลับรถมีระยะห่าง ทำให้มีการขับรถยนต์หลายจุด เช่น บริเวณจุดตัด ทางแยก ทางร่วมที่เป็นชุมชน รวมถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากพฤติกรรมผู้ขับขี่ของผู้ใช้ถนน นอกจากนั้น ทล. ได้มีการศึกษาและจัดทำรายงานตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในช่วงก่อนดำเนินโครงการ และได้ดำเนินการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระหว่างการก่อสร้าง อีกทั้ง เมื่อโครงการแล้วเสร็จสามารถช่วยลดปัญหาฝุ่น มลพิษทางเสียง และการสิ้นเปลืองจากรถที่วิ่งบนถนน ดังนั้น คะแนนภาพรวมด้านผลกระทบจึงอยู่ในระดับ a โดยมีรายละเอียด ดังนี้

# รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม) ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)

### 3.1) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

ก่อนเริ่มดำเนินโครงการฯ ทล. คาดการณ์ว่าหลังโครงการแล้วเสร็จ โครงการจะช่วยเชื่อมเมืองสำคัญ และภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ รวมถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ซึ่งจะส่งเสริมการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ การค้าอุตสาหกรรม และเพิ่มช่วยสร้างรายได้ในพื้นที่ดำเนินโครงการ อีกทั้งยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การขนส่งสินค้าหรือผลผลิตทางการเกษตรอีกด้วย โดยเมื่อโครงการแล้วเสร็จ ทำให้ประเทศมีระบบการคมนาคมขนส่งทางถนนที่สามารถรองรับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ กระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่างๆ และยังช่วยส่งเสริมการพัฒนาและเชื่อมโยงพื้นที่เกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว รวมถึงสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพิ่มโอกาสทางการค้าและลงทุนอีกด้วย นอกจากนี้ เมื่อประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ โดยพิจารณามูลค่าผลประโยชน์ทางตรงที่ได้รับจากโครงการ เช่น มูลค่าการใช้น้ำมันพาหนะที่ลดลง (VOC Saving) มูลค่าเวลาเดินทางที่ลดลงของผู้ใช้ทาง (VOT) และมูลค่าอุบัติเหตุที่ลดลง (ACC Saving) พบว่า โครงการมีมูลค่าผลประโยชน์ทางตรงของโครงการ (Direct Benefit) ของโครงการสูงถึง 26,179.82 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ปรากฏตามตารางที่ 14

**ตารางที่ 14** มูลค่าผลประโยชน์ทางตรงของโครงการ (Direct Benefit)

หน่วย : ล้านบาท

สายทาง	VOC Saving	VOT Saving	ACC Saving	Total Direct Benefit
อ.หนองหาน - อ.พังโคน ตอน 1	1,159.10	2,498.90	165.25	3,823.25
อ.หนองหาน - อ.พังโคน ตอน 2	1,339.80	2,240.40	275.83	3,856.03
สกลนคร - นครพนม ตอน 1	2,038.90	2,762.37	624.31	5,425.58
สกลนคร - นครพนม ตอน 2	1,427.84	2,583.08	254.87	4,265.79
ร้อยเอ็ด - ยโสธร ตอน 1	1.35	4,401.99	424.83	4,828.16
ร้อยเอ็ด - ยโสธร ตอน 2	1,347.97	2,528.91	104.14	3,981.01
<b>รวมมูลค่า</b>	<b>7,314.96</b>	<b>17,015.65</b>	<b>1,849.22</b>	<b>26,179.82</b>

ที่มา : ทล.

### 3.2) ผลกระทบด้านสังคม

ก่อนเริ่มโครงการฯ ทล. คาดการณ์ว่าหลังโครงการแล้วเสร็จ โครงการจะช่วยอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณจุดตัดถนน โดยเมื่อโครงการแล้วเสร็จ พบว่า สายทางมีผิวทางที่ราบเรียบ ไม่มีหลุมบ่อ หรือรอยปะซ่อมที่เสียหาย และมีไฟฟ้าแสงสว่างเพียงพอ ซึ่งจะช่วยให้ยานพาหนะขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพและลดระยะเวลาในการเดินทางได้ อย่างไรก็ตาม จำนวนอุบัติเหตุไม่ได้ลดลงตามที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากจุดกลับรถมีระยะห่าง ทำให้มีการขับรถยนต์หลายจุด เช่น บริเวณจุดตัด ทางแยก ทางร่วมที่เป็นชุมชน รวมถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากพฤติกรรมผู้ขับขี่ของผู้ใช้ถนน อย่างไรก็ตาม ทล. ได้มีแผนที่จะก่อสร้างทางคู่ขนาน (Frontage Road) บริเวณด้านข้างทางสายหลักเพื่อทำหน้าที่เป็น ถนนทางเข้า-ออก สำหรับผู้ใช้รถที่ต้องการเข้า-ออก ไปยังพื้นที่ชุมชนใกล้เคียง ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร และลดปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัด และทางแยก

**รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)**

**3.3) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม**

ก่อนเริ่มโครงการฯ ทล. ได้มีการศึกษาและจัดทำรายงานตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น แม้ว่าโครงการจะไม่อยู่ในพื้นที่ที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย และจำเป็นต้องทำการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมก็ตาม โดยรายงานตรวจสอบผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) ระบุว่า โครงการฯ ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อด้านทรัพยากรทางกายภาพ (ดิน น้ำ อากาศ เสียง และการสั่นสะเทือน) ทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต ทั้งนี้ ทล. ได้มีการดำเนินการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระหว่างก่อสร้าง โดยมีผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อมและทีมงานของที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant: CSC) เป็นผู้ตรวจสอบและให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงได้มีการจัดทำรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมราย 6 เดือน (Semi-Annual Environmental Monitoring Report) เพื่อส่งมอบให้กับ ADB เพื่อตรวจประเมินและให้ความเห็นต่อการดำเนินการ โดยรายงานดังกล่าวครอบคลุมผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด

**3.4) สรุปผลสำรวจความคิดเห็นผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ**

ทล. ได้มีการสำรวจความคิดเห็นผู้มีส่วนได้เสียของโครงการฯ จากการจัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 100 ราย/สายทาง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจในภาพรวมต่อโครงการทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โครงการช่วยสร้างรายได้ในพื้นที่ดำเนินโครงการ การเดินทางมีความปลอดภัยมากขึ้นในพื้นที่ เมื่อเทียบกับก่อนมีโครงการ และสามารถช่วยลดปัญหาฝุ่นและมลพิษจากรถที่วิ่งบนถนน เป็นต้น โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 15

**ตารางที่ 15 ผลสำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ**

ความเห็นในด้านต่างๆ	ระดับความพึงพอใจ					
	อ.หนองหาน - อ.พังโคน		สกลนคร - นครพนม		ร้อยเอ็ด - ยโสธร	
	ตอน 1	ตอน 2	ตอน 1	ตอน 2	ตอน 1	ตอน 2
<b>ด้านเศรษฐกิจ</b>						
(1) การสร้างรายได้ในพื้นที่ดำเนินโครงการ	4.59	4.37	4.02	4.43	4.23	4.76
(2) อำนวยความสะดวกในการเดินทาง/การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว	4.78	4.40	4.10	4.40	4.27	4.72
(3) ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง/การขนส่งสินค้าหรือผลผลิตทางการเกษตร/อุตสาหกรรม/ท่องเที่ยว	4.70	4.74	4.03	4.47	4.26	4.66
<b>ด้านสังคม</b>						
(4) ลดจำนวนอุบัติเหตุและการเสียชีวิตในพื้นที่	4.37	4.28	4.56	4.33	4.29	4.65
(5) การเดินทางมีความปลอดภัยมากขึ้นในพื้นที่	4.33	4.35	4.65	4.33	4.26	4.68
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>						
(6) ลดปัญหาฝุ่นและมลพิษจากรถที่วิ่งบนถนน	4.09	4.43	4.58	4.27	4.22	4.68
(7) ลดปัญหาจากเสียงและการสั่นสะเทือนจากรถที่วิ่งบนถนน	4.06	4.37	4.46	4.25	4.19	4.64

ที่มา : ทล.

หมายเหตุ : ระดับความพึงพอใจเต็มทีระดับ 5.00

**รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)**

**4) ผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ**

**ได้คะแนน b :** โครงการฯ เป็นการดำเนินการก่อสร้างขยายช่องทางจราจรจากเดิม 2 ช่องทาง เป็น 4 ช่องทาง ระยะทาง 142.42 กิโลเมตร เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินสายหลักเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดครอบคลุมทั่วประเทศ ให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องทางจราจร เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และช่วยลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ อีกทั้งเป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง โดยโครงการมีระยะเวลาในการดำเนินงานล่าช้ากว่าแผนที่วางไว้ เนื่องจาก การลงนามขยายสัญญาวงเงินกู้เพิ่มเติมกับ ADB มีรายละเอียดของข้อกำหนดและเงื่อนไขค่อนข้างมาก นอกจากนี้ ปัจจัยภายนอกอื่นๆ เช่น การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 วันหยุดเทศกาล ส่งผลให้ต้องมีการขยายระยะเวลาสัญญาก่อสร้างออกไป อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีการปรับเพิ่มระยะทางของโครงการจาก 124.90 กิโลเมตร เป็น 142.42 กิโลเมตร การเบิกจ่ายของโครงการยังต่ำกว่ากรอบวงเงินตามมติ ครม. โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 14

**ตารางที่ 14 ตัวชี้วัดด้านประสิทธิภาพของโครงการ**

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน	ผล/แผน (ร้อยละ)
4.1) ภาพรวมผลผลิตของโครงการ	1) ก่อสร้างขยายช่องทางจราจร จากเดิม 2 ช่องทาง เป็น 4 ช่องทาง ระยะทาง 124.90 กิโลเมตร 2) สถานีตรวจสอบน้ำหนัก 2 แห่ง 3) จุดพักรถบรรทุก 1 แห่ง 4) จุดพักรถบรรทุกและสถานี ตรวจสอบน้ำหนัก 2 แห่ง	ผลผลิตหลักของโครงการเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ มีการปรับเพิ่มระยะทางของงานก่อสร้างขยายช่องทางจราจรจากเดิม 2 ช่องทาง เป็น 4 ช่องทาง จากเดิม ระยะทาง 124.90 กิโลเมตร เป็น 142.42 กิโลเมตร	100.00
4.2) ระยะเวลาดำเนินโครงการ (วัน)	1,169	1,849	158.17
4.3) ค่าใช้จ่าย (ล้านบาท)	6,808.00	5,871.32	86.24

ที่มา : ทล.

**4.1) ภาพรวมผลผลิตของโครงการ**

โครงการฯ มีผลผลิตหลักที่เกิดขึ้นจริงเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ได้แก่ (1) ก่อสร้างขยายช่องทางจราจร จากเดิม 2 ช่องทาง เป็น 4 ช่องทาง ระยะทาง 142.42 กิโลเมตร (2) สถานีตรวจสอบน้ำหนัก 2 แห่ง (3) จุดพักรถบรรทุก 1 แห่ง และ (4) จุดพักรถบรรทุกและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก 2 แห่ง ทั้งนี้ ทล. มีการปรับเพิ่มระยะทางของงานก่อสร้างขยายช่องทางจราจรจากเดิม 2 ช่องทาง เป็น 4 ช่องทาง จากเดิม ระยะทาง 124.90 กิโลเมตร เป็น 142.42 กิโลเมตร เนื่องจาก มีการออกแบบรายละเอียด และการสำรวจสภาพหน้างานจริงเพิ่มเติม ทำให้มีการปรับเพิ่มระยะทางของโครงการฯ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสภาพการจราจร และมีความต่อเนื่องเป็นรูปแบบเดียวกันตลอดเส้นทาง อีกทั้ง ยังคุ้มค่ากับวงเงินที่ขออนุมัติจาก ครม. โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 15

**ตารางที่ 15 ผลผลิตของโครงการ**

รายการ (หน่วย)	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
(1) ก่อสร้างขยายช่องทางจราจรจากเดิม 2 ช่องทาง เป็น 4 ช่องทาง (กิโลเมตร)	124.90	142.42
(2) สถานีตรวจสอบน้ำหนัก (แห่ง)	2	2
(3) จุดพักรถบรรทุก (แห่ง)	1	1
(4) จุดพักรถบรรทุกและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก (แห่ง)	2	2

ที่มา : ทล.

**รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)**

**4.2) ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินโครงการ**

โครงการฯ มีระยะเวลาดำเนินโครงการรวม 1,849 วัน ตั้งแต่วันที่ 19 ตุลาคม 2559 - 10 พฤศจิกายน 2564 (นับถัดจากวันที่ ครม. มีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการจนถึงวันที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ) ซึ่งล่าช้ากว่าแผน จำนวน 680 วัน (แผน 1,169 วัน) หรือคิดเป็นร้อยละ 158.17 ของแผน เนื่องจาก (1) ลงนามขยายสัญญาวงเงินกู้เพิ่มเติมกับ ADB ล่าช้าตามที่เสนอ ครม. เนื่องจาก การใช้เงินกู้ ADB มีรายละเอียดของข้อกำหนดและเงื่อนไขในการประกวดราคาและตกลงกับแหล่งเงินกู้จำนวนมาก ซึ่งต้องปฏิบัติด้วยความระมัดระวัง รวมทั้งในการใช้หลักเกณฑ์แหล่งเงินกู้ร่วมกับระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 มีขั้นตอนมากกว่าการใช้เงินงบประมาณแผ่นดิน ซึ่งต้องมีการขอยกเว้นเงื่อนไขและวิธีการจัดซื้อจัดจ้างจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (2) การขยายระยะเวลาสัญญาก่อสร้าง และ (3) ปัจจัยภายนอกอื่นๆ เช่น การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 วันหยุดเทศกาล และเกิดเหตุอุทกภัยในพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 16

**ตารางที่ 16 ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินโครงการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานจริง**

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงาน		ผลการดำเนินงาน		ล่าช้ากว่าแผน		ผล/แผน (ร้อยละ)
	เริ่ม - เสร็จ	จำนวนวัน (วัน)	เริ่ม - เสร็จ	จำนวนวัน (วัน)	(วัน)	ร้อยละ	
ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินงาน	19 ต.ค. 59 - 31 ธ.ค. 62	1,169	19 ต.ค. 59 - 10 พ.ย. 64	1,849	680	58.17	158.17

ที่มา : ทล.

**4.3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ**

โครงการฯ มีกรอบวงเงินลงทุนตามมติ ครม. จำนวน 6,808.00 ล้านบาท โดยเมื่อโครงการแล้วเสร็จ มีการเบิกจ่ายเงินลงทุนจริง จำนวน 5,871.32 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 86.24 ของกรอบวงเงินลงทุนตามมติ ครม. ประกอบด้วย (1) เงินกู้ ADB จำนวน 2,836.42 ล้านบาท และ (2) เงินงบประมาณ จำนวน 3,034.90 ล้านบาท ซึ่งผลการเบิกจ่ายของโครงการต่ำกว่ากรอบวงเงินลงทุนตามมติ ครม. โดยมีรายละเอียดปรากฏตาม ตารางที่ 17 และแผนภูมิที่ 2

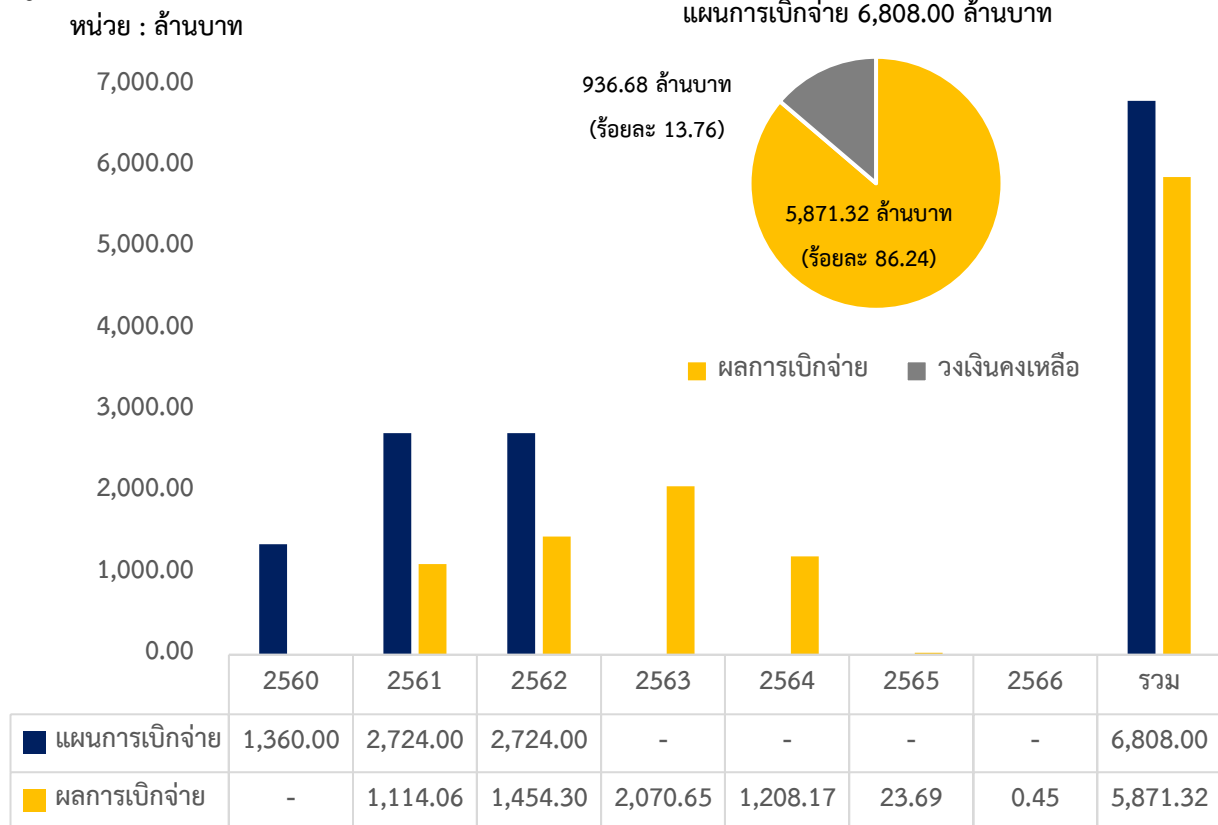
**ตารางที่ 17 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ**

กิจกรรม	แผนการดำเนินงาน (ล้านบาท)	ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท)	ต่ำกว่าแผน		ผล/แผน (ร้อยละ)
			(ล้านบาท)	(ร้อยละ)	
(1) งานก่อสร้าง	5,920.00	5,648.03	271.97	4.59	95.41
(2) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง และผู้ตรวจสอบบัญชี	296.00	223.29	72.71	24.56	75.44
(3) เงินสำรองเผื่อเหลือเผื่อขาด	592.00	-	592.00	100.00	-
<b>รวม</b>	<b>6,808.00</b>	<b>5,871.32</b>	<b>936.68</b>	<b>13.76</b>	<b>86.24</b>

ที่มา : ทล.

รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม) ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)

แผนภูมิที่ 2 แผนและผลการเบิกจ่าย



5) ผลการประเมินด้านความยั่งยืน

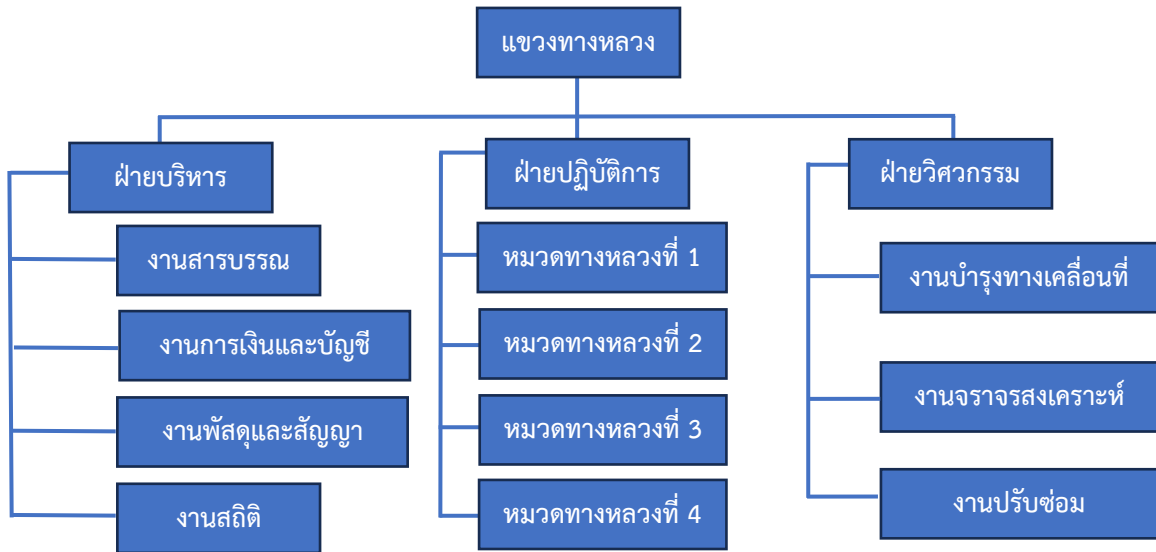
**ได้คะแนน a :** ทล. มีการกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักในการดำเนินโครงการและบำรุงรักษาโครงการ ทั้งด้านการจัดสรรบุคลากร ด้านงบประมาณ และแผนการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการบำรุงรักษาโครงการ ตามคู่มือปฏิบัติงานในการบำรุงรักษา โดยโครงการฯ ได้ดำเนินแนวทางตามโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และความปลอดภัย (เพิ่มเติม) ซึ่งมีการขุดทางระบายน้ำ ปะช่อมผิวทาง ก่อสร้างที่จอดรถประจำทางและที่พักผู้โดยสาร เพิ่มเติม โดยมีแนวทางหลวงที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวทางหลวงสกลนครที่ 1 แนวทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน) แนวทางหลวงนครพนม แนวทางหลวงร้อยเอ็ด แนวทางหลวงยโสธร รับผิดชอบ ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าโครงการมีความยั่งยืน สามารถดำเนินการต่อไปได้ในระยะยาว ทำให้คะแนนภาพรวมด้านความยั่งยืนอยู่ในระดับ a โดยมีรายละเอียด ดังนี้

5.1) หน่วยงานและบุคลากรที่รับผิดชอบในการดำเนินงานและบำรุงรักษา

ทล. มีหน่วยงานและบุคลากรที่รับผิดชอบด้านการบำรุงรักษา โดย ทล. ได้มอบหมายหน้าที่ในการซ่อมบำรุง และดูแลรักษาสภาพทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งภารกิจหลักที่สำคัญให้อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ “แนวทางหลวง” ซึ่งมีหน้าที่หลักในการวางแผนดำเนินงานบำรุงปกติ (Routine Maintenance) ที่มุ่งเน้นด้านการกำกับดูแล ทำความสะอาด เพื่อให้ทางหลวงคงสภาพการใช้งานได้ดี และอำนวยความสะดวกความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง งานบำรุงตามกำหนดเวลา (Preventive Maintenance) มุ่งเน้นดำเนินการเมื่อเกิดความเสียหายในระยะเริ่มต้น เช่น งานอุดรอยแตก ฉาบผิว เสริมผิว เป็นต้น ส่วนงานบำรุงพิเศษและบูรณะ จะมุ่งเน้นการแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นในชั้นผิวทางหรือโครงสร้าง เช่น หลุมบ่อ หรือ การยุบตัวเป็นแอ่ง เป็นต้น เพื่อให้ทางหลวงมีสภาพการใช้งานได้ปกติ สะดวก ปลอดภัย ซึ่งมีโครงสร้างการบริหารงานของแขวนทางหลวง โดยมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภูมิที่ 3

รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม) ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)

แผนภูมิที่ 3 โครงสร้างการบริหารงานของแขวงทางหลวง



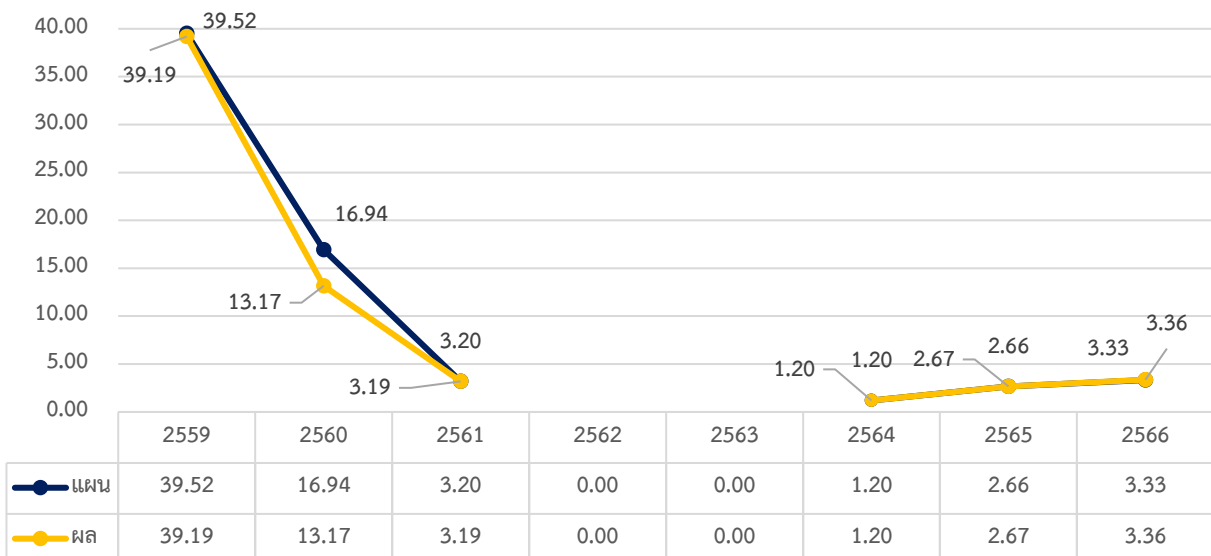
ที่มา : ทล.

5.2) ด้านงบประมาณ และแผนการบำรุงรักษา

ทล. ได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปีสำหรับการบำรุงรักษา เพื่อใช้ในการอุดรอยแตกผิวทางและไหล่ทาง งานปรับระดับผิวทาง รวมถึงงานทำความสะอาดทั่วไป เช่น ผิวทาง รวากันอันตราย สะพานลอย ระบบระบายน้ำ บริเวณข้างทาง เก็บขยะบริเวณข้างทาง งานบำรุงรักษาต้นไม้และงานตัดหญ้าทางป่าข้างทาง นอกจากนี้ ทล. ยังได้ดำเนินกิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนนเครื่องหมายนำทาง โดยการติดตั้งเครื่องหมายนำทางปุ่มสะท้อนแสง เนื่องจากทางหลวงสายดังกล่าว เป็นทางสายหลักที่มีปริมาณจราจรสูง จึงจำเป็นที่ชุมชนสองข้างทางต้องมีไฟฟ้าแสงสว่าง เพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็นของผู้ขับขี่ในเวลากลางคืน ซึ่งจะช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร รวมถึงลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยหลังโครงการแล้วเสร็จในปี 2564 - 2566 ทล. ได้ใช้งบประมาณในการบำรุงรักษา จำนวน 1.20 2.67 และ 3.36 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามแผนภูมิที่ 4

แผนภูมิที่ 4 รายละเอียดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา

หน่วย : ล้านบาท



ที่มา : ทล.

หมายเหตุ : ปี 2562 - 2563 อยู่ระหว่างการก่อสร้างจึงไม่มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาโครงการ

# รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม) ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)

## 5.3) คู่มือปฏิบัติงานในการบำรุงรักษา

ทล. โดยสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ และสำนักบริหารบำรุงทาง ได้มีการจัดทำ “คู่มือซ่อมบำรุงรักษาทางหลวง (Road Maintenance Manual)” ซึ่งจะเน้นให้ความรู้ความเข้าใจด้านวิชาการและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบำรุงรักษาทางหลวง โดยมีรายละเอียดของวิธีขั้นตอนการทำงาน การใช้วัสดุ การควบคุมการทำงานและเครื่องมือและเครื่องจักร และวิธีประเมินค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง เพื่อให้สำนักทางหลวง แขวงทางหลวง สำนักบำรุงทาง และหมวดทางหลวง สามารถปฏิบัติงานกิจกรรมการซ่อมบำรุงรักษาทางหลวงเป็นไปตามหลักวิชาการและทันสมัย นอกจากนี้ ทล. ได้มีการจัดทำ “คู่มือแขวงทาง” ซึ่งระบุหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุน รวมถึงกระบวนการต่างๆ ที่จะนำมาประยุกต์ใช้ให้สามารถบริหารงานได้อย่างราบรื่น สอดคล้องกับภารกิจและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร ปัจจุบัน ทล. ได้นำระบบบริหารแผนงานบำรุงทาง (Thailand Pavement Management System: TPMS) มาช่วยในการตัดสินใจกำหนดแผนงานที่จะปฏิบัติงานบำรุงรักษา แทนการบำรุงทางโดยใช้ความยาวเป็นพื้นฐานในการจัดสรรงบประมาณซ่อมบำรุง (Road Length Basic) ที่ทำได้ค่อนข้างช้า และมีอุปสรรคของราคาวัสดุก่อสร้าง รวมถึงน้ำหนักและปริมาณการจราจรที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้น ระบบ TPMS จึงถูกพัฒนามาช่วยแก้ปัญหาข้อจำกัดดังกล่าวโดยคำนึงถึงสภาพความเสียหาย และสภาพแวดล้อมแต่ละท้องถิ่นเป็นหลักในการพิจารณา โดยมีขั้นตอนตั้งแต่การสำรวจ ตรวจสอบ เก็บข้อมูล ติดตามวิเคราะห์ วิจัยและประเมินผล พร้อมทั้งเป็นแนวทางในการจัดสรรเงินงบประมาณ วัสดุ และเครื่องจักรในงานบำรุงทางให้เหมาะสมตามสภาพทางของประเทศไทย

## 11. การวิเคราะห์ห่วงโซ่ผลลัพธ์ (Results Chain) ของโครงการ

โครงการฯ มีการดำเนินโครงการโดยใช้ทรัพยากรต่างๆ ได้แก่ งบประมาณดำเนินงานและซ่อมบำรุงรักษา หน่วยงานและบุคลากรผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการและบำรุงรักษาเมื่อโครงการแล้วเสร็จ ระยะเวลาการดำเนินงาน ตลอดจนเทคโนโลยีและองค์ความรู้ที่ใช้ในการดำเนินโครงการ เพื่อให้สามารถดำเนินการตามแผนที่วางไว้ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาตามขั้นตอนการดำเนินโครงการ พบว่า โครงการดำเนินการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ เนื่องจากความล่าช้าในขั้นตอนลงนามขยายสัญญาวงเงินกู้เพิ่มเติมกับ ADB ซึ่งมีรายละเอียดของข้อกำหนดและเงื่อนไขจำนวนมาก และปัจจัยภายนอกต่างๆ เช่น การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 วันหยุดเทศกาล และเกิดเหตุอุทกภัยในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งเมื่อโครงการแล้วเสร็จในปี 2564 ส่งผลให้โครงข่ายทางหลวง 4 ช่องทางจราจร มีระยะทางเพิ่มขึ้น 142.42 กิโลเมตร สามารถช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ช่วยให้การเคลื่อนตัวของยานพาหนะเป็นไปอย่างรวดเร็ว และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ หากวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ พบว่าโครงการส่งผลกระทบทางบวกด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เช่น สร้างรายได้ในพื้นที่ดำเนินโครงการ ช่วยเพิ่มความรวดเร็ว และความสะดวกรวดสบายในการสัญจร อีกทั้ง ยังสามารถช่วยลดปัญหาฝุ่น มลพิษทางเสียง และการสิ้นเปลืองจากรถที่วิ่งบนถนน โดยมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ Results Chain ของโครงการปรากฏตามตารางที่ โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ 18

**รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)  
ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม)  
ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)**

**ตารางที่ 18** แนวทางการวิเคราะห์ห่วงโซ่ผลสัมฤทธิ์ (Results Chain) ของโครงการ

ปัจจัยนำเข้า	กิจกรรม	ผลผลิต	ผลลัพธ์	ผลกระทบ
<b>งบประมาณ</b> 1. ค่าใช้จ่ายของโครงการ 1.1 เงินกู้ ADB 1.2 เงินงบประมาณ 2. ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา <b>บุคลากร/หน่วยงาน</b> 1. ผู้รับจ้าง 2. หน่วยงานและบุคลากรที่รับผิดชอบ <b>เทคโนโลยี</b> ระบบ TMPS <b>ข้อมูลและองค์ความรู้ต่างๆ</b> 1. รายละเอียดการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ 2. แผนงานก่อสร้าง 3. ร่างขอบเขตงาน TOR <b>ระยะเวลาดำเนินการ</b> ตั้งแต่ ครม. อนุมัติโครงการจนถึงก่อสร้างแล้วเสร็จ	1. การจัดทำแผนงานและการออกแบบรายละเอียดโครงการ 2. ครม. พิจารณาอนุมัติงบประมาณ 3. ปรับปรุงทบทวนแบบรายละเอียดโครงการ 4. ประกวดราคา 5. ดำเนินการก่อสร้างขยายช่องทางจราจร จาก 2 ช่องทาง เป็น 4 ช่องทาง เป็นต้น	1. ก่อสร้างขยายช่องจราจรจากเดิม 2 ช่องทาง เป็น 4 ช่องทาง ระยะทาง 142.42 กิโลเมตร 2. สถานีตรวจสอบน้ำหนัก 2 แห่ง 3. จุดพักรถบรรทุก 1 แห่ง 4. จุดพักรถบรรทุกและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก 2 แห่ง	1. โครงข่ายทางหลวง 4 ช่องทาง เพิ่มขึ้น ระยะทาง 142.42 กิโลเมตร 2. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น 3. ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด	<b>ด้านเศรษฐกิจ</b> สามารถช่วยสร้างรายได้ในพื้นที่ดำเนินโครงการ <b>ด้านสังคม</b> ช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการสัญจร และลดระยะเวลาในการเดินทาง <b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b> สามารถช่วยลดปัญหาฝุ่นมลพิษทางเสียง และการสิ้นเปลืองจากรถที่วิ่งบนถนน

**12. ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ**

12.1 โครงการช่วยให้ประเทศมีระบบทางหลวงที่ทันสมัยและเพิ่มประสิทธิภาพของถนนให้มากขึ้น

12.2 โครงการช่วยยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินสายหลักเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดครอบคลุมทั่วประเทศให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องทางจราจร ซึ่งจะช่วยสร้างความได้เปรียบในการเป็นจุดยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงทางบกให้แก่ประเทศไทย

12.3 โครงการสามารถเพิ่มระดับการให้บริการ ซึ่งเป็นผลลัพธ์จากการขยายช่องทางจราจร ทำให้ผู้สัญจรสามารถเดินทางได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย รวมถึงยังสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ เนื่องจาก ผิวทางที่ราบเรียบ ไม่มีหลุมบ่อ หรือรอยปะซ่อมที่เสียหาย ซึ่งจะช่วยให้ลดการสึกหรอของยานพาหนะ

12.4 โครงการช่วยในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่จังหวัดชายแดน และส่งเสริมการพัฒนาและเชื่อมโยงพื้นที่เกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง

**13. บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ**

**13. 1 ข้อเสนอแนะจากการประเมินผลโครงการในลักษณะเดียวกัน**

การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินสายหลักเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดให้ครอบคลุมทั่วประเทศ ควรนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบ GPS และโดรนสำรวจพื้นที่ มาช่วยในการสำรวจและวางแผนเส้นทาง รวมถึงการวิเคราะห์สภาพภูมิศาสตร์เพื่อช่วยให้สามารถวางแผนก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องทางจราจร ได้อย่างแม่นยำ และช่วยป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาระหว่างดำเนินโครงการ ตัวอย่างเช่น โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ในทางหลวงหมายเลขที่ 12 พิษณุโลก - หล่มสัก และทางหลวงหมายเลข 359 อำเภอพนมสารคาม - สระแก้ว ที่มีแนวเขตทางบางช่วงอยู่ในภูมิประเทศที่เป็นภูเขาและเทือก จึงต้องมีการปรับแนวก่อสร้างของโครงการเพื่อให้การก่อสร้างเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

# รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม) ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)

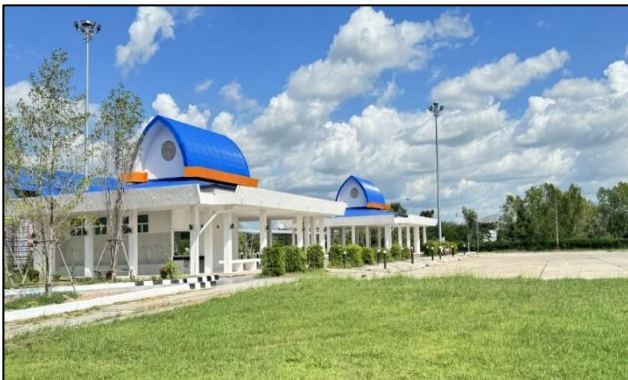
## 13. 2 ข้อเสนอแนะจากผลการดำเนินโครงการ

13.2.1 ทล. ควรพิจารณาวางแผนก่อสร้างจุดกลับรถและทางคู่ขนานให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ โดยให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์ของประชาชน เช่น กรณีที่จุดกลับรถในบางช่วงมีระยะทางค่อนข้างไกล และเป็นอุปสรรคต่อเกษตรกรในการขนย้ายเครื่องจักรกลทางการเกษตร เช่น รถไถ รถเกี่ยวข้าว ฯลฯ ซึ่งรถประเภทดังกล่าวไม่สามารถใช้ความเร็วได้ ทำให้การใช้งานจุดกลับรถดังกล่าวจะมีความเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

13.2.2 ทล. ควรบังคับใช้กฎหมายตามอำนาจหน้าที่อย่างเคร่งครัด กรณีที่มีการรุกล้ำเขตทางเพื่อทำการค้าขายบนช่องทางจราจร ทำให้บดบังทัศนียภาพในการมองเห็น สร้างความเดือดร้อนและรำคาญให้แก่ประชาชนในพื้นที่ รวมถึงผู้ที่สัญจรไปมา อีกทั้งยังเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

13.2.3 ทล. ควรเพิ่มมาตรการดูแลทรัพย์สินของโครงการ เช่น ป้ายจราจร อุปกรณ์ราวกันอันตราย โดยการติดตั้งกล้องวงจรปิด CCTV เพิ่มเติมในจุดเสี่ยงต่างๆ รวมถึงขอความร่วมมือจากชุมชนในพื้นที่โครงการในการสอดส่องและร่วมกันแจ้งเบาะแสผ่านช่องทางต่างๆ เช่น Call Center ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการโจรกรรมทรัพย์สินได้

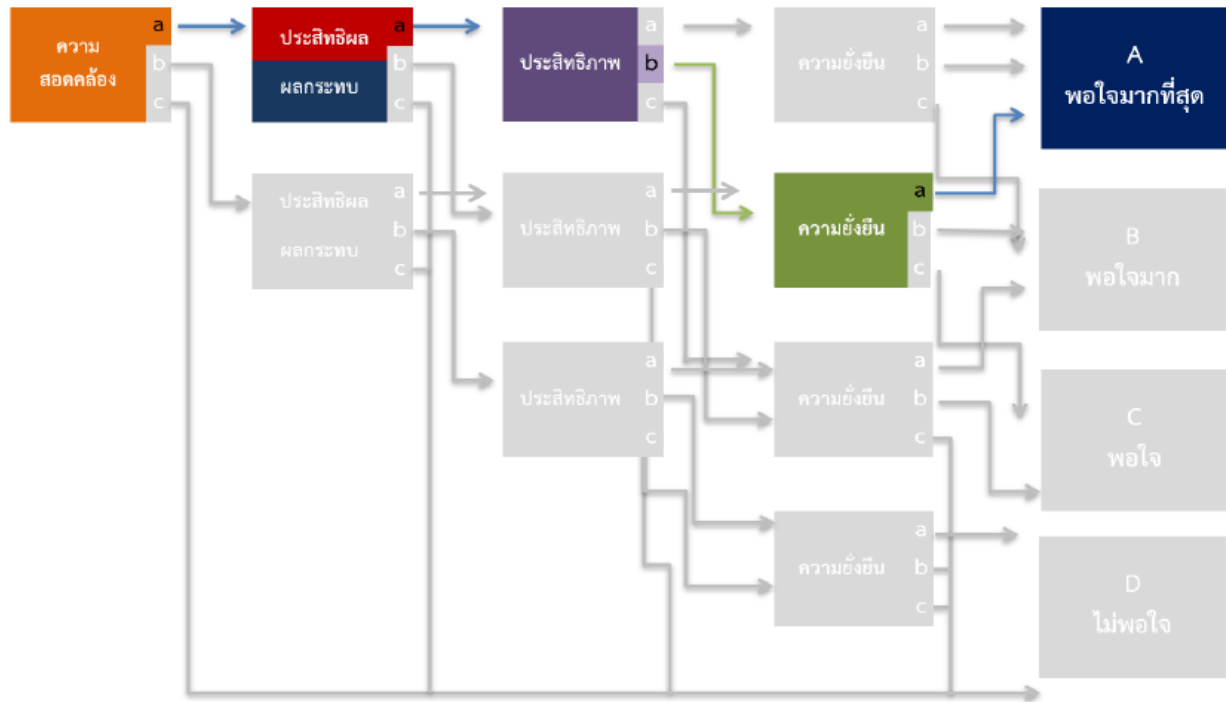
## 14. รูปภาพโครงการ



# รายงานผลการประเมินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทางหลวงหมายเลข 22 (ช่วงอำเภอหนองหาน - อำเภอพังโคน และช่วงสกลนคร - นครพนม) ทางหลวงหมายเลข 23 (ช่วงร้อยเอ็ด - ยโสธร)

## 15. สรุปผลการประเมินโครงการ

การประเมินโครงการฯ สบน. ใช้หลักเกณฑ์การประเมินผล 5 ด้าน ได้แก่ ความสอดคล้อง ประสิทธิภาพ ผลกระทบ ประสิทธิภาพ และความยั่งยืน สามารถสรุปผลการประเมินโครงการในภาพรวมอยู่ในระดับ A หมายถึง พอใจมากที่สุด โดยโครงการมีผลการประเมิน ด้านความสอดคล้อง ประสิทธิภาพ ผลกระทบ และความยั่งยืน อยู่ในระดับ a ขณะที่ด้าน ประสิทธิภาพ มีผลการประเมินอยู่ในระดับ b ตามที่แสดงในแผนภาพด้านล่าง ดังนี้



การให้คะแนนภาพรวมด้านประสิทธิผลและผลกระทบจะใช้วิธีการให้คะแนนย่อย ดังนี้

aa (6 คะแนน)	= คะแนนรวม a
ab, ba, ac, bb (4 - 5 คะแนน)	= คะแนนรวม b
bc, cb, cc (2 - 3 คะแนน)	= คะแนนรวม c

โครงการฯ มีลักษณะโครงการเป็นการก่อสร้างขยายช่องทางจราจรจากเดิม 2 ช่องทาง เป็น 4 ช่องทาง ระยะทางรวม 142.42 กิโลเมตร มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินสายหลักเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดครอบคลุมทั่วประเทศ ให้สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และช่วยลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ อีกทั้งเป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง สำหรับด้านการบริหารจัดการโครงการ แม้ว่าโครงการดำเนินการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ แต่ยังคงอยู่ภายใต้วงเงินที่ขออนุมัติ ครม. โดยเมื่อโครงการแล้วเสร็จ สามารถช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ยังช่วยให้การเคลื่อนตัวของยานพาหนะเป็นไปอย่างรวดเร็ว อีกทั้ง ยังทำให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฯ สามารถช่วยสร้างรายได้ในพื้นที่ดำเนินโครงการ และสามารถช่วยลดปัญหาฝุ่น มลพิษทางเสียง และการสิ้นเปลืองจากรถที่วิ่งบนถนน ทั้งนี้ ในการบำรุงรักษาโครงการก็ได้จัดสรรบุคลากร ทำหน้าที่รับผิดชอบการบำรุงรักษา และมีแผนการบำรุงรักษาตามประเภทความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง และจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานในการบำรุงรักษาเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าโครงการมีความยั่งยืนในระยะยาว