



# FOUR YEARS DOH ACTION PLAN

รายงานแผนปฏิบัติการ 4 ปี  
ของกรมทางหลวง



# สารบัญ

	หน้า
สารบัญ .....	ก
สารบัญตาราง .....	ง
บทที่ 1 แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 .....	1-1
1.1 วิสัยทัศน์.....	1-1
1.2 พันธกิจ .....	1-4
1.3 ค่านิยม .....	1-4
1.4 วัฒนธรรม.....	1-4
1.5 เป้าหมายการให้บริการ.....	1-5
1.6 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย กลยุทธ์.....	1-5
1.6.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง.....	1-5
1.6.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ.....	1-9
1.6.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย.....	1-12
1.6.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ.....	1-16
บทที่ 2 ผลผลิต โครงการ และกิจกรรม .....	2-1
2.1 รายชื่อ ผลผลิต โครงการ และกิจกรรม.....	2-1
2.2 ผลผลิตของกรมทางหลวง .....	2-5
2.2.1 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา .....	2-5
2.2.2 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา.....	2-6
2.2.3 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย.....	2-7
2.3 โครงการของกรมทางหลวง .....	2-8
2.3.1 โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ .....	2-8
2.3.2 โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก.....	2-9
2.3.3 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง .....	2-10
2.3.4 โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่.....	2-11
2.3.5 โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค.....	2-12
2.3.6 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ .....	2-13
2.3.7 โครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย.....	2-14
2.3.8 โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน .....	2-15

	หน้า
2.3.9 โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ .....	2-16
2.3.10 โครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย .....	2-17
2.3.11 โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี .....	2-18
2.3.12 โครงการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวง.....	2-19
2.3.13 โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ .....	2-20
2.3.14 โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมให้เอกชนร่วมลงทุน.....	2-21
2.3.15 โครงการวิจัยประยุกต์.....	2-22
2.3.16 โครงการวิจัยพัฒนา .....	2-24
2.3.17 โครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของ หน่วยงาน.....	2-26
2.3.18 โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน .....	2-28
2.3.19 โครงการส่งเสริมการค้าชายแดน.....	2-29
2.3.20 โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ.....	2-30
2.3.21 โครงการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน .....	2-31
2.3.22 โครงการระบบโครงข่ายคมนาคม .....	2-32
2.3.23 โครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ .....	2-33
2.3.24 โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร .....	2-34
2.3.25 โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองนำอยู่) .....	2-35
2.3.26 โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าชายแดนภาคใต้และ พัฒนาคุณภาพแรงงาน .....	2-36
2.3.27 โครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน.....	2-37
2.3.28 โครงการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยง ระเบียงเศรษฐกิจ อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง.....	2-38
2.3.29 โครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ.....	2-39
2.3.30 โครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางลูกรังเป็นทางลาดยาง.....	2-40
2.3.31 โครงการยกระดับการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมให้เป็นฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สีเขียวชั้นนำในอาเซียน.....	2-41
2.3.32 โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนด้านการค้า การลงทุน.....	2-42
2.3.33 โครงการสร้างมูลค่าเพิ่มมาตรฐานอาหารปลอดภัยเพื่อสุขภาพโดยเป็น ครัวสุขภาพเพื่อมหานคร.....	2-43

	หน้า
2.3.34 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนด้านการเกษตร .....	2-44
2.3.35 โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว.....	2-45
2.3.36 โครงการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเพชรสมุทรี .....	2-46
2.3.37 โครงการพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวพื้นที่จังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 .....	2-47
2.3.38 โครงการวางระบบเครือข่ายคมนาคมและพัฒนาเมือง .....	2-48
2.4 โครงการและกิจกรรมในแผนปฏิบัติการของกระทรวงคมนาคม .....	2-49
บทที่ 3 แผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564.....	3-1

# สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1-1	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายระดับวิสัยทัศน์..... 1-3
ตารางที่ 1-2	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ..... 1-6
ตารางที่ 1-3	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ..... 1-10
ตารางที่ 1-4	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ..... 1-14
ตารางที่ 1-5	ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 ..... 1-18
ตารางที่ 3-1	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม พร้อมงบประมาณ สำหรับแผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 ..... 3-2
ตารางที่ 3-2	งบประมาณ สำหรับผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม พร้อมงบประมาณ สำหรับแผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 ..... 3-5

# บทที่ 1

## แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564

### 1.1 วิสัยทัศน์

“ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ”

วิสัยทัศน์ของกรมทางหลวงแฝงไว้ด้วยมิติการดำเนินงานด้านงานทางใน 4 มิติ ได้แก่ มิติของระบบทางหลวงที่สะดวก มิติของระบบทางหลวงที่ปลอดภัย มิติของระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง และมิติของการพัฒนาระบบบริหารองค์กร โดยความหมายของการดำเนินงานด้านงานทางในแต่ละมิติมีรายละเอียดดังนี้

#### (1) มิติของระบบทางหลวงที่สะดวก

การมีระบบทางหลวงซึ่งมีคุณภาพตามมาตรฐานที่ทันสมัย สู่การสร้างความสะดวกสบายในมิติต่างๆ เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การพัฒนาคุณภาพชีวิต และการเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ ทั้งนี้ สามารถแบ่งมิติความสะดวกของระบบทางหลวงได้ดังนี้

- 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 ปลอดภัย รวมถึงการสร้างจิตสำนึกและค่านิยมด้านความปลอดภัย เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ผู้ใช้ทาง และลดการสูญเสียชีวิต เศรษฐกิจ

### (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 1-1

ตารางที่ 1-1 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						



## 1.2 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

## 1.3 ค่านิยม

### “HIGHWAYS”

“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์  
ปฏิบัติงานอย่างรอบรู้ 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             | : | ปฏิบัติงานอย่างรอบรู้      |
| (6) <u>A</u> ccountability         | : | รับผิดชอบต่อพันธกิจ        |
| (7) <u>Y</u> ear-round commitment  | : | เกษะติดการให้บริการ        |
| (8) <u>S</u> ynergy                | : | ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว |

## 1.4 วัฒนธรรม

### “DOH”

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



## 1.5 เป้าหมายการให้บริการ

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

## 1.6 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย กลยุทธ์

### 1.6.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

#### ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1

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

#### (1) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) มีระบบทางหลวงที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทาง การขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และการพัฒนาประเทศ ด้วยการพัฒนาโครงข่ายของระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมต่อได้อย่างสมบูรณ์
- 2) มีระบบทางหลวงที่คล่องตัวเพื่อสนับสนุนการเดินทางขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ด้วยการติดตามและแก้ไขสมรรถนะของระบบทางหลวงอย่างต่อเนื่อง
- 3) มีการส่งเสริมการพัฒนาระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความเข้าใจและประสานความร่วมมือกับท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน ในขั้นตอนการพัฒนาโครงการ
- 4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพของกระบวนการพัฒนาระบบทางหลวงที่ต่อเนื่อง 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 พิจารณาแยกองค์ประกอบเฉพาะการขนส่งบน  
ระบบทางหลวง  
(หน่วย : ร้อยละ)
- 5) ความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง  
(หน่วย : ร้อยละ)

ตารางที่ 1-2 แสดงรายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

ตารางที่ 1-2 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)	ความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้าน 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 การสำรวจออกแบบ การจัดการมลพิษที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม
- 5) กลยุทธ์ 1.5 พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด ด้านงานทาง ทั้งในด้านออกแบบ 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 เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
  2. เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมโยง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว
  3. เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมโยง เพื่อสนับสนุนด่านและการค้าชายแดน
  4. เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมโยง เพื่อสนับสนุนความมั่นคงของชาติ



- 3) **กลยุทธ์ 1.3**  
**เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ**
1. เพื่อพัฒนาและแก้ไขสมรรถนะของโครงข่ายระบบทางหลวง ให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง
  2. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายทางหลวงกับการเดินทางขนส่งรูปแบบอื่นๆ
  3. เพื่อสนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานในการเดินทางและขนส่งทางถนนได้อย่างคุ้มค่า
- 4) **กลยุทธ์ 1.4**  
**พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม**
1. เพื่อส่งเสริมการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและจัดการระบบทางหลวงผ่านความร่วมมือรูปแบบต่างๆ
  2. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการออกแบบโครงสร้างและภูมิทัศน์ของระบบทางหลวงที่สอดคล้องกับความต้องการ สภาพแวดล้อม และวัฒนธรรมท้องถิ่น
  3. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านกรรมสิทธิ์ที่ดินให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงการ
  4. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเข้าใจและลดผลกระทบ
- 5) **กลยุทธ์ 1.5**  
**พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด ด้านงานทาง ทั้งในด้านออกแบบก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ**
1. เพื่อพัฒนา ปรับปรุง แก้ไข มาตรฐาน ข้อกำหนด ทั้งในด้านการออกแบบก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา อำนาจความปลอดภัย และการให้บริการ ให้มีความทันสมัยและรองรับความท้าทายในอนาคต
- 6) **กลยุทธ์ 1.6**  
**พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง**
1. เพื่อสร้างงานวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านการพัฒนาระบบทางหลวงอย่างบูรณาการและสามารถปฏิบัติได้จริง
  2. เพื่อพัฒนานวัตกรรมด้านการพัฒนาระบบทางหลวงด้วยตนเอง
  3. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเทคโนโลยีในด้านการพัฒนาระบบทางหลวง



4. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ การสื่อสารสำหรับการพัฒนาระบบทางหลวง
5. เพื่อยกระดับและเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการพัฒนาระบบทางหลวงร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

## 1.6.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ

### ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2

การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

#### (1) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) มีระบบทางหลวงที่รักษาระดับการให้บริการที่ดี ด้วยการบำรุงรักษาระบบทางหลวงให้ เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง
- 2) มีการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตามมาตรฐาน และการพัฒนารูปแบบการให้บริการที่ทันสมัย
- 3) มีการส่งเสริมการรักษาระดับการให้บริการ ภูมิทัศน์ ไหล่ทาง ทางเท้า ของระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความร่วมมือจากท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน
- 4) มีการพัฒนาประสิทธิภาพการรักษาระดับการให้บริการที่ต่อเนื่อง ด้วยการวิจัยนวัตกรรม 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) จำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดที่ลดลง เมื่อเทียบกรณีฐาน  
(หน่วย : ร้อยละ)





- 5) ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยของผู้ใช้ทางและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในด้านการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง  
(หน่วย : ร้อยละ)

รายละเอียดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการแสดงอยู่ในตารางที่ 1-3

ตารางที่ 1-3 ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2

ตัวชี้วัดความสำเร็จ		ค่าเป้าหมาย					
		ข้อมูล ฐาน	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 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. เพื่อบำรุงรักษาผิวทางของระบบทางหลวงให้มีความเรียบสม่ำเสมอตามมาตรฐาน
  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. เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและประชาชนในด้านการจราจรและระหว่างการเดินทาง
  2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการบนระบบทางหลวง
  3. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการสำหรับการขออนุญาต
- 5) **กลยุทธ์ 2.5**  
**พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน**
1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทาง และทางเท้า
  2. เพื่อสร้างเครือข่ายภาคประชาชนในการเฝ้าระวังและสังเกตการณ์ความผิดปกติต่างๆ บนระบบทางหลวง
  3. เพื่อสร้างเครือข่ายรักษาทงหลวงเพื่อสร้างความรู้สึกร่วมกันและเป็นเจ้าของทางหลวงร่วมกัน
- 6) **กลยุทธ์ 2.6**  
**พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง**
1. เพื่อสร้างงานวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง อย่างบูรณาการและสามารถปฏิบัติได้จริง
  2. เพื่อพัฒนานวัตกรรมด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวงด้วยตนเอง
  3. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเทคโนโลยีในด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง
  4. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ การสื่อสารสำหรับการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง
  5. เพื่อยกระดับและเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง

### 1.6.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย

#### ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ



### (1) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) มีระบบทางหลวงที่ปลอดภัย ด้วยการแก้ไขควบคุมตามมาตรฐานที่ดีและต่อเนื่อง
- 2) มีความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ทันสมัย ด้วยการพัฒนาระบบจราจร ระบบควบคุม และระบบดัชนีประเมินความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง
- 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 : จำนวนครั้งอุบัติเหตุต่อการเดินทาง 1 ล้านกิโลเมตร)
- 4) อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงบริเวณจุดอันตรายบนระบบทางหลวงซึ่งได้รับการแก้ไขเมื่อเทียบกรณีฐานในปีก่อนหน้า  
(หน่วย : ร้อยละ)
- 5) ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยบนทางหลวง  
(หน่วย : ร้อยละ)

ตารางที่ 1-4 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 ค่าธรรมเนียม วินัย ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง
- 5) กลยุทธ์ 3.5 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง
- 6) กลยุทธ์ 3.6 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกบนระบบทางหลวง

ตารางที่ 1-4 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) เพื่อพิจารณาความปลอดภัยทางกายภาพมาใช้กับระบบทางหลวง	20 (2559)	30	40	60	80	100
	ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง						
(2)	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	3.29 (2559)	2.96	2.66	2.39	2.15	1.94
	หน่วย : จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน						
(3)	จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนระบบทางหลวง	6.35 (2559)	4.72	4.55	4.39	4.23	4.07
	ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง						
(4)	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงบริเวณจุดอันตรายบนระบบทางหลวงซึ่งได้รับการแก้ไข เมื่อเทียบกรณีฐานในปีก่อนหน้า	10 (2559)	ลดลง 12	ลดลง 14	ลดลง 16	ลดลง 18	ลดลง 20
	หน่วย : ร้อยละ						
(5)	ร้อยละความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้อง	78 (2559)	79	80	82	83	85
	ในด้านความปลอดภัยบนทางหลวง						
	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 ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ**

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

4) **กลยุทธ์ 3.4**

**พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่านิยม วินัยด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง**

1. เพื่อประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่เข้าถึงและตรงจุด
2. เพื่อสนับสนุนการบูรณาการความปลอดภัยบนระบบทางหลวง ทั้งในด้านกฎระเบียบ วินัย ค่านิยม การศึกษา กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

5) **กลยุทธ์ 3.5**

**พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง**

1. พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมติดตามระบบจราจรบนระบบทางหลวง
2. พัฒนาและบำรุงป้ายและสัญลักษณ์บนระบบทางหลวงให้พร้อมใช้งาน



3. พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมติดตามยานพาหนะบนระบบทางหลวง

#### 6) กลยุทธ์ 3.6

**พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง**

1. เพื่อสร้างงานวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการและสามารถปฏิบัติได้จริง
2. เพื่อพัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวงด้วยตนเอง
3. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเทคโนโลยีในด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง
4. เพื่อพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ การสื่อสารสำหรับการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง
5. เพื่อยกระดับและเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

### 1.6.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

#### ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

#### (1) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) มีความรับผิดชอบต่อพันธกิจ ด้วยการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ผ่านแผนงาน โครงการ และกิจกรรมอย่างบูรณาการ
- 2) มีองค์กรที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากร การประชาสัมพันธ์ การจัดการสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีดิจิทัล
- 3) มีองค์กรที่ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาบุคลากร 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 1-5

### (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 1-5 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) หน่วย : ร้อยละ	70 (2559)	71	72	73	74	75
(2)	ความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ในการบรรลุเป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติงานประจำปีของ หน่วยงานภายในกรมทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	60 (2559)	63	66	70	75	80
(3)	ความสำเร็จของผลการดำเนินงาน ตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและ เทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงานภายใน กรมทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	78 (2559)	80	82	84	87	90
(4)	ความสำเร็จของการใช้ประโยชน์ได้จริง จากงานวิจัย การพัฒนา รวมถึง การสร้างนวัตกรรมของหน่วยงานภายใน กรมทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	50 (2559)	55	60	70	80	90
(5)	ความสำเร็จของผลการดำเนินงานตาม แผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบ ของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	-	50	60	70	75	80
(6)	ความสำเร็จของการดำเนินการตาม แผนพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	78 (2559)	80	82	84	87	90
(7)	ความสำเร็จของผลการดำเนินงาน ด้านคุณธรรมและความโปร่งใสของ หน่วยงานภายในกรมทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	100 (2559)	100	100	100	100	100
(8)	ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ต่อภาพลักษณ์และการดำเนินงานของ หน่วยงานภายในกรมทางหลวง หน่วย : ร้อยละ	78 (2559)	80	82	84	87	90





#### (4) วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

##### 1) กลยุทธ์ 4.1

**พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน  
โครงการ และกิจกรรม**

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

##### 2) กลยุทธ์ 4.2

**พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัสดุ การบริหารเครื่องจักร การประชาสัมพันธ์  
และการดำเนินงานขององค์กร**

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

##### 3) กลยุทธ์ 4.3

**พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัล  
ขององค์กร**

1. เพื่อพัฒนา สนับสนุน และเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั่วประเทศ ให้สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงข้อมูลได้สะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
2. เพื่อพัฒนาและเตรียมความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่องค์กร
3. เพื่อเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่บุคลากรของกรมทางหลวง

- 4) **กลยุทธ์ 4.4**  
**พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน**
1. เพื่อบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลให้เกิดความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
  2. เพื่อพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้มีขีดความสามารถในการปฏิบัติงานตามภารกิจและตามบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป
  3. เพื่อพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรการอบรมที่ทันสมัย ครอบคลุม 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. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการข้อร้องเรียนจากผู้ใช้งาน ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
  2. เพื่อส่งเสริมและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการผลกระทบจากระบบทางหลวงที่มีต่อประชาชน สังคม และสิ่งแวดล้อม
  3. เพื่อประเมินและพัฒนาการใช้งบประมาณ การดำเนินงาน และระบบบริหารจัดการของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง ที่สอดคล้องกับระบบธรรมาภิบาล และหลักเศรษฐกิจพอเพียง



## บทที่ 2

# ผลผลิต โครงการ และกิจกรรม

### 2.1 รายชื่อ ผลผลิต โครงการ และกิจกรรม

เพื่อให้การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 ประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ กรมทางหลวงได้วางแนวทางการดำเนินงานขององค์กรผ่าน “ผลผลิต” “โครงการ” และ “กิจกรรม” ดังต่อไปนี้

#### (1) ผลผลิต ของกรมทางหลวง

สำหรับการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 ได้แก่

##### 1) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

- กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง

##### 2) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

- กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง
- กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน

##### 3) ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

- กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกตำรวจทางหลวง
- กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนน
- กิจกรรมป้องกันและอำนวยความสะดวกช่วงเทศกาล
- กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจรบนทางหลวงอาเซียน

#### (2) โครงการ

สำหรับการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 ได้แก่

##### 1) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ

- กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- กิจกรรมจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ

##### 2) โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

- กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

##### 3) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- กิจกรรมจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง





- 4) **โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่**
  - กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่
- 5) **โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค**
  - กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค
- 6) **โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ**
  - กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ
- 7) **โครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย**
  - กิจกรรมทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย
- 8) **โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน**
  - กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน
  - กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ
  - กิจกรรมจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน
  - กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก
  - กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)
  - กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง
  - กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ
- 9) **โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่**
  - กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน
  - กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
  - กิจกรรมก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ
- 10) **โครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย**
  - กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย
- 11) **โครงการก่อสร้างขยายทางคูขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี**
  - กิจกรรมก่อสร้างขยายทางคูขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี
- 12) **โครงการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะบนทางหลวง**
  - กิจกรรมการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะบนทางหลวง
- 13) **โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ**
  - กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ
- 14) **โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมให้เอกชนร่วมลงทุน**
  - กิจกรรมศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน
- 15) **โครงการวิจัยประยุกต์**
  - กิจกรรมวิจัยประยุกต์





- 16) **โครงการวิจัยพัฒนา**
  - กิจกรรมวิจัยพัฒนา
- 17) **โครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน**
  - กิจกรรมวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน
- 18) **โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน**
  - กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม การค้า และการลงทุน
- 19) **โครงการส่งเสริมการค้าชายแดน**
  - กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดน
- 20) **โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ**
  - กิจกรรมพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ
- 21) **โครงการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน**
  - กิจกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความมั่นคงในชีวิต
- 22) **โครงการระบบโครงข่ายคมนาคม**
  - กิจกรรมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม
- 23) **โครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ**
  - กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและปัจจัยพื้นฐาน
- 24) **โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร**
  - กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและปัจจัยพื้นฐาน
- 25) **โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองนำอยู่)**
  - กิจกรรมยกระดับการบริหารจัดการเมืองนำอยู่
- 26) **โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน**
  - กิจกรรมส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- 27) **โครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน**
  - กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน





- 28) โครงการเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง
  - กิจกรรมพัฒนาปัจจัยพื้นฐานโครงสร้าง
- 29) โครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ
  - กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
  - กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค
- 30) โครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางลูกรังเป็นทางลาดยาง
  - กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางลูกรังเป็นทางลาดยาง
- 31) โครงการยกระดับการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมให้เป็นฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมสีเขียวชั้นนำในอาเซียน
  - กิจกรรมยกระดับการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมให้เป็นฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมสีเขียวชั้นนำในอาเซียน
- 32) โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนด้านการค้า การลงทุน
  - กิจกรรมพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนด้านการค้า การลงทุน
- 33) โครงการสร้างมูลค่าเพิ่มมาตรฐานอาหารปลอดภัยเพื่อสุขภาพโดยเป็นครัวสุขภาพเพื่อมหานคร
  - กิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มมาตรฐานอาหารปลอดภัยเพื่อสุขภาพโดยเป็นครัวสุขภาพเพื่อมหานคร
- 34) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนด้านการเกษตร
  - กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนด้านการเกษตร
- 35) โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว
  - กิจกรรมพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว
- 36) โครงการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเพชรสมุทรคีรี
  - กิจกรรมขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเพชรสมุทรคีรี
- 37) โครงการพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวพื้นที่จังหวัดภาคเหนือตอนบน 1
  - กิจกรรมพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวพื้นที่จังหวัดภาคเหนือตอนบน 1
- 38) โครงการวางระบบเครือข่ายคมนาคมและพัฒนาเมือง
  - กิจกรรมวางระบบเครือข่ายคมนาคมและพัฒนาเมือง





สำหรับรายละเอียดที่สำคัญ ทั้งในเรื่องของรายละเอียดการดำเนินงาน หลักการและเหตุผล/ ความหมาย วัตถุประสงค์ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง และ กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ผลผลิต และ/หรือ โครงการ ของ 3 ผลผลิต 38 โครงการ สำหรับแผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 อันถือเป็นส่วนหนึ่งของภายใต้ยุทธศาสตร์การจราจร ซึ่งมีรายละเอียด แสดงอยู่ในหัวข้อ 2.2 และ 2.3 ตามลำดับ

## 2.2 ผลผลิตของกรมทางหลวง

### 2.2.1 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา

รหัส : ผ01

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : โครงการหรืองานที่ต้องวางแผนพัฒนา เกี่ยวกับงานวิจัย หรืองานวิชาการ งานด้าน สิ่งแวดล้อม การจัดการมลพิษ รวมถึงงานการเงินต่างๆ ซึ่งช่วยส่งเสริมสนับสนุนและ หรือเชื่อมโยงกับโครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานทั้งด้านการก่อสร้าง การบำรุงรักษาหรือความปลอดภัย เพื่อการคมนาคม หรือขนส่งรูปแบบต่างๆ

**วัตถุประสงค์** : เพื่อสนับสนุนภารกิจหลักและพัฒนาประสิทธิภาพในด้านวิชาการ รวมถึงการบริหาร จัดการองค์กร เพื่อสนองตอบต่อผู้ใช้บริการ สิ่งแวดล้อม สังคม และประชาชน ในการขับเคลื่อนหน่วยงานไปสู่วิสัยทัศน์ตามแนวนโยบายของรัฐบาล

**ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ** : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสามารถดำเนินการได้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด มีการใช้ทรัพยากรได้อย่างคุ้มค่า และมีคุณภาพผลงานเทียบเท่าหรือสูงกว่ามาตรฐานสากล

**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 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและ สอดคล้องการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมอำนวยการและสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง





## 2.2.2 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

- รหัส : ผ02-61
- หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การปรับปรุงซ่อมแซมผิวทางเดิมซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ที่ได้รับความเสียหายหรือชำรุดให้กลับมามีสภาพใช้งานได้ดังเดิม มีความขรุขระน้อยลง มีผิวเรียบสม่ำเสมอ เพื่อการสัญจรได้ตามปกติ
- วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกรวดเร็ว ด้วยการซ่อมแซมและบำรุงเส้นทางของโครงข่ายทางหลวงอันถือเป็นบริการขั้นพื้นฐานของรัฐ ทั้งนี้การวัดผลจะประเมินจากความเรียบของผิวทาง ความพึงพอใจของผู้รับบริการ และความคล่องตัวในการเดินทาง
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และสามารถใช้เวลาเร็วได้ตามที่กำหนด บนโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษา
- ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง  
มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ  
- กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง
- ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** :  
- กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง  
- กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน







## 2.2.3 ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

รหัส : ผ03

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุง รวมถึงจัดหาวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ และเทคนิคอื่นๆ เพื่อลดข้อจำกัดหรือแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและโค้งอันตรายต่างๆ บนโครงข่ายทางหลวง รวมถึงงานที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้ระบบทางหลวงมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น อาทิ งานอำนวยความปลอดภัยของตำรวจทางหลวง งานอำนวยความปลอดภัยช่วงเทศกาล 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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** :  
 - กิจกรรมอำนวยความปลอดภัยและสนับสนุนการอำนวยความปลอดภัยตำรวจทางหลวง  
 - กิจกรรมอำนวยความปลอดภัยทางถนน  
 - กิจกรรมป้องกันและอำนวยความปลอดภัยช่วงเทศกาล  
 - กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจรบนทางหลวงอาเซียน



## 2.3 โครงการของกรมทางหลวง

### 2.3.1 โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ

รหัส : ค01

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : โครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงเพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางถนนที่เกี่ยวข้องกับบริเวณพื้นที่ที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) กำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

**วัตถุประสงค์** : เพื่อสนับสนุนด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยวัดผลสำเร็จจากความพึงพอใจของผู้ประกอบการ ผู้ใช้เส้นทาง และประชาชนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงความเร็วเฉลี่ยของสายทางโครงการ

**ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** :

- ช่วยให้การคมนาคมขนส่งทางถนนที่เกี่ยวข้องกับบริเวณพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว
- เขตเศรษฐกิจพิเศษได้รับการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม ทำให้พื้นที่เติบโตอย่างยั่งยืน เพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันให้กับประเทศ และช่วยกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค

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

- กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

**ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ



## 2.3.2 โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก

รหัส : ค02

**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 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก



### 2.3.3 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

รหัส : ค03

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : ทางมาตรฐานสูง มีการควบคุมเข้า-ออก ที่สมบูรณ์แบบ สามารถใช้ความเร็วได้สูง บริเวณทางแยกเป็นทางต่างระดับไม่มีสัญญาณไฟจราจร เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองของภูมิภาคต่างๆ ใช้เป็นทางเลือกจากเส้นทางปกติ เพื่อการเดินทาง ขนส่ง หรือท่องเที่ยว โดยเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการใช้ทาง ตามระยะทางที่สัญจร

**วัตถุประสงค์** : เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร รวมถึงเป็นทางเลือกให้กับประชาชน นอกจากขนส่งรูปแบบอื่นๆ วัตถุประสงค์ผล (ศักยภาพ) จากความพึงพอใจ และลดระยะเวลาการเดินทาง รวมถึงความคุ้มค่าในการลงทุน

**ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** :  
- ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง  
- ลดอุบัติเหตุเนื่องจากมีจุดตัดทางร่วมทางแยกน้อย  
- เป็นทางเลือกจากการคมนาคมรูปแบบอื่นๆ

**ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ  
มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ  
- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค

**ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



## 2.3.4 โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่

รหัส : ค04

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การปรับปรุงบริเวณทางแยกที่สำคัญหรือทางแยกขนาดใหญ่ให้มีความปลอดภัย รวมถึงการแก้ไขผิวทางที่เสียหายซึ่งเกิดจากรถบรรทุกหนักจอดบริเวณทางร่วมทางแยก ด้วยการปรับปรุงผิวทางและช่องจราจรต่างๆ ให้ได้มาตรฐานเพิ่มขึ้นให้เป็นผิวแบบคอนกรีต รวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทาง

**วัตถุประสงค์** : เพื่อให้บริเวณทางร่วมทางแยกมีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ผิวถนนมีความเสียหายน้อยลง โดยวัดผลจากจำนวนอุบัติเหตุที่ลดลง รวมถึงความพึงพอใจของผู้ใช้เส้นทางที่ต้องขับข้ามทางร่วมทางแยกที่ได้รับการปรับปรุง

**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 รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ

**ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่





### 2.3.5 โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

รหัส : ค05

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การซ่อมแซมหรือบูรณะเส้นทางสายหลักหรือสายสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ ที่ได้รับความเสียหายหรือมีผิวทางขรุขระ ยากแก่การคมนาคมให้กลับมาใช้งานได้ตามปกติ มีความสะดวกแก่การเดินทาง

**วัตถุประสงค์** : เพื่อบำรุงรักษาทางหลวง 1 หลัก 2 หลัก และ 3 หลัก รวมทั้งโครงข่ายทางหลวงขนาดสี่ช่องจราจรให้กลับมาสภาพผิวทางตามมาตรฐาน เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทั้งนี้ การวัดผลจะประเมินจากความเรียบของผิวทาง ความพึงพอใจของผู้รับบริการ และความคล่องตัวในการเดินทาง

**ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** :  
- ทำให้ยืดอายุการใช้งานของถนนและลดค่าใช้จ่ายในการบูรณะ  
- ลดต้นทุนค่าขนส่งทางถนน จากการใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ  
- ประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวกรวดเร็ว

**ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง

**ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค





## 2.3.6 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ

รหัส : ค06

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ โดยมีข้อตกลงระหว่าง รพท. 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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ



### 2.3.7 โครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย

รหัสผลผลิต : ค07

หลักการและเหตุผล / ความหมาย : การก่อสร้างเส้นทางสำหรับรถจักรยาน ตามถนนเดิมของหน่วยงาน โดยการขยายคันทางเดิมออกไปหรือหากมีเขตทางเพียงพอ อาจก่อสร้างคันทางใหม่ให้ประชาชนได้ใช้ในการออกกำลังกาย เพื่อความปลอดภัย และภูมิทัศน์ที่สวยงาม

วัตถุประสงค์ : เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนสามารถใช้จักรยานเพื่อการเดินทางได้อย่างปลอดภัย รวมถึงการใช้ออกกำลังกายหรือท่องเที่ยวตามนโยบายแห่งรัฐ โดยประเมินผลลัพธ์จากความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : - ช่วยให้เกิดความปลอดภัยกว่าสภาพทางเดิม  
- ลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้ทาง

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

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย





## 2.3.8 โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

รหัส : ค08

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ ตั้งแต่การจตุกรมสิทธิ์การขยายเส้นทางให้เป็นที่ช่องจราจร 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

- กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** :
- กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน
  - กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ
  - กิจกรรมจตุกรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน
  - กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก
  - กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)
  - กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อบนระบบขนส่ง



### 2.3.9 โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่

รหัส : ค09

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

**วัตถุประสงค์** : เพื่อแก้ไขการเดินทางโครงสร้างพื้นฐานเฉพาะถิ่นต่างๆ ให้ได้รับความสะดวกสบายกว่าเดิม 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 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** :

- กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน
- กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
- กิจกรรมก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ



### 2.3.10 โครงการปรับปรุงแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย

รหัส : ค10

**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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย



### 2.3.11 โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี

รหัส : ค11

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีเป็นโครงการสะพานยกระดับ สร้างขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการจราจร เพื่อแยกการจราจรของยานพาหนะที่ต้องการเดินทางระยะไกลออกจากพาหนะที่เดินทางในระยะใกล้ โดยก่อสร้างเพิ่มเติมต่อจากโครงการเดิมบนถนนบรมราชชนนี

**วัตถุประสงค์** : เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น บนถนนบรมราชชนนี ทั้งขาเข้าและขาออก เพื่อแยกการจราจรของยานพาหนะที่ต้องการเดินทางระยะไกลออกจากยานพาหนะที่เดินทางในระยะใกล้

**ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** :  
- เพิ่มความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทางขนส่งของผู้ใช้บริการบนทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี  
- ช่วยลดความหนาแน่นของปริมาณจราจรบนถนนพื้นราบบริเวณสะพานปิ่นเกล้า จนถึงทางแยกตลิ่งชันถนนบรมราช

**ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ  
มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ  
- กลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

**ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี



### 2.3.12 โครงการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะบนทางหลวง

รหัส : ค12

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การควบคุม กำกับ ดูแล ตรวจสอบ ติดตามประเมินผลการดำเนินงานเกี่ยวกับงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะของสำนักทางหลวง กองตำรวจทางหลวง แขวงทางหลวงสำนักงานบำรุงทาง หมวดการทางและด่านชั่งน้ำหนักให้เป็นไปตามเป้าหมายและหลักวิชาการด้วยความถูกต้อง ประหยัด มีประสิทธิภาพ เป็นมาตรฐานเดียวกัน

**วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การบริการและควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะมีความคล่องตัว เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลยิ่งขึ้น สามารถสนองความต้องการของสังคมและประชาชน รวมถึงการเป็นศูนย์กลางเครือข่ายเชื่อมโยงในการบริหารกำกับและตรวจสอบการดำเนินงานด้านชั่งน้ำหนักยานพาหนะทั่วประเทศของกรมทางหลวง และกำหนดนโยบายเชิงรุกร่วมกับหน่วยงานอื่น เพื่อรณรงค์ประชาสัมพันธ์และปลูกจิตสำนึกในการบรรทุกน้ำหนักให้ถูกต้องตามกฎหมาย

**ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** :

- เพื่อซ่อมแซมปรับปรุงและบำรุงด่านชั่งน้ำหนักถาวรให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- เพื่อวางแผนการบริหารงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะอย่างเป็นระบบและพิจารณาเสนอการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักในพื้นที่ต่างๆ เพื่อให้การดำเนินงานเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- เพื่อกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมาย ทันสมัยและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

**ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง** : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะสำหรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง

**ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะบนทางหลวง



### 2.3.13 โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

- รหัส : ค13
- หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : โครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ในกรอบความร่วมมือต่างๆ เช่น UN ESCAP, ASEAN Highway Network Development Project, GMS, IMT-GT เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาที่ยั่งยืนทำให้เกิดการคมนาคมที่เชื่อมโยง และส่งเสริม รวมถึงพัฒนาด้านเศรษฐกิจความมั่นคงการค้าและการท่องเที่ยว
- วัตถุประสงค์** : เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม สนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้า การท่องเที่ยว ในภูมิภาค โดยมีดัชนีชี้วัดด้านความพึงพอใจและความสะดวกรวดเร็ว ของผู้ใช้ทาง
- 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 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
- กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ



### 2.3.14 โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมให้เอกชนร่วมลงทุน

รหัส : ค14

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของกรมทางหลวง หรือเรียกว่าการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership หรือ PPP) โดยการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิแก่เอกชนดำเนินกิจการของกรมทางหลวง ทั้งในการก่อสร้าง การบริหารจัดการ การบำรุงรักษา รวมถึงกิจกรรมด้านอื่นๆ เช่น สิ่งแวดล้อม และสังคม ทั้งนี้การร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนเป็นการเพิ่มศักยภาพในการลงทุนโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคที่สามารถถ่ายโอนความเสี่ยงให้ภาคเอกชน

**วัตถุประสงค์** : เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกรมทางหลวง ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามแผนพัฒนาระยะเร่งด่วน โดยพิจารณาวัตถุประสงค์จากจำนวนโครงการที่สามารถเปิดประมูลและดำเนินการในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐได้

**ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** :

- ทำให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสำเร็จเป็นรูปธรรมได้เร็วขึ้น โดยลดการพึ่งพามาตรการภาครัฐ
- เพื่อสร้างมาตรฐานและหลักเกณฑ์ให้เกิดความเป็นธรรมทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

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

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจออกแบบ การจัดการมลพิษที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

**ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม** : ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน



### 2.3.15 โครงการวิจัยประยุกต์

รหัส : ค15

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : ภายใต้สภาวะการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว การดำเนินงานของหน่วยงานย่อมเผชิญกับความท้าทายจำนวนมากที่มักทำให้เกิดปัญหาการดำเนินงานในด้านต่างๆ การแก้ไขปัญหาเหล่านี้อย่างยิ่งยอนจำเป็นต้องใช้การวิจัยประยุกต์ที่เหมาะสมกับหน่วยงาน และการดำเนินงานของกรมทางหลวง เพื่อแก้ไขปัญหา อุปสรรค

**วัตถุประสงค์** : พัฒนาโครงการวิจัยประยุกต์ ที่สามารถนำผลลัพธ์ที่ได้มาใช้แก้ไขปัญหหรือเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของหน่วยงานของกรมทางหลวงได้จริงและใช้ได้อย่างต่อเนื่อง

**ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกรมทางหลวงให้สูงขึ้นทั้งด้านของใช้เวลาที่ลดลง การใช้ทรัพยากรที่ลดลง การมีคุณภาพงานที่มากขึ้น ภายใต้สภาวะการณ์ของการมีภาระงานที่เพิ่มมากขึ้น งบประมาณที่จำกัด และทรัพยากรบุคคลที่ลดน้อยลง

**ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง** :  
- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ  
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง  
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ  
- 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 ด้านการอำนวยความสะดวกบนระบบทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ 4.5 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก





**ความเชื่อมโยงกับ** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนประเด็นยุทธศาสตร์  
ยุทธศาสตร์  
กระทรวงคมนาคม

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมวิจัยประยุกต์



### 2.3.16 โครงการวิจัยพัฒนา

รหัส : ค16

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : ภายใต้สภาวะการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว การดำเนินงานของหน่วยงานย่อมเผชิญกับความท้าทายจำนวนมากที่มักทำให้เกิดปัญหาการดำเนินงานในด้านต่างๆ การแก้ไขปัญหาเหล่านี้อย่างยิ่งยอนจำเป็นต้องใช้กิจกรรมวิจัยพัฒนาที่เหมาะสมกับหน่วยงาน และการดำเนินงานของกรมทางหลวง เพื่อแก้ไขปัญหา อุปสรรค

**วัตถุประสงค์** : พัฒนาโครงการวิจัยพัฒนาที่สามารถนำผลลัพธ์ที่ได้มาใช้แก้ไขปัญหาคือเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของหน่วยงานของกรมทางหลวงได้จริงและใช้ได้อย่างต่อเนื่อง

**ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกรมทางหลวงให้สูงขึ้นทั้งด้านของใช้เวลาที่ลดลง 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) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ
- 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 ด้านการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ 4.5 พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน ให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก



**ความเชื่อมโยงกับ** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนประเด็นยุทธศาสตร์  
ยุทธศาสตร์  
กระทรวงคมนาคม

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมวิจัยพัฒนา



### 2.3.17 โครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน

รหัส : ค17

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : ภายใต้สภาวะการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี การดำเนินงานของหน่วยงานย่อมเผชิญกับความท้าทายจำนวนมาก ที่มักทำให้เกิดปัญหาการดำเนินงานในด้านต่างๆ การแก้ไขปัญหาเหล่านี้้อย่างยั่งยืน จำเป็นต้องใช้การวิจัยประยุกต์เชิงลึก การต่อยอดองค์ความรู้ การสร้างและประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี ที่เหมาะสมกับหน่วยงานและการดำเนินงานของกรมทางหลวง เพื่อแก้ไขปัญหา อุปสรรค

**วัตถุประสงค์** : พัฒนาโครงการวิจัย โครงการต่อยอดองค์ความรู้ในหน่วยงาน โครงการสร้างนวัตกรรม โครงการประยุกต์ใช้งานนวัตกรรมและเทคโนโลยี ที่สามารถนำผลลัพธ์ที่ได้มาใช้ แก้ไขปัญหาหรือเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของหน่วยงานของกรมทางหลวง ได้จริงและใช้ได้อย่างต่อเนื่อง

**ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ** : เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกรมทางหลวงให้สูงขึ้น ทั้งด้านของ การใช้เวลาที่ลดลง 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) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ
- 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

**ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม** : ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนประเด็นยุทธศาสตร์

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน



### 2.3.18 โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน

รหัส : ค18

**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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม การค้า และการลงทุน



### 2.3.19 โครงการส่งเสริมการค้าชายแดน

รหัส : ค19

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมการค้าชายแดน

**วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ ส่งเสริมการค้าชายแดน โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของ ยานพาหนะประเภทต่างๆ

**ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ** :  
- ลดระยะเวลาการเดินทาง  
- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง

**ความเชื่อมโยงกับ แผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง** :  
- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและ ตรงความต้องการ

มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ

- กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจ พิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง

**ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม** : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดน



### 2.3.20 โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ

รหัส : ค20

**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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ





## 2.3.21 โครงการพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน

รหัส : ค21

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน

**วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อพัฒนาสังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน 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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความมั่นคงในชีวิต



### 2.3.22 โครงการระบบโครงข่ายคมนาคม

รหัส	: ค22
การดำเนินงาน	: โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน
หลักการและเหตุผล / ความหมาย	การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อสนับสนุนระบบโครงข่ายคมนาคม
วัตถุประสงค์	เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ สนับสนุนระบบโครงข่ายคมนาคม โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
ประโยชน์ที่ คาดว่าจะได้รับ	<ul style="list-style-type: none"><li>- ลดระยะเวลาการเดินทาง</li><li>- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง</li></ul>
ความเชื่อมโยงกับ แผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวง	: <ul style="list-style-type: none"><li>- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ</li></ul> <p>มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค</li></ul>
ความเชื่อมโยงกับ ยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
กิจกรรมที่อยู่ภายใต้	: กิจกรรมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม



### 2.3.23 โครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

รหัส : ค23

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

**วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ พัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ 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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและปัจจัยพื้นฐาน



### 2.3.24 โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภาคใต้ 2 สมุทร

รหัส : ค24

**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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและปัจจัยพื้นฐาน



### 2.3.25 โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองน่าอยู่)

รหัส : ค25

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองน่าอยู่)

**วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด (เมืองน่าอยู่) โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจ และการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ

**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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมยกระดับการบริหารจัดการเมืองน่าอยู่



### 2.3.26 โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าชายแดนภาคใต้และพัฒนาคุณภาพแรงงาน

รหัส : ค26

**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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน



### 2.3.27 โครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

รหัส : ค27

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

**วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ ส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน 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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน



## 2.3.28 โครงการเพิ่มศักยภาพการคมนาคม การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง

รหัส : ค28

การดำเนินงาน : โครงการใหม่ ในปีงบประมาณปัจจุบัน

หลักการและเหตุผล /  
ความหมาย : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมศักยภาพการคมนาคม การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อส่งเสริมศักยภาพการคมนาคม การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 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

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมพัฒนาปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน





## 2.3.29 โครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ

รหัส : ค29

**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 ให้เชื่อมโยงทั่วถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** :  
 - กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง  
 - กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค



### 2.3.30 โครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางลูกรังเป็นทางลาดยาง

รหัส : ค30

หลักการและเหตุผล /  
ความหมาย : การก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางลูกรังเป็นทางลาดยางทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ

ประโยชน์ที่  
คาดว่าจะได้รับ : - 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

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางลูกรังเป็นทางลาดยาง



### 2.3.31 โครงการยกระดับการพัฒนาคุณภาพกลุ่มอุตสาหกรรมให้เป็นฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมสีเขียวชั้นนำในอาเซียน

รหัส : ค31

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาคุณภาพกลุ่มอุตสาหกรรมให้เป็นฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมสีเขียวชั้นนำในอาเซียน

**วัตถุประสงค์** เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อพัฒนาคุณภาพกลุ่มอุตสาหกรรมให้เป็นฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมสีเขียวชั้นนำในอาเซียน 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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมยกระดับการพัฒนาคุณภาพกลุ่มอุตสาหกรรมให้เป็นฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมสีเขียวชั้นนำในอาเซียน



## 2.3.32 โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนด้านการค้า การลงทุน

รหัส : ค32

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนด้านการค้า การลงทุน

**วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนด้านการค้า 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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนด้านการค้า การลงทุน



### 2.3.33 โครงการสร้างมูลค่าเพิ่มมาตรฐานอาหารปลอดภัยเพื่อสุขภาพโดยเป็นครัวสุขภาพเพื่อมหานคร

รหัส : ค33

<b>หลักการและเหตุผล / ความหมาย</b>	การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อสนับสนุนมูลค่าเพิ่มมาตรฐานอาหารปลอดภัยเพื่อสุขภาพโดยเป็นครัวสุขภาพเพื่อมหานคร
<b>วัตถุประสงค์</b>	เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อสนับสนุนมูลค่าเพิ่มมาตรฐานอาหารปลอดภัยเพื่อสุขภาพโดยเป็นครัวสุขภาพเพื่อมหานคร โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ
<b>ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ลดระยะเวลาการเดินทาง</li> <li>- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวง</li> </ul>
<b>ความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง</b>	<p>: - ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ</p> <p>มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง</li> </ul>
<b>ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม</b>	<p>: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>
<b>กิจกรรมที่อยู่ภายใต้</b>	<p>: กิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มมาตรฐานอาหารปลอดภัยเพื่อสุขภาพโดยเป็นครัวสุขภาพเพื่อมหานคร</p>



### 2.3.34 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนด้านการเกษตร

รหัส : ค34

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนด้านการเกษตร

**วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนด้านการเกษตรโดยมีดัชนีชี้วัด 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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนด้านการเกษตร



### 2.3.35 โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว

รหัส : ค35

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว

**วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว 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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว



### 2.3.36 โครงการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเพชรบูรณ์

รหัส : ค36

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเพชรบูรณ์

**วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเพชรบูรณ์ 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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเพชรบูรณ์





### 2.3.37 โครงการพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวพื้นที่จังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

รหัส : ค37

**หลักการและเหตุผล / ความหมาย** : การก่อสร้างหรือปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวพื้นที่จังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

**วัตถุประสงค์** : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ เพื่อพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวพื้นที่จังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 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

**กิจกรรมที่อยู่ภายใต้** : กิจกรรมพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวพื้นที่จังหวัดภาคเหนือตอนบน 1





### 2.3.38 โครงการวางระบบเครือข่ายคมนาคมและพัฒนาเมือง

รหัส : ค38

หลักการและเหตุผล /  
ความหมาย : การวางระบบเครือข่ายคมนาคมและพัฒนาเมืองสำหรับทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ

วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินมีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อถือได้ โดยมีดัชนีชี้วัด ได้แก่ ความพึงพอใจและการใช้ความเร็วของยานพาหนะประเภทต่างๆ

ประโยชน์ที่  
คาดว่าจะได้รับ : - 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

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้ : กิจกรรมวางระบบเครือข่ายคมนาคมและพัฒนาเมือง





## 2.4 โครงการและกิจกรรมในแผนปฏิบัติการของกระทรวงคมนาคม

แผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 – 2564 ได้มีการกำหนด โครงการและ กิจกรรม ที่ระบุว่า กรมทางหลวง คือหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก ไว้ดังนี้

- (1) การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 304 อ. กบินทร์บุรี - อ. ปักธงชัย (ทางเชื่อมผืนป่า) เป็น 4 ช่องจราจร
- (2) การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 12 อ. แม่สอด - จ. Mukdahan เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง
- (3) การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 212 นครพนม - Mukdahan (ดอนหว่านใหญ่ - ชาติพนม) เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง
- (4) การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 103 อ. ร้อยกวาง - อ. งาว (ตอน 3) เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง
- (5) การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 24 นครราชสีมา - อุบลราชธานี เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง
- (6) การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 4 ชุมพร - ระนอง เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง
- (7) การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 118 เชียงใหม่ - เชียงราย เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง
- (8) การพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
- (9) การก่อสร้างถนนเพื่อสนับสนุนพื้นที่ฐานการผลิตและอุตสาหกรรม
- (10) การพัฒนาการเข้าถึงด่านพรมแดนเพื่อแก้ปัญหาคอขวดบริเวณหน้าด่าน
- (11) การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางปะอิน - นครราชสีมา
- (12) การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางใหญ่ - กาญจนบุรี
- (13) การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง นครปฐม - ชะอำ
- (14) การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมโยงด่านพรมแดนสายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย มาเลเซีย
- (15) การบำรุงรักษาทางและสะพานบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน
- (16) การจัดซื้อระบบและการดำเนินการสู่มตรวจน้ำหนักรถบรรทุกบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน
- (17) การนำร่องการพัฒนาระบบบำรุงรักษาทางและสะพานด้วยวิธีการ "มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ของการควบคุมคุณภาพผิวทาง หรือ Performance Based Maintenance Contract" บนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก
- (18) การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกเคลื่อนที่และปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- (19) การตรวจสอบความปลอดภัยบนทางหลวงแผ่นดิน





- (20) การแก้ไขจุดอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน
- (21) การพัฒนาระบบตรวจวัดความเร็วและแจ้งเตือนบนโครงข่ายทางหลวง
- (22) การบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมความเร็วในการขับขี่บนระบบทางหลวงอย่างเข้มข้น
- (23) การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติบนระบบทางหลวง
- (24) การจัดงานประชุมวิชาการด้านการขนส่งระดับนานาชาติ





# บทที่ 3

## แผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564

---

ตารางที่ 3-1 แสดงรายละเอียดแผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 พร้อมงบประมาณรายจ่าย ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 ทั้งรายละเอียดตามแผนงานของกรมทางหลวง และตามแผนงานของกระทรวงคมนาคม

ส่วนตารางที่ 3-2 แสดงรายละเอียดเฉพาะงบประมาณสำหรับ ผลผลิต โครงการ กิจกรรม ในแผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564





ตารางที่ 3-1 ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม พร้อมงบประมาณ สำหรับแผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564

รหัส	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)				ความสอดคล้องกับ แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564	ความสอดคล้องกับ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564
		พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562*	พ.ศ. 2563*		
๙01	ผลผลิตโครงสร้างทางหลวงได้รับการพัฒนา	1,783,8805	2,205,8201	2,271,9947	2,340,1545	2,410,3592	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
๙01-1	กิจกรรมขยายการและสนับสนุนการพัฒนากทางหลวง	1,783,8805	2,205,8201	2,271,9947	2,340,1545	2,410,3592	ยุทธศาสตร์ที่ 1
๙02	ผลผลิตโครงสร้างทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	18,011,2719	17,545,0533	18,071,4049	18,613,5470	19,171,9535	ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.1 กลยุทธ์ที่ 2.2 กลยุทธ์ที่ 2.4
๙02-1	กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง	17,188,7773	17,345,0533	17,865,4049	18,401,3670	18,953,4081	
๙02-2	กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน	200,0000	200,0000	206,0000	212,1800	218,5454	
๙02-3	กิจกรรมการควบคุมยานพาหนะบนทางหลวง <sup>1</sup>	622,4946	-	-	-	-	
๙03	ผลผลิตโครงสร้างทางหลวงมีความปลอดภัย	4,264,0832	3,723,7987	3,835,5127	3,950,5780	4,069,0954	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.1 กลยุทธ์ที่ 3.2 กลยุทธ์ที่ 3.3
๙03-1	กิจกรรมยานพาหนะและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับรถทางหลวง	400,0950	507,7987	523,0327	538,7236	554,8854	กลยุทธ์ที่ 3.4 กลยุทธ์ที่ 3.5
๙03-2	กิจกรรมยานพาหนะความปลอดภัยทางถนน	3,741,9882	3,094,0000	3,186,8200	3,282,4246	3,380,8973	
๙03-3	กิจกรรมป้องกันและอำนวยความสะดวกช่วงเทศกาล	22,0000	22,0000	22,6600	23,3398	24,0400	
๙03-4	กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพและเครื่องหนวจราจรบนทางหลวงอาเซียน	100,0000	100,0000	103,0000	106,0900	109,2727	
๙04	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	4,439,0930	4,068,574	4,180,3312	4,305,7412	4,434,9134	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
๙04-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	100,0000	-	-	-	-	
๙04-2	กิจกรรมจัดการมลพิษที่กีดขวางเส้นขนานเขตเศรษฐกิจพิเศษ	189,0000	3906.9	4,024,1070	4,144,8302	4,269,1751	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
๙02-1	โครงการพัฒนากทางหลวงรองรับระบบเศรษฐกิจภาคตะวันออก <sup>3</sup>	189,0000	3906.9	4,024,1070	4,144,8302	4,269,1751	
๙03	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	17,927,8610	31,051,8524	31,983,4080	32,942,9102	33,931,1975	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
๙03-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	14,050,1170	31,051,8524	31,983,4080	32,942,9102	33,931,1975	
๙03-2	กิจกรรมจัดการมลพิษที่กีดขวางเส้นขนานเขตเศรษฐกิจพิเศษ	3,877,7440	-	3,994,0763	4,113,8986	4,237,3156	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.1 กลยุทธ์ที่ 3.2 กลยุทธ์ที่ 3.3
๙04	โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	900,0000	1,145,9090	1,180,2863	1,215,6949	1,252,1657	ยุทธศาสตร์ที่ 2
๙04-1	กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	900,0000	1,145,9090	1,180,2863	1,215,6949	1,252,1657	
๙05	โครงการบูรณะโครงสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	9,295,9030	3,446,9054	3,550,3126	3,656,8219	3,766,5266	ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.1 กลยุทธ์ที่ 2.2
๙05-1	กิจกรรมบูรณะโครงสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	9,295,9030	3,446,9054	3,550,3126	3,656,8219	3,766,5266	
๙06	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	954,2710	1,140,5140	1,174,7294	1,209,9713	1,246,2704	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.1 กลยุทธ์ที่ 3.2 กลยุทธ์ที่ 3.3
๙06-1	กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	954,2710	1,140,5140	1,174,7294	1,209,9713	1,246,2704	
๙07	โครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย	300,0000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.1 กลยุทธ์ที่ 3.2 กลยุทธ์ที่ 3.3
๙07-1	กิจกรรมทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย	300,0000	-	-	-	-	
๙08	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	23,801,5728	25,222,2011	25,978,8671	26,758,2331	27,560,9801	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.3
๙08-1	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	6,470,8486	9,057,2218	9,328,9385	9,608,8066	9,897,0708	
๙08-2	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ	2,713,9714	3,509,5503	3,614,8368	3,723,2819	3,834,9804	
๙08-3	กิจกรรมจัดการมลพิษที่กีดขวางเส้นขนานเขตเศรษฐกิจพิเศษ	3,000,0000	3,000,0000	3,090,0000	3,182,7000	3,278,1810	
๙08-4	กิจกรรมแก้ไขปัญหายุทธศาสตร์จราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	649,9900	1,389,5140	1,431,1994	1,474,1354	1,518,3595	
๙08-5	กิจกรรมเร่งรัดขยายทางหลวงประธานาธิบดีเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	6,067,7362	6,211,2710	6,397,6091	6,589,5374	6,787,2235	
๙08-6	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโครงข่ายขนส่ง	1,767,8796	2,054,6440	2,116,2833	2,179,7718	2,245,7650	
๙08-7	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ <sup>4</sup>	3,131,1470	-	-	-	-	
๙09	โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนภาคพัฒนาจังหวัด	3,500,0000	1,230,3600	1,267,2708	1,305,2889	1,344,4476	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1 กลยุทธ์ที่ 1.5
๙09-1	กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านชุมชน	1,000,0000	356,0000	366,6800	377,6804	389,0108	
๙09-2	กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1,500,0000	-	-	-	-	
๙09-3	กิจกรรมก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ	1,000,0000	874,3600	900,5908	927,6085	955,4368	
๙10	โครงการปรับปรุงแผนผังทางจราจรเพื่อความปลอดภัย	200,0000	291,6900	300,4407	309,4539	318,7375	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.1 กลยุทธ์ที่ 3.2 กลยุทธ์ที่ 3.3
๙10-1	กิจกรรมปรับปรุงแผนผังทางจราจรเพื่อความปลอดภัย	200,0000	291,6900	300,4407	309,4539	318,7375	กลยุทธ์ที่ 3.5





**ตารางที่ 3-1 ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม พร้อมงบประมาณ สำหรับแผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564**

รหัส	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)				ความสอดคล้องกับ แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564	ความสอดคล้องกับ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564
		พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562*	พ.ศ. 2563*		
ค11	โครงการก่อสร้างขงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	-	41,905.00	43,162.22	44,457.00	45,790.71	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.3
ค11-1	กิจกรรมก่อสร้างขงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบนพระราชดำริ	-	41,905.00	43,162.22	44,457.00	45,790.71	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค12	โครงการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง	-	772,298.31	795,467.21	819,331.31	843,911.21	ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.3
ค12-1	กิจกรรมการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง	-	772,298.31	795,467.21	819,331.31	843,911.21	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค13	โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	-	3,546,035.00	3,652,416.11	3,761,988.51	3,874,848.21	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
ค13-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	-	3,546,035.00	3,652,416.11	3,761,988.51	3,874,848.21	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค14	โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	15,000.00	36,500.00	37,595.00	38,722.99	39,884.51	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.4
ค14-1	กิจกรรมศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	15,000.00	36,500.00	37,595.00	38,722.99	39,884.51	ยุทธศาสตร์ที่ 3
ค15	โครงการวิจัยประยุกต์	65,994.71	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.6 ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.4 ยุทธศาสตร์ที่ 2.6 ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.6 ยุทธศาสตร์ที่ 4 / กลยุทธ์ที่ 4.5
ค15-1	กิจกรรมวิจัยประยุกต์	65,994.71	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 4
ค16	โครงการวิจัยพัฒนา	37,752.71	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.5 ยุทธศาสตร์ที่ 1.6 ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.4 ยุทธศาสตร์ที่ 2.6
ค16-1	กิจกรรมวิจัยพัฒนา	37,752.71	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 4
ค17	โครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน	-	68,233.31	70,282.41	72,390.81	74,562.61	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.5 ยุทธศาสตร์ที่ 1.6 ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.4 ยุทธศาสตร์ที่ 2.6
ค17-1	กิจกรรมวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน	-	68,233.31	70,282.41	72,390.81	74,562.61	ยุทธศาสตร์ที่ 4
ค18	โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน	-	707,500.00	728,725.00	750,586.81	773,104.41	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค18-1	กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม การค้า และการลงทุน	-	707,500.00	728,725.00	750,586.81	773,104.41	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค19	โครงการส่งเสริมการค้าชายแดน	-	55,000.00	56,650.00	58,349.51	60,100.00	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
ค19-1	กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดน	-	55,000.00	56,650.00	58,349.51	60,100.00	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค20	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสิ่งแวดล้อม	-	218,000.00	224,540.00	231,276.21	238,214.51	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
ค20-1	กิจกรรมพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสิ่งแวดล้อม	-	218,000.00	224,540.00	231,276.21	238,214.51	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค21	โครงการพัฒนาสิ่งปลูกสร้างและยกระดับความปลอดภัยของประชาชน	-	85,000.00	87,550.00	90,176.51	92,881.81	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
ค21-1	กิจกรรมการพัฒนาสิ่งปลูกสร้างและยกระดับความปลอดภัยของประชาชน	-	85,000.00	87,550.00	90,176.51	92,881.81	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค22	โครงการระบบโครงข่ายคมนาคม	-	150,000.00	154,500.00	159,135.01	163,909.91	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
ค22-1	กิจกรรมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม	-	150,000.00	154,500.00	159,135.01	163,909.91	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค23	โครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	-	60,000.00	61,800.00	63,654.01	65,563.61	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
ค23-1	กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและเชิงสุขภาพ	-	60,000.00	61,800.00	63,654.01	65,563.61	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค24	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงโยกย้าย 2 สมุทร	-	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
ค24-1	กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและเชิงโยกย้าย 2 สมุทร	-	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค25	โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางจังหวัด (เมืองนำอยู่)	-	40,000.00	41,200.00	42,436.01	43,709.11	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
ค25-1	กิจกรรมยกระดับการบริหารจัดการเมืองนำอยู่	-	40,000.00	41,200.00	42,436.01	43,709.11	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค26	โครงการส่งเสริมพัฒนาและพัฒนาศักยภาพการค้าขายและพัฒนาศูนย์กลางเมือง	-	120,000.00	123,600.00	127,308.01	131,127.21	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
ค26-1	กิจกรรมส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	-	120,000.00	123,600.00	127,308.01	131,127.21	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค27	โครงการส่งเสริมพัฒนาและพัฒนาศูนย์กลางเมือง	-	87,200.00	89,816.01	92,510.51	95,288.81	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
ค27-1	กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	-	87,200.00	89,816.01	92,510.51	95,288.81	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค28	โครงการพัฒนาศูนย์กลางเมืองและเชื่อมโยงภูมิภาคสู่ภูมิภาคต้นน้ำโขง	-	571,000.00	588,130.01	605,773.91	623,947.11	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
ค28-1	กิจกรรมพัฒนาเมืองต้นน้ำโขง	-	571,000.00	588,130.01	605,773.91	623,947.11	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค29	โครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมภาคการค้าการลงทุนภาคเหนือ	-	1,275,900.00	1,314,177.01	1,353,602.31	1,394,210.41	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
ค29-1	กิจกรรมยกระดับภาคอุตสาหกรรมและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	-	876,900.00	903,207.01	930,303.21	958,212.31	ยุทธศาสตร์ที่ 1
ค29-2	กิจกรรมยกระดับภาคอุตสาหกรรมเชื่อมโยงระหว่างภาค	-	399,000.00	410,970.01	423,299.11	435,998.11	ยุทธศาสตร์ที่ 1





**ตารางที่ 3-1 ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม พร้อมงบประมาณ สำหรับแผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564**

รหัส	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)				ความสอดคล้องกับ แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564	ความสอดคล้องกับ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564
		พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562*	พ.ศ. 2563*		
ค30	โครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็นทางลาดยาง	800.0000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
ค30-1	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงเป็นทางลาดยาง	800.0000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
พ01	โครงการยกระดับการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมให้ป็นฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมสีเขียวชั้นนำในอาเซียน	350.0000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
พ02	โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนด้านการค้า การลงทุน	387.0500	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
พ03	โครงการพัฒนาระบบการค้าเพิ่มขีดความสามารถของพื้นที่อุตสาหกรรม	100.0000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
พ04	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนด้านการเกษตร	41.8000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
พ05	โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว	769.1190	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
พ06	โครงการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเพื่อชุมชน	468.5000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
พ07	โครงการพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวพื้นที่จังหวัดภาคเหนือตอนบน 1	1,141.4190	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
พ08	โครงการวางระบบเชื้อเพลิงอากาศยาน	225.0000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
ร01	รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ	4,983.2539	5,077.7071	5,230.0383	5,386.9395	5,548.5476	ยุทธศาสตร์ที่ 4 / กลยุทธ์ที่ 4.5
ร01-1	รายการบุคลากรภาครัฐ	4,983.2539	5,077.7071	5,230.0383	5,386.9395	5,548.5476	ยุทธศาสตร์ที่ 4
คค01	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 304 อ. กบินทร์บุรี - อ. ปักธงชัย (ทางเชื่อมมีนบุรี) เป็น 4 ช่องจราจร	659.5000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
คค02	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 12 อ. แม่สอด - อ. มุกดาหาร เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	7,800.0000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
คค03	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 212 นครพนม - มุกดาหาร (ตอนหัวน้ำโขง - อ.ตพน) เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	600.0000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
คค04	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 103 อ. ร้อยวาง - อ. รว (ตอน 3) เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	600.0000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
คค05	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 24 นครราชสีมา - อุบลราชธานี เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	1,400.0000	2,260.0000	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
คค06	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 4 นครพนม - รอนทอง เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	1,310.0000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
คค07	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 118 เชียงใหม่ - เชียงราย เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	-	-	1,190.0000	2,380.0000	2,380.0000	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
คค08	การพัฒนาศูนย์ซ่อมรถจักรยานยนต์	**	**	**	**	**	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
คค09	การก่อสร้างถนนเพื่อสนับสนุนด้านการผลิตและอุตสาหกรรม	**	**	**	**	**	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.2
คค10	การพัฒนาระบบการเข้าถึงด้านระบบขนส่งเพื่อเชื่อมโยงภาคตะวันออกกับหัวน้ำโขง	860.0000	375.0000	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.3
คค11	การพัฒนาระบบการเข้าถึงระหว่างเมือง บางปะอิน - นครราชสีมา	17,125.0000	27,988.0000	27,988.0000	3,498.5000	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
คค12	การพัฒนาระบบการเข้าถึงระหว่างเมือง บางใหญ่ - กาญจนบุรี	3,000.0000	14,612.0000	10,870.0000	15,079.0000	5,559.0000	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
คค13	การพัฒนาระบบการเข้าถึงระหว่างเมือง นครปฐม - ะอ่า	822.6000	16,942.0000	32,240.0000	30,594.800.0000	-	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
คค14	การพัฒนาระบบการเข้าถึงระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมโยงด้านพรมแดนสายน้ำโขงใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย	-	-	4,775.0000	8,222.0000	9,458.0000	ยุทธศาสตร์ที่ 1 / กลยุทธ์ที่ 1.1
คค15	การบำรุงรักษาทางหลวงและสะพานบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	**	**	**	**	**	ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.1 & 2.2 & 2.4
คค16	การปรับปรุงระบบและมาตรฐานการบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน	-	-	50.0000	50.0000	50.0000	ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.3
คค17	การนำร่องการพัฒนาระบบบำรุงรักษาทางหลวงและสะพานด้วยวิธีการ "มุ่งเน้นผลลัพธ์" ของการควบคุมคุณภาพผิวทาง หรือ Performance Based Maintenance Contract" บนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก	15.0000	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.1 & 2.2
คค18	การศึกษาค้นคว้าและออกแบบระบบตรวจสอบความพร้อมการบูรณะถนนและปรับปรุงบูรณะผิวจราจร	-	-	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.1 & 2.2
คค19	การตรวจสอบความพร้อมของระบบการบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน	**	15.0000	-	-	-	ยุทธศาสตร์ที่ 2 / กลยุทธ์ที่ 2.3
คค20	การนำเทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับมาใช้ตรวจสอบความเสียหายบนถนน	**	**	**	**	**	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.1 & 3.2
คค21	การพัฒนาระบบการตรวจสอบความพร้อมของระบบการบำรุงรักษาทางหลวง	-	5.0000	10.0000	10.0000	10.0000	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.3 & 3.5
คค22	การนำเทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับมาใช้ตรวจสอบความพร้อมของระบบการบำรุงรักษาทางหลวง	**	**	**	**	**	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.3 & 3.5
คค23	การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติบนระบบทางหลวง	-	5.0000	10.0000	10.0000	10.0000	ยุทธศาสตร์ที่ 3 / กลยุทธ์ที่ 3.3 & 3.5
คค24	การดำเนินงานระบบปฏิบัติการด้านการขนส่งระบบบนทางชาติ	-	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	ยุทธศาสตร์ที่ 4 / กลยุทธ์ที่ 4.5

หมายเหตุ  
\* เป็นการคำนวณงบประมาณที่ปรับด้วยอัตราเงินเฟ้อ  
\*\* ไม่ได้รับไว้ในแผนปฏิบัติการของกระทรวงคมนาคม







ตารางที่ 3-2 งบประมาณ สำหรับผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม พร้อมงบประมาณ สำหรับแผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564

รหัส	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)						
		พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562*	พ.ศ. 2563*	พ.ศ. 2564*	พ.ศ. 2564*	
ผ01	ผลผลิตโครงการขยายทางหลวงได้รับการพัฒนา	1,783.8805	2,205.8201	2,271.9947	2,340.1545	2,410.3592	2,410.3592	
ผ01-1	กิจกรรมอำนวยความสะดวกสนับสนุนการพัฒนาทางหลวง	1,783.8805	2,205.8201	2,271.9947	2,340.1545	2,410.3592	2,410.3592	
ผ02	ผลผลิตโครงการขยายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	18,011.2719	17,545.0533	18,071.4049	18,613.5470	19,171.9535	19,171.9535	
ผ02-1	กิจกรรมบำรุงรักษาทะเลทางหลวง	17,188.7773	17,345.0533	17,865.4049	18,401.3670	18,953.4081	18,953.4081	
ผ02-2	กิจกรรมแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายจรรยาบรรณ	200.0000	200.0000	206.0000	212.1800	218.5454	218.5454	
ผ02-3	กิจกรรมการควบคุมยานพาหนะบนทางหลวง	622.4946	-	-	-	-	-	
ผ03	ผลผลิตโครงการขยายทางหลวงมีความปลอดภัย	4,264.0832	3,723.7987	3,835.5127	3,950.5780	4,069.0954	4,069.0954	
ผ03-1	กิจกรรมอำนวยความสะดวกสนับสนุนการอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัย	400.0950	507.7987	523.0327	538.7236	554.8854	554.8854	
ผ03-2	กิจกรรมอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยทางถนน	3,741.9882	3,094.0000	3,186.8200	3,282.4246	3,380.8973	3,380.8973	
ผ03-3	กิจกรรมป้องกันและอำนวยความสะดวกช่วงเทศกาล	22.0000	22.0000	22.6600	23.3398	24.0400	24.0400	
ผ03-4	กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจรบนทางหลวงอาเซียน	100.0000	100.0000	103.0000	106.0900	109.2727	109.2727	
ค01	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	4,439.0930	4,058.574	4,180.3312	4,305.7412	4,434.9134	4,434.9134	
ค01-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	4,339.0930	4,058.574	4,180.3312	4,305.7412	4,434.9134	4,434.9134	
ค01-2	กิจกรรมจัดการรถบรรทุกที่ติดเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ	100.0000	-	-	-	-	-	
ค02	โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	189.0000	3906.9	4,024.1070	4,144.8302	4,269.1751	4,269.1751	
ค02-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	189.0000	3906.9	4,024.1070	4,144.8302	4,269.1751	4,269.1751	
ค03	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	17,927.8610	31,051.8524	31,983.4080	32,942.9102	33,931.1975	33,931.1975	
ค03-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	14,050.1170	31,051.8524	31,983.4080	32,942.9102	33,931.1975	33,931.1975	
ค03-2	กิจกรรมจัดการรถบรรทุกที่ติดเพื่อการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	3,877.7440	-	3,994.0763	4,113.8986	4,237.3156	4,237.3156	
ค04	โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	900.0000	1,145.9090	1,180.2863	1,215.6949	1,252.1657	1,252.1657	
ค04-1	กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	900.0000	1,145.9090	1,180.2863	1,215.6949	1,252.1657	1,252.1657	
ค05	โครงการบูรณะโครงการขยายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่งภาค	9,295.9030	3,446.9054	3,550.3126	3,656.8219	3,766.5266	3,766.5266	
ค05-1	กิจกรรมบูรณะโครงการขยายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่งภาค	9,295.9030	3,446.9054	3,550.3126	3,656.8219	3,766.5266	3,766.5266	
ค06	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	954.2710	1,140.5140	1,174.7294	1,209.9713	1,246.2704	1,246.2704	
ค06-1	กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	954.2710	1,140.5140	1,174.7294	1,209.9713	1,246.2704	1,246.2704	
ค07	โครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย	300.0000	-	-	-	-	-	
ค07-1	โครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย	300.0000	-	-	-	-	-	
ค08	โครงการก่อสร้างโครงการขยายทางหลวงแผ่นดิน	23,801.5728	25,222.2011	25,978.8671	26,758.2331	27,560.9801	27,560.9801	
ค08-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	6,470.8486	9,057.2218	9,328.9385	9,608.8066	9,897.0708	9,897.0708	
ค08-2	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ	2,713.9714	3,509.5503	3,614.8368	3,723.2819	3,834.9804	3,834.9804	
ค08-3	กิจกรรมจัดการรถบรรทุกที่ติดเพื่อการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	3,000.0000	3,000.0000	3,090.0000	3,182.7000	3,278.1810	3,278.1810	
ค08-4	กิจกรรมแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายจรรยาบรรณในพื้นที่ กทม. บริเวณพล และเมืองหลัก	649.9900	1,389.5140	1,431.1994	1,474.1354	1,518.3595	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	6,787.2235	
ค08-6	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง	1,767.8796	2,054.6440	2,116.2833	2,179.7718	2,245.1650	2,245.1650	
ค08-7	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่งภาค	3,131.1470	-	-	-	-	-	





ตารางที่ 3-2 งบประมาณ สำหรับผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม สำหรับแผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564

รหัส	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)					
		พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562*	พ.ศ. 2563*	พ.ศ. 2564*	
ค09	โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่	3,500,000	1,230,360	1,267,270	1,305,289	1,344,476	
ค09-1	กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน	1,000,000	356,000	366,680	377,680	389,018	
ค09-2	กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	1,500,000	-	-	-	-	
ค09-3	กิจกรรมก่อสร้าง ปรับปรุง สะพานและอาคารระบายน้ำ	1,000,000	874,360	900,598	927,608	955,438	
ค10	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพการจราจรเพื่อความปลอดภัย	200,000	291,690	300,440	309,459	318,735	
ค10-1	กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางจราจรเพื่อความปลอดภัย	200,000	291,690	300,440	309,459	318,735	
ค11	โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี	-	41,905	43,162	44,457	45,790	
ค11-1	กิจกรรมก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี	-	41,905	43,162	44,457	45,790	
ค12	โครงการควบคุมรั้วหน้ยานพาหนะบนทางหลวง <sup>1</sup>	-	772,293	795,467	819,333	843,912	
ค12-1	กิจกรรมการควบคุมรั้วหน้ยานพาหนะบนทางหลวง	-	772,293	795,467	819,333	843,912	
ค13	โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ <sup>2</sup>	-	3,546,035	3,652,416	3,761,985	3,874,842	
ค13-1	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	-	3,546,035	3,652,416	3,761,985	3,874,842	
ค14	โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	15,000	36,500	37,590	38,729	39,885	
ค14-1	กิจกรรมศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน	15,000	36,500	37,590	38,729	39,885	
ค15	โครงการวิจัยประยุกต์	65,997	-	-	-	-	
ค15-1	กิจกรรมวิจัยประยุกต์	65,997	-	-	-	-	
ค16	โครงการวิจัยพัฒนา	37,752	-	-	-	-	
ค16-1	กิจกรรมวิจัยพัฒนา	37,752	-	-	-	-	
ค17	โครงการวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน	-	68,235	70,282	72,398	74,562	
ค17-1	กิจกรรมวิจัยประยุกต์เชิงลึกหรือต่อยอดเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงาน	-	68,235	70,282	72,398	74,562	
ค18	โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน	-	707,500	728,725	750,586	773,104	
ค18-1	กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม การค้า และการลงทุน	-	707,500	728,725	750,586	773,104	
ค19	โครงการส่งเสริมการค้าชายแดน	-	55,000	56,650	58,349	60,100	
ค19-1	กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดน	-	55,000	56,650	58,349	60,100	
ค20	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ	-	218,000	224,540	231,276	238,214	
ค20-1	กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และสันตนาการ	-	218,000	224,540	231,276	238,214	
ค21	โครงการพัฒนาลังคมและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน	-	85,000	87,550	90,175	92,888	
ค21-1	กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความมั่นคงในชีวิต	-	85,000	87,550	90,175	92,888	
ค22	โครงการระบบโครงข่ายคมนาคม	-	150,000	154,500	159,135	163,909	
ค22-1	กิจกรรมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม	-	150,000	154,500	159,135	163,909	
ค23	โครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	-	60,000	61,800	63,654	65,563	
ค23-1	กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและปัจจัยพื้นฐาน	-	60,000	61,800	63,654	65,563	
ค24	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงภาคใต้ 2 สมุทร	-	-	-	-	-	
ค24-1	กิจกรรมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและปัจจัยพื้นฐาน	-	-	-	-	-	
ค25	โครงการพัฒนาเมืองศูนย์กลางจังหวัด (เมื่อนำอยู่)	-	40,000	41,200	42,436	43,709	
ค25-1	กิจกรรมยกระดับการบริหารจัดการเมืองนำอยู่	-	40,000	41,200	42,436	43,709	





ตารางที่ 3-2 งบประมาณ สำหรับผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม พร้อมงบประมาณ สำหรับแผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564

รหัส	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)					
		พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562*	พ.ศ. 2563*	พ.ศ. 2564*	
ค26	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าภาคใต้ชายแดนและพัฒนาคุณภาพแรงงาน	-	120,000	123,600	127,3080	131,1272	
ค26-1	กิจกรรมส่งเสริมและพัฒนาศูนย์พัฒนาโครงการพื้นฐาน	-	120,000	123,600	127,3080	131,1272	
ค27	โครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมรกต มังคัง ยั่งยืน	-	87,200	89,8160	92,5105	95,2858	
ค27-1	กิจกรรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	-	87,200	89,8160	92,5105	95,2858	
ค28	โครงการพัฒนาศักยภาพการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนและเชื่อมโยงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง	-	571,000	588,1300	605,7739	623,9471	
ค28-1	กิจกรรมพัฒนาปัจจัยพื้นฐานโครงสร้าง	-	571,000	588,1300	605,7739	623,9471	
ค29	โครงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการค้าการลงทุนภาคเหนือ	-	1,275,900	1,314,1770	1,353,6023	1,394,2104	
ค29-1	กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	-	876,900	903,2070	930,3032	958,2123	
ค29-2	กิจกรรมบูรณะโครงสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	-	399,000	410,9700	423,2991	435,9981	
ค30	โครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงสร้างเป็นทางลาดยาง	800,000	-	-	-	-	
ค30-1	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงสร้างเป็นทางลาดยาง	800,000	-	-	-	-	
พ01	โครงการยกระดับพัฒนาภาคอุตสาหกรรมให้เป็นฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมสีเขียวในอาเซียน	350,000	-	-	-	-	
พ02	โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนด้านการค้า การลงทุน	387,0500	-	-	-	-	
พ03	โครงการสร้างมูลค่าเพิ่มภาคอุตสาหกรรมอาหารปลอดภัยเพื่อสุขภาพไทยเป็นศรีสุขภาพเพื่อมหาชน	100,000	-	-	-	-	
พ04	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนด้านการเกษตร	41,8000	-	-	-	-	
พ05	โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว	769,1190	-	-	-	-	
พ06	โครงการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเกษตร	468,5000	-	-	-	-	
พ07	โครงการพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวพื้นที่จังหวัดภาคเหนือตอนบน 1	1,141,4190	-	-	-	-	
พ08	โครงการวางระบบเครือข่ายคมนาคมและพัฒนาเมือง	225,0000	-	-	-	-	
ร01	รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรรัฐ	4,983,2539	5,077,7071	5,230,0383	5,386,9395	5,548,5476	
ร01-1	รายการบุคลากรรัฐ	4,983,2539	5,077,7071	5,230,0383	5,386,9395	5,548,5476	
คม01	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 304 อ. กบินทร์บุรี - อ. ปักธงชัย (ทางเชื่อมฝั่งน้ำ) เป็น 4 ช่องจราจร	-	659,5000	-	-	-	
คม02	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 12 อ. แม่สอด - จ. Mukdahan เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	7,800,0000	-	-	-	-	
คม03	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 212 นครพนม - Mukdahan (ดอนหัวฬ่อใหญ่ - ธาตพนม) เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	600,0000	-	-	-	-	
คม04	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 103 อ. ร้อยแก้ว - อ. จาง (ตอน 3) เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	-	600,0000	-	-	-	
คม05	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 24 นครราชสีมา - อุบลราชธานี เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	-	1,400,0000	2,260,0000	-	-	
คม06	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 4 ชุมพร - ระนอง เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	-	1,310,0000	-	-	-	
คม07	การขยายทางหลวงแผ่นดินสาย 118 เชียงใหม่ - เชียงราย เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง	-	-	1,190,0000	2,380,0000	2,380,0000	
คม08	การพัฒนาโครงการชั่งถ่วงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	**	**	**	**	**	
คม09	การก่อสร้างถนนเพื่อสนับสนุนพื้นที่ฐานการผลิตและอุตสาหกรรม	**	**	**	**	**	
คม10	การพัฒนาการเข้าถึงด่านพรมแดนเพื่อแก้ปัญหาความแออัดบริเวณหน้าด่าน	860,0000	375,0000	-	-	-	
คม11	การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางปะอิน - นครราชสีมา	17,125,0000	27,988,0000	27,988,0000	3,498,5000	-	
คม12	การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางใหญ่ - กาญจนบุรี	3,000,0000	14,612,0000	10,870,0000	15,079,0000	5,559,0000	
คม13	การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง นครปฐม - ชะอำ	822,6000	16,942,0000	32,240,0000	30,594,600,000	-	
คม14	การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมโยงด้านพรมแดนสายหลักใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย	-	-	4,775,0000	8,222,0000	9,458,0000	





ตารางที่ 3-2 งบประมาณ สำหรับผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม พร้อมงบประมาณ สำหรับแผนปฏิบัติการ 4 ปี กรมทางหลวง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564

รหัส	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ปีดำเนินการและงบประมาณ (หน่วย ล้านบาท)				
		พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562*	พ.ศ. 2563*	พ.ศ. 2564*
คม15	การบำรุงรักษาทางและสะพานบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	**	**	**	**	**
คม16	การจัดซื้อระบบและการดำเนินการสู่มตรวจน้ำหนักบรรทุกทุกชนิดโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	-	-	50.0000	50.0000	50.0000
คม17	การนำร่องการพัฒนาบบบำรุงรักษาทางและสะพานด้วยวิธีการ "มุ่งเน้นผลลัพธ์ของการควบคุมคุณภาพผิวทาง หรือ Performance Based Maintenance Contract" บนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก	-	15.0000	-	-	-
คม18	การศึกษาคงความเหมาะสมและออกแบบระบบตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกเคลื่อนที่และปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	-	15.0000	-	-	-
คม19	การตรวจสอบความปลอดภัยบนทางหลวงแผ่นดิน	**	**	**	**	**
คม20	การแก้ไขจุดอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	**	**	**	**	**
คม21	การพัฒนากระบวนการตรวจวัดความเร็วและแจ้งเตือนบนโครงข่ายทางหลวง	-	5.0000	10.0000	10.0000	10.0000
คม22	การบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมความเร็วในการขับขี่บนระบบทางหลวงอย่างเข้มข้น	**	**	**	**	**
คม23	การติดตั้งกล้องตรวจความเร็วอัตโนมัติบนระบบทางหลวง	-	5.0000	10.0000	10.0000	10.0000
คม24	การจัดงานประชุมวิชาการด้านกาขนส่งระดับนานาชาติ	-	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000

