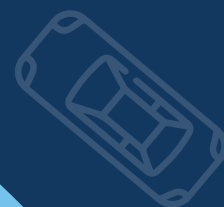




กรมทางหลวง



รายงานฉบับผู้บริหาร

การศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติราชการ
ของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570)



รายงานฉบับผู้บริหาร

การศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติราชการ
ของกรมทางหลวง

(พ.ศ. 2566 - 2570)



กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการกิจและบทบาทในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนงานควบคุมและดูแลรักษาทางหลวงในความรับผิดชอบ เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งกรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปลี่ยนแปลงทั้งจากภายในและภายนอก รวมถึงการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางการขับเคลื่อนประเทศ โดยที่ผ่านมามีกรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญของการจัดทำแผนปฏิบัติราชการเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานและสามารถก้าวไปสู่ความสำเร็จตามพันธกิจการจัดตั้งหน่วยงานตามกฎหมายได้ กรมทางหลวงจึงจัดทำแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ พ.ศ. 2561 - 2580 ซึ่งเป็นแผนเพื่อการพัฒนาประเทศที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนต้องทำตาม เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ประเทศไทยที่ว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์

ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เมื่อมีประกาศบังคับใช้แผนยุทธศาสตร์ชาติจึงมีมติคณะรัฐมนตรีในวันที่ 4 ธันวาคม 2560 ให้จำแนกแผนออกเป็น 3 ระดับโดยที่แผนระดับที่ 1 คือ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มีเป้าหมายใหญ่ในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันไปสู่เป้าหมายร่วมกัน **แผนระดับที่ 2** คือ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ และ**แผนระดับที่ 3** คือ แผนปฏิบัติราชการที่มีความชัดเจนตามภารกิจของแต่ละหน่วยงานโดยจะต้องสอดคล้องกับแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2

ด้วยเหตุนี้ จึงจำเป็นต้องมีการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570) ให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมทางหลวงไปสู่การปฏิบัติที่เหมาะสมกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป และใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบนโยบายการปฏิบัติงานและการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมทางหลวง สามารถบูรณาการแผนการดำเนินงานระดับประเทศร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกกรมทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

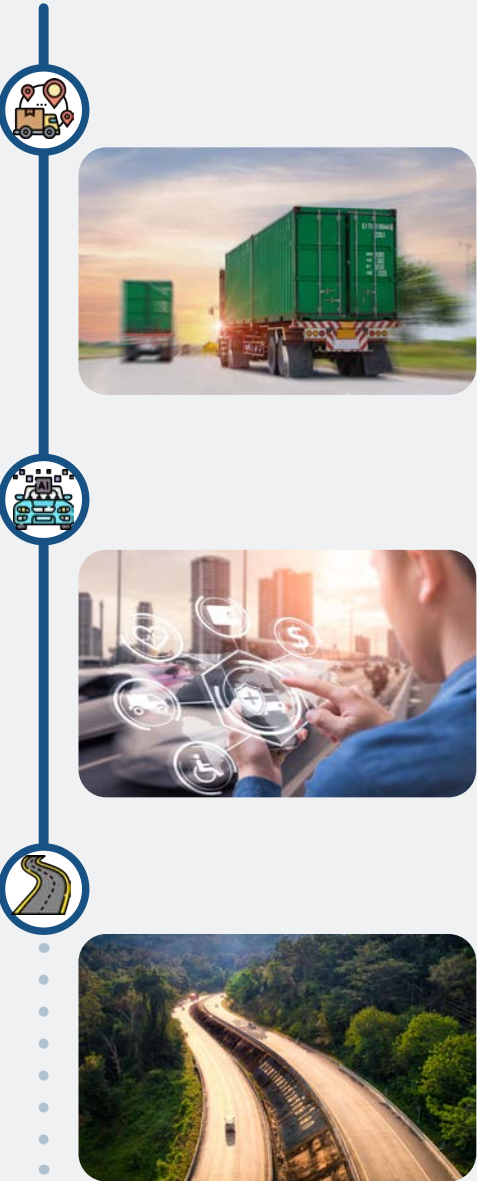
กรมทางหลวงได้ให้ความสำคัญในการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางบกในระยะยาว จึงกำหนดกรอบการดำเนินการหลัก เป็น 4 ระยะ ตลอดระยะเวลา 20 ปี ตามแนวคิดและการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต ซึ่งมุ่งเน้นการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของแผนแต่ละระยะ และแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมในระยะแรก เพื่อมุ่งสู่ความยั่งยืนในระยะที่ 4 พร้อมกับการพัฒนาองค์อย่างต่อเนื่องและเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก ทั่วถึง (Inclusive Transport) และปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีและการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา

ทั้งนี้ รวมถึงการให้ความสำคัญกับความเชื่อมโยงสอดคล้องระหว่างแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570) กับแผนระดับที่ 1 ระดับที่ 2 และระดับที่ 3 เพื่อให้การดำเนินงานเกิดความเป็นเอกภาพ

ส่งเสริมการทำงานและเกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ลดความทับซ้อนและการใช้ทรัพยากรของประเทศอย่างสิ้นเปลือง รวมถึงผลักดันการจัดสรรงบประมาณให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ทบวงยุทธศาสตร์และแผนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกรมทางหลวง สำหรับการทบทวนแผนระดับที่ 1 ระดับที่ 2 และระดับที่ 3 ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การถ่ายทอดนโยบาย (Policy Deployment) สู่ยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนประเด็นการพัฒนาแต่ละด้านจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ใน 2 ลักษณะ คือ ยุทธศาสตร์ที่มีความเชื่อมโยงกับประเด็นการพัฒนาโดยตรง ซึ่งมักถูกขับเคลื่อนด้วยหน่วยงานที่มีภารกิจที่สอดคล้องกับประเด็นการพัฒนาโดยตรง และยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนประเด็นการพัฒนา ซึ่งถูกขับเคลื่อนโดยหน่วยงานที่มีภารกิจในลักษณะสนับสนุนหน่วยงานหลักให้เกิดการขับเคลื่อนที่สมบูรณ์ ดังนั้น เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนจึงทำการแบ่งกลุ่มยุทธศาสตร์ออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโดยตรง (Direct Strategy) และยุทธศาสตร์สนับสนุน (Indirect Strategy) ภายใต้อำนาจระดับต่าง ๆ

ยุทธศาสตร์และ
แผนงานที่เกี่ยวข้องกับ
ภารกิจกรมทางหลวง

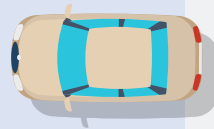
ความเชื่อมโยงเชิงสนับสนุนและบูรณาการ
ระหว่างแผนระดับที่ 1 (ยุทธศาสตร์ชาติ)
ระดับที่ 2 และระดับที่ 3 กับแผนปฏิบัติ
ราชการของกรมทางหลวง
(พ.ศ. 2566 - 2570)



แผนระดับที่ 1

แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนระดับที่ 2

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

- ประเด็น (7) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
- ประเด็น (5) การท่องเที่ยว
- ประเด็น (9) เขตเศรษฐกิจพิเศษ
- ประเด็น (20) การบริการประชาชน และประสิทธิภาพภาครัฐ

แผนการปฏิรูปประเทศ

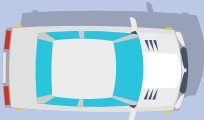
แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

- หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค
- หมวดหมู่ที่ 1 ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง
- หมวดหมู่ที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน
- หมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

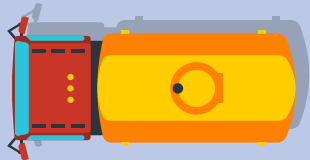
แผนระดับที่ 3

Agenda



แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาบุคลากร
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง



แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570)

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนานวัตกรรมและระบบงานให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพและโปร่งใส

(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)

- แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศไทยอย่างยั่งยืน
- แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง

แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570)

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ

- ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวง และพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมมุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

หมายเหตุ : อักษรสีน้ำเงิน หมายถึง นโยบายที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรง (Direct Strategy)
อักษรสีเขียว หมายถึง นโยบายที่มีความเกี่ยวข้องโดยอ้อม/สนับสนุน (Indirect Strategy)

แนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของ แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570) โดยใช้เครื่องมือ TOWS Matrix

การกำหนดยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ ในแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ.2566-2570) เป็นผลมาจากการศึกษาวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Factor Analysis) และสภาพแวดล้อมภายนอก (External Factor Analysis) ซึ่งรวบรวมมาจากการประชุมกลุ่มย่อย การสัมภาษณ์และการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามจากบุคลากรภายในกรมทางหลวง ตลอดจนการรวบรวมข้อคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกรมทางหลวง โดยใช้เครื่องมือ TOWS Matrix ซึ่งสามารถแบ่งกลยุทธ์ออกเป็น 4 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์เชิงรุก (SO) กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) และกลยุทธ์เชิงรับ (WT) สรุปได้ดังนี้



กลยุทธ์เชิงรุก (SO)

นำจุดแข็งขององค์กรมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับโอกาสที่ได้รับจากภายนอก

- การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ และเข้าถึงพื้นที่เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ เช่น พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ พื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่ท่องเที่ยว เป็นต้น
- นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการกระบวนการวิเคราะห์ ออกแบบและก่อสร้างเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการและเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางมากขึ้น
- สนับสนุนการเรียนรู้ของบุคลากรด้วยระบบโค้ชชิ่ง (Coaching) และระบบพี่เลี้ยง (Mentoring) ด้วยการทำงานกับผู้เชี่ยวชาญมากขึ้น เพื่อสร้างประสบการณ์การเรียนรู้ของผู้สืบทอดตำแหน่ง และแบ่งเบาภาระของผู้เชี่ยวชาญ โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้
- นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บข้อมูลของงานวางแผนงานประเมินและติดตามผลโครงการมากขึ้น
- สนับสนุนการนำเสนองานวิจัยผ่านสื่อออนไลน์ เพื่อให้งานวิจัยเป็นที่รู้จักในวงกว้าง
- ขยายรูปแบบการลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนไปยังภารกิจอื่นเพิ่มเติม นอกเหนือจากงานดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เช่น การบริหารจัดการที่พักริมทางและจุดพักรถบรรทุก เป็นต้น
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางเรื่องร้องเรียน
- ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการสร้างความร่วมมือกับชุมชนโดยใช้ตัวแทนของ Influencer ผ่านสื่อสังคมออนไลน์



กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO)

ลดหรือแก้ไขจุดอ่อนขององค์กร หรือทำให้เกิดปัญหาน้อยที่สุดเพื่อรับผลประโยชน์จากโอกาสที่เข้ามา

- การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้ครอบคลุม เพื่อรองรับการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ
- การพัฒนาทางเลี่ยงเมือง
- การพัฒนาที่พักริมทางบนโครงข่ายทางหลวงและจุดจอดพักรถบรรทุก พร้อมสถานีอัดประจุสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ภายใต้เขตทางของกรมทางหลวง
- สนับสนุนให้บุคลากรของกรมทางหลวงได้มีโอกาสเรียนรู้งานกับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในระบบพี่เลี้ยง (Mentoring) เพื่อสร้างประสบการณ์การเรียนรู้ใหม่
- การใช้ระบบไฟฟ้าแสงสว่างแบบประหยัดพลังงาน
- การพัฒนาเส้นทางยุทธศาสตร์ลงสู่ภาคใต้
- การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับเทคโนโลยีใหม่ ๆ เช่น ระบบ Automation ให้สามารถสื่อสารระหว่างรถยนต์กับถนน เป็นต้น
- จัดลำดับทางหลวงที่มีปริมาณจราจรมาก เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัว
- จัดทำแอปพลิเคชันเพื่อเสริมประสิทธิภาพการทำงาน และยกระดับการให้บริการประชาชน
- ปรับปรุงองค์ความรู้ให้ตรงความต้องการของบุคลากร โดยให้บุคลากรมีส่วนร่วมในการให้คำแนะนำด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัย
- พัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคลากรและสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในการทำงานเพื่อให้เกิดความผูกพันกับองค์กร และเพิ่มประสิทธิภาพของงานมากขึ้น
- พัฒนาช่องทางการเรียนรู้ให้หลากหลายและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บและถ่ายทอดองค์ความรู้ โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล
- ส่งเสริมการจัดการเชิงพื้นที่และพัฒนาทางหลวงเพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกคน และลดความเหลื่อมล้ำของสังคม โดยยึดชุมชนเป็นหลัก



กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST)

ใช้จุดแข็งขององค์กรมาหลีกเลี่ยงหรือลดผลกระทบที่เกิดจากอุปสรรคที่ได้รับจากภายนอก

- เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการกับปัญหา ข້อรั้งเรียน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น
- พัฒนาแผนบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมทุกภารกิจ
- เพิ่มประสิทธิภาพในการคัดกรองรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกิน
- รายงานผลการดำเนินงานให้ประชาชนทราบแบบ Real-Time ถึงกระบวนการในการพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการต่าง ๆ
- ปรับปรุงโครงสร้างการออกแบบทางให้สามารถรองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติมากขึ้น



กลยุทธ์เชิงรับ (WT)

ลดและพิชิตจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงอุปสรรค ระหว่างรอโอกาสใหม่ที่จะเข้ามา

- จัดลำดับความสำคัญของการบำรุงรักษาสายทางเพื่อรักษาระดับการให้บริการ ภายใต้งบประมาณที่จำกัด
- พัฒนาระบบที่สามารถใช้ในงานบำรุงรักษาสะพานได้อย่างครบถ้วนทุกกระบวนการ
- ส่งเสริมให้มีการนำนวัตกรรมงานก่อสร้างสะพานที่สามารถลดระยะเวลาการก่อสร้างและคืนผิวการจราจรได้รวดเร็วขึ้น
- เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในพื้นที่การก่อสร้าง
- สนับสนุนให้มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยบนทางหลวงในเชิงป้องกัน เข้ามาจัดการที่ระยะต่าง ๆ ในวงจรการพัฒนาทางหลวง ตั้งแต่ขั้นตอนการศึกษาความเป็นไปได้ การออกแบบ การก่อสร้างและการบำรุงรักษา
- ส่งเสริมให้มีการนำผลงานวิจัยเกี่ยวกับวัสดุงานทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางมากขึ้น



การวิเคราะห์ สถานการณ์ ที่เกี่ยวข้องกับการกิจ ของกรมทางหลวง



ปัจจุบันกรมทางหลวงรับผิดชอบดูแลทางหลวงทั่วประเทศ 52,197 กิโลเมตร (ข้อมูลในปี พ.ศ. 2564) ขณะที่ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงเพิ่มขึ้นจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป จึงเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อสถานการณ์การดำเนินการกิจของกรมทางหลวง

ทั้งทางด้านการก่อสร้าง บำรุงและปรับปรุงถนนสายหลักให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ทั้งนี้ สามารถสรุปสถานการณ์ข้อเท็จจริงในปัจจุบันของกรมทางหลวงได้ดังนี้

1) ประเด็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network Development)

โครงข่ายทางหลวงเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้งบประมาณในการลงทุนสูงและใช้เวลาในการดำเนินงาน ประกอบกับกระทรวงคมนาคมมีนโยบายส่งเสริมระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพิ่มมากขึ้น ทำให้การขนส่งทางถนนมีบทบาทในการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นมากขึ้นเช่นกัน จึงเป็นประเด็นท้าทายในการบูรณาการโครงการและจัดลำดับความสำคัญกับการลงทุนให้เหมาะสม ภายใต้กรอบงบประมาณที่จำกัด ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดปัญหาความล่าช้า ใช้งบประมาณได้อย่างคุ้มค่าเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

1



2) ประเด็นความคล่องตัวการเดินทางบนโครงข่ายทางสายหลัก (Traffic Mobility)

ในปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงสายหลักที่ให้บริการระหว่างเมืองต้องรองรับปริมาณจราจรที่มากขึ้นจากการขยายตัวของเมือง ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและความคล่องตัวลดลง ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรมีการวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ยปริมาณการจราจร และผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ และนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการก่อสร้างให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด

2



3) ประเด็นความปลอดภัยและอุบัติเหตุบนทางหลวง (Accident & Safety)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2563 พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากประมาณ 11,000 ครั้งต่อปี เป็นประมาณ 19,000 ครั้งต่อปี ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน โดยจากสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงในปี พ.ศ. 2564 สามารถประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจ (Economic Cost of Accident) เป็นมูลค่า 22,350 ล้านบาทต่อปี ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรมุ่งเน้นการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในเชิงป้องกันในทุกขั้นตอน ตั้งแต่ขั้นตอนก่อนการก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้าง และหลังการก่อสร้าง

3



4



4) ประเด็นความเหลื่อมล้ำทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (Vulnerable Road Users)

ผู้ใช้ทางกลุ่มเปราะบาง (Vulnerable Road User) ทั้งที่เป็นผู้สูงอายุ เด็กเล็ก ผู้เดินเท้า ผู้ขี่จักรยานและผู้มีภาวะบกพร่องทางร่างกายที่เดินทางโดยยานพาหนะที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ (Non-Motorist) มักจะประสบปัญหาการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น กรมทางหลวงจึงต้องเร่งให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางหลวงให้สามารถรองรับผู้ใช้ทางกลุ่มเปราะบางให้สามารถเข้าถึงและสัญจรบนทางหลวงได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น



5) ประเด็นผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และภัยพิบัติทางธรรมชาติ (Disaster and Climate Change)

สภาพภูมิอากาศที่เกิดขึ้นในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงรุนแรงและรวดเร็วมากขึ้น ส่งผลให้โครงข่ายถนนในพื้นที่ทางเขาต้องประสบปัญหาอุทกภัยและดินโคลนถล่ม ทำให้เส้นทางถูกตัดขาด ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและการคมนาคมขนส่ง รวมถึงเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรกำหนดมาตรการเพื่อใช้ในการป้องกันและบรรเทาความเสียหายตามระดับความรุนแรงของสถานการณ์

6) ประเด็นการปรับปรุงองค์กรให้ก้าวสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล (System & User)

ปัจจุบันเทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทำให้ต้องปรับปรุงระบบเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง ขณะที่การพัฒนาบุคลากรด้านดิจิทัลยังไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้เกิดปัญหาในการปรับกระบวนการทำงานเข้าสู่องค์กรดิจิทัล ดังนั้น กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของบุคลากรทุกระดับและพัฒนากระบวนการข้อมูลกลางให้สามารถเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงต้องยกระดับงานระบบบริการภาครัฐผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

7) ประเด็นความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง (Work Zone Safety)

ความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางยังเป็นปัญหาต่อเนื่อง และความรุนแรงของอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างของกรมทางหลวงมีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น โดยปัจจุบันพบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับบุคลากรของกรมทางหลวง ผู้รับจ้าง และผู้ใช้ทางบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางหลวง ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ทั้งจากการบาดเจ็บและการเสียชีวิต ทรัพย์สินที่เสียหาย การจราจรติดขัดล่าช้า และส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการก่อสร้าง ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรปรับกระบวนการสร้างความเข้าใจในการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดเตรียมและติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้างของกรมทางหลวง

8) ประเด็นความท้าทายในการยกระดับความสามารถในการบำรุงรักษา (Highway Maintenance)

ปัจจุบันปริมาณการเดินทางของรถบรรทุกหนักและปริมาณเพลามาตรฐานสะสมบนโครงข่ายเพิ่มขึ้น ส่งผลให้สายทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงมีความเสียหายมากขึ้นและต้องมีการในการบำรุงรักษามากขึ้น รวมทั้งกรมทางหลวงมีสะพานที่มีอายุมากกว่า 30 ปีจำนวนมาก ซึ่งต้องการงบประมาณที่มากขึ้นในการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพดี ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรกำหนดกลยุทธ์ตามลักษณะการใช้งานเฉพาะทางเพื่อออกแบบและเลือกงานซ่อมบำรุงที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการใช้งบประมาณอย่างคุ้มค่า

9) ประเด็นเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ ของประชาชนผู้ใช้งาน (User Complaint)

ข้อมูลจากสถิติ 4 ปีย้อนหลัง (พ.ศ. 2561 - 2564) พบว่า มีแนวโน้มการร้องเรียนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากประชาชนผู้ใช้งานมีช่องทางหลากหลายในการร้องเรียน/ร้องทุกข์ปัญหา ดังนั้น กรมทางหลวงควรบูรณาการการแก้ไขและการจัดการเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กรให้เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ รวมถึงสร้างและยกระดับความเข้าใจของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของกรมทางหลวง

10) ประเด็นแนวทางการสร้างบุคลากรทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บและถ่ายทอดองค์ความรู้ (Human Resource)

ปัจจุบันบุคลากรของกรมทางหลวงมีอัตราเกษียณอายุเฉลี่ยปีละ 160-200 คน ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายปรับลดจำนวนข้าราชการลง รวมทั้งการจัดสรรตำแหน่งบุคลากรตามความต้องการของหน่วยงานทำได้ในวงจำกัด และมีปัญหาการทำงานที่เกิดจากช่องว่างระหว่างวัย (Generation Gap) ทำให้เกิดปัญหาการทดแทนบุคลากรไม่ทันกับความต้องการของหน่วยงาน ขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญเพราะบุคลากรเกษียณอายุพร้อมกันในส่วนที่สูง ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรกำหนดแนวทางการสร้างบุคลากรทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บและถ่ายทอดองค์ความรู้ รวมทั้งพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากร และส่งเสริมการเรียนรู้ผ่านช่องทางที่หลากหลายภายใต้กรอบงบประมาณที่มีจำกัด

11) ประเด็นการปรับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีความยั่งยืน (Green & Sustainable Highway)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนเป็นวาระสำคัญของโลก ประกอบด้วยเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียนและเศรษฐกิจสีเขียว และกำหนดเป็นหนึ่งในเป้าหมายสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้คำนึงถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น จึงควรเพิ่มมาตรการการดำเนินงานให้สอดคล้องกับภารกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้วัสดุที่มีคาร์บอนฟุตพริ้นท์ที่ต่ำและการนำขยะมาใช้ในการก่อสร้างทาง การใช้ไฟ LED และการใช้ไฟจากโซลาร์เซลล์ในการบริหารงานทางและอำนวยความสะดวก เป็นต้น

12) ประเด็นการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม (Research & Innovation)

จากการพิจารณาสัดส่วนจำนวนงานวิจัยตั้งแต่ พ.ศ. 2545 - 2565 พบว่างานวิจัยร้อยละ 70 มุ่งเน้นไปที่งานด้านวิศวกรรมงานทาง และไม่มีการนำงานวิจัยไปต่อยอดมากนัก ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรมีการกำหนดทิศทางการวิจัยและพัฒนาให้หลากหลายเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมถึงผลักดันและสนับสนุนบุคลากรให้เป็นเลิศในการทำงานวิจัยพร้อมกับการสนับสนุนงบประมาณอย่างต่อเนื่องและเหมาะสม

พัฒนา

บริหารจัดการ

เชื่อมโยง

ปลอดภัย





**แผนปฏิบัติ
ราชการ**
ของกรมทางหลวง
(พ.ศ. 2566 – 2570)



วิสัยทัศน์ Our Vision



มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง
ที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย ตามมาตรฐาน
ลำดับชั้นทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม

ทั้งนี้ วิสัยทัศน์ที่นำเสนอข้างต้น ครอบคลุมประเด็น
ดังต่อไปนี้



ประเด็นเชิงกระบวนการ

มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง
ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง



ประเด็นเชิงผลผลิตและผลลัพธ์

สนับสนุนการพัฒนาประเทศโดยการพัฒนา
โครงข่ายทางหลวงที่ “สะดวก เชื่อมโยง
เข้าถึง ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
และเพิ่มโอกาสทางสังคมแก่คนทุกกลุ่ม”



พันธกิจ Our Mission



พัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network)
ที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility)
ที่สมบูรณ์ และคล่องตัว (Mobility)
เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ



บำรุงรักษา ยกระดับความปลอดภัยและบริหารจัดการ
โครงข่ายทางหลวงให้ได้ตามมาตรฐานคุณภาพ
เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่อง



บริหารจัดการองค์กรที่มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล
สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงให้มีความสำคัญ
ต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่มเพื่อบรรลุเป้าหมาย
การพัฒนาอย่างยั่งยืน



ค่านิยม Our Value

HIGHWAYS



สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์
ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ รับผิดชอบต่อพันธมิตร เกาะติดการให้บริการ
ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว

H

High
Performance
สร้างสรรค์
ผลงาน

I

Intelligent
Technology
ผสาน
เทคโนโลยี

G

Good
Knowledge
ด้วยความรู้
ที่เหมาะสม

H

Honesty
ซื่อสัตย์

W

Work Smart
ปฏิบัติงาน
อย่างรู้รอบ

A

Accountability
รับผิดชอบ
ต่อพันธมิตร

Y

Year-Round
Commitment
เกาะติด
การให้บริการ

S

Synergy
ทำงานร่วมกัน
เป็นหนึ่งเดียว

วัฒนธรรม

Our Culture

D

Deliver Good Service to People

มุ่งให้เกิดการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน

O

Obligate Governance and Sustainability

ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและความยั่งยืน

H

Hold Accountability for Interests of Nation and People

คงไว้ซึ่งความรับผิดชอบในผลประโยชน์ของชาติและประชาชน



แผนปฏิบัติการ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย

1

ด้านการพัฒนา โครงข่ายทางหลวง



เป้าหมายยุทธศาสตร์

การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง



เป้าประสงค์

1) มีโครงข่ายทางหลวงที่สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจและจุดเชื่อมต่อทางขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง รวมถึงสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางรางและน้ำ เพื่อให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวก รองรับการพัฒนาตัวทางเศรษฐกิจและชุมชนเมือง และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

2) มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดความสูญเสียจากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง



3) มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับกิจกรรมการเดินทาง การข้ามถนน และการสัญจรอื่น ๆ ของผู้ใช้ถนนกลุ่มเปราะบางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

4) มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว (Mobility) และเข้าถึง (Accessibility) สอดคล้องกับมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)



กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน

กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงที่ขาดช่วง (Missing Links) เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าเรือบก ท่าอากาศยาน และจุดรวบรวมและกระจายสินค้า รวมถึงปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้รองรับการเชื่อมต่อบริเวณจุดเข้าออกของระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาและปรับปรุงทางหลวงสะพานทางลอด อุโมงค์ ทางแยก ทางเลี่ยงเมือง จุดตัดทางรถไฟ และบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้า เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดหรือมีสภาพเป็นคอขวด

กลยุทธ์ 1.4 ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ

เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม

กลยุทธ์ที่ 1.5 จัดทำมาตรฐานโครงข่ายทางหลวงตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาทางหลวงบนทางหลวงสายหลักและสายรอง รวมถึงบริเวณจุดตัดทางแยกและการจัดการทางเข้าออกต่าง ๆ

ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าฐาน	ค่าเป้าหมาย (ปีงบประมาณ)				
			2566	2567	2568	2569	2570
ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)							
1.1	จำนวน Missing Link เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : โครงการ)	5*	จำนวน 3 โครงการ ภายใน 5 ปี				
1.2	จำนวนและระยะทางของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง และทางพิเศษระหว่างเมืองเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน						
1.2.1	จำนวนทางเลี่ยงเมืองที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : โครงการ)	7*	จำนวน 3 โครงการภายใน 5 ปี				
1.2.2	ระยะทางของทางสายใหม่ที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : กิโลเมตร)	30	จำนวน 200 กม. ภายใน 5 ปี				
1.2.3	จำนวนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : โครงการ)	2	จำนวน 3 โครงการ ภายใน 5 ปี				
1.2.4	จำนวนสะพาน ทางลอด อุโมงค์ และทางแยกที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : แห่ง)	10	11	12	13	14	15
1.2.5	โครงข่ายทางหลวงที่มีการปรับปรุง หรือขยายช่องจราจรที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : กิโลเมตร)	75	75	75	80	80	85
1.3	จำนวนพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม						
1.3.1	จำนวนพื้นที่ชุมชนที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม (หน่วย : แห่ง)	60	60	60	65	65	70
1.3.2	จำนวนพื้นที่การเกษตรที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม (หน่วย : แห่ง)	60	60	60	65	65	70
1.3.3	จำนวนแหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม (หน่วย : แห่ง)	50	50	50	55	55	60
1.4	จำนวนหน่วยงานที่ได้รับการพัฒนาหรือปรับปรุงให้สอดคล้องตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) (หน่วย : หน่วยงาน)	-	จำนวน 4 หน่วยงาน ภายใน 5 ปี				
ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)							
1.1	ความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (หน่วย : ร้อยละ)	-	เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ภายในระยะเวลา 5 ปี				

ทั้งนี้ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณและวิธีการคำนวณมีรายละเอียดแสดงไว้ในภาคผนวกของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570)

หมายเหตุ *สาเหตุที่ค่าเป้าหมายมีค่าต่ำกว่าค่าฐาน เนื่องจากโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนโครงข่ายมีความสมบูรณ์ครอบคลุมพื้นที่หลักของประเทศแล้ว ดังนั้น จำนวนโครงการพัฒนาที่เป็น Missing Link และทางเลี่ยงเมืองจึงมีแนวโน้มลดลง



2

ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง



เป้าหมายยุทธศาสตร์

การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ



เป้าประสงค์

1) มีการบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ได้เป้าหมายตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยที่กำหนด



2) มีการบริหารจัดการจราจรและเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ และทันต่อทุกสถานการณ์ ทั้งในสภาวะปกติ พื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง ตลอดจนเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติต่าง ๆ

3) มีการบูรณาการการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติอย่างยั่งยืน โดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

4) มีการควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อยืดอายุการใช้งานและลดภาระงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง



กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 2.1 บริหารจัดการงานบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยใช้ข้อมูลการตรวจสอบและประเมินสภาพทางวิศวกรรม

กลยุทธ์ที่ 2.2 จัดให้มีศูนย์บริหารจัดการจราจร อุบัติการณ์และภัยพิบัติ โดยมีการบูรณาการข้อมูลและการทำงานร่วมกัน ตั้งแต่การเฝ้าระวัง การรับรู้เหตุ การติดตามเหตุ การแก้ไขเหตุ และการป้องกันเหตุที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

กลยุทธ์ที่ 2.3 จัดให้มีกลไกเพื่อการบูรณาการข้อมูล การปฏิบัติงาน งบประมาณ บุคลากร เครื่องมือ เครื่องจักร และเทคโนโลยีที่ทันสมัย สำหรับ

การบริหารจัดการด้านจราจร รวมถึงการแก้ไขเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติ

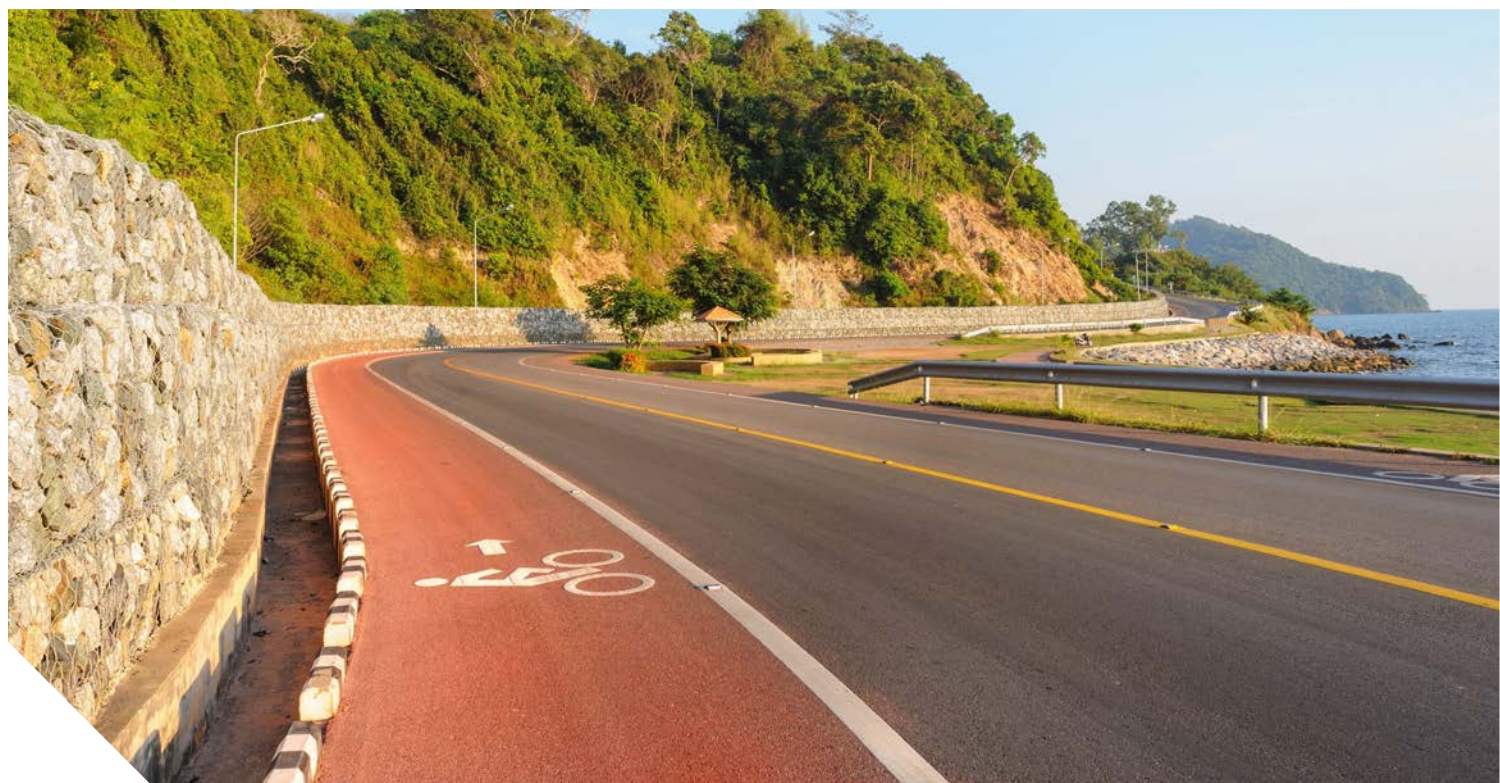
กลยุทธ์ที่ 2.4 มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุและภัยพิบัติที่เกิดขึ้นซ้ำซาก และโครงข่ายที่เปราะบาง (Vulnerability) อย่างยั่งยืน ด้วยอาศัยข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และแบบจำลองทางวิศวกรรม

กลยุทธ์ที่ 2.5 เพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ และปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค

ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าฐาน	ค่าเป้าหมาย (ปีงบประมาณ)				
			2566	2567	2568	2569	2570
ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)							
2.1	ระยะทางของทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการ (หน่วย : กิโลเมตร)	2,800	2,900	3,000	3,100	3,200	3,300
2.2	จำนวนสะพานที่ได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการ (หน่วย : สะพาน)	3	4	4	4	5	5
2.3	ร้อยละของการตอบสนองต่ออุบัติเหตุได้ภายในเวลาที่กำหนดในโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (หน่วย : ร้อยละ)	85-90	91	92	93	94	95
2.4	ร้อยละของการเข้าถึงพื้นที่ที่เกิดภัยพิบัติได้ภายในเวลาที่กำหนดในโครงข่ายทางหลวง (หน่วย : ร้อยละ)	-	80	80	80	80	80
2.5	ร้อยละของจำนวนวันที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักที่สามารถให้บริการในแต่ละปี (หน่วย : ร้อยละ)	-	86	87	88	89	90
2.6	จำนวนระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะที่เปิดให้บริการเพิ่มเติมและจำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสอบน้ำหนักและระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ						
2.6.1	จำนวนระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะที่เปิดให้บริการเพิ่มเติม (หน่วย : แห่ง)	4	10	10	10	10	10
2.6.2	จำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสอบน้ำหนัก และระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ (หน่วย : ล้านคัน)	30	31	32	33	34	35
ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)							
2.1	ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความซรุระสากลของผิวทางผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (หน่วย : ร้อยละ)	87.73	>85	>85	>85	>85	>85
2.2	ร้อยละของสะพานที่มีสภาพการใช้งาน (Condition Rating) ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (หน่วย : ร้อยละ)	93.7	>70	>80	>80	>85	>85

ทั้งนี้ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณและวิธีการคำนวณมีรายละเอียดแสดงไว้ในภาคผนวกของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570)



3

ด้านความปลอดภัย



เป้าหมายยุทธศาสตร์

เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง



เป้าประสงค์

- 1) มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และดำเนินการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้
- 2) มีการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง โดยเน้นการทำงานในเชิงรุก (Proactive)
- 3) มีการจัดการปัญหาและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุการชนในลักษณะที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บบนทางหลวงอย่างเป็นรูปธรรม



4) มีกลไกขับเคลื่อนและสนับสนุนการยกระดับ

มาตรฐานความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง



กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 3.1 ปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางและการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงที่กำหนดไว้ในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.2 ดำเนินมาตรการด้านวิศวกรรมที่มุ่งเน้นการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงในแต่ละประเภทเป็นการเฉพาะ ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว อุบัติเหตุอันตรายข้ามทาง อุบัติเหตุบริเวณทางแยก อุบัติเหตุการชนประสานงา อุบัติเหตุถนนลื่น อุบัติเหตุชนท้ายรถจอดข้างทาง อุบัติเหตุชนคนเดินเท้า และอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

กลยุทธ์ที่ 3.3 ดำเนินการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spots) บนทางหลวง โดยเน้นการใช้ข้อมูลสถิติรูปแบบการชน (Collision Diagram) เพื่อกำหนดรูปแบบหรือวิธีการแก้ไขปรับปรุงสภาพความไม่ปลอดภัยบนทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.4 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรที่ชัดเจนสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audits) ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผน ออกแบบก่อสร้าง ก่อนเปิดใช้งาน และถนนที่เปิดใช้งานแล้ว

กลยุทธ์ที่ 3.5 ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.6 พัฒนาทักษะและปลูกฝังค่านิยมด้านการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ

กลยุทธ์ที่ 3.7 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณ และบุคลากรที่ชัดเจนในการจัดการความปลอดภัยบริเวณพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางให้เป็นมาตรฐาน

ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าฐาน	ค่าเป้าหมาย (ปีงบประมาณ)				
			2566	2567	2568	2569	2570
ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)							
3.1	ร้อยละของจำนวนแห่งที่ได้รับการปรับปรุงการป้องกันอันตรายข้างทางหลวงที่ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี (หน่วย : ร้อยละ)	-	100	100	100	100	100
3.2	ร้อยละของจำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงที่ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี (หน่วย : ร้อยละ)	-	105	105	105	105	105
3.3	จำนวนรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการจุดจอดพักรถบรรทุก (หน่วย : คัน)	379,570	390,000	400,000	410,000	420,000	430,000
3.4	ร้อยละของโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงขนาดใหญ่ที่มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (RSA) ก่อนเปิดใช้งาน (หน่วย : ร้อยละ)	-	-	60	70	80	90
ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)							
3.1	ร้อยละของจำนวนบริเวณอันตราย (Black Spots) บนทางหลวงที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ)	-	-	25	50	60	70
3.2	ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) (หน่วย : ราย ต่อ 100 ครั้ง)	12.92	12.50	12.25	12.00	11.75	11.50
3.3	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปริมาณการเดินทาง (VKT) บนโครงข่ายทางหลวง (หน่วย : ราย ต่อ 100 ล้าน VKT)	0.93	0.88	0.84	0.80	0.76	0.72
3.4	ร้อยละของอัตราการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ)	-	-	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน
3.5	ร้อยละของอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ)	-	-	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน	ลดลง ร้อยละ 5 จากปีก่อน
3.6	จำนวนบุคลากรของกรมทางหลวงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในขณะปฏิบัติงาน (หน่วย : ร้อยละ)	-	-	0	0	0	0

ทั้งนี้ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณและวิธีการคำนวณมีรายละเอียดแสดงไว้ในภาคผนวกของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570)



4

ด้านบริหารจัดการองค์กร



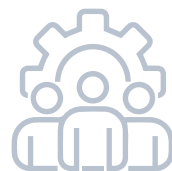
เป้าหมายยุทธศาสตร์

สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล



เป้าประสงค์

- 1) เป็นองค์กรที่มีบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ที่สามารถปรับตัวต่อสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลก
- 2) เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อกันทุกกลุ่มบนพื้นฐานของความเข้าใจและหลักธรรมาภิบาล
- 3) เป็นองค์กรที่นำวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่ทุกกิจกรรมการดำเนินงานขององค์กร (Value Chain)
- 4) เป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมการทำงานเชิงรุกและสามารถบูรณาการกับทุกภาคส่วน



กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ทางด้านความคิด ทักษะและทัศนคติที่ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต (Life Long Learning) และยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรภายในองค์กร

กลยุทธ์ที่ 4.2 พัฒนาความรู้ ความเข้าใจ และทักษะแก่บุคลากรทางด้านดิจิทัล (Digital Literacy) รองรับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่การปฏิบัติงาน

กลยุทธ์ที่ 4.3 แปลงโฉมองค์กรโดยใช้เครื่องมือทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Transformation) ในกระบวนการทำงานและการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถนำไปวิเคราะห์และใช้ประโยชน์

กลยุทธ์ที่ 4.4 พัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Services) สำหรับการให้บริการประชาชน

กลยุทธ์ที่ 4.5 ยกระดับการประชาสัมพันธ์เชิงรุกด้านการปฏิบัติการกิจและผลการดำเนินงาน โดยเน้นการสื่อสารให้ประชาชนเข้าใจในเรื่องการใช้นถนน และหน้าที่ของประชาชนตามกฎหมาย

กลยุทธ์ที่ 4.6 ยกระดับการติดตามการดำเนินงานและใช้จ่ายงบประมาณโดยใช้ระบบสารสนเทศ

กลยุทธ์ที่ 4.7 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรเพื่อการจัดการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

กลยุทธ์ที่ 4.8 ทบทวน ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรฐานที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน ให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และรองรับการเปลี่ยนแปลง

ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการด้านบริหารจัดการองค์กร

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าฐาน	ค่าเป้าหมาย (ปีงบประมาณ)				
			2566	2567	2568	2569	2570
ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)							
4.1	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมประจำปี (หน่วย : ร้อยละ)	86.36	72	74	76	78	80
4.2	จำนวนหน่วยงานที่มีกิจกรรมสร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีในการทำงานตามกิจกรรมที่กำหนด (หน่วย : หน่วยงาน)	-	5	8	11	14	17
4.3	จำนวนระบบให้บริการภาคประชาชนที่ได้รับการพัฒนาตามหลัก Digital Government Services บริการภาครัฐ (Public Services) และการบริหารจัดการรูปแบบดิจิทัล (Smart Back Office) (หน่วย : ระบบ)	1	เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 5 ระบบภายในระยะเวลา 5 ปี				
4.4	ร้อยละความสำเร็จของบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการประเมินการอบรมด้านการจัดการเชิงพื้นที่ (Smart PR) และด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ (หน่วย : ร้อยละ)	-	60	60	60	60	60
ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)							
4.1	ระดับความพึงพอใจในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากร (หน่วย : ร้อยละ)	-	71	72	73	74	75
4.2	ระดับความพร้อมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของกรมทางหลวง (หน่วย : ร้อยละ)	62.14	65	70	72	75	75
4.3	ระดับความสำเร็จการบริหารจัดการต่อข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ในกิจกรรมดำเนินงานของกรมทางหลวง (จนได้ข้อยุติ) (หน่วย : ร้อยละ)	-	70	75	78	80	85

ทั้งนี้ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณและวิธีการคำนวณมีรายละเอียดแสดงไว้ในภาคผนวกของแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566 - 2570)



5

ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน



เป้าหมายยุทธศาสตร์

ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม มุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน



เป้าประสงค์

- 1) มีผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการกิจตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) อย่างเป็นรูปธรรม
- 2) มีกลไกการทำงานที่มุ่งเน้นการพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่มให้มากยิ่งขึ้น
- 3) มีการนำเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) มาใช้กำหนดเป็นเป้าหมายในการดำเนินการกิจที่เกี่ยวข้อง



กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 5.1 สนับสนุนและขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม ทั้งในส่วนของงานวิจัยที่มุ่งเป้าตามภารกิจงานวิจัยที่สร้างองค์ความรู้ใหม่เพื่อต่อยอด และนวัตกรรมที่พัฒนาขึ้นจากผู้ประกอบการให้เกิดความต่อเนื่องและชัดเจน รวมถึงส่งเสริมการนำผลงานวิจัยและนวัตกรรมไปใช้ประโยชน์และขยายผลในวงกว้าง

กลยุทธ์ที่ 5.2 นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ในการกิจการดำเนินงาน เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ (UAV) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ การบริหารจราจรการใช้แบบจำลองข้อมูลอาคาร (BIM) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ งานบำรุงรักษา และงานอำนวยความสะดวก เป็นต้น

กลยุทธ์ที่ 5.3 สร้างเครือข่ายและความร่วมมือ (MOU) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานระหว่างประเทศและองค์กรนานาชาติ เพื่อการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 5.4 พัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวง รวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทาง เพื่อให้คนทุกกลุ่มสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่และเท่าเทียมกัน

กลยุทธ์ที่ 5.5 พัฒนาสายทางต้นแบบโดยนำแนวระเบียบโครงข่ายทางหลวงสีเขียว (Green Highway Corridor Development) ตั้งแต่การออกแบบ

การก่อสร้าง เปิดใช้งานและการบำรุงรักษาให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด มีการใช้ทรัพยากรที่คุ้มค่า และมีการประหยัดพลังงาน

กลยุทธ์ที่ 5.6 ส่งเสริมการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระบวนการทำงานที่ช่วยลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยคาร์บอนและก๊าซเรือนกระจก ในงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางและงานสะพาน

กลยุทธ์ที่ 5.7 ปลุกฝังค่านิยมด้านการรักษาสิ่งแวดล้อมให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ

ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าฐาน	ค่าเป้าหมาย (ปีงบประมาณ)				
			2566	2567	2568	2569	2570
ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)							
5.1	ผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานในกิจกรรมของกรมทางหลวง (หน่วย : จำนวน)	-	2	2	2	2	2
5.2	จำนวนสายทางที่นำแนวทางถนนสีเขียว (Green Highway) และ/หรือถนนออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) สู่การก่อสร้างจริง (หน่วย : สายทาง)	-	เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 3 สายทางภายใน 5 ปี				
5.3	จำนวนงานออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามหลักการพัฒนายั่งยืน ที่สอดคล้องกับภูมิทัศน์สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชนที่ได้รับอนุมัติให้นำไปใช้จริง (หน่วย : จำนวน)	-	2	2	2	2	2
ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)							
5.1	ความสำเร็จในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับคนทุกกลุ่ม (หน่วย : ร้อยละ)	-	80	80	80	80	80

ทั้งนี้ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณและวิธีการคำนวณมีรายละเอียดแสดงไว้ในภาคผนวกของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)





โครงการและกิจกรรมของกรมทางหลวงที่สำคัญ สำหรับแผนดำเนินการในระยะ 5 ปี ข้างหน้า (พ.ศ. 2566 - 2570)

- โครงการก่อสร้างและพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจแหล่งท่องเที่ยวและด่านชายแดน
- โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินเชื่อมโยงระหว่างประเทศ
- โครงการก่อสร้างทางหลวงและสะพานรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก
- โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินรองรับพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ
- โครงการพัฒนาและบริหารจัดการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- โครงการก่อสร้างทางหลวงและสะพานเชื่อมต่อระบบขนส่ง
- โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อเพิ่มความคล่องตัว
- โครงการก่อสร้างสะพานเพื่อเพิ่มความคล่องตัว
- โครงการก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม
- โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
- โครงการก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง
- โครงการก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค
- โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงเพื่อยกระดับประสิทธิภาพและความปลอดภัย
- กิจกรรมบำรุงรักษาและบูรณะทางหลวง
- กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน
- โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ (ด้านการจัดการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวง)
- โครงการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุและภัยพิบัติที่เกิดขึ้นซ้ำซากและโครงข่ายที่เปราะบาง
- โครงการพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวง
- โครงการพัฒนาสถานีตรวจสอบน้ำหนัก
- กิจกรรมปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย
- กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนนรองรับมาตรฐานตามลำดับชั้นทางหลวง
- กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนนเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ
- โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถ
- โครงการแก้ไขจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย
- โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
- โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ (ด้านการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนทางหลวง)
- โครงการพัฒนาทักษะบุคลากร
- โครงการปรับปรุงกระบวนการทำงานรองรับเทคโนโลยีดิจิทัล
- โครงการพัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์
- โครงการยกระดับการประชาสัมพันธ์และการจัดการข้อร้องเรียน
- โครงการยกระดับการติดตามและประเมินผล
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน
- โครงการสนับสนุนและขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม
- โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ (ด้านการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ เพื่อเพิ่มความสะดวกและปลอดภัยบนทางหลวง)
- กิจกรรมสร้างเครือข่ายกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรม
- โครงการพัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับคนทุกกลุ่ม
- โครงการส่งเสริมการใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน
- โครงการปลูกฝังค่านิยมบุคลากร เช่น โครงการฝึกอบรมพัฒนาทักษะ และปลูกฝังค่านิยมด้านการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทาง เป็นต้น
- โครงการพัฒนาทักษะ
- โครงการอื่น ๆ เช่น โครงการจ้างที่ปรึกษาประจำ (In-house)



ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง

กลยุทธ์	โครงการ/กิจกรรมที่รองรับ
กลยุทธ์ที่ 1.1 : พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน	• โครงการก่อสร้างและพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน • โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินเชื่อมโยงระหว่างประเทศ • โครงการก่อสร้างทางหลวงและสะพานรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก • โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ • โครงการพัฒนาและบริหารจัดการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
กลยุทธ์ที่ 1.2 : พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงที่ขาดช่วง (Missing Links) เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และจุดรวบรวมและกระจายสินค้า รวมถึงปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้รองรับการเชื่อมต่อบริเวณจุดเชื่อมต่อของระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	• โครงการก่อสร้างทางหลวงและสะพานเชื่อมต่อระบบขนส่ง
กลยุทธ์ที่ 1.3 : พัฒนาและปรับปรุงทางหลวง สะพาน ทางลอด อุโมงค์ ทางแยก ทางเลี่ยงเมือง จุดตัดทางรถไฟ และบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้า เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัด หรือมีสภาพเป็นคอขวด	• โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อเพิ่มความคล่องตัว • โครงการก่อสร้างสะพานเพื่อเพิ่มความคล่องตัว
กลยุทธ์ที่ 1.4 : ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม	• โครงการก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม • โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง • โครงการก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง • โครงการก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค
กลยุทธ์ที่ 1.5 : จัดทำมาตรฐานโครงข่ายทางหลวงตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาทางหลวงบนทางหลวงสายหลักและสายรอง รวมถึงบริเวณจุดตัดทางแยกและการจัดการทางเข้าออกต่าง ๆ	• โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงเพื่อยกระดับประสิทธิภาพและความปลอดภัย



ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ

กลยุทธ์ : โครงการ/กิจกรรมที่รองรับ

กลยุทธ์ที่ 2.1 : บริหารจัดการงานบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยใช้ข้อมูลการตรวจสอบและประเมินสภาพทางวิศวกรรม

- กิจกรรมบำรุงรักษาและบูรณะทางหลวง
- กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน

กลยุทธ์ที่ 2.2 : จัดให้มีศูนย์บริหารจัดการจราจร อุบัติการณ์และภัยพิบัติ โดยมีการบูรณาการข้อมูลและการทำงานร่วมกันตั้งแต่การเฝ้าระวัง การรับรู้เหตุ การติดตามเหตุ การแก้ไขเหตุ และการป้องกันเหตุที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

- โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ (ด้านการจัดการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวง)

กลยุทธ์ที่ 2.3 : จัดให้มีกลไกเพื่อการบูรณาการข้อมูล การปฏิบัติงาน งบประมาณ บุคลากร เครื่องมือ เครื่องจักร และเทคโนโลยีที่ทันสมัย สำหรับการบริหารจัดการด้านจราจร รวมถึงการแก้ไขเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติ

- โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ (ด้านการจัดการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวง)

กลยุทธ์ที่ 2.4 : มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากอุบัติเหตุและภัยพิบัติที่เกิดขึ้นซ้ำซาก และโครงข่ายที่เปราะบาง (Vulnerability) อย่างยั่งยืน ด้วยอาศัยข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และแบบจำลองทางวิศวกรรม

- โครงการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากอุบัติเหตุและภัยพิบัติที่เกิดขึ้นซ้ำซากและโครงข่ายที่เปราะบาง

กลยุทธ์ที่ 2.5 : เพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ และปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค

- โครงการพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนักบนพาทะบนทางหลวง
- โครงการพัฒนาศานีตรตรวจสอบน้ำหนัก
- กิจกรรมปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย



ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านความปลอดภัย

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง

กลยุทธ์ : โครงการ/กิจกรรมที่รองรับ

กลยุทธ์ที่ 3.1 : ปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางและการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงที่กำหนดไว้ในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง

- กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนนรองรับมาตรฐานตามลำดับชั้นทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.2 : ดำเนินมาตรการด้านวิศวกรรมที่มุ่งเน้นการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงในแต่ละประเภทเป็นการเฉพาะ ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง อุบัติเหตุบริเวณทางแยก อุบัติเหตุการชนประสานงา อุบัติเหตุถนนลื่น อุบัติเหตุชนท้ายรถจอดข้างทาง อุบัติเหตุชนคนเดินเท้า และอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

- กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนนเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ
- โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถ

กลยุทธ์ที่ 3.3 : ดำเนินการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spots) บนทางหลวง โดยเน้นการใช้ข้อมูลสถิติรูปแบบการชน (Collision Diagram) เพื่อกำหนดรูปแบบหรือวิธีการแก้ไขปรับปรุงสภาพความไม่ปลอดภัยบนทางหลวง

- โครงการแก้ไขจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย

กลยุทธ์ที่ 3.4 : กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรที่ชัดเจนสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audits) ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง ก่อนเปิดใช้งาน และถนนที่เปิดใช้งานแล้ว

- โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์ที่ 3.5 : ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง

- โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ (ด้านการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนทางหลวง)

กลยุทธ์ที่ 3.6 : พัฒนาทักษะและปลูกฝังค่านิยมด้านการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ

- โครงการพัฒนาทักษะ/โครงการปลูกฝังค่านิยมบุคลากร เช่น โครงการฝึกอบรมพัฒนาทักษะและปลูกฝังค่านิยมด้านการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง และบำรุงทางให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ

กลยุทธ์ที่ 3.7 : กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรที่ชัดเจนในการจัดการความปลอดภัยบริเวณพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางให้เป็นมาตรฐาน

- โครงการอื่น ๆ เช่น โครงการจ้างที่ปรึกษาประจำ (In-House) เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน



ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านบริหารจัดการองค์กร

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

กลยุทธ์	โครงการ/กิจกรรมที่รองรับ
กลยุทธ์ที่ 4.1 : พัฒนาบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ทางด้านความคิด ทักษะ และทัศนคติ ที่ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต (Life Long Learning) และยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรภายในองค์กร	โครงการพัฒนาทักษะบุคลากร
กลยุทธ์ที่ 4.2 : พัฒนาความรู้ ความเข้าใจ และทักษะแก่บุคลากรทางด้านดิจิทัล (Digital Literacy) รองรับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่การปฏิบัติงาน	โครงการพัฒนาทักษะบุคลากร
กลยุทธ์ที่ 4.3 : แปลงโฉมองค์กรโดยใช้เครื่องมือทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Transformation) ในกระบวนการทำงานและการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถนำไปวิเคราะห์และใช้ประโยชน์	โครงการปรับปรุงกระบวนการทำงานรองรับเทคโนโลยีดิจิทัล
กลยุทธ์ที่ 4.4 : พัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Services) สำหรับการให้บริการประชาชน	โครงการพัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์
กลยุทธ์ที่ 4.5 : ยกระดับการประชาสัมพันธ์เชิงรุก ด้านการปฏิบัติการและผลการดำเนินงาน โดยเน้นการสื่อสารให้ประชาชนเข้าใจในเรื่องการใช้ถนน และหน้าที่ของประชาชนตามกฎหมาย	โครงการยกระดับการประชาสัมพันธ์และการจัดการข้อร้องเรียน
กลยุทธ์ที่ 4.6 : ยกระดับการติดตามการดำเนินงานและใช้จ่ายงบประมาณ โดยใช้ระบบสารสนเทศ	โครงการยกระดับการติดตามและประเมินผล
กลยุทธ์ที่ 4.7 : กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากร เพื่อการจัดการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน
กลยุทธ์ที่ 4.8 : ทบทวน ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรฐาน ที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน ให้มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และรองรับการเปลี่ยนแปลง	กิจกรรมปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย



ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม มุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์	โครงการ/กิจกรรมที่รองรับ
กลยุทธ์ที่ 5.1 : สนับสนุนและขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม ทั้งในส่วนของงานวิจัยที่มุ่งเป้าตามภารกิจ งานวิจัยที่สร้างองค์ความรู้ใหม่เพื่อต่อยอด และนวัตกรรมที่พัฒนาขึ้นจากผู้ปฏิบัติงาน ให้เกิดความต่อเนื่องและชัดเจน รวมถึงส่งเสริมการนำผลงานวิจัยและนวัตกรรมไปใช้ประโยชน์และขยายผลในวงกว้าง	โครงการสนับสนุนและขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม
กลยุทธ์ที่ 5.2 : นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ในการกิจการดำเนินงาน เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ (UAV) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ การบริหารจราจร การใช้แบบจำลองข้อมูลอาคาร (BIM) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ งานบำรุงรักษา และงานอำนวยความสะดวก เป็นต้น	- โครงการบริหารจัดการจราจรรองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ (ด้านการบริหารจัดการจราจร รองรับอุบัติเหตุและภัยพิบัติ เพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยบนทางหลวง) - โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม
กลยุทธ์ที่ 5.3 : สร้างเครือข่ายและความร่วมมือ (MOU) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานระหว่างประเทศ และองค์กรนานาชาติ เพื่อการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรม	กิจกรรมสร้างเครือข่ายกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรม
กลยุทธ์ที่ 5.4 : พัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวง รวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทาง เพื่อให้คนทุกกลุ่มสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่และเท่าเทียมกัน	โครงการพัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับคนทุกกลุ่ม
กลยุทธ์ที่ 5.5 : พัฒนาสายทางต้นแบบโดยนำแนวระเบียบโครงข่ายทางหลวงสีเขียว (Green Highway Corridor Development) ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง เปิดใช้งาน และการบำรุงรักษา ให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด มีการใช้ทรัพยากรที่คุ้มค่า และมีการประหยัดพลังงาน	โครงการอื่น ๆ เช่น โครงการศึกษาแนวทางการนำระบบประเมินด้านความยั่งยืนสากลแบบ Green Roads มาใช้ในงานพัฒนาทางหลวง กิจกรรมกำหนดขอบเขตการศึกษาออกแบบโครงการทางหลวงที่มีศักยภาพ เป็นต้น
กลยุทธ์ที่ 5.6 : ส่งเสริมการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระบวนการทำงานที่ช่วยการลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยคาร์บอนและก๊าซเรือนกระจก ในงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางและงานสะพาน	โครงการส่งเสริมการใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน
กลยุทธ์ที่ 5.7 : ปลุกฝังค่านิยมด้านการรักษาสีสิ่งแวดล้อมให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ	โครงการปลูกฝังค่านิยมบุคลากร



ด้านการวางแผนและก่อสร้าง



ภารกิจที่ 1 :

กำหนดหลักเกณฑ์ปรับปรุงถนนให้เป็นไปตามลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำมาใช้ในกระบวนการที่เกี่ยวข้อง

ภารกิจที่ 2 :

ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไปข้างหน้า เพื่อมอบประสบการณ์ในการเดินทางที่สะดวก ปลอดภัย ทันสมัย ไร้รอยต่อ ให้แก่ผู้ใช้ทาง

ภารกิจที่ 3 :

การก่อสร้างอุโมงค์เจาะภูเขาบนโครงข่ายถนนสายหลัก

ภารกิจที่ 4 :

ส่งเสริมเทคโนโลยีและนวัตกรรมงานก่อสร้างสะพานที่สามารถลดระยะเวลาการก่อสร้างและคืนผิวการจราจรได้รวดเร็วขึ้น

ภารกิจที่ 5 :

ยกระดับงานดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) จุดจอดพักรถบรรทุก บนทางหลวงแผ่นดินที่ลดการดำเนินงานประมาณและบุคลากรของภาครัฐ

ด้านการรักษาระดับการให้บริการ

ภารกิจที่ 6 :

เพิ่มความคล่องตัวบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ด้วยระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ภารกิจที่ 7 :

ยกระดับการทำงานของศูนย์บริหารจัดการจราจร และอุบัติเหตุให้ครอบคลุมภารกิจของกรมทางหลวงอย่างครบวงจร

ภารกิจที่ 8 :

พัฒนาระบบงานบำรุงรักษาสะพาน

ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี

ภารกิจที่ 13 :

ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในงานสำรวจและออกแบบ

ภารกิจที่ 14 :

นำระบบ E-Service มาประกอบการดำเนินงาน ในภารกิจของกรมทางหลวง

ด้านกฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับ

ภารกิจที่ 12 :

ปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542

เป้าหมายและทิศทางในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ของกรมทางหลวง

ด้านการบริหารและการจัดการองค์กร

ภารกิจที่ 11 :

เพิ่มเติมศูนย์พัฒนากฎหมายบุคคลงานทางในพื้นที่ภาคใต้

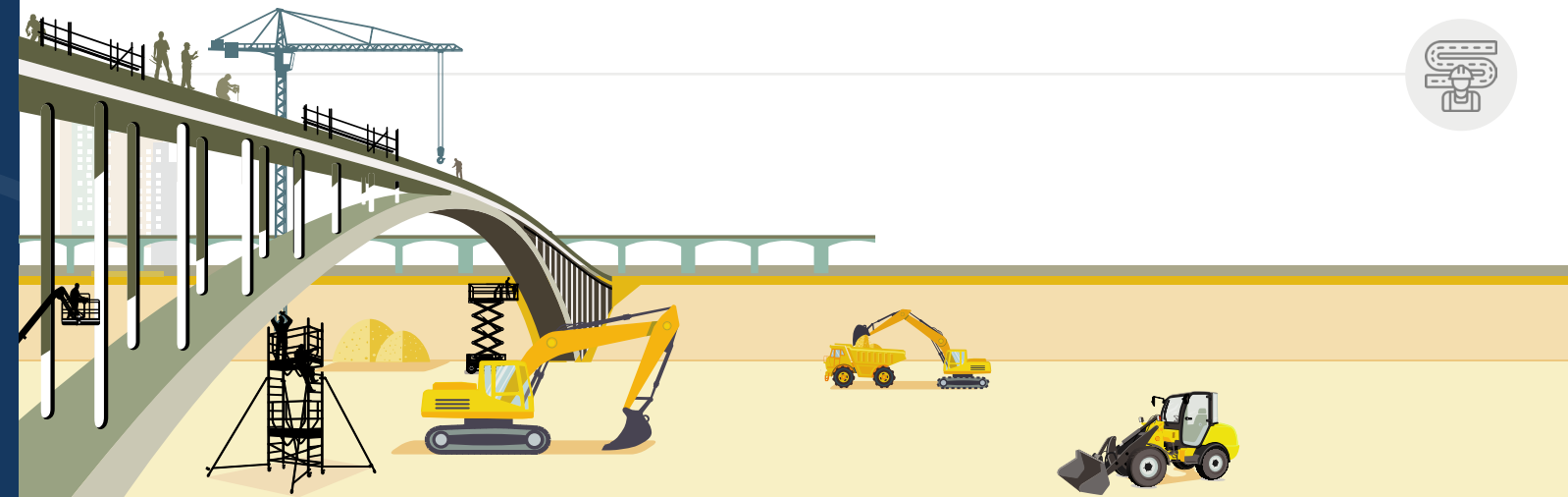
ด้านความปลอดภัย

ภารกิจที่ 9 :

พัฒนาระบบงานจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง (Roadside Safety Management)

ภารกิจที่ 10 :

ยกระดับความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง



1 ด้านการวางแผนและก่อสร้าง

ภารกิจที่ 1

กำหนดหลักเกณฑ์ปรับปรุงถนนให้เป็นไปตามลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำมาใช้ในกระบวนการที่เกี่ยวข้อง



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

มีการนำหลักการจัดลำดับความสำคัญของถนนมาประยุกต์ใช้ในงานวิเคราะห์และวางแผนพัฒนาโครงการ งานสำรวจและออกแบบ และงานอำนวยความสะดวก

ภารกิจที่ 2

ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไปข้างหน้า เพื่อมอบประสบการณ์ในการเดินทางที่สะดวก ปลอดภัย ทันสมัย ไร้รอยต่อ ให้แก่ผู้ใช้ทาง



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

1) มีการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเส้นทางใหม่เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 3 เส้นทาง
2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 3 เส้นทาง สามารถเปิดให้บริการเต็มรูปแบบได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้
3) ที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการคัดเลือกเอกชน จำนวนรวม 27 แห่ง สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้

ภารกิจที่ 3

การก่อสร้างอุโมงค์เจาะภูเขาบนโครงข่ายถนนสายหลัก



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

กรมทางหลวงสามารถเริ่มต้นงานก่อสร้างอุโมงค์เจาะภูเขาบนทางหลวง เลี่ยงเมืองกระบี่ได้ภายในปี พ.ศ. 2570



ภารกิจที่ 4

ส่งเสริมเทคโนโลยีและนวัตกรรมงานก่อสร้างสะพานที่สามารถลดระยะเวลาการก่อสร้างและค้นพบการจราจรได้รวดเร็วขึ้น



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

จำนวนโครงการก่อสร้างสะพานที่มีมูลค่าสัญญา มากกว่า 500 ล้านบาท ขึ้นไป มีระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาไม่เกิน 1 ปี 6 เดือน อย่างน้อย 3 โครงการ โดยกำหนดให้เทคนิคการก่อสร้างที่สามารถลดระยะเวลาในการก่อสร้างเป็นเงื่อนไขของการแข่งขันเพื่อประมูลงานก่อสร้าง



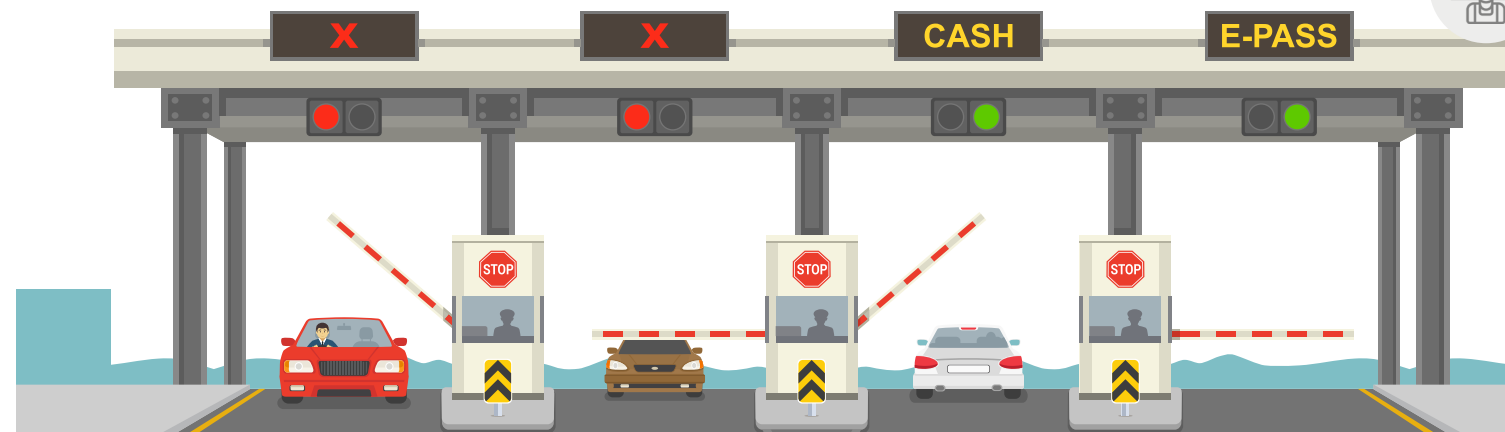
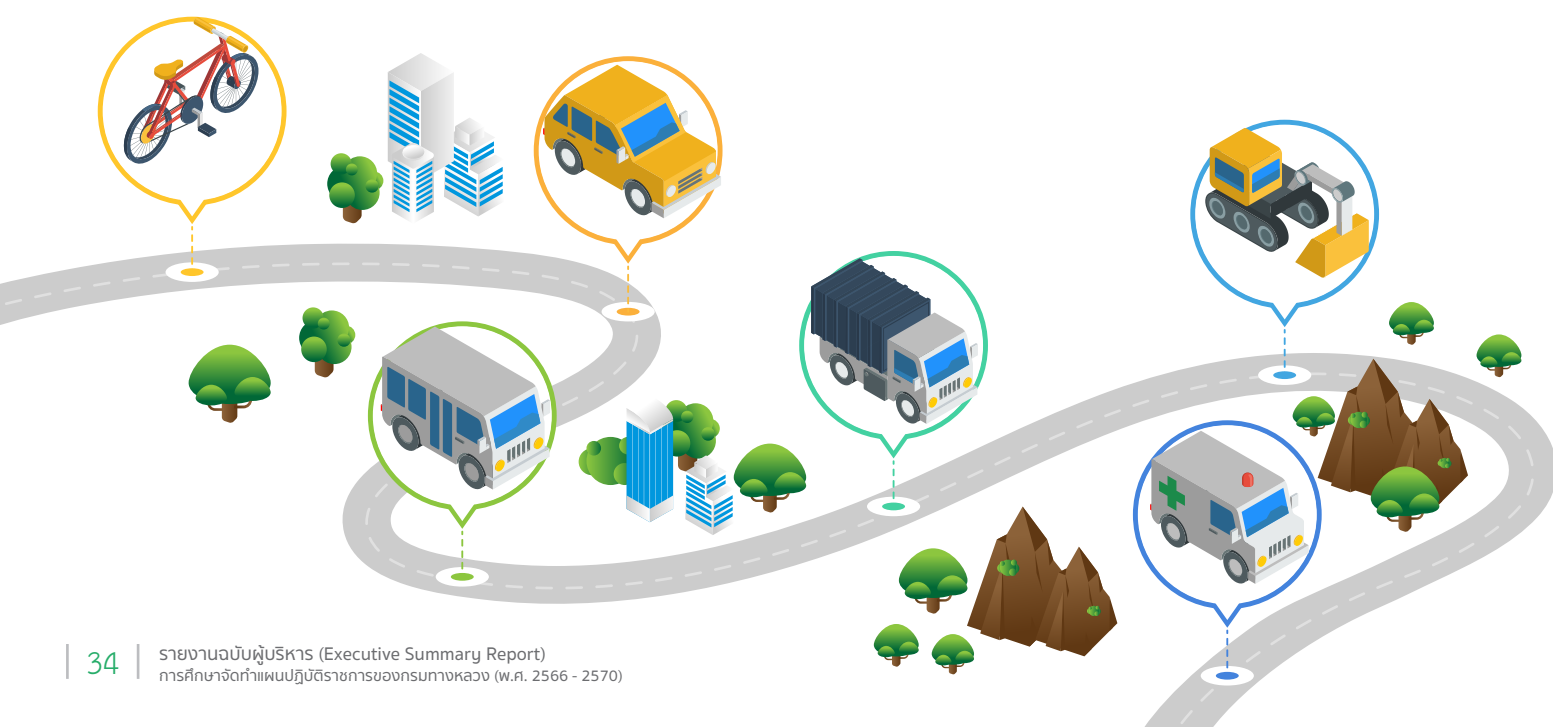
ภารกิจที่ 5

ยกระดับงานดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) จุดจอดพักรถบรรทุกบนทางหลวงแผ่นดินที่ลดภาระด้านงบประมาณและบุคลากรของภาครัฐ



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

ผลักดันให้มีการลงนามสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชน (Public Private Partnership : PPP) ในการทำงานและบำรุงรักษา (O&M) จุดจอดพักรถบรรทุกบนทางหลวงแผ่นดินอย่างน้อย 1 โครงการ



2 ด้านการรักษาระดับการให้บริการ

ภารกิจที่ 6

เพิ่มความคล่องตัวบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

ติดตั้งระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทุกสายที่จะเปิดใช้งานจำนวนทั้งหมด 35 ด่าน



ภารกิจที่ 7

ยกระดับการทำงานของศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุให้ครอบคลุมภารกิจของกรมทางหลวงอย่างครบวงจร



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

ศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ มีบทบาทครอบคลุมภารกิจของกรมทางหลวงอย่างครบวงจรและต่อเนื่อง 365 วัน ได้ตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งการติดตามเฝ้าระวังและรายงานปัญหาจราจรติดขัด อุบัติเหตุทางถนน กายพิบัติ และอุบัติการณ์อื่นๆ ที่สำคัญพร้อมทั้งประสานและสนับสนุนข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจให้แก่หน่วยปฏิบัติในพื้นที่ในการบริหารจัดการปัญหาจราจรติดขัด อุบัติเหตุ สถานการณ์วิกฤต หรือเหตุฉุกเฉินเร่งด่วนต่างๆ รวมถึงสนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้บริหารส่วนกลางรับทราบและประกอบการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ



ภารกิจที่ 8

พัฒนาระบบงานบำรุงรักษาสะพาน



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

พัฒนากลไกและระบบงานจัดการ งานบำรุงรักษาสะพานได้อย่างครบถ้วนทุกกระบวนการ ได้แก่ ขั้นตอนการออกแบบ การก่อสร้าง การบำรุงรักษา การอำนวยความสะดวก การติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแหล่งเงินงบประมาณ โดยมีการกำหนดผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน





3 ด้านความปลอดภัย

ภารกิจที่ 9 พัฒนาระบบงานจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง (Roadside Safety Management)



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

พัฒนาระบบจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง (Roadside Safety Management) เพื่อ “ลดความรุนแรง” ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนจากสภาพอันตรายข้างทาง (Roadside Hazards)



ภารกิจที่ 10 ยกระดับความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

โครงการก่อสร้างที่อยู่ในบริเวณเขตชุมชนหรือมีปริมาณจราจรตั้งแต่ 8,000 คันต่อวันขึ้นไป (อ้างอิงตามมาตรฐานชั้นทางพิเศษของกรมทางหลวง) จะต้อง มีแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง (Traffic Control Plan)



4 ด้านการบริหารและจัดการองค์กร

ภารกิจที่ 11 เพิ่มเต็มศูนย์พัฒนาศักยภาพบุคลากรงานทางในพื้นที่ภาคใต้



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

กรมทางหลวงสามารถก่อสร้างศูนย์พัฒนาศักยภาพบุคลากรงานทางในพื้นที่ภาคใต้ (จังหวัดภูเก็ต) แล้วเสร็จ



5 ด้านกฎหมาย และกฎระเบียบข้อบังคับ

ภารกิจที่ 12 ปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542



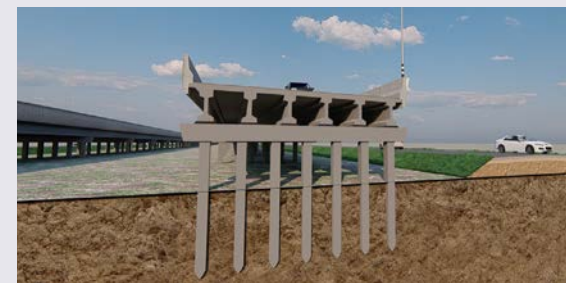
เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

ผลักดันการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542



6 ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี

ภารกิจที่ 13 ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในงานสำรวจและออกแบบ

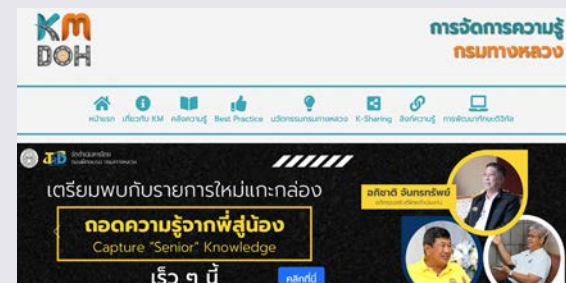


เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

มีการนำระบบ Building Information Modelling (BIM) และ Virtual Reality (VR) มาใช้เพื่อการสำรวจและออกแบบที่ครบถ้วนทุกกระบวนการ เช่น ขั้นตอนการออกแบบ ขั้นตอนการการก่อสร้าง ขั้นตอนงานบำรุง และขั้นตอนติดตามการก่อสร้างหรือการบำรุง เป็นต้น โดยสามารถดำเนินการสำเร็จอย่างน้อย 1 โครงการ



ภารกิจที่ 14 นำระบบ E-Service มาประกอบการดำเนินงานในภารกิจของกรมทางหลวง



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

ระบบ E-Service มาใช้ในภารกิจของกรมทางหลวง เพื่ออำนวยความสะดวกงานบริการประชาชนและผู้ใช้ทาง โดยสามารถดำเนินการสำเร็จอย่างน้อย 5 ระบบ





การบริหาร ความเสี่ยง (Risk Management)



กรมทางหลวงกำหนดให้กระบวนการบริหาร แผนปฏิบัติราชการและความเสี่ยงเป็นเครื่องมือ ทางกลยุทธ์ที่สำคัญ สามารถสนับสนุนให้กรมทางหลวง บรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการ ที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้เริ่มมีการจัดทำระบบบริหารความเสี่ยง

ภายในองค์กรตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อลดหรือหลีกเลี่ยงปัจจัยเสี่ยงที่อาจ สร้างความเสียหายหรือความสูญเสียให้กับองค์กรและ ให้มีความมั่นใจได้ว่าองค์กรสามารถดำเนินงานได้ตาม เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้



จากปัจจัยความเสี่ยงดังกล่าว ได้นำมา จัดลำดับความเสี่ยงผ่านการประชุมระดมความคิดเห็น ทั้งกลุ่มใหญ่และกลุ่มย่อยร่วมกับผู้บริหาร กรมทางหลวง พบว่าปัจจัยเสี่ยงที่มีอยู่ในระดับสูงมาก มีด้วยกันทั้งหมด 6 ปัจจัย คือ



1. ความล่าช้าของการเบิกจ่ายงบประมาณ อันเนื่องจากอุปสรรคในพื้นที่ เช่น การส่งมอบพื้นที่ล่าช้า การติดขัดเรื่อง ปัญหาสาธารณูปโภค การติดขัดเรื่องรुकล้ำ เขตทาง การติดขัดเรื่องไม้หวงห้าม



2. ค่าก่อสร้างเกินกว่าแผนหรือเกิดภาวะ ต้นทุนบานปลาย (Cost Overrun)



3. เส้นทางปิด ถนนเกิดความเสียหาย ไม่สามารถใช้การได้เกิน 24 ชั่วโมง เพราะปัจจัยภายนอก เช่น ภัยธรรมชาติ



4. อุบัติเหตุที่ Work Zone



5. ชื่อเสียงและภาพลักษณ์องค์กร เสียหาย ขาดความเชื่อมั่นต่อการดำเนินงานของ กรมทางหลวง



6. ผลงานวิจัยและนวัตกรรมไม่สามารถ นำไปประยุกต์ใช้งานได้

โดยสรุปจากผลการประเมินความเสี่ยง พบว่า ความเสี่ยงที่ต้องนำมาบริหารจัดการระหว่างปี พ.ศ. 2566 - 2570 ด้วยการจัดทำแผนจัดการความเสี่ยง ในบริบทของแผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวงมีทั้งหมด 5 ปัจจัย โดยสรุปรายละเอียดแผนจัดการความเสี่ยง ได้ดังต่อไปนี้



ปัจจัยเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง	กิจกรรมควบคุมความเสี่ยง	KRI	หน่วย	ค่าเป้าหมาย	หน่วยงานรับผิดชอบ
--------------	-----------------	-------------------------	-----	-------	-------------	-------------------

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

ความล่าช้าของการเบิกจ่ายงบประมาณอันเนื่องจากการอุปสรรคในพื้นที่ เช่น การส่งมอบพื้นที่ล่าช้า การติดขัดเรื่องปัญหาสาธารณูปโภค การติดขัดเรื่องรถล้ำเขตทาง การติดขัดเรื่องไม้หวงห้าม	สูงมาก	ติดตามปัญหาความล่าช้าอื่น ๆ เช่น การต่อต้านจากประชาชน ผู้รับจ้าง ดำเนินการล่าช้า แก้ไขแบบก่อสร้าง เป็นต้น	ร้อยละของการเบิกจ่ายงบประมาณตามแผนการเบิกจ่าย	ร้อยละ	มากกว่าร้อยละ 90	สท.1, สท.2, สส., สค., สคน., กง., สผ.
ค่าก่อสร้างเกินกว่าแผนหรือเกิดภาวะต้นทุนบานปลาย (Cost Overrun)	สูง	1. มีการวิเคราะห์สาเหตุ ติดตามและแก้ไขปัญห 2. ติดตาม แก้ไขปัญหา	สัดส่วนโครงการที่มี cost overrun ในแต่ละปี	ร้อยละ	ลดลง ร้อยละ 2 จากปีก่อน	สผ., สท.1, สท.2, สส., สค., สคน.

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ

เส้นทางปิด ถนนเกิดความเสียหาย ไม่สามารถใช้การได้เกิน 24 ชั่วโมง เพราะปัจจัยภายนอก เช่น ภัยธรรมชาติ	สูงมาก	1. ทบทวน/วิเคราะห์สถิติปัญหาภัยพิบัติ 2. จัดทำมาตรการติดตามและเฝ้าระวัง 3. ประเมินผลสัมฤทธิ์การตอบสนองของเส้นทางปิดเพื่อให้สัญจรได้โดยด่วน	เวลาที่ใช้ในการเข้าถึงถนนที่ได้รับผลกระทบต่อภัยพิบัติ	ชั่วโมง	น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	สทล., ขท., สร.
--	--------	--	---	---------	--------------------	----------------

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้าง และบำรุงทางหลวง

อุบัติเหตุที่ Work Zone	สูงมาก	1. ติดตามและตรวจสอบความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง 2. จัดทำฐานข้อมูล จัดเก็บสถิติโครงการที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบริเวณก่อสร้าง 3. กำหนดแนวทางการลดอุบัติเหตุ	ร้อยละของอัตราการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง	ร้อยละ	ลดลงมากกว่าร้อยละ 5	สท.1, สท.2, สส., สคน., สค., สป.
-------------------------	--------	--	--	--------	---------------------	---------------------------------

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

ชื่อเสียงและภาพลักษณ์องค์กรเสียหาย ขาดความเชื่อมั่นต่อการดำเนินงานของกรมทางหลวง	สูงมาก	1. ติดตามและตรวจสอบประเด็นข่าวที่มีผลกระทบต่อชื่อเสียงของกรมทางหลวง 2. ชี้แจงประเด็นข่าวที่ทันต่อสถานการณ์	ร้อยละของการชี้แจงประเด็นข่าวที่ทันต่อสถานการณ์	ร้อยละ	100	สสน.
---	--------	---	---	--------	-----	------

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 : ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม มุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรจุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ผลงานวิจัยและนวัตกรรมไม่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานได้	ปานกลาง	ไม่ได้กำหนดมาตรการการลดความเสี่ยง เนื่องจากระดับความเสี่ยงอยู่ในระดับปานกลาง	ผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานในกิจกรรมของกรมทางหลวง	จำนวน	มากกว่า 2 เรื่อง	สจ.
---	---------	--	--	-------	------------------	-----

ข้อเสนอแนะจากที่ปรึกษาในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง



ด้าน Road Hierarchy

- ควรกำหนดมาตรฐานการออกแบบทางแยกแบ่งตามประเภทของลำดับชั้นทางหลวงที่ตัดกัน เพื่อใช้เป็นข้อกำหนดในการออกแบบทางแยกทางหลวงสายใหม่ รวมถึงตรวจสอบความเหมาะสมของลักษณะทางแยกในปัจจุบัน เช่น ลำดับชั้นทางหลวงที่ 1 และ 2 ที่ให้ความสำคัญกับความคล่องตัวของการจราจร อาจจะต้องพิจารณาลักษณะทางแยกเป็นทางแยกต่างระดับ หรือสะพานข้ามแยก
- ควรทบทวนความปลอดภัยของจุดกลับรถบริเวณทางหลวงลำดับชั้นทางที่ 1 และ 2 เพื่อปรับรูปแบบจุดกลับรถระดับราบเป็นจุดกลับรถประเภทจุดกลับรถได้สะพาน หรือช่องลอดหรือจุดกลับรถเกือกม้า เพื่อลดโอกาสในการชนด้านข้างจากการลดจุดตัดของกระแสรถ และเป็นการเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางสำหรับทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค/จังหวัด

- ควรกำหนดเงื่อนไขในการขออนุญาตเชื่อมทางในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง โดยระบุขอบเขตว่าสามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงได้โดยตรง หรือต้องเชื่อมผ่านถนนคู่ขนาน (Frontage Road) และทำแบบมาตรฐานการเชื่อมทางสำหรับลำดับชั้นทางหลวงแต่ละลำดับชั้นที่แสดงรายละเอียดขั้นต่ำของแบบทางเชื่อม
- ควรกำหนดเงื่อนไขในการระบุพื้นที่ว่าเป็นเขตเมืองหรือไม่ โดยอาจจะพิจารณาจากการใช้พื้นที่ 2 ข้างทาง หรือปริมาณผู้ใช้ทางประเภทคนเดินเท้าเพื่อกำหนดพื้นที่สำหรับพิจารณาทางหลวงที่ผ่านให้มีความสอดคล้องกับแนวทางการออกแบบถนนในเมือง (Urban street design) เพื่อให้มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางทุกประเภท เช่น ทางเท้า ทางข้าม รวมถึงการจำกัดความเร็วที่ปลอดภัย



ด้านบุคลากรและองค์กร

- ควรสร้างความรู้ความเข้าใจและความตระหนักในแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง พ.ศ. 2566 - 2570 และแผนบริหารความเสี่ยง พ.ศ. 2566 - 2570
- ควรปรับเปลี่ยนโครงสร้างของหน่วยงานให้ครอบคลุมภารกิจที่ทำหายใหม่และลดความซ้ำซ้อนกัน



ด้านแผนบริหารจัดการความเสี่ยง

- ควรแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรและคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในการดำเนินงานและดูแลการบริหารความเสี่ยงตามแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ โดยกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนแผนบริหารจัดการความเสี่ยง พ.ศ. 2566 - 2570 ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม
- ควรกำหนดขั้นตอนการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างชัดเจนสำหรับดำเนินการทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
- ควรดำเนินการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนการเก็บรวบรวมข้อมูล ติดตามและประเมินผล การรายงานและวิเคราะห์ระดับความรุนแรง และระบบ Early Warning System และใช้งานระบบได้จริง รวมทั้งข้อมูลมีความทันต่อเหตุการณ์เสนอต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทุก 6 เดือน



ด้านนโยบาย

- ควรกำหนดแนวทางและกรอบการบริหารจัดการใหม่ ให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงแนวนโยบายการดำเนินงานของรัฐบาลในอนาคต
- ขอรับจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมจากสำนักงานงบประมาณให้สอดคล้องกับกลยุทธ์และตัวชี้วัดตามแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง พ.ศ. 2566 - 2570
- ควรศึกษาประเด็นข้อเท็จจริงเชิงปริมาณเพิ่มเติมในประเด็นอื่นที่มีความท้าทายและสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในอนาคต เช่น การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานตามภารกิจอื่น ๆ ประเด็นด้านการปรับปรุงกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น



ด้านการวิเคราะห์สถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง

- จากการวิเคราะห์ข้อเท็จจริงเชิงปริมาณ (Fact Sheet) มีหลายประเด็นที่จำเป็นต้องดำเนินการทั้งในระยะสั้น และระยะยาวที่ยังไม่ได้ดำเนินการแก้ไข เช่น การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับภารกิจที่กำหนดให้เป็นเป้าหมายสำคัญในอนาคต การขอรับจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับภารกิจ เป็นต้น
- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องเร่งนำข้อเสนอแนะแนวทางไปประยุกต์ใช้และต่อยอดการดำเนินการให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น เช่น การพัฒนาศักยภาพและคุณภาพชีวิตของบุคลากร การยกระดับการดำเนินงานตามภารกิจให้สามารถรองรับนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ เป็นต้น



รายงานฉบับผู้บริหาร

การศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติราชการ
ของกรมทางหลวง

(พ.ศ. 2566 - 2570)



กรมทางหลวง

กลุ่มงานวิเคราะห์นโยบาย สำนักแผนงาน กรมทางหลวง
Policy Analysis Group, Bureau of Planning,
Department of Highways



โทรศัพท์ : (+66) 2354 6753
โทรสาร : (+66) 2354 0798



เว็บไซต์: www.doh.go.th