



กรมทางหลวง



นโยบาย

และทิศทางการดำเนินงาน
ของกรมทางหลวง

ระยะ 5 ปี

นโยบาย

และทิศทางการดำเนินงาน

ของกรมทางหลวง

ระยะ 5 ปี



สารบัญ

1. สถานการณ์การดำเนินงานตามภารกิจของกรมทางหลวงในปัจจุบัน	4
1.1 ประเด็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network Development)	5
1.2 ประเด็นความคล่องตัวการเดินทางบนโครงข่ายทางสายหลัก (Mobility)	6
1.3 ประเด็นความปลอดภัยและอุบัติเหตุบนทางหลวง (Accident & Safety)	7
1.4 ประเด็นความเหลื่อมล้ำทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (Vulnerable Road Users)	8
1.5 ประเด็นผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติ (Disaster and Climate Change)	9
1.6 ประเด็นการปรับปรุงองค์กรให้ก้าวสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล (System & User)	10
1.7 ประเด็นความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง (Work Zone Safety)	11
1.8 ประเด็นความท้าทายในการยกระดับความสามารถในการบำรุงรักษา (Highway Maintenance)	12
1.9 ประเด็นเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ ของประชาชนผู้ใช้ทาง (Complaint)	14
1.10 ประเด็นแนวทางการสร้างบุคลากรทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บ และถ่ายทอดองค์ความรู้ (Human Resource)	15
1.11 ประเด็นการปรับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีความยั่งยืน (Green & Sustainable Highway Development)	16
1.12 ประเด็นการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม (Research & Innovation)	17



2. นโยบายของอธิบดีกรมทางหลวงจากอดีตสู่ปัจจุบัน	18
2.1 นโยบายของอธิบดีกรมทางหลวงในช่วงปี พ.ศ. 2555 - 2562	18
2.2 นโยบายของอธิบดีกรมทางหลวงในปัจจุบัน (พ.ศ. 2562 - ปัจจุบัน)	20
3. เป้าหมายและทิศทางในการดำเนินการกิจของกรมทางหลวงในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)	24
3.1 ด้านการวางแผนและก่อสร้าง	26
3.2 ด้านการรักษาระดับการให้บริการ	31
3.3 ด้านความปลอดภัย	34
3.4 ด้านการบริหารและจัดการองค์กร	36
3.5 ด้านกฎหมาย และกฎระเบียบข้อบังคับ	37
3.6 ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี	38



นโยบายและทิศทางการดำเนินงาน ของกรมทางหลวง ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)



1

สถานการณ์การดำเนินงาน ตามภารกิจของกรมทางหลวง ในปัจจุบัน

ปัจจุบันกรมทางหลวงรับผิดชอบดูแลทางหลวงทั่วประเทศ 52,197 กิโลเมตร และปริมาณการเดินทางบนทางหลวงเพิ่มขึ้นจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป จึงเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อสถานการณ์การดำเนินการกิจของกรมทางหลวง ทั้งทางด้านการก่อสร้าง บำรุงและปรับปรุงถนนสายหลักให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยโดยสามารถสรุปเป็นบทวิเคราะห์และสรุปข้อเท็จจริงเชิงปริมาณได้ ดังนี้

ประเด็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network Development)



โครงข่ายทางหลวง เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้งบประมาณในการลงทุนสูง มีกระบวนการที่ต้องดำเนินการหลายขั้นตอน และใช้เวลาค่อนข้างนานในการดำเนินงาน ดังนั้น การพัฒนาที่ไม่ทันการณ์และหรือไม่เหมาะสมส่งผลให้ระดับการบริการบนทางหลวงแผ่นดินลดลง มีปัญหาด้านการจราจรติดขัด ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน และเกิดความไม่แน่นอนของเวลาที่ใช้ในการขนส่งอาจทำให้เกิดเป็นต้นทุนการขนส่งที่สูงส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งสถานการณ์ที่เป็นปัญหาของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้



ปัญหาการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งต่อเนื่อง
หลายรูปแบบและประตูการค้าที่ไม่สะดวก โดยเฉพาะการเชื่อมต่อกับระบบราง ซึ่งยังไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพ และไม่สะดวกในการเดินทางในระบบขนส่ง

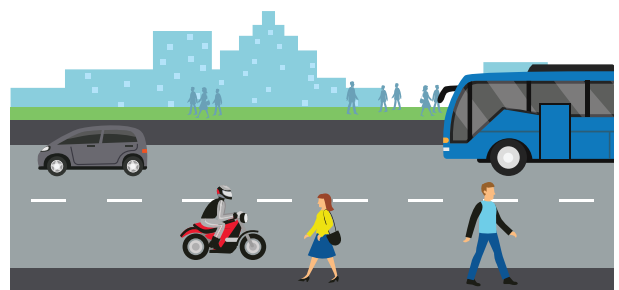


ปัญหาความล่าช้าในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



ปัญหาการบูรณาการกับหน่วยงานทาง เช่น กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ อาทิ ด้านสาธารณสุข โภค ด้านผังเมือง เป็นต้น

จากรายละเอียดดังกล่าวข้างต้นจึงเป็นประเด็นท้าทายสำหรับกรมทางหลวงในการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาทางหลวงให้เหมาะสมภายใต้กรอบงบประมาณที่จำกัด รวมทั้งควรมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดปัญหาความล่าช้า สามารถใช้งบประมาณได้อย่างคุ้มค่าเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป



ประเด็นความคล่องตัวการเดินทาง บนโครงข่ายทางสายหลัก (Traffic Mobility)

ปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงสายหลักที่ให้บริการระหว่างเมือง (Through Traffic) ต้องรองรับปริมาณจราจรที่มากขึ้นจากการขยายตัวของเมือง ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและความคล่องตัวในการเดินทางลดลง โดยสถานการณ์ที่เป็นปัญหาของการแก้ปัญหาความคล่องตัวการเดินทางบนโครงข่ายทางสายหลักในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้



ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมือง ซึ่งเกิดจากทางหลวงแผ่นดินต้องรองรับปริมาณจราจรท้องถิ่น (Local Traffic) มากขึ้น จากเดิมที่ทางหลวงแผ่นดินได้รับการออกแบบมาเพื่อรองรับการจราจรระหว่างเมือง (Through Traffic) ที่เน้นความคล่องตัว (Mobility) นอกจากนี้ ยังเกิดจากการมีทางแยก จุดกลับรถ ความกว้างของช่องจราจรมีลักษณะแคบ

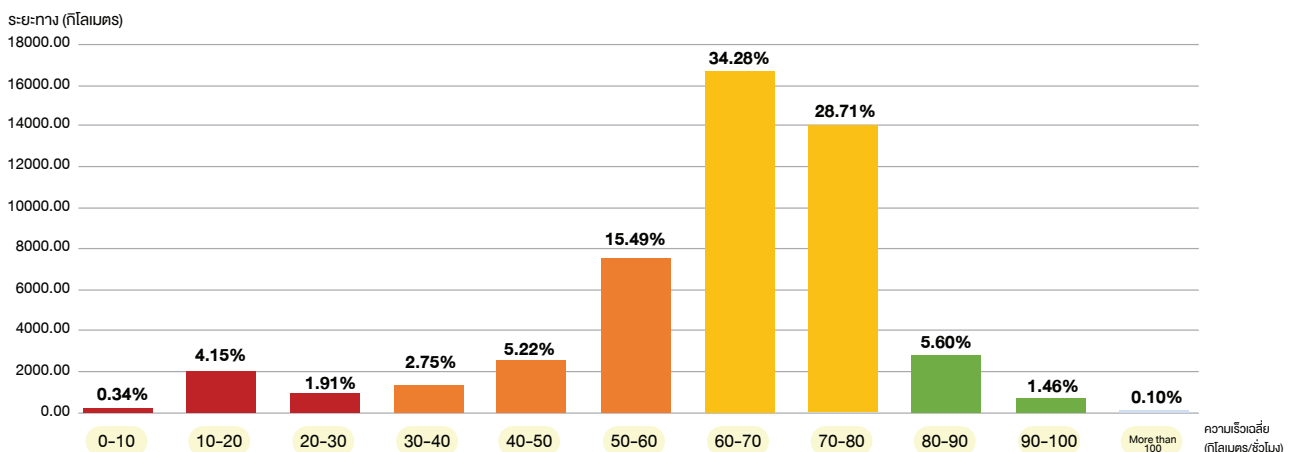


การคัดเลือกโครงการนำข้อมูลเรื่องความเร็วและปริมาณจราจรมาใช้ไม่เพียงพอในการนำมาวิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความสำคัญของโครงการ ทำให้การแก้ไขปัญหายังไม่ครอบคลุมจุดที่มีปัญหารุนแรงและเร่งด่วน อาทิ ระยะทางหลวง 14,525 กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 30 ของระยะทางรวมทั้งหมดมีความเร็วเฉลี่ยน้อยกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง



ความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง สร้างความเสียหายเป็นมูลค่าถึง 354,000 ล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 2.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาของความล่าช้า (Delay) ที่ส่งผลกระทบอย่างมาก

การแจกแจงระยะทางรวมของทางหลวงตามช่วงความเร็วเฉลี่ย



ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรมีการวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ย ปริมาณการจราจร และผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจเพื่อจัดลำดับความรุนแรงของปัญหาและนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการก่อสร้างให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด

1.3

ประเด็นความปลอดภัยและอุบัติเหตุบนทางหลวง (Accident & Safety)



**อัตราการเสียชีวิตต่อปริมาณ
การเดินทาง (รายต่อ 100 ล้านคัน-กม.)**

ปี ค.ศ. 2000

ปี ค.ศ. 2010

ปี ค.ศ. 2019

	ไทย	2.00	0.76	0.96
	สวีเดน	0.90	0.30	0.26
	ออสเตรเลีย	0.90	0.60	0.45
	สหรัฐอเมริกา	0.90	0.70	0.69

ที่มา : ที่ปรึกษา

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2563 พบว่ามีแนวโน้มผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นจากประมาณ 1,300 รายต่อปี เป็นเกือบ 2,900 รายต่อปี ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน โดยจากสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงในปี พ.ศ. 2564 สามารถประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจ (Economic Cost of Accident) เป็นมูลค่า 22,350 ล้านบาทต่อปี โดยสถานการณ์ที่เป็นปัญหาของด้านความปลอดภัย และอุบัติเหตุบนทางหลวงในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้



การเดินทางบนทางหลวงในประเทศไทยยังมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงมากเมื่อเทียบกับประเทศอื่น โดยมีอัตรา 0.96 รายต่อปริมาณการเดินทาง 100 ล้านคัน-กม. ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่สูงกว่าการเดินทางในประเทศสวีเดน 4 เท่า และสูงกว่าออสเตรเลีย 2 เท่า



อุบัติเหตุประเภทรถตกถนน (Single Vehicle Accident) เกิดขึ้นบ่อย โดยเกิดขึ้นปีละประมาณ 10,446 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 56 ของอุบัติเหตุทั้งหมด และมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 822 ราย

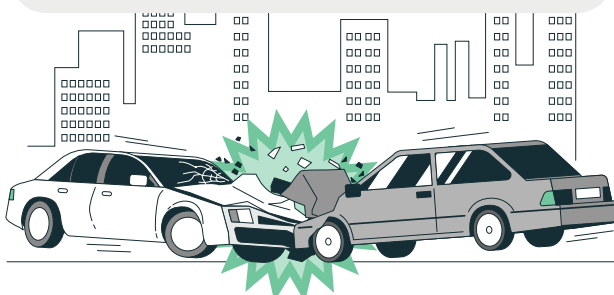


อุบัติเหตุประเภทชนกับรถบรรทุกที่จอดอยู่มีความรุนแรงสูงกว่าประเภทอื่น คือ มีอัตราเสียชีวิต 44 รายต่ออุบัติเหตุ 100 ครั้ง ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในเวลากลางคืนร้อยละ 56 และเกิดบนทางคู่ขนานทางหลวงถึงร้อยละ 70



อุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์บนทางหลวงที่พบบ่อยมาก คือ ชนหรือเบียดขณะเปลี่ยนช่องหรือทิศทางจราจร รวมถึงการกลับรถบนทาง

ดังนั้น กรมทางหลวงควรมุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานเชิงป้องกันให้ครอบคลุมในทุกขั้นตอน ตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้าง และหลังการก่อสร้าง เพื่อยกระดับความปลอดภัย และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง เช่น การจัดให้มีจุดพักรถบรรทุกเพิ่มเติมบนเส้นทางสายหลัก เป็นต้น



ประเด็นความเหลื่อมล้ำทางสังคม ที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (Vulnerable Road Users)



ผู้ใช้ทางกลุ่มเปราะบาง (Vulnerable Road User) ทั้งที่เป็นผู้สูงอายุและเด็กเล็ก ที่เป็นผู้เดินเท้า ผู้ขี่จักรยาน และผู้มีภาวะบกพร่องทางร่างกายที่เดินทางโดยไม่ใช้ยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ (Non-motorist) มักจะประสบปัญหาการสัญจรในชีวิตประจำวันบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้น โดยสถานการณ์ที่เป็นปัญหาของด้านความเหลื่อมล้ำทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้



จากข้อมูลในรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยปี พ.ศ. 2555 - 2564 จัดทำโดยมูลนิธิไทยโรดส์ พบว่าคนเดินเท้าในกลุ่มผู้สูงอายุ (อายุมากกว่า 50 ปี) มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มช่วงอายุอื่น ๆ และเป็นเพียงกลุ่มเดียวที่ยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



ลักษณะทางกายภาพของโครงข่ายทางหลวงในปัจจุบันยังไม่เอื้ออำนวยต่อผู้ใช้ทางที่เป็นกลุ่มเปราะบาง โดยพบว่า

- ทางแยกที่ไม่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรคิดเป็นร้อยละ 39 ของทางแยกทั่วประเทศ
- ทางแยกที่ไม่มีไฟส่องสว่างบริเวณทางแยกคิดเป็นร้อยละ 42 ของทางแยกทั่วประเทศ
- ทางแยกที่มีความกว้างของไหล่ทางน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 เมตร คิดเป็นร้อยละ 47 ของทางแยกทั้งหมด

ซึ่งสะท้อนว่าทางแยกที่มีอยู่ยังไม่ครอบคลุมคนทุกกลุ่ม (Universal Design) โดยเฉพาะกลุ่มผู้พิการและผู้สูงอายุที่ใช้วีลแชร์

ดังนั้น กรมทางหลวงต้องเร่งให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางหลวงให้รองรับผู้ใช้ทางกลุ่มเปราะบางให้สามารถเข้าถึงและสัญจรบนทางหลวงได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น



ประเด็นผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติ (Disaster and Climate Change)



สภาพภูมิอากาศที่เกิดขึ้นในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรุนแรงและรวดเร็วมากขึ้น (Climate Change) ส่งผลให้ถนนของกรมทางหลวงต้องเผชิญภัยพิบัติจากอุทกภัยและดินโคลนถล่มอยู่เป็นประจำ ทำให้เส้นทางถูกตัดขาด โดยเฉพาะโครงข่ายถนนในพื้นที่ทางเขา ซึ่งเป็นโครงข่ายที่มีความเปราะบางส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและการคมนาคมขนส่ง รวมถึงเศรษฐกิจของประเทศ

สถานการณ์ที่เป็นปัญหาของผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้



จำนวนภัยพิบัติทางธรรมชาติมีความแปรปรวนสูงยากต่อการทำนายและวางแผน



ต้องใช้กำลังพลเจ้าหน้าที่ เครื่องมือ เครื่องจักร และงบประมาณจำนวนมากในการทำหน้าที่และแก้ไขปัญหา เพื่อรับมือกับปัญหาอุทกภัยและดินโคลนถล่มอย่างหนัก พร้อมทั้งให้ความช่วยเหลือประชาชน พร้อมเฝ้าระวังสถานการณ์ตลอดเวลา



ในแต่ละปีสายทางของกรมทางหลวงต้องเผชิญภัยพิบัติจากอุทกภัยและดินโคลนถล่มเฉลี่ยมากกว่า 500 ครั้ง มีจำนวนสูงสุดอยู่ที่กว่า 2,500 ครั้ง โดยสายทางกว่าร้อยละ 80 ที่เกิดภัยน้ำท่วมดินถล่มบ่อยครั้งแต่ยังมิได้ถูกบรรจุอยู่ในสายทางที่มีความเสี่ยงต้องเฝ้าระวัง



ในช่วง 6 ปีที่ผ่านมา กรมทางหลวงต้องใช้จ่ายงบประมาณเพื่อบรรเทาและฟื้นฟูสายทางจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ รวมกว่า 20,000 ล้านบาท โดยคิดเป็นมูลค่าเฉลี่ยสูงถึงกว่า 5.1 ล้านบาทต่อครั้ง



ประเด็นการปรับปรุงองค์กร ให้ก้าวสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล (System & User)



ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว ทำให้ต้องปรับปรุงระบบเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่การพัฒนาบุคลากรด้านดิจิทัลไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ส่งผลให้เกิดปัญหาในการปรับกระบวนการทำงานเข้าสู่องค์กรดิจิทัล

สถานการณ์ที่เป็นปัญหาของการปรับปรุงองค์กรให้ก้าวสู่การเป็นองค์กรดิจิทัลในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้



มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศการบริหารจัดการภายในที่ยังดำเนินการอยู่ ทั้งสิ้น 143 ระบบ โดย 68 ระบบ เป็นระบบที่ใช้งานประจำ ถ้าระบบมีปัญหาจะส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานของกรมทางหลวง



สถิติภัยคุกคามต่อความมั่นคงปลอดภัยจากการบุกรุกระบบเครือข่ายเฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง ร้อยละ 42 ต่อปี และเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ต่อปี หน่วยงานที่เกิดสูงที่สุด คือ สำนักบริหารบำรุงทาง ร้อยละ 25



จำนวนบุคลากรที่เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีดิจิทัลโดยตรงมีอัตราส่วนเท่ากับ 41 : 12,646 หรือ 1 : 308 ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่น้อยมาก ทำให้ไม่สามารถดูแลและให้บริการได้อย่างทั่วถึงและทันต่อความต้องการได้



ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ทุกระบบ ยังเป็นการดำเนินการตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ยังไม่มีการบูรณาการข้อมูลเข้าด้วยกันเพื่อตัดสินใจในองค์กรรวมได้

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของบุคลากรทุกระดับ และพัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางให้สามารถเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงต้องยกระดับงานระบบบริการภาครัฐผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์



1.7

ประเด็นความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง (Work Zone Safety)

ความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางยังเป็นปัญหาต่อเนื่อง และความรุนแรงของอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างของกรมทางหลวงมีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น โดยปัจจุบันยังมีอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานที่เกิดขึ้นกับบุคลากรของกรมทางหลวง ผู้รับจ้าง และผู้สัญจรผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางหลวง ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจำนวนมาก ทั้งจากการบาดเจ็บและการเสียชีวิต ทรัพย์สินที่เสียหาย การจราจรติดขัดล่าช้า และส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการก่อสร้างได้ โดยสถานการณ์ที่เป็นปัญหาความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้

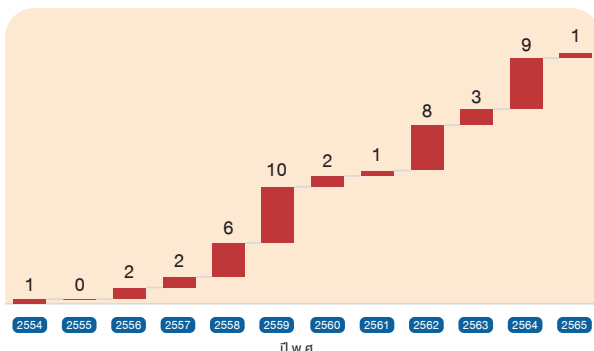


สถิติอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง (ทั้งโครงการก่อสร้าง และการบำรุงรักษาทาง) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา รวมถึงจำนวนผู้เสียชีวิตมากถึง 695 รายในช่วง 10 ปี หรือเฉลี่ยปีละ 70 ราย



ในแต่ละปี กรมทางหลวงมีการสูญเสียบุคลากรระหว่างปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้างในเขตทางหลวงเฉลี่ย 4 รายต่อปี ซึ่งสร้างความสูญเสียต่อกรมทางหลวงที่ไม่สามารถประเมินค่าได้

เจ้าหน้าที่ที่เสียชีวิตระหว่างปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ก่อสร้าง (คน)



การวางแผนการก่อสร้างที่ไม่ครอบคลุมกระบวนการทำงาน โดยในการกำหนดลำดับการทำงานในพื้นที่ก่อสร้างและการจัดทำแผนการควบคุมการจราจร (Traffic Control Plan) ยังไม่ครอบคลุมเท่าที่ควร



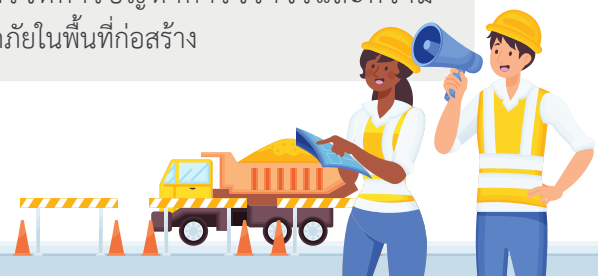
เจ้าหน้าที่ในพื้นที่ก่อสร้างยังไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยในขณะปฏิบัติงานเท่าที่ควร



ยังไม่มีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการตรวจสอบติดตาม และประเมินผลด้านความปลอดภัย โดยกรมทางหลวงยังไม่มีฐานข้อมูลที่สามารถติดตามสถานการณ์ความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างที่แสดงถึงสถิติอุบัติเหตุและค่าชดเชยกับผู้ที่ได้รับผลกระทบ



การจัดสรรงบประมาณด้านจัดการจราจรและความปลอดภัยไม่เหมาะสม โดยกรมทางหลวงยังไม่มีข้อกำหนดที่ชัดเจนในการกำหนดกรอบงบประมาณที่จะต้องใช้ในการจัดการปัญหาการจราจรและความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง



ประเด็นความท้าทายในการยกระดับ ความสามารถในการบำรุงรักษา (Highway Maintenance)



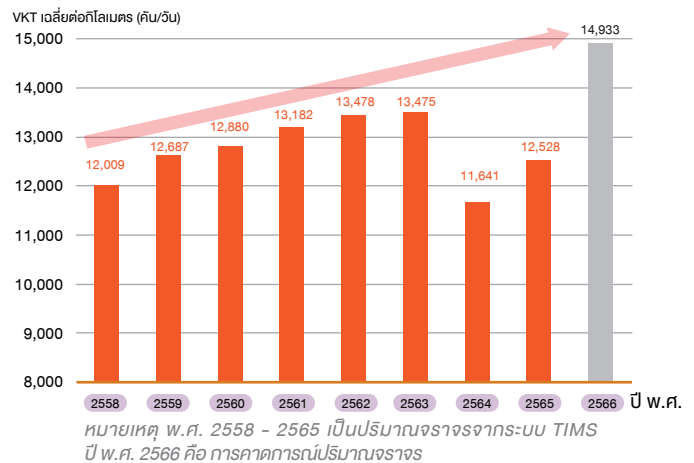
ปัจจุบันปริมาณการเดินทาง (Vehicle-Kilometer of Travel: VKT) ของรถบรรทุกหนักและปริมาณเพลามาตรฐานสะสมบนโครงข่ายทางหลวงเพิ่มขึ้น ส่งผลให้สายทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงมีความเสียหายและมีภาระในการบำรุงรักษามากขึ้น โดยกรมทางหลวงมีสะพานที่มีอายุมากกว่า 30 ปีจำนวนมากซึ่งต้องการงบประมาณที่มากขึ้นในการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีโดยสถานการณ์ที่เป็นความท้าทายในการยกระดับความสามารถในการบำรุงรักษาในปัจจุบันสามารถสรุปได้ดังนี้



ประเด็นปัญหาค่าดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index : IRI) ที่เพิ่มสูงขึ้น ในกรอบงบประมาณซ่อมบำรุงรักษาที่จำกัด ระยะทางในการรับผิดชอบของกรมทางหลวงเพิ่มขึ้นจาก 71,349 เป็น 77,500 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ในขณะที่กรอบงบประมาณในการซ่อมบำรุงผิวยังคงอยู่ในช่วง 16,000 - 18,000 ล้านบาท ซึ่งกรอบงบประมาณที่ได้รับเพียงพอแค่รักษาระดับ IRI ที่ 3.0 ม./กม. เท่านั้น และหากต้องการให้ระดับ IRI ให้เป็นไปตามเป้าหมาย คาดว่าต้องใช้งบประมาณสูงถึง 50,000 ล้านบาทต่อปี



ปริมาณจราจรบนถนน
ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2565
และคาดการณ์ปี พ.ศ. 2566



ปัญหาการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น โดยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2562 กรมทางหลวงมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องร้อยละ 5 ต่อปี และในปี พ.ศ. 2563 - 2564 ลดลงเล็กน้อยเนื่องจากสถานการณ์โควิด จากการคาดการณ์หากการสัญจรกลับเข้าสู่สภาวะปกติ คาดว่าปริมาณระยะทางรวมในการเดินทางของระบบจะเพิ่มขึ้นเป็น 14,933 คันต่อวันต่อกิโลเมตร ภายในปี พ.ศ. 2566 ซึ่งเป็นความท้าทายในการรักษาระดับการให้บริการ (Level of Service) และคุณภาพการขับขี่ (Riding Quality) ให้อยู่ในเกณฑ์ที่ดี



สายทางหลักเสื่อมสภาพอย่างรวดเร็วจากรถบรรทุกหนัก ร้อยละ 56 ของทางหลวงสายหลัก (หมายเลขทางหลวง 1 หลัก) ต้องรองรับจำนวนเพลามาตรฐานสะสมมากกว่า 3 ล้านเพลาคต่อปี



สายทางรองขาดการซ่อมบำรุง
จากการเร่งซ่อมแซมทางสายหลักที่มีการเสื่อมสภาพอย่างรวดเร็วด้วยงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด ทำให้ปริมาณงานซ่อมบำรุงผิวทางในทางหลวงสายรอง (หมายเลข 4 หลัก) มีอัตราลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชน

ดังนั้น กรมทางหลวงควรกำหนดกลยุทธ์ตามลักษณะการใช้งานเฉพาะทางเพื่อออกแบบและเลือกงานซ่อมบำรุงที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการใช้งบประมาณสำหรับการซ่อมบำรุงอย่างคุ้มค่าที่สุด



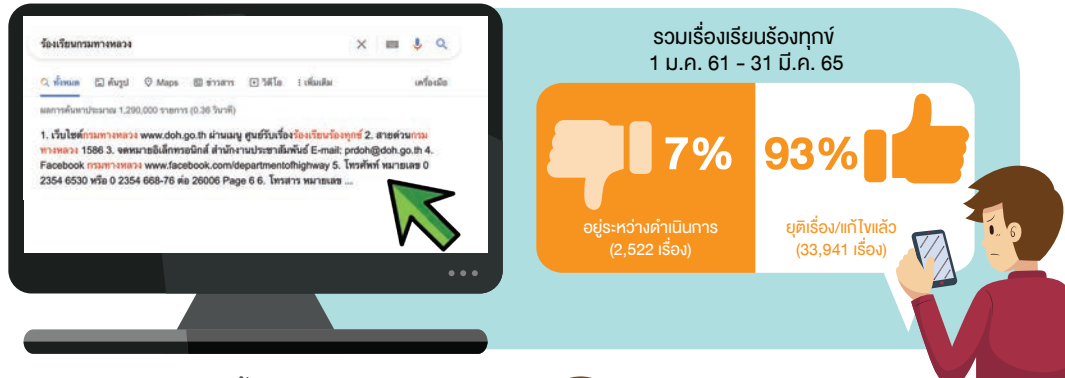
ปัญหาในการตรวจสอบและดูแลรักษาสะพานของกรมทางหลวง กรมทางหลวงมีสะพานในความรับผิดชอบกว่า 15,858 สะพาน และกว่าร้อยละ 48 เป็นสะพานที่มีอายุมากกว่า 30 ปี ซึ่งมีความจำเป็นต้องตรวจสอบดูแล ยังมีสะพานกว่า 6,778 สะพานที่ยังไม่ได้รับการตรวจสอบ เนื่องจากในแต่ละปีกรมทางหลวงมีการสำรวจเพียงประมาณร้อยละ 3 ของสะพานในความรับผิดชอบ



เพิ่มการจัดตั้งองค์กร เพื่อการบริหารจัดการสะพาน เนื่องจากในการบำรุงสะพานมีความซับซ้อนและจำเป็นต้องอาศัยบุคลากรที่มีความชำนาญเป็นพิเศษในการออกแบบและดำเนินการซ่อมบำรุง กรมทางหลวงควรดำเนินการจัดตั้งองค์กรเพื่อบริหารจัดการสะพานทั้งส่วนของการออกแบบเพื่อก่อสร้างใหม่และการบำรุงรักษาสะพานที่มีอายุการใช้งานค่อนข้างนาน



ประเด็นเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ ของประชาชนผู้ใช้ทาง (Users Complaint)



กรมทางหลวงมีความตั้งใจและมุ่งมั่นที่จะแก้ไขปัญหาของประชาชนให้เป็นไปอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และเป็นแกนหลักในการขับเคลื่อนเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่หน่วยงานทั้งในส่วนของกรมทางหลวงรวมถึงกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ ประชาชนมีข้อร้องเรียนเข้ามายังกรมทางหลวงเป็นจำนวนมากในแต่ละปี โดยจากข้อมูลในทางออนไลน์ผ่านการค้นหาใน Google พบว่ามีข้อร้องเรียนของกรมทางหลวง มากกว่า 1,290,000 รายการ และเรื่องร้องทุกข์ มากกว่า 378,000 รายการ และการฟ้องร้องมากกว่า 95,000 รายการ โดยสถานการณ์ที่เป็นปัญหาเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ของประชาชนผู้ใช้ทางในปัจจุบันสามารถสรุปได้ดังนี้



เรื่องร้องเรียนเรื่องไฟฟ้าแสงสว่าง/ไฟจราจรบนทางหลวง มีการร้องเรียนเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 5 ปีซ้อนหลัง (พ.ศ. 2561 - 2565) ถึงร้อยละ 22 และ ในปี พ.ศ. 2564 เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 35



ผู้ร้องเรียนยังไม่รู้สึกพึงพอใจ กระบวนการติดตามความพึงพอใจของผู้ที่ร้องเรียน/ร้องทุกข์ผ่านระบบสายด่วนกรมทางหลวง 1586 จำนวน 1,500 ราย พบว่าร้อยละ 30.6 ยังมีความรู้สึกไม่พึงพอใจต่อการแก้ไข ขณะที่การแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนจุดกลับรถ สะพานก่อกมั่ว และสะพานข้ามทาง และร้องเรียนเรื่องรถบรรทุกไม่สามารถทำให้ผู้ใช้ทางรู้สึกพึงพอใจ



เรื่องร้องเรียนบางส่วนยังได้รับการแก้ไขไม่แล้วเสร็จ จากข้อมูลระบบ Complain ทั้งสิ้น 36,463 เรื่อง มีเรื่องที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขกว่า 2,522 เรื่อง หรือร้อยละ 7 และบางเรื่องไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ โดยเรื่องร้องเรียน 3 อันดับแรก ได้แก่ 1. ไฟฟ้าแสงสว่าง/ไฟจราจร 2. การก่อสร้างและบำรุงทาง 3. ถนนและสะพานชำรุดเสียหาย



เรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ การเดือดร้อนจากการก่อสร้างและบำรุงทาง มีการร้องเรียนเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 5 ปีซ้อนหลัง (พ.ศ. 2561 - 2565) ถึงร้อยละ 22 และในปี พ.ศ. 2563 เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 58 และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ร้อยละ 23 เป็นปัญหาที่ไม่สามารถแก้ไขได้โดยอำนาจและหน้าที่ของแขวงได้เองจำเป็นต้องอาศัยหน่วยงานอื่นเข้าร่วมแก้ไข



ประเด็นแนวทางการสร้างบุคลากรทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บและถ่ายทอดองค์ความรู้ (Human Resource)

กรมทางหลวง ถือเป็นหน่วยงานราชการที่มีบุคลากรอายุเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ที่มาก จึงมีผู้เตรียมเกษียณอายุในสัดส่วนที่สูง ขณะที่การทดแทนบุคลากรมีข้อจำกัด ดังนั้น ในอนาคตข้างหน้ากรมทางหลวงจะประสบปัญหาเกี่ยวกับโครงสร้างอัตรากำลัง นอกจากนี้ ควรมีการจัดเก็บความรู้ฝังลึก (Tacit Knowledge) ที่ติดตัวผู้ที่เกษียณอายุอย่างเป็นระบบและสามารถสืบค้นได้ เพื่อป้องกันการสูญเสียความรู้ที่ทรงคุณค่า อีกประการหนึ่งคือ การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุทำให้เกิดช่องว่างระหว่างวัย (Generation Gap) ที่แต่ละช่วงวัยมีทัศนคติและรูปแบบการทำงานที่แตกต่างกัน อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและบรรยากาศการทำงานโดยสถานการณ์ที่เป็นปัญหาการสร้างบุคลากรทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บและถ่ายทอดองค์ความรู้ในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้



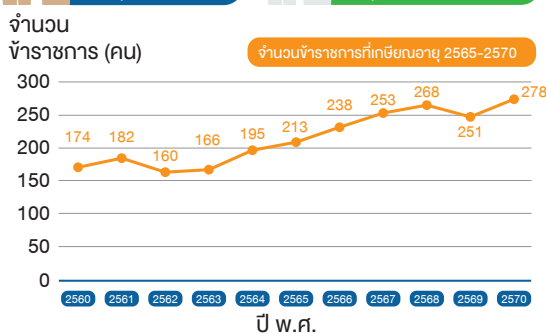
กรมทางหลวงเป็นองค์กรที่มีผู้เตรียมเกษียณในสัดส่วนที่สูง ข้าราชการของกรมทางหลวง ณ ปี พ.ศ. 2565 มีทั้งหมด 5,736 คน ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ข้าราชการของกรมทางหลวงเกษียณอายุจำนวน 160 - 200 คนต่อปี และเพิ่มขึ้นถึง 270 คนต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2570 ดังนั้น คาดว่ากรมทางหลวงจะประสบปัญหาเกี่ยวกับโครงสร้างกำลังคนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ จำเป็นต้องหาบุคลากรทดแทนที่เป็นคนรุ่นใหม่และมีความสามารถในการขับเคลื่อนภารกิจหลัก



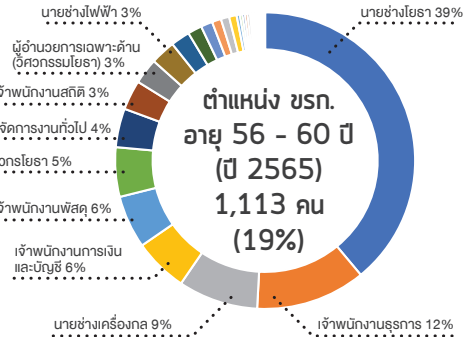
ข้าราชการ 5,736 คน
อายุเฉลี่ย 46.5 ปี



พนักงานราชการ 4,720 คน
อายุเฉลี่ย 42.6 ปี



ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรกำหนดแนวทางการสร้างบุคลากรทดแทน และเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บและถ่ายทอดองค์ความรู้ รวมทั้งพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากร ส่งเสริมการเรียนรู้ผ่านช่องทางที่หลากหลายภายใต้กรอบงบประมาณที่มีจำกัด



การทดแทนบุคลากรและการจัดสรรบุคลากรมีข้อจำกัด อัตรากำลังข้าราชการที่เป็นตำแหน่งว่างของกรมทางหลวงมีอยู่ประมาณ 700 - 900 อัตรา แต่ไม่สามารถจ้างได้ตามต้องการ นอกจากนี้ ตำแหน่งข้าราชการของกรมทางหลวงยังถูกลดเฉลี่ย 30 ตำแหน่งต่อปี และได้จัดสรรให้แก่หน่วยงานอื่น ๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมอีก 40 - 60 ตำแหน่งต่อปี ในขณะที่บางตำแหน่งถูกยุบหรือจ้างทดแทนในรูปแบบอื่น ขณะที่การจัดสรรตำแหน่งบุคลากรตามต้องการของหน่วยงานทำได้ในวงจำกัด โดยพบว่า ภายในปี พ.ศ. 2570 ตำแหน่งนายช่างโยธา/เจ้า พง. ธุรการ/นายช่างเครื่องกลจะเป็นตำแหน่งที่จะเกษียณอายุมากที่สุด โดยรวมกันมากถึงร้อยละ 60 ของจำนวนผู้ที่เกษียณอายุ

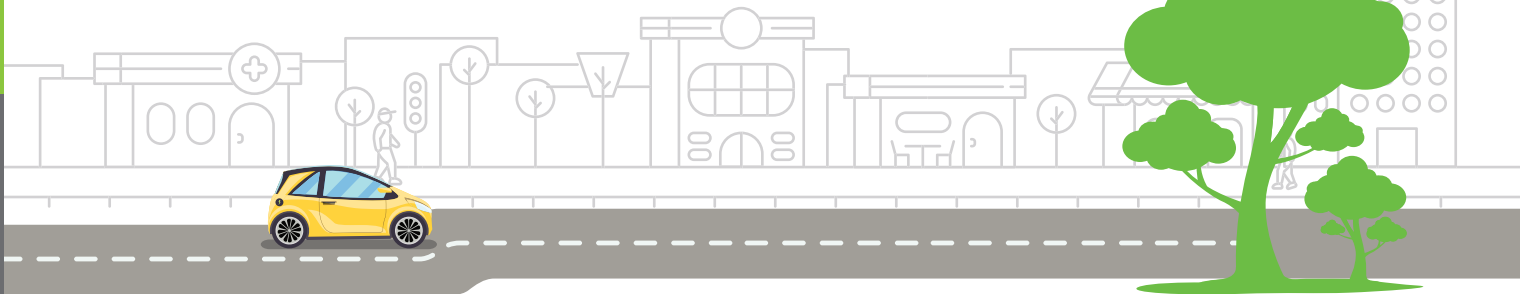


ไม่มีการประเมินสถานะของความรู้ที่จะขาดแคลนในอนาคตอย่างจริงจัง และยังไม่มีการจัดเก็บความรู้ฝังลึกอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง ปัจจุบันยังไม่มีมีการประเมินสถานะของความรู้ที่จะขาดแคลนในอนาคตอย่างจริงจัง หากมีการเกษียณอายุพร้อมกันเป็นจำนวนมาก โดยพบว่าหน่วยงานด้านงานก่อสร้างจะเป็นหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบหลักจากการเกษียณอายุของข้าราชการภายในปี พ.ศ. 2570



ช่องว่างระหว่างวัย (Generation Gap) ของบุคลากรส่งผลต่อประสิทธิภาพและบรรยากาศในการทำงาน ภายในปี พ.ศ. 2570 บุคลากรจะอยู่ในวัย Gen Y มากที่สุด (ร้อยละ 51) รองลงมาคือ Gen X (ร้อยละ 48) และ Gen Z ไม่ถึงร้อยละ 1 ขณะที่วัย Baby Boomers จะเกษียณอายุไปทั้งหมด บุคลากรในแต่ละช่วงวัยมีวิถีคิดในการทำงานและการแก้ปัญหาที่แตกต่างกัน ทำให้เมื่อมาทำงานร่วมกัน อาจมีความขัดแย้งกัน และส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและบรรยากาศในการทำงาน

ประเด็นการปรับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีความยั่งยืน (Green & Sustainable Highway Development)



ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนเป็นวาระสำคัญของโลก ประกอบด้วยเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว เป็นหนึ่งในเป้าหมายสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน อย่างไรก็ตาม วงจรการพัฒนาและใช้งานทางหลวงยังเกี่ยวข้องกับประเด็นสิ่งแวดล้อมและสถานะการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศของโลกในอีกหลายมิติ ซึ่งที่ผ่านมากรมทางหลวงมีการดำเนินการดังกล่าวค่อนข้างน้อยโดยสถานการณ์ที่เป็นปัญหาการปรับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีความยั่งยืนในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้



การนำขยะกลับมาใช้ประโยชน์ยังน้อย
ประเทศไทยมีขยะพลาสติกประมาณปีละ 2 ล้านตัน มีการนำกลับไปใช้ประโยชน์ได้เพียงปีละประมาณ 0.5 ล้านตัน

กรมทางหลวงได้คำนึงถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ดังตัวอย่างโครงการริเริ่มในปี พ.ศ. 2563 โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยร่วมกับกรมทางหลวงได้จัดทำแปลงสาธิตถนนลาดยางยาว 7.7 กม. ในเขตอุตสาหกรรมของเอกชน โดยใช้ส่วนผสมจากขยะพลาสติก 23 ตัน (เทียบเท่ากับถุงพลาสติก 6.9 ล้านใบ) ดังนั้น กรมทางหลวงจึงควรเพิ่มมาตรการการดำเนินงานให้สอดคล้องกับภารกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในอนาคต เช่น การใช้วัสดุที่มีคาร์บอนฟุตพริ้นท์ต่ำและการนำขยะมาใช้ในการก่อสร้างทาง การใช้ไฟ LED และการใช้ไฟจากโซลาร์เซลล์ในการบริหารงานทางและอำนวยความสะดวกจราจร เป็นต้น



Greenroads

greenroads.org



ขาดการนำตัวอย่างที่ดีในต่างประเทศมาปฏิบัติอย่างจริงจัง ตัวอย่างที่ดี อาทิ

- สหภาพยุโรปมีปริมาณแอสฟัลท์ที่นำมาใช้ใหม่ได้ 49.5 ล้านตัน ร้อยละ 76 นำมาใช้ทำผิวทางใหม่ (Re-used) ร้อยละ 20 นำมาปรับใช้เป็นส่วนผสมใหม่ (Recycled) และเหลือเพียงร้อยละ 4 ที่นำไปทิ้งหรือถมที่ใหม่

- ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิก เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีคาร์บอนฟุตพริ้นท์ (Carbon Footprint) ที่ต่ำกว่า ปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ สหภาพยุโรปมีการใช้ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิก (ตามมาตรฐาน EN197-1) มากกว่าร้อยละ 75 ของปริมาณการใช้ปูนซีเมนต์ทั้งหมด

- National Highways ประเทศอังกฤษ ออกนโยบายในปี พ.ศ. 2564 ให้งานออกแบบและก่อสร้างบำรุงทางโครงการทางหลวงสายสำคัญใช้ Warm Mix Asphalt เป็นวัสดุพื้นฐาน โดย WMA มี Carbon Footprint ที่ต่ำกว่า เพื่อมุ่งสู่เป้าหมาย Net Zero Objective

- หน่วยงานคมนาคม ประเทศนิวซีแลนด์ กำหนดให้โครงการทางหลวงมูลค่าสูงเข้าสู่ระบบการประเมิน Green Roads Sustainability Rating Scheme ในขั้นตอนการออกแบบและการก่อสร้าง

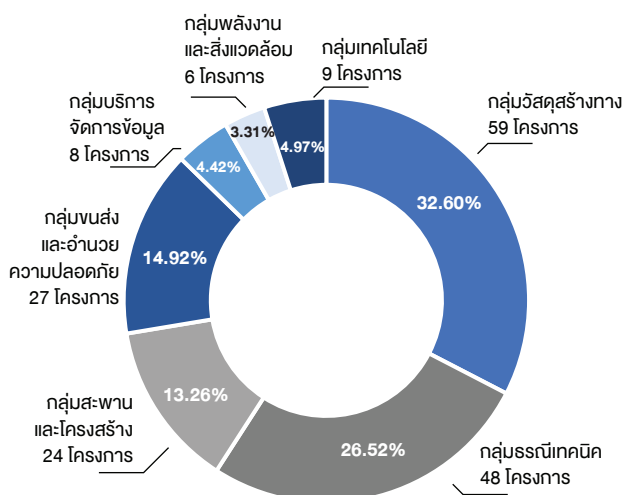


ประเด็นการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม (Research & Innovation)

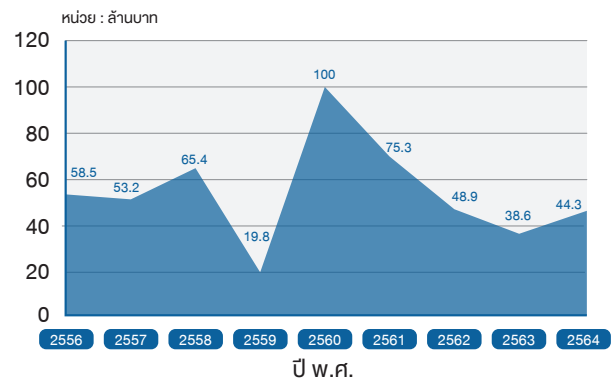
ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา 20 ปี กรมทางหลวงให้ความสำคัญในงานวิจัยและพัฒนาทางวิศวกรรม โครงสร้างถนน งานธรณีเทคนิคและฐานราก ส่งเสริมยกระดับงานทางที่เป็นมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตามที่ผ่านมากรมทางหลวงยังไม่ได้ดำเนินการกำหนดทิศทางการวิจัยและพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับเคลื่อนในยุคปัจจุบันที่จำเป็นต้องอาศัยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย ปรับเข้ากับงานทางและสะพานให้รองรับรูปแบบการเดินทางและการขนส่งในอนาคต โดยสถานการณ์ที่เป็นปัญหาของการวิจัยและพัฒนาวิศวกรรมในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้



ขาดการศึกษาวิจัยและพัฒนาที่รองรับการเดินทางและขนส่งในอนาคต จากการพิจารณาสัดส่วนจำนวนงานวิจัยตั้งแต่ พ.ศ. 2545 - 2564 พบว่า งานวิจัยร้อยละ 70 มุ่งเน้นไปทำงานด้านวิศวกรรมงานทาง แต่ยังคงขาดการศึกษาวิจัยเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงระดับโลก (Megatrends) ในการพัฒนางานทางทางหลวงอัจฉริยะ และทางหลวงสีเขียว



งบประมาณวิจัย พ.ศ. 2556 - 2564



งบประมาณในการวิจัยและพัฒนา มีน้อย โดยงบประมาณงานวิจัยและพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2556 - 2564 ที่ผ่านมามีค่าประมาณ 54 ล้านบาทต่อปี โดยคิดเป็นจำนวนโครงการวิจัยทั้งหมด 55 โครงการ

ดังนั้น กรมทางหลวงควรมีการกำหนดทิศทางการวิจัยและพัฒนาให้หลากหลาย เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมถึงผลักดันและสนับสนุนบุคลากรให้เป็นเลิศในงานวิจัย พร้อมกับการสนับสนุนงบประมาณอย่างต่อเนื่องและเหมาะสม



2

นโยบายของ อธิบดีกรมทางหลวง จากอดีตสู่ปัจจุบัน



2.1

นโยบายของอธิบดีกรมทางหลวง ในช่วงปี พ.ศ. 2555 - 2562

จากการทบทวนนโยบายของอธิบดีกรมทางหลวง ในช่วงปี พ.ศ. 2555 - 2562 พบว่ามีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับ ซึ่งแผนดังกล่าวปรับเปลี่ยนตามบริบทของเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป แต่ภารกิจหลักของกรมทางหลวง ยังคงเป็นการดำเนินงานด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง เช่น ในปี พ.ศ. 2555 - 2559 กรมทางหลวงมีนโยบายเกี่ยวกับการขยายทางหลัก ให้เป็น 4 ช่องจราจร ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายใหม่ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เป็นต้น **รวมถึงนโยบายด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม** มุ่งมั่นและส่งเสริมให้การเดินทางบนทางหลวงมีความสะดวกรวดเร็วปลอดภัยเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมและ



ลดต้นทุนโลจิสติกส์ มุ่งเน้นการพัฒนาและบำรุงรักษาทางหลวง ที่ใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อมและรักษาผลประโยชน์ของชุมชนสังคม และประเทศชาติ **นโยบายด้านผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย** มุ่งมั่นการให้บริการที่สะดวกและทันสมัย เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเป็นธรรมและเสมอภาค การสร้างจิตสำนึกในการให้บริการที่ตอบสนองความต้องการของประชาชนผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย **นโยบายด้านองค์กร** ส่งเสริมการบริหารจัดการให้กรมทางหลวงเป็นองค์กรชั้นนำด้านงานทางที่มีสมรรถนะสูงและยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านงานทางและการบริหารจัดการ และ**นโยบายด้านผู้ปฏิบัติงาน** ส่งเสริมให้ผู้ปฏิบัติงานมีคุณภาพชีวิตที่ดี และมีความสุขในการทำงาน และสนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรบุคคล การแลกเปลี่ยนเรียนรู้อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) และการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community-AEC)

ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยได้มีการลงนามปฏิญญาให้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประชาคมเดียวกัน และก่อตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ส่งผลให้ในช่วงปี พ.ศ. 2559 - 2562 กรมทางหลวงได้มีนโยบายเกี่ยวกับแผนเร่งพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ภาคการขนส่ง และพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมถึงยกระดับภารกิจหลักของกรมทางหลวงในด้านการรักษาความปลอดภัยบนโครงข่ายทางหลวง ด้วยการพัฒนาและดูแลรักษาทางหลวงให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากลและได้มีการสอดแทรกการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กรตอบสนองสังคมและสิ่งแวดล้อมซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) รวมถึงแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ซึ่งสามารถสรุปนโยบายของอธิบดีกรมทางหลวงในช่วงปี พ.ศ. 2555 - 2562 แสดงดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ผลการทบทวนนโยบายอธิบดีกรมทางหลวงในช่วงปี พ.ศ. 2555 - 2562

รายชื่ออธิบดีกรมทางหลวง	ปีที่ดำรงตำแหน่ง	นโยบาย
นายชัชวาลย์ บุญเจริญกิจ (อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 29)	พ.ศ. 2555 - 2557	• ด้านการวางแผนและการก่อสร้าง - โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายใหม่ - โครงการเร่งรัดขยายทางหลัก 4 ช่องจราจร - โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ
นายชูศักดิ์ เกวี (อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 30)	พ.ศ. 2557 - 2558	• ด้านการวางแผนและการก่อสร้าง - ผลักดันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจำนวน 3 สายทาง คือ พัทยา - มาบตาพุด บางปะอิน - นครราชสีมา และ บางใหญ่ - กาญจนบุรี ให้แล้วเสร็จ - แผนก่อสร้างโครงการใหม่เพิ่มในรัศมี 200 กม. รอบ กทม. • การบริการและเทคโนโลยี - เร่งรัดการเปิดใช้งานจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ • ด้านความปลอดภัย - โครงการเพิ่มความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน
นายธามินทร์ สมบูรณ์ (อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 31)	พ.ศ. 2559 - 2561	• ด้านการวางแผนและการก่อสร้าง - เร่งพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ - ภาครัฐฯขนส่ง - พัฒนาโครงข่ายทางหลวงอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเข้าสู่ AEC - พัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงทั่วภูมิภาคของประเทศ • ด้านความปลอดภัย - พัฒนาและดูแลรักษาทางหลวงให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากล • ด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน - พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์การ เพื่อตอบสนองสังคมและสิ่งแวดล้อม
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ (อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 32)	พ.ศ. 2561 - 2562	

2.2

นโยบายของอธิบดีกรมทางหลวงในปัจจุบัน (พ.ศ. 2562 - ปัจจุบัน)

นโยบายของอธิบดีกรมทางหลวงในปัจจุบัน มุ่งเน้นนโยบายยกระดับด้านความปลอดภัย การพัฒนาคุณภาพงานบริการประชาชนและการกิจหลัก ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล การเพิ่มความคล่องตัว การพัฒนาโครงข่ายเพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจ

อย่างต่อเนื่อง การสนับสนุนการร่วมลงทุนระหว่าง รัฐและเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลด ภาระการพึ่งพางบประมาณแผ่นดิน และการบริหาร ทรัพยากรบุคคล ทั้งนี้ สามารถสรุปนโยบายที่สำคัญของ อธิบดีกรมทางหลวงคนปัจจุบันได้ดังนี้



1. ด้านความปลอดภัย



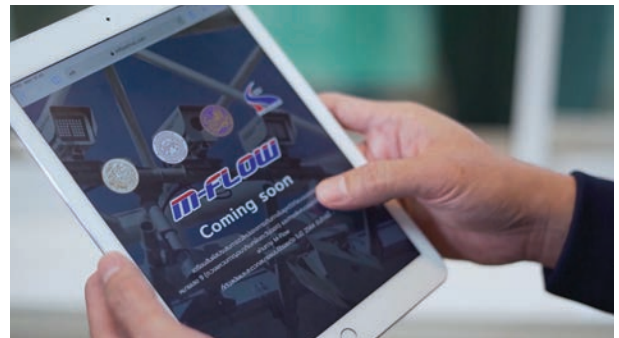
- โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุกเพิ่มอีก 111 แห่ง ประกอบด้วยจุดจอดพักรถ 3 ขนาด คือ ขนาดเล็ก (S) ขนาดกลาง (M) และขนาดใหญ่ (L) โดยที่พื้นที่ขนาดเล็กสามารถจอดรถบรรทุกได้ไม่เกิน 5 คัน ใช้วงเงินงบประมาณ 5 ล้านบาท พื้นที่ขนาดกลางสามารถจอดรถบรรทุกไม่เกิน 10 คัน ใช้งบประมาณ 10 ล้านบาท พื้นที่ขนาดใหญ่ควรมีสถานีตรวจสอบน้ำหนัก ใช้งบประมาณ 200 ล้านบาท ซึ่งแต่ละจุดจอดพักรถจะทำช่องจอดรถ พร้อมทั้งติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและห้องน้ำ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง

- ปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกอันตราย (แยกวัดใจ) กว่า 1,412 แห่งทั่วประเทศ โดยแบ่งประเภทของทางแยกเป็น รูปแบบ 3 แยก จำนวน 950 แห่ง รูปแบบ 4 แยก จำนวน 374 แห่ง รูปแบบ 5 แยก จำนวน 2 แห่ง และรูปแบบอื่น ๆ อีกจำนวน 86 แห่ง โดยดำเนินการปรับปรุงในภาพรวมประกอบด้วย ปรับปรุงป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ติดตั้งไฟสัญญาณจราจร และปรับปรุงกายภาพของทางแยก (Channelization) ให้เกิดความปลอดภัยและสอดคล้องกับสภาพการจราจร

- จัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง (Roadside Safety Management) เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น



2. ด้านการพัฒนาคุณภาพงานบริการประชาชนและการกิจหลักด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม



- การนำระบบ E-Service มาพัฒนางานบริการประชาชนและการดำเนินงานตามภารกิจ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการได้อย่างรวดเร็ว โดยผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์

- การนำเทคโนโลยีมาประกอบการก่อสร้างและบำรุงรักษาสะพาน เพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินงาน และนำมาใช้ในงานก่อสร้างในพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม

- ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยการใช้เทคโนโลยี AI มาพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทางด้วยกล้องตรวจจับบันทึกภาพป้ายทะเบียนรถ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลแบบ Video Tolling แทนการเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบระบบไม้กั้น ทำให้ผู้ใช้รถยนต์สามารถขับขึ้นผ่านบริเวณด่านฯ โดยไม่ต้องหยุดหรือชะลอรถด้วยความเร็วได้ถึง 120 กม./ชม. ช่วยระบายรถได้เร็วขึ้นกว่าระบบเดิมที่ใช้อยู่ถึง 5 เท่า

- การนำช่างพารามาใช้ในการปรับปรุงอุปกรณ์ด้านการจราจรและอำนวยความสะดวก โดยดำเนินการใช้ช่างพาราไม่น้อยกว่า 3 แสนคนสามารถสร้างรายได้ให้แก่เกษตรกรชาวสวนยางประมาณ 9,000 ล้านบาท และกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน



3. ด้านการพัฒนาโครงข่ายเพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง



- โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ลดระยะเวลาเดินทาง เพิ่มความตรงต่อเวลา เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการสนับสนุนนโยบายกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศ และส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ช่วยลดอุบัติเหตุ และลดปัญหาหมอกควัน
- โครงการถนนสวยงามอย่างน้อยจังหวัดละ 1 โครงการ โดยการปรับปรุงภูมิทัศน์ ทั้งการปลูกต้นไม้ และดอกไม้ เพื่อให้สองข้างทางมีความสวยงาม และส่งเสริมการท่องเที่ยว



4. ด้านความคล่องตัว



- เพิ่มจำนวนสายทางที่สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 120 กม./ชม. เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง



5. ด้านการสนับสนุนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเป็นการลดภาระด้านงบประมาณ บุคลากร และทรัพยากรของภาครัฐ ผสมผสานความเชี่ยวชาญระหว่างรัฐกับเอกชน รวมทั้งการจัดสรรความเสี่ยงอย่างเหมาะสม



6. ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล

- ปรับโครงสร้างองค์กรให้มีขนาดที่เหมาะสม (Right-Sizing) ลดขั้นตอนการทำงาน ตอบสนองแผนปฏิรูปประเทศที่เน้นองค์กรภาครัฐให้มีความกะทัดรัด ปรับตัวได้เร็ว ยืดหยุ่น มีผลสัมฤทธิ์สูง (Agile Government Transformation) และมีรูปแบบเรียบง่าย (Simplicity) เช่น ทบทวน บทบาทภารกิจของทุกหน่วยงาน ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ปรับปรุงโครงสร้างการแบ่งงานภายในหน่วยงานให้มีระดับการบังคับบัญชาเพียงสองระดับ เป็นต้น

- ปรับระบบงานและบริหารอัตรากำลังให้สมดุล มีประสิทธิภาพและเกิดความคุ้มค่าเหมาะสมกับภารกิจ เช่น กำหนดตำแหน่งนายช่างไฟฟ้าและวิศวกรโยธา ให้ครบทุกแนวทางหลวงอย่างน้อยตำแหน่งละ 1 อัตรา เพื่อให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการสัญจรของประชาชนและรองรับภารกิจที่เพิ่มขึ้น เป็นต้น



- สนับสนุนข้าราชการของกรมทางหลวงให้มีโอกาสและความก้าวหน้าในสายอาชีพ ทั้งตำแหน่งประเภทอำนวยการ วิชาการ และทั่วไป

- สร้างขวัญและกำลังใจให้กับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง เช่น สำรวจความต้องการย้ายของทุกคนที่มีความประสงค์ในทุกหน่วยงาน จัดให้มีสวัสดิการช่วยเหลือลูกจ้างที่ประสบอุบัติเหตุหรือเสียชีวิตในหน้าที่ เป็นต้น

เป้าหมายและทิศทางในการดำเนิน ภารกิจของกรมทางหลวงในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)



เป้าหมายและทิศทางในการดำเนินการภารกิจของกรมทางหลวงในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ประกอบด้วยการดำเนินงานจำนวน 6 ด้าน รวมทั้งสิ้น 14 ภารกิจ (แสดงดังรูปที่ 1) เพื่อให้หน่วยงานภายในกรมทางหลวงใช้เป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามภารกิจกรมทางหลวงให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและรองรับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็วและเหมาะสม

ด้านการวางแผนและก่อสร้าง



ภารกิจที่ 1 :

กำหนดหลักเกณฑ์ปรับปรุงถนนให้เป็นไปตามลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำมาใช้ในกระบวนการงานที่เกี่ยวข้อง

ภารกิจที่ 2 :

ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ไปข้างหน้า เพื่อบริการประชาชนในการเดินทางที่สะดวก ปลอดภัย ทันสมัย ไร้รอยต่อ ให้แก่ผู้ใช้ทาง

ภารกิจที่ 3 :

การก่อสร้างอุโมงค์เจาะภูเขาบนโครงข่ายถนนสายหลัก

ภารกิจที่ 4 :

ส่งเสริมเทคโนโลยีและนวัตกรรมงานก่อสร้างสะพานที่สามารถลดระยะเวลาการก่อสร้างและคืนผิวจราจรจราจรได้รวดเร็วขึ้น

ภารกิจที่ 5 :

ยกระดับงานดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) จุดจอดพักรถบรรทุก บนทางหลวงแผ่นดินที่ลดภาระด้านงบประมาณ และบุคลากรของภาครัฐ

ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี

ภารกิจที่ 13 :

ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ในงานสำรวจและออกแบบ

ภารกิจที่ 14 :

นำระบบ E-Service มาประกอบการดำเนินงาน ในการกิจกรรมทางหลวง

ด้านกฎหมาย และกฎระเบียบข้อบังคับ

ภารกิจที่ 12 :

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

ด้านการรักษาระดับการให้บริการ

ภารกิจที่ 6 :

เพิ่มความคล่องตัวบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ด้วยระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ภารกิจที่ 7 :

ยกระดับการทำงานของศูนย์บริหารจัดการจราจร และอุบัติเหตุให้ครอบคลุมภารกิจของกรมทางหลวง อย่างครบวงจร

ภารกิจที่ 8 :

พัฒนาระบบงานบำรุงรักษาสะพาน

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

ด้านการบริหารและการองค์กร

ภารกิจที่ 11 :

เพิ่มเติมศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานทางในพื้นที่ภาคใต้

ด้านความปลอดภัย

ภารกิจที่ 9 :

พัฒนาระบบงานจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง (Roadside Safety Management)

ภารกิจที่ 10 :

ยกระดับความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง

รูปที่ 1 เป้าหมายและทิศทางในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 – 2570) ของกรมทางหลวง

ด้านการวางแผนและก่อสร้าง

ภารกิจที่ 1 : กำหนดหลักเกณฑ์ปรับปรุงถนนให้เป็นไปตามลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำมาใช้ในกระบวนการงานที่เกี่ยวข้อง



หลักการและเหตุผล

การจัดลำดับชั้นทางหลวงในประเทศไทยแบ่งตามบทบาท (Link Role) โดยอาศัยหมายเลขทางหลวงเป็นหลัก ซึ่งปัญหาที่พบในปัจจุบันมีหลายประเด็น อาทิ จำนวนหลักของหมายเลขทางหลวงในหลายเส้นทางไม่สะท้อนความสำคัญของถนน ในขณะที่ถนนที่มีความสำคัญเท่ากัน บางครั้งมีกายภาพที่แตกต่างกัน เป็นต้น ลำดับชั้นทางหลวงที่แตกต่างกันทำให้มีมาตรฐานการก่อสร้าง การบำรุงรักษา และการอำนวยความสะดวกที่แตกต่างกันเช่นกัน การกำหนดบทบาทของทางหลวง โดยมีการจัดลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) ที่เหมาะสมจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดสรรงบประมาณ โดยการจำแนกลำดับชั้นจะพิจารณาใน 2 บทบาท (Link Role) คือ พิจารณาจากระดับของการเชื่อมโยง (Level of Connectivity) และสภาพแวดล้อม (Context) ซึ่งจะพิจารณาจากการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทั้งนี้ การประยุกต์ใช้ลำดับชั้นทางหลวงตามภารกิจที่กำหนดไว้ในห่วงโซ่คุณค่าของกรมทางหลวงภายใน ปี พ.ศ. 2566 - 2570 ควรมุ่งเน้นไปที่ภารกิจดังต่อไปนี้

- **งานวิเคราะห์และวางแผนพัฒนาโครงการ** ตัวอย่างแนวทางการประยุกต์ใช้ อาทิ
 - กำหนดสภาพแวดล้อมที่หลากหลายรูปแบบมากขึ้น และระบุลำดับชั้นทางหลวงตามบทบาทการเชื่อมต่ออย่างชัดเจน
 - กำหนดให้เส้นทางโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศเป็นทางหลวงลำดับชั้นที่ 1
- **งานสำรวจและออกแบบ** ตัวอย่างแนวทางการประยุกต์ใช้ อาทิ
 - กำหนดให้มาตรฐานของทางหลวงแผ่นดินลำดับชั้นเดียวกันมีมาตรฐานด้านต่าง ๆ อยู่ในระดับเดียวกัน
- **งานบำรุงรักษาทาง** ตัวอย่างแนวทางการประยุกต์ใช้ อาทิ
 - จัดสรรงบประมาณการซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงทาง แตกต่างกันตามลำดับชั้นทางหลวงและปริมาณการจราจร
- **งานอำนวยความสะดวก** ตัวอย่างแนวทางการประยุกต์ใช้ อาทิ
 - กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของทางหลวงลำดับชั้นที่ 1 และ 2 ซึ่งมุ่งเน้นความคล่องตัวในการเดินทาง โดยกำหนดดัชนีชี้วัด คือ จำนวนอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงลดลง
 - กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของทางหลวงลำดับชั้นที่ 3 และ 4 ซึ่งมุ่งเน้นการเข้าถึงของชุมชนและผู้ใช้งานรูปแบบอื่น ๆ โดยกำหนดดัชนีชี้วัด คือ จำนวนอุบัติเหตุของผู้ใช้งานรูปแบบอื่น ๆ เช่น จักรยาน จักรยานยนต์ คนเดินเท้า กลุ่มเปราะบาง เป็นต้น ลดลง



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

มีการนำหลักการจัดลำดับความสำคัญของถนน มาประยุกต์ใช้ในงานวิเคราะห์และวางแผนพัฒนาโครงการ งานสำรวจและออกแบบ และงานอำนวยความสะดวก

ภารกิจที่ 2 : ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไปข้างหน้า เพื่อมอบประสบการณ์ในการเดินทางที่สะดวก ปลอดภัย กันสมัย ไร้รอยต่อ ให้แก่ผู้ใช้ทาง



หลักการและเหตุผล

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorway) หรือมอเตอร์เวย์ เป็นโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่มีการออกแบบด้วยมาตรฐานสูงที่เน้นความปลอดภัยสูง มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ และมีที่พักพิงทาง (Rest Area) เพื่อให้บริการเป็นจุดแวะพักระหว่างการเดินทาง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทำให้สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคและเชื่อมโยงไปยังพื้นที่เศรษฐกิจและประตูการค้า สนับสนุนระบบโลจิสติกส์และช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจและกระตุ้นการเดินทางท่องเที่ยวกระจายโอกาสและความเจริญไปยังภูมิภาคต่าง ๆ

กรมทางหลวงมีแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อปี 2540 จำนวน 12 เส้นทาง ระยะทาง 4,150 กม. ครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ และต่อมาได้มีการทบทวนแผนพัฒนาโครงข่ายให้ครอบคลุมมิติด้านการเชื่อมโยงระบบคมนาคมโลจิสติกส์และการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านให้มากยิ่งขึ้น โดยในปี 2560 ได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) จำนวน 21 เส้นทาง ระยะทาง 6,612 กม. และล่าสุดกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-Map) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ มีระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 6,974 กม.

ปัจจุบัน กรมทางหลวงอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจำนวน 3 สายทาง ได้แก่ M6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา M81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี และ M82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ทั้งในส่วนของการก่อสร้างงานโยธา และอยู่ระหว่างขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนในรูปแบบ PPP ตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 เช่น งานระบบและ O&M ของ M82 การพัฒนาที่พักพิงทาง (Rest Area) ของ M6 จำนวน 15 แห่ง M81 จำนวน 6 แห่ง และ M7 จำนวน 6 แห่ง

ขณะเดียวกัน ยังมีอีกหลายสายทางที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมและอยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอขออนุมัติการดำเนินงานโครงการ เช่น M9 สายวงแหวนรอบนอกกทม. ด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง และช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน M5 ส่วนต่อขยาย ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน M8 สายนครปฐม - ชะอำ

ช่วงนครปฐม - ปากท่อ M84 สายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย M91 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 ด้านตะวันออก และ M61 ชลบุรี - นครราชสีมา ช่วงแหลมฉบัง - ปราจีนบุรี เป็นต้น

ทั้งนี้ การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเส้นทางใหม่แต่ละเส้นทาง ถือเป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ (Mega Project) จำเป็นต้องใช้วงเงินลงทุนสูงนับหมื่นหรือแสนล้านบาท ซึ่งการกำหนดแผนการดำเนินการก่อสร้างโครงการอย่างเป็นรูปธรรม อยู่ภายใต้ข้อจำกัดของกรอบวงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี กรอบรายได้สะสมสุทธิของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง กรอบเพดานหนี้สาธารณะ และกรอบวินัยการเงินการคลังของประเทศ รวมถึงการพิจารณาลำดับความสำคัญของแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในรูปแบบอื่นที่มีความสำคัญเช่นเดียวกัน เช่น รถไฟฟ้าความเร็วสูง ระบบรถไฟฟ้าในเขตเมืองหรือชานเมือง ท่าเรือ สนามบิน เป็นต้น

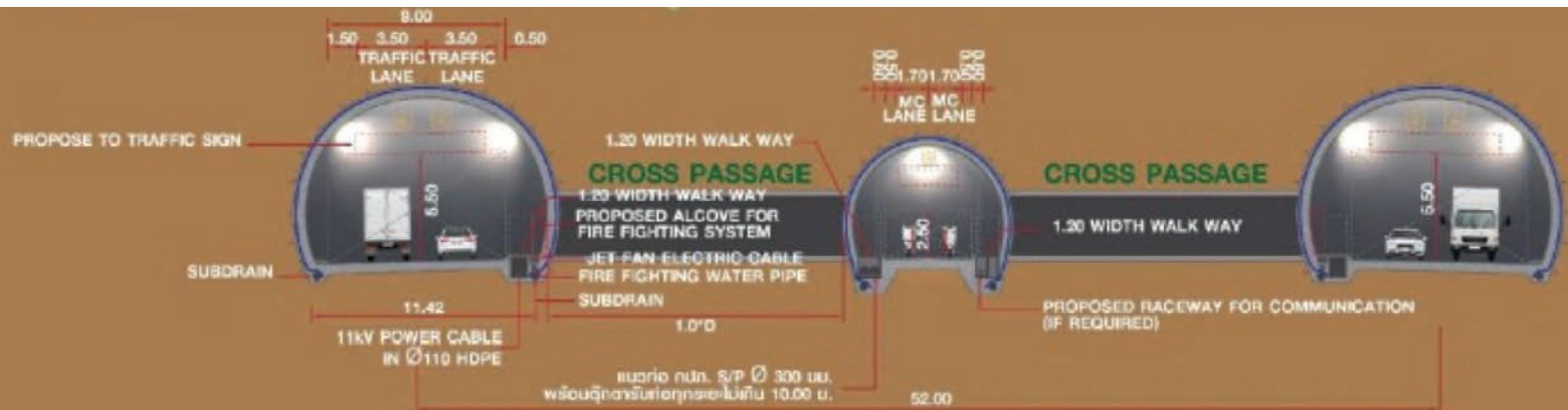
ดังนั้น การขับเคลื่อนการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทางไปสู่ขั้นตอนการดำเนินงานก่อสร้างนั้น ถือว่าเป็นภารกิจสำคัญที่มีความท้าทายทั้งในเรื่องการเตรียมความพร้อมตามขั้นตอนของระเบียบและข้อกำหนดต่าง ๆ การแบ่งระยะการพัฒนาของโครงการ (Phasing) การกำหนดรูปแบบการลงทุนและแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม ตลอดจนแผนการดำเนินงานโครงการ (Implementation Plan) เพื่อนำเสนอข้อมูลต่อผู้บริหารรัฐบาลในระดับนโยบายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม พิจารณาประกอบการตัดสินใจและการเสนอขออนุมัติหลักการจากคณะรัฐมนตรี รวมถึงขั้นตอนการประมูลว่าจ้างก่อสร้าง หรือการประมูลคัดเลือกเอกชน



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

- มีการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเส้นทางใหม่เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 3 เส้นทาง
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 3 เส้นทาง สามารถเปิดให้บริการเต็มรูปแบบได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้
- ที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนจำนวนรวม 27 แห่ง สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้

ภารกิจที่ 3 : การก่อสร้างอุโมงค์เจาะภูเขาบนโครงข่ายถนนสายหลัก



รูปที่ 2 ภาพตัดของอุโมงค์ที่จะก่อสร้างบนทางเลี่ยงเมืองกระบี่



หลักการและเหตุผล

ทางหลวงแผ่นดินในประเทศไทยยังไม่เคยมีงานก่อสร้างอุโมงค์ทะลุภูเขามาก่อน เนื่องจากค่าก่อสร้างค่อนข้างสูงและกรมทางหลวงยังไม่มีผู้เชี่ยวชาญในเรื่องนี้ อย่างไรก็ตาม จากการถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงด้านการออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทะลุภูเขาจากผู้เชี่ยวชาญขององค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) ให้แก่กรมทางหลวง กรมทางหลวงจึงตั้งเป้าหมายที่จะเริ่มต้นงานก่อสร้างอุโมงค์ทะลุภูเขาบนทางหลวงสายหลักให้ได้อย่างน้อย 1 แห่งภายในปี พ.ศ. 2570 โดยพิจารณาเริ่มดำเนินการในพื้นที่จังหวัดกระบี่เป็นแห่งแรก

ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้เดินทางสัญจรสู่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ได้ตัดผ่านเข้าเขตชุมชนหนาแน่นในเขตอำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรหนาแน่นและติดขัด กรมทางหลวงจึงมีแนวคิดที่จะก่อสร้างทางแนวใหม่สายทางเลี่ยงเมืองกระบี่ เพื่อแยกกระแสจราจรออกจากเขตเมืองกระบี่ ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และยังช่วย

ให้มีการจำแนกลำดับชั้นทางหลวงอย่างเหมาะสม โดยทางเลี่ยงเมืองกระบี่ที่จะก่อสร้างมีระยะทางรวม 30.2 กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม แนวเส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment Report : EIA)

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงเห็นควรให้มีการก่อสร้างอุโมงค์ทะลุภูเขา จำนวน 1 แห่ง ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร (กม.7+200 ถึง 8+200) เนื่องจากสภาพภูมิประเทศมีความลาดชันสูงและมีปริมาณงานดินตัดมาก รวมทั้งช่วยลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยจะก่อสร้างเป็นอุโมงค์จำนวน 3 ตัว ประกอบด้วย อุโมงค์สำหรับรถยนต์จำนวน 2 ตัว และอุโมงค์สำหรับรถจักรยานยนต์จำนวน 1 ตัว (ดังแสดงภาพตัดของอุโมงค์ในรูปที่ 2) โดยในระยะแรกจะทำการก่อสร้างอุโมงค์จำนวน 3 ตัว ขนาด 2 ช่องจราจรก่อน จากนั้นในอนาคตจะขยายเป็น 4 ช่องจราจร



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

กรมทางหลวงสามารถเริ่มต้นงานก่อสร้างอุโมงค์เจาะภูเขาบนทางหลวงเลี่ยงเมืองกระบี่ได้ภายในปี พ.ศ. 2570

ภารกิจที่ 4 : ส่งเสริมเทคโนโลยีและนวัตกรรมงานก่อสร้างสะพานที่สามารถลดระยะเวลาการก่อสร้างและต้นทุนการจราจรได้รวดเร็วขึ้น



หลักการและเหตุผล

ปัญหาการก่อสร้างสะพานหรือทางยกระดับในเขตทางเดิม ย่อมส่งผลกระทบต่อการสัญจรปกติบนทางหลวง เป็นประเด็นที่มีผลกระทบต่อภาพลักษณ์และการดำเนินภารกิจของกรมทางหลวงเป็นอย่างมาก ระยะเวลาที่ใช้ในการก่อสร้างที่ยาวนาน ยิ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดความสูญเสียจากอุบัติเหตุการจราจร และจากอุบัติเหตุในงานก่อสร้างที่กระทบกับผู้ใช้ทาง และประชาชนสองข้างทางในพื้นที่ก่อสร้าง

จากการรวบรวมข้อมูลงานก่อสร้างสะพาน สะพานข้ามทางแยก สะพานข้ามทางรถไฟ และทางแยกต่างระดับจำนวน 43 โครงการ ในช่วงปีงบประมาณปี พ.ศ. 2560 - 2565 พบว่า ระยะเวลาตามสัญญา คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 779 วัน หรือประมาณ 2 ปี 2 เดือน และร้อยละ 70 มีระยะเวลาการก่อสร้างมากกว่า 2 ปี

ปัจจุบันมีเทคโนโลยีการก่อสร้างที่สามารถลดระยะเวลาการก่อสร้าง เช่น นวัตกรรมการก่อสร้างสะพานยกระดับขนาดใหญ่ด้วยเทคโนโลยีการก่อสร้างแบบชิ้นส่วนสำเร็จรูปทั้งระบบ (Fully Precast Bridge Construction Technology) ที่สามารถคืนผิวการจราจรในระยะเวลาอันสั้น เพื่อลดความเสี่ยงและลดผลกระทบของการก่อสร้างในเขตเมือง และสามารถเปิดให้ประชาชนได้ใช้บริการทางหลวงได้เร็วขึ้น (ดังเช่นกรณีศึกษา โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกอนุสาวรีย์ฯ หลักสี่)

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ สายทางเลี้ยวเมือง หัวยั้งแฉ่ง จ.นครราชสีมา



โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 3087 (แยกเขางู) จ.ราชบุรี



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

จำนวนโครงการก่อสร้างสะพานที่มีมูลค่าสัญญามากกว่า 500 ล้านบาท ขึ้นไป มีระยะเวลาการก่อสร้างตามสัญญาไม่เกิน 1 ปี 6 เดือน อย่างน้อย 3 โครงการ โดยกำหนดให้เทคนิคการก่อสร้างที่สามารถลดระยะเวลาในการก่อสร้างเป็นเงื่อนไขของการแข่งขันเพื่อประมูลงานก่อสร้าง

ภารกิจที่ 5 : ยกระดับงานดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) จุดจอดพักรถบรรทุกบนทางหลวงแผ่นดินที่ลดภาระด้านงบประมาณและบุคลากรของภาครัฐ



หลักการและเหตุผล

จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) ถือเป็นรูปแบบหนึ่งของที่พักพิงทาง (Rest Area) ซึ่งเป็นจุดแวะพักสำหรับผู้ขับขี่รถบรรทุก เพื่อใช้เป็นสถานที่เพื่อผ่อนคลาย อิริยาบถจากการเดินทาง ช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากความเมื่อยล้าหรือหลับใน และช่วยรักษาสมาธิในการขับขี่ เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้บริการแก่ผู้ขับขี่รถบรรทุก เช่น ที่จอดรถ ศาลาพักผ่อน ห้องน้ำ ร้านอาหาร ร้านขายของ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง และการบริการอื่น ๆ เป็นต้น ปัจจุบัน กรมทางหลวงมีจุดจอดพักรถบรรทุกบนทางหลวงแผ่นดินจำนวน 43 แห่ง และกำหนดเป้าหมายการพัฒนาเพิ่มเติมอีก 76 แห่งภายในปี พ.ศ. 2570 รวมทั้งสิ้นจะมีจำนวนทั้งหมด 119 แห่ง แสดงดังตารางที่ 2



ที่พักพิงทางเขาค้อ จ.เพชรบูรณ์



โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก

ตารางที่ 2 สถานะการพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุกในปัจจุบันและเป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

รายการ	ปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2565	เป้าหมายการพัฒนาเพิ่มเติม ในระยะ 5 ปีข้างหน้า	เป้าหมาย ปี พ.ศ.2570
จุดจอดพักรถบรรทุก (จำนวนแห่ง)	43	76	119

การบริหารจัดการจุดจอดพักรถบรรทุกบนทางหลวงแผ่นดินทั้งในส่วนของการดำเนินงาน (Operation) และบำรุงรักษา (Maintenance) ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นต้องอาศัยงบประมาณและทรัพยากรเพิ่มเติม รวมถึงยังเป็นภาระงานที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ประกอบกับภาครัฐมีข้อจำกัดด้านความคล่องตัวและไม่มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการพื้นที่เชิงพาณิชย์ ดังนั้น เพื่อเป็นการลดภาระด้านงบประมาณ บุคลากร และทรัพยากรของภาครัฐ รวมถึงเพื่อสนับสนุนให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ตลอดจนส่งเสริมให้ภาคเอกชนใช้ศักยภาพและความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการโครงการ

โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 63 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 กรมทางหลวงอนุญาตให้

เอกชนเข้าลงทุนเพื่อจัดให้มีหรือเข้าบริหารจัดการที่พักริมทาง ซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งของกิจการทางหลวง รวมถึงเป็นกิจการเกี่ยวเนื่องที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการดำเนินกิจการถนน ทางหลวงทางพิเศษ ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2563



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

ผลักดันให้มีการลงนามสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชน (Public Private Partnership : PPP) ในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) จุดจอดพักรถบรรทุก บนทางหลวงแผ่นดินอย่างน้อย 1 โครงการ

ด้านการรักษาระดับการให้บริการ

ภารกิจที่ 6 : เพิ่มความคล่องตัวบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ด้วยระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



หลักการและเหตุผล

ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (Multi-Lane Free Flow : M-Flow) เป็นนโยบายของกระทรวงคมนาคม เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยการใช้เทคโนโลยี AI มาพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทางด้วยกล้องตรวจบันทึกภาพป้ายทะเบียนรถด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลแบบ Video Tolling แทนการเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบระบบไม้กั้น ทำให้ผู้ใช้รถยนต์สามารถขับขึ้นบริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยไม่ต้องหยุดหรือชะลอรถ ด้วยความเร็วได้ถึง 120 กม./ชม. ช่วยระบายรถได้ 2,500 คัน/ชม./ช่องทางเร็วขึ้นกว่าระบบเดิมที่ใช้อยู่ถึง 5 เท่า รองรับการใช้งานกับรถยนต์ทุกประเภทที่ได้รับอนุญาตให้วิ่งบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือทางพิเศษ

ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้ติดตั้งระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (M9) จำนวน 4 ด่าน ได้แก่ ด่านทับช้าง 1 ด่านทับช้าง 2

ด่านธัญบุรี 1 และด่านธัญบุรี 2 ขณะที่กรมทางหลวงอยู่ระหว่างการเร่งติดตั้งระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ - มาบตาพุด (M7) ให้ครอบคลุมตลอดเส้นทาง โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2566 นอกจากนี้ กรมทางหลวงมีแผนเปิดให้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพิ่มเติมอีก 3 เส้นทาง ภายในปี พ.ศ. 2570 ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81) และ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว (M82) โดยมีนโยบายติดตั้งระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายใหม่ทุกเส้นทาง ซึ่งจะทำให้กรมทางหลวงสามารถติดตั้งระบบ M-Flow ได้เพิ่มขึ้นอีก 35 ด่านภายในปี พ.ศ. 2570 แสดงดังเป้าหมายการพัฒนาในตารางที่ 3 เพื่อให้การสัญจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีความสะดวกรวดเร็วและลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

ติดตั้งระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทุกสายที่จะเปิดใช้งานจำนวนทั้งหมด 35 ด่าน

ตารางที่ 3 สถานะการติดตั้งระบบ M Flow ในปัจจุบันและเป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ	ปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2565	เป้าหมายการพัฒนาเพิ่มเติม ในระยะ 5 ปีข้างหน้า	เป้าหมาย ปี พ.ศ. 2570
ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียม ผ่านทางอัตโนมัติ แบบไม่มีไม้กั้น (จำนวนด่าน)	4	35	39

ภารกิจที่ 7 : ยกระดับการทำงานของศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุให้ครอบคลุมภารกิจของกรมทางหลวงอย่างครบวงจร



หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันกรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย ได้จัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (Highway Traffic Operation Center: HTOC) ทำหน้าที่เป็นศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ โดยบูรณาการการใช้ประโยชน์ข้อมูลจากทุก ๆ แหล่ง ทั้งจากที่กรมทางหลวงได้ติดตั้งอุปกรณ์ไว้บนโครงข่ายทางหลวงเพื่อวิเคราะห์และตรวจสอบการจราจร และที่เชื่อมโยงมาจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่ประชาชน รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการประสานงานเผยแพร่ข่าวสาร และให้ความร่วมมือด้านการบริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ระบบงานดังกล่าวยังมีปัญหาอุปสรรคและข้อจำกัด อาทิ หน่วยได้รับมอบหมายภารกิจที่เห็นชัดเจนเฉพาะการติดตามและประชาสัมพันธ์สภาพจราจรบนทางหลวงสายหลัก หรือดำเนินงานตามข้อสั่งการเฉพาะเรื่อง เฉพาะในช่วงเทศกาลเป็นหลักเท่านั้น ทำให้การจัดการทรัพยากรบุคคลยังไม่เต็มประสิทธิภาพและศักยภาพ รวมถึงยังคงไม่มีกระบวนการประสานงาน (Workflow) หรือสั่งการ (Command Line) ที่ชัดเจนต่อหน่วยปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง เช่น แขวงทางหลวง หมวดทางหลวง ตำรวจทางหลวง เป็นต้น ตลอดจนขาดการบูรณาการข้อมูล ทรัพยากร และกระบวนการทำงานกับหน่วยอื่น เช่น ศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนร้องทุกข์ Call center 1586 หรือ ศูนย์บริหารงานภัยพิบัติ สำนักบริหารบำรุงทาง เป็นต้น

นอกจากนี้ ในปัจจุบันปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ที่มีความรุนแรงเป็นเหตุให้อัตราการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติมีความถี่และความรุนแรงสูงขึ้น ส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้าต่าง ๆ สร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจที่มีมูลค่าสูงขึ้น ดังนั้น ด้วยศักยภาพของศูนย์ HTOC จึงควรกำหนดให้ศูนย์ HTOC มีบทบาทในการติดตามเฝ้าระวังสถานการณ์ภัยพิบัติ และเหตุการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ และสามารถสนับสนุนข้อมูลให้หน่วยงานสามารถเข้าเผชิญเหตุ คลี่คลายสถานการณ์ บรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็ว และทันต่อสถานการณ์ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ข้อมูลเส้นทางลัด ทางเลี่ยงให้ประชาชนได้รับรู้รับทราบ



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

ศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ มีบทบาทครอบคลุมภารกิจของกรมทางหลวงอย่างครบวงจรและต่อเนื่อง 365 วัน ได้ตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งการติดตามเฝ้าระวังและรายงานปัญหาจราจรติดขัด อุบัติเหตุทางถนน ภัยพิบัติ และอุบัติการณ์อื่นๆ ที่สำคัญ พร้อมทั้งประสานและสนับสนุนข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจให้แก่หน่วยปฏิบัติในพื้นที่ในการบริหารจัดการปัญหาจราจรติดขัด อุบัติเหตุ สถานการณ์วิกฤต หรือเหตุฉุกเฉินเร่งด่วนต่าง ๆ รวมถึงสนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้บริหารส่วนกลางรับทราบและประกอบการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ

ภารกิจที่ 8 : พัฒนาระบบงานบำรุงรักษาสะพาน

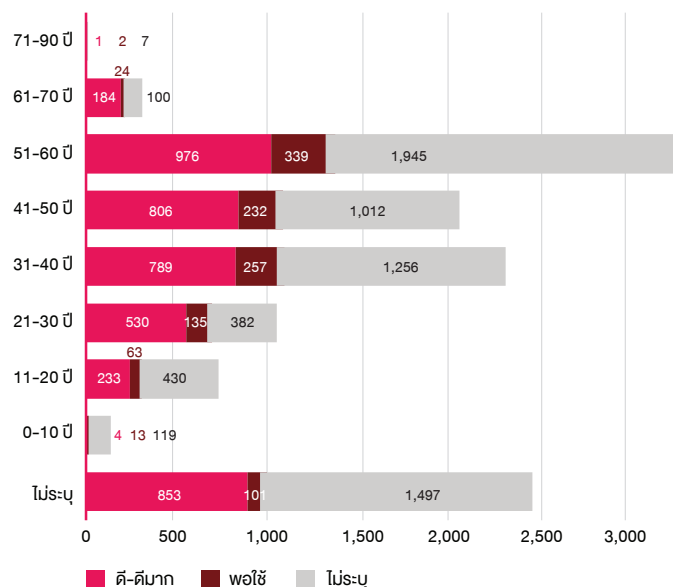


หลักการและเหตุผล

จากข้อมูลระบบบริหารงานบำรุงรักษาสะพาน ปี พ.ศ. 2565 สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง มีสะพานในความรับผิดชอบจำนวน 15,858 สะพาน และกว่าร้อยละ 50 เป็นสะพานที่มีอายุมากกว่า 30 ปี (แสดงดังในรูปที่ 3) ทั้งนี้สะพานจำนวน 6,778 สะพาน ยังไม่ได้รับการตรวจสอบ เนื่องจากกรมทางหลวง มีการสำรวจสะพานเฉลี่ยประมาณ 700 สะพานต่อปี ซึ่งคิดเป็นประมาณ 3% ของสะพานในความรับผิดชอบ ทั้งหมด

จากแนวทางการบริหารงานบำรุงรักษาและบูรณะสะพาน ได้มีการประมาณไว้ว่า ณ ปี พ.ศ. 2562 มีสะพานที่จำเป็นต้องได้รับการบำรุงรักษาและบูรณะ จำนวน 4,614 สะพาน คิดเป็นงบประมาณ 18,716 ล้านบาท หรือเป็นงบประมาณต่อเนื่องกว่า 4,000 ล้านบาท ตลอดระยะเวลา 5 ปี อีกทั้งในการบำรุงสะพานมีความซับซ้อนและจำเป็นต้องอาศัยบุคลากรที่มีความชำนาญเป็นพิเศษในการออกแบบและดำเนินการซ่อมบำรุง จึงเป็นอีกหนึ่งประเด็นท้าทายของกรมทางหลวงที่จะต้องจัดสรรทั้งทรัพยากรและกำลังพลในปัจจุบันให้เพียงพอ

ด้วยเหตุนี้ จึงควรกำหนดเป้าหมายให้มีการพัฒนาระบบที่สามารถใช้ในการบริหารจัดการงานก่อสร้างสะพานได้อย่างครบถ้วนทุกกระบวนการ



รูปที่ 3 จำนวนสะพานและอายุของสะพาน ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

พัฒนากลไกและระบบงานจัดการงานบำรุงรักษาสะพานได้อย่างครบถ้วนทุกกระบวนการ ได้แก่ ขั้นตอนการออกแบบ การก่อสร้าง การบำรุงรักษา การอำนวยความสะดวกปลอดภัย การติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแหล่งเงินงบประมาณ โดยมีการกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอนที่ชัดเจน

3.3

ด้านความปลอดภัย

ภารกิจที่ 9 : พัฒนาระบบงานจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง (Roadside Safety Management)



หลักการและเหตุผล

สภาพอันตรายข้างทาง (Roadside Hazards) นับว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมีความรุนแรง โดยมักเป็นสาเหตุหลักอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บของผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารที่ประสบอุบัติเหตุทางถนน เช่น อุบัติเหตุรถเสียหลักตกข้างทางและพลิกคว่ำ หรืออุบัติเหตุรถเสียหลักชนกับวัตถุอันตรายข้างทาง เช่น เสาไฟฟ้า ต้นไม้ อาคารระบายน้ำ สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ เป็นต้น

ผลการศึกษาจากศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (Thailand Accident Research Center : TARC) พบว่ามีอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง คิดเป็นสัดส่วนสูงกว่าร้อยละ 40 ของอุบัติเหตุอันตรายทั้งหมดที่เกิดขึ้นบนทางหลวง อีกทั้งยังเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงและก่อให้เกิดความสูญเสียถึงขั้นเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสมากที่สุดเป็นอันดับหนึ่งของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนทางหลวงทั้งหมด โดยใน 100 ครั้งที่เกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง จะมีผู้เสียชีวิตราว 10 - 12 คน

ทั้งนี้ กรมทางหลวง ควรมีระบบงานการจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทางหลวง โดยดำเนินการพร้อมกันไปหลายด้านและอย่างเป็นระบบ ดังนี้

- จัดทำคู่มือแนะนำการจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง (Roadside Safety Warrant)
- การยกระดับและปรับปรุงสภาพแวดล้อมบริเวณข้างทางให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง
- การพัฒนาระบบข้อมูลและองค์ความรู้สำหรับการจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง
- การเสริมสร้างความเข้าใจของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียและเพิ่มศักยภาพของบุคลากรผู้เกี่ยวข้องในการจัดการสภาพความปลอดภัยบริเวณข้างทาง



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

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

ภารกิจที่ 10 : ยกระดับความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง

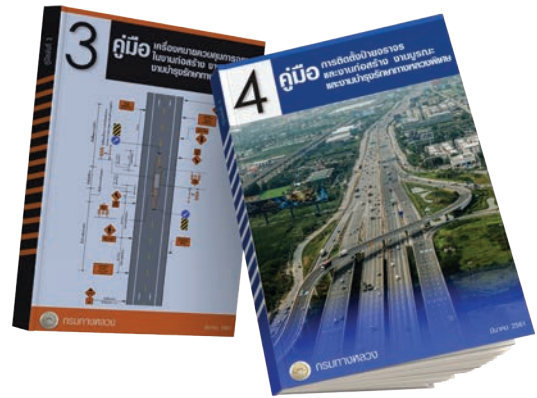


หลักการและเหตุผล



จากฐานข้อมูลอุบัติเหตุของสำนักอำนวยการความปลอดภัย (HAIMS) ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาพบว่าในแต่ละปีมีผู้ใช้ทางที่เสียชีวิตบนทางหลวงบริเวณพื้นที่ที่มีงานก่อสร้าง หรือมีการบำรุงรักษาเฉลี่ยปีละประมาณ 70 ราย และมีอัตราส่วนของผู้เสียชีวิตต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งสูงถึงร้อยละ 20 ขณะที่เมื่อพิจารณาตำแหน่งของอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง พบว่าตำแหน่งจะมีการเปลี่ยนแปลงในแต่ละปี ซึ่งจะขึ้นอยู่กับโครงการก่อสร้างที่ได้รับงบประมาณในแต่ละปี รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงทางหลวง หรือการบำรุงรักษาทางหลวงที่ต้องมีการกั้นการจราจรบนทางหลวงที่สามารถใช้ในการสัญจรระหว่างการก่อสร้างได้

สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง ได้จัดทำคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจร ในงานก่อสร้าง งานบูรณะและงานบำรุงรักษาทางหลวง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งเนื้อหาได้ระบุข้อกำหนดในการนำไปใช้ ระยะการติดตั้ง และรูปแบบแนะนำการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรสำหรับงานก่อสร้าง งานบูรณะ และงานบำรุงรักษาทางหลวง ในลักษณะงานแบบต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ออกแบบนำไปจัดทำแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง (Traffic Control Plan) และประมาณงบประมาณต่อไป อย่างไรก็ตาม ในงานก่อสร้างขนาดใหญ่ที่มีความซับซ้อนสูง อาจจำเป็นต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานหรือรูปแบบการจัดการจราจรและติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรที่ต้องปรับให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ ซึ่งอาจแตกต่าง



ไปจากรูปแบบที่เป็น Typical Design ตามคู่มือของสำนักอำนวยการความปลอดภัย และอาจกำหนดปริมาณงานที่แน่นอนได้ยาก

ด้วยเหตุนี้ จึงควรกำหนดงบประมาณในการจัดการปัญหาการจราจรและความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างในรายการของบประมาณที่จัดเตรียมไว้ (Provisional Sum) โดยกำหนดไว้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญางานก่อสร้างสำหรับงานก่อสร้างขนาดใหญ่ โดยเมื่อผู้รับจ้างเสนอแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง (Traffic Control Plan) ให้กรมทางหลวงตรวจสอบและพิจารณาความถูกต้องครบถ้วนแล้ว หากกรมทางหลวงอนุมัติแผน จึงจะทำการเบิกจ่ายงบประมาณเพื่อให้ผู้รับจ้างนำมาดำเนินการได้ ทั้งนี้ กรมทางหลวงอาจจัดทำคู่มือการเบิกจ่ายงบประมาณในส่วนของ Provisional Sum เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเบิกจ่ายงบประมาณมีแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ขณะที่งานก่อสร้างปกติที่มีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน 1 ปี อาจดำเนินการตามแนวทางที่กำหนดไว้ในคู่มือของสำนักอำนวยการความปลอดภัยตามกรอบงบประมาณที่คิดเป็นสัดส่วนเทียบกับราคากลางของโครงการ



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

โครงการก่อสร้างที่อยู่ในบริเวณเขตชุมชน หรือมีปริมาณจราจรตั้งแต่ 8,000 คันต่อวันขึ้นไป (อ้างอิงตามมาตรฐานชั้นทางพิเศษของกรมทางหลวง) จะต้องมีการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง (Traffic Control Plan)

ภารกิจที่ 11 : เพิ่มเติมศูนย์พัฒนาศูนย์วิทยากรบุคคลงานทางในพื้นที่ภาคใต้



นโยบายและทิศทางการดำเนินงาน
ของกรมทางหลวง ระยะ 5 ปี

ด้านกฎหมาย และกฎระเบียบข้อบังคับ

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



โครงการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง



หลักการและเหตุผล

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542 มีบทบัญญัติบางประการที่กำหนดมาตรการลงโทษทางอาญาที่ไม่เหมาะสม รวมทั้งไม่ได้กำหนดฐานอำนาจให้เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงไปมาก โดยมีตัวอย่างประเด็นที่ควรพิจารณา เช่น

- การพิจารณาบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตหรือประกอบการใด ๆ บนพื้นที่เขตทางหลวง
- การแก้ไขเพื่อรองรับเกี่ยวกับรถบรรทุกหนักในเชิงการจัดปรับ และอัตราโทษกับผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของสินค้า

- การแก้ไขเพื่อเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงสามารถดำเนินการเพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริงของอุบัติเหตุต่าง ๆ (Site Investigation)

- การจัดตั้งกองทุนที่เกี่ยวข้องกับด่านเก็บค่าผ่านทางต่าง ๆ ของกรมทางหลวง เช่น กองทุนค่าธรรมเนียมรถบรรทุกหนักพิเศษ (Overweight Truck) หรือรถบรรทุกขนาดใหญ่พิเศษ (Over-Size Truck)



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

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

ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี

ภารกิจที่ 13 : ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในงานสำรวจและออกแบบ



Central Control Building



Typical section



หลักการและเหตุผล

ระบบ BIM (Building Information Modeling) เป็นระบบที่สร้างแบบจำลองเสมือนของงานโครงสร้างได้อย่างแม่นยำ ซึ่งช่วยในการวิเคราะห์และควบคุมโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่ากระบวนการที่ทำด้วยตนเอง โดยระบบ BIM จะช่วยรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบของงานก่อสร้างทั้งหมดไว้ในที่เดียวกันสามารถเข้าถึงข้อมูลต่าง ๆ ได้ตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการ เช่น การรวบรวมแบบต่าง ๆ เข้าด้วยกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการออกแบบที่มากขึ้น ซึ่ง BIM จะช่วยลดความเสี่ยง ความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นได้ และยังช่วยลดต้นทุนลงอีกด้วย ข้อมูลจากระบบ BIM สามารถนำมาใช้อธิบายหรือแสดงตัวอย่างขั้นตอนการทำงานก่อสร้างทั้งหมด ตั้งแต่การเริ่มต้นและการออกแบบจนถึงการรื้อถอนและการนำวัสดุมาใช้ใหม่ ข้อมูลของพื้นที่ว่าง ระบบผลิตภัณฑ์ และลำดับขั้นตอนที่สามารถแสดงผลได้และการตรวจพบการขัดแย้งกันของตัวอย่าง ระบบ BIM จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดข้อผิดพลาดในขั้นตอนต่าง ๆ ของการก่อสร้างได้

ส่วนเทคโนโลยีโลกเสมือนจริง (Virtual Reality) เป็นเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสูง ในการสร้างความรู้สึของผู้ใช้เสมือนในสถานการณ์จริง สามารถสร้าง

ความรู้สึของผู้ใช้ที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงมิติ โดยผู้ออกแบบสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีโลกเสมือนจริงเพื่อวัดความรู้สึกของผู้ใช้ระหว่างขั้นตอนการออกแบบและอาจปรับมิติในแบบร่าง การออกแบบก่อนการก่อสร้างหรือก่อนโครงการจะแล้วเสร็จ เพื่อลดข้อผิดพลาดที่เกิดจากการออกแบบและการก่อสร้าง

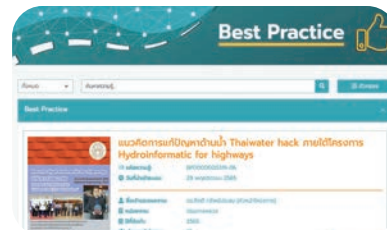
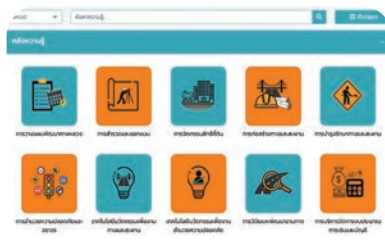
ด้วยเหตุนี้ จึงควรกำหนดเป้าหมายให้มีการนำเทคโนโลยี BIM และ VR มาช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพของงานสำรวจและออกแบบ ของกรมทางหลวง



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

มีการนำระบบ Building Information Modelling (BIM) และ Virtual Reality (VR) มาใช้เพื่อการสำรวจและออกแบบที่ครบถ้วนทุกกระบวนการ เช่น ขั้นตอนการออกแบบ ขั้นตอนการก่อสร้าง ขั้นตอนงานบำรุงและขั้นตอนติดตามการก่อสร้างหรือการบำรุงเป็นต้น โดยสามารถดำเนินการสำเร็จอย่างน้อย 1 โครงการ

ภารกิจที่ 14 : นำระบบ E-Service มาประกอบการดำเนินงาน ในการกิจของกรมทางหลวง



หลักการและเหตุผล

E-Service หรือ Electronic Service เป็นเป้าหมายหลักของทุกประเทศที่มุ่งพัฒนาบริการของภาครัฐให้ประชาชนเข้าถึงได้ โดยผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้เกิดรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์อย่างเป็นรูปธรรม การพัฒนาช่องทางใหม่ ในการให้บริการอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีความแตกต่างกันไปบ้าง แต่มักจะเน้นช่องทางที่ใช้อินเทอร์เน็ตเป็นตัวกลางในการติดต่อและให้บริการกับประชาชน ทำให้เกิดช่องทางใหม่ ๆ ให้ประชาชนสามารถเลือกใช้เพิ่มขึ้นอยู่ตลอดเวลา

ในการกิจของกรมทางหลวง สามารถนำระบบ E-Service มาประกอบการดำเนินงานทั้งในด้านการดำเนินงานสำรวจและออกแบบ งานก่อสร้าง งานบำรุงรักษาทางหลวง งานอำนวยความสะดวกงานทาง และงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วม บนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ ยกตัวอย่างระบบ E-Service

ในการกิจของกรมทางหลวง ได้แก่

- ระบบบริการขออนุญาตกระทำการใด ๆ ในเขตทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย
- ระบบบริหารจัดการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยสำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- ระบบบริการการวิเคราะห์และทดสอบวัสดุ โดยสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
- ระบบขออนุญาตเดินรถพิเศษเพื่อควบคุมการเดินรถที่มีขนาดใหญ่พิเศษ โดยสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ
- ระบบสารสนเทศเพื่อการลงทะเบียนผู้รับจ้าง โดยสำนักมาตรฐานและประเมินผล



เป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570

นำระบบ E-Service มาใช้ในการกิจของกรมทางหลวง เพื่ออำนวยความสะดวกงานบริการประชาชนและผู้ใช้ทาง โดยสามารถดำเนินการสำเร็จอย่างน้อย 5 ระบบ



จากเป้าหมายและทิศทางการดำเนินงานจำนวน 14 ภารกิจ ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น สามารถกำหนดเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในช่วง 5 ปี ข้างหน้า (พ.ศ. 2566 - 2570) ให้มีความชัดเจน โดยพิจารณาตามแผนการพัฒนาของกรมทางหลวง ประกอบด้วย แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)

แผนพัฒนาทางเลี้ยวเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองทั่วประเทศและข้อมูลของสำนักต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 เป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			
โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ	ปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2565	เป้าหมายการพัฒนาเพิ่มเติม ในระยะ 5 ปีข้างหน้า	เป้าหมาย ปี พ.ศ. 2570
1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง			
• เส้นทาง (จำนวน)	2	5	7
• ระยะทาง (กิโลเมตร)	260	464	724
• ที่พักริมทางบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง (แห่ง)	3	14	17
2) ทางเลี้ยวเมือง			
• แห่ง (จำนวน)	50	39	89
• ระยะทาง (กิโลเมตร)	984	700	1,684
3) จุดพักรถบรรทุก (จำนวนแห่ง)	43	76	119
4) สถานีตรวจสอบน้ำหนัก (จำนวนแห่ง)	85	80	165
5) ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ แบบไม่มีไม้กั้น(จำนวนแห่ง)	4	35	39

ที่มา: รวบรวมข้อมูลจากสำนักแผนงาน และสำนักอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติม ดังนี้

1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และ ที่พักริมทางบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กรมทางหลวงกำหนดเป้าหมายที่จะพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพิ่มเติมอีก 5 เส้นทางภายในปี พ.ศ. 2570 เมื่อรวมกับเส้นทางปัจจุบันซึ่งเปิดให้บริการแล้ว 2 เส้นทาง รวมทั้งสิ้นเป็น 7 เส้นทาง

ขณะที่ที่พักริมทางนั้น กรมทางหลวงกำหนดเป้าหมายการพัฒนาเพิ่มเติมอีก 17 แห่งภายในปี พ.ศ. 2570 เมื่อรวมกับที่พักริมทางที่เปิดให้บริการแล้ว 3 แห่งในปัจจุบัน จะมีที่พักริมทางเพิ่มเป็น 20 แห่ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 สถานะการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและที่พักริมทางในปัจจุบันและภายในปี พ.ศ. 2570				
โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และสิ่งอำนวยความสะดวก	พ.ศ. 2565		พ.ศ. 2570	
	เปิดให้บริการ	โครงการก่อสร้าง	เปิดให้บริการ	โครงการก่อสร้าง
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง				
จำนวนเส้นทาง	2	3	7	3
ระยะทาง (กม.)	260	317	724	103
- M7 กรุงเทพฯ - มาบตาพุด - M9 บางปะอิน - บางขุนเทียน - M6 บางปะอิน - นครราชสีมา - M81 บางใหญ่ - กาญจนบุรี - M82 บางขุนเทียน - บ้านแพ้ว - M8 นครปฐม - ชะอำ - M9 บางขุนเทียน - บางบัวทอง - M5 รังสิต - บางปะอิน - M81 นครปฐม - ปากท่อ	181 79	196 96 25	181 79 196 96 25 109 38	22 63
ที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง				
จำนวนแห่ง	3		17	20
- M6 สถานที่พักริมทางหลวง (Rest Stop) - M6 สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) - M6 ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) - M7 สถานที่พักริมทางหลวง (Rest Stop) - M7 สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) - M7 ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) - M81 สถานที่พักริมทางหลวง (Rest Stop) - M81 สถานที่บริการทางหลวง (Service Area)	2 1	1 1 1	1 1 1 7 3 1 1 2	

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจากกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (<http://www.doh-motorway.com/>)

2) ทางเลี้ยวเมือง

กรมทางหลวงกำหนดเป้าหมายการพัฒนาทางเลี้ยวเมืองไว้ที่จำนวน 32 แห่ง คิดเป็นระยะทางรวมเท่ากับ 566 กิโลเมตร ภายในปี พ.ศ. 2570

โดยเป็นทางเลี้ยวเมืองที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด (14 แห่ง) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 แผนงานทางเลี้ยวเมืองภายในปี พ.ศ. 2570		
สถานะของการดำเนินโครงการจำแนกตามภาค	จำนวนแห่ง	ระยะทาง (กม.)
ภาคเหนือ	8	100
• ได้รับบอกรูปแบบหรืออยู่ระหว่างออกแบบ	5	67
• ออกแบบแล้วเสร็จ ยังไม่ได้ดำเนินการเวนคืน	-	-
• อยู่ระหว่างดำเนินการเวนคืน	3	33
ภาคกลาง	4	117
• ได้รับบอกรูปแบบหรืออยู่ระหว่างออกแบบ	1	19
• ออกแบบแล้วเสร็จ ยังไม่ได้ดำเนินการเวนคืน	-	-
• อยู่ระหว่างดำเนินการเวนคืน	3	98
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4	255
• ได้รับบอกรูปแบบหรืออยู่ระหว่างออกแบบ	8	112
• ออกแบบแล้วเสร็จ ยังไม่ได้ดำเนินการเวนคืน	5	104
• อยู่ระหว่างดำเนินการเวนคืน	1	9
ภาคใต้	6	123
• ได้รับบอกรูปแบบหรืออยู่ระหว่างออกแบบ	4	75
• ออกแบบแล้วเสร็จ ยังไม่ได้ดำเนินการเวนคืน	1	28
• อยู่ระหว่างดำเนินการเวนคืน	1	20
รวม	32	566

ที่มา : รายงานแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองทั่วประเทศ มีนาคม พ.ศ. 2565
ของสำนักแผนงาน กรมทางหลวง

3) จุดพักรถบรรทุก

กรมทางหลวงกำหนดเป้าหมายที่จะพัฒนาจุดพักรถบรรทุกเพิ่มเติมอีกจำนวน 88 แห่งภายในปี พ.ศ. 2570 เมื่อรวมกับจุดพักรถบรรทุกที่เปิดใช้งานในปัจจุบันแล้วจำนวน 65 แห่ง จะทำให้กรมทางหลวงมีจุดพักรถบรรทุกทั่วประเทศเพิ่มเป็น 153 แห่ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 แผนการก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุกภายในปี พ.ศ. 2570					
จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Stop)	ปี พ.ศ. 2565	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ ก่อสร้าง	ได้รับประมาณ ปี พ.ศ. 2566	ขอตั้งงบประมาณ ปี พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2570
จำนวนเส้นทาง	65	26	25	37	153
• ขนาดเล็ก	12	5	10	1	28
• ขนาดกลาง	39	4	12	28	83
• ขนาดใหญ่	5	-	-	-	5
• ขนาดใหญ่ พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	9	17	3	8	37

ที่มา: - ข้อมูลจุดพักรถบรรทุกขนาดเล็ก ขนาดกลาง อ้างอิงข้อมูลจากสำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง
- ข้อมูลจุดพักรถบรรทุกขนาดใหญ่ จุดพักรถบรรทุกขนาดใหญ่พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนัก อ้างอิงข้อมูลจากสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง

4) สถานีตรวจสอบน้ำหนัก

กรมทางหลวงกำหนดเป้าหมายที่จะพัฒนาสถานีตรวจสอบน้ำหนักเพิ่มเติมอีกจำนวน 80 แห่งภายในปี พ.ศ. 2570 เมื่อรวมกับสถานีตรวจสอบน้ำหนักที่เปิดใช้งานในปัจจุบันแล้วจำนวน 85 แห่ง จะทำให้กรมทางหลวงมีสถานีตรวจสอบน้ำหนักทั่วประเทศเพิ่มเป็น 165 แห่ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 แผนการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก			
สถานีตรวจสอบน้ำหนัก (Weigh Station)	พ.ศ. 2565	โครงการก่อสร้าง ปี พ.ศ. 2566 - 2570	พ.ศ. 2570
จำนวนแห่ง	85	80	165
• จุดจอดตรวจสอบและควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ	0	14	14
• สถานีตรวจสอบน้ำหนักลูกข่าย (Virtual Weigh Station)	33	20	53
• สถานีตรวจสอบน้ำหนักชนิด WIM)	26	22	48
• สถานีตรวจสอบน้ำหนักย่อยสำหรับ Spot Check	26	19	45
• สถานีตรวจสอบน้ำหนักชนิด BWIM	0	5	5

ที่มา: สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ (ข้อมูล ณ วันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2565)

5) ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น

ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้ติดตั้งระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (Multi-Lane Free Flow : M-Flow) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (M9) จำนวน 4 ด่าน ได้แก่ ด่านทับช้าง 1 ด่านทับช้าง 2 ด่านธัญบุรี 1 และด่านธัญบุรี 2 ขณะที่กรมทางหลวงอยู่ในระหว่างการเร่งติดตั้งระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กรุงเทพฯ - มาบตาพุด (M7) ให้ครอบคลุมตลอดเส้นทาง โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2566 นอกจากนี้ กรมทางหลวงมีแผนเปิดให้บริการทางหลวงพิเศษ

เพิ่มเติมอีก 3 เส้นทาง ภายในปี พ.ศ. 2570 ได้แก่ M6 M81 และ M82 โดยมีนโยบายติดตั้งระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายใหม่ทุกเส้นทาง ซึ่งจะทำให้กรมทางหลวงสามารถติดตั้งระบบ M-Flow ได้เพิ่มขึ้นอีก 35 ด่านภายในปี พ.ศ. 2570 แสดงดังเป้าหมายการพัฒนาในตารางที่ 9 เพื่อให้การสัญจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีความสะดวกรวดเร็ว และลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ตารางที่ 9 สถานะการติดตั้งระบบ M Flow ในปัจจุบันและเป้าหมายภายในปี พ.ศ. 2570 แยกตามสายทาง			
โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ	ปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2565	เป้าหมายการพัฒนาเพิ่มเติม ในระยะ 5 ปีข้างหน้า	เป้าหมาย ปี พ.ศ. 2570
• ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (จำนวนด่าน)	4	35	39
M7 กรุงเทพฯ - มาบตาพุด	-	12	
M6 บางปะอิน - นครราชสีมา	-	9	
M81 บางใหญ่ - กาญจนบุรี	-	8	
M82 บางขุนเทียน - บ้านแพ้ว	-	6	

ขณะที่การพัฒนาโครงข่ายตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)¹ ที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรอยู่ในระหว่างการดำเนินการศึกษา (ณ เดือนมีนาคม พ.ศ. 2566) ที่มีความเกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง ประกอบด้วย

1) โครงการขยายช่องจราจร

ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้ระบุให้มีการก่อสร้างโครงการก่อสร้างถนนเป็น 4 ช่องจราจรบนทางสายหลักให้ครบถ้วน เช่น ทางหลวงหมายเลข 12 แม่สอด - มุกดาหาร เป็นต้น

2) โครงการสร้างทางเชื่อม (Missing Link)

การพัฒนาสร้างทางเชื่อมต่อกันภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) ประกอบด้วย โครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตสาหกรรมและทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (งบประมาณปี พ.ศ. 2561 - 2565) และเสนอให้มีการก่อสร้างทางหลวงที่ยังขาดการเชื่อมต่อ (Missing link) จำนวน 7 จุดเพื่อเชื่อมพื้นที่เศรษฐกิจ

ภาคเหนือ เส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดแพร่ - พะเยา เพื่อเชื่อมโยงทางสายหลักเข้าสู่พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของในอนาคต

¹: อ้างอิงจากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



ภาคกลาง เส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดสมุทรปราการ - ฉะเชิงเทรา บริเวณนิคมอุตสาหกรรมบางพลี เพื่อให้เชื่อมต่อเข้าสู่สายกาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน) - สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ) (MR6)

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนบน) เส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดขอนแก่น - หนองบัวลำภู - อุดรธานี เพื่อเชื่อมเส้นทางสายหลักเข้าสู่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี และนิคมอุตสาหกรรมหนองคาย เส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดมหาสารคาม - กาฬสินธุ์ เพื่อให้โครงข่ายเชื่อมโยงทางสายหลักเข้าสู่พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมในอนาคต

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนล่าง) เส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดนครราชสีมา - ชัยภูมิ - ขอนแก่น เพื่อเชื่อมโยงกับเส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดขอนแก่น - หนองบัวลำภู - อุดรธานี

ภาคใต้ เส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดสุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช โดยพัฒนา 2 จุด เพื่อเชื่อมโครงข่ายเข้าสู่สายเชียงราย - นราธิวาส (MR1) และเพื่อเชื่อมโครงข่ายเข้าสู่ Land bridge ท่าเรือชุมพร - ท่าเรือระนอง

3) โครงการเชื่อมโยงระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

สำหรับโครงการเชื่อมโยงระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) จะมุ่งเน้นไปที่การเชื่อมโยงกับการขนส่งทางเรือ ซึ่งประกอบด้วย โครงการเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ - ทางพิเศษบูรพาวิถี (Express Way Ramp) (ท่าเรือแหลมฉบัง) และโครงการ Land Bridge ท่าเรือชุมพร - ท่าเรือระนอง ซึ่งโครงการนี้จะเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาตามเส้นทางยุทธศาสตร์

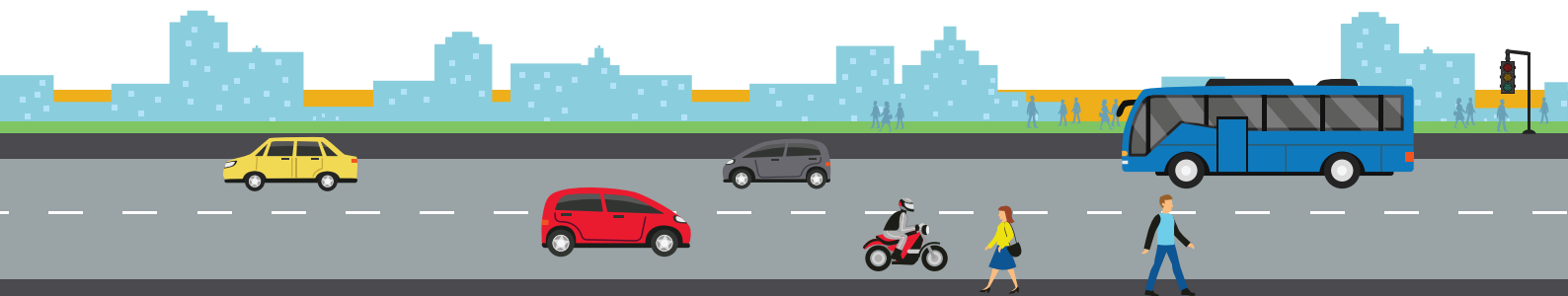
นโยบาย

และทิศทางการดำเนินงาน

ของกรมทางหลวง

ระยะ 5 ปี





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