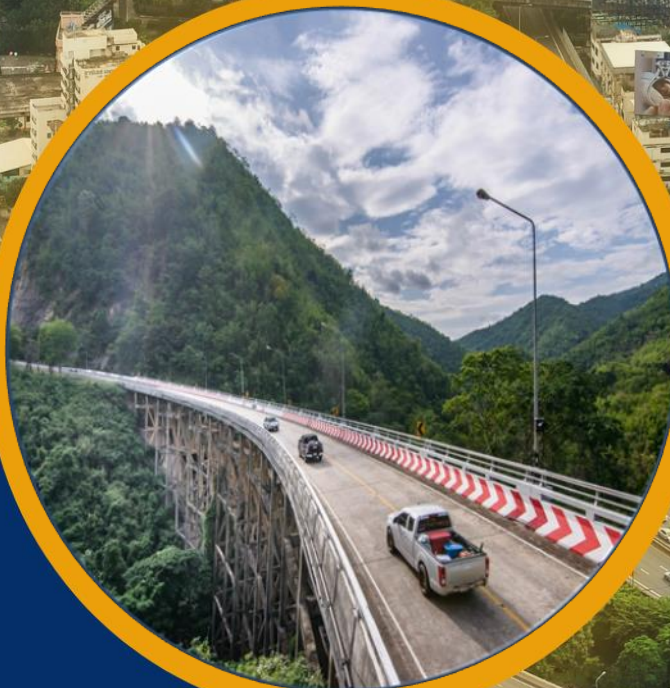
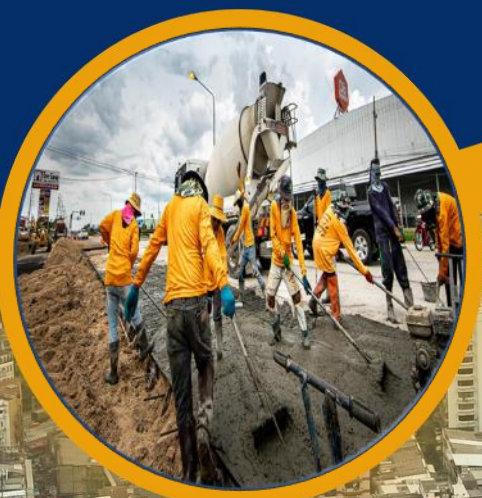


แผนปฏิบัติการราชการรายปี ของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๗



สำนักแผนงาน
กรมทางหลวง

ตุลาคม ๒๕๖๖

คำนำ

แผนปฏิบัติราชการรายปีของกรมทางหลวง จัดทำขึ้นเพื่อให้ผู้บริหารใช้เป็นคู่มือในการกำกับ ติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ โดยสำนักแผนงาน ได้รวบรวมรายละเอียดข้อมูล ทั้งจากคำแนะนำของผู้บริหาร หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้รับความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบโครงการ เพื่อดำเนินการจัดทำเอกสารแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมให้เป็นไปตามรูปแบบ และแนวทางที่กำหนด ทั้งนี้ การจัดทำแผนปฏิบัติราชการฯ เป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ มาตรา ๙ ที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐต้องจัดให้มีข้อมูลข่าวสารของราชการ ไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจดูได้

แผนปฏิบัติราชการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ของกรมทางหลวงฉบับนี้ ประกอบไปด้วยรายละเอียด ความสอดคล้องของแผนทั้ง ๓ ระดับ ตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติราชการทั้ง ๕ ประเด็นยุทธศาสตร์ และรายละเอียดของแผนปฏิบัติราชการที่ต้องดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติราชการ ของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

สำนักแผนงาน หวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนปฏิบัติราชการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าหน้าที่ ในสังกัดของกรมทางหลวง และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ หากมีข้อบกพร่องประการใด ขอน้อมรับและจะนำ ข้อเสนอแนะมาปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้นในปีต่อไป

สำนักแผนงาน กรมทางหลวง
ตุลาคม ๒๕๖๖



สารบัญ

หน้า

คำนำ	ก
สารบัญ	ข
ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร	๑
ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ	๓
๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)	๓
๒.๒ แผนระดับที่ ๒	๔
๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	๔
๒.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) (ฉบับประกาศราชกิจจานุเบกษา)	๕
๒.๒.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๖
๒.๓ นโยบายรัฐบาล	๗
๒.๔ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๘
ส่วนที่ ๓ สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการรายปีของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๗	๙
๓.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗	๙
๓.๒ สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗	๙
๓.๒.๑ วัตถุประสงค์	๙
๓.๒.๒ ภาพรวม	๙
๓.๒.๓ เป้าหมายและตัวชี้วัด	๑๑
๓.๒.๔ โครงการสำคัญ (โครงการใหม่ที่ได้รับงบประมาณปี ๒๕๖๗)	๑๓



แผนปฏิบัติการรายปีของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๗

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้หน่วยงานของรัฐปรับปรุงแผนระดับ ๓ ประกอบกับพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๑๖ ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติการของส่วนราชการ โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการ ๕ ปี ซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภาและแผนอื่น ๆ โดยระบุสาระสำคัญเกี่ยวกับนโยบายการปฏิบัติการของส่วนราชการ เป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ของงาน

กรมทางหลวงมีภารกิจหลักในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับต่างประเทศ ตลอดจนงานควบคุมทางหลวงในความรับผิดชอบ เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ

เพื่อให้การปฏิบัติงานของหน่วยงานมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามบทบาทหน้าที่และภารกิจหลักที่ได้กำหนดไว้ กรมทางหลวงจึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการรายปีของกรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๖๗) บนพื้นฐานของแผนปฏิบัติการกรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) โดยมีการทบทวนแผนงาน/โครงการ ระยะเวลาดำเนินงาน และงบประมาณให้เป็นปัจจุบัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม และนโยบายที่เกี่ยวข้อง



**ความเชื่อมโยงสนับสนุนและบูรณาการระหว่างแผนระดับที่ 1 (ยุทธศาสตร์ชาติ) ระดับที่ 2 และ 3
กับแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง พ.ศ.2566-2570**

แผนระดับที่ 1	ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี			
	ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน			
แผนระดับที่ 2	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนการปฏิรูปประเทศ	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	
	ประเด็น (7) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ประเด็น (5) การท่องเที่ยว ประเด็น (9) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ประเด็น (20) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ	แผนการปฏิรูปประเทศ ด้านเศรษฐกิจ	หมายเหตุที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค หมายเหตุที่ 1 ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง หมายเหตุที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน หมายเหตุที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน	
แผนระดับที่ 3	แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570			
	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก			
	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)	แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ.2566-2570)	(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ.2566-2570)	
	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการภาคคมนาคมขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาบุคลากร ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีนวัตกรรมมาพัฒนาระบบขนส่ง	ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง	
	แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง พ.ศ. 2566-2570			
	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ 3 : เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวง และพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง	ยุทธศาสตร์ที่ 4 : สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล
หมายเหตุ : อักษรสีน้ำเงิน หมายถึง นโยบายที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรง (DIRECT STRATEGY)			อักษรสีเขียว หมายถึง นโยบายที่มีความเกี่ยวข้องโดยอ้อม (INDIRECT STRATEGY)	

ความสอดคล้องหลักของแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมทางหลวง



ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

กรมทางหลวง ได้จัดทำแผนปฏิบัติการรายปีของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๗ ให้สอดคล้องและตอบสนองกับแนวโน้มทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สถานการณ์การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง ภารกิจของกรมทางหลวงในปัจจุบัน ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมทางหลวง และสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง

นอกจากนี้ การจัดทำแผนปฏิบัติการรายปีของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๗ ยังยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้องในการจัดทำ ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก)

(๑) เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๒.๒ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

๔.๔.๑ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ

๔.๔.๒ สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

๔.๔.๓ เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการรายปีของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๗ มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว รวมถึงการสนับสนุนการสร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ การเพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ ดังนี้

- การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้นผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น

- เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- พัฒนาและแก้ไขสมรรถนะของโครงข่ายระบบทางหลวง ให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง

- พัฒนาประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายทางหลวงกับการเดินทางขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

- การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนผ่านการเชื่อมโยงกับทางหลวงต่าง ๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีศักยภาพ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึงพื้นที่ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ด่านและการค้าชายแดน และความมั่นคงของชาติ



๒.๒ แผนระดับที่ ๒

๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๑) ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (หลัก)

(๑.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

● เป้าหมาย : ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ไม่เกินอันดับที่ ๓๘

● การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการรายปีของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๗ มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้นผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น

- เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- พัฒนาและแก้ไขสมรรถนะของโครงข่ายระบบทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง

- พัฒนาประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายทางหลวงกับการเดินทางขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

(๑.๒) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

● แนวทางการพัฒนา : การขนส่งทางถนน

● เป้าหมายของแผนย่อย : ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	ไม่น้อยกว่า ๒๕ อันดับแรก หรือคะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐

● เป้าหมายของแผนย่อย : ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่า ร้อยละ ๑๑



- เป้าหมายของแผนแม่บทย่อย : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน)	ไม่เกิน ๑๒ คน ต่อประชากร ๑ แสนคน

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการรายปีของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๗ มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย และการลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ผ่านการยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมโยงกับทางหลวงต่าง ๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีศักยภาพ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึงพื้นที่ รวมถึงด้านประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง

ตารางที่ ๑ ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายของแผนย่อย และห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ที่เกี่ยวข้องกับแผนแม่บทประเด็นที่ ๗

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	องค์ประกอบ ของ FVCT ที่เกี่ยวข้อง
๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	<u>หน่วยงานสนับสนุน</u> Vo๒ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เครือข่ายโลจิสติกส์ตามแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ และการอำนวยความสะดวก
๒. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	ไม่น้อยกว่า ๒๕ อันดับแรก หรือคะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	<u>หน่วยงานสนับสนุน</u> Vo๑ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก
๓. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน)	ไม่เกิน ๑๒ คน ต่อประชากร ๑ แสนคน	<u>หน่วยงานสนับสนุน</u> Vo๒ ถนน/ยานพาหนะ

๒.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) (ฉบับประกาศราชกิจจานุเบกษา)

แผนการปฏิรูปประเทศ (๕) ด้านเศรษฐกิจ (หลัก)

(๑) การปฏิรูปด้านที่ ๑ การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ประเด็นย่อย ๑.๒ การรวมกลุ่มในภูมิภาค ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศและภูมิภาค

(๒) กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาคของประเทศไทย ประเด็นที่ ๑ พัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity)

(๓) เป้าหมาย ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาค

จากการพิจารณาความเชื่อมโยงระหว่างแผนการปฏิรูปประเทศ (ประเด็น (๕) ด้านเศรษฐกิจ) และแผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) พบว่า การดำเนินงานของกรมทางหลวงมีประเด็นการพัฒนาที่ครอบคลุมและสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศ (ด้านเศรษฐกิจ)



ทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเชื่อมโยงอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยเร่งรัดการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาการเชื่อมโยงทางถนนที่เชื่อมโยงทางหลัก (Last-Mile Roads) สู่พื้นที่คลัสเตอร์ และอุตสาหกรรมสำคัญ อีกทั้งยังครอบคลุมในประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคที่เอื้อต่อการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภูมิภาค กล่าวคือ สนับสนุนและวางแผนการสร้าง Infrastructure Network ของภูมิภาคในลักษณะที่เป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่าย

๒.๒.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

๑) วัตถุประสงค์

พลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน”

๒) เป้าหมายรวม

- เป้าหมายหลักที่ ๑ การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม (พัฒนาระบบนิเวศที่ส่งเสริมการค้าการลงทุนและนวัตกรรม)

- เป้าหมายหลักที่ ๕ การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ (มุ่งสร้างความพร้อมในการรับมือและแสวงหาโอกาสจากการเป็นสังคมสูงวัยและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกลไกทางสถาบันที่เอื้อต่อการเปลี่ยนแปลงสู่ดิจิทัล)

๓) หมายความว่า ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค (หลัก)

(๓.๑) เป้าหมายระดับหมวดหมู่

เป้าหมายที่ ๓ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

(๓.๒) ตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดที่ ๑ ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ ๒๕ หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐

ตัวชี้วัดที่ ๒ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ ๑๑

(๓.๓) แนวทางการพัฒนา

กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค

- กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๑ ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาปัจจัยสนับสนุนเพื่อสนับสนุนพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต

- กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๒ พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อตั้งแต่ระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๓ สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น

ในประเด็นความเชื่อมโยงระหว่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ และ แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) พบว่า การดำเนินงานของกรมทางหลวง มีประเด็นการพัฒนาที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ โดยมีความเชื่อมโยงโดยตรงกับ**หมวดหมู่ที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค**จากการพัฒนาโครงข่ายทางถนนเพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่เมือง เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจชายแดน รวมทั้งการเชื่อมโยงโครงข่ายทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้านรองรับ การเป็น ศูนย์กลางการค้าและการขนส่งของภูมิภาค การพัฒนาที่ครอบคลุมในเรื่องการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบความปลอดภัย และการแก้ปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง

๒.๓ นโยบายรัฐบาล

คณะรัฐมนตรี โดยนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ได้แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๖ โดยมีนโยบายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง สรุปได้ ดังนี้

- การผลักดันการพัฒนาการบริหารจัดการทุกขั้นตอนการบริการที่เป็นประตูสู่ประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงระบบคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ
- การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภาคประชาชน สินค้า และบริการด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรม เหมาะสมกับค่าครองชีพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน เปิดประตูค้าขายและเปิดโอกาสของประเทศไทยให้เพิ่มขึ้น เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าและบริการรูปแบบใหม่ของโลก
- การพัฒนาต่อยอดเขตเศรษฐกิจพิเศษและระเบียงเศรษฐกิจทั้ง ๔ ภาค ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ตลอดจนการพัฒนาพื้นที่และเมืองให้เป็นไปตามผังเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน เพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค
- การใช้การทูตเศรษฐกิจเชิงรุกเพื่อเปิดประตูการค้าสู่ตลาดใหม่ๆ ให้สินค้าและบริการของประเทศไทย รัฐบาลจะส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ อาทิ การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล อุตสาหกรรม เทคโนโลยีขั้นสูง อุตสาหกรรมสีเขียว และอุตสาหกรรมความมั่นคงของประเทศ รวมทั้งการวิจัยพัฒนา เทคโนโลยีและนวัตกรรมในประเทศ
- การแก้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นวาระแห่งชาติ โดยเฉพาะเรื่องฝุ่นควัน PM ๒.๕ สานต่อนโยบาย Carbon Neutrality เพื่อให้ประเทศไทยเป็นผู้นำของอาเซียนในด้านการลดการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ
- การลดความเหลื่อมล้ำในสังคมไทย การส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคน อาทิ ความปลอดภัยทางถนน การลดอัตราการเจ็บป่วยและการเสียชีวิตก่อนวัยอันควร การสร้างการแข่งขันที่เป็นธรรม
- การดำเนินงานให้ประสบผลสำเร็จและเกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว โดยอยู่บนพื้นฐานของ ความถูกต้อง โปร่งใสและตรวจสอบได้ สอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง และให้ความสำคัญกับ กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

๒.๔ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

- แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)
- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)
- (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
- แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)



ส่วนที่ ๓ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการรายปีของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๗

๓.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการกิจและบทบาทในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนงานควบคุมและดูแลรักษาทางหลวงในความรับผิดชอบ เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งกรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปลี่ยนแปลงทั้งจากภายในและภายนอก รวมถึงการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางการขับเคลื่อนประเทศ ทั้งนี้ จากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ มีการจำแนกแผนเป็น ๓ ระดับ ประกอบด้วย แผนระดับที่ ๑ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เป็นเป้าหมายใหญ่ในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล ซึ่งใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันไปสู่เป้าหมายร่วมกัน และเป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ปี ๒๕๖๐ ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” แผนระดับที่ ๒ ได้แก่ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายและแผนระดับชาติ ว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ และแผนระดับที่ ๓ ได้แก่ แผนปฏิบัติการที่มีความชัดเจนตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน และสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ ซึ่งทุกหน่วยงานจะต้องจัดทำแผนปฏิบัติการของตนเอง

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นในจัดทำจัดทำแผนปฏิบัติการรายปีของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๗ อย่างเป็นระบบ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และให้เกิดความต่อเนื่องในการกำกับ ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกปี

๓.๒ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗

๓.๒.๑ วัตถุประสงค์

(๑) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการรายปีของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๗ ให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ ของ สศช. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) ของกระทรวงคมนาคม แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกระทรวงคมนาคม (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกระทรวงคมนาคม และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) เพื่อให้แผนปฏิบัติการรายปีของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๗ เป็นแนวทางในการดำเนินงานของกรมทางหลวง สามารถบูรณาการแผนการดำเนินงานระดับประเทศร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกกรมทางหลวง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๒.๒ ภาพรวม

๑) วิสัยทัศน์กรมทางหลวง

“มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย ตามมาตรฐานลำดับขั้นทางหลวง ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม”

ครอบคลุมประเด็น ดังนี้

(๑) ประเด็นเชิงกระบวนการ มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ตามมาตรฐานลำดับขั้นทางหลวง

(๒) ประเด็นเชิงผลผลิตและผลลัพธ์ สนับสนุนการพัฒนาประเทศโดยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่ “สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเพิ่มโอกาสทางสังคมแก่คนทุกกลุ่ม”



๒) พันธกิจกรมทางหลวง

- (๑) พัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network) ที่เชื่อมโยง Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) ที่สมบูรณ์ และคล่องตัว (Mobility) เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
- (๒) บำรุงรักษา ยกระดับความปลอดภัย และบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ให้ได้ตามมาตรฐานคุณภาพ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่อง
- (๓) บริหารจัดการองค์กรที่มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง ให้มีความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

๓) ค่านิยมกรมทางหลวง

“HIGHWAYS”

“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ รับผิดชอบต่อพันธกิจ เกษะติดการให้บริการ ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว”

<u>H</u> igh performance	:	สร้างสรรค์ผลงาน
<u>I</u> ntelligent technology	:	ผสานเทคโนโลยี
<u>G</u> ood knowledge	:	ด้วยความรู้ที่เหมาะสม
<u>H</u> onesty	:	ซื่อสัตย์
<u>W</u> ork smart	:	ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ
<u>A</u> ccountability	:	รับผิดชอบต่อพันธกิจ
<u>Y</u> ear-round commitment	:	เกษะติดการให้บริการ
<u>S</u> ynergy	:	ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว

๔) วัฒนธรรมกรมทางหลวง

“DOH”

- ๑) Deliver Good Service to People
: มุ่งให้เกิดการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน
- ๒) Obligate Governance and Sustainability
: ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและความยั่งยืน
- ๓) Hold Accountability for Interests of Nation and People
: คงไว้ซึ่งความรับผิดชอบต่อผลประโยชน์ของชาติและประชาชน



๓.๒.๓ เป้าหมายและตัวชี้วัด

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

(๑) เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

(๒) ตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)

๑.๑) จำนวน Missing Link เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวง

๑.๒) เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : โครงการ)

๑.๓) จำนวนและระยะทางของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง และทางพิเศษระหว่างเมือง เพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน (หน่วย : โครงการ, กิโลเมตร, แห่ง)

๑.๔) จำนวนพื้นที่ชุมชน พื้นที่เกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม (หน่วย : แห่ง)

๑.๕) จำนวนหน่วยงานที่ได้รับการพัฒนาหรือปรับปรุงให้สอดคล้องตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) (หน่วย : หน่วยงาน)

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)

๑.๑) ความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (หน่วย : ร้อยละ)

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

(๑) เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ

(๒) ตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)

๒.๑) ระยะทางของทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการ (หน่วย : กิโลเมตร)

๒.๒) จำนวนสะพานที่ได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการ (หน่วย : สะพาน)

๒.๓) ร้อยละของการตอบสนองต่ออุบัติเหตุได้ภายในเวลาที่กำหนดในโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (หน่วย : ร้อยละ)

๒.๔) ร้อยละของการเข้าถึงพื้นที่ที่เกิดภัยพิบัติได้ภายในเวลาที่กำหนดในโครงข่ายทางหลวง (หน่วย : ร้อยละ)

๒.๕) ร้อยละของจำนวนวันที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักที่สามารถให้บริการในแต่ละปี (หน่วย : ร้อยละ)

๒.๖) จำนวนระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะที่เปิดให้บริการเพิ่มเติม และจำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสอบน้ำหนักและระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ (หน่วย : แห่ง, ล้านคัน)

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)

๒.๑) ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (หน่วย : ร้อยละ)

๒.๒) ร้อยละของสะพานที่มีสภาพการใช้งาน (Condition Rating) ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (หน่วย : ร้อยละ)

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ด้านความปลอดภัย

(๑) เป้าหมายยุทธศาสตร์ : เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง

(๒) ตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)

๓.๑) ร้อยละของจำนวนแห่งที่ได้รับการปรับปรุงการป้องกันอันตรายข้างทางหลวงที่ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี (หน่วย : ร้อยละ)

๓.๒) ร้อยละของจำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงที่ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี (หน่วย : ร้อยละ)

๓.๓) จำนวนรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการจุดจอดพักรถบรรทุก (หน่วย : คัน)

๓.๔) ร้อยละของโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงขนาดใหญ่ที่มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (RSA) ก่อนเปิดใช้งาน (หน่วย : ร้อยละ)

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)

๓.๑) ร้อยละของจำนวนบริเวณอันตราย (Black Spots) บนทางหลวงที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ)

๓.๒) ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) (หน่วย : ราย ต่อ ๑๐๐ ครั้ง)

๓.๓) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปริมาณการเดินทาง (VKT) บนโครงข่ายทางหลวง (หน่วย : ราย ต่อ ๑๐๐ ล้าน VKT)

๓.๔) ร้อยละของอัตราการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ)

๓.๕) ร้อยละของอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ)

๓.๖) จำนวนบุคลากรของกรมทางหลวงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในขณะปฏิบัติงาน (หน่วย : ราย)

๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ด้านบริหารจัดการองค์กร

(๑) เป้าหมายยุทธศาสตร์ : สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

(๒) ตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)

๔.๑) ร้อยละของความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองฝึกอบรมประจำปี (หน่วย : ร้อยละ)

๔.๒) จำนวนหน่วยงานที่มีกิจกรรมสร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีในการทำงานตามกิจกรรมที่กำหนด (หน่วย : หน่วยงาน)

๔.๓) จำนวนระบบให้บริการภาคประชาชนที่ได้รับการพัฒนาตามหลัก Digital Government Services บริการภาครัฐ (Public Services) และการบริหารจัดการรูปแบบดิจิทัล (Smart Back Office) (หน่วย : ระบบ)

๔.๔) ร้อยละความสำเร็จของบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการประเมินการอบรมด้านการจัดการเชิงพื้นที่ (Smart PR) และด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ (หน่วย : ร้อยละ)



ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)

๔.๑) ระดับความพึงพอใจในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากร (หน่วย : ร้อยละ)

๔.๒) ระดับความพร้อมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของกรมทางหลวง

(หน่วย : ร้อยละ)

๔.๓) ร้อยละความสำเร็จการบริหารจัดการต่อข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์
ในกิจกรรมดำเนินงานของกรมทางหลวง (จนได้ข้อยุติ) (หน่วย : ร้อยละ)

๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

(๑) เป้าหมายยุทธศาสตร์ : ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม มุ่งพัฒนาทางหลวง
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

(๒) ตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)

๕.๑) ผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานในกิจกรรม
ของกรมทางหลวง (หน่วย : จำนวน)

๕.๒) จำนวนสายทางที่นำแนวทางถนนสีเขียว (Green Highway) และ/
หรือถนนออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) สู่การก่อสร้างจริง (หน่วย : สายทาง)

๕.๓) จำนวนงานออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามหลักการพัฒนา
ที่ยั่งยืนที่สอดคล้องกับภูมิทัศน์สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชนที่ได้รับอนุมัติให้นำไปใช้จริง
(หน่วย : จำนวน)

ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)

๕.๑) ร้อยละความสำเร็จในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับคนทุกกลุ่ม
(หน่วย : ร้อยละ)

๓.๒.๔ โครงการสำคัญ

๑) กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน

- ทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ สาย โพนพิสัย - บึงกาฬ ตอน ปากคาด - บ.สมประสงค์
- ทางแนวใหม่ สาย ทางเลี้ยวเมืองอ่างทอง

๒) กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
ด้านตะวันตก (บางบัวทอง - บางปะอิน) ตอน บางบัวทอง - ลาดหลุมแก้ว
ในส่วนของงานโยธา

๓) กิจกรรมแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก

- ทางแนวใหม่ สาย แยกทางหลวงหมายเลข ๙ (บ.บางเตย) - บรรจบทางหลวง
หมายเลข ๓๒๑๔ (บ.พรวัว)

๔) กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ

- จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๒ ตัดทางหลวงหมายเลข ๔๑๐ (แยกตะลุมโบะ)
- จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๒ ตัดทางหลวงหมายเลข ๔๓ (แยกดอนยาง)

๕) กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒)

- ทางหลวงหมายเลข ๑๐๓ สาย อ.ร้องกวาง - อ.งาว ตอน บ.วังดิน - บ.แม่ตีบหลวง
- ทางหลวงหมายเลข ๒๑ สาย อ.หล่มเก่า - เลย์ ตอน ต.ร้องจึก - ต.สานตม
- ทางหลวงหมายเลข ๓๓ สาย อ.ปากพลี - อ.ประจันตคาม

