



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

การชี้แจงต่อคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 วุฒิสภา



ทางหลวงหมายเลข 12 สาย สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช – มุกดาหาร
อ.หนองสูง จ.มุกดาหาร

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

มิถุนายน 2568

โครงสร้างการบริหาร กรมทางหลวง



นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
อธิบดีกรมทางหลวง



นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต
รองอธิบดี ฝ่ายดำเนินงาน



นายพงษ์พันธ์ จั่นเงิน
รองอธิบดี ฝ่ายวิชาการ



นายพงศ์กร จุลละโพธิ์
รองอธิบดี ฝ่ายบริหาร



นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์
รองอธิบดี ฝ่ายบำรุงทาง



นายรณินทร์ ธีรตนพงษ์
วิศวกรใหญ่
ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง



นายสิทธิชัย บุญสะอาด
วิศวกรใหญ่
ด้านสำรวจและออกแบบ



นายชวเลิศ เลิศชนะกุล
วิศวกรใหญ่
ด้านควบคุมการก่อสร้าง



นายริติ เศรษฐมานพ
วิศวกรใหญ่
ด้านบำรุงรักษา



นายโทสินทร์ เจตียานนท์
วิศวกรใหญ่
ด้านอำนวยความสะดวก



นายอรรถสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช
วิศวกรใหญ่
ด้านวิจัยและพัฒนา

วิสัยทัศน์

“ มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการ
โครงข่ายทางหลวงที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง
ปลอดภัย ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม ”



พันธกิจ

01

พัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network) ที่**เชื่อมโยง** (Connectivity) **เข้าถึง** (Accessibility) ที่สมบูรณ์ และ**คล่องตัว** (Mobility) เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

02

บำรุงรักษา ยกระดับความปลอดภัย และบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงให้ได้ตามมาตรฐานคุณภาพ **เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่อง**

03

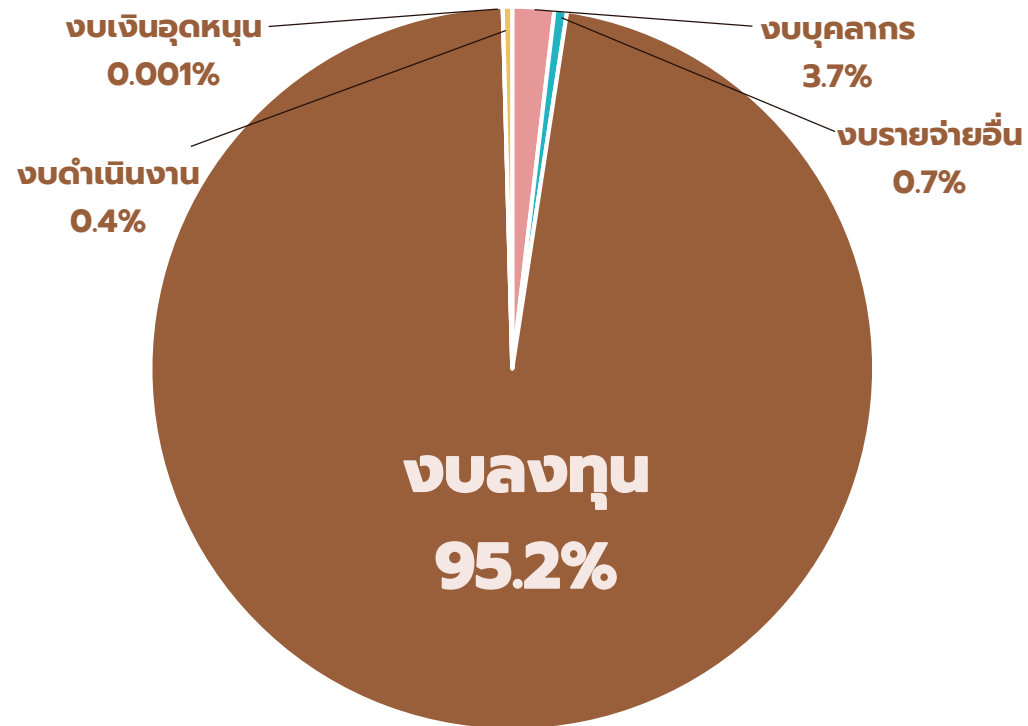
บริหารจัดการองค์การที่มุ่งสู่การเป็น**องค์กรดิจิทัล** สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง **ให้ความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม** เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ร่าง พ.ร.บ. ฉบับประมาณประจำปี พ.ศ. 2569



ร่างพ.ร.บ. งบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2569

จำนวน **131,932.2864** ลบ.



ตามมติ ครม. เห็นชอบ 1 เมษายน 2568

รายจ่ายประจำ 4.1%

5,407.1576 ลบ.

รายจ่ายลงทุน 95.9%

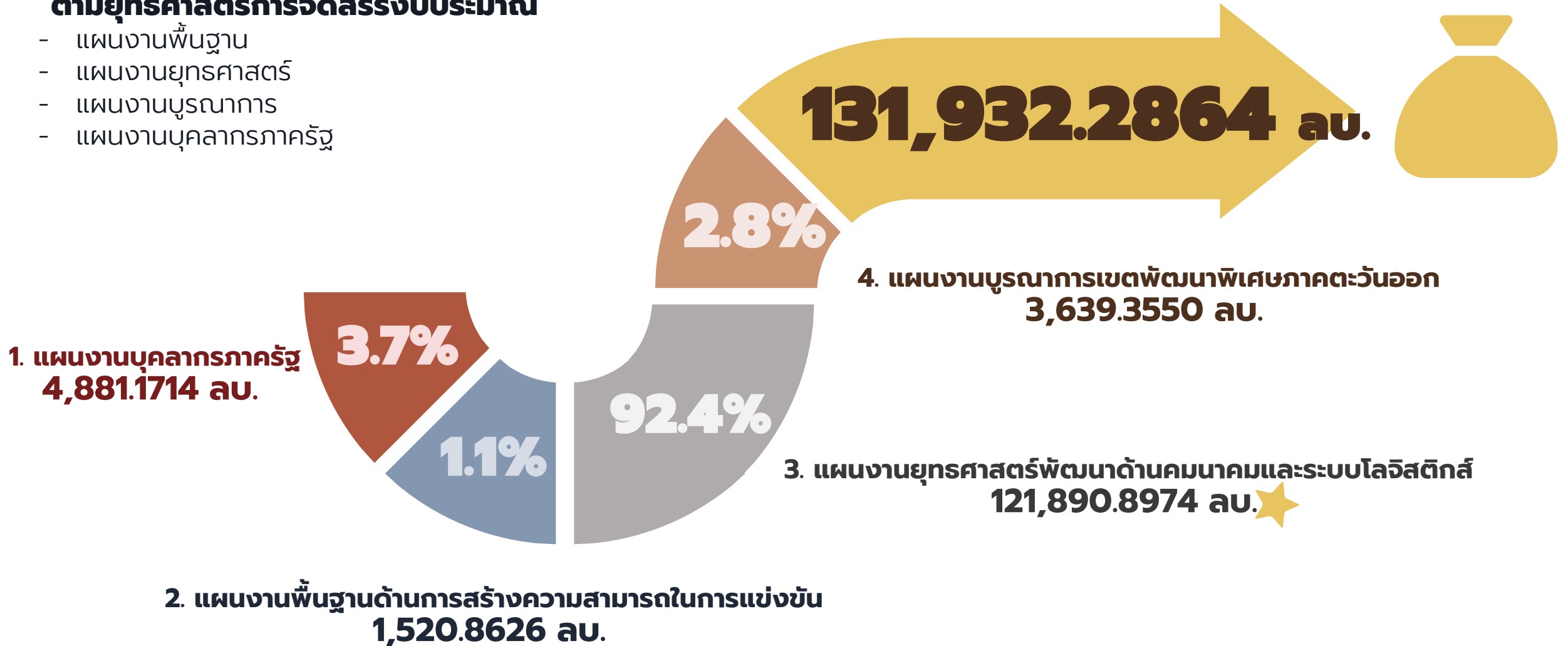
126,525.1288 ลบ.

งบบุคลากร	งบดำเนินงาน	งบลงทุน	งบเงินอุดหนุน	งบรายจ่ายอื่น
4,816.6063 ลบ. (3.7%)	589.6916 ลบ. (0.4%)	125,614.9733 ลบ. (95.2%)★	0.3626 ลบ. (0.001%)	910.6526 ลบ. (0.7%)

ร่าง พ.ร.บ. งบประมาณรายจ่ายฯ ตามโครงสร้างงบประมาณ

เชื่อมโยงข้อมูลโครงสร้างงบประมาณ ตามยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ

- แผนงานพื้นฐาน
- แผนงานยุทธศาสตร์
- แผนงานบูรณาการ
- แผนงานบุคลากรภาครัฐ



เปรียบเทียบ พ.ร.บ. 2568 และร่างพ.ร.บ. ฉบับประมาณปี 2569

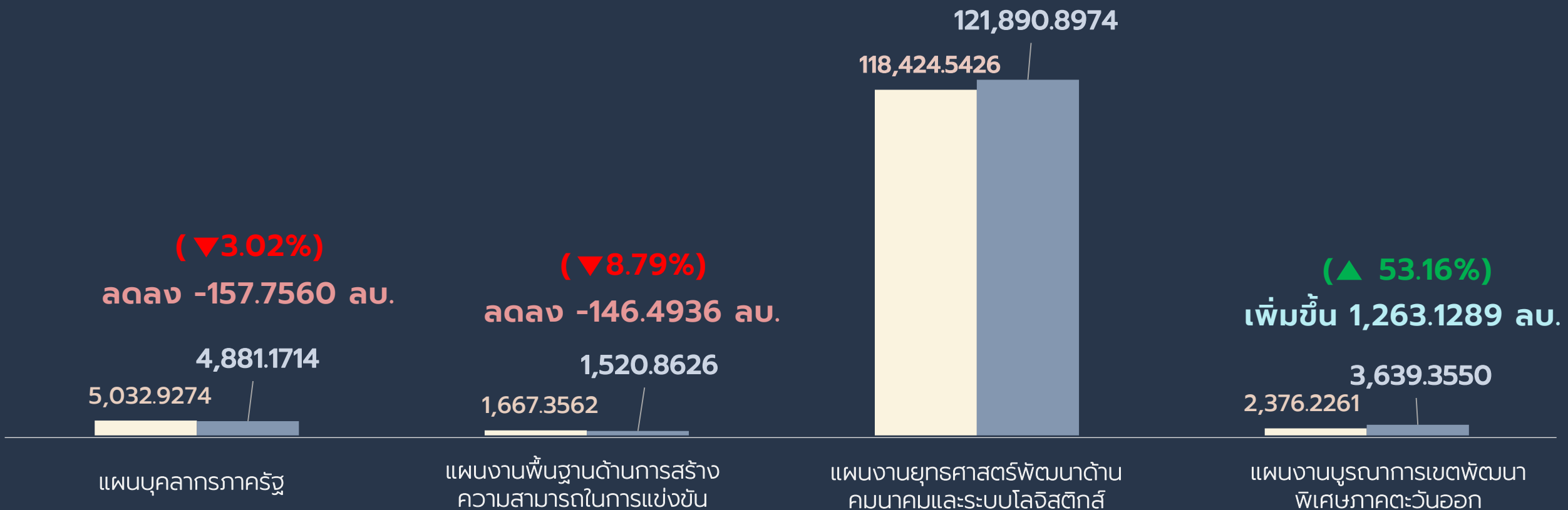
หน่วย : ล้านบาท

131,932.2864 ลบ.

เพิ่มขึ้น ▲ **3.48%**
(เทียบ พ.ร.บ. ฉบับประมาณปี 2568)

(▲ **2.93%**)
เพิ่มขึ้น 3,466.3548 ลบ.

■ 2568 ■ 2569



ร่างพ.ร.บ. งบประมาณรายจ่ายฯ ปี 2569 (รายจ่ายลงทุน)

1. โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ (43.8%)

55,360.7365 ลบ.

- ผูกพันใหม่ (11,167.2500 ลบ.)
- ผูกพันเดิม (40,161.3865 ลบ.)
- ดำเนินการเอง (4,032.1000 ลบ.)

2. งานซ่อมแซมและปรับปรุง (35.8%)

45,329.2285 ลบ.

- งานพัฒนาทางหลวง (10,358.0000 ลบ.)
- งานบำรุงรักษาทาง (34,971.2285 ลบ.)

3. งานอำนวยความสะดวก (9.3%)

11,713.3210 ลบ.

4. งานพัฒนาจุดพักรถบรรทุก (1.4%)

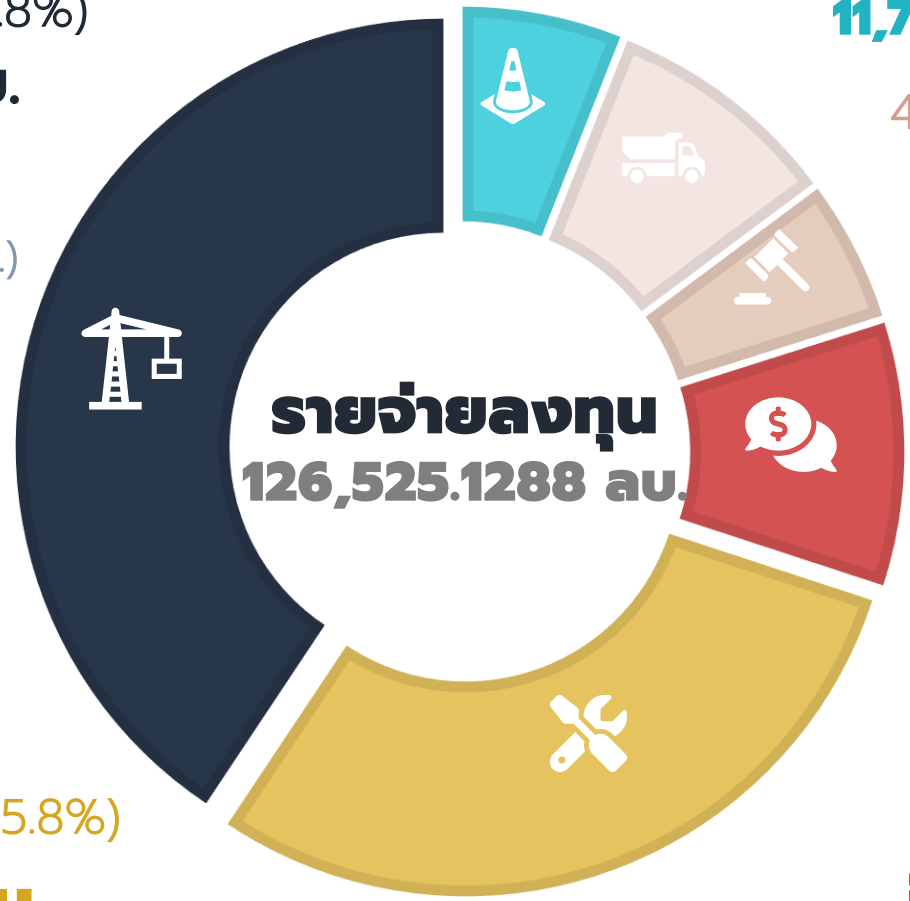
1,809.3895 ลบ.

5. งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (4.7%)

6,005.7789 ลบ.

6. งบลงทุนอื่นๆ (5.0%) **6,306.6744 ลบ.**

- ครุภัณฑ์ (523.7321 ลบ.)
- ค่าควบคุมงาน (1,237.1094 ลบ.)
- ค่าสำรวจและออกแบบ (1,421.8238 ลบ.)
- ค่าจ้างที่ปรึกษา (1,316.2883 ลบ.)
- ค่าก่อสร้างและปรับปรุงอาคาร (599.9176 ลบ.)
- งานภูมิสถาปัตย์ (438.0000 ลบ.)
- งานตรวจสอบและควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ (983.5700 ลบ.)
- อื่น ๆ (233.3407 ลบ.)



โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569



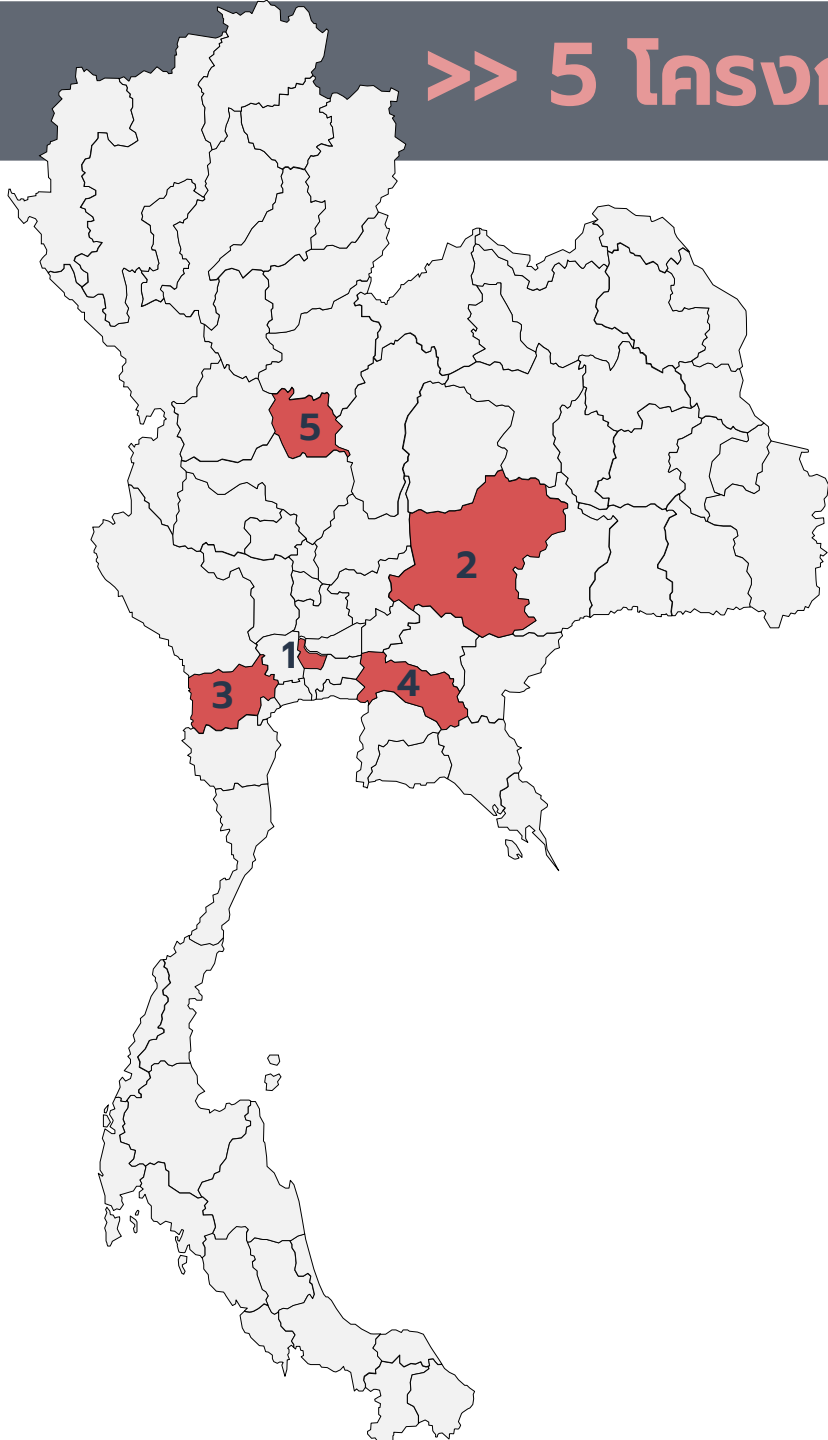
- จำนวนโครงการทั้งหมด : **83** โครงการ (**99** รายการ)
- ระยะทางรวม : **815.895** กิโลเมตร
- ค่าก่อสร้างรวม : **71,005.0000** ล้านบาท (ร่าง พ.ร.บ. ปี 69 : 11,167.2500 ล้านบาท)

ลักษณะงาน	จำนวนโครงการ	จำนวนรายการ	ระยะทางรวม	ค่าก่อสร้างรวม (ร่างพ.ร.บ. ปี 69)
1. กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อบนถนน	1 โครงการ	1 รายการ	7.885 กม.	630.0000 ลบ. (94.5000 ลบ.)
2. กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	55 โครงการ	59 รายการ	605.115 กม.	39,545.0000 ลบ. (6,364.2500 ลบ.)
3. กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ	11 โครงการ	11 รายการ	11 แห่ง	9,560.0000 ลบ. (1,434.0000 ลบ.)
4. กิจกรรมบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงเพื่อยกระดับประสิทธิภาพและความปลอดภัย	2 โครงการ	4 รายการ	21.040 กม.	3,320.0000 ลบ. (521.0000 ลบ.)
5. กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก	7 โครงการ	9 รายการ	113.670 กม.	7,890.0000 ลบ. (1,205.0000 ลบ.)
6. กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	1 โครงการ	1 รายการ	19.730 กม.	1,100.0000 ลบ. (165.0000 ลบ.)
7. กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	1 โครงการ	1 รายการ	11.000 กม.	650.0000 ลบ. (97.5000 ลบ.)
8. กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ	1 โครงการ	1 รายการ	1 แห่ง	350.0000 ลบ. (70.0000 ลบ.)
9. กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ ทกม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	1 โครงการ	1 รายการ	7.200 กม.	440.0000 ลบ. (88.0000 ลบ.)
10. กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	1 โครงการ	9 รายการ	22.800 กม.	4,900.0000 ลบ. (735.0000 ลบ.)
11. กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	2 โครงการ	2 รายการ	7.455 กม.	2,620.0000 ลบ. (393.0000 ลบ.)
รวม	83 โครงการ	99 รายการ	815.895 กม.	71,005.0000 ลบ. (11,167.2500 ลบ.)

>> 5 โครงการสำคัญ



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม



1. ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9
สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก
ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน ส่วนที่ 2 ลาดหลุมแก้ว -
บางปะอิน ในส่วนของงานโยธา จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา

วงเงิน
4,900.0 ลบ.

2. ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2
สาย นครราชสีมา - ประทาย จ.นครราชสีมา

วงเงิน
2,860.0 ลบ.

3. ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4
สาย นครปฐม - ราชบุรี ตอน บ.สระเกเทียม -
บ.หนองโพ จ.ราชบุรี

วงเงิน
2,700.0 ลบ.

4. ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง
บนทางหลวงหมายเลข 34 จ.ฉะเชิงเทรา

วงเงิน
2,000.0 ลบ.

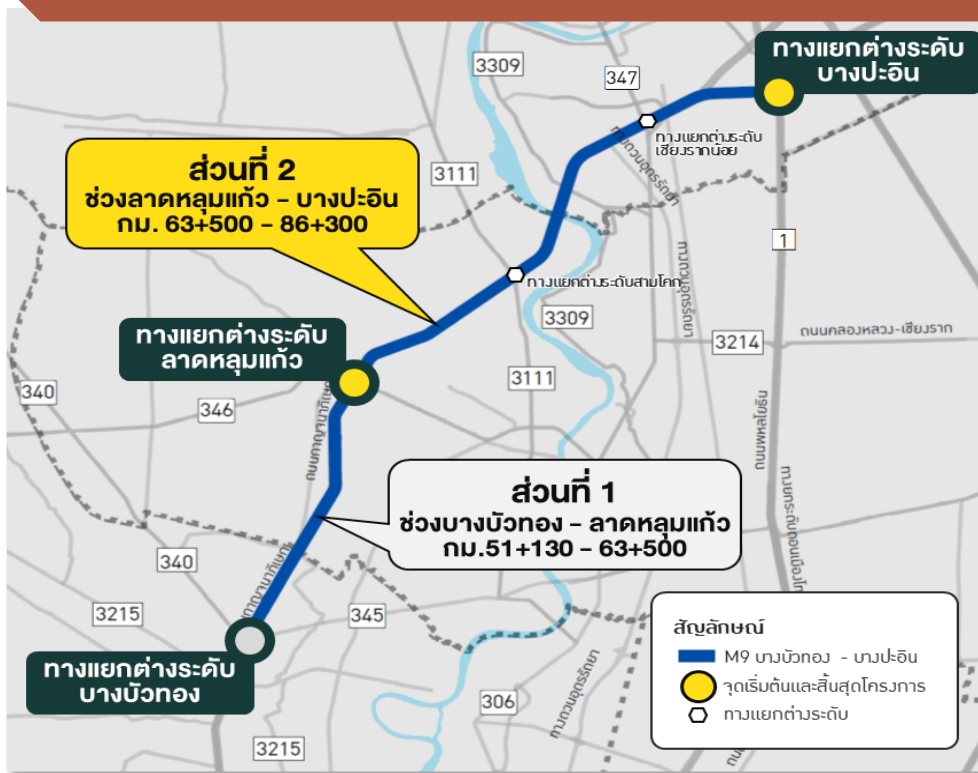
5. ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117
สายนครสวรรค์ - พิจิตร ตอน บ.พลึง -
บ.สวนเจริญ จ.พิจิตร

วงเงิน
1,300.0 ลบ.

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ช่วง บางบัวทอง - บางปะอิน
ส่วนที่ 2 ลาดหลุมแก้ว - บางปะอิน
ในส่วนของงานโยธา จ.ปทุมธานี
จ.พระนครศรีอยุธยา

แนวเส้นทางโครงการ



วงเงิน 9,800.00 ลบ.

เหตุผลความจำเป็น :

- เป็นหนึ่งในโครงการสำคัญตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง
- มีเป้าหมายหลักเพื่อแก้ไขปัญหารถติดที่หนาแน่นในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อันเป็นผลจากการขยายตัวของเศรษฐกิจและสังคมอย่างต่อเนื่อง
- เส้นทางนี้จะทำหน้าที่เป็นทางเลี่ยงพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน เชื่อมโยงกับถนนสายหลักที่มุ่งสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ
- ช่วยกระจายปริมาณการเดินทาง ลดระยะเวลาในการเดินทาง และเสริมสร้างประสิทธิภาพของโครงข่ายคมนาคมระดับประเทศให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

แหล่งเงิน: เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง 4,900 ลบ. และงบประมาณสมทบ 4,900 ลบ.

รูปแบบ : ขนาด 6 ช่องจราจร

ระยะทาง : 22.8 กิโลเมตร

AADT (ปี 67) : 76,866 คัน/วัน

ความพร้อมด้านแบบก่อสร้าง : ออกแบบแล้วเสร็จ

ความพร้อมด้านจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ไม่ต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ความพร้อมด้านรายงาน EIA : ผ่านการพิจารณาของ คชก. แล้ว



โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2

สาย นครราชสีมา - ประทาย จ.นครราชสีมา

สภาพปัจจุบัน



แนวเส้นทางโครงการ



วงเงิน 2,860.00 ลบ.

เหตุผลความจำเป็น :

- ทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เป็นเส้นทางคมนาคมหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียนสาย AH-12 ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น และมีชุมชนตั้งอยู่ใกล้แนวเขตทางเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดปัญหาการตัดกระแสรถจร อุบัติเหตุ และความล่าช้าในการเดินทาง
- เพื่อรองรับปริมาณจราจรต่อเนื่องจากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย M6(บางปะอิน-นครราชสีมา) ซึ่งจะเปิดให้บริการในปี 2569 จึงจำเป็นต้องเร่งพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว สะดวก และปลอดภัยในการเดินทาง
- พร้อมกันนี้ ยังเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับมหกรรมพืชสวนโลก ปี 2572 ซึ่งประเทศไทยจะเป็นเจ้าภาพ ณ อำเภอคง จังหวัดนครราชสีมา โดยคาดว่าจะมีผู้เข้าร่วมจำนวนมาก การพัฒนาโครงข่ายจะช่วยเสริมศักยภาพการแข่งขันของประเทศ และสนับสนุนบทบาทของไทยในฐานะศูนย์กลางคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

รูปแบบ : ควบคุมจุดกลับรถระดับพื้น, ขยายถนนจาก 4 เป็น 6 ช่องจราจร, ก่อสร้างทาง คู่ขนาน และก่อสร้างทางแยกต่างระดับ

ระยะทาง : 18.300 กิโลเมตร

AADT (ปี 67) : 31,304 คัน/วัน

ความพร้อมด้านแบบก่อสร้าง : ออกแบบแล้วเสร็จ

ความพร้อมด้านจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ไม่ต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ความพร้อมด้านรายงาน EIA : ไม่เข้าข่ายต้องศึกษา EIA

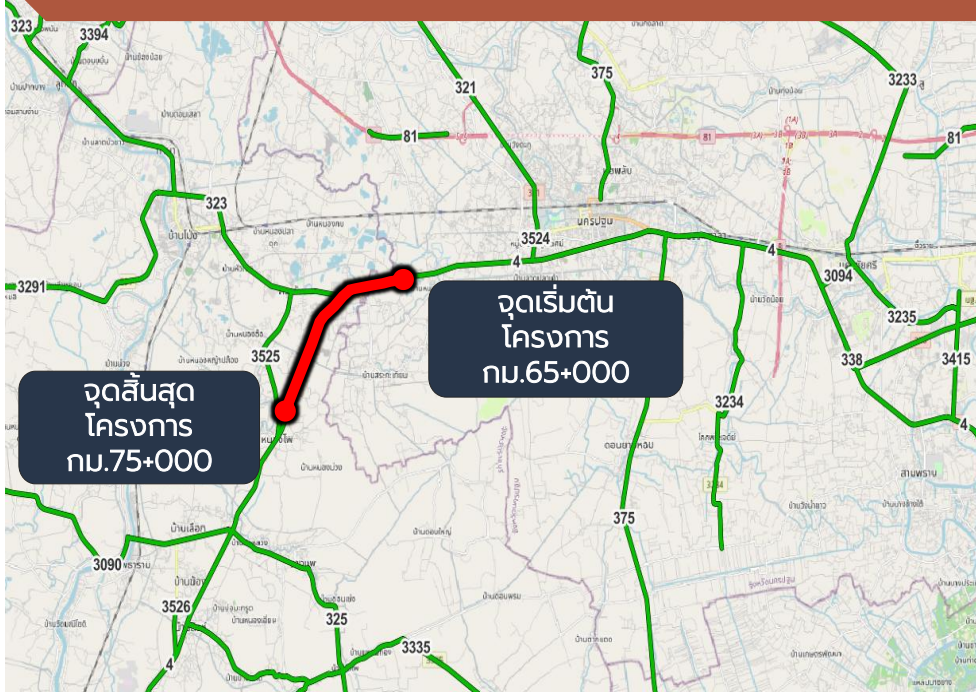
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4

สาย นครปฐม - ราชบุรี ตอน บ.สระกะเทียม - บ.หนองโพ จ.นครปฐม

สภาพปัจจุบัน



แนวเส้นทางโครงการ



วงเงิน 2,700.00 ลบ.

เหตุผลความจำเป็น :

- ทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงจังหวัดนครปฐม – จังหวัดราชบุรี เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลาง และภาคตะวันตกสู่ภาคใต้ของประเทศ ปัจจุบันเป็นทางขนาด 4 ช่องจราจร และรองรับปริมาณจราจรจำนวนมาก โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 30
- เส้นทางดังกล่าวยังเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญจากถนนท้องถิ่น ทางหลวงชนบท และทางหลวงสายรอง ซึ่งใช้ในการเดินทางจากชุมชน แหล่งวัสดุก่อสร้าง และโรงงานอุตสาหกรรมเข้าสู่ทางหลวงสายหลัก และในอนาคตจะมีบทบาทในการเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M81 และ M8
- ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องขยายทางหลวงช่วงนี้จาก 4 ช่องจราจรเป็น 6-10 ช่องจราจร (รวมทางขนาน) พร้อมทั้งก่อสร้างจุดกลับรถต่างระดับเพื่อแก้ไขปัญหาการตัดกระแสนจราจรระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนและการจราจรที่ผ่านตัวเมือง เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งสินค้า รวมถึงยกระดับความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทางและประชาชนในพื้นที่

รูปแบบ : ก่อสร้างขยายทางเดิมขนาด 4 ช่องจราจร เป็น 6 - 10 ช่องจราจร

ระยะทาง : 10.000 กิโลเมตร

AADT (ปี 67) : 81,160 คัน/วัน

ความพร้อมด้านแบบก่อสร้าง : ออกแบบแล้วเสร็จ

ความพร้อมด้านจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ไม่ต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

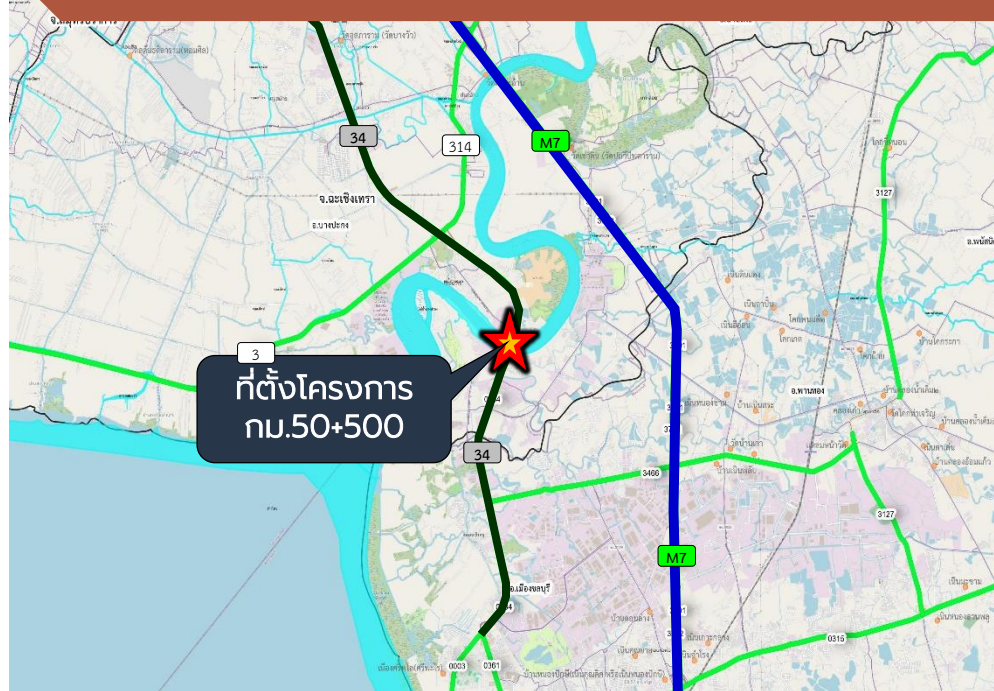
ความพร้อมด้านรายงาน EIA : ไม่เข้าข่ายต้องศึกษา EIA

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง บนทางหลวงหมายเลข 34 จ.ฉะเชิงเทรา

สภาพปัจจุบัน



แนวเส้นทางโครงการ



วงเงิน 2,000.00 ลบ.

เหตุผลความจำเป็น :

- ทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา – บางปะกง) เป็นเส้นทางคมนาคมสายสำคัญที่เชื่อมกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออก มีปริมาณจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะรถบรรทุกหนัก เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าจากแหล่งอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกไปยังภูมิภาคต่าง ๆ รวมถึงเชื่อมต่อกับศูนย์กระจายสินค้าขนาดใหญ่หลายแห่ง
- บนเส้นทางนี้มีสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง ซึ่งมีความสำคัญต่อการเดินทางและการขนส่งในพื้นที่ เพื่อยกระดับความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง และเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและขนส่ง จึงมีความจำเป็นต้องก่อสร้างสะพานใหม่ทดแทนสะพานเดิมที่ชำรุดเสียหาย รวมถึงปรับปรุงสะพานทั้งระบบให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการด้านโครงสร้างพื้นฐานในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่มุ่งพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้รองรับการเติบโตของเศรษฐกิจและการขนส่งในอนาคต

รูปแบบ : ก่อสร้างสะพานใหม่ ทดแทนสะพานเดิม

ปริมาณงาน : 1 แห่ง

AADT (ปี 67) : 99,180 คัน/วัน

ความพร้อมด้านแบบก่อสร้าง : ออกแบบแล้วเสร็จ

ความพร้อมด้านจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ไม่ต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ความพร้อมด้านรายงาน EIA : ไม่เข้าข่ายต้องศึกษา EIA

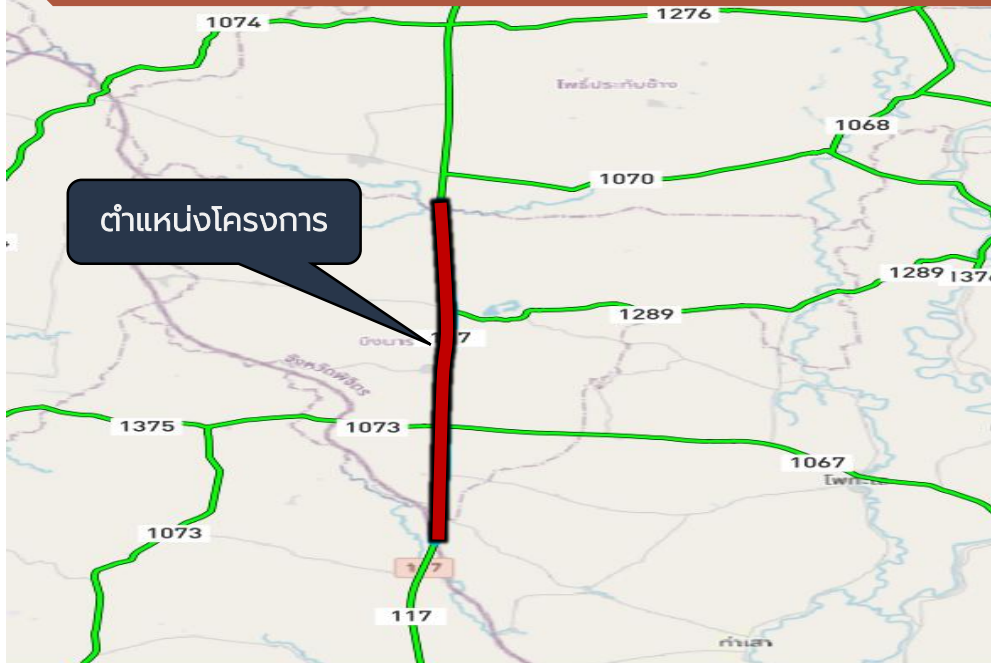
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117

สาย นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน บ.พลึง - บ.สวนเจริญ จ.พิจิตร

สภาพปัจจุบัน



แนวเส้นทางโครงการ



วงเงิน 1,300.00 ลบ.

เหตุผลความจำเป็น :

- ทางหลวงหมายเลข 117 เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักอีกหนึ่งสายที่เชื่อมต่อระหว่างภาคกลางกับภาคเหนือ ผ่านจังหวัดนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก และอุตรดิตถ์ โดยมีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันสูง รวมถึงสัดส่วนของรถบรรทุกจำนวนมาก
- เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเปิดใช้งานมาอย่างยาวนานและต่อเนื่อง ทำให้เกิดความเสียหายสะสมต่อโครงสร้างชั้นทางในระดับที่เกินกว่าการบำรุงรักษาตามปกติจะรองรับได้ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างบูรณะและปรับปรุงโครงสร้างทางตลอดทั้งสายทาง เพื่อยกระดับความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนผู้ใช้เส้นทาง

รูปแบบ : บูรณะและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง (เปลี่ยนเป็นผิวคอนกรีต)

ระยะทาง : 21.7 กม.

AADT (ปี 67) : 17,017 คัน/วัน

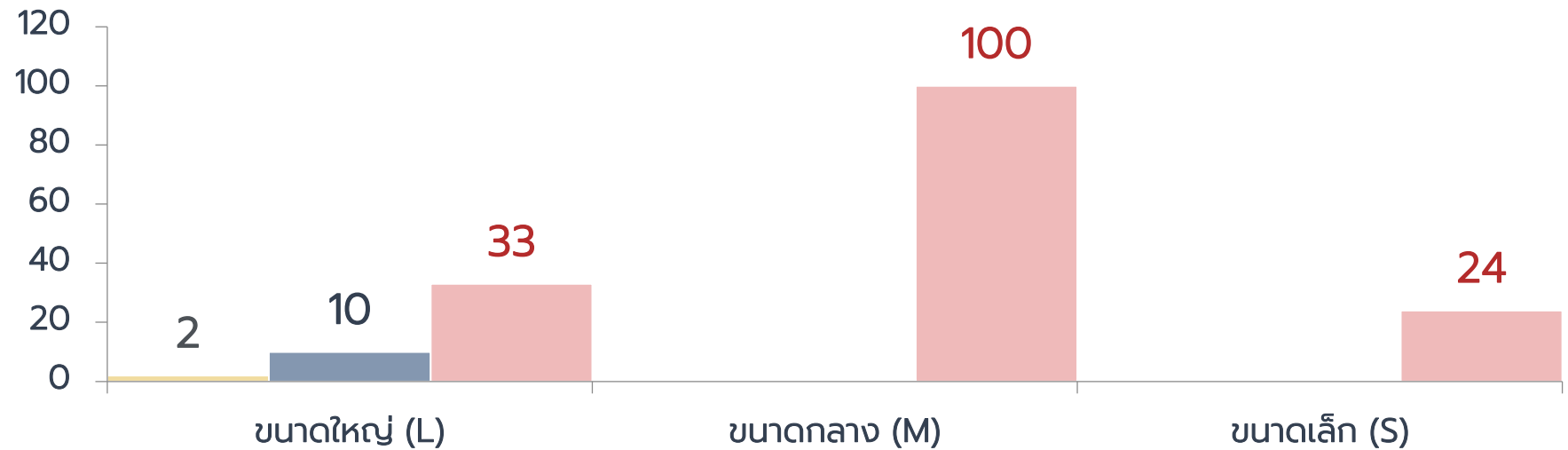
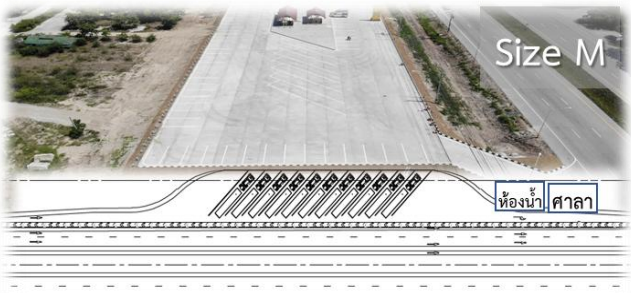
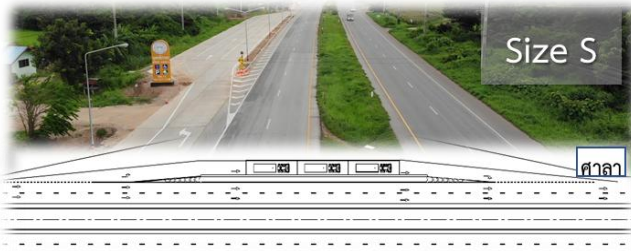
ความพร้อมด้านแบบก่อสร้าง : ออกแบบแล้วเสร็จ

ความพร้อมด้านจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ไม่ต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ความพร้อมด้านรายงาน EIA : ไม่เข้าข่ายต้องศึกษา EIA


งานพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุกบนทางหลวงแผ่นดิน

การก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุกบนทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อจัดให้มีที่พักริมทางสำหรับผู้ขับขี่รถบรรทุกได้จอดพักระหว่างการเดินทางตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งจะช่วยลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการเมื่อยล้าและการชนท้ายรถจอดบนไหล่ทาง

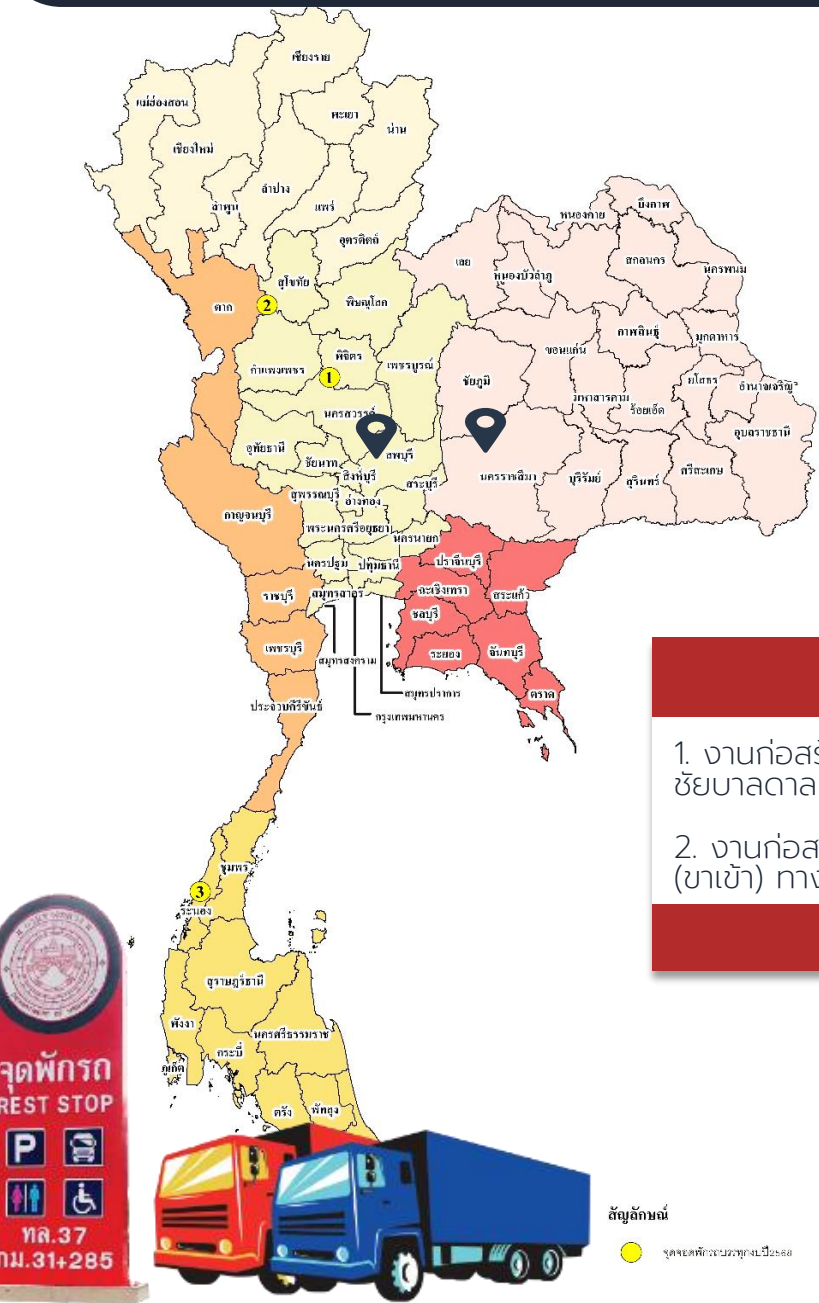



ก่อสร้างแล้วเสร็จ
157


อยู่ระหว่างดำเนินการ
10


(ร่าง) พ.ร.บ.
งบประมาณปี 2569
2

งานพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนักขนาดใหญ่

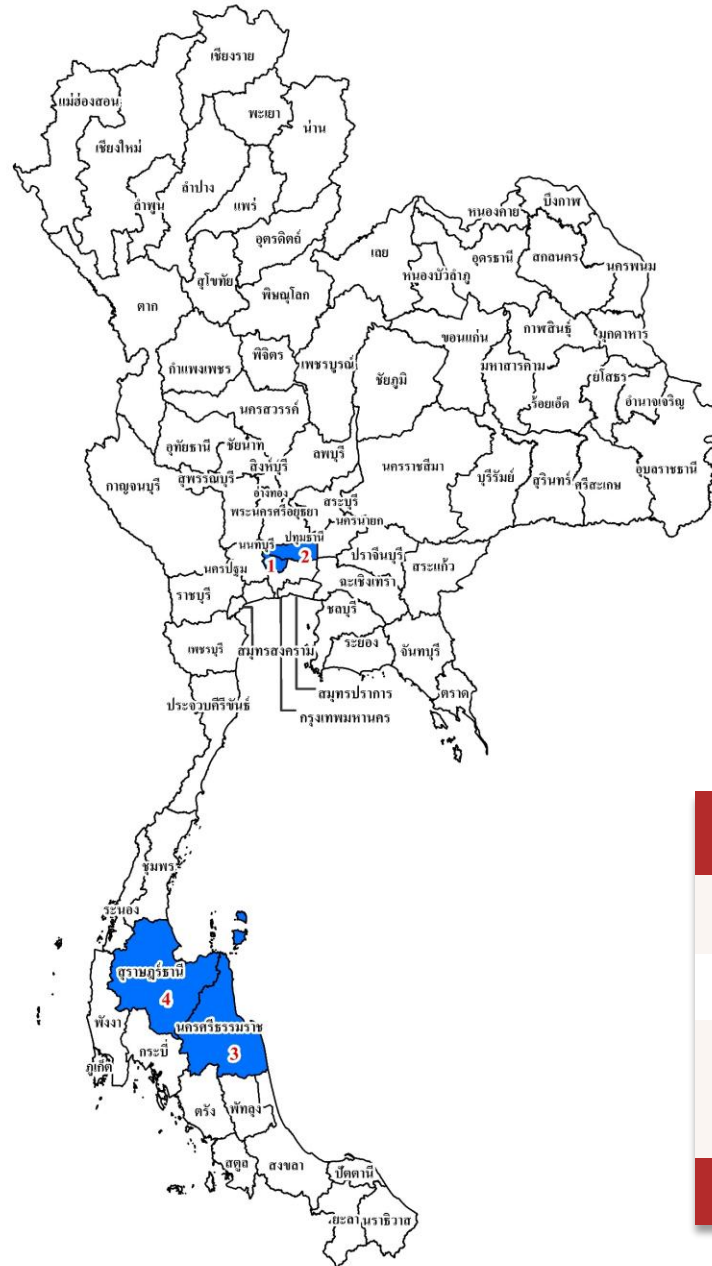


จุดพักรถบรรทุกขนาดใหญ่ (L)	วงเงินรวม (ลบ.)	ปี 2569 (ลบ.)	จังหวัด
1. งานก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนัก ชัยบาลดา (ขาเข้า) ทางหลวงหมายเลข 205 ตอน ดงพลับ - ม่วงค่อม จ.ลพบุรี	300.0	60.0	ลพบุรี
2. งานก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck rest area) พร้อมสถานีตรวจสอบน้ำหนักประทาย (ขาเข้า) ทางหลวงหมายเลข 202 ตอน ดอนตะเหิน - ตลาดไทร จ.นครราชสีมา	300.0	60.0	นครราชสีมา
รวม	600.0	120.0	

งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมน้ำนักษยานพาหนะ



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม



การก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมน้ำนักษยานพาหนะ เพื่อแก้ไขปัญหการบรรทุกน้ำหนักเกิน เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมน้ำนักษยานพาหนะโดยใช้ระบบ WIM มาติดตั้งบริเวณที่มีปัญหาให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดนั้นอย่างเบ็ดเสร็จโดยใช้เทคโนโลยีมาวิเคราะห์แทนการใช้ดุลยพินิจจากเจ้าหน้าที่ ให้การออกปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

- เพื่อกำหนดข้อมูลสายทาง และช่วงเวลาที่สามารถมีรถบรรทุกน้ำหนักเกินในสายทางที่ไม่มีสถานี
- เพื่อให้การออกสุ่มตรวจพื้นที่ของเจ้าหน้าที่สถานี ในจังหวัดนั้นๆ มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ในการออก spot check

งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมน้ำนักษยานพาหนะ	จำนวน	
ว.ร.บ. ปี 2567	1	(หนองบัวลำภู)
ว.ร.บ. ปี 2568	2	(กรุงเทพมหานคร, พระนครศรีอยุธยา)
ร่าง ว.ร.บ. ปี 2569	4	
รอกอตั้งงบประมาณปีถัดไป	14	

จุดก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมน้ำนักษยานพาหนะ เพื่อแก้ไขปัญหการบรรทุกน้ำหนักเกิน	วงเงินรวม (ล.บ.)	ปี 2569 (ล.บ.)	จังหวัด
1. งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมน้ำนักษยานพาหนะ เพื่อแก้ไขปัญหการบรรทุกน้ำหนักเกิน บนโครงข่ายทางหลวงในระดับ จังหวัดนนทบุรี	200.0	40.0	นนทบุรี
2. งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมน้ำนักษยานพาหนะ เพื่อแก้ไขปัญหการบรรทุกน้ำหนักเกิน บนโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดปทุมธานี	280.0	56.0	ปทุมธานี
3. งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมน้ำนักษยานพาหนะ เพื่อแก้ไขปัญหการบรรทุกน้ำหนักเกิน บนโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดนครศรีธรรมราช	320.0	64.0	นครศรีธรรมราช
4. งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมน้ำนักษยานพาหนะ เพื่อแก้ไขปัญหการบรรทุกน้ำหนักเกิน บนโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	320.0	64.0	สุราษฎร์ธานี
รวม	1120.0	224.0	

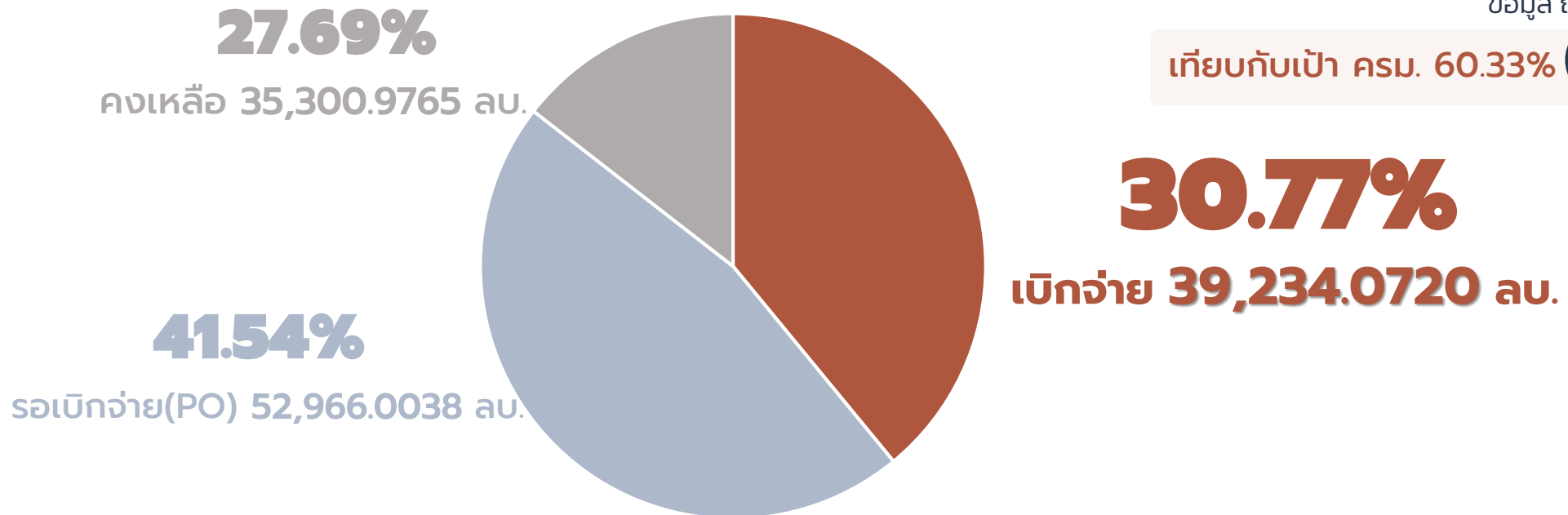
ผลการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2568



ผลการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2568

จำนวน **127,501.0523 ลบ.**

ข้อมูล ณ 30 เมษายน 2568



รายจ่ายประจำ

59.71%

- > วงเงินงบประมาณ 6,002.3129 ลบ.
- > เบิกจ่ายแล้วเสร็จ 3,584.0210 ลบ.
- > รอเบิกจ่าย(PO) 54.2902 ลบ.
- > คงเหลือ 2,364.0017 ลบ.

รายจ่ายลงทุน

29.34%

- > วงเงินงบประมาณ 121,498.7394 ลบ.
- > เบิกจ่ายแล้วเสร็จ 35,650.0510 ลบ.
- > รอเบิกจ่าย(PO) 52,911.7136 ลบ.
- > คงเหลือ 32,936.9748 ลบ.

แผน/ผลการใช้จ่ายงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2567-2568

ข้อมูล ณ 30 เมษายน 2568

	งบประมาณปี 2567			งบประมาณปี 2568		
	แผนการใช้จ่าย (ลบ.)	ผลการใช้จ่าย (ลบ.)	ร้อยละ	แผนการใช้จ่าย (ลบ.)	ผลการใช้จ่าย (ลบ.)	ร้อยละ
รวมทั้งสิ้น	121,695.2443	118,608.1960	97.46	127,501.0523	92,200.0758	72.31
1. แผนบุคลากรภาครัฐ	4,961.4863	5,136.3207	103.52	5,032.9274	2,945.2511	58.52
2. แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	1,215.3982	1,195.4407	98.36	1,667.3562	1,315.6082	78.90
3. แผนงานยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	40,710.6736	40,274.7310	98.93	42,488.3764	36,434.7796	85.75
4. แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	72,227.6376	69,544.2729	96.28	75,936.1662	50,638.6207	66.69
5. แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	2,580.0486	2,457.4308	95.25	2,376.2261	865.8162	36.44

*** วงเงินงบประมาณหลังโอนเปลี่ยนแปลง

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ในงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2568



โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท



M81

บางใหญ่ - กาญจนบุรี

96 กม. วงเงิน 61,051 ลบ.

งานโยธา งานระบบและ O&M

- งานโยธา อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลงาน 99.86% (คาดว่าแล้วเสร็จ ก.ย. 2568)
- งานระบบและO&M (PPP Gross Cost) อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลงาน 84.97% (คาดว่าจะแล้วเสร็จ ก.ย. 2568)
- เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ ปี 2568

ที่พักริมทาง

- อยู่ระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน
- คาดว่าจะเปิดให้บริการขั้นพื้นฐานบางส่วน ปี 2569 และเปิดบริการเต็มรูปแบบ ปี 2570

อยู่ระหว่างก่อสร้าง 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 317 กม.

M6

บางปะอิน - นครราชสีมา

196 กม. วงเงิน 77,221 ลบ.

งานโยธา งานระบบและ O&M

- งานโยธา อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลงาน 97.91% (คาดว่าแล้วเสร็จ ก.ย. 2568)
- งานระบบและO&M (PPP Gross Cost) อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลงาน 84.97% (คาดว่าจะแล้วเสร็จ ก.ย. 2568)
- เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ ปี 2569

ที่พักริมทาง

- อยู่ระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน
- คาดว่าจะเปิดให้บริการขั้นพื้นฐานบางส่วน ปี 2569 และเปิดบริการเต็มรูปแบบ ปี 2570

M82

บางขุนเทียน - บ้านแพ้ว

25 กม. วงเงิน 31,457 ลบ.

งานโยธา งานระบบและ O&M

- งานโยธา ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย อยู่ระหว่างก่อสร้าง (งปม.ประจำปี) ผลงาน 99.91% (คาดว่าจะแล้วเสร็จ ร.ค. 2568)
- งานโยธา ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว อยู่ระหว่างก่อสร้าง (เงินกองทุน) ผลงาน 79.83%
- งานระบบและ O&M รูปแบบ PPP Gross Cost อยู่ระหว่างการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน (คาดว่าแล้วเสร็จ ต้นปี 2569)
- เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ ปี 2571

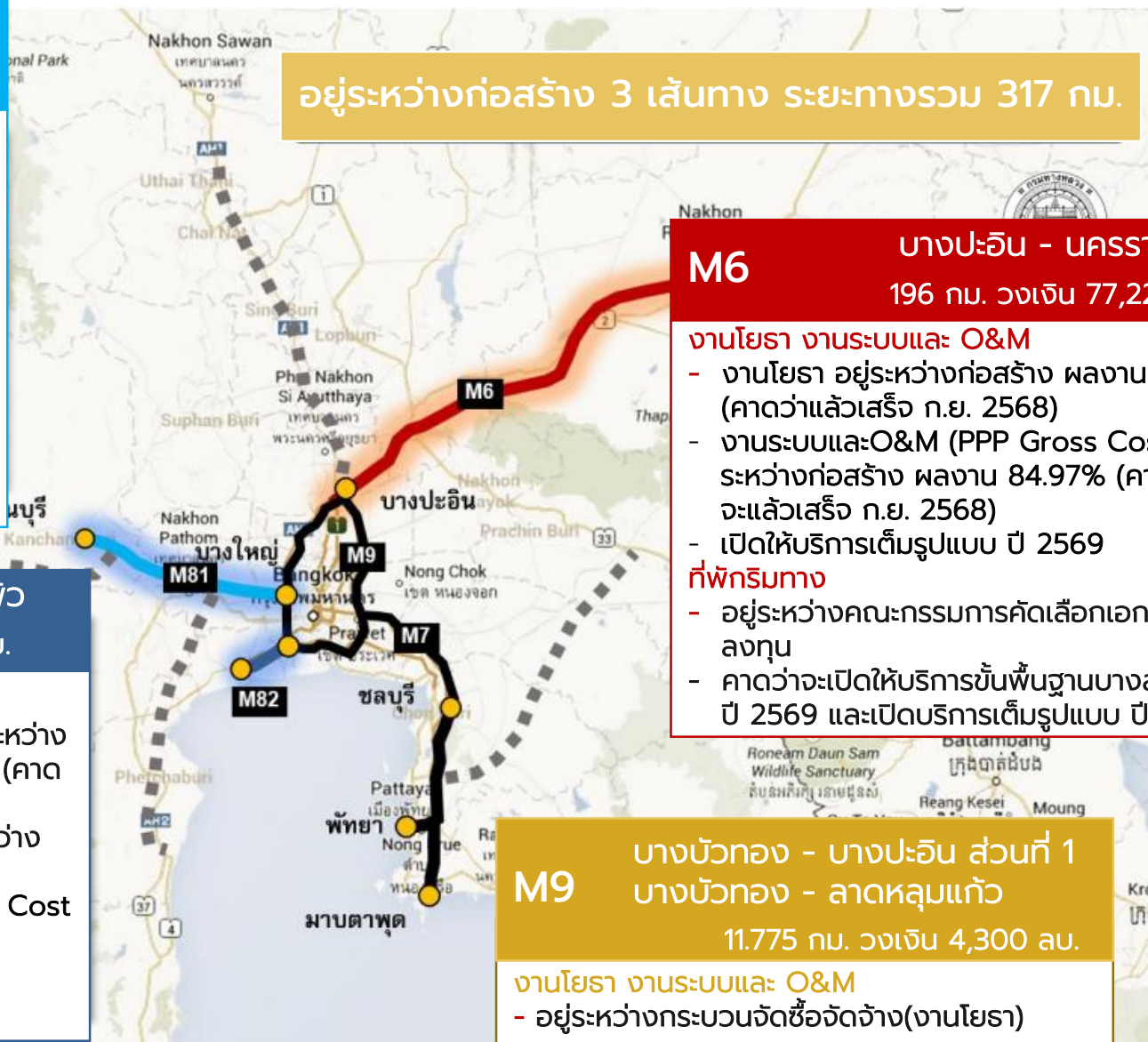
M9

บางบัวทอง - บางปะอิน ส่วนที่ 1
บางบัวทอง - ลาดหลุมแก้ว

11.775 กม. วงเงิน 4,300 ลบ.

งานโยธา งานระบบและ O&M

- อยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง(งานโยธา)



โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน

ระยะทาง **2,539.682 กม.**

วงเงินค่าก่อสร้าง **205,727.9057 ล้านบาท**

ข้อมูล ณ เดือนเมษายน 2568

● ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2568

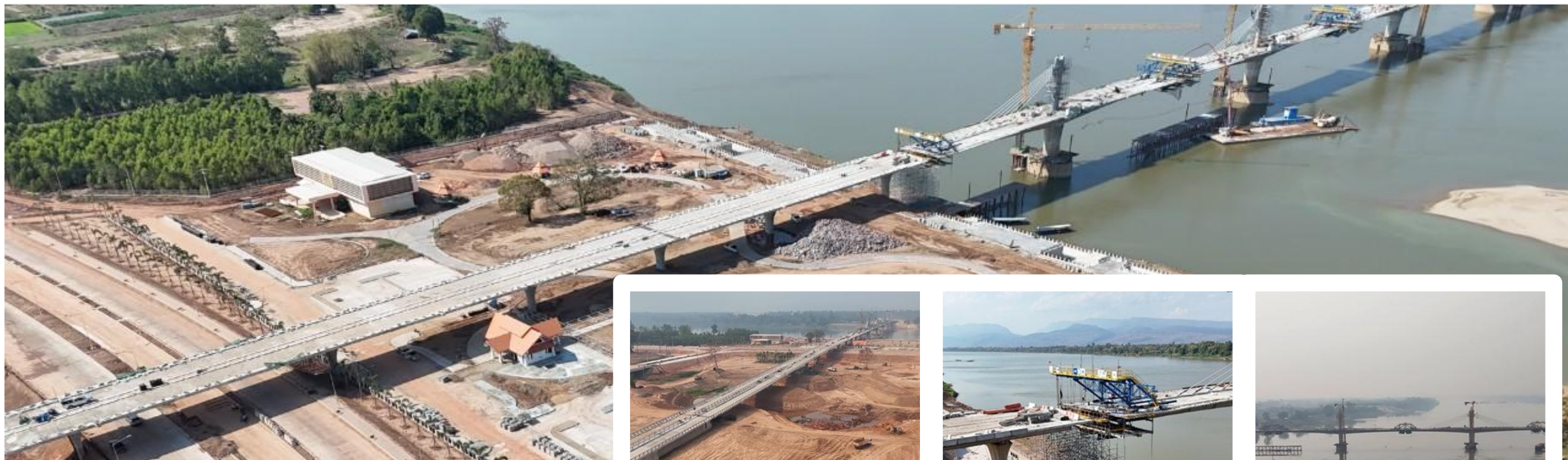
จำนวน **28** โครงการ
ระยะทาง **277.698** กม.

● อยู่ระหว่างก่อสร้าง

จำนวน **271** โครงการ
ระยะทาง **2,261.984** กม.



โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) จ.บึงกาฬ



ระยะทาง **13.033 กม.**

วงเงินก่อสร้าง

2,500.7439 ล้านบาท

อยู่ระหว่างก่อสร้าง
ผลงาน **98.576%**

โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก

ระยะทาง **61.823 กม.**

วงเงินค่าก่อสร้าง **13,897.6448 ล้านบาท**

ข้อมูล ณ เดือนเมษายน 2568

● ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2568

จำนวน 2 โครงการ
ระยะทาง 19.150 กม.

● อยู่ระหว่างก่อสร้าง

จำนวน 17 โครงการ
ระยะทาง 42.673 กม.



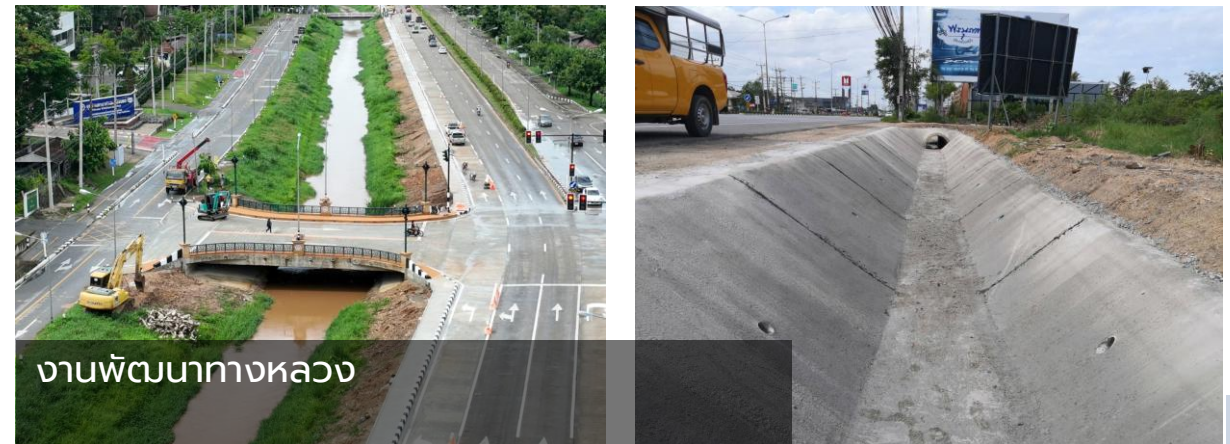
จำนวน 319 แห่ง
จำนวนเงิน 12,398.6500 ล้านบาท

ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2568

จำนวน 12 แห่ง

อยู่ระหว่างดำเนินการ

จำนวน 307 แห่ง



งานบำรุงรักษาทางหลวง

จำนวน 1,493 แห่ง
จำนวนเงิน 24,837.3806 ล้านบาท

ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2568
จำนวน 1,081 แห่ง

อยู่ระหว่างดำเนินการ
จำนวน 412 แห่ง



งานอำนวยความสะดวก

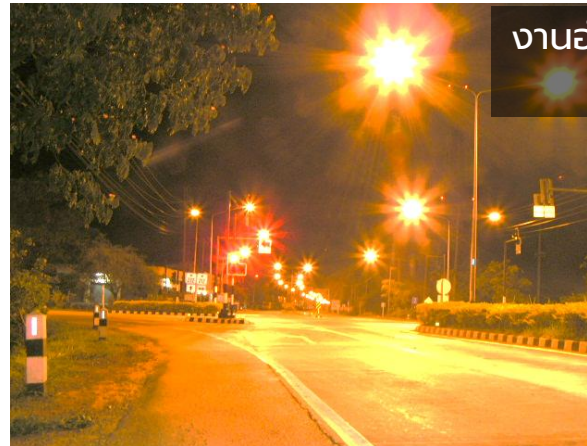
จำนวน 2,223 แห่ง
จำนวนเงิน 10,268.4777 ล้านบาท

ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2568

จำนวน 1,887 แห่ง

อยู่ระหว่างก่อสร้าง

จำนวน 336 แห่ง



งานอำนวยความสะดวก



งานอำนวยความสะดวก



งานพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก

ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2568

จำนวน 2 แห่ง (กาฬสินธุ์/ชัยภูมิ)

อยู่ระหว่างก่อสร้าง

จำนวน 11 แห่ง (หนองคาย/สงขลา/อุดรธานี
ประจวบคีรีขันธ์/สระแก้ว/แท่งคอย/หนองเรือ(ขาเข้า)/
หนองเรือ(ขาออก)/พิบูลย์/ตาก/ระนอง)

จำนวน 13 แห่ง
วงเงินค่าก่อสร้าง 914.4604 ล้านบาท



ผลการดำเนินงานตามข้อสั่งเกตฯ พ.ศ. 2568

วุฒิสภา



ประเด็นข้อสังเกต

มาตรการกำกับดูแล ความปลอดภัยจากการ ก่อสร้างถนน

ผลการดำเนินการ

กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับมาตรการป้องกันอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง โดยมีคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน (มีนาคม 2561) ซึ่งแนบประกอบในสัญญาเพื่อให้ผู้รับจ้างถือปฏิบัติ

มีการคิดค่ารายละเอียดมาตรการความปลอดภัยดังกล่าวในรายการค่างานอย่างชัดเจน ทำให้ผู้ควบคุมงานสามารถกำกับดูแลการติดตั้งป้ายให้เป็นไปตามคู่มือและจ่ายค่างานให้ผู้รับจ้างได้อย่างเป็นธรรม



กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม



ผลการดำเนินการ

กรมทางหลวงตระหนักถึงความจำเป็นในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่ต้องการวางท่อ สายไฟ หรือสายส่งสัญญาณสื่อสารต่าง ๆ

มีมาตรการให้หน่วยงานอื่นส่งแบบแปลนเพื่อพิจารณาความเหมาะสม และตำแหน่งที่ถูกต้อง เพื่อป้องกันผลกระทบภายหลัง

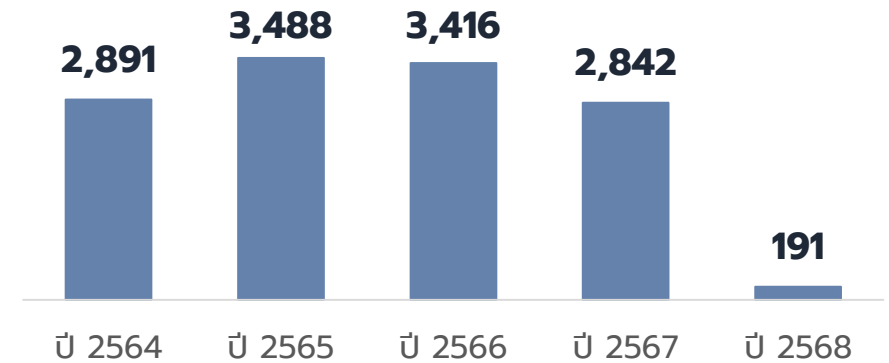
มีการประชุมหารือร่วมกันระหว่างการก่อสร้างเพื่อวางแผนการทำงานร่วมกัน ป้องกันปัญหาและอุปสรรค

ประเด็นข้อสังเกต

การจับกุมและดำเนินคดีกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

ผลการดำเนินการ

กรมทางหลวงมีการดำเนินคดีกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินมาโดยตลอด โดยในปีงบประมาณ 2564-2567 มีการจับกุมมากกว่า 2,000 คันต่อปี



กรมทางหลวงมีแผนติดตั้งระบบ WIM (Weight-in-Motion) ให้ครอบคลุมทั่วประเทศรวม 960 แห่ง โดยเปิดดำเนินการแล้ว 195 แห่ง และอยู่ระหว่างดำเนินการ 60 แห่ง รวมถึงจะของบประมาณเพื่อติดตั้งเพิ่มอีก 705 แห่ง

มีการเสนอแก้ไขกฎหมายบทลงโทษรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ให้เหลือเพียงการปรับแบบอัตราก้าวหน้าในมาตรา 73/2 พระราชบัญญัติทางหลวง หรือแก้ไขอัตราค่าปรับแบบขั้นบันไดอย่างเดียว

การนำผิวถนนลาดยาง เดิมมาใช้เคลือบ (Asphalt Hot Mix In-Plant Recycling)

ผลการดำเนินการ

กรมทางหลวงมีแนวทางในการดำเนินการ Asphalt Hot Mix In-Plant Recycling โดย

- กำหนดราคากลางในงาน Asphalt Hot Mix In-Plant Recycling ในงบประมาณปี 2567
- ตรวจสอบ Plant ที่ใช้ดำเนินการในงบประมาณปี 2567 เนื่องจากยังไม่อยู่ในเงื่อนไขประเภทของการจดทะเบียนผู้รับเหมางานบำรุงทาง
- ออกข้อกำหนดเพิ่มเติมในมาตรฐาน ทล.-ม.410/2542 ของ Asphalt Hot Mix In-Plant Recycling
- เลือกใช้ผิวทางเดิม 40% ในการออกแบบ
- เริ่มดำเนินงาน Asphalt Hot Mix In-Plant Recycling ในงบประมาณปี 2567 จำนวน 115 สัญญา คิดเป็นงบประมาณ 1,224,605,600 บาท
- คาดว่าจะดำเนินงานในปีงบประมาณ 2568 จำนวน 152 สัญญา คิดเป็นงบประมาณ 2,020,350,000 บาท

“มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย
ตามมาตรฐานลำดับขั้นทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม”

กรมทางหลวง จบการนำเสนอ