



กระทรวงคมนาคม  
กรมทางหลวง

เอกสารประกอบการชี้แจง

เสนอ

คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ

พ.ศ. 2569

วุฒิสภา



## สารบัญ

		หน้า
1.	รายนามผู้ชี้แจง	1
2.	วิสัยทัศน์ พันธกิจ โครงสร้างหน่วยงาน การดำเนินการกิจหน้าที่และอำนาจตามกฎหมายจัดตั้งหน่วยงาน และการบูรณาการหรือประสานภารกิจในมิติด้านอื่น	2
3.	ภาพรวมงบประมาณของหน่วยรับงบประมาณ 3 ปีย้อนหลัง (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567-2569) <b>ตามแบบ สว.69-01 (กรม/หน่วยงาน)</b>	10
4.	ภาพรวมแผนงาน ผลผลิต/โครงการ และโครงการที่สำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 <b>ตามแบบ สว.69-02 (กรม/หน่วยงาน)</b>	13
5.	ผลการเบิกจ่ายและผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567-2568 <b>ตามแบบ สว.69-03 (กรม/หน่วยงาน)</b>	28
6.	การดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาข้าราชการร่างพระราชบัญญัติงบประมาณ รายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 วุฒิสภา <b>ตามแบบ สว.69-04 (กรม/หน่วยงาน)</b>	31

## 1. รายนามผู้ชี้แจง

### ส่วนราชการ กรมทางหลวง

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง
1.	นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	อธิบดีกรมทางหลวง
2.	นายไพฑูรย์ พงษ์สวัสดิ์	รองอธิบดีกรมทางหลวง
3.	นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์	รองอธิบดีกรมทางหลวง
4.	นายพงศกร จุลละโพธิ์	รองอธิบดีกรมทางหลวง
5.	นายพงษ์พันธ์ จันเงิน	รองอธิบดีกรมทางหลวง
6.	พล.ต.ต.คงกฤษ เลิศสิทธิกุล	ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง

### ผู้ประสานงาน

- |    |                            |   |
|----|----------------------------|---|
| 1. | นางสาวกัญญาพัชญ์ สี่หะวงษ์ | นักเศรษฐกรชำนาญการพิเศษ<br>หมายเลขโทรศัพท์ 089-4455382        |
| 2. | นางสาวนันท์นภัส แทนคอน     | นักวิชาการเงินและบัญชีชำนาญการ<br>หมายเลขโทรศัพท์ 081-7522550 |

2. วิสัยทัศน์ พันธกิจ โครงสร้างหน่วยงาน การดำเนินการกิจหน้าที่และอำนาจ  
ตามกฎหมายจัดตั้งหน่วยงาน และการบูรณาการหรือประสานภารกิจในมิติด้านอื่น

## ข้อ 2. วิสัยทัศน์ พันธกิจ โครงสร้างหน่วยงาน การดำเนินการกิจหน้าที่และอำนาจตามกฎหมายจัดตั้งหน่วยงาน และบูรณาการหรือประสานภารกิจในมิติด้านอื่น

### วิสัยทัศน์ (Our Vision)

“มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม”

“To develop and manage the highway network that is convenient connected, accessible, safe, and environmentally friendly, according to Road Hierarchy standards, benefiting all groups of people.”

ครอบคลุมประเด็น ดังนี้

- 1.1) ประเด็นเชิงกระบวนการ มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
- 1.2) ประเด็นเชิงผลผลิตและผลลัพธ์ สนับสนุนการพัฒนาประเทศโดยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่ “สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเพิ่มโอกาสทางสังคมแก่คนทุกกลุ่ม”

### พันธกิจ (Our Mission)

- (1) พัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network) ที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) ที่สมบูรณ์ และคล่องตัว (Mobility) เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
- (2) บำรุงรักษา ยกระดับความปลอดภัย และบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงให้ได้ตามมาตรฐานคุณภาพ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่อง
- (3) บริหารจัดการองค์กรที่มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงให้มีความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

### ภารกิจตามกฎหมายจัดตั้งหน่วยรับงบประมาณ

- (1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (2) วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน
- (3) ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกบองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

(4) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

## วัฒนธรรม (Our Culture)

### “D O H”

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

3. ภาพรวมงบประมาณของหน่วยรับงบประมาณ 3 ปีย้อนหลัง  
(ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567-2569)

(แบบ สว.69-01 (กรม/หน่วยงาน))

ภาพรวมงบประมาณของหน่วยรับงบประมาณ 3 ปีย้อนหลัง  
(ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567-2569)

.....

ชื่อหน่วยงาน (ระดับกรมหรือเทียบเท่า) กรมทางหลวง

1. จำแนกตามลักษณะรายจ่าย

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

รายการ	ปี 2567 (1)	ปี 2568 (2)	ปี 2569 (3)	เปรียบเทียบ (2) และ (3)	
				เพิ่มขึ้น/ลดลง	ร้อยละ
รวมทั้งสิ้น	121,695.2443	127,501.0523	131,932.2864	4,431.2341	3.48
1.1 รายจ่ายประจำ	5,388.7082	5,800.1736	5,407.1576	(393.0160)	(6.78)
1.2 รายจ่ายลงทุน	116,306.5361	121,700.8787	126,525.1288	4,824.2501	3.96

2. จำแนกตามงบรายจ่าย

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

รายการ	ปี 2567 (1)	ปี 2568 (2)	ปี 2569 (3)	เปรียบเทียบ (2) และ (3)	
				เพิ่มขึ้น/ลดลง	ร้อยละ
รวมทั้งสิ้น	121,695.2443	127,501.0523	131,932.2864	4,431.2341	3.48
2.1 งบบุคลากร	4,894.7432	4,963.4108	4,816.6063	(146.8045)	(2.96)



รายการ	ปี 2567 (1)	ปี 2568 (2)	ปี 2569 (3)	เปรียบเทียบ (2) และ (3)	
				เพิ่มขึ้น/ลดลง	ร้อยละ
2.2 งบดำเนินงาน	477.1404	835.9276	589.6916	(246.2360)	(29.46)
2.3 งบลงทุน	115,730.3117	120,995.5635	125,614.9733	4,619.4098	3.82
2.4 งบเงินอุดหนุน	0.3675	0.3381	0.3626	0.0245	7.25
2.5 งบรายจ่ายอื่น	592.6815	705.8123	910.6526	204.8403	29.02

### 3. เงินนอกงบประมาณของหน่วยรับงบประมาณ

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

รายการ	ปี 2567 (1)	ปี 2568 (2)	ปี 2569 (3)	เปรียบเทียบ (2) และ (3)	
				เพิ่มขึ้น/ลดลง	ร้อยละ
3.1 เงินนอกงบประมาณสะสมคงเหลือยกมา					
3.2 รายได้ประเภทเงินนอกงบประมาณ					
3.3 รวมเงินนอกงบประมาณทั้งสิ้น (3.1+3.2)					
3.4 นำไปสมทบกับงบประมาณ	554.9561	1,519.7444	1,763.3224	243.5780	16.03
(1) งบบุคลากร					
(2) งบดำเนินงาน					
(3) งบลงทุน	554.9561	1,519.7444	1,763.3224	243.5780	16.03
(4) งบเงินอุดหนุน					
(5) งบรายจ่ายอื่น					

รายการ	ปี 2567 (1)	ปี 2568 (2)	ปี 2569 (3)	เปรียบเทียบ (2) และ (3)	
				เพิ่มขึ้น/ลดลง	ร้อยละ
3.5 คงเหลือหลังหักเงินนำไปสมทบกับงบประมาณ (3.3-3.4)					
3.6 แผนการใช้จ่ายอื่น					
(1) ภารกิจพื้นฐาน					
- ใช้จ่ายประจำ					
- ใช้จ่ายลงทุน					
(2) ภารกิจเพื่อการพัฒนา					
- ใช้จ่ายประจำ					
- ใช้จ่ายลงทุน					
3.7 คงเหลือ (3.5-3.6)					

หมายเหตุ : วงเงินที่นำไปสมทบตามแนวทางการจัดทำงานงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ตามฐานข้อมูลสำนักงานงบประมาณ และ/หรือ เอกสารงบประมาณ

#### 4. งบประมาณตามยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ จำแนกตามกลุ่มแผนงาน 3 ปีย้อนหลัง

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4  
ตำแหน่ง)

ประเภทงบประมาณรายจ่าย - แผนงาน	ปี 2567 (1)	ปี 2568 (2)	ปี 2569 (3)	เปรียบเทียบ (2) และ (3)	
				เพิ่มขึ้น/(ลดลง)	ร้อยละ
รวมทั้งสิ้น	121,695.2443	127,501.0523	131,932.2864	4,431.2341	3.48

ประเภทงบประมาณรายจ่าย - แผนงาน		ปี 2567 (1)	ปี 2568 (2)	ปี 2569 (3)	เปรียบเทียบ (2) และ (3)	
					เพิ่มขึ้น/(ลดลง)	ร้อยละ
4.1	แผนงานพื้นฐาน	1,215.3982	1,667.3562	1,520.8626	(146.4936)	(8.79)
	(1) แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	1,215.3982	1,667.3562	1,520.8626	(146.4936)	(8.79)
4.2	แผนงานยุทธศาสตร์	112,938.3112	118,424.5426	121,890.8974	3,466.3548	2.93
	(1) แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	112,938.3112	118,424.5426	121,890.8974	3,466.3548	2.93
4.3	แผนงานบูรณาการ	2,580.0486	2,376.2261	3,639.3550	1,263.1289	53.16
	(1) แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	2,580.0486	2,376.2261	3,639.3550	1,263.1289	53.16
4.4	แผนงานบุคลากรภาครัฐ	4,961.4863	5,032.9274	4,881.1714	(151.7560)	(3.02)

4. ภาพรวมแผนงาน ผลผลิต/โครงการ และโครงการที่สำคัญ  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

(แบบ สว.69-02 (กรม/หน่วยงาน))

ภาพรวมแผนงาน ผลผลิต/โครงการ และโครงการที่สำคัญ  
 ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

.....

ชื่อหน่วยงาน (ระดับกรมหรือเทียบเท่า) ..กรมทางหลวง

.....

1 ภาพรวมแผนงาน ผลผลิต/โครงการ จำแนกตามงบรายจ่าย

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

แผนงาน – ผลผลิต/ โครงการ (ทุกแผนงาน)	งบบุคลากร					งบดำเนินงาน					งบลงทุน			งบอุดหนุน	งบราย จ่ายอื่น	รวมทั้งสิ้น
	เงินเดือน	ค่าจ้าง ประจำ	ค่าจ้าง ชั่วคราว	ค่าตอบแทน พนักงานฯ	รวม	ค่าตอบแทน	ค่าใช้สอย	ค่าวัสดุ	ค่า สาธารณูปโภค	รวม	ค่า ครุภัณฑ์	ที่ดินและ สิ่งก่อสร้าง	รวม			
1. แผนงานยุทธศาสตร์ พัฒนาด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	151.6464	120,887.3686	121,039.0164		851.8824	121,890.8974
(1) ผลผลิตการ พัฒนาทางหลวงเพื่อ สนับสนุนระบบ คมนาคมและ โลจิสติกส์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98.2114	11,397.1519	11,495.3633	-	126.3110	11,621.6743
(2) ผลผลิตการ บำรุงรักษาและบริหาร จัดการโครงข่ายทาง หลวงและสะพาน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15.9600	36,392.7985	36,408.7585	-	180.8074	36,589.5659
(3) ผลผลิตการเพิ่ม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37.4750	11,904.3210	11,941.7960	-	73.5023	12,015.2983

แผนงาน – ผลผลิต/ โครงการ (ทุกแผนงาน)	งบบุคลากร					งบดำเนินงาน					งบลงทุน			งบอุดหนุน	งบราย จ่ายอื่น	รวมทั้งสิ้น
	เงินเดือน	ค่าจ้าง ประจำ	ค่าจ้าง ชั่วคราว	ค่าตอบแทน พนักงานฯ	รวม	ค่าตอบแทน	ค่าใช้สอย	ค่าวัสดุ	ค่า สาธารณูปโภค	รวม	ค่า ครุภัณฑ์	ที่ดินและ สิ่งก่อสร้าง	รวม			
ประสิทธิภาพและ ยกระดับความปลอดภัย บนทางหลวง																
(4) โครงการพัฒนา จุดจอดพักรถและสถานี ตรวจสอบน้ำหนัก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,809.3895	1,809.3895	-	-	1,809.3895
(5) โครงการก่อสร้าง ทางหลวงพิเศษระหว่าง เมือง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,873.8866	1,873.8866	-	20.0000	1,893.8866
(6) โครงการก่อสร้าง โครงข่ายทางหลวง แผ่นดิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,509.8211	57,509.8211	-	451.2617	57,961.0828
2. แผนงานบูรณาการ เขตพัฒนาพิเศษ ตะวันออก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,603.9550	3,603.9550	-	35.4000	3,639.3550
(1) โครงการพัฒนา ทางหลวงรองรับ ระเบียงเศรษฐกิจภาค ตะวันออก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,603.9550	3,603.9550	-	35.4000	3,639.3550
3. แผนงานพื้นฐาน ด้านการสร้าง ความสามารถในการ	-	-	-	-	-	16.9509	210.6472	120.6043	176.9241	525.1265	372.0857	599.9176	972.0033	0.3626	23.3702	1520.8626

แผนงาน – ผลผลิต/ โครงการ (ทุกแผนงาน)	งบบุคลากร					งบดำเนินงาน					งบลงทุน			งบรวม		
	เงินเดือน	ค่าจ้าง ประจำ	ค่าจ้าง ชั่วคราว	ค่าตอบแทน พนักงานฯ	รวม	ค่าตอบแทน	ค่าใช้สอย	ค่าวัสดุ	ค่า สาธารณูปโภค	รวม	ค่า ครุภัณฑ์	ที่ดินและ สิ่งก่อสร้าง	รวม			
ขั้นต้น																
(1) ผลผลิตโครงข่าย ทางหลวงได้รับการ พัฒนา	-	-	-	-	-	6.0919	66.5160	13.7962	65.4078	151.8119	246.2219	440.9548	687.1767	0.3626	11.2881	850.6393
(2) ผลผลิตโครงข่าย ทางหลวงได้รับการ บำรุงรักษา	-	-	-	-	-	9.5570	58.4575	33.0962	98.1164	199.2271	-	-	-	-	-	199.2271
(3) ผลผลิตโครงข่าย ทางหลวง มีความปลอดภัย	-	-	-	-	-	1.3020	85.6737	73.7119	13.3999	174.0875	125.8638	158.9628	284.8266	-	12.0821	470.9962
<b>4. แผนงานบุคลากร ภาครัฐ</b>	3,337.6592	354.0342	-	1,124.9129	4,816.6063	64.5651	-	-	-	64.5651	-	-	-	-	-	4,881.1714

- คำชี้แจง :
1. ให้กรม/หน่วยงาน ระบุข้อมูลทุกแผนงานที่ได้รับจัดสรรงบประมาณ
  2. ให้ระบุข้อมูลเฉพาะผลผลิต/โครงการ ที่อยู่ในแผน ทุกโครงการ โดยไม่ต้องลงรายละเอียดถึงกิจกรรม
  3. เฉพาะ “แผนงานพื้นฐาน” และ “แผนงานบุคลากรภาครัฐ” ให้ระบุเฉพาะภาพรวมตัวเลขงบประมาณ ไม่ต้องระบุรายละเอียด ผลผลิต/โครงการ กิจกรรม
  4. ใช้ฐานข้อมูลตามคำของบประมาณ แบบ สงป.1009 (หน่วยงาน) : คู่มือปฏิบัติการจัดทำคำของบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 และ/หรือ เอกสารงบประมาณเล่มवादแดง

## หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

แผนงาน – ผลผลิต/โครงการ – กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันที่จัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ
<b>1. แผนงาน</b> ยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์  <b>ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรม</b> ผลผลิตที่ 1 : การพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ (สผ.) <b>ตัวชี้วัด</b> <b>เชิงปริมาณ :</b> ก่อสร้างทางหลวงแล้วเสร็จ 311 แห่ง <b>เชิงปริมาณ :</b> ปรับปรุงสะพานแล้วเสร็จ 57 แห่ง <b>เชิงคุณภาพ :</b> ก่อสร้างทางหลวงได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด ร้อยละ 100 <b>เชิงคุณภาพ :</b> ปรับปรุงสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด ร้อยละ 100	<b>11,621.6743</b>	งบลงทุน: 11,495.3633 ลบ. งบรายจ่ายอื่น: 126.3110 ลบ.	<b>กรมทางหลวง</b>	1. สามารถดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ (โครงการปีเดียว) 2. ลักษณะการดำเนินการ เช่น งานเพิ่มช่องจราจร งานขยายไหล่ทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัย งานแก้ไขปัญหาคอขวดทางลาดชันหรือทางเขา งานแก้ไขปัญหาทางหลวงที่มีลักษณะเป็นคอขวด งานก่อสร้างปรับปรุงระบบระบายน้ำ งานพัฒนาและแก้ไขปัญหามลพิษบริเวณชุมชนเพื่อให้คนทุกกลุ่มได้ใช้ประโยชน์อย่างเท่าเทียม เป็นต้น	- เป็นงานก่อสร้างขนาดเล็กที่สามารถดำเนินการพัฒนาและแก้ไขปัญหาในโครงข่ายทางหลวง โดยจะพิจารณาดำเนินการบริเวณที่เกิดปัญหาการด้านการจราจรหรือเพิ่มประสิทธิภาพให้ทางหลวงได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยยิ่งขึ้น เพื่อส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยว และการขนส่ง รวมทั้งคำนึงถึงการใช้งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพบรรลุเป้าหมายสูงสุด คำนึงต่อการลงทุน เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนโดยรวม เป็นการดำเนินการ ก่อนที่โครงการ	พื้นที่ดำเนินการ มีความพร้อมสามารถดำเนินโครงการได้ทันทีที่ได้รับจัดสรรงบประมาณ โดยก่อนพิจารณาจัดสรรได้ตรวจสอบความพร้อมโครงการกับทางพื้นที่เรียบร้อยแล้ว



แผนงาน – ผลผลิต/โครงการ – กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/สถานภาพ ปัจจุบัน (ณ วันจัด)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
					ก่อสร้างขนาดใหญ่ ดำเนินการ	สว.69-02 (กรม/หน่วยงาน)
<b>ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรม</b> ผลผลิตที่ 2 : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงและสะพาน (สร.) <b>ตัวชี้วัด</b> <b>เชิงปริมาณ</b> : ระยะทางโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ 80,072 กม./2 ช่องจราจร <b>เชิงปริมาณ</b> : โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาให้มีร้อยละของระยะทางที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) เฉลี่ยไม่เกิน 3.5 ของทั้งโครงข่าย ร้อยละ 87 <b>เชิงเวลา</b> : ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด ร้อยละ 100 <b>เชิงต้นทุน</b> : ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ ร้อยละ 100	36,589.5659	งบลงทุน: 36,408.7585 ลบ. งบรายจ่ายอื่น: 180.8074 ลบ.		(1) ดำเนินการแล้วเสร็จใน ปีงบประมาณ (โครงการ ปีเดียว) โดยมีการก่อกำหนดผู้ผูกพัน เมื่อเริ่มลงนามสัญญา	ทางหลวงเมื่อใช้งานเป็น ระยะเวลาหนึ่ง จะเกิดการ เสื่อมสภาพ จำเป็นต้องได้รับ การบำรุงรักษาตามรอบอายุ การใช้งาน เพื่อยืดอายุบริการ ให้ได้ตามที่ออกแบบไว้ เพื่อให้ ทางหลวงอยู่ในสภาพที่ใช้การ ได้ดี ได้มาตรฐาน ซึ่งจะส่งผล ให้ประชาชนได้ใช้ระบบการ ขนส่งทางถนนที่มี ประสิทธิภาพทำให้การเดินทาง มีความสะดวก รวดเร็ว และ ปลอดภัย <b>สภาพปัญหา/ความต้องการ:</b> สภาพทางหลวงในหลายพื้นที่ ของประเทศมีการเสื่อมสภาพ อย่างต่อเนื่อง อันเนื่องมาจาก ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่อง ตลอดจน	แขงทางหลวงทั่วประเทศ และ มีความพร้อมดำเนินการ สามารถ ดำเนินโครงการได้ทันทีที่ได้รับ จัดสรรงบประมาณ

แผนงาน – ผลผลิต/โครงการ – กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/สถานภาพ ปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
					<p>ผลกระทบจาก:</p> <p>ต่าง ๆ อาทิ น้ำท่วม ถนนเสียหาย และการชะล้างของน้ำฝน ส่งผลให้ถนนทางหลวงเกิด ความเสียหาย เช่น การ แตกกร้าวของผิวแอสฟัลต์ การ ทรุดตัวของชั้นทาง รวมถึงการ เกิดหลุมบ่อและร่องล้อ เป็น ต้น ดังนั้น การบำรุงรักษาถนน ทางหลวงจึงมีความสำคัญต่อ ประชาชนผู้ใช้เส้นทาง ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนา เศรษฐกิจในระดับพื้นที่และ ระดับชาติอย่างยั่งยืน</p> <p><b>ความจำเป็นเร่งด่วน :</b> หากไม่ มีการบำรุงรักษาอย่าง สม่าเสมอ ถนนจะเกิดความ เสียหายสะสม เช่น เกิดหลุม บ่อ เกิดการแตกกร้าว และเกิด ความเสียหายถึงโครงสร้างชั้น ทาง เป็นต้น และเมื่อความ เสียหายลุกลามจนถึงชั้น โครงสร้างทาง จะทำให้ต้องใช้ งบประมาณในการซ่อมแซม บำรุงมากขึ้น</p>	สว.69-02 (กรม/หน่วยงาน)

แผนงาน – ผลผลิต/โครงการ – กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ ปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	สว.69-02 (กรม/หน่วยงาน) จังหวัดขอนแก่น
<p><b>ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรม</b> ผลผลิตที่ 3 : การเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับความปลอดภัยบนทางหลวง (สป.)</p> <p><b>ตัวชี้วัด</b></p> <p><b>เชิงปริมาณ :</b> จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข 2,303 จุด</p> <p><b>เชิงคุณภาพ :</b> จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไขอย่างมีคุณภาพ ร้อยละ 100</p> <p><b>เชิงเวลา :</b> ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนด ร้อยละ 100</p> <p><b>เชิงต้นทุน :</b> ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ ร้อยละ 100</p>	12,015.2983	<p>งบลงทุน:</p> <p>11,941.7960</p> <p>ลบ.</p> <p>งบรายจ่ายอื่น:</p> <p>73.5023 ลบ.</p>		<p>1. สามารถดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ (โครงการปีเดียว)</p> <p>2. ลักษณะการดำเนินการ เช่น กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนน กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง เป็นต้น</p>	<p>สภาพปัญหาและความต้องการเนื่องจากอุบัติเหตุบนทางหลวงสร้างความเสียหายแก่เศรษฐกิจและสังคม เพราะการขับซ้ฝ่าฝืนกฎหมาย วินัยในการขับซ้ รวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงของสภาพการจราจรและพื้นที่ชุมชนสองข้างทาง จึงต้องมีการปรับปรุงกายภาพและติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพิ่มเติมให้ครบถ้วน และทดแทนส่วนที่ชำรุดเสียหายหรือหมดอายุการใช้งาน เพื่อปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งเป็นโครงการช่วยคมนาคมหลักความจำเป็นเร่งด่วนปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน เพื่อลดความเสี่ยง</p>	<p>พื้นที่ดำเนินการมีความพร้อมสามารถดำเนินโครงการได้ทันทีที่ได้รับจัดสรรงบประมาณ โดยก่อนพิจารณาจัดสรรได้ตรวจสอบความพร้อมโครงการกับทางพื้นที่เรียบร้อยแล้ว</p>

แผนงาน – ผลผลิต/โครงการ – กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/สถานภาพ ปี (ณ วันที่พิจารณา)	สว.69-02 (กรม/หน่วยงาน)
					ความรุนแรงของอุบัติเหตุ เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายโลก เพื่อความปลอดภัยทางถนน	
<p><b>ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรม</b> โครงการที่ 4 : โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง <b>ตัวชี้วัด</b> <b>เชิงปริมาณ</b> : ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ 43.723 กม. <b>เชิงคุณภาพ</b> : ก่อสร้างทางได้คุณภาพตาม มาตรฐานร้อยละ 100</p>	1,893.8866	งบลงทุน: 1,873.8866 ลบ. งบรายจ่ายอื่น: 20.0000 ลบ.		เช่น (1) งบประมาณตามสัญญา เป็นงาน ก่อสร้างทางและสะพาน 6 รายการ และค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจและ ออกแบบ 3 รายการ (2) รายการผูกพันใหม่ปี 2569 เป็น งานก่อสร้างทางและสะพาน 9 รายการ, ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจและ ออกแบบ 7 รายการ และค่าจ้าง จัดเตรียมเอกสารฯ 1 รายการ	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เป็นทาง มาตรฐานสูง มีการควบคุม การเข้า-ออก ที่สมบูรณ์แบบ มีรั้วกันเขตทาง สามารถใช้ ความเร็วได้สูง บริเวณทาง แยกเป็นทางต่างระดับไม่มี สัญญาณไฟจราจร ประโยชน์ ของทางหลวงพิเศษระหว่าง เมืองได้แก่การช่วยประหยัด เวลาในการเดินทาง เนื่องจาก สามารถใช้ความเร็วสูง ลดอุบัติเหตุเนื่องจากมีจุดตัด ทางร่วมทางแยกน้อย คณะรัฐมนตรีมีมติ เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2540 เห็นชอบ ในหลักการในการก่อสร้าง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 13 เส้นทาง ระยะทาง 4,150 กิโลเมตร	- สายบางปะอิน-นครราชสีมา อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลงาน ร้อยละ 97.58% ในพื้นที่จังหวัด พระนครศรีอยุธยา สระบุรี และ นครราชสีมา - สายบางใหญ่-กาญจนบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลงานร้อย ละ 99.82% ในพื้นที่ กาญจนบุรี สุพรรณบุรี กาญจนบุรี

แผนงาน – ผลผลิต/โครงการ – กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/สถานภาพ ปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
					<p>ระยะเวลาดำเนินการระหว่างปี 2540 – 2559 อย่างไรก็ตามจนถึงปัจจุบัน ได้ดำเนินการก่อสร้างได้เพียง 2 เส้นทาง ระยะทาง 146 กิโลเมตร เท่านั้น กรมทางหลวงได้วางยุทธศาสตร์ที่จะพัฒนาเส้นทางที่มีลำดับความสำคัญสูงภายในรัศมี 250 กิโลเมตร รอบกรุงเทพมหานคร โดยได้กำหนดแผนการดำเนินการระยะเร่งด่วน ระหว่างปี 2554 – 2559 จำนวน 5 เส้นทาง ประกอบด้วย 1) สายบางปะอิน – สระบุรี – นครราชสีมา, 2) สายบางใหญ่ – นครปฐม – กาญจนบุรี , 3) สายชลบุรี – พัทยา – มาบตาพุด, 4) สายนครปฐม – สมุทรสงคราม – ชะอำ และ 5) สายบางปะอิน – นครสวรรค์</p>	

สว.69-02 (กรม/หน่วยงาน)

แผนงาน – ผลผลิต/โครงการ – กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/สถานภาพ ปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
<p><b>ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรม</b> โครงการที่ 5 : โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน <b>ตัวชี้วัด</b></p> <p><b>เชิงปริมาณ</b> : ก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ 14 แห่ง</p> <p><b>เชิงปริมาณ</b> : ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ 466.441 กม.</p> <p><b>เชิงคุณภาพ</b> : ก่อสร้างทางและสะพานได้คุณภาพ ตามมาตรฐานที่กำหนด ร้อยละ 100</p>	57,961.0828	<p>งบลงทุน: 57,509.8211 ลบ.</p> <p>งบรายจ่ายอื่น: 451.2617 ลบ.</p>		<p>เช่น (1) ดำเนินการแล้วเสร็จใน ปีงบประมาณ งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 1 รายการ และค่าก่อสร้างทางและ สะพาน 27 รายการ</p> <p>(2) งบผูกพันตามสัญญา เป็นงาน ก่อสร้างทางและสะพาน 240 รายการ และค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจและ ออกแบบ 30 รายการ</p> <p>(3) รายการผูกพันใหม่ปี 2569 เป็น งานก่อสร้างทางและสะพาน 2 รายการ และค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบ 7 รายการ</p>	<p>กรมทางหลวงมีหน้าที่ดูแล รับผิดชอบการพัฒนาทางหลวง สายหลักของประเทศ ให้เป็น ทางหลวงที่ได้มาตรฐาน ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาด้าน เศรษฐกิจของประเทศ เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทย มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมอย่างต่อเนื่อง เกิดการขยายตัวของในเมือง หลักตามภูมิภาคและจังหวัด ต่าง ๆ การพัฒนาพื้นที่และ สภาพสังคมมีลักษณะที่ เปลี่ยนแปลงไปจากอดีต ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่าง รวดเร็ว ส่งผลให้เกิดปัญหา การจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุตามมา ดังนั้นกรมทางหลวงจึงได้จัดทำ แผนพัฒนาทางหลวงที่ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจ</p>	โครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน ทั่วประเทศ

แผนงาน – ผลผลิต/โครงการ – กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/สถานภาพ ปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
					และสังคม ฉบับที่ 13 นโยบาย รัฐบาล เพื่อรองรับและแก้ไข ปัญหาดังกล่าวขึ้น โดยจัดทำ แผน ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว โดยคำนึงถึงการเพิ่ม ประสิทธิภาพในการเดินทาง และขนส่งสินค้าที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย และ เป็นการส่งเสริม สนับสนุนการ พัฒนาเศรษฐกิจ และสาขาการ พัฒนาอื่น ๆ ให้บรรลุตาม เป้าหมาย	
<b>ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรม</b> โครงการที่ 6 : โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบ น้ำหนัก (สคน.) <b>ตัวชี้วัด</b> <b>เชิงปริมาณ</b> : ปริมาณรถที่เข้าจอดพักบริเวณจุด จอดพักรถ ไม่น้อยกว่า 400,000 คัน <b>เชิงปริมาณ</b> : ปริมาณรถบรรทุกที่ผ่านการ ตรวจสอบระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ไม่ น้อยกว่า 40,000,000 คัน <b>เชิงคุณภาพ</b> : ปริมาณการจับกุมรถบรรทุกที่มี น้ำหนักเกินที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก ร้อยละ 0.1	1,809.3895	งบลงทุน: 1,809.3895 ลบ.		(1) ดำเนินการแล้วเสร็จใน ปีงบประมาณ (โครงการปีเดียว) 48 รายการ (2) งบผูกพันตามสัญญา โดยได้มีการ ก่อหนี้ผูกพัน เมื่อปีงบประมาณ 2566 1 รายการ ปีงบประมาณ 2567 4 รายการ ปีงบประมาณ 2568 5 รายการ (3) เป็นรายการผูกพันใหม่ปี 2569	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถ รถบรรทุกและสถานีตรวจสอบ น้ำหนัก นั้นได้เริ่มตั้งแต่มติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 พ.ค. 2554 เห็นชอบคณะกรรมการ พัฒนาระบบการบริหารจัดการ ขนส่งสินค้าและบริการของ ประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 11 เม.ย. 2554 มอบหมายให้กระทรวง คมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่	พื้นที่ดำเนินการบริเวณจุดจอด พักรถบรรทุกทุกพื้นที่ที่ดินสงวน ของกรมทางหลวง และสถานี ตรวจสอบน้ำหนักในพื้นที่ที่เป็น เส้นทางหลักของรถบรรทุก ให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวง ทั่วประเทศ โดยโครงการทั้งหมด มีความพร้อมในการดำเนินการ โดยมีร่างข้อกำหนด ราคากลาง และแบบการก่อสร้าง พร้อมดำเนินการ

แผนงาน – ผลผลิต/โครงการ – กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/สถานภาพ ปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
<b>เชิงคุณภาพ :</b> จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกบนเส้นทางที่มีจุดจอดพักรถบรรทุกลดลง ร้อยละ 5				7 รายการ โดยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 1,809.3895 ล้านบาท และมี ระยะเวลาผูกพันงบประมาณ 3 ปี	เกี่ยวข้องดำเนินการจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุม เส้นทางการขนส่งสินค้า จนได้ มีแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอด พักรถบรรทุก ปี 2559-2573 โดยมอบหมายให้กรมทาง หลวงเป็นหน่วยงานเจ้าของ โครงการ และกรมการขนส่ง ทางบกเป็นผู้กำกับกับการบังคับ ใช้จุดพักรถบรรทุก จนกระทั่ง มีงานศึกษาความเหมาะสมใน การจัดตั้งจุดจอดพักรถบรรทุก มาตั้งแต่นั้นจนถึงปัจจุบัน อีกทั้งกรมทางหลวงมีหน้าที่ ส่วนหนึ่งในการกำกับ และ บังคับใช้กฎหมายการบรรทุก น้ำหนักให้เป็นไปตามพิกัด น้ำหนักกฎหมาย มีมติ คณะรัฐมนตรี 28 ธ.ค. 2564 เห็นชอบข้อเสนอแนะเพื่อ ป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับ รถบรรทุกน้ำหนักเกินตามที่ คณะกรรมการ ป.ป.ช. ที่ใน เนื้อหาส่วนหนึ่งให้ใช้ เทคโนโลยี Weigh In Motion	



แผนงาน – ผลผลิต/โครงการ – กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/สถานภาพ ปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
					หรือสถานีตรวจสอบน้ำหนักชนิด WIM เพื่อช่วยลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ เพิ่มความโปร่งใส และลดปัญหาการทุจริตของเจ้าหน้าที่ได้ รวมถึงมีแผนในการดำเนินการใช้เทคโนโลยีควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงของกรมทางหลวงที่มีอยู่ 1,530 สายทาง เพื่อให้สนับสนุนงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะมีอย่างประสิทธิภาพ	
<p>2. แผนงาน บูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก</p> <p><b>ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรม</b> โครงการที่ 1 : โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก</p> <p><b>ตัวชี้วัด</b></p> <p><b>เชิงปริมาณ</b> : ระยะทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้าง 43.232 กม.</p> <p><b>เชิงปริมาณ</b> : ดำเนินการก่อสร้างสะพาน 5 แห่ง</p> <p><b>เชิงคุณภาพ</b> : ก่อสร้างทางและสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด ร้อยละ 100</p>	<p>3,639.3550</p> <p>3,639.3550</p>	<p>งบลงทุน: 3,603.9550 ลบ.</p> <p>งบรายจ่ายอื่น: 35.4000 ลบ.</p>		<p>เช่น (1) ดำเนินการแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 1 รายการ และค่าจ้างสำรวจและทำแผนที่รายละเอียดของอสังหาริมทรัพย์และประเมินราคา 1 รายการ</p> <p>(2) งบผูกพันตามสัญญา เป็นงานก่อสร้างทางและสะพาน 15 รายการ และค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจและ</p>	<p>การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ซึ่งโครงการก่อสร้างมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ</p>	<p>ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา</p>

แผนงาน – ผลผลิต/โครงการ – กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/สถานภาพ ปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
				<p>ออกแบบ 6 รายการ</p> <p>(3) รายการผูกพันใหม่ปี 2569 เป็นงานก่อสร้างทางและสะพาน 2 รายการ และค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ 7 รายการ</p>	<p>ฉบับที่ 13 แผนยุทธศาสตร์คมนาคมเพื่อสนับสนุนพัฒนาโลจิสติกส์ฉบับที่ 3 โดยมีเป้าหมายในการยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศให้มีอันดับที่ดีขึ้นและเพื่อให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศลดลง ซึ่งโครงการก่อสร้างในพื้นที่จะเป็นการก่อสร้างขยายช่องจราจร บูรณะทางเดิม ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก และก่อสร้างทางแนวใหม่ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน ให้สามารถเชื่อมต่อระบบขนส่ง (Connectivity) อื่นๆ ได้อย่างสะดวก การพัฒนาทางหลวงดังกล่าวสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ช่วยเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง (Mobility) เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จจะ</p>	<p>สว.69-02 (กรม/หน่วยงาน)</p>

แผนงาน – ผลผลิต/โครงการ – กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/สถานภาพ ปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
					ช่วยบรรเทาปัญหาจราจรและลดอุบัติเหตุบนถนนได้เป็นอย่างดี และมีการกำหนดพื้นที่เป้าหมายนำร่องใน 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง	

**คำชี้แจง :** ให้ กรม/หน่วยงาน ยกตัวอย่างโครงการ/กิจกรรม ที่เป็นรายการสำคัญ ๆ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ดังนี้

1. ให้ยกตัวอย่างโครงการสำคัญ ๆ ที่เห็นควรนำเสนอ จำนวน 10-15 โครงการ
2. โครงการดังกล่าวจะต้องเป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ สนับสนุนส่งเสริมหรือพัฒนาความเป็นอยู่ของประชาชน การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น การเตรียมการวางแผนเพื่อรองรับปัญหาที่อาจเกิดขึ้น การป้องกันบรรเทาสาธารณภัย หรือการบริหารจัดการภัยพิบัติต่าง ๆ (ภัยที่กระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ-ภัยทางเศรษฐกิจ-ภัยทางสังคม-ภัยความมั่นคง) เป็นต้น โดยเน้นความสอดคล้องตามกลุ่มภารกิจของกระทรวงนั้น ๆ เป็นหลัก ได้แก่ กระทรวงด้านความมั่นคง กระทรวงด้านเศรษฐกิจ และกระทรวงด้านสังคม หรือบูรณาการประสานการสนับสนุนกลุ่มภารกิจในมิติด้านอื่นตามขอบเขตหน้าที่และอำนาจที่เกี่ยวข้อง
3. สำหรับหน่วยงานอื่นที่ไม่สังกัดกระทรวงให้ยกตัวอย่างโครงการตามภารกิจของหน่วยงาน
4. ให้เรียงลำดับโครงการจากวงเงินงบประมาณมากไปหาน้อย



## 5. ผลการเบิกจ่ายและผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567-2568

(แบบ สว.69-03 (กรม/หน่วยงาน))

ผลการเบิกจ่ายงบประมาณ ปี 2568 และเงินกันไว้เบิกเหลือปีคงเหลือ ของปีงบประมาณ 2567

กรมทางหลวง

1.ภาพรวมผลการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

ประเภทรายจ่าย	วงเงินตาม พ.ร.บ. (1)	วงเงินหลังโอนเปลี่ยนแปลง (2)	ผลการเบิกจ่าย		ผลการใช้จ่าย	
			จำนวน (3)	ร้อยละ (4) = (3)/(2)*100	จำนวน (5)	ร้อยละ (6) = (5)/(2)*100
รวม	127,501.0523	127,501.0523	39,234.0720	30.77	92,200.0758	72.31
รายจ่ายประจำ	5,800.1736	6,002.3129	3,584.0210	59.71	3,638.3112	60.62
รายจ่ายลงทุน	121,700.8787	121,498.7394	35,650.0510	29.34	88,561.7646	72.89

หมายเหตุ : ให้ใช้ผลการเบิกจ่าย ณ วันที่ 30 เมษายน 2568 และคำนวณร้อยละจากวงเงินงบประมาณหลังโอนเปลี่ยนแปลง

## 2. การกักเงินไว้เบิกเหลื่อมปี ปีงบประมาณ 2567

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

ผลผลิต/โครงการ กิจกรรม	งบประมาณปี 2567					คำชี้แจง
	เงินกักไว้เบิก เหลื่อมปี	เบิกจ่าย	ร้อยละ	คงเหลือ	ร้อยละ	
<b>รวม</b>	<b>22,753.6902</b>	<b>20,594.9075</b>	<b>90.51</b>	<b>2,158.7827</b>	<b>9.49</b>	
1. แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	367.5894	328.0112	89.23	39.5782	10.77	
โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา	251.5445	231.5702	92.06	19.9743	7.94	
โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	6.7441	6.7400	99.94	0.0041	0.06	
โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	109.3008	89.7010	82.07	19.5998	17.93	
2. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	4,689.4197	4,261.3028	90.87	428.1169	9.13	
การพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนระบบคมนาคมและโลจิสติกส์	590.3568	459.8625	77.90	130.4943	22.10	
การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงและสะพาน	3,239.5707	3,015.2120	93.07	224.3587	6.93	
การเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับความปลอดภัยบนทางหลวง	859.4922	786.2283	91.48	73.2639	8.52	
3. แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	17,187.5404	15,674.1329	91.19	1,513.4075	8.81	
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	339.1024	316.0061	93.19	23.0963	6.81	
โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	1,198.5056	1,145.9711	95.62	52.5345	4.38	
โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	13,143.4701	11,965.1247	91.03	1,178.3454	8.97	
โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	661.2715	543.8006	82.24	117.4709	17.76	

ผลผลิต/โครงการ กิจกรรม	งบประมาณปี 2567					คำชี้แจง
	เงินกันไว้เบิก เหลือปี	เบิกจ่าย	ร้อยละ	คงเหลือ	ร้อยละ	
โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สาย ธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)	256.9381	185.7226	72.28	71.2155	27.72	
โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง	1,588.2527	1,517.5078	95.55	70.7449	4.45	
4. แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	509.1407	331.4606	65.10	177.6801	34.90	
โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาค ตะวันออก	509.1407	331.4606	65.10	177.6801	34.90	



6. การดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณ รายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 วุฒิสภา

(แบบ สว.69-04 (กรม/หน่วยงาน))

การดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 วุฒิสภา

.....

ชื่อหน่วยงาน (ระดับกรมหรือเทียบเท่า) .....กรมทางหลวง.....

ประเด็นข้อสังเกต	การดำเนินการ
1. ควรมีมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยจากการก่อสร้างถนน โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างถนนขนาดใหญ่ซึ่งมีการสัญจรของประชาชนหนาแน่น รวมทั้งต้องมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากการก่อสร้างด้วย	กรมทางหลวงให้ความสำคัญในเรื่องมาตรการป้องกันอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้างอย่างมากทั้งในด้านนโยบายและการปฏิบัติ โดยสังเกตได้จากกรมทางหลวงมีคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน (มีนาคม 2561) แนบประกอบในการทำสัญญากับผู้รับจ้าง เพื่อให้ผู้รับจ้างถือปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญา นอกจากนี้แล้วยังมีการคิดค่ารายละเอียดดังกล่าวในรายการค่างานที่เห็นอย่างชัดเจน โดยผู้ควบคุมงานสามารถบังคับกำกับดูแลการติดตั้งป้ายให้เป็นไปตามคู่มือฯ พร้อมจ่ายค่างานให้แก่ผู้รับจ้างอย่างเป็นธรรม
2. ควรมีการบูรณาการกับหน่วยงานที่ใช้พื้นที่ถนนในการวางท่อหรือสายไฟและสายส่งสัญญาณสื่อสารต่าง ๆ ให้พร้อมกันในช่วงระหว่างก่อสร้างถนน เพื่อไม่ให้เกิดกรณีทีภายหลังจากได้สร้างถนนเสร็จเรียบร้อยแล้ว หน่วยงานอื่นมาขุดเจาะถนนเพื่อวางท่อหรือสายไฟสายส่งสัญญาณสื่อสารจนทำให้ถนนเสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมให้กลับคืนสภาพเดิมได้	กรมทางหลวง ตระหนักถึงเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี โดยมีมาตรการให้หน่วยงานอื่นที่ต้องการใช้พื้นที่ในการก่อสร้างวางท่อหรือสายไฟสายส่งสัญญาณสื่อสารต่างๆ ต้องนำแบบที่จะใช้ในการก่อสร้างส่งมาให้แนบในการขออนุญาต สำหรับพิจารณาความเหมาะสมและตำแหน่งที่ถูกต้องเพื่อป้องกันผลกระทบที่จะตามมาภายหลัง นอกจากนี้ในระหว่างการก่อสร้างได้มีการประชุมหารือกับหน่วยงานอื่น ในการวางแผนการทำงานร่วมกันเพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าว และไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคซึ่งกันและกันด้วย
3. ควรมีการจับกุมและดำเนินคดีกับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดให้เข้มงวดทั่วประเทศ เนื่องจากการบรรทุกน้ำหนักเกินทำให้ถนนชำรุดเสียหายรัฐต้องสูญเสียงบประมาณจำนวนมาก ในการซ่อมบำรุงรักษาที่กำหนด จึงควรมีมาตรการควบคุมที่จริงจังมากขึ้น	กรมทางหลวงมีการดำเนินคดีกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดมาตลอด โดยสถิติการจับกุมตั้งแต่ปีงบประมาณ 2564 – 2567 มีการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินไปมากกว่า 2,000 คันต่อปี โดยผลการจับกุมมีดังนี้ ปีงบประมาณ 2564 มีผลการจับกุมได้ 2,891 คัน ปีงบประมาณ 2565 มีผลการจับกุมได้ 3,488 คัน ปีงบประมาณ 2566 มีผลการจับกุมได้ 3,416 คัน ปีงบประมาณ 2567 มีผลการจับกุมได้ 2,842 คัน และปีงบประมาณ 2568 (29 ต.ค. 2567) มีผลการจับกุมได้ 191 คัน

ประเด็นข้อสังเกต	การดำเนินการ
	<p>ทั้งนี้กรมทางหลวงได้ดำเนินการติดตั้งระบบ WIM ให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศโดยมีแผนติดตั้งทั้งหมด จำนวน 960 แห่ง เปิดดำเนินการแล้ว 195 แห่ง อยู่ระหว่างดำเนินการ 60 แห่ง และจะขอตั้งงบประมาณเพื่อติดตั้งอีก 705 แห่ง เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอในการตรวจตรา ผลิตอุปกรณ์ของเจ้าหน้าที่ และเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบน้ำหนักมากขึ้น รวมทั้งขอเสนอให้มีการแก้ไขกฎหมายบทลงโทษของผู้กระทำความผิดรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินให้เหลือแต่การปรับแบบอัตราค่าหัวในมาตรา 73/2 พระราชบัญญัติทางหลวง หรือแก้ไขอัตราค่าปรับแบบขั้นบันไดเพียงอย่างเดียว</p>
<p>4. หน่วยงานควรขยายผลการดำเนินโครงการที่ใช้เทคโนโลยีที่สามารถนำผิวถนนลาดยางเดิมมารีไซเคิลที่โรงงานผสมยางทำถนนเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ซึ่งเป็นการประหยัดทรัพยากรธรรมชาติ เช่น หินและยางมะตอยซึ่งหน่วยงานได้เริ่มดำเนินการแล้ว เพราะจะสามารถประหยัดงบประมาณในการปรับปรุงถนนของหน่วยงานอย่างมาก</p>	<p>แนวทางการปฏิบัติงาน Asphalt Hot Mix In-Plant Recycling ของกรมทางหลวง</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กำหนดราคากลางในงาน Asphalt Hot Mix In-Plant Recycling ในงบปี 2567 เนื่องจากยังไม่มีกำหนดราคากลางในงาน Asphalt Hot Mix In-Plant Recycling</li> <li>2. ดำเนินการตรวจสอบ Plant ที่ใช้ดำเนินงาน Asphalt Hot Mix In-Plant Recycling ในงบปี 2567 เนื่องจากยังไม่อยู่ในเงื่อนไขประเภทของการจดทะเบียนขอผู้รับเหมางานบำรุงทาง</li> <li>3. ออกข้อกำหนดเพิ่มเติมในมาตรฐาน ทล.-ม. 410/2542 ของ Asphalt Hot Mix In-Plant Recycling</li> <li>4. เลือกใช้ผิวทางเดิม 40 % ในการออกแบบ</li> <li>5. เริ่มดำเนินงาน Asphalt Hot Mix In-Plant Recycling ในงบปี 2567 ในงานบำรุงทางของกรมทางหลวง จำนวน 115 สัญญา คิดเป็นงบประมาณ 1,224,605,600 บาท และคาดว่าจะในงบปี 2568 จำนวน 152 สัญญา คิดเป็นงบประมาณ 2,020,350,000 บาท</li> </ol>



รายงานการพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 วุฒิสภา