



เอกสารวิชาการ

เรื่อง

แผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง พ.ศ. 2566 - 2570

โดย

นายจรินทร์ กังใจ

นักศึกษาหลักสูตรนักยุทธศาสตร์ รุ่นที่ 15
ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

บทคัดย่อ

เอกสารวิชาการส่วนบุคคลฉบับนี้ เป็นการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะ 5 ปี พ.ศ.2566 - 2570 มีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อตรวจสอบสภาพแวดล้อมทางด้านยุทธศาสตร์ 2) เพื่อทบทวนแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง และแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง 3) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง พ.ศ.2566-2570 โดยการศึกษาเป็นการวิจัยเชิงพรรณนา โดยการใช้ PESTEL Analysis ประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกและ McKinsey 7's Framework ประเมินปัจจัยภายใน จากนั้นวิเคราะห์เพื่อหาประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ด้วย TOWS Matrix จากการสำรวจสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกพบว่าองค์กรมีจุดแข็ง 8 รายการ โดยมีจุดแข็งที่สำคัญคือมีบุคลากรของหน่วยงานภายใต้สังกัดเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถในการเรียนรู้และพัฒนาตนเองค่อนข้างสูง ด้านจุดอ่อนพบว่ามี 7 รายการ โดยมีจุดอ่อนที่สำคัญคือการทำงานขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายนอก ในขณะที่ด้านโอกาสมี 12 รายการ ซึ่งโอกาสที่สำคัญคือความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่งด้านต่างๆ ส่วนในด้านภัยคุกคามหรือความท้าทายมี 13 รายการ ซึ่งที่สำคัญคือต้องการปรับตัวและเปลี่ยนแปลงจากหลักเกณฑ์ข้อกำหนดมาตรฐานเดิมของกรมทางหลวงและความไม่แน่นอนของสถานการณ์โลกส่งผลต่อสถานะเศรษฐกิจ ดังนั้นแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวงระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566-2570 จึงต้องเน้นการพัฒนา 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ คือ 1) การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสมบูรณ์ 2) ระดับการให้บริการของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐาน 3) ระดับความปลอดภัยบนระบบทางหลวง 4) การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กรและการบริการประชาชนตามหลักธรรมาภิบาล 5) การเปลี่ยนแปลงเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนประกอบด้วย 9 เป้าประสงค์ 21 ตัวชี้วัด 18 กลยุทธ์

การศึกษานี้ มีข้อเสนอแนะในการขับเคลื่อนและการนำยุทธศาสตร์ไปใช้ คือ 1) ขับเคลื่อนจากผู้บริหารระดับสูงมุ่งเน้นสร้างความเข้าใจ ประเมินและติดตามเป็นระยะ สร้างบรรยากาศและการมีส่วนร่วม 2) ปรับตัวให้พร้อมรับกับบูรณาการจากหน่วยงานต่างๆ 3) เตรียมความพร้อมเพื่อสามารถดำเนินโครงการพัฒนาทางหลวงได้ทันที 4) เปลี่ยนแปลงองค์กรเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ความมั่นคงของโครงข่ายทางหลวง รองรับการใช้ระบบเศรษฐกิจ BCG Economy

คำนำ

แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 ที่จัดทำขึ้นฉบับนี้ เป็นการตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ โดยวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ทั้งภายในและภายนอกและวิเคราะห์ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ ด้วยเครื่องมือการวิเคราะห์ ได้แก่ PESTEL McKinsey 7's SWOT analysis และ TOWS Matrix เพื่อกำหนดเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (ENDs) กลยุทธ์ในการดำเนินการ (WAYS) และมาตรการหรือปัจจัยที่เกี่ยวข้อง (MEANS) เพื่อกำหนดประเด็นที่สำคัญต่อการพัฒนาและมาตรการที่ควรดำเนินการเพื่อการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 ได้อย่างยั่งยืน

การจัดทำเอกสารประกอบการศึกษาค้นคว้าฉบับนี้ ได้รับคำแนะนำและข้อเสนอแนะจากอาจารย์ที่ปรึกษา นาวาอากาศเอก ไชยา ออกแดง รองผู้อำนวยการศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ และคณาจารย์ประจำหลักสูตรนักยุทธศาสตร์ทุกท่าน ทำให้เอกสารวิชาการฉบับนี้มีความสมบูรณ์ ถูกต้องตามหลักวิชาการ ซึ่งจะเป็นข้อเสนอแนะกับผู้บริหารของกรมทางหลวง เพื่อใช้ในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของกรมทางหลวง ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570

สุดท้ายนี้ ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ และคณาจารย์ทุกท่าน ที่ได้ให้ความรู้และแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวงนี้ ซึ่งผู้ศึกษาคาดหวังเป็นอย่างยิ่งว่าเอกสารวิชาการฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้สนใจต่อไป

จรินทร์ กังใจ

นักศึกษหลักสูตรนักยุทธศาสตร์ รุ่นที่ 15

9 พฤษภาคม 2565

สารบัญ

บทคัดย่อ.....	ก
คำนำ.....	ข
สารบัญ.....	ค
สารบัญตาราง.....	จ
สารบัญแผนภาพ.....	ฉ
บทที่ 1	
บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	1
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	2
1.4 ระเบียบวิธีการศึกษา.....	2
1.5 ข้อจำกัดของการศึกษา.....	3
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
บทที่ 2	
การตรวจสอบสถานะแวดล้อมและการวิเคราะห์ทางยุทธศาสตร์.....	4
2.1 สถานะแวดล้อมภายนอก.....	4
2.2 สถานะแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับองค์กร.....	14
2.3 การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ (STRATEGIC ANALYSIS).....	37
บทที่ 3	
แผนขององค์กร.....	65
3.1 เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (ENDS).....	65
3.2 แนวทางในการดำเนินการ (WAYS).....	66
3.3 มาตรการ/เครื่องมือ/ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง (MEANS).....	74
3.4 แผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategic Map).....	81

บทที่ 4	ข้อเสนอแนะทางยุทธศาสตร์	86
	ข้อเสนอแนะในการขับเคลื่อนและการนำยุทธศาสตร์ไปใช้.....	86
	บรรณานุกรม.....	88
	ประวัติย่อผู้วิจัย	89

สารบัญตาราง

ตารางที่ 2.1	ปัจจัยสภาวะแวดล้อมภายนอกตามกรอบการประเมินด้วยวิธี PESTEL Analysis	38
ตารางที่ 2.2	การวิเคราะห์ปัจจัยสภาวะแวดล้อมภายนอกด้านโอกาส (Opportunities) และด้านภัยคุกคาม (Threats)	43
ตารางที่ 2.3	ปัจจัยสภาวะแวดล้อมภายในตามกรอบการประเมินด้วยวิธี Mckinsey7S Framework ด้านจุดแข็ง (Strength)	47
ตารางที่ 2.4	ปัจจัยสภาวะแวดล้อมภายในตามกรอบการประเมินด้วยวิธี Mckinsey7S Framework ด้านจุดอ่อน (Weakness)	48
ตารางที่ 2.5	สรุปการวิเคราะห์ปัจจัยสภาวะแวดล้อมภายนอกและภายในด้วยวิธี SWOT Analysis	49
ตารางที่ 2.6	ค่าถ่วงน้ำหนักสภาพแวดล้อมภายใน	52
ตารางที่ 2.7	ค่าถ่วงน้ำหนักสภาพแวดล้อมภายนอก	53
ตารางที่ 2.8	ค่าคะแนนเฉลี่ยสภาพแวดล้อมภายใน	54
ตารางที่ 2.9	ค่าคะแนนเฉลี่ยสภาพแวดล้อมภายนอก	54
ตารางที่ 2.10	ผลคะแนนค่าถ่วงน้ำหนักสภาพแวดล้อมภายใน	56
ตารางที่ 2.11	ผลคะแนนค่าถ่วงน้ำหนักสภาพแวดล้อมภายนอก	56
ตารางที่ 2.12	ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix	59
ตารางที่ 3.1	ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ ของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1	66
ตารางที่ 3.2	ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ ของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2	68
ตารางที่ 3.3	ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ ของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3	70
ตารางที่ 3.4	ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ ของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4	72
ตารางที่ 3.5	ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ ของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2	73
ตารางที่ 3.6	มาตรการ/แผนงาน/โครงการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 -2570)	74

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่ 2.1	กรอบการประเมินสภาพแวดล้อมด้วยวิธี PESTEL Analysis	37
แผนภาพที่ 2.2	ผลการประเมินตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง	58
แผนภาพที่ 3.1	แผนยุทธศาสตร์ (Strategic Map) กรมทางหลวง ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566-2570)	81

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจและบทบาทในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนควบคุมและดูแลรักษาทางหลวงในความรับผิดชอบ เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง ทั้งนี้ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 มาตรา 16 กำหนด “ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการนั้น โดยจัดทำเป็นแผน 5 ปี ซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง” ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2560 มีการจำแนกแผนเป็น 3 ระดับและให้ระบุถึงความสอดคล้องของแผนปฏิบัติราชการของหน่วยงานที่แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงการสนับสนุนและการขับเคลื่อนแผนระดับต่างๆ ให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาประเทศ

โดยในปีงบประมาณ 2564 ที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวงระยะที่ 1 พ.ศ. 2563 - 2565 และให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงานของกรมทางหลวง จึงจำเป็นต้องมีการทบทวนและปรับปรุงกระบวนการวางแผน การกำหนดกลยุทธ์และตัวชี้วัดให้สอดคล้องกับบทบาทและภารกิจ รวมถึงการวิเคราะห์และประเมินการบรรลุผลสำเร็จในการดำเนินการภารกิจในช่วงที่ผ่านมาและจัดทำแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง ระยะที่ 2 พ.ศ. 2566 - 2570 โดยกำหนดเป้าหมายและทิศทางในการดำเนินงานตามภารกิจในระยะ 5 ปีข้างหน้า เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามภารกิจของกรมทางหลวงให้ไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็วและเหมาะสม

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อตรวจสอบสภาพแวดล้อมทางด้านยุทธศาสตร์ ในมิติต่างๆ ได้แก่ การเมือง เศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม กฎหมาย
2. เพื่อทบทวนแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง และแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง พ.ศ. 2566 – 2570

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1) ขอบเขตด้านเนื้อหา

การตรวจสอบสภาพแวดล้อมภายในของกรมทางหลวง ประกอบด้วยโครงสร้างองค์กร อัตรากำลังข้าราชการ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ ลูกจ้างชั่วคราว ในส่วนกลางและภูมิภาค ตลอดจนอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน และตรวจสอบสภาพแวดล้อมภายนอกในมิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม กฎหมาย รวมทั้งทำการศึกษาแผนระดับที่ 1 แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนระดับที่ 2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูปประเทศ 11 ด้าน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และแผนระดับที่ 3 แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะที่ 1 พ.ศ.2563 – 2565

การศึกษาและจัดทำแนวทางการขับเคลื่อนภารกิจที่สำคัญและท้าทายตามแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญในระยะ 5 ปีข้างหน้า และจัดทำแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะที่ 2 พ.ศ.2566 – 2570 ให้สอดคล้องกับแผนระดับต่างๆ เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับ ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนงาน โครงการ หรือ กิจกรรมที่กำหนดไว้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

2) ขอบเขตด้านกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา จำนวน 10 คน เป็นข้าราชการของกรมทางหลวง ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดแผนปฏิบัติราชการและติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน ในตำแหน่งวิศวกรโยธา นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ระดับชำนาญการขึ้นไป

3) ขอบเขตด้านระยะเวลา

ระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษานี้ ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึงเมษายน 2565

1.4 ระเบียบวิธีการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา โดยวิธีการตรวจสอบสภาพแวดล้อมของปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อแนวทางการดำเนินงานตามภารกิจของกรมทางหลวง ในมิติการเมือง เศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม กฎหมาย ด้วย PESTEL Analysis และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของปัจจัยภายในของกรมทางหลวง ด้วย Mckinsey 7S Framework และนำข้อมูลปัจจัยที่มีผลกระทบสำคัญทั้งภายนอกและภายในมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ในการดำเนินงานของกรมทางหลวง ด้วยการวิเคราะห์ TOWS Matrix และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะ 5 ปี พ.ศ.2566 – 2570

1.5 ข้อจำกัดของการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ เป็นการศึกษาและจัดทำแผนปฏิบัติการตามภารกิจของกรมทางหลวง ภายในระยะเวลาตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ถึงเดือนเมษายน 2565 จึงมีข้อจำกัดในการรวบรวมข้อมูลที่สำคัญและที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานต่างๆ ซึ่งอาจจะทำให้ผลการจัดทำแผนไม่สมบูรณ์ครบถ้วนในบางประเด็นได้

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ได้ทราบถึงผลการศึกษาและทบทวนแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง ระยะที่ 1 พ.ศ.2563 – 2565
- 2) ได้ทราบถึงสภาพแวดล้อมทางด้านยุทธศาสตร์ ในมิติต่างๆ ได้แก่ การเมือง เศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม กฎหมาย
- 3) ได้แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง พ.ศ.2566 – 2570 เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานตามภารกิจของกรมทางหลวงอย่างยั่งยืนต่อไป

บทที่ 2

การตรวจสอบสถานะแวดล้อมและการวิเคราะห์ทางยุทธศาสตร์

2.1 สถานะแวดล้อมทั่วไป

2.1.1 แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561 - พ.ศ.2580)

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ฉบับประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 13 ตุลาคม 2561 ถือเป็นแผนระดับที่ 1 ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 65 พ.ศ. 2560 ที่กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน เพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”

เป้าหมายการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ คือ “ประเทศไทยมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่าง ต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” โดยยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ พัฒนาคนในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม โดยการประเมินผลการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วย

- 1) ความอยู่ดีมีสุขของคนไทย และสังคมไทย
- 2) ชีตความสามารถในการแข่งขันการพัฒนาเศรษฐกิจและการกระจายรายได้
- 3) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ
- 4) ความเท่าเทียมและความเสมอภาคของสังคม
- 5) ความหลากหลายทางชีวภาพ คุณภาพสิ่งแวดล้อม และความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ
- 6) ประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ

การพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยเพื่อเป็นไปตามเป้าหมายจึงกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาจำนวน 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการพัฒนาศักยภาพและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้านได้จัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีแผนแม่บททั้งสิ้น 23 ประเด็นแผนแม่บท ซึ่งจะมีผลผูกพันต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติตาม รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บท ซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”

ยุทธศาสตร์ชาติที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรง (Direct Strategy) กับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงคือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องโดยอ้อม (Indirect strategy) ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม และยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

2.1.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.2561 - พ.ศ.2580)

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีประกอบไปด้วย 23 ประเด็นแผนแม่บทที่สอดคล้องกับเนื้อหาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ดังนี้

- 1) ประเด็น ความมั่นคง
- 2) ประเด็น การต่างประเทศ
- 3) ประเด็น การพัฒนาการเกษตร
- 4) ประเด็น อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
- 5) ประเด็น สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว
- 6) ประเด็น การพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ
- 7) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
- 8) ประเด็น พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่และวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
- 9) ประเด็น เขตเศรษฐกิจพิเศษ

- 10) ประเด็น การปรับเปลี่ยนค่านิยมและวัฒนธรรม
- 11) ประเด็น การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต
- 12) ประเด็น การพัฒนาการเรียนรู้
- 13) ประเด็น การเสริมสร้างให้คนไทยมีสุขภาพที่ดี
- 14) ประเด็น ศักยภาพการกีฬา
- 15) ประเด็น การเสริมสร้างพลังทางสังคม
- 16) ประเด็น การพัฒนาความเสมอภาคและส่งเสริมเศรษฐกิจฐานราก
- 17) ประเด็น การสร้างหลักประกันทางสังคม
- 18) ประเด็น การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน
- 19) ประเด็น การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ
- 20) ประเด็น การพัฒนาบริการประชาชนและการพัฒนาประสิทธิภาพภาครัฐ
- 21) ประเด็น การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- 22) ประเด็น การพัฒนากฎหมายและกระบวนการยุติธรรม
- 23) ประเด็น การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติมีประเด็นที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง ได้แก่ ประเด็น 7) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และประเด็นที่เกี่ยวข้องโดยอ้อมกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง ได้แก่ ประเด็น 2) การต่างประเทศ ประเด็น 5) สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว ประเด็น 6) การพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ประเด็น 9) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ประเด็น 18) การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน ประเด็น 20) การพัฒนาบริการประชาชนและการพัฒนาประสิทธิภาพภาครัฐ และประเด็น 23) การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

2.1.3 แผนการปฏิรูปประเทศ

ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 การปฏิรูปประเทศกำหนดให้ดำเนินการปฏิรูปประเทศ และให้ดำเนินการปฏิรูปประเทศอย่างน้อยในด้านต่าง ๆ ให้เกิดผลตามที่กำหนด โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ ซึ่งอย่างน้อยต้องมีวิธีการจัดทำแผน การมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขั้นตอนในการดำเนินการปฏิรูปประเทศ การวัดผลการดำเนินการ และระยะเวลาดำเนินการปฏิรูปประเทศทุกด้านและต่อมาได้มีการตราพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2560 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2560 เป็นต้น โดยกำหนดให้คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านต่าง ๆ ได้ดำเนินการจัดทำร่างแผนการปฏิรูปประเทศ 11 ด้าน โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 13

มีนาคม 2561 เห็นชอบร่างแผนการปฏิรูปประเทศ สถาบันบัญญัติแห่งชาติได้มีการประชุมเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2561 รับทราบแผนการปฏิรูปประเทศเป็นที่เรียบร้อย และได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว เมื่อวันที่ 6 เมษายน 2561

ต่อมาเมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2561 มีการประกาศยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 – 2580 และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ส่งผลให้ต้องมีการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฐานะสำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการปฏิรูปประเทศ ได้จัดทำและเสนอร่างแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) เพิ่มเติมแผนการปฏิรูปประเทศ 2 ด้าน คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาเห็นชอบแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) และรัฐสภาได้รับทราบ จึงได้มีการประกาศแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2564 แผนการปฏิรูปประเทศด้านต่าง ๆ 13 ด้าน ประกอบด้วย

- 1) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการเมือง
- 2) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน
- 3) แผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย
- 4) แผนการปฏิรูปประเทศด้านกระบวนการยุติธรรม
- 5) แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ
- 6) แผนการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- 7) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุข
- 8) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ
- 9) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสังคม
- 10) แผนการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน
- 11) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- 12) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการศึกษา
- 13) แผนการปฏิรูปประเทศด้านวัฒนธรรม กีฬา แรงงาน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

สำหรับแผนการปฏิรูปประเทศนั้น แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็น 5) ด้านเศรษฐกิจ

2.1.4 (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ฉบับร่าง มีจุดมุ่งหมายสูงสุดเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศให้สามารถบรรลุผลตามเป้าหมายการพัฒนาระยะยาวที่กำหนดไว้ใน

ยุทธศาสตร์ชาติ โดยมุ่งหวังให้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 – 2570) ทาหน้าที่เป็นกลไกในการขับเคลื่อนที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปี และเพื่อผลักดันให้ประเทศสามารถก้าวข้ามความท้าทายต่าง ๆ เพื่อขับเคลื่อนสู่ความเจริญเติบโตที่ทุกภาคส่วนได้รับประโยชน์อย่างเท่าเทียมกัน โดย (ร่าง) แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ได้กำหนดทิศทางและเป้าหมายของการพัฒนาบนพื้นฐานของหลักการและแนวคิดที่สำคัญ 4 ประการ ได้แก่

- 1) **หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง** มีพื้นฐานของความพอประมาณ ความมีเหตุผล การสร้างภูมิคุ้มกันที่ดี ซึ่งควบคู่กับการใช้เงื่อนไข 2 ประการ คือ ความรู้ และคุณธรรม
- 2) **แนวคิด Resilience** ที่มุ่งเน้นการลดความเปราะบางต่อการเปลี่ยนแปลง มีการพร้อมรับ (Cope) การปรับตัว (Adapt) และการเปลี่ยนแปลงเพื่อพร้อมเติบโตอย่างยั่งยืน (Transform)
- 3) **เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ** ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของแนวคิด “ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง” โดยมุ่งเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนทุกกลุ่ม
- 4) **โมเดลเศรษฐกิจ BCG** ซึ่งเป็นแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจใน รูปแบบควบคู่กัน ได้แก่ 3 เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ประกอบด้วยแผนกลยุทธ์รายหมวดหมาย จำนวน 13 ประการ แบ่งออกได้เป็น 4 มิติ ดังนี้

มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย

- หมวดหมู่ที่ 1 ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง
- หมวดหมู่ที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน
- หมวดหมู่ที่ 3 ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก
- หมวดหมู่ที่ 4 ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง
- หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค
- หมวดหมู่ที่ 6 ไทยเป็นฐานการผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะที่สำคัญของโลก

มิติโอกาสและความเสมอภาคทางเศรษฐกิจและสังคม

- หมวดหมู่ที่ 7 ไทยมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูง และสามารถแข่งขันได้
- หมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน
- หมวดหมู่ที่ 9 ไทยมีความยากจนข้ามรุ่นลดลง และคนไทยทุกคนมีความคุ้มครองทางสังคม ที่เพียงพอ เหมาะสม

มิติความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

หมวดหมู่ที่ 11 ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

มิติปัจจัยผลักดันการพลิกโฉมประเทศ

หมวดหมู่ที่ 12 ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต

หมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 มีประเด็นที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงในระยะ 5 ปีข้างหน้า ได้แก่ หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และประเด็นที่เกี่ยวข้องโดยอ้อมกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง ได้แก่ หมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เด็ดขาดได้อย่างยั่งยืน หมวดหมู่ที่ 11 ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และหมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

2.1.5 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561 - พ.ศ.2580)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ไว้คือ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะเป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ครอบคลุมเชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมทั่วถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทาง ขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย 4.0”

จากวิสัยทัศน์ข้างต้นจึงกำหนดเป้าประสงค์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและยกระดับการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง ให้มีความสะดวกและปลอดภัย โดยได้กำหนด 2 เป้าประสงค์หลักดังนี้

เป้าประสงค์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง

ให้ประชาชนมีระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน ได้รับความสะดวกในการเดินทางและส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกิจกรรมทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมต่างๆ เพื่อรองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคมและทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

เป้าประสงค์ที่ 2 ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การมีระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะเป็นกลไกและเครื่องมือที่สำคัญในการลงทุนในภาคการผลิตและขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะต้นทุนการขนส่งสินค้า เป็นสัดส่วนที่สำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ซึ่งทำให้ประชาชนสามารถลดค่าใช้จ่ายและมีรายได้สูงขึ้น ทั้งนี้ เพื่อเป็นไปตามเป้าหมายจึงกำหนดยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations And Institution)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology And Innovation)

โดยยุทธศาสตร์ที่ 1) การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 2) การบริการของภาคคมนาคมขนส่งและยุทธศาสตร์ที่ 5) การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง

2.1.6 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3

(พ.ศ.2560 - พ.ศ.2564)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย จัดทำขึ้นตามกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) เพื่อมุ่งสู่เป้าหมาย “การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ก้าวสู่ความเป็นชาติการค้า และบริการ (Trading and Service Nation)” โดยการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ อำนวยความสะดวกทางการค้าที่มี

ประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการไทยสู่เวทีโลก ตลอดจนสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาค และใช้ฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและการพัฒนานวัตกรรม ซึ่งแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) เป็นแผนต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555 - 2560) โดยได้รับมติเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาเพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) เพื่อยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล

- กลยุทธ์ที่ 1.1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน
- กลยุทธ์ที่ 1.2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce)
- กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยกระดับระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพได้มาตรฐานการค้าโลก (Trade Facilitation Enhancement)

- กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า
- กลยุทธ์ที่ 2.2 พัฒนาระบบ National Single Window (NSW)
- กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
- กลยุทธ์ที่ 2.4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์เพื่อยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์และส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์

- กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล
- กลยุทธ์ที่ 3.3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 3.4 ประเมินและติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ประกอบด้วย (1) ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี 2563 (อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของธนาคารโลก (International Logistics Performance Index: LPI)) (2) ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าอยู่ในอันดับที่ดีขึ้น ในปี 2564 (อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศของธนาคารโลก (Trading Across Borders)) (3) ต้นทุนโลจิสติกส์คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี ในปี 2564 (สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP) และ (4) จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ เป็นร้อยละ 100 ในปี 2564

ทั้งนี้ ตามแผนปฏิบัติการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ซึ่งกำหนดโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ระบุหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก และหน่วยงานสนับสนุนในแต่ละยุทธศาสตร์ โดยพบว่า

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทาน ด้านกลยุทธ์ที่ 3 กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักร่วมกับหน่วยงานอื่นที่มีหน้าที่สนับสนุนโดยตรงคือกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องต่อแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงโดยอ้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักในกลยุทธ์ที่ 1 ซึ่งมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 กระทรวงคมนาคมร่วมเป็นหน่วยงานสนับสนุน

2.1.7 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ.2563 – 2565)

กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 –2565) โดยมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วน เพื่อตอบสนองและรองรับเป้าหมายการดำเนินการในระยะแรก และวางรากฐานเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยให้บรรลุเป้าหมายการขนส่งที่ยั่งยืน มีความสอดคล้องโดยตรงกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล และแผนการปฏิรูปประเทศด้านที่ 5 ด้านเศรษฐกิจ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 ได้ให้ความสำคัญกับการบูรณาการแผนงาน ทั้งระหว่างกรมขนส่งรูปแบบต่างๆ และระหว่างหน่วยงาน พัฒนาการบริการขนส่งขั้นพื้นฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน สร้างความเท่าเทียมกับประชาชนทุกระดับ การพัฒนาระบบ

คมนาคมที่มีประสิทธิภาพสูง ลดต้นทุนการขนส่งและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับเศรษฐกิจของประเทศไปสู่เป้าหมายเพื่อความยั่งยืน ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ 4 ประเด็น ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ สำคัญความสำเร็จ

ประเด็นเชื่อมโยงโดยตรงกับการดำเนินงานของกรมทางหลวงในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

2.1.8 แผนปฏิบัติการกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ.2563 - พ.ศ.2565)

แผนปฏิบัติการระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 – 2565) มีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแนวทางการพัฒนาระบบราชการไทย 4.0 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมทางหลวงไปสู่การปฏิบัติที่เหมาะสมกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป ประกอบด้วย 4 ประเด็นยุทธศาสตร์คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงตามความต้องการ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัยของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กรอย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน

จากการทบทวนแผนปฏิบัติการกรมทางหลวง ระยะที่ 1 ในประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ระดับที่ 1 แผนแม่บท ระดับที่ 2 และแผนปฏิบัติการ ระดับที่ 3 โดยพบว่า

ยุทธศาสตร์ชาติ ในยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน และถูกถ่ายทอดมายังแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล โดยมีตัวชี้วัดคือ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง ถูกถ่ายทอดมายังแผนปฏิบัติการกรมทางหลวง ระยะที่ 1 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพ และตรงตามความต้องการ

สำหรับตัวชี้วัด ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ถูกถ่ายทอดมายังแผนปฏิบัติการกรมทางหลวง ระยะที่ 1 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัยของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

เมื่อพิจารณาแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 18 การเติบโตอย่างยั่งยืน ได้มีการกำหนดเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง โดยมีตัวชี้วัดคือ ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยรวมในสาขาพลังงานและขนส่ง สาขากระบวนการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ และสาขาการจัดการของเสียลดลง (ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์) ถูกถ่ายทอดมายังแผนปฏิบัติการกรมทางหลวง ระยะที่ 1 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง โดยส่งเสริมให้ระบบทางหลวงมีระดับการให้บริการที่ดี เช่น การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีความเรียบสม่ำเสมอ การควบคุมจำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินมาตรฐานเพื่อลดการสร้างความเสียหายต่อทางหลวง จะช่วยให้ลดระยะเวลาการเดินทาง ลดการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลงตามไปด้วย

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 20 การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ โดยมีตัวชี้วัดระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ ถูกถ่ายทอดมายังแผนปฏิบัติการกรมทางหลวง ระยะที่ 1 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์การอย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน ในตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2.2 สภาพแวดล้อมทั่วไปของกรมทางหลวง

วิสัยทัศน์

ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

ภารกิจ

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กำหนดให้กรมทางหลวง มีภารกิจเกี่ยวกับ “การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้าง และบำรุงรักษาทาง

หลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง”

พันธกิจ

1. พัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงตามความต้องการ
2. การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง
3. การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ
4. การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management)

อำนาจหน้าที่

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กำหนดให้กรมทางหลวงมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- 1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 2) วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บำรุงและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน
- 3) ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- 4) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

โครงสร้างการบริหารของกรมทางหลวง

โครงสร้างของกรมทางหลวงว่าด้วย “กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวงกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558” ได้แบ่งส่วนราชการของกรมทางหลวง (อันประกอบไปด้วย กอง ศูนย์สำนัก และแขวง) ออกเป็น 40 หน่วยงานได้แก่

- 1) สำนักงานเลขานุการกรม
- 2) กองการเงินและบัญชี
- 3) กองการเจ้าหน้าที่

- 4) กองการพัสดุ
- 5) กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- 6) กองฝึก่อบรม
- 7) แขวงทางหลวง ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด
- 8) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
- 9) สำนักกฎหมาย
- 10) สำนักก่อสร้างทางที่ 1
- 11) สำนักก่อสร้างทางที่ 2
- 12) สำนักก่อสร้างสะพาน
- 13) สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- 14) สำนักงานทางหลวงที่ 1
- 15) สำนักงานทางหลวงที่ 2
- 16) สำนักงานทางหลวงที่ 3
- 17) สำนักงานทางหลวงที่ 4
- 18) สำนักงานทางหลวงที่ 5
- 19) สำนักงานทางหลวงที่ 6
- 20) สำนักงานทางหลวงที่ 7
- 21) สำนักงานทางหลวงที่ 8
- 22) สำนักงานทางหลวงที่ 9
- 23) สำนักงานทางหลวงที่ 10
- 24) สำนักงานทางหลวงที่ 11
- 25) สำนักงานทางหลวงที่ 12
- 26) สำนักงานทางหลวงที่ 13
- 27) สำนักงานทางหลวงที่ 14
- 28) สำนักงานทางหลวงที่ 15
- 29) สำนักงานทางหลวงที่ 16
- 30) สำนักงานทางหลวงที่ 17
- 31) สำนักงานทางหลวงที่ 18
- 32) สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- 33) สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ
- 34) สำนักบริหารบำรุงทาง

- 35) สำนักแผนงาน
- 36) สำนักมาตรฐานและประเมินผล
- 37) สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
- 38) สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง
- 39) สำนักสำรวจและออกแบบ
- 40) สำนักอำนวยความสะดวก

โดย แขวงทางหลวง ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด มีจำนวนทั้งสิ้น 104 หน่วยงาน โดยสามารถจัดสายการปฏิบัติงานภายใต้สำนักงานทางหลวงทั้ง 18 แห่ง ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) สำนักงานทางหลวงที่ 1 เชียงใหม่

- 1.1) แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1
- 1.2) แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2
- 1.3) แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 3
- 1.4) แขวงทางหลวงลำปางที่ 1
- 1.5) แขวงทางหลวงลำปางที่ 2
- 1.6) แขวงทางหลวงลำพูน
- 1.7) แขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน

2) สำนักงานทางหลวงที่ 2 แพร่

- 2.1) แขวงทางหลวงแพร่
- 2.2) แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1
- 2.3) แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2
- 2.4) แขวงทางหลวงพะเยา
- 2.5) แขวงทางหลวงน่านที่ 1
- 2.6) แขวงทางหลวงน่านที่ 2

3) สำนักงานทางหลวงที่ 3 สกลนคร

- 3.1) แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1
- 3.2) แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน)
- 3.3) แขวงทางหลวงนครพนม
- 3.4) แขวงทางหลวงบึงกาฬ
- 3.5) แขวงทางหลวงมุกดาหาร
- 3.6) แขวงทางหลวงหนองคาย

4) สำนักงานทางหลวงที่ 4 ตาก

- 4.1) แขวงทางหลวงตากที่ 1
- 4.2) แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด)
- 4.3) แขวงทางหลวงกำแพงเพชร
- 4.4) แขวงทางหลวงสุโขทัย

5) สำนักงานทางหลวงที่ 5 พิษณุโลก

- 5.1) แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1
- 5.2) แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 2 (วังทอง)
- 5.3) แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1
- 5.4) แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2
- 5.5) แขวงทางหลวงพิจิตร

6) สำนักงานทางหลวงที่ 6 เพชรบูรณ์

- 6.1) แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1
- 6.2) แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 2 (บึงสามพัน)
- 6.3) แขวงทางหลวงเลยที่ 1
- 6.4) แขวงทางหลวงเลยที่ 2 (ด่านซ้าย)
- 6.5) แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู

7) สำนักงานทางหลวงที่ 7 ขอนแก่น

- 7.1) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1
- 7.2) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 2 (ชุมแพ)
- 7.3) แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่)
- 7.4) แขวงทางหลวงชัยภูมิ
- 7.5) แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1
- 7.6) แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 (หนองหาน)

8) สำนักงานทางหลวงที่ 8 มหาสารคาม

- 8.1) แขวงทางหลวงมหาสารคาม
- 8.2) แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์
- 8.3) แขวงทางหลวงยโสธร
- 8.4) แขวงทางหลวงร้อยเอ็ด

9) สำนักงานทางหลวงที่ 9 อุบลราชธานี

- 9.1) แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 1

9.2) แขนงทางหลวงอุบลราชธานีที่ 2

9.3) แขนงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1

9.4) แขนงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2

9.5) แขนงทางหลวงสุรินทร์

9.6) แขนงทางหลวงอำนาจเจริญ

10) สำนักงานทางหลวงที่ 10 นครราชสีมา

10.1) แขนงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1

10.2) แขนงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2

10.3) แขนงทางหลวงนครราชสีมาที่ 3

10.4) แขนงทางหลวงบุรีรัมย์

10.5) แขนงทางหลวงปราจีนบุรี

10.6) แขนงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร)

11) สำนักงานทางหลวงที่ 11 ลพบุรี

11.1) แขนงทางหลวงลพบุรีที่ 1

11.2) แขนงทางหลวงลพบุรีที่ 2 (ลำน้ำรายณ์)

11.3) แขนงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1

11.4) แขนงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 2 (ตากฟ้า)

11.5) แขนงทางหลวงสระบุรี

11.6) แขนงทางหลวงสิงห์บุรี

12) สำนักงานทางหลวงที่ 12 สุพรรณบุรี

12.1) แขนงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1

12.2) แขนงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อู่ทอง)

12.3) แขนงทางหลวงกาญจนบุรี

12.4) แขนงทางหลวงชัยนาท

12.5) แขนงทางหลวงอ่างทอง

12.6) แขนงทางหลวงอุทัยธานี

13) สำนักงานทางหลวงที่ 13 กรุงเทพฯ

13.1) แขนงทางหลวงกรุงเทพฯ

13.2) แขนงทางหลวงธนบุรี

13.3) แขนงทางหลวงนครนายก

13.4) แขนงทางหลวงนนทบุรี

- 13.5) แขวงทางหลวงปทุมธานี
- 13.6) แขวงทางหลวงสมุทรปราการ
- 13.7) แขวงทางหลวงสมุทรสาคร
- 13.8) แขวงทางหลวงอยุธยา

14) สำนักงานทางหลวงที่ 14 ชลบุรี

- 14.1) แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1
- 14.2) แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2
- 14.3) แขวงทางหลวงจันทบุรี
- 14.4) แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา
- 14.5) แขวงทางหลวงตราด
- 14.6) แขวงทางหลวงระยอง

15) สำนักงานทางหลวงที่ 15 ประจวบคีรีขันธ์

- 15.1) แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)
- 15.2) แขวงทางหลวงชุมพร
- 15.3) แขวงทางหลวงนครปฐม
- 15.4) แขวงทางหลวงเพชรบุรี
- 15.5) แขวงทางหลวงราชบุรี
- 15.6) แขวงทางหลวงสมุทรสงคราม

16) สำนักงานทางหลวงที่ 16 นครศรีธรรมราช

- 16.1) แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1
- 16.2) แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 2 (ทุ่งสง)
- 16.3) แขวงทางหลวงตรัง
- 16.4) แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 1 (พุนพิน)
- 16.5) แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 2 (กาญจนดิษฐ์)
- 16.6) แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 (เวียงสระ)

17) สำนักงานทางหลวงที่ 17 กระบี่

- 17.1) แขวงทางหลวงกระบี่
- 17.2) แขวงทางหลวงพังงา
- 17.3) แขวงทางหลวงภูเก็ต
- 17.4) แขวงทางหลวงระนอง

18) สำนักงานทางหลวงที่ 18 สงขลา

- 18.1) แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1
- 18.2) แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2 (นาหม่อม)
- 18.3) แขวงทางหลวงนราธิวาส
- 18.4) แขวงทางหลวงปัตตานี
- 18.5) แขวงทางหลวงพัทลุง
- 18.6) แขวงทางหลวงยะลา
- 18.7) แขวงทางหลวงสตูล

นอกจากนี้ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ยังได้กำหนดเพิ่มหน่วยงานเพิ่มเติมอีก 2 หน่วยงาน ได้แก่ “กลุ่มตรวจสอบภายใน” และ “กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร” เพิ่มเติมนอกเหนือจากส่วนราชการของกรมทางหลวง 40 หน่วยงาน และแขวงทางหลวง 104 หน่วยงาน ตามรายละเอียดที่กล่าวมาข้างต้น อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงได้ทำการกำหนดชื่อของสองหน่วยงานนี้ใหม่ กล่าวคือ ตั้งชื่อเป็น “สำนักงานตรวจสอบภายใน” และ “สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร” ตามลำดับ นอกเหนือจากส่วนราชการตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กรมทางหลวงยังมีส่วนราชการอื่น ๆ ที่อยู่ภายใต้แผนภูมิการแบ่งส่วนราชการของกรมทางหลวงอีก กล่าวคือ ส่วนราชการที่เกิดจากข้อตกลงร่วม ส่วนราชการที่กำหนดเพิ่มเติม ส่วนราชการย่อยภายใต้สังกัด **กองบังคับการตำรวจทางหลวง** ถือเป็นหน่วยงานหนึ่งในส่วนราชการของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงร่วมกันระหว่าง กรมตำรวจ และ กรมทางหลวงแผ่นดิน ที่เริ่มต้นจากหนังสือที่ 4139/2503 ลงวันที่ 14 เมษายน พ.ศ. 2503 ซึ่งแจ้งเหตุผลและความจำเป็นของการกำหนดให้มี “ตำรวจทางหลวง” โดยต่อมาได้มีการจัดตั้ง ตำรวจทางหลวง ในฐานะเป็นกองบังคับการ เรียกชื่อว่า “กองบังคับการตำรวจทางหลวง” ตามพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการ กรมตำรวจ พ.ศ. 2503 ขณะเดียวกันผลการประชุมกับคณะกรรมการของกรมทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งมีอธิบดีกรมทางหลวงแผ่นดินเป็นประธาน ร่วมกับ รองผู้บังคับการกองพิเศษ กรมตำรวจ ในขณะนั้น ได้ตกลงกำหนดหลักการในการจัดตั้งกองบังคับการตำรวจทางหลวงซึ่งมีผลลัพธ์ออกมาว่ากรมทางหลวงต้องเป็นผู้รับผิดชอบงบประมาณค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจ รวมถึงการจัดอาคารที่ทำการ อาคารที่อยู่อาศัยและอุปกรณ์อันเป็นปัจจัยในการดำเนินงาน

นอกจากนี้ กรมทางหลวง ได้กำหนดส่วนราชการย่อยภายใต้สังกัด สำนักก่อสร้างทางที่ 2 มีหน่วยงานชื่อ “ศูนย์สร้างทาง” จำนวน 5 หน่วยงาน ได้แก่

- 1) ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี
- 2) ศูนย์สร้างทางขอนแก่น

- 3) ศูนย์สร้างทางลำปาง
- 4) ศูนย์สร้างทางสงขลา
- 5) ศูนย์สร้างทางหล่มสัก

และได้กำหนดส่วนราชการย่อยภายใต้สังกัด สำนักก่อสร้างสะพาน มีหน่วยงานชื่อ “ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน” จำนวน 4 หน่วยงาน ได้แก่

- 1) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 1 (พิจิตร)
- 2) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 2 (ขอนแก่น)
- 3) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 3 (ปทุมธานี)
- 4) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 4 (นครศรีธรรมราช)

โดยในปัจจุบัน ส่วนราชการตามที่กรมทางหลวงกำหนดจึงประกอบไปด้วยส่วนราชการจำนวนทั้งหมด 157 หน่วยงาน ที่แบ่งสายงานบังคับบัญชาออกเป็น 5 สายงาน ได้แก่

- 1) อธิบดีกรมทางหลวง
- 2) รองอธิบดีฝ่ายบริหาร
- 3) รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ
- 4) รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน
- 5) รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

โดยแสดงรายชื่อส่วนราชการที่อยู่ภายใต้สายงานบังคับบัญชาแต่ละสายได้ดังต่อไปนี้

1) อธิบดีกรมทางหลวง

มีหน่วยงานในสายการบังคับบัญชา 3 หน่วยงาน ได้แก่

- 1.1) สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร
- 1.2) สำนักงานตรวจสอบภายใน
- 1.3) กองการเจ้าหน้าที่

2) รองอธิบดีฝ่ายบริหาร

มีหน่วยงานในสายการบังคับบัญชา 8 หน่วยงาน ได้แก่

- 2.1) สำนักงานเลขานุการกรม
- 2.2) กองการเงินและบัญชี
- 2.3) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
- 2.4) สำนักกฎหมาย

- 2.5) กองฝึกอบรม
- 2.6) กองการพัสดุ
- 2.7) กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- 2.8) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

3) รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ

มีหน่วยงานในสายการบังคับบัญชา 7 หน่วยงาน ได้แก่

- 3.1) สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ
- 3.2) สำนักแผนงาน
- 3.3) สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
- 3.4) สำนักอำนวยความสะดวก
- 3.5) สำนักสำรวจและออกแบบ
- 3.6) สำนักมาตรฐานและประเมินผล
- 3.7) สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง

4) รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน

มีส่วนราชการที่ขึ้นตรง 5 หน่วยงาน และส่วนราชการย่อย 9 หน่วยงาน รวมทั้งหมด 14 หน่วยงาน ได้แก่

- 4.1) สำนักก่อสร้างทางที่ 1
- 4.2) – 4.7) สำนักก่อสร้างทางที่ 2
โดยมีศูนย์สร้างทาง 5 หน่วยงาน อยู่ภายใต้สังกัด
- 4.8) – 4.12) สำนักก่อสร้างสะพาน
โดยมีศูนย์สร้างและบูรณสะพาน 4 หน่วยงาน อยู่ภายใต้สังกัด
- 4.13) สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- 4.14) สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

5) รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง

มีส่วนราชการที่ขึ้นตรง 3 หน่วยงาน และส่วนราชการย่อย 124 หน่วยงาน รวมเป็นทั้งหมด 127 หน่วยงาน ได้แก่

- 5.1) สำนักบริหารบำรุงทาง
- 5.2) สำนักควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ
- 5.3) กองบังคับการตำรวจทางหลวง
- 5.4) - 5.11) สำนักงานทางหลวงที่ 1
- 5.12) - 5.18) สำนักงานทางหลวงที่ 2

- 5.19) - 5.25) สำนักงานทางหลวงที่ 3
- 5.26) - 5.30) สำนักงานทางหลวงที่ 4
- 5.31) - 5.36) สำนักงานทางหลวงที่ 5
- 5.37) - 5.42) สำนักงานทางหลวงที่ 6
- 5.43) - 5.49) สำนักงานทางหลวงที่ 7
- 5.50) - 5.54) สำนักงานทางหลวงที่ 8
- 5.55) - 5.61) สำนักงานทางหลวงที่ 9
- 5.62) - 5.68) สำนักงานทางหลวงที่ 10
- 5.69) - 5.75) สำนักงานทางหลวงที่ 11
- 5.76) - 5.82) สำนักงานทางหลวงที่ 12
- 5.83) - 5.91) สำนักงานทางหลวงที่ 13
- 5.92) - 5.98) สำนักงานทางหลวงที่ 14
- 5.98) - 5.104) สำนักงานทางหลวงที่ 15
- 5.105) - 5.111) สำนักงานทางหลวงที่ 16
- 5.112) - 5.117) สำนักงานทางหลวงที่ 17
- 5.118) - 5.124) สำนักงานทางหลวงที่ 18

นอกจากนี้ คำสั่งกรมทางหลวง ที่ บ.1/174/2563 เรื่อง มอบหมายให้วิศวกรใหญ่เป็นที่ปรึกษาให้คำแนะนำ ตรวจสอบ ติดตามความคืบหน้า ตลอดจนผลการดำเนินงานในพื้นที่สำนักงานทางหลวงที่รับผิดชอบ และปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่อธิบดีมอบหมาย ตามรายละเอียดดังนี้

1) วิศวกรใหญ่ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง

- 1.1) สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก)
- 1.2) สำนักงานทางหลวงที่ 6 (เพชรบูรณ์)
- 1.3) สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น)

2) วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ

- 2.1) สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่)
- 2.2) สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่)
- 2.3) สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี)

3) วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง

- 3.1) สำนักงานทางหลวงที่ 14 (ชลบุรี)
- 3.2) สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์)
- 3.3) สำนักงานทางหลวงที่ 17 (กระบี่)

4) วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา

- 4.1) สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร)
- 4.2) สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา)
- 4.3) สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี)

5) วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความปลอดภัย

- 5.1) สำนักงานทางหลวงที่ 4 (ตาก)
- 5.2) สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)
- 5.3) สำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช)

6) วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา

- 6.1) สำนักงานทางหลวงที่ 8 (มหาสารคาม)
- 6.2) สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพฯ)
- 6.3) สำนักงานทางหลวงที่ 18 (สงขลา)

อำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ

อำนาจหน้าที่ของส่วนราชการภายในกรมทางหลวง ตามที่ปรากฏในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) สำนักงานเลขานุการกรม

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไป งานสารบรรณ และอาคารสถานที่ของกรม
- ดำเนินการเกี่ยวกับงานช่วยอำนวยการและงานเลขานุการของกรม
- ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสาร ผลการปฏิบัติงาน และความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับงานในหน้าที่ของกรม
- ดำเนินการอื่นใดที่มีได้กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการใดของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

2) กองการเงินและบัญชี

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี และงบประมาณการของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

3) กองการเจ้าหน้าที่

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดระบบงานและบริหารงานทรัพยากรบุคคลของกรม
- เว้นแต่การพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรม
- ดำเนินการเกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัย รักษาระบบคุณธรรม และงานสวัสดิการบุคลากรของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

4) กองการพัสดุ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการพัสดุของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

5) กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง และจัดระบบการจราจรและระบบความปลอดภัยบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- บริหารจัดการเพื่อพัฒนาและบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- กำกับดูแลและติดตามงานเกี่ยวกับทางหลวงสัมปทาน
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

6) กองฝึกอบรม

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

7) แขวงทางหลวง จำนวน 104 แขวง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- วางแผนเกี่ยวกับงานบำรุงรักษาทางหลวง งานอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางหลวง และงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็ก
- สำรวจ ตรวจสอบและจัดทำ แผนและข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งวัสดุงานทางและสภาพสายทางเบื้องต้น
- ดำเนินการเกี่ยวกับงานบำรุงรักษาทางหลวง งานอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางหลวงและงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็ก
- บำรุงรักษาเพื่อป้องกันเสีย ปรับแต่ง ซ่อมเบาเครื่องจักร ยานพาหนะ เครื่องมือ
- เครื่องใช้สำหรับงานก่อสร้างและงานบำรุงรักษาทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบ
- ดำเนินการเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างบูรณะและบำรุงรักษาทางหลวง
- ตรวจตรา ดูแล และบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมาย
- ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมาย
- ดำเนินการเกี่ยวกับด่านซึ่งนำหนักยานพาหนะเคลื่อนที่
- สนับสนุนและปฏิบัติงานร่วมกับจังหวัดและหน่วยงานอื่น
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

8) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม รวมทั้งติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน
- ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม
- พัฒนาระบบงานคอมพิวเตอร์และเครือข่าย รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำ หรือฝึกอบรมการใช้คอมพิวเตอร์และการใช้โปรแกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

9) สำนักกฎหมาย

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านกฎหมาย ตามกฎหมายว่าด้วยทนายและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- ดำเนินการเกี่ยวกับงานนิติกรรมและสัญญา งานที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่ง อาญา งานคดีปกครอง และงานคดีอื่นที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรม
- ให้คำปรึกษาและเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินงานตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศข้อบังคับ และคำสั่งที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรม รวมทั้งเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- ศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อยกร่างและพัฒนากฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

10) สำนักก่อสร้างทางที่ 1

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำกับ ควบคุม และดำเนินการบริหารจัดการงานก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- จัดทำราคาประเมินเบื้องต้นของงานก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- กำกับและดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมระหว่างก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงงานก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- ให้คำปรึกษาและแนะนำเทคนิควิธีการก่อสร้างและบูรณะทางโครงการขนาดใหญ่
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

11) สำนักก่อสร้างทางที่ 2

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำกับ ควบคุม และดำเนินการบริหารจัดการงานก่อสร้าง บูรณะทางโครงการพิเศษและงานเร่งด่วนฉุกเฉิน

- จัดทำราคาประเมินเบื้องต้นของงานก่อสร้าง บุรณะทางโครงการพิเศษ และงานเร่งด่วนฉุกเฉิน
- กำกับและดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมระหว่างดำเนินการงานก่อสร้าง บุรณะทางโครงการพิเศษ และงานเร่งด่วนฉุกเฉิน
- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงงานก่อสร้าง บุรณะทางโครงการพิเศษและงานเร่งด่วนฉุกเฉิน
- ถ่ายทอดและเผยแพร่เทคโนโลยีและองค์ความรู้ทางวิชาการ และเป็นศูนย์ฝึกอบรมภาคสนามด้านวิศวกรรมงานทาง เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรมและหน่วยงานอื่น รวมทั้งสถาบันการศึกษา
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

12) สำนักก่อสร้างสะพาน

- มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้
- กำกับ ควบคุม และดำเนินการบริหารจัดการงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- จัดทำราคาประเมินเบื้องต้นของงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- กำกับและดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- ถ่ายทอดและเผยแพร่เทคโนโลยีและองค์ความรู้ทางวิชาการ และเป็นศูนย์ฝึกอบรมภาคสนามด้านวิศวกรรมงานทาง เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรมและหน่วยงานอื่น รวมทั้งสถาบันการศึกษา
- ให้คำปรึกษาและแนะนำเทคนิควิธีการก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

13) สำนักเครื่องกลและสื่อสาร

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำหนดและจัดทำมาตรฐาน วางแผนและควบคุมการใช้ และการซ่อมเครื่องจักรกลและยานพาหนะของกรม
- บำรุงรักษาและซ่อมเครื่องจักรกลและยานพาหนะของกรม

- บริหารเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรม
- ดำเนินการจัดหาอะไหล่เพื่อใช้ในการซ่อมเครื่องจักรกลและยานพาหนะให้หน่วยงานต่าง ๆ ของกรม
- วางระบบ ติดตั้ง ซ่อมและบำรุงรักษาระบบสื่อสารโทรคมนาคมของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

14) สำนักงานทางหลวงที่ 1 ถึง 18

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- วางแผน สำรอง ออกแบบ ตรวจสอบและวิเคราะห์ทางวิศวกรรมเกี่ยวกับงาน
- บำรุงรักษาทางหลวง งานอำนวยความสะดวกทางหลวง และงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็กของแขวงทางหลวง
- วางแผนและดำเนินการก่อสร้างโครงการขนาดกลาง และบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับมอบหมาย
- ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและงานนิติการ
- ดำเนินการเกี่ยวกับด่านชั่งน้ำหนักยานพาหนะ
- วางแผน บริหารจัดการ และซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรกลและยานพาหนะ
- วางแผน กำกับ และติดตามการปฏิบัติงานของแขวงทางหลวง เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายแผนงาน และเป้าหมาย
- ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตตามกฎหมายตามที่ได้รับมอบหมาย
- ให้คำปรึกษา แนะนำและสนับสนุนด้านวิชาการ
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(15) สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- สำรอง รั้งวัด และคำนวณราคาที่ดินและทรัพย์สินที่ใช้ในงานทาง
- ดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในที่ดินและทรัพย์สินที่ใช้ในงานทาง
- ดำเนินการเกี่ยวกับการอุทธรณ์ค่าทดแทนที่ดินและทรัพย์สินที่ใช้ในงานทาง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

16) สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ศึกษาและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงภายในประเทศที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ
- ประสานงาน จัดทำ และให้ความร่วมมือโครงการเกี่ยวกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงภายในประเทศที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ
- ดำเนินการ วางแผน ประสานงาน ตรวจสอบ และรายงานผลเกี่ยวกับโครงการ
- เงินกู้และเงินช่วยเหลือ รวมทั้งติดต่อและประสานงานกับแหล่งเงินกู้และเงินช่วยเหลือทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

17) สำนักบริหารบำรุงทาง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำหนดกลยุทธ์ แผนงาน และโครงการงานบำรุงรักษาทาง
- ศึกษาและพัฒนาการบริหารและบำรุงรักษาทาง รวมทั้งประมวลและวิเคราะห์ข้อมูลงานบำรุงทาง
- กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการใช้จ่ายงบประมาณบำรุงทาง
- จัดทำแผนงาน มาตรการ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

18) สำนักแผนงาน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- จัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนการปฏิบัติราชการของกรม
- ศึกษาและพัฒนาเพื่อกำหนดโครงข่ายและมาตรฐานทางหลวง
- ศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการ รวมทั้งการประเมินผลโครงการก่อสร้างทาง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

19) สำนักมาตรฐานและประเมินผล

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำหนดและพัฒนามาตรฐานข้อกำหนด เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานของวิศวกรรมงานทางรวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐาน
- ศึกษาและพัฒนามาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับผู้รับจ้าง รวมทั้งกำกับดูแลและส่งเสริมศักยภาพผู้รับจ้าง
- ประเมินคุณภาพผลงานทางวิศวกรรมงานทาง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

20) สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ศึกษา พัฒนา และจัดทำข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติของวัสดุ วิธีการทดสอบวัสดุและการปฏิบัติงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทาง
- ออกแบบและแนะนำโครงสร้างชั้นทาง และเสนอปรับปรุงคุณภาพวัสดุที่ใช้กับงานทาง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

21) สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ค้นคว้า วิจัย และพัฒนาเกี่ยวกับงานทาง
- ติดต่อประสานงานกับสถาบันวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

22) สำนักสำรวจและออกแบบ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ศึกษา พัฒนา และจัดทำข้อกำหนดและมาตรฐานการออกแบบทางและโครงสร้าง
- สำรวจและจัดทำแผนที่ภาคพื้นดินและแผนที่จากภาพถ่ายทางอากาศ เพื่องานของกรม สำรวจและกำหนดแนวและระดับของทางหลวง ตลอดจนจัดทำข้อมูลและระบบภูมิศาสตร์สารสนเทศ

- ศึกษาสภาพความเหมาะสมทางด้านธรณีวิทยา
- ดำเนินการหรือตรวจสอบเกี่ยวกับการออกแบบทางหลวง และออกแบบโครงสร้างและสถาปัตยกรรม เพื่องานก่อสร้างและบูรณะทางหลวง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

23) สำนักอำนวยความปลอดภัย

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- วางแผนสำรวจและวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง
- ศึกษา พัฒนา และจัดทำมาตรฐานเครื่องหมายและสัญญาณควบคุมการจราจรที่ใช้กับงานทาง และกำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการใดๆ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร การลดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยในเขตทางหลวง
- ให้คำปรึกษาและเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการอำนวยความปลอดภัย
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

24) กองบังคับการตำรวจทางหลวง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- รักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดทางอาญา
- ควบคุมและจัดการจราจรบนทางหลวง
- ควบคุมดูแลการใช้ทางหลวงให้เป็นไปตามกฎหมาย
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

25) แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- วางแผนเกี่ยวกับงานบำรุงรักษา งานอำนวยความปลอดภัยและงานก่อสร้างขนาดเล็ก บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- สำรวจ ตรวจสอบ จัดทำแผน และข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งวัสดุ งานทางและสภาพสายทางเบื้องต้น

- ดำเนินการเกี่ยวกับงานบำรุงรักษา งานอำนวยความสะดวกและงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็ก บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- บำรุงรักษาป้องกันความเสียหาย ปรับแต่ง ซ่อมแซมเครื่องจักรยานพาหนะ เครื่องมือเครื่องใช้สำหรับงานก่อสร้างและงานบำรุงรักษาที่อยู่ในความรับผิดชอบ
- ดำเนินการเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างบูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ตรวจสอบ ดูแล และบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยทางหลวง ตามที่ได้รับมอบหมาย
- ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงตามที่ได้รับมอบหมาย
- สนับสนุนและปฏิบัติงานร่วมกับจังหวัดและหน่วยงานอื่น
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

26) ศูนย์สร้างทาง

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- รับผิดชอบงานก่อสร้างและบูรณะทาง โดยวิธีการดำเนินการเองตามแผนโครงการของกรม รวมทั้งงานที่มีปัญหาจากการจ้างเหมา งานเร่งด่วน งานฉุกเฉิน งานแก้ไขปัญหาทางภัยพิบัติต่าง ๆ
- ดำเนินการถ่ายทอดและเผยแพร่เทคโนโลยีและองค์ความรู้ทางวิชาการและเป็นศูนย์ฝึกอบรมภาคสนามด้านวิศวกรรมงานทาง เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรมและหน่วยงานอื่นๆ รวมทั้งสถาบันการศึกษา
- ประสานงาน ให้บริการเช่าเครื่องจักรยานพาหนะ แก่หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกกรม
- เร่งรัด ติดตาม แก้ไขปัญหาข้อขัดข้อง เพื่อให้โครงการเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด รายงานความก้าวหน้าผลการดำเนินงานแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

27) ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- รับผิดชอบงานก่อสร้างและบูรณะสะพานโดยวิธีดำเนินการเอง
- วางแผน สํารวจออกแบบสะพานและท่อเหลี่ยมคอนกรีตเสริมเหล็กตามแบบมาตรฐาน กรณีสะพานความยาวไม่เกิน 120 เมตร
- ก่อสร้างและบูรณะสะพาน เพื่อแก้ไขปัญหาเร่งด่วน เช่น กรณีเกิดอุทกภัย น้ำท่วมทางขาด สะพานชำรุด หรืออุบัติเหตุอื่นๆ
- วางแผนงานก่อสร้างและบูรณะสะพาน ตรวจสอบและพิจารณาเสนอแผนและงบประมาณการก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- ควบคุมและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณ
- วิเคราะห์และตรวจสอบคุณภาพวัสดุเกี่ยวกับการก่อสร้างและบูรณะสะพาน
- กำกับ ดูแล และควบคุม การก่อสร้างและบูรณะสะพานดำเนินการเอง
- รับผิดชอบการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ตลอดจนควบคุมกำกับดูแลรักษาพัสดุให้เป็นไปตามระเบียบของทางราชการ
- วางแผนตรวจสอบติดตามและประเมินผลเกี่ยวกับการใช้เครื่องจักรยานพาหนะ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ตั้งแต่ การกำหนดแผนการจัดหา ประวัติ การควบคุมการใช้งาน
- การเสนอแผนการจัดหาทดแทน การแท่งจำหน่ายและการซ่อมบำรุงรักษาให้เครื่องจักรพร้อมใช้งาน
- วางแผนดำเนินการออกแบบ กำกับและควบคุมการก่อสร้างและบูรณะสะพาน จ้างเหมาที่มีความยาวช่วงไม่เกิน 20 เมตร
- ดำเนินการถมดินและคอสะพานท่ออุโมงค์คอนกรีตเสริมเหล็ก
- ดำเนินการบริหารงานบำรุงรักษาสะพาน (Bridge Maintenance Management System)
- ฝึกอบรมให้ความรู้ด้านปฏิบัติงานสนาม (On the Job Training) แก่วิศวกร และผู้ปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมาย

28) สำนักงานควบคุมน้ำ หนัทยานพาหนะ

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อวางแผนการบริหารงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ อย่างเป็นระบบ และพิจารณาเสนอการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินงานเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุม น้ำหนัทยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมาย ทันสมัย และสอดคล้องกับ สถานการณ์ปัจจุบัน
- วางแผน ตรวจสอบ และควบคุม การใช้จ่ายงบประมาณงานด่านชั่งน้ำหนักให้ เป็นไปตามเป้าหมายและหลักวิชาการ
- ควบคุม กำกับ ตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน เกี่ยวกับงาน ควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะของสำนักทางหลวง กองตำรวจทางหลวง แขวงการ ทาง สำนักบำรุงทาง หมวดการทาง
- และด่านชั่งน้ำหนัก ให้เป็นไปตามเป้าหมายและหลักวิชาการ ด้วยความถูกต้อง ประหยัด มีประสิทธิภาพเป็นมาตรฐานเดียวกัน
- เป็นศูนย์กลางเครือข่ายเชื่อมโยงในการบริการ กำกับ และควบคุม การ ดำเนินงานด่านชั่งน้ำหนัทยานพาหนะทั่วประเทศของกรมทางหลวง และ กำหนดนโยบายเชิงรุกร่วมกับหน่วยงานอื่น
- เพื่อรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ และปลูกจิตสำนึกในการบรรทุกน้ำหนักให้ถูกต้อง ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมาย

29) สำนักงานตรวจสอบภายใน

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการบริหาร การเงินและการบัญชีของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือ ที่ได้รับมอบหมาย

30) สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร

มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- เสนอแนะและให้คำปรึกษาแก่อธิบดีเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ ราชการภายในกรม
- ติดตามประเมินผลและจัดทำรายงานเกี่ยวกับพัฒนาระบบราชการภายในกรม

- ประสานและดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่างๆ และหน่วยงานในสังกัดกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

2.3 การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง

การประเมินสภาพสภาวะแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการกิจของกรมทางหลวง ทั้งภายในและภายนอก เป็นการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมเพื่อหาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อภารกิจที่อาจจะเปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของประเทศไทยในอีก 5 ปีข้างหน้า ตามวิธี SWOT Analysis ทำให้ทราบถึงโอกาส (Opportunities) ภัยคุกคาม (Threats) และจุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weakness) ของกรมทางหลวง และนำข้อมูลปัจจัยที่มีผลกระทบสำคัญทั้งภายนอกและภายในมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ในการดำเนินงานของกรมทางหลวง ด้วยการวิเคราะห์ TOWS Matrix และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะ 5 ปี พ.ศ.2566 – 2570 ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างตัวขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรองรับการพัฒนาประเทศไทยอย่างยั่งยืนในอนาคตได้

2.3.1 การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก

การศึกษาในครั้งนี้ใช้วิธีการตรวจสอบสภาพแวดล้อมของปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อแนวทางการดำเนินงานตามภารกิจของกรมทางหลวง ในมิติการเมือง เศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม กฎหมาย ด้วยวิธี PESTEL Analysis ในระดับโลก ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ สามารถแบ่งได้เป็น 6 ปัจจัย ดังแสดงในภาพที่ 2.1

P	E	S	T	E	L
ด้านการเมือง (Political)	ด้านเศรษฐกิจ (Economics)	ด้านสังคม (Social)	ด้านเทคโนโลยี (Technology)	ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)	ด้านกฎหมาย (Law)
การประเมินด้าน การเมืองหรือนโยบายต่างๆ ของประเทศ รวมถึง ความสัมพันธ์ ระหว่างประเทศ	การประเมิน เศรษฐกิจ การ แข่งขันการลงทุน ด้านโครงสร้าง พื้นฐาน	การประเมินสังคม คุณลักษณะของ ประชากร วัฒนธรรม พฤติกรรม	การประเมิน เทคโนโลยีและ นวัตกรรมที่ เกี่ยวกับการ คมนาคมขนส่ง	การประเมิน สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลง ของสภาพอากาศ	การประเมิน กฎหมาย ระเบียบ นโยบายต่างๆ ที่ เกี่ยวข้อง ส่งผลต่อ การดำเนินการกิจ

แผนภาพที่ 2.1 กรอบการประเมินสภาพแวดล้อมด้วยวิธี PESTEL Analysis

ปัจจัยสภาวะแวดล้อมตามกรอบการประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกด้วยวิธี PESTEL
Analysis สรุปได้ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 ปัจจัยสภาวะแวดล้อมภายนอกตามกรอบการประเมินด้วยวิธี PESTEL Analysis

ปัจจัย	ประเด็นสำคัญ	ผลกระทบต่อภารกิจกรมทางหลวง
ด้านการเมืองและนโยบาย (Political and Policy)	มีการร่วมมือของประเทศเพื่อนบ้านตามระเบียบเศรษฐกิจในภูมิภาคกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) และกลุ่มประเทศเอเชีย	ทำให้มีความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าตามชายแดนหรือข้ามชายแดนมากขึ้น จำเป็นต้องศึกษาและวางแผนการก่อสร้างโครงการให้สอดคล้องกับโครงข่ายเชื่อมระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชีย
	มีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภูมิภาคต่างๆของประเทศ (Economic Corridor)	รัฐบาลมีนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน 10 แห่ง โดยเริ่มจากเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ทำให้ต้องปรับแผนและจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในภาคตะวันออกมากกว่าภาคอื่นๆ
	มีนโยบายการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)	จะต้องศึกษาแนวทางการบูรณาการใช้เขตทางร่วมกันระหว่างหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม รวมทั้งการจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายหลัก ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
	มีนโยบายการส่งเสริมการบูรณาการและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการใช้บริการระบบทางพิเศษ	โอกาสในการบูรณาการการใช้ระบบค่าผ่านทางพิเศษที่เป็นระบบเดียวกันทั้งกระทรวงคมนาคม เช่น ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M Flow) ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation System: ITS) ระบบจัดการความช่วยเหลือบนทางหลวงพิเศษ (Traffic Incident Management System)

ตารางที่ 2.1 ปัจจัยสถานะแวดล้อมภายนอกตามกรอบการประเมินด้วยวิธี PESTEL Analysis (ต่อ)

ปัจจัย	ประเด็นสำคัญ	ผลกระทบต่อภารกิจกรมทางหลวง
ด้านการเมืองและนโยบาย (Political and Policy)	มีนโยบายการส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน	โอกาสในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายรองเพื่อรองรับการเชื่อมต่อระบบขนส่งหลายรูปแบบ Multimodal Transportation
	มีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เมืองอัจฉริยะ (Smart City)	ส่งผลให้การจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตเมืองและโดยรอบมีน้ำหนักมากขึ้น
	มีนโยบายเร่งรัดแก้ไขปัญหารถจราจรเร่งด่วนเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	ศึกษาและเสนอโครงการแก้ไขปัญหารถจราจรระดับโครงข่ายทางหลวงและทางแยกต่างระดับที่สำคัญๆ
	มีนโยบายบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคมและกระทรวงต่างๆ ในการใช้เขตทางหลวงในการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา ระบบสื่อสาร และการใช้เขตทางหลวงในการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เช่น รถไฟฟ้า ทางพิเศษหรือทางด่วน	ต้องมีการวางแผนและจัดการใช้พื้นที่เขตทางหลวงในการกำหนดตำแหน่งของสาธารณูปโภคต่างๆ ให้เหมาะสมกับลักษณะการใช้งาน การบำรุงรักษา การให้บริการบริการกับประชาชน รวมทั้ง ลำดับในการก่อสร้าง (Stage of Construction) รูปแบบการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบต่อจราจร ผลกระทบต่อโครงสร้างชั้นทางเดิม อีกทั้งต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาทางหลวงในอนาคต เพื่อเป็นการใช้งบประมาณได้อย่างคุ้มค่าและส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืน
	คาดการณ์ว่าจะมีมาตรการผ่อนคลายการควบคุมและป้องกันการระบาดของโรค Covid-19 ของคนไทยและชาวต่างประเทศ	ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางเพื่อเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวปรับตัวสูงมากขึ้น ดังนั้นจะส่งผลให้จัดลำดับความสำคัญในการลงทุนและบำรุงรักษาทางหลวงในเพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวและกิจกรรมด้านอื่นๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากช่วงปี 2563-2565 ที่ผ่านมา

ตารางที่ 2.1 ปัจจัยสถานะแวดล้อมภายนอกตามกรอบการประเมินด้วยวิธี PESTEL Analysis (ต่อ)

ปัจจัย	ประเด็นสำคัญ	ผลกระทบต่อภารกิจทางหลวง
ด้านเศรษฐกิจ (Economics)	สถานการณ์แพร่ระบาดของโรค Covid-19 ทำให้เศรษฐกิจชะงักงัน	สถานการณ์ของความรุนแรงจากการแพร่ระบาดของโรค Covid-19 ยังส่งผลให้การเติบโตของเศรษฐกิจชะงักงัน ดังนั้นการเดินทางและการขนส่งสินค้า อาจจะยังไม่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น
	ความไม่แน่นอนของสถานการณ์โลก ส่งผลต่อสถานะเศรษฐกิจ	การเกิดสงครามแบบ Hybrid Warfare ของประเทศมหาอำนาจ ส่งผลต่อความไม่แน่นอนของการวางแผนการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง
	การมุ่งเน้นระบบเศรษฐกิจ BCG	ส่งผลให้การวิจัยนวัตกรรมการนำวัสดุกลับมาใช้ในการก่อสร้างทางหลวง เพื่อลดการใช้ทรัพยากร โดยมุ่งเน้นการผลกระทบต่อโลกอย่างยั่งยืนโดยเฉพาะด้านสิ่งแวดล้อม
	ภาคอุตสาหกรรม มีแรงผลักดันให้ภาครัฐแก้ปัญหาจราจรติดขัด เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและลดระยะเวลา	ส่งผลให้การจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ช่วยแก้ไขปัญหารถติดในเมือง เขตอุตสาหกรรมมีน้ำหนักมากขึ้น
ด้านสังคม (Social)	การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society)	กรมทางหลวงต้องปรับแนวคิดในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้เข้ากับทุกกลุ่ม (Universal Design) เช่น ผู้ใช้ทาง ผู้เดินเท้า ศาลาทางหลวง ป้ายรถโดยสาร ทางลาด
	ความหลากหลายของช่องว่างระหว่างวัย (Generation Gap)	ส่งผลต่อการสื่อสารถ่ายทอดงานจากผู้บริหารไปยังผู้ปฏิบัติงานที่ต้องพิจารณาถึงปัจจัยหลายๆด้าน และเลือกให้เหมาะสมกับผู้ปฏิบัติงานตามช่วงวัยที่แตกต่างกัน
	รูปแบบการเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media)	ทำให้การเผยแพร่ผลงานของกรมทางหลวงสามารถเข้าถึงประชาชนทั่วไปได้ง่ายรวดเร็ว แต่ผลกระทบด้านลบอาจแพร่กระจายได้อย่างรวดเร็วเช่นกัน โดยเฉพาะหากเป็นข่าวปลอม (Fake News) ตลอดจนการร้องเรียนต้องปรับโครงสร้างการจัดการในเรื่องดังกล่าว ตั้งแต่อัตรากำลัง การฝึกผู้จะตอบข้อร้องเรียน เป็นต้น

ตารางที่ 2.1 ปัจจัยสถานะแวดล้อมภายนอกตามกรอบการประเมินด้วยวิธี PESTEL Analysis (ต่อ)

ปัจจัย	ประเด็นสำคัญ	ผลกระทบต่อภารกิจกรมทางหลวง
ด้านสังคม (Social)	การขยายตัวของเขตเมืองอย่างรวดเร็ว รวมทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลาย	ส่งผลกระทบต่อสภาพทางหลวงและการจัดการด้านความปลอดภัย เช่น จำนวนช่องจราจรทางหลัก ทางขนาน การจัดการทางเท้า ระบบระบายน้ำ การใช้ความเร็วที่เหมาะสม
	ประชาชนต้องการความสะดวกสบายและความปลอดภัยบนถนนมากขึ้น	ส่งผลให้การจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยทางถนนมีน้ำหนักมากขึ้น
ด้านเทคโนโลยี (Technology)	ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่งด้านต่างๆ เช่น AI, Big Data, ITS, TIM เป็นต้น	มีการนำเทคโนโลยีต่างๆ มาประยุกต์ใช้ในภารกิจของกรมทางหลวงมากขึ้น เช่น การวางแผน ระบบฐานข้อมูล เทคโนโลยีการสำรวจและออกแบบ การก่อสร้าง การบำรุงรักษาทางหลวง การควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ การให้บริการประชาชน เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุน ลดเวลาในการบริหารจัดการ
	ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง รวมทั้งเครื่องจักรที่ทันสมัยมากขึ้น	การสนับสนุนให้ผู้รับจ้างใช้เทคโนโลยี ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง รวมทั้งการใช้เครื่องจักรที่ทันสมัย จะช่วยลดระยะเวลาในการก่อสร้าง ลดผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้างได้
ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)	การเปลี่ยนแปลงของสถานะภูมิอากาศโลก (Climate Change)	เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้บางพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวประสพภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ดินโคลน คันทางทรุด กรมทางหลวงจะต้องมีแผนสำรวจทางหลวงในพื้นที่ที่มีความอ่อนไหว เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน
	ภาคเอกชน ได้วิจัยและพัฒนาการนำวัสดุทดแทนมาใช้ร่วมกับวัสดุในการก่อสร้างทางหลวง สะพาน อาคาร ระบายน้ำ เพื่อลดการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่สร้างมลพิษ และช่วยลดการสร้างก๊าซเรือนกระจก	การสนับสนุนการผลิตภัณฑ์ที่มีส่วนผสมของการใช้วัสดุทดแทนในการก่อสร้างทางหลวง สะพาน อาคารระบายน้ำ จะช่วยส่งเสริมให้ลดการสร้างมลพิษและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

ตารางที่ 2.1 ปัจจัยสถานะแวดล้อมภายนอกตามกรอบการประเมินด้วยวิธี PESTEL Analysis (ต่อ)

ปัจจัย	ประเด็นสำคัญ	ผลกระทบต่อภารกิจกรมทางหลวง
ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)	มีแนวโน้มของการใช้รถยนต์ระบบพลังงานไฟฟ้า (EV) มากขึ้น เพื่อลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	มีส่วนช่วยสนับสนุนและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่ใช้รถยนต์ระบบพลังงานไฟฟ้า (EV) เช่น จัดพื้นที่จุดพักรถของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เอกชนหรือหน่วยงานรัฐที่มีบริการหัวชาร์จรถไฟฟ้ามาติดตั้งและให้บริการ
ด้านกฎหมาย (Law)	ประกาศกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้รถและประชาชนผู้ใช้ทาง	การปรับปรุงอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถให้สอดคล้องกับลักษณะของทางเดินรถ ประเภทของสภาพของพื้นที่ และการจราจรในปัจจุบัน ตามประกาศในพระราชกฤษฎีกาเบกษา วันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2564 ทำให้หน่วยงานทางอาจต้องปรับความเร็วออกแบบในโครงการทางหลวงใหม่ และหรือปรับปรุงทางหลวงให้สอดคล้องกับที่กฎกระทรวงกำหนดล่าสุด
	พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 2562 และประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐ และเอกชน เรื่อง กิจการเกี่ยวเนื่องที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการดำเนินกิจการถนน ทางหลวง ทางพิเศษ และการขนส่งทางถนน 2563	ให้กิจการดังต่อไปนี้เป็นกิจการเกี่ยวเนื่องที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของ การดำเนินกิจการถนน ทางหลวง ทางพิเศษ (1) ที่พักริมทาง (2) ระบบควบคุมการเก็บเงินค่าใช้ทาง (3) ระบบการสื่อสาร (4) ระบบการควบคุมการจราจร
	พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และเพิ่มเติม พ.ศ.2549 (ทางหลวงพิเศษ)	การดำเนินการตามภารกิจให้เป็นไปตามข้อกำหนด พ.ร.บ.ทางหลวง ซึ่งทางหลวงบางเส้นทางหรือบางพื้นที่ประชาชนยังติดขัด ข้อกำหนดในการเชื่อมทาง ซึ่งกรมทางหลวงจะต้องทำการสำรวจและดำเนินการแก้ปัญหาการเชื่อมทางที่ถูกต้องตามข้อกำหนดใน พ.ร.บ. หรือเหตุการณ์จะต้องขอแก้ไขข้อกำหนดเพื่อผ่อนปรนบางรายการ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาของประชาชนได้

ตารางที่ 2.1 ปัจจัยสภาวะแวดล้อมภายนอกตามกรอบการประเมินด้วยวิธี PESTEL Analysis (ต่อ)

ปัจจัย	ประเด็นสำคัญ	ผลกระทบต่อภารกิจกรมทางหลวง
ด้านกฎหมาย (Law)	พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ.2558	ความท้าทายในการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของกรมทางหลวงให้ทันตามกรอบเวลาที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติฯ ซึ่งสถานการณ์อยู่ในขั้นต้องปรับตัวในลำดับต้นๆ เนื่องจากอัตรากำลังของหน่วยงานที่อยู่ในเขตเมืองมีไม่เพียงพอกับปริมาณงานขออนุญาตที่มีจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ

การวิเคราะห์ปัจจัยสภาวะแวดล้อมภายนอกตามกรอบการประเมินสภาพแวดล้อมด้วยวิธี PESTEL Analysis สามารถสรุปเป็นปัจจัยโอกาส (Opportunities) ภัยคุกคาม (Threats) ดังแสดงในตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 การวิเคราะห์ปัจจัยสภาวะแวดล้อมภายนอกด้านโอกาส (Opportunities) และด้านภัยคุกคาม (Threats)

ประเด็นการวิเคราะห์	ด้านโอกาส (O)	ด้านภัยคุกคาม (T)
ปัจจัยด้านการเมืองและนโยบาย (Political and Policy)	O1: มีนโยบายของรัฐบาลให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	T1: การจัดสรรงบประมาณลงทุนโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไม่ต่อเนื่อง เนื่องจากผลกระทบจากสภาวะเศรษฐกิจ
	O2: มีนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันโดยการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์	T2: แนวนโยบายมีการเปลี่ยนแปลงไม่แน่นอน เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจ การเมืองภายในและนอกประเทศ การระบาดของโรคอุบัติใหม่
	O3: มีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เมืองอัจฉริยะ (Smart City) และการพัฒนาการเชื่อมต่อระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในเขตเมือง	T3: โครงการพัฒนาพื้นที่เมืองต้องใช้เงินลงทุนจัดหาที่ดินและการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ค่อนข้างสูง

ตารางที่ 2.2 การวิเคราะห์ปัจจัยสถานะแวดล้อมภายนอกด้านโอกาส (Opportunities) และด้านภัยคุกคาม (Threats) (ต่อ)

ประเด็นการวิเคราะห์	ด้านโอกาส (O)	ด้านภัยคุกคาม (T)
ปัจจัยด้านการเมืองและนโยบาย (Political and Policy)	O4: มีแนวโน้มการลงทุนและบำรุงรักษาทางหลวงในเพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวและกิจกรรมด้านอื่นๆ เพื่อรองรับการฟื้นฟูเศรษฐกิจและการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว	T4: ความไม่แน่นอนของสถานการณ์โรคระบาดที่อาจเกิดโรคอุบัติใหม่ได้ แม้ว่าจะมีนโยบายผ่อนคลายการควบคุมและป้องกันการระบาดของโรค Covid-19 ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ
ด้านเศรษฐกิจ (Economics)	O5: การมุ่งเน้นระบบเศรษฐกิจ BCG เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ส่งผลให้การวิจัยนวัตกรรมการนำวัสดุกลับมาใช้ในการก่อสร้างทางหลวงเพื่อลดการใช้ทรัพยากร	T5: ต้องการปรับตัวและเปลี่ยนแปลงจากหลักเกณฑ์ข้อกำหนด หรือมาตรฐานเดิมของกรมทางหลวง
	O6: มีนโยบายเร่งรัดแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ชนคนพิการที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเขตอุตสาหกรรม	T6: ความไม่แน่นอนของสถานการณ์โลกส่งผลต่อสถานะเศรษฐกิจ
ด้านสังคม (Social)	O7: แนวคิดในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้เข้ากับทุกกลุ่ม (Universal Design) เช่น ผู้ใช้ทางผู้เดินเท้า ศาลาทางหลวง ป้ายรถโดยสาร ทางลาดคนพิการ ทางข้ามถนน สะพานลอย	T7: ประชาชนมีการตื่นตัวด้านความเสมอภาคในการรับบริการจากสิ่งอำนวยความสะดวกที่ภาครัฐจัดทำให้ และมีช่องทางร้องเรียนได้สะดวกมากขึ้น
	O8: การเผยแพร่ผลงานของกรมทางหลวงผ่านสื่อออนไลน์สามารถเข้าถึงประชาชนทั่วไปได้ง่ายและรวดเร็ว	T8: ผลกระทบด้านลบอาจแพร่กระจายได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเป็นข่าวปลอม (Fake News) ตลอดจนการร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ
		T9: ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาทางหลวงมีการต่อต้านการดำเนินโครงการของกรมทางหลวง

ตารางที่ 2.2 การวิเคราะห์ปัจจัยสถานะแวดล้อมภายนอกด้านโอกาส (Opportunities) และด้านภัยคุกคาม (Threats) (ต่อ)

ประเด็นการวิเคราะห์	ด้านโอกาส (O)	ด้านภัยคุกคาม (T)
ด้านเทคโนโลยี (Technology)	O9: ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่งด้านต่างๆ เช่น AI, Big Data, ITS, TIM	T10: ความท้าทายในการเปลี่ยนแปลงระบบเดิม ตั้งแต่การลงทุนวางระบบเทคโนโลยีใหม่ และการรื้อย้ายหรือยกเลิกระบบเดิม
	O10: ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง รวมทั้งเครื่องจักรที่ทันสมัยมากขึ้น	T11: ความท้าทายของกำกับดูแลและสนับสนุนให้ผู้รับจ้างใช้เทคโนโลยี ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง รวมทั้งการใช้เครื่องจักรที่ทันสมัย
ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)	O11: ภาคเอกชน ได้วิจัยและพัฒนาการนำวัสดุทดแทนมาใช้ร่วมกับวัสดุในการก่อสร้างทางหลวง สะพาน อาคารระบายน้ำต่างๆ เพื่อลดการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่สร้างมลพิษทางอากาศ และช่วยลดการสร้างก๊าซเรือนกระจก	T12: ภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงและผลกระทบมากขึ้น
	O12: การมีส่วนร่วมช่วยสนับสนุนและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่ใช้รถยนต์ระบบพลังงานไฟฟ้า (EV) เช่น จัดพื้นที่จุดพักรถของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ให้เอกชนหรือหน่วยงานรัฐที่มีบริการหัวชาร์จรถไฟฟ้ามาติดตั้งและให้บริการ	T13: มาตรการแก้ไข ลดผลกระทบและป้องกันจากผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางหลวงมากขึ้น

ตารางที่ 2.2 การวิเคราะห์ปัจจัยสถานะแวดล้อมภายนอกด้านโอกาส (Opportunities) และด้านภัยคุกคาม (Threats) (ต่อ)

ประเด็นการวิเคราะห์	ด้านโอกาส (O)	ด้านภัยคุกคาม (T)
ด้านกฎหมาย (Law)	O13: จากพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง กิจการเกี่ยวเนื่องที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการดำเนินกิจการถนน ทางหลวง ทางพิเศษ และการขนส่งทางถนน พ.ศ. 2563 กำหนดให้กิจการที่พักริมทาง ระบบควบคุมการเก็บเงินค่าใช้ทาง ระบบการสื่อสาร ระบบการควบคุมการจราจร สามารถเป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้	T14: ทางหลวงบางเส้นทางหรือบางพื้นที่ประชาชนยังติดขัดข้อกฎหมายในการเชื่อมทางตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติ
		T15: ความท้าทายในการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของกรมทางหลวง ให้ทันตามกรอบเวลาที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติฯ

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของปัจจัยภายในของกรมทางหลวง ด้วย Mckinsey 7S Framework ประกอบด้วย โครงสร้างองค์กร (Structure) กลยุทธ์ (Strategy) ระบบการดำเนินการ (System) แบบแผนของผู้บริหาร (Style) บุคลากร (Staff) ทักษะความรู้ (Skill) ค่านิยม (Shared Value) สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 2.3 และตารางที่ 2.4

ตารางที่ 2.3 ปัจจัยสถานะแวดล้อมภายในตามกรอบการประเมินด้วยวิธี Mckinsey7S Framework ด้านจุดแข็ง (Strength)

ปัจจัย	ประเด็นการวิเคราะห์ ด้านจุดแข็ง (S)
โครงสร้างองค์กร (Structure)	S1: หน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง มีความเข้าใจในภาระหน้าที่อย่างชัดเจนและจัดทำภารกิจที่สอดคล้องกับเป้าหมายกรมทางหลวง โดยหน่วยงานส่วนกลางและส่วนภูมิภาค มีขอบเขตหน้าที่และภารกิจการดำเนินงานอย่างชัดเจน สามารถปฏิบัติงานที่เข้าถึงพื้นที่และชุมชนได้อย่างทั่วถึง ซึ่งสอดคล้องกับแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง
กลยุทธ์ (Strategy)	S2: กรมทางหลวงมีการจัดทำและปรับปรุงแผนปฏิบัติราชการทุกๆ ระยะเวลาตามยุทธศาสตร์ชาติ โดยกำหนดเป้าหมาย กลยุทธ์ ตัวชี้วัด มาตรการ/แผนงานโครงการ ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของประเทศ ภูมิภาค และระดับโลก
ระบบการดำเนินการ (System)	S3: หน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง มีความเข้าใจระบบการดำเนินการของกรมอย่างชัดเจน ตามสายบังคับบัญชาและมีลำดับขั้นตอนที่สอดคล้องกับเป้าหมายกรมทางหลวง
	S4: กรมทางหลวงมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ เนื่องจากภารกิจของกรมมีส่วนเกี่ยวข้องในการสร้างการเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างประเทศ ทั้งโครงข่ายทางหลวง สะพานข้ามแม่น้ำตามแนวชายแดน ซึ่งแหล่งเงินทุนได้แก่ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ธนาคารโลก (World Bank) รวมทั้งได้รับความร่วมมือจากองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศ (Japan International Cooperation Agency: JICA)
แบบแผนของผู้บริหาร (Style)	S5: แบบแผนของผู้บริหารของหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง มีวิสัยทัศน์และมุ่งเน้นการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายที่กรมทางหลวงกำหนดไว้ โดยเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญ ประสบการณ์โดยตรงตามสายงาน
บุคลากร (Staff)	S6: บุคลากรของหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง เป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถในการเรียนรู้และพัฒนาตนเองค่อนข้างสูง โดยจะต้องผ่านการสอบคัดเลือกจาก ก.พ. การสอบคัดเลือกโดยกรมทางหลวง รวมทั้งจะต้องผ่านประเมินผลงานในทุกๆระดับเมื่อจะเลื่อนขั้นตำแหน่ง ซึ่งบุคลากรของกรมทางหลวงประกอบด้วยสายงานที่รองรับการปฏิบัติหน้าที่ตามภารกิจหลักและรองของกรมอย่างชัดเจน

ตารางที่ 2.3 ปัจจัยสถานะแวดล้อมภายในตามกรอบการประเมินด้วยวิธี Mckinsey7S

Framework ด้านจุดแข็ง (Strength) (ต่อ)

ปัจจัย	ประเด็นการวิเคราะห์ ด้านจุดแข็ง (S)
ทักษะความรู้ (Skill)	S7: เป็นองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง โดยมีการจัดการและถ่ายทอดองค์ความรู้สู่บุคลากรในองค์กร ซึ่งได้จัดทำบันทึก คู่มือ รายงานเผยแพร่ความรู้เพื่อให้บุคลากรสามารถเข้าถึงแหล่งข้อมูล เกิดการเรียนรู้ มีความเข้าใจสามารถนำไปพัฒนาต่อยอดองค์ความรู้เพื่อพัฒนาองค์กรได้ในอนาคต
ค่านิยม (Shared Value)	S8: กรรมาธิการหลวงมีค่านิยม ที่ส่งผ่านในแต่ละรุ่นทำให้เกิดความภูมิใจในประวัติศาสตร์ ผลงานที่ประสบความสำเร็จในอดีตสู่ปัจจุบันและอนาคต มีการปรับตัวขององค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงใหม่เสมอ

ตารางที่ 2.4 ปัจจัยสถานะแวดล้อมภายในตามกรอบการประเมินด้วยวิธี Mckinsey7S

Framework ด้านจุดอ่อน (Weakness)

ปัจจัย	ประเด็นการวิเคราะห์ ด้านจุดอ่อน (W)
โครงสร้างองค์กร (Structure)	W1: การแบ่งกลุ่มตามสายบังคับบัญชาอาจขาดความคล่องตัวในการดำเนินงาน ในกรณีที่มีการกิจที่ต้องบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายใน
กลยุทธ์ (Strategy)	W2: หน่วยงานในระดับย่อยอาจมีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนในการดำเนินกลยุทธ์ของผู้บริหารที่ถ่ายทอดไปยังผู้ปฏิบัติงาน โดยต้องปรับการสื่อสารให้เหมาะสมกับผู้ปฏิบัติงานในแต่ละระดับและช่วงวัยต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ
ระบบการดำเนินการ (System)	W3: การทำงานขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายนอก
แบบแผนของผู้บริหาร (Style)	W4: แนวทางดำเนินตามนโยบายไม่ต่อเนื่อง เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารระดับสูง
บุคลากร (Staff)	W5: บางหน่วยงานมีอัตรากำลังไม่เพียงพอต่อภารกิจที่ต้องการผลสัมฤทธิ์อย่างรวดเร็ว บางหน่วยงานมีอัตรากำลังเพียงพอแต่ขาดทักษะการทำงานเฉพาะด้าน ซึ่งจากการเปลี่ยนแปลงของสังคมที่มีความไม่แน่นอน (VUCA) ประชาชนต้องการความสะดวก รวดเร็วจากบริการของรัฐ ซึ่งกรมหลวงม็การกิจงานที่ต้องบริการประชาชน เช่น การขออนุญาตดำเนินการใดๆ ในเขตหลวงหลวง เป็นต้น
ทักษะความรู้ (Skill)	W6: มีการขอย้ายหรือเปลี่ยนสายงานของบุคลากรรุ่นใหม่บ่อยครั้งและทำงานในแต่ละสายงานนั้นไม่นาน ทำให้กระบวนการถ่ายทอดความรู้จากผู้เชี่ยวชาญสู่รุ่นใหม่ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร
ค่านิยม (Shared Value)	W7: ทศนคติของแต่ละช่วงวัย อาจทำให้ค่านิยมของกรมวางแนวทางไว้ไม่บรรลุเป้าหมายเท่าที่ควร

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมเพื่อหาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อภารกิจที่อาจจะเปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของประเทศไทยในอีก 5 ปีข้างหน้า ตามวิธี SWOT Analysis แสดงได้ดังตารางที่ 2.5

ตารางที่ 2.5 สรุปการวิเคราะห์ปัจจัยสภาวะแวดล้อมภายนอกและภายในด้วยวิธี SWOT Analysis

ด้านจุดแข็ง (S)	ด้านจุดอ่อน (W)
S1: หน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง มีความเข้าใจในภาระหน้าที่อย่างชัดเจนและจัดทำภารกิจที่สอดคล้องกับเป้าหมายกรมทางหลวง	W1: การแบ่งกลุ่มตามสายบังคับบัญชาอาจขาดความคล่องตัวในการดำเนินงาน ในกรณีมีภารกิจที่จะต้องบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายในกรม
S2: มีการจัดทำและปรับปรุงแผนปฏิบัติการต่างๆ ระยะเวลายุทธศาสตร์ชาติ โดยกำหนดเป้าหมาย กลยุทธ์ ตัวชี้วัด มาตรการ แผนงาน ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของประเทศ ภูมิภาค และระดับโลก	W2: หน่วยงานในระดับย่อยอาจมีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนในการดำเนินกลยุทธ์ของผู้บริหารที่ถ่ายทอดไปยังผู้ปฏิบัติงาน
S3: หน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง มีความเข้าใจระบบการดำเนินการของกรมอย่างชัดเจน ตามสายบังคับบัญชาและมีลำดับขั้นตอนที่สอดคล้องกับเป้าหมายกรมทางหลวง	W3: การทำงานขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายนอก
S4: กรมทางหลวงมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ ได้แก่ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศ (JICA)	W4: แนวทางดำเนินตามนโยบายไม่ต่อเนื่อง เนื่องจาก การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารระดับสูง
S5: แบบแผนของผู้บริหารของหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง มีวิสัยทัศน์และมุ่งเน้นการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายที่กรมทางหลวงกำหนดไว้ โดยเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์โดยตรงสายงาน	W5: บางหน่วยงานมีอัตรากำลังไม่เพียงพอต่อภารกิจที่ต้องการผลสัมฤทธิ์อย่างรวดเร็ว บางหน่วยงานมีอัตรากำลังเพียงพอแต่ขาดทักษะการทำงานเฉพาะด้าน
S6: บุคลากรของหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง เป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถในการเรียนรู้และพัฒนาตนเองค่อนข้างสูง	W6: มีการขอย้ายหรือเปลี่ยนสายงานของบุคลากรรุ่นใหม่บ่อยครั้งและทำงานในแต่สายงานนั้นไม่นาน ทำให้กระบวนการถ่ายทอดความรู้จากผู้เชี่ยวชาญสู่รุ่นใหม่ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร
S7: กรมทางหลวงเป็นองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง โดยมีการจัดการและถ่ายทอดองค์ความรู้สู่บุคลากรในองค์กร	W7: ทักษะคติของแต่ละช่วงวัย อาจทำให้ค่านิยมของกรมวางแนวทางไว้ไม่บรรลุเป้าหมายเท่าที่ควร
S8: กรมทางหลวงมีค่านิยม ที่ส่งผ่านในแต่ละรุ่นทำให้เกิดความภูมิใจในประวัติศาสตร์ ผลงานที่ประสบความสำเร็จในอดีตสู่ปัจจุบันและอนาคต มีการปรับตัวขององค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงใหม่เสมอ	

ตารางที่ 2.5 สรุปการวิเคราะห์ปัจจัยสถานะแวดล้อมภายนอกและภายในด้วยวิธี SWOT Analysis (ต่อ)

ด้านโอกาส (O)	ด้านภัยคุกคาม (T)
O1: มีนโยบายของรัฐบาลให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	T1: การจัดสรรงบประมาณลงทุนโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไม่ต่อเนื่อง เนื่องจากผลกระทบจากสถานะเศรษฐกิจ
O2: มีนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันโดยการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์	T2: แนวโน้มนโยบายมีการเปลี่ยนแปลงไม่แน่นอน เนื่องจากสถานะเศรษฐกิจ การเมืองภายในและนอกประเทศ การระบาดของโรคอุบัติใหม่
O3: มีนโยบายส่งเสริมพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาพื้นที่เมืองอัจฉริยะ (Smart City) และการพัฒนาการเชื่อมต่อระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในเขตเมือง	T3: โครงการพัฒนาพื้นที่เมืองต้องใช้เงินลงทุนจัดหาที่ดินและการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานค่อนข้างสูง
O4: มีแนวโน้มการลงทุนและบำรุงรักษาทางหลวงในเพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวและกิจกรรมด้านอื่นๆ เพื่อรองรับการฟื้นฟูเศรษฐกิจและการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว	T4: ความไม่แน่นอนของสถานการณ์โรคระบาดที่อาจเกิดโรคอุบัติใหม่ได้ แม้ว่าจะมีนโยบายผ่อนคลายการควบคุมและป้องกันการระบาดของโรค Covid-19 ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ
O5: การมุ่งเน้นระบบเศรษฐกิจ BCG เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ส่งผลให้การวิจัยนวัตกรรมการนำวัสดุกลับมาใช้ในการก่อสร้างทางหลวง เพื่อลดการใช้ทรัพยากร	T5: ต้องการปรับตัวและเปลี่ยนแปลงจากหลักเกณฑ์ข้อกำหนด หรือมาตรฐานเดิมของกรมทางหลวง
O6: มีนโยบายเร่งรัดแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเขตอุตสาหกรรม	T6: ความไม่แน่นอนของสถานการณ์โลกส่งผลกระทบต่อสถานะเศรษฐกิจ
O7: แนวคิดในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้เข้ากับทุกกลุ่ม (Universal Design) เช่น ผู้ใช้ทาง ผู้เดินเท้า ศาลาทางหลวง ป้ายรถโดยสาร ทางลาดคนพิการ ทางข้ามถนน สะพานลอย	T7: ประชาชนมีการตื่นตัวด้านความเสมอภาคในการรับบริการจากสิ่งอำนวยความสะดวกที่ภาครัฐจัดทำให้ และมีช่องทางร้องเรียนได้สะดวกมากขึ้น
O8: การเผยแพร่ผลงานของกรมทางหลวงผ่านสื่อออนไลน์สามารถเข้าถึงประชาชนทั่วไปได้ง่ายและรวดเร็ว	T8: ผลกระทบด้านลบอาจแพร่กระจายได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเป็นข่าวที่คลาดเคลื่อน หรือข่าวปลอม (Fake News) ตลอดจนการร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ
O9: ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่งด้านต่างๆ เช่น AI, Big Data, ITS, TIM	T9: ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาทางหลวงมีการต่อต้านการดำเนินโครงการของกรมทางหลวง

ตารางที่ 2.5 สรุปการวิเคราะห์ปัจจัยสถานะแวดล้อมภายนอกและภายในด้วยวิธี SWOT Analysis (ต่อ)

ด้านโอกาส (O)	ด้านภัยคุกคาม (T)
O10: ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงรวมทั้งเครื่องจักรทันสมัยมากขึ้น	T10: ความท้าทายในการเปลี่ยนแปลงระบบเดิม ตั้งแต่การลงทุนวางระบบเทคโนโลยีใหม่ และการรื้อย้ายหรือยกเลิกระบบเดิม
O11: ภาคเอกชน ได้วิจัยและพัฒนาการนำวัสดุทดแทนมาใช้ร่วมกับวัสดุในการก่อสร้างทางหลวง สะพาน อาคารระบายน้ำต่างๆ เพื่อลดการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่สร้างมลพิษทางอากาศ และช่วยลดการสร้างก๊าซเรือนกระจก	T11: ความท้าทายของการกำกับดูแลและสนับสนุนให้ผู้รับจ้างใช้เทคโนโลยี ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง รวมทั้งการใช้เครื่องจักรที่ทันสมัย
O12: การมีส่วนช่วยสนับสนุนและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่ใช้รถยนต์ระบบพลังงานไฟฟ้า (EV) เช่น จัดพื้นที่จุดพักรถของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ให้เอกชนหรือหน่วยงานรัฐที่มีบริการหัวชาร์จรถไฟฟ้ามาติดตั้งและให้บริการ	T12: ภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงและผลกระทบมากขึ้น
O13: จากพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง กิจการเกี่ยวเนื่องที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการดำเนินกิจการถนน ทางหลวง ทางพิเศษ และการขนส่งทางถนน พ.ศ. 2563 กำหนดให้กิจการ ที่พักริมทาง ระบบควบคุมการเก็บเงินค่าใช้ทาง ระบบการสื่อสาร ระบบการควบคุมการจราจร สามารถเป็นการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้	T13: ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการแก้ไข ลดผลกระทบและป้องกันจากผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางหลวงมากขึ้น
	T14: ทางหลวงบางเส้นทางหรือบางพื้นที่ประชาชนยังติดขัดข้อกฎหมายในการเชื่อมทางตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติ
	T15: ความท้าทายในการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของกรมทางหลวง ให้ทันตามกรอบเวลาที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติฯ

ตารางที่ 2.7 ค่าถ่วงน้ำหนักสภาพแวดล้อมภายนอก

ปัจจัย	คนที่					ค่าน้ำหนักเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
ด้านการเมือง (Political)	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.180
ด้านเศรษฐกิจ (Economics)	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.180
ด้านสังคม (Social)	0.18	0.18	0.14	0.14	0.18	0.164
ด้านเทคโนโลยี (Technology)	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.180
ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)	0.14	0.14	0.18	0.18	0.14	0.156
ด้านกฎหมาย (Law)	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.140
ค่าน้ำหนักคะแนนรวม	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

2.4.2 การวิเคราะห์องค์กรโดยการประเมินสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก

ผู้ศึกษาได้จัดทำแบบประเมินค่าคะแนนของสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา จำนวน 5 คน เป็นข้าราชการของกรมทางหลวง ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดแผนปฏิบัติการและติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน ในตำแหน่งวิศวกรโยธานักวิเคราะห์นโยบายและแผน ระดับชำนาญการขึ้นไป เป็นผู้ให้ค่าคะแนนแต่ละประเด็นปัจจัย ดังแสดงในตารางที่ 2.8 และตารางที่ 2.9 โดยที่

ค่าคะแนน	1	หมายถึง	มีผลกระทบต่อการดำเนินงานน้อยที่สุด
ค่าคะแนน	2	หมายถึง	มีผลกระทบต่อการดำเนินงานน้อย
ค่าคะแนน	3	หมายถึง	มีผลกระทบต่อการดำเนินงานปานกลาง
ค่าคะแนน	4	หมายถึง	มีผลกระทบต่อการดำเนินงานมาก
ค่าคะแนน	5	หมายถึง	มีผลกระทบต่อการดำเนินงานมากที่สุด

ตารางที่ 2.8 ค่าคะแนนเฉลี่ยสภาพแวดล้อมภายใน

ปัจจัย	คะแนนเฉลี่ย	จุดแข็ง (S)	คะแนนเฉลี่ย	จุดอ่อน (W)
โครงสร้างองค์กร Structure	4.50	S1	4.20	W1
กลยุทธ์ Strategy	4.30	S2	4.50	W2
ระบบการดำเนินการ System	4.30	S3	4.60	W3
	4.30	S4		
แบบแผนของผู้บริหาร Style	4.40	S5	4.30	W4
บุคลากร Staff	4.60	S6	4.50	W5
ทักษะความรู้ Skill	4.30	S7	4.20	W6
ค่านิยม Shared Value	4.40	S8	4.20	W7
ค่าน้ำหนักคะแนนรวม	4.39		4.36	

ตารางที่ 2.9 ค่าคะแนนเฉลี่ยสภาพแวดล้อมภายนอก

ปัจจัย	คะแนนเฉลี่ย	โอกาส (O)	คะแนนเฉลี่ย	ภัยคุกคาม (T)
ด้านการเมือง Political	4.70	O1	4.60	T1
	4.80	O2	4.20	T2
	4.20	O3	4.00	T3
	4.10	O4	4.20	T4
ด้านเศรษฐกิจ Economics	4.40	O5	4.80	T5
	4.40	O6	4.60	T6
ด้านสังคม Social	4.10	O7	4.70	T7
	4.50	O8	4.40	T8
			4.20	T9
ด้านเทคโนโลยี Technology	4.70	O9	4.50	T10
	4.30	O10	4.50	T11
ด้านสิ่งแวดล้อม Environment	4.40	O11	4.70	T12
	3.50	O12	4.60	T13
ด้านกฎหมาย Law	3.60	O13	4.20	T14
			4.20	T15
ค่าน้ำหนักคะแนนรวม	4.28		4.43	

เมื่อพิจารณาผลการค่าคะแนนเฉลี่ยสภาพแวดล้อมภายใน พบว่า ด้านจุดแข็ง (S) มีค่าคะแนนเฉลี่ยรวมอยู่ที่ 4.39 โดยปัจจัยด้านบุคลากรมีค่าคะแนนเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.60 รองลงมาคือ โครงสร้างองค์กร มีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 แบบแผนของผู้บริหาร ค่านิยม มีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 และกลยุทธ์ ระบบการดำเนินการ ทักษะความรู้มีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 ตามลำดับ

ด้านจุดอ่อน (W) มีค่าคะแนนเฉลี่ยรวมอยู่ที่ 4.36 โดยปัจจัยระบบการดำเนินการมีค่าคะแนนเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.60 รองลงมาคือ กลยุทธ์และบุคลากรมีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 แบบแผนของผู้บริหารมีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 และทักษะความรู้ โครงสร้างองค์กร ค่านิยมมีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.20 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาผลการค่าคะแนนเฉลี่ยสภาพแวดล้อมภายนอก พบว่า ด้านโอกาส (O) มีค่าคะแนนเฉลี่ยรวมอยู่ที่ 4.28 โดยปัจจัยด้านการเมืองมีค่าคะแนนเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.50 รองลงมาคือด้านสังคม มีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 ด้านเศรษฐกิจเท่ากันกับเทคโนโลยีมีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.10 ด้านสิ่งแวดล้อมมีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.80 และด้านกฎหมายมีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 ตามลำดับ

ด้านภัยคุกคาม (Threat) มีค่าคะแนนเฉลี่ยรวมอยู่ที่ 4.43 โดยปัจจัยด้านเศรษฐกิจมีค่าคะแนนเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.70 รองลงมาคือ ด้านสิ่งแวดล้อม มีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.65 ด้านเทคโนโลยีมีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 ด้านสังคมมีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.43 และด้านการเมืองมีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.25 ตามลำดับ

2.4.3 ผลคะแนนค่าถ่วงน้ำหนักสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก

ผู้ศึกษาได้ทำการคำนวณผลคะแนนค่าถ่วงน้ำหนักสภาพแวดล้อมภายใน โดยค่าคะแนนที่ได้จะแสดงระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อการดำเนินงานของกรมทางหลวงในอนาคตอีก 5 ปีข้างหน้า พ.ศ.2566 – 2570 แสดงดังตารางที่ 2.10 และตารางที่ 2.11

ตารางที่ 2.10 ผลคะแนนค่าถ่วงน้ำหนักสภาพแวดล้อมภายใน

ปัจจัย	ค่า น้ำหนัก	คะแนนเฉลี่ย		คะแนนเฉลี่ย x ค่าน้ำหนัก		สรุปผล	
		จุดแข็ง S (2)	จุดอ่อน W (3)	จุดแข็ง S (2) x (1)	จุดอ่อน W (3) x (1)		
โครงสร้างองค์กร	Structure	0.152	4.50	4.20	0.67	0.64	+0.05
กลยุทธ์	Strategy	0.144	4.30	4.50	0.62	0.65	-0.03
ระบบการ ดำเนินการ	System	0.152	4.30	4.60	0.65	0.70	-0.05
แบบแผนของ ผู้บริหาร	Style	0.136	4.40	4.30	0.61	0.58	+0.01
บุคลากร	Staff	0.152	4.60	4.50	0.70	0.68	+0.02
ทักษะความรู้	Skill	0.136	4.30	4.20	0.58	0.57	+0.01
ค่านิยม	Shared Value	0.128	4.40	4.20	0.56	0.54	+0.01
ค่าน้ำหนักคะแนนรวม					4.40	4.36	+0.04

ตารางที่ 2.11 ผลคะแนนค่าถ่วงน้ำหนักสภาพแวดล้อมภายนอก

ปัจจัย	ค่า น้ำหนัก	คะแนนเฉลี่ย		คะแนนเฉลี่ย x ค่าน้ำหนัก		สรุปผล	
		โอกาส O (2)	ภัยคุกคาม T (3)	โอกาส O (2) x (1)	ภัยคุกคาม T (3) x (1)		
การเมือง	Political	0.180	4.45	4.25	0.80	0.77	+0.04
เศรษฐกิจ	Economics	0.180	4.40	4.70	0.79	0.85	-0.05
สังคม	Social	0.164	4.30	4.43	0.71	0.73	-0.02
เทคโนโลยี	Technology	0.180	4.50	4.50	0.81	0.81	0.00
สิ่งแวดล้อม	Environment	0.156	3.95	4.65	0.62	0.73	-0.11
กฎหมาย	Law	0.140	3.60	4.20	0.50	0.59	-0.08
ค่าน้ำหนักคะแนนรวม					4.23	4.46	-0.23

จากตารางที่ 2.10 แสดงผลการค่าคะแนนเฉลี่ยสภาพแวดล้อมภายในที่ถ่วงน้ำหนัก พบว่าด้านจุดแข็ง (S) มีค่าคะแนนเฉลี่ยรวมอยู่ที่ 4.40 และด้านจุดอ่อน (W) มีค่าคะแนนเฉลี่ยรวมอยู่ที่ 4.36 ซึ่งโดยรวมแสดงให้เห็นว่าองค์กรมีองค์ประกอบที่เป็นจุดแข็งมากกว่าจุดอ่อนที่ระดับ +0.04

จากตารางที่ 2.11 แสดงผลการค่าคะแนนเฉลี่ยสภาพแวดล้อมภายในที่ถ่วงน้ำหนัก พบว่าด้านโอกาส (O) มีค่าคะแนนเฉลี่ยรวมอยู่ที่ 4.23 และด้านภัยคุกคาม (T) มีค่าคะแนนเฉลี่ยรวมอยู่ที่ 4.46 ซึ่งโดยรวมแสดงให้เห็นว่าองค์กรมีสภาพแวดล้อมที่เป็นภัยคุกคามหรือความท้าทายมากกว่าโอกาสที่ระดับ -0.23

2.4.4 การประเมินตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ขององค์กร

ในการประเมินตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Position) ของกรมทางหลวง โดยสามารถแบ่งพื้นที่สำหรับกำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์ได้ 4 พื้นที่ คือ

1) SO (จุดแข็ง + โอกาส)

แสดงถึงองค์กรมีจุดแข็งที่สอดคล้องกับโอกาส องค์กรประเภทนี้จึงควรกำหนดทิศทางและกลยุทธ์เชิงรุก เพื่อรักษาความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์

2) WO (จุดอ่อน + โอกาส)

แสดงถึงสภาพแวดล้อมมีโอกาสที่สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันแต่ภายในองค์กรมีจุดอ่อนที่ต้องแก้ไข ดังนั้น องค์กรประเภทนี้ควรดำเนินกลยุทธ์เชิงแก้ไข เพื่อแก้ไขจุดอ่อนที่มีและสร้างเป็นจุดแข็งในการแข่งขัน

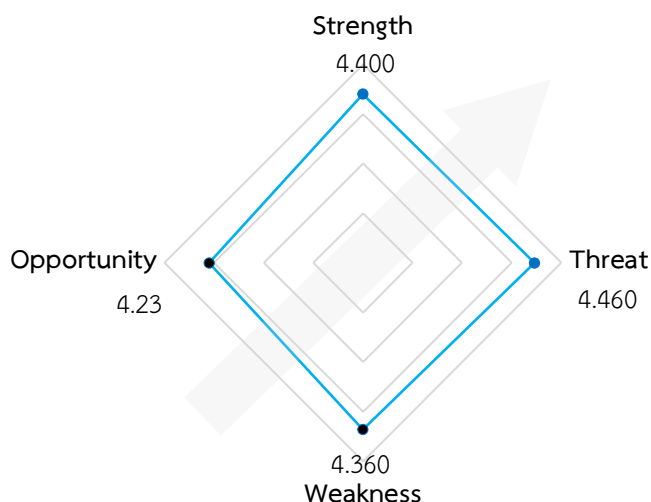
3) ST (จุดแข็ง + ภัยคุกคาม)

แสดงถึงองค์กรมีความพร้อมและสามารถอยู่ได้จากจุดแข็งภายใน แต่องค์กรยังประสบกับภัยคุกคามจากปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอก องค์กรประเภทนี้ควรดำเนินกลยุทธ์เชิงป้องกัน เพื่อใช้จุดแข็งขององค์กรในการแก้ไขวิกฤตหรือสร้างโอกาส

4) WT (จุดอ่อน + ภัยคุกคาม)

แสดงถึงองค์กรอยู่ในสถานการณ์วิกฤติทั้งจากจุดอ่อนภายในและภัยคุกคามจากภายนอก ควรเร่งการดำเนินกลยุทธ์เชิงรับ โดยแก้ไขจุดอ่อนหรือหลีกเลี่ยงภัยคุกคามที่เป็นปัญหาที่จะเกิดขึ้น

ผู้ศึกษาได้ทำการระบุตำแหน่งในกราฟเรดาร์ ที่ plot ค่าคะแนนเฉลี่ยระหว่างปัจจัยสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก แสดงได้ดังแผนภาพที่ 2.2



แผนภาพที่ 2.2 ผลการประเมินตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง

จากแผนภาพที่ 2.2 แสดงตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง ซึ่งมีผลกระทบจากปัจจัยสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกใกล้เคียงกัน โดยมีผลกระทบจากด้านภัยคุกคาม (T) มากที่สุดมีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 4.46 รองลงมาคือ ด้านจุดแข็ง (S) มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 4.40 ด้านจุดอ่อน (W) มีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 และด้านโอกาส (O) มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 4.10 ตามลำดับ

ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงจะอยู่ในตำแหน่ง ST (จุดแข็ง - ภัยคุกคาม) ซึ่งแสดงว่าองค์กรมีความพร้อมจากจุดแข็งภายใน แต่องค์กรยังประสบกับภัยคุกคามหรือความท้าทายจากปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอก เช่น นโยบายของภาครัฐที่เปลี่ยนแปลงไม่แน่นอน การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว การมุ่งเน้นยุทธศาสตร์เศรษฐกิจ BCG ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นต้น

ดังนั้น องค์กรควรดำเนินกลยุทธ์เชิงป้องกัน โดยใช้จุดแข็งขององค์กรในการแก้ไขวิกฤต วางแผนการปรับตัวและสร้างโอกาสให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน พร้อมรับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงและผลกระทบจากภัยคุกคามที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างทันการณ์

ในขั้นตอนนี้จะทำการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ในการดำเนินงาน จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกและภายในที่มีความสำคัญ ด้วยวิธี TOWS Matrix ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 2.12

ตารางที่ 2.12 ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix

ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
	<p>S1: หน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง มีความเข้าใจในภาระหน้าที่อย่างชัดเจน และจัดทำภารกิจที่สอดคล้องกับเป้าหมาย</p> <p>S2: มีการจัดทำและปรับปรุงแผนปฏิบัติราชการทุกๆ ระยะเวลายุทธศาสตร์ชาติ โดยกำหนดเป้าหมาย กลยุทธ์ ตัวชี้วัด มาตรการ แผนงาน ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของประเทศ ภูมิภาค โลก</p> <p>S3: หน่วยงานภายใต้สังกัด มีความเข้าใจระบบการดำเนินการของกรมอย่างชัดเจน ตามสายบังคับบัญชาและมีลำดับขั้นตอนที่สอดคล้องกับเป้าหมายกรมทางหลวง</p> <p>S4: กรมทางหลวงมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ ได้แก่ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศ (JICA)</p> <p>S5: แบบแผนของผู้บริหารของหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง มีวิสัยทัศน์และมุ่งเน้นการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายที่กรมทางหลวงกำหนดไว้ โดยเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์โดยตรงสายงาน</p> <p>S6: บุคลากรของหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง เป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถในการเรียนรู้และพัฒนาตนเองค่อนข้างสูง</p> <p>S7: กรมทางหลวงเป็นองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง โดยมีการจัดการและถ่ายทอดองค์ความรู้สู่บุคลากรในองค์กร</p> <p>S8: กรมทางหลวงมีค่านิยม ที่ส่งผ่านในแต่ละรุ่นทำให้เกิดความภูมิใจในประวัติศาสตร์ ผลงานที่ประสบความสำเร็จในอดีตสู่ปัจจุบันและอนาคต มีการปรับตัวขององค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงใหม่เสมอ</p>	<p>W1: การแบ่งกลุ่มตามสายบังคับบัญชา อาจขาดความคล่องตัวในการดำเนินงาน ในกรณีมีภารกิจที่จะต้องบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายในกรม</p> <p>W2: หน่วยงานในระดับย่อยอาจมีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนในการดำเนินกลยุทธ์ของผู้บริหารที่ถ่ายทอดไปยังผู้ปฏิบัติงาน</p> <p>W3: การทำงานขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายนอก</p> <p>W4: แนวทางดำเนินตามนโยบายไม่ต่อเนื่อง เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารระดับสูง</p> <p>W5: บางหน่วยงานมีอัตรากำลังไม่เพียงพอต่อภารกิจที่ต้องการผลสัมฤทธิ์อย่างรวดเร็ว บางหน่วยงานมีอัตรากำลังเพียงพอแต่ขาดทักษะการทำงานเฉพาะด้าน</p> <p>W6: มีการขอย้ายหรือเปลี่ยนสายงานของบุคลากรรุ่นใหม่บ่อยครั้งและทำงานในแต่สายงานนั้นไม่นาน ทำให้กระบวนการถ่ายทอดความจากผู้เชี่ยวชาญสู่รุ่นใหม่มิประสบความสำเร็จเท่าที่ควร</p> <p>W7: ทักษะคิดของแต่ละช่วงวัย อาจทำให้ค่านิยมของกรมวางแนวทางไว้ไม่บรรลุเป้าหมายเท่าที่ควร</p>

<p>ปัจจัยภายนอก</p> <p>โอกาส (Opportunity)</p> <p>O1: มีนโยบายของรัฐบาลให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง</p> <p>O2: มีนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์</p> <p>O3: มีนโยบายส่งเสริมพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาพื้นที่เมืองอัจฉริยะ (Smart City) และการพัฒนาการเชื่อมต่อระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในเขตเมือง</p> <p>O4: มีแนวโน้มการลงทุนและบำรุงรักษาทางหลวงในเพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวและกิจกรรมด้านอื่นๆ เพื่อรองรับการฟื้นฟูเศรษฐกิจและการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว</p> <p>O5: การมุ่งเน้นระบบเศรษฐกิจ BCG เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ส่งผลให้การวิจัยนวัตกรรมการนำวัสดุกลับมาใช้ในการก่อสร้างทางหลวง เพื่อลดการใช้ทรัพยากร</p> <p>O6: มีนโยบายเร่งรัดแก้ไขปัญหารถจากรถยนต์ส่วนตัวที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเขตอุตสาหกรรม</p> <p>O7: แนวคิดในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้เข้ากับทุกกลุ่ม (Universal Design) เช่น ผู้ใช้ทาง ผู้เดินเท้า ศาลาทางหลวง ป้ายรถโดยสาร ทางลาดคนพิการ ทางข้ามถนน สะพานลอย</p> <p>O8: การเผยแพร่ผลงานของกรมทางหลวงผ่านสื่อออนไลน์สามารถเข้าถึงประชาชนทั่วไปได้ง่ายและรวดเร็ว</p> <p>O9: ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่งด้านต่างๆ เช่น AI, Big Data, ITS, TIM</p> <p>O10: ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงรวมทั้งเครื่องจักรทันสมัยมากขึ้น</p>	<p>กลยุทธ์เชิงรุก (SO)</p> <p>S2O1 สนับสนุนให้เกิดการพัฒนา ระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้ต่อเนื่องตามแผนแม่บทที่กรมทางหลวงได้วางแผนไว้ ทั้งนี้การเตรียมความพร้อมของแบบก่อสร้าง การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน การจัดทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การประชาสัมพันธ์โครงการให้กับประชาชน เพื่อลดการต่อต้านโครงการ</p> <p>S4O2 สนับสนุนให้เกิดโครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงตามแนวเขตเศรษฐกิจระหว่างภูมิภาคเอเชีย และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยขอรับการสนับสนุนเงินทุนจากต่างประเทศ เช่น ADB WORLD BANK JICA</p> <p>S5O8 ส่งเสริมให้กรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐปรับแบบแผนองค์กรให้เน้นการประชาสัมพันธ์ผลงานการพัฒนา ระบบทางหลวงให้กับประชาชนได้รับทราบ เพื่อให้ประชาชนทั่วไปได้เข้าใจเป้าหมายของกรม เพื่อสร้างเข้าใจและความร่วมมือในการดำเนินโครงการให้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย</p> <p>S5O7 ส่งเสริมการคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่ม Non-Motorized</p> <p>S6O9 ส่งเสริมการนำระบบเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าในปัจจุบันมาใช้ในการจัดการระบบต่างๆ เช่น ระบบจัดการจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System) ระบบบริหารอุบัติเหตุและการช่วยเหลือบนทางหลวง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ ระบบ AI Big Data วิเคราะห์ข้อมูลที่ซับซ้อนในการบริหารจัดการสินทรัพย์ในเขตทางหลวง งานวางแผนบำรุงรักษาทางหลวงและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก</p>	<p>กลยุทธ์เชิงปรับปรุง (WO)</p> <p>W2O2 เร่งสร้างความเข้าใจและความร่วมมือจากหน่วยงานในระดับปฏิบัติงาน ในด้านการอำนวยความสะดวกสร้างบำรุงรักษาทางหลวงให้แล้วเสร็จตามเป้าหมายของแผนและรอบเวลาที่วางไว้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงในการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์</p> <p>W3O2 ปรับปรุงแผนการดำเนินการเชิงบูรณาการกับหน่วยงานอื่นในด้านต่างๆ เช่น การเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงสายหลัก สายรอง การเตรียมพื้นที่ก่อนการก่อสร้าง การรื้อย้ายสาธารณูปโภค เป็นต้น</p> <p>W5O9 ส่งเสริมการใช้ IT มาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน</p> <p>W7O8 เปิดโอกาสให้คนในทุกช่วงวัยสร้างสรรค์ผลงานและเผยแพร่ผ่านสื่อช่องทางต่างๆสู่ประชาชน ซึ่งการสื่อสารดังกล่าวจะตรงกับความต้องการของคนในแต่ละช่วงวัย</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>O11: ภาคเอกชน ได้วิจัยและพัฒนาการนำวัสดุทดแทนมาใช้ร่วมกับวัสดุในการก่อสร้างทางหลวง สะพาน อาคารระบายน้ำต่างๆ เพื่อลดการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่สร้างมลพิษทางอากาศ และช่วยลดการสร้างก๊าซเรือนกระจก</p> <p>O12: การมีส่วนร่วมช่วยสนับสนุนและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่ใช้รถยนต์ระบบพลังงานไฟฟ้า (EV) เช่น จัดพื้นที่จุดพักรถของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ให้เอกชนหรือหน่วยงานรัฐที่มีบริการหัวขารต์รถไฟฟ้ามาติดตั้งและให้บริการ</p>		
<p>ภัยคุกคาม (Threat)</p> <p>T1: การจัดสรรงบประมาณลงทุนโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไม่ต่อเนื่อง เนื่องจากผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจ</p> <p>T2: แผนนโยบายมีการเปลี่ยนแปลงไม่แน่นอน เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจ การเมืองภายในและนอกประเทศ การระบาดของโรคอุบัติใหม่</p> <p>T3: โครงการพัฒนาพื้นที่เมืองต้องใช้งบลงทุนจัดหาที่ดินและการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานค่อนข้างสูง</p> <p>T4: ความไม่แน่นอนของสถานการณ์โรคระบาดที่อาจเกิดโรคอุบัติใหม่ได้ แม้ว่าจะมีนโยบายผ่อนคลายการควบคุมและป้องกันการระบาดของโรค Covid-19 ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ</p> <p>T5: ต้องการปรับตัวและเปลี่ยนแปลงจากหลักเกณฑ์ข้อกำหนด หรือมาตรฐานเดิมของกรมทางหลวง</p> <p>T6: ความไม่แน่นอนของสถานการณ์โลกส่งผลต่อภาวะเศรษฐกิจ</p> <p>T7: ประชาชนมีการตื่นตัวด้านความเสมอภาคในการรับบริการจากสิ่งอำนวยความสะดวกที่ภาครัฐจัดทำให้ และมีช่องทางร้องเรียนได้สะดวกมากขึ้น</p>	<p>กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST)</p> <p>S2T1 จัดเตรียมความพร้อมของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อให้พร้อมดำเนินการโครงการก่อสร้างได้ทันที หากได้รับอนุมัติงบประมาณ</p> <p>S4T2 จัดลำดับความสำคัญของโครงการในการของบประมาณจากแหล่งทุนจากต่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการแข่งขันในการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ</p> <p>S6T5 สนับสนุนผู้เชี่ยวชาญทำการทบทวนหลักเกณฑ์ ข้อกำหนด พร้อมปรับปรุงมาตรฐานเดิมของกรมทางหลวงให้ทันสมัย รองรับเศรษฐกิจ BCG Models ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p>S5T7 ส่งเสริมการตระหนักรู้และให้ความสำคัญกับการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับกับผู้ใช้ทาง ผู้เดินเท้าและชุมชนทุกกลุ่ม ตามหลักการมีส่วนร่วมของประชาชน</p> <p>S6T8 ให้ความสำคัญต่อการติดตามข่าวสาร การตอบรับผลงาน การร้องเรียนหรือข่าวที่คลาดเคลื่อน ข่าวปลอม ในทุกช่องทางการสื่อสารกับกลุ่มที่มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสร้างเข้าใจ ลดการต่อต้านหรือการนำข้อร้องเรียนไปปรับปรุงแก้ไขในทันที</p>	<p>กลยุทธ์เชิงรับ (WT)</p> <p>W4T1 ทำการทบทวนแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ การเมืองสถานการณ์โลก เพื่อให้แผนการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีความต่อเนื่อง</p> <p>W5T8 ทำการจัดเตรียมมาตรการขั้นตอน และซักซ้อม รับมือจากข้อร้องเรียนของประชาชนในกรณีต่างๆ ที่พบได้บ่อยครั้ง</p>

<p>T8: ผลกระทบด้านลบอาจแพร่กระจายได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเป็นข่าวที่คลาดเคลื่อน หรือข่าวปลอม (Fake News) ตลอดจนการร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ</p> <p>T9: ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาทางหลวงมีการต่อต้านการดำเนินโครงการของกรมทางหลวง</p> <p>T10: ความท้าทายในการเปลี่ยนแปลงระบบเดิม ตั้งแต่การลงทุนวางระบบเทคโนโลยีใหม่ และการรื้อย้ายหรือยกเลิกระบบเดิม</p> <p>T11: ความท้าทายของการกำกับดูแลและสนับสนุนให้ผู้รับจ้างใช้เทคโนโลยีในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงรวมทั้งการใช้เครื่องจักรที่ทันสมัย</p> <p>T12: ภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงและผลกระทบมากขึ้น</p> <p>T13: ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการแก้ไข ลดผลกระทบและป้องกันจากผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางหลวงมากขึ้น</p>		
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

จากการสำรวจสภาพแวดล้อมภายในเพื่อหาจุดแข็งและจุดอ่อน และการสำรวจสภาพแวดล้อมภายนอกเพื่อหาโอกาสและภัยคุกคามหรือความท้าทายของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พบว่า กรมทางหลวงมีจุดแข็ง 8 รายการ โดยมีจุดแข็งที่สำคัญคือมีบุคลากรของหน่วยงานภายใต้สังกัดเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถในการเรียนรู้และพัฒนาตนเองค่อนข้างสูง ในด้านจุดอ่อนพบว่ามี 7 รายการ โดยมีจุดอ่อนที่สำคัญคือการทำงานขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายนอก

ในขณะที่ด้านโอกาสมี 12 รายการ ซึ่งโอกาสที่สำคัญคือความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่งด้านต่างๆ เช่น AI, Big Data, ITS, TIM และความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงรวมทั้งเครื่องจักรทันสมัยมากขึ้น ส่วนในด้านภัยคุกคามหรือความท้าทายมี 13 รายการ ซึ่งภัยคุกคามหรือความท้าทายที่สำคัญคือต้องการปรับตัวและเปลี่ยนแปลงจากหลักเกณฑ์ข้อกำหนด หรือมาตรฐานเดิมของกรมทางหลวง และความไม่แน่นอนของสถานการณ์โลกส่งผลต่อสถานะเศรษฐกิจ

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยภายในและภายนอก ด้วยวิธี TOWS Matrix สรุปได้ดังนี้

กลยุทธ์เชิงรุก (SO)

1. มีนโยบายสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้ต่อเนื่อง ตามแผนแม่บทที่กรมทางหลวงได้วางแผนไว้ ดังนั้น ควรทำการเตรียมความพร้อมของแบบก่อสร้าง การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน การจัดทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การประชาสัมพันธ์โครงการให้กับประชาชน เพื่อลดการต่อต้านโครงการ
2. มีนโยบายสนับสนุนให้เกิดโครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงตามแนวเขตเศรษฐกิจระหว่างภูมิภาคเอเชีย และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยขอรับการสนับสนุนเงินทุนจากต่างประเทศ เช่น ADB WORLD BANK JICA
3. ส่งเสริมให้กรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐปรับแบบแผนองค์กรให้เน้นการประชาสัมพันธ์ผลงานการพัฒนาาระบบทางหลวงให้กับประชาชนได้รับทราบ เพื่อให้ประชาชนทั่วไปได้เข้าใจเป้าหมายของกรม เพื่อสร้างเข้าใจและความร่วมมือในการดำเนินโครงการให้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย
4. ส่งเสริมการคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่ม Non-Motorized
5. ส่งเสริมการนำระบบเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าในปัจจุบันมาใช้ในการจัดการระบบต่างๆ เช่น ระบบจัดการจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System) ระบบบริหารอุบัติเหตุและการช่วยเหลือบนทางหลวง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ ระบบ AI Big Data วิเคราะห์ข้อมูลที่ซับซ้อนในการบริหารจัดการสินทรัพย์ในเขตทางหลวง งานวางแผนบำรุงรักษาทางหลวงและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

กลยุทธ์เชิงปรับปรุง (WO)

1. ให้เร่งรัดสร้างความเข้าใจและความร่วมมือจากหน่วยงานในระดับปฏิบัติงาน ในด้านการอำนวยความสะดวกก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวงให้แล้วเสร็จตามเป้าหมายของแผนและกรอบเวลาที่วางไว้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงในการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์
2. ปรับปรุงแผนการดำเนินการเชิงบูรณาการกับหน่วยงานอื่นๆในด้านต่างๆ เช่น การเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงสายหลัก สายรอง การเตรียมพื้นที่ก่อนการก่อสร้าง การรื้อย้ายสาธารณูปโภค เป็นต้น
3. ปรับปรุงระบบการทำงานโดยการใช้ IT มาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

4. ควรเปิดโอกาสให้คนในทุกช่วงวัยสร้างสรรค์ผลงานและเผยแพร่ผ่านสื่อช่องทางต่างๆสู่ประชาชน ซึ่งการสื่อสารดังกล่าวจะตรงกับความต้องการของคนในแต่ละช่วงวัย

กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST)

1. จัดเตรียมความพร้อมของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อให้พร้อมดำเนินการโครงการก่อสร้างได้ทันทีหากได้รับอนุมัติงบประมาณ
2. จัดลำดับความสำคัญของโครงการ ในการของบประมาณจากแหล่งทุนจากต่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการแข่งขันในการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ
3. สนับสนุนผู้เชี่ยวชาญทำการทบทวนหลักเกณฑ์ ข้อกำหนด พร้อมปรับปรุงมาตรฐานเดิมของกรมทางหลวงให้ทันสมัย รองรับเศรษฐกิจ BCG Models ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
4. ส่งเสริมการตระหนักรู้และให้ความสำคัญกับการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับกับผู้ใช้ทาง ผู้เดินเท้าและชุมชนทุกกลุ่ม ตามหลักการมีส่วนร่วมของประชาชน
5. ให้ความสำคัญต่อการติดตามข่าวสาร การตอบรับผลงาน การร้องเรียนหรือข่าวที่คลาดเคลื่อน ข่าวปลอม ในทุกช่องทางการสื่อสารกับกลุ่มที่มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสร้างเข้าใจ ลดการต่อต้านหรือการนำข้อร้องเรียนไปปรับปรุงแก้ไขในทันที

กลยุทธ์เชิงรับ (WT)

1. ทำการทบทวนแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ การเมือง สถานการณ์โลก เพื่อให้แผนการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีความต่อเนื่อง
2. ทำการจัดเตรียมมาตรการ ชื่นตอน และชักช้อน รับมือจากข้อร้องเรียนของประชาชนในกรณีต่างๆ ที่พบได้บ่อยครั้ง

บทที่ 3

แผนขององค์กร

3.1 เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (END)

เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (ENDs)

กรมทางหลวงเป็นองค์กรภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม สามารถพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัวอย่างมีคุณภาพและตรงตามความต้องการ รักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐาน และยกระดับความปลอดภัยของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ รวมทั้งพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร เพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบทางหลวงอย่างยั่งยืนบรรลุตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์

วิสัยทัศน์

“องค์กรที่พัฒนาระบบทางหลวงให้มีความสะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน และสนับสนุนการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนภายในปี 2570”

พันธกิจ

- พัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงตามความต้องการ
- การรักษากระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง
- การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ
- การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management)
- การเปลี่ยนแปลงเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development)

เป้าหมาย

กรมทางหลวงเป็นองค์กรหลักในการพัฒนาระบบทางหลวงที่มีความสะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดต้นทุนการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

3.2 ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ในการดำเนินงาน (WAYS)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสมบูรณ์

ตารางที่ 3.1 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ ของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
1. การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสมบูรณ์	1. การพัฒนาระบบทางหลวงที่มีความเชื่อมโยง (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) และเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสมบูรณ์	1) ความสำเร็จของการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินตามแผนงานที่ตั้งไว้ 2) ความสำเร็จของการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงพิเศษตามแผนงานที่ตั้งไว้ 3) ต้นทุนค่าขนส่งต่อ GDP ของการขนส่งบนระบบทางหลวง 4) ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยของผู้ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงที่มีความเชื่อมโยง เข้าถึง และคล่องตัว	1) การพัฒนาโครงข่ายระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษที่เข้าถึงและเชื่อมต่อทางหลวงประเภทอื่นๆและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสมบูรณ์ 2) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่สนับสนุนการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ 3) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว ชายแดนและความมั่นคง 4) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและเพิ่มความคล่องตัวในการสนับสนุนการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ระดับการให้บริการของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐาน

ตารางที่ 3.2 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ ของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
2. ระดับการให้บริการของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐาน	2.1 รักษาและพัฒนา ระดับการให้บริการของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง	1) ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (ค่า International Roughness Index: IRI ไม่เกิน 2.50 เมตรต่อกิโลเมตร) 2) ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) ดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (LOS ไม่น้อยกว่าระดับ C) 3) ความสำเร็จของการปรับปรุง ซ่อมแซม อุปกรณ์อำนวยความสะดวก ปลอดภัย ระบบไฟฟ้า แสงสว่าง ศาลาทงหลวง และสินทรัพย์อื่นๆ ในเขตทางหลวง ตามแผนงานที่ตั้งไว้ 4) ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยของผู้ใช้ทางในการรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง	1) การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง 2) รักษาและปรับปรุงระดับการให้บริการของระบบทางหลวงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานแนะนำสากล (ประเทศไทย อ้างอิงตามสหรัฐอเมริกา Highway Capacity Manual: HCM ซึ่งมีอยู่ 6 ระดับ A-F โดยที่ A ดีที่สุด F ต่ำที่สุด และมาตรฐานแนะนำของการออกแบบทางหลวง AASHTO) 3) รักษาและปรับปรุงระดับการให้บริการของอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ปลอดภัย ระบบไฟฟ้า แสงสว่าง ศาลาทงหลวง และสินทรัพย์อื่นๆ ในเขตทางหลวง 4) การจัดหาจุดบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ผู้ใช้ทางและชุมชน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ระดับความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

ตารางที่ 3.3 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ ของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
3. ระดับความปลอดภัยของระบบทางหลวง	3.1 มีระบบทางหลวงที่ปลอดภัย	<ol style="list-style-type: none"> 1) มีดัชนีด้านความปลอดภัยทางถนน ผ่านเกณฑ์ ระดับ 3 ดาว (International Road Assessment Programme: iRAP Star Rating) 2) จำนวนความถี่ของการชนกันของอุบัติเหตุรุนแรงบนระบบทางหลวงที่ลดลง 3) จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนระบบทางหลวงที่ลดลง 4) ความสำเร็จของการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย ตามแผนงานที่ตั้งไว้ 5) ความสำเร็จของการประเมินความปลอดภัยพื้นที่ก่อสร้าง (Work Zone Safety) ตามแผนงานที่ตั้งไว้ 	<ol style="list-style-type: none"> 1) การดำเนินโครงการและประเมินการยกระดับความปลอดภัยบนระบบทางหลวงก่อนการเกิดให้บริการของทางหลวงก่อสร้างใหม่และทางหลวงที่เปิดให้บริการแล้ว 2) มีการประเมินและแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง (Black Spot) บนระบบทางหลวงอย่างต่อเนื่อง 3) มีการประเมินความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (Work Zone Safety) เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง ผู้เดินเท้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 4) มีการส่งเสริม สร้างค่านิยมและความตระหนักถึงความปลอดภัยให้กับประชาชนทุกกลุ่มวัยร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ
	3.2 การยกระดับความปลอดภัยของระบบทางหลวงด้วยเทคโนโลยีทันสมัย	<ol style="list-style-type: none"> 1) ความสำเร็จของการนำระบบเทคโนโลยีด้านการจัดการจราจรและอุบัติเหตุที่ทันสมัยมาใช้บนระบบทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ตามแผนงานที่ตั้งไว้ 	<ol style="list-style-type: none"> 1) การนำระบบ Traffic Incident Management: TIM, Variable Message Sign: VMS มาใช้บริหารจัดการอุบัติเหตุและระบบความช่วยเหลือบนทางหลวงสายหลักและทางหลวงพิเศษ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร
และการบริการประชาชนตามหลักธรรมาภิบาล

ตารางที่ 3.4 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ ของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
4. การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กรและการบริการประชาชนตามหลักธรรมาภิบาล	4.1 การดำเนินการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ผ่านแผนงานโครงการและกิจกรรมตามหลักธรรมาภิบาล	1) ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ	1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามแผนงาน โครงการ กิจกรรมตามยุทธศาสตร์
	4.2 มีประสิทธิภาพในการบริหารทรัพยากร การประชาสัมพันธ์ การจัดการสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีดิจิทัล	1) ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง 2) มีแพลตฟอร์มดิจิทัลในรูปแบบ E-Service สำหรับผู้บริหารและบริการประชาชน	1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามแผนงาน โครงการ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล
	4.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการให้บริการตามหลักธรรมาภิบาล	1) ความสำเร็จของการบริหารจัดการข้อร้องเรียนจากการบริการที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงจนได้ข้อยุติ	1) การขับเคลื่อนและติดตามประสิทธิภาพการบริการประชาชนด้านขั้นตอนและกรอบเวลาตาม พ.ร.บ.ทางหลวง 2545 และ พ.ร.บ.อำนวยความสะดวกแก่ประชาชน 2558

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การเปลี่ยนแปลงเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ตารางที่ 3.5 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ ของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
5. การเปลี่ยนแปลงเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	5.1 ปรับปรุงทางหลวงในพื้นที่อ่อนไหวต่อภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างยั่งยืน	1) ความสำเร็จของโครงการที่ได้รับการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมทางหลวง ดินไสลด คันทางทรุดตัว หรือปัญหาที่คาดว่าจะเกิดจากภัยพิบัติทางธรรมชาติและผลการเปลี่ยนสภาพอากาศตามแผนงานที่ตั้งไว้	1) จัดทำแผนงานและโครงการสำรวจออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมทางหลวง ดินไสลด คันทางทรุดตัว
	5.2 การปรับปรุงหลักเกณฑ์ มาตรฐาน ข้อกำหนด ของกรมทางหลวงให้รองรับการใช้วัสดุหินมวลเวียน วัสดุทดแทน หรือวัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	1) ความสำเร็จของการทบทวนข้อกำหนดของมาตรฐานการทดสอบวัสดุให้ทันสมัยรองรับวัสดุทดแทน และวัสดุหินมวลเวียน 2) ความสำเร็จของการปรับปรุงข้อกำหนดของมาตรฐานการทดสอบวัสดุให้ทันสมัยรองรับวัสดุทดแทน และวัสดุหินมวลเวียน	1) จัดทำแผนงานและโครงการทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนดของมาตรฐานการทดสอบวัสดุให้ทันสมัยรองรับวัสดุทดแทน และวัสดุหินมวลเวียน

3.3 มาตรการ/ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง (MEANS) (แผนงาน/โครงการ/เครื่องมือ/กลไก)

จากประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่ได้จากข้อ 3.2 สามารถนำมาจัดทำแผนงาน/โครงการ ดังนี้

ตารางที่ 3.6 มาตรการ/แผนงาน/โครงการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 -2570)

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	มาตรการ/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. การพัฒนาระบบทางหลวงที่มีความเชื่อมโยง (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) และเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสมบูรณ์	1) การพัฒนาโครงข่ายระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษที่เข้าถึงและเชื่อมต่อทางหลวงประเภทอื่นๆและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสมบูรณ์	<p>แผนงานที่ 1 : การก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินเพื่อเชื่อมโยง เข้าถึง และเพิ่มความคล่องตัวของการเดินทางในระดับท้องถิ่น ภูมิภาคและประเทศ</p> <p>1) โครงการ: ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน</p> <p>2) โครงการ: พัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำ</p>	<p>- สท.1 สท.2 สส.</p> <p>- สผ.</p>
		<p>แผนงานที่ 2 : การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเชื่อมโยง เข้าถึง และเพิ่มความคล่องตัวของการเดินทางในระดับภูมิภาคและประเทศ</p> <p>1) โครงการ: ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง</p> <p>2) โครงการ: ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รูปแบบทางยกระดับ</p>	<p>- สท.1 สท.2 สส.</p> <p>- กท.</p>
		<p>แผนงานที่ 3 : การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเพื่อเชื่อมโยง เข้าถึง และเพิ่มความคล่องตัวของการเดินทางในระดับท้องถิ่น ภูมิภาคและประเทศ</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค</p> <p>2) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ</p> <p>3) โครงการ: กิจกรรมแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก</p> <p>4) โครงการ: กิจกรรมเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)</p> <p>5) โครงการ: กิจกรรมพัฒนาทางหลวงผ่านย่านชุมชน</p> <p>6) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง</p> <p>7) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง</p>	<p>- สท.1 สท.2 สส.</p> <p>- สผ.</p> <p>- สทล.</p> <p>- แขวงทางหลวง</p>

ตารางที่ 3.6 มาตรการ/แผนงาน/โครงการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 -2570) (ต่อ)

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	มาตรการ/แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		<p>แผนงานที่ 4 : การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงแผ่นดินและทางบริการ เพื่อเชื่อมโยง เข้าถึง ในระดับท้องถิ่น และเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสมบูรณ์</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงและสะพานเพื่อการเข้าถึงชุมชน*</p> <p>2) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงและสะพานเพื่อเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน*</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สผ. - สทล. - แขวงทางหลวง
	<p>2) การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงที่มีมาตรฐานชั้นทางสูงขึ้น เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์</p>	<p>แผนงานที่ 1 : การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงและสะพานรองรับเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์</p> <p>1) โครงการ: ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินรองรับเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์*</p> <p>2) โครงการ: พัฒนาสะพานและระบบระบายน้ำรองรับเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์*</p> <p>3) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงรองรับเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์*</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สท.1 สท.2 สส. - สผ. - สทล. - แขวงทางหลวง
	<p>3) การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงที่มีมาตรฐานชั้นทางสูงขึ้นเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว ชายแดนและความมั่นคง</p>	<p>แผนงานที่ 1 : การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงและสะพาน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว ชายแดนและความมั่นคง</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ</p> <p>2) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ</p> <p>3) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงรองรับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สท.1 สท.2 สส. - สผ. - สทล. - แขวงทางหลวง

ตารางที่ 3.6 มาตรการ/แผนงาน/โครงการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 -2570) (ต่อ)

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	มาตรการ/แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
	4) การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงเข้าถึง และเพิ่มความคล่องตัวรองรับการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)	<p>แผนงานที่ 1 : การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงเพื่อเชื่อมโยง เข้าถึง และเพิ่มความคล่องตัว รองรับการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่ง</p> <p>2) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน*</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สท.1 สท.2 สส. - สผ. - สทล. - แขวงทางหลวง

ตารางที่ 3.6 มาตรการ/แผนงาน/โครงการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 -2570) (ต่อ)

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	มาตรการ/แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
2.1 ระดับการให้บริการของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง	1) การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง	<p>แผนงานที่ 1 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวง</p> <p>2) โครงการ: กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน</p> <p>3) โครงการ: กิจกรรมแก้ไขปัญหาการสัญจรเร่งด่วน</p> <p>แผนงานที่ 2 : การบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สร. - สผ. - สทล. - แขวงทางหลวง
	2) รักษาและปรับปรุงระดับการให้บริการของระบบทางหลวงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานแนะนำสากล	<p>แผนงานที่ 1 : การบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวงสายหลัก (ประเทศไทยอ้างอิงตามสหรัฐอเมริกา Highway Capacity Manual: HCM ซึ่งมีอยู่ 6 ระดับ A-F โดยที่ A ดีที่สุด F ต่ำที่สุด และมาตรฐานแนะนำของการออกแบบทางหลวง AASHTO)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สผ. - สทล. - แขวงทางหลวง
	3) รักษาและปรับปรุงระดับการให้บริการของอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ศาลาทางหลวง และสินทรัพย์อื่นๆ ในเขตทางหลวง	<p>มาตรการ : ให้ตรวจสอบและซ่อมแซมอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ศาลาทางหลวง และสินทรัพย์อื่นๆ ในเขตทางหลวงอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>แผนงานที่ 1 : สินทรัพย์บนระบบทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมบำรุงปกติ</p> <p>แผนงานที่ 2 : พัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ เกาะกลาง ไหล่ทางและทางเท้า</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมปรับปรุงภูมิสถาปัตยกรรมทางและงานโครงสร้าง*</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สร. - สบ. - สทล. - แขวงทางหลวง

ตารางที่ 3.6 มาตรการ/แผนงาน/โครงการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 -2570) (ต่อ)

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	มาตรการ/แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
	4) การจัดหาจุดบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้ทางและชุมชน	<p>แผนงานที่ 1 : การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางหลวง</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก</p> <p>2) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก</p> <p>แผนงานที่ 2 : การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางหลวงพิเศษ</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนักบนทางหลวงพิเศษ*</p> <p>2) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางหลวงพิเศษ*</p>	<p>- สร.</p> <p>- สบ.</p> <p>- สคน.</p> <p>- กท.</p> <p>- สบ.</p>

ตารางที่ 3.6 มาตรการ/แผนงาน/โครงการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 -2570) (ต่อ)

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	มาตรการ/แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
3.1 ระดับความปลอดภัยบนระบบทางหลวง	1) การดำเนินโครงการยกระดับความปลอดภัยบนระบบทางหลวง	<p>แผนงานที่ 1 : โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกตำรวจทางหลวง</p> <p>2) โครงการ: กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนน</p> <p>3) โครงการ: กิจกรรมป้องกันและอำนวยความสะดวกช่วงเทศกาล</p> <p>4) โครงการ: กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจรบนทางหลวงอาเซียน</p> <p>5) โครงการ: กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน</p> <p>แผนงานที่ 2 : การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงและสะพาน</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ</p> <p>แผนงานที่ 3 : การเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง</p> <p>1) โครงการ: กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่</p> <p>2) โครงการ: กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย</p> <p>3) โครงการ: กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง</p> <p>4) โครงการ: กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยจุดกลับรถในระดับเดียวกัน</p> <p>5) โครงการ: กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกอันตราย</p>	<p>- สป.</p> <p>- สบ.</p> <p>- สส.</p> <p>- สป.</p> <p>- สทล.</p> <p>- แขวงทางหลวง</p>
	2) ทำการประเมินความสำเร็จในการลดจำนวนอุบัติเหตุภายหลังจากการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง (Black Spot) บนระบบทางหลวง	<p>แผนงานที่ 1 : การประเมินความสำเร็จในการลดจำนวนอุบัติเหตุภายหลังจากการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง (Black Spot) บนระบบทางหลวง</p> <p>1) โครงการ: ประเมินความสำเร็จในการลดจำนวนอุบัติเหตุภายหลังจากการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง (Black Spot) บนระบบทางหลวง</p>	<p>- สป.</p> <p>- สทล.</p> <p>- แขวงทางหลวง</p>

	3) มีการประเมินความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit: RSA) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (Work Zone Safety) พร้อมจัดทำรายงานเสนอแนวทางปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น	แผนงานที่ 1 : การประเมินความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit: RSA) 1) โครงการ: การประเมินความปลอดภัยทางถนน (RSA) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (Work Zone Safety) 2) โครงการ: การจัดทำ Best Practice รายงานการประเมินความปลอดภัยทางถนน (RSA) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (Work Zone Safety)	- สป. - สท.1 สท.2 สส. - สทล. - แขวงทางหลวง
	4) มีการส่งเสริม สร้างค่านิยมและความตระหนักถึงความปลอดภัยให้กับประชาชนทุกกลุ่มวัย ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ	มาตรการ : ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยบนระบบทางหลวง สร้างค่านิยมและความตระหนักถึงความปลอดภัยให้กับประชาชนทุกกลุ่มวัย ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ แผนงานที่ 1 : การส่งเสริมความปลอดภัยบนระบบทางหลวง 1) โครงการ: การสร้างค่านิยมและความตระหนักถึงความปลอดภัยให้กับประชาชนทุกกลุ่มวัย ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ	- สป. - สทล. - แขวงทางหลวง
3.4 ยกระดับความปลอดภัยบนระบบทางหลวงด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	1) การนำระบบ Traffic Incident Management: TIM และ Variable Message Sign: VMS มาใช้บริหารจัดการอุบัติเหตุและระบบความช่วยเหลือบนทางหลวงสายหลักและทางหลวงพิเศษ	แผนงานที่ 1 : โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัยโดยใช้เทคโนโลยีทันสมัย 1) โครงการ: กิจกรรมบริหารจัดการอุบัติเหตุและการช่วยเหลือบนทางหลวงสายหลักโดยใช้เทคโนโลยี TIM* แผนงานที่ 2 : โครงข่ายทางหลวงพิเศษมีความปลอดภัยโดยใช้เทคโนโลยีทันสมัย 1) โครงการ: กิจกรรมบริหารจัดการอุบัติเหตุและการช่วยเหลือบนทางหลวงพิเศษโดยใช้เทคโนโลยี TIM*	- สป. - กท.

ตารางที่ 3.6 มาตรการ/แผนงาน/โครงการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 -2570) (ต่อ)

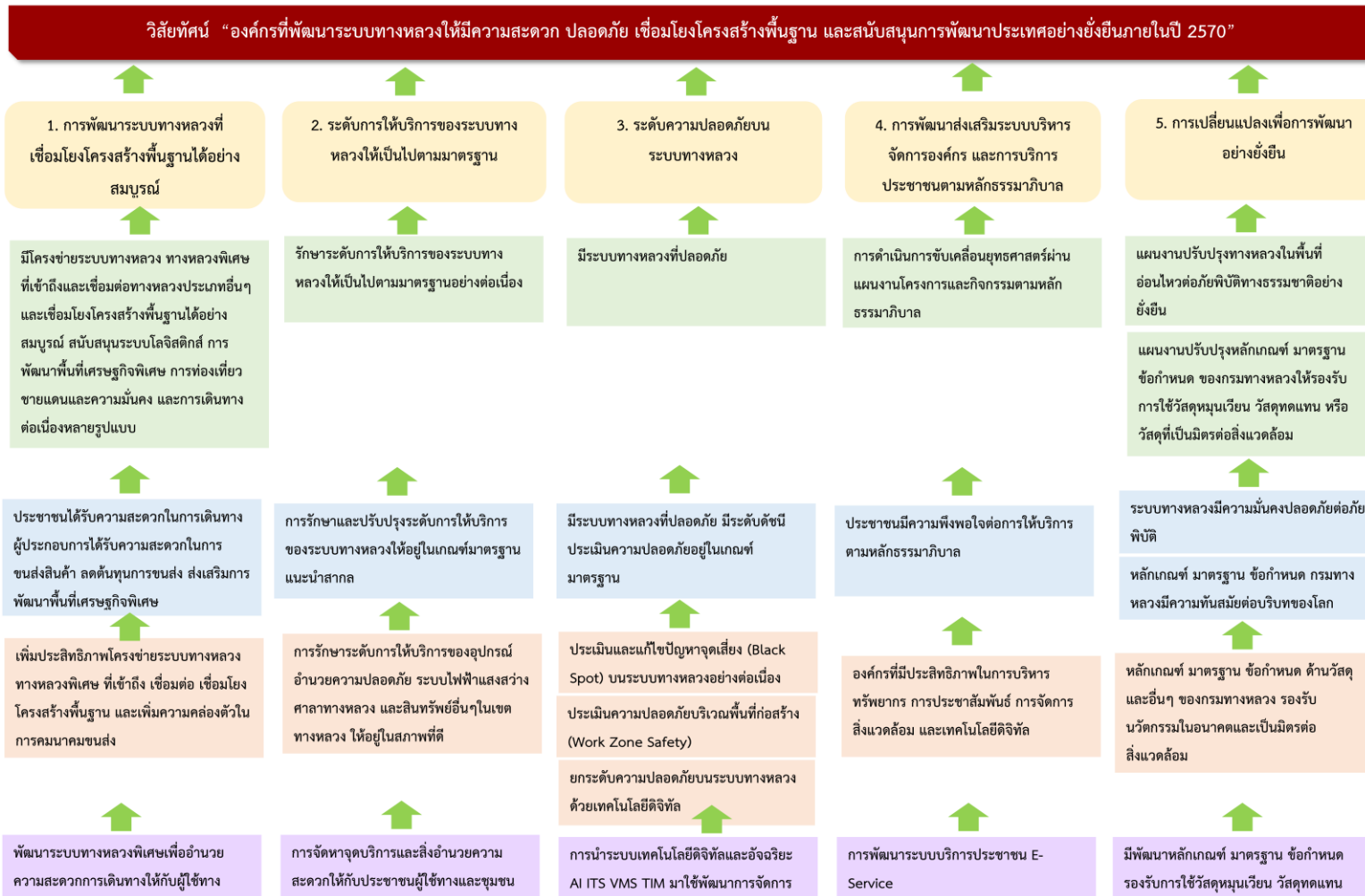
เป้าประสงค์	กลยุทธ์	มาตรการ/แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
4.1 การดำเนินการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ผ่านแผนงานโครงการและกิจกรรมตามหลักธรรมาภิบาล	1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามแผนงานโครงการ กิจกรรมตามยุทธศาสตร์	มาตรการ : ติดตามและประเมินรายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ	- กง.
4.2 เมืองครที่มีประสิทธิภาพในการบริหารทรัพยากร การประชาสัมพันธ์ การจัดการสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีดิจิทัล	1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามแผนงานโครงการ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล	แผนงานที่ 1 : พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามแผนงาน โครงการ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล 1) โครงการ: จัดทำแพลตฟอร์มดิจิทัล ในรูปแบบ E-Service สำหรับผู้บริหารและบริการประชาชน	- ศส.
4.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการให้บริการตามหลักธรรมาภิบาล	1) การขับเคลื่อนและติดตามประสิทธิภาพการบริการประชาชนด้านขั้นตอนและกรอบเวลาตาม พ.ร.บ.ทางหลวง 2545 และ พ.ร.บ.อำนวยความสะดวกแก่ประชาชน 2558	มาตรการ : ขับเคลื่อนและติดตามประสิทธิภาพการบริการประชาชนด้านขั้นตอนและกรอบเวลาตาม พ.ร.บ.ทางหลวง 2545 และ พ.ร.บ.อำนวยความสะดวกแก่ประชาชน 2558	- สป. - สฐ. - สคน. - สทล. - แขวงทางหลวง

ตารางที่ 3.6 มาตรการ/แผนงาน/โครงการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 -2570) (ต่อ)

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	มาตรการ/แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
5.1 ปรับปรุงทางหลวงในพื้นที่อ่อนไหวต่อภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างยั่งยืน	1) จัดทำแผนแม่บทและโครงการสำรวจออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมทางหลวงดินไสลด คันทางทรุดตัวหรือผลกระทบต่อทางหลวงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศโลก	<p>แผนงานที่ 1 : แผนแม่บทปรับปรุงทางหลวงในพื้นที่อ่อนไหวต่อภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างยั่งยืน</p> <p>1) โครงการ: จัดทำแผนแม่บทปรับปรุงทางหลวงในพื้นที่อ่อนไหวต่อภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างยั่งยืน</p> <p>แผนงานที่ 2 : สำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวงในพื้นที่อ่อนไหวต่อภัยพิบัติตามลำดับความสำคัญและความเร่งด่วน</p> <p>1) โครงการ: สำรวจและออกแบบรายละเอียด</p> <p>แผนงานที่ 3 : ก่อสร้างปรับปรุงทางหลวง</p> <p>1) โครงการ: ก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงในพื้นที่อ่อนไหวต่อภัยพิบัติ*</p> <p>2) โครงการ: กิจกรรมปรับปรุงทางหลวงในพื้นที่อ่อนไหวต่อภัยพิบัติระยะเร่งด่วน*</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สร. - สบ. - สทล. - แขวงทางหลวง
5.2 การปรับปรุงหลักเกณฑ์มาตรฐาน ข้อกำหนด ของกรมทางหลวงให้รองรับการใช้วัสดุหมุนเวียน วัสดุทดแทน หรือวัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	1) จัดทำแผนงานและโครงการ ทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนดของมาตรฐานการทดสอบวัสดุให้ทันสมัยรองรับวัสดุทดแทน และวัสดุหมุนเวียน	<p>แผนงานที่ 1 : แผนงานทบทวนข้อกำหนดของมาตรฐานการทดสอบวัสดุให้ทันสมัยรองรับวัสดุทดแทน และวัสดุหมุนเวียน</p> <p>1) โครงการ: ทบทวนข้อกำหนดของมาตรฐานการทดสอบวัสดุเดิมของกรมทางหลวง เพื่อรองรับวัสดุทดแทน และวัสดุหมุนเวียน</p> <p>แผนงานที่ 2 : ปรับปรุงข้อกำหนดของมาตรฐานการทดสอบวัสดุให้ทันสมัยรองรับวัสดุทดแทน และวัสดุหมุนเวียน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สว. สจ. - สฐ. สบ. - สร. สผ. สป.

สัญลักษณ์ย่อของหน่วยงาน

สร.	หมายถึง	สำนักบริหารบำรุงทาง
สผ.	หมายถึง	สำนักแผนงาน
สป.	หมายถึง	สำนักอำนวยความปลอดภัย
สท.1	หมายถึง	สำนักก่อสร้างทางที่ 1
สท.2	หมายถึง	สำนักก่อสร้างทางที่ 2
สส.	หมายถึง	สำนักก่อสร้างสะพาน
สบ.	หมายถึง	สำนักสำรวจและออกแบบ
สฐ.	หมายถึง	สำนักมาตรฐานและประเมินผล
สว.	หมายถึง	สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
กท.	หมายถึง	กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
กง	หมายถึง	กองการเงินและบัญชี
สคน.	หมายถึง	สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ
ศส.	หมายถึง	ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
สทล.	หมายถึง	สำนักงานทางหลวงที่ 1 - 18
แขวงทางหลวง	หมายถึง	แขวงทางหลวง 104 แห่ง



แผนภาพที่ 3.1 แผนยุทธศาสตร์ (Strategic Map) กรมทางหลวง ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 - 2570)

แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ระยะ 5 ปี พ.ศ.2566-2570 ประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ เพื่อมุ่งสู่การเป็น “องค์กรที่พัฒนาระบบทางหลวงให้มีความสะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน และสนับสนุนการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนภายในปี 2570” รายละเอียดแสดงได้ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสมบูรณ์
เป้าประสงค์ที่ 1.1 การพัฒนาระบบทางหลวงที่มีความเชื่อมโยง (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) และเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสมบูรณ์
กลยุทธ์ที่ 1) การพัฒนาโครงข่ายระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษที่เข้าถึงและเชื่อมต่อทางหลวงประเภทอื่นๆและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสมบูรณ์ ประกอบด้วย 4 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : การก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินเพื่อเชื่อมโยง เข้าถึง และเพิ่มความคล่องตัวของการเดินทางในระดับท้องถิ่น ภูมิภาคและประเทศ

แผนงานที่ 2 : การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเชื่อมโยง เข้าถึง และเพิ่มความคล่องตัวของการเดินทางในระดับภูมิภาคและประเทศ

แผนงานที่ 3 : การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเพื่อเชื่อมโยง เข้าถึง และเพิ่มความคล่องตัวของการเดินทางในระดับท้องถิ่น ภูมิภาคและประเทศ

แผนงานที่ 4 : การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงแผ่นดินและทางบริการ เพื่อเชื่อมโยง เข้าถึง ในระดับท้องถิ่น และเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสมบูรณ์

กลยุทธ์ที่ 2) การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงที่มีมาตรฐานชั้นทางสูงขึ้น เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 1 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงและสะพานรองรับเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 3) การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงที่มีมาตรฐานชั้นทางสูงขึ้นเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว ชายแดนและความมั่นคง ประกอบด้วย 1 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงและสะพาน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว ชายแดนและความมั่นคง

กลยุทธ์ที่ 4) การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงเพื่อเชื่อมโยง เข้าถึง และเพิ่มความคล่องตัว รองรับการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ประกอบด้วย 1 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : การพัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวงเพื่อเชื่อมโยง เข้าถึง และเพิ่มความคล่องตัว รองรับการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ระดับการให้บริการของระบบทางหลวงเป็นไปตามมาตรฐาน

เป้าประสงค์ที่ 2.1 รักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ 1) การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง ประกอบด้วย 7 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

แผนงานที่ 2 : การบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

กลยุทธ์ที่ 2) รักษาและปรับปรุงระดับการให้บริการของระบบทางหลวงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แนะนำสากล

แผนงานที่ 1 : การบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค

กลยุทธ์ที่ 3) รักษาและปรับปรุงระดับการให้บริการของอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ระบบไฟฟ้า แสงสว่าง ศาลาทางหลวง และสินทรัพย์อื่นๆในเขตทางหลวง

แผนงานที่ 1 : สินทรัพย์บนระบบทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา

กลยุทธ์ที่ 4) การจัดหาจุดบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้ทางและชุมชน

แผนงานที่ 1 : การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางหลวง

แผนงานที่ 2 : การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางหลวงพิเศษ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ระดับความปลอดภัยของระบบทางหลวง

เป้าประสงค์ที่ 3.1 ระดับความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 1) การดำเนินโครงการยกระดับความปลอดภัยบนระบบทางหลวง ประกอบด้วย 3 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

แผนงานที่ 2 : การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงและสะพาน

แผนงานที่ 3 : การเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 2) ทำการประเมินความความสำเร็จในการลดจำนวนอุบัติเหตุภายหลังจากการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง (Black Spot) บนระบบทางหลวง ประกอบด้วย 2 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : การประเมินความความสำเร็จในการลดจำนวนอุบัติเหตุภายหลังจากการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง (Black Spot) บนระบบทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3) ทำการประเมินความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit: RSA) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (Work Zone Safety) พร้อมจัดทำรายงานเสนอแนวทางปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น ประกอบด้วย 1 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : การประเมินความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit: RSA)

กลยุทธ์ที่ 4) มีการส่งเสริมความปลอดภัยบนระบบทางหลวง สร้างค่านิยมและความตระหนักถึงความปลอดภัยให้กับประชาชนทุกกลุ่มวัย ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ ประกอบด้วย 1 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : การส่งเสริมความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

เป้าประสงค์ที่ 3.2 ยกระดับความปลอดภัยบนระบบทางหลวงด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

กลยุทธ์ที่ 1) การนำระบบ Traffic Incident Management: TIM และ Variable Message Sign: VMS มาใช้บริหารจัดการอุบัติเหตุและระบบความช่วยเหลือบนทางหลวงสายหลักและทางหลวงพิเศษ ประกอบด้วย 2 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัยโดยใช้เทคโนโลยีทันสมัย

แผนงานที่ 2 : โครงข่ายทางหลวงพิเศษมีความปลอดภัยโดยใช้เทคโนโลยีทันสมัย

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร และการบริการประชาชนตามหลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์ที่ 4.1 การดำเนินการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ผ่านแผนงานโครงการและกิจกรรมตามหลักธรรมาภิบาล

กลยุทธ์ที่ 1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามแผนงาน โครงการ กิจกรรมตามยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย 1 มาตรการ ดังนี้

มาตรการ: ติดตามและประเมินรายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ

เป้าประสงค์ที่ 4.2 มีองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการบริหารทรัพยากร การประชาสัมพันธ์ การจัดการสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีดิจิทัล

กลยุทธ์ที่ 1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามแผนงาน โครงการ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล ประกอบด้วย 1 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามแผนงาน โครงการ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล

เป้าประสงค์ที่ 4.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการให้บริการตามหลักธรรมาภิบาล

กลยุทธ์ที่ 1) พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามแผนงาน โครงการ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัล ประกอบด้วย 1 มาตรการ ดังนี้

มาตรการ : ขับเคลื่อนและติดตามประสิทธิภาพการบริการประชาชนด้านขั้นตอนและรอบเวลาดำเนินการ พ.ร.บ.ทางหลวง 2545 และ พ.ร.บ.อำนวยความสะดวกแก่ประชาชน 2558

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การเปลี่ยนแปลงเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เป้าประสงค์ที่ 5.1 ปรับปรุงทางหลวงในพื้นที่อ่อนไหวต่อภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ที่ 1) จัดทำแผนแม่บทและโครงการสำรวจออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมทางหลวง ดินไถล คับทางทรุดตัวหรือผลกระทบต่อทางหลวงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศโลก ประกอบด้วย 3 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : แผนแม่บทปรับปรุงทางหลวงในพื้นที่อ่อนไหวต่อภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างยั่งยืน

แผนงานที่ 2 : สำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวงในพื้นที่อ่อนไหวต่อภัยพิบัติตามลำดับความสำคัญและความเร่งด่วน

แผนงานที่ 3 : ก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงในพื้นที่อ่อนไหวต่อภัยพิบัติ

เป้าประสงค์ที่ 5.2 การปรับปรุงหลักเกณฑ์ มาตรฐาน ข้อกำหนด ของกรมทางหลวงให้รองรับการใช้วัสดุหมุนเวียน วัสดุทดแทน หรือวัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ที่ 1) จัดทำแผนงานและโครงการทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนดของมาตรฐานการทดสอบวัสดุให้ทันสมัยรองรับวัสดุทดแทน และวัสดุหมุนเวียน ประกอบด้วย 2 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 : แผนงานทบทวนข้อกำหนดของมาตรฐานการทดสอบวัสดุให้ทันสมัยรองรับวัสดุทดแทน และวัสดุหมุนเวียน

แผนงานที่ 2 : ปรับปรุงข้อกำหนดของมาตรฐานการทดสอบวัสดุให้ทันสมัยรองรับวัสดุทดแทน และวัสดุหมุนเวียน

บทที่ 4

ข้อเสนอแนะทางยุทธศาสตร์

4.1 ข้อเสนอแนะในการขับเคลื่อนและการนำยุทธศาสตร์ไปใช้

ในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง ระยะ 5 ปี พศ.2566-2570 ผู้ศึกษา
มีข้อเสนอแนะดังนี้

1. กรมทางหลวง ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ได้รับมอบหมายให้ขับเคลื่อนแผนแม่บทตามยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญต่อการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ จึงต้องให้ความสำคัญกับสื่อสารเกี่ยวกับวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และแนวทางการพัฒนาไปสู่การปฏิบัติแบบรูปธรรม โดยขับเคลื่อนจากผู้บริหารระดับสูง มุ่งเน้นการสร้างความเข้าใจ เป้าหมายยุทธศาสตร์ของกรมที่ชัดเจน มีการประเมินและติดตามเป็นระยะ รวมทั้งการสร้างบรรยากาศของการทำงานและการมีส่วนร่วมของฝ่ายปฏิบัติจากทุกส่วนฝ่าย

2. ปรับตัวให้พร้อมรับกับบูรณาการจากหน่วยงานต่างๆ ทั้งในกระทรวงคมนาคมและอื่นๆ ซึ่งมีแนวโน้มของการได้รับมอบหมายจากรัฐบาล กระทรวง ให้ดำเนินการกิจร่วมจากทุกภาคส่วนมากขึ้น ดังนั้น การวางแผนโครงสร้างการทำงาน อัตรากำลัง ระเบียบและข้อกำหนดต่างๆ จะต้องทำการทบทวนและปรับปรุงให้ทันยุคปัจจุบันและอนาคต

3. จากสถานการณ์ความไม่แน่นอนของโลกในปัจจุบัน และผลกระทบการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 สภาวะสงครามระหว่างคู่ประเทศ การชะลอตัวเศรษฐกิจโลก ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศโลก ปัจจัยเหล่านี้ทำให้การดำเนินงานตามพันธกิจของกรมทางหลวงไม่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องหรือบรรลุเป้าหมายที่วางแผนไว้ได้ อย่างไรก็ตาม แนวโน้มของนโยบายภาครัฐภายหลังจากผ่อนคลายการระบาดของโรคโควิด 19 สภาวะสงครามระหว่างคู่ประเทศก็มีทิศทางมุ่งเน้นการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศก่อนในลำดับต้นๆ ดังนั้น กรมทางหลวง ควรเตรียมพร้อมในด้านต่างๆ เพื่อสามารถดำเนินโครงการพัฒนาทางหลวงได้ทันที ตั้งแต่การศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม เศรษฐกิจสังคม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Feasibility Study) การสำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) การจัดทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมทั้งการเตรียมความพร้อมในการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุน (PPP) เป็นต้น

4. วางแนวทางการดำเนินงานในการเปลี่ยนแปลงองค์กรเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ตาม แนวโน้มของสถานการณ์ของระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก โดยแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงที่เร่งด่วน ได้แก่

ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งกรมทางหลวงควรมียุทธศาสตร์ในการปรับองค์กรให้ นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน การบริหารจัดการจราจร การ บริหารจัดการความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

การเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศส่งผลให้เกิดภัยพิบัติที่มีความรุนแรงมากขึ้น ซึ่งพบว่าทางหลวง ในหลายสายทางมีประวัติการก่อสร้างมานานหลายสิบปี โดยเป็นการออกแบบและก่อสร้างตาม หลักการทางวิศวกรรมและข้อมูลพื้นฐานในยุคสมัยนั้น แต่ในปัจจุบันจะพบการรายงานปัญหาน้ำท่วม ไหลหลากทางหลวงถูกตัดขาด ดินไถลลาด ทางหลวงทรุดตัว อยู่เป็นประจำทุกปี โดยปัญหาต่างๆ เหล่านี้ เกิดขึ้นจากสาเหตุของสภาพอากาศ ปริมาณน้ำฝน การไหลของน้ำ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมค่อนข้างมาก ดังนั้น กรมทางหลวงควรมีแผนงานแก้ปัญหาข้างต้นอย่างยั่งยืน ตั้งแต่ทำการศึกษา สำรวจออกแบบ จัดแผนการก่อสร้าง เสนอบประมาณ ซึ่งประโยชน์ที่ได้รับคือ ประชาชนจะได้รับความสะดวกในการเดินทางและมีโครงข่ายทางหลวงที่มั่นคง ปลอดภัย

แนวโน้มของการเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจ BCG Economy ในอีก 5 ปีข้างหน้า กรมทางหลวง ควรมีแผนการทบทวนหลักเกณฑ์ ข้อกำหนด มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการรองรับการใช้วัสดุทดแทน วัสดุหมุนเวียนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เปิดโอกาสในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมทาง วิศวกรรมงานทาง งานโครงสร้าง วัสดุหมุนเวียน เพื่อลดการใช้พลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

บรรณานุกรม

ราชกิจจานุเบกษา. เรื่อง ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.2561 - 2580) . ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 82 ก วันที่ 13 ตุลาคม 2561.

ราชกิจจานุเบกษา. เรื่อง การประกาศแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนที่ 51 ก วันที่ 18 เมษายน 2562.

ราชกิจจานุเบกษา. เรื่อง การประกาศแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 138 ตอนที่ 44 ง วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2564.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566-2570 (ฉบับปรับปรุงตามผลการรับฟังความเห็นจากประชาชน)

กระทรวงคมนาคม. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - พ.ศ.2564)

กระทรวงคมนาคม. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ.2563 – 2565)

กรมทางหลวง. แผนปฏิบัติราชการกรมทางหลวง ระยะที่ 1 (พ.ศ.2563 - พ.ศ.2565)

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	นายจรินทร์ กังใจ
วัน/เดือน/ปีเกิด	28 พฤศจิกายน 2522
ประวัติการศึกษา	วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต วิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ 2545 วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต วิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2549 บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต โครงการบัณฑิตศึกษา สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ 2562
การศึกษาอบรม	หลักสูตรธรรมาภิบาลของนักบริหารระดับกลาง รุ่นที่ 21 สถาบันพระปกเกล้า หลักสูตรผู้นำพอเพียงเพื่อความมั่นคง รุ่นที่ 7 คลังสมอง วปอ. เพื่อสังคม
ประวัติการทำงาน	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักสำรวจและออกแบบ พ.ศ.2550 – 2555 วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพ) พ.ศ.2555 – 2559 วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักสำรวจและออกแบบ พ.ศ.2559 – 2560
ตำแหน่งปัจจุบัน	ผู้อำนวยการส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพ) กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม