



สถาบัน **THE BEST CENTER**

2145/7 ซ.รามคำแหง 43/1 ถ.รามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240

โทร. 0-2318-6868, 0-2314-1492 โทรสาร 0-2718-6274

www.thebestcenter.com facebook.com/bestcentergroup

คุณภาพทางวิชาการต้องมาที่ 1

**คู่มือเตรียมสอบ**

# เศรษฐกิจปฏิบัติการ

## กรมทางหลวง

ปี 67

ความรู้ความสามารถทั่วไปและความสามารถที่ใช้เฉพาะตำแหน่ง

หลักสูตรและวิธีการสอบแข่งขันเพื่อวัดความรู้ความสามารถที่ใช้เฉพาะตำแหน่ง  
(คะแนนเต็ม 200 คะแนน)

ทดสอบความรู้ความสามารถความเข้าใจเกี่ยวกับงานในตำแหน่งเศรษฐกิจปฏิบัติการ  
โดยวิธีสอบข้อเขียน มีรายละเอียดดังนี้

1. ความรู้เกี่ยวกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 นโยบาย/แผนปฏิบัติการกระทรวงคมนาคม นโยบาย/แผนปฏิบัติการกรมทางหลวง หน้าที่ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
2. ความรู้ความสามารถในการวิเคราะห์เศรษฐกิจเบื้องต้น
3. ความรู้เบื้องต้น คณิตศาสตร์/สถิติ สำหรับนักเศรษฐศาสตร์
4. ความรู้เกี่ยวกับการวิเคราะห์โครงการ

สนใจสั่งซื้อ หรือสอบถามเพิ่มเติม โทร. 081-496-9907



LINE: @thebestcenter

280.-

คู่มือสอบเศรษฐกรปฏิบัติการ  
กรมทางหลวง

รวบรวมและเรียบเรียงโดย.....

ฝ่ายวิชาการ สถาบัน THE BEST CENTER

ห้ามตัดต่อหรือคัดลอกส่วนใดส่วนหนึ่งของเนื้อหา

สงวนลิขสิทธิ์ตาม พ.ร.บ.ลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537

ราคา 280 บาท

จัดทำและจำหน่ายโดย



**The Best Center InterGroup Co., Ltd.**

**บริษัท เดอะเบสท์ เซ็นเตอร์ อินเตอร์กรุป จำกัด**

บริหารงานโดย ดร.สิงห์ทอง บัวชุมและอาจารย์จันทน์ บัวชุม (ติวเตอร์ก๊วง ย่าน ม. ราม)

เลขที่ 2145/7 ซอยรามคำแหง 43/1 ถนนรามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240

โทรศัพท์.081-496-9907,0-2314-1492, 0-2318-6868 โทรสาร. 0-2718-6274 line id: @thebestcenter

[www.thebestcenter.com](http://www.thebestcenter.com) หรือ [www.facebook.com/bestcentergroup](https://www.facebook.com/bestcentergroup)

คู่มือสอบ  
เศรษฐกรปฏิบัติการ  
กรมทางหลวง

ราคา 280-.

# คำนำ

สำหรับชุดคู่มือสอบสำหรับตำแหน่งเศรษฐกรปฏิบัติการ กรมทางหลวง เล่มนี้ ทางสถาบัน THE BEST CENTER และฝ่ายวิชาการของสถาบันได้เรียบเรียงขึ้น เพื่อให้ผู้สมัครสอบใช้สำหรับเตรียมสอบในการสอบแข่งขันฯ ในครั้งนี้

ทางสถาบัน THE BEST CENTER ได้เล็งเห็นความสำคัญจึงได้จัดทำหนังสือ เล่มนี้ขึ้นมา ภายในเล่มประกอบด้วยทุกส่วนที่กำหนดในการสอบ เจาะข้อสอบทุกส่วน พร้อมคำเฉลยอธิบาย มาจัดทำเป็นหนังสือชุดนี้ขึ้น เพื่อให้ผู้สอบได้เตรียมตัวอ่านล่วงหน้า มีความพร้อมในการทำข้อสอบ

ท้ายนี้ คณะผู้จัดทำขอขอบคุณทางสถาบัน THE BEST CENTER ที่ได้ให้การสนับสนุนและมีส่วนร่วมในการจัดทำต้นฉบับ ทำให้หนังสือเล่มนี้สามารถสำเร็จขึ้นมาเป็นเล่มได้ พร้อมกันนี้คณะผู้จัดทำขออ้อมรับข้อบกพร่องใดๆ อันเกิดขึ้นและยินดีรับฟังความคิดเห็นจากทุกๆ ท่าน เพื่อที่จะนำมาปรับปรุงแก้ไขให้ดียิ่งขึ้น

ขอให้โชคดีในการสอบทุกท่าน

ฝ่ายวิชาการ

สถาบัน The Best Center

[www.thebestcenter.com](http://www.thebestcenter.com)

# สารบัญ

|                                                                                 |     |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ➤ ความรู้เกี่ยวกับกรมทางหลวง                                                    | 1   |
| ➤ ความรู้เกี่ยวกับกระทรวงคมนาคม                                                 | 19  |
| ➤ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 – 2580 (ฉบับย่อ)                                     | 30  |
| ➤ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (ฉบับย่อ)                         | 41  |
| ➤ ความรู้เกี่ยวกับสถิติเบื้องต้น                                                | 48  |
| ➤ ความรู้เกี่ยวกับเศรษฐศาสตร์                                                   | 126 |
| ➤ เศรษฐศาสตร์จุลภาค                                                             | 150 |
| ➤ เศรษฐศาสตร์มหภาค                                                              | 163 |
| ➤ การเงิน การคลังและเศรษฐกิจ                                                    | 173 |
| ➤ การวิเคราะห์โครงสร้างทางการเงินทุน โครงสร้างเงินทุน                           | 209 |
| ➤ การวิเคราะห์โครงการ การลงทุน                                                  | 219 |
| ➤ ความรู้ด้านตัวชี้วัด/ตัวชี้บ่งการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจ | 234 |
| ➤ การวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐศาสตร์                                             | 248 |
| ➤ อุปสงค์และอุปทาน                                                              | 250 |
| ✦ แนวข้อสอบคณิตศาสตร์และสถิติ                                                   | 293 |
| ✦ แนวข้อสอบเศรษฐกร                                                              | 299 |
| ➤ เทคนิคการสอบสัมภาษณ์                                                          | 320 |

## ความรู้เกี่ยวกับกรมทางหลวง

### ประวัติกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้รับการสถาปนาขึ้นเป็นกรมเมื่อวันที่ 1 เมษายน ร.ศ. 131 ตรงกับ พ.ศ. 2455 แต่เดิมนั้นจะมีแต่กรมคลอง ซึ่งอยู่ในกระทรวงเกษตราธิการ ล่วงมาจนถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ยุบกรมคลองมาขึ้นกับกระทรวงโยธาธิการและใช้ชื่อว่า “กรมทาง” ให้เปลี่ยนชื่อกระทรวงโยธาธิการเป็นกระทรวงคมนาคมตามประกาศจัดราชการรัตนโกสินทร์ศก 131

• วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2457

ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้โอนแผนกทางน้ำของกรมทางไปให้กรมชลประทานขึ้นในกระทรวงเกษตราธิการกรมทางจึงเหลืออยู่แต่กองทางบกเพียงอย่างเดียว โดยมีเจ้ากรมเป็นหัวหน้า

• วันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2460

ภายหลังที่ประเทศไทยได้ประกาศสงครามกับประเทศเยอรมัน ออสเตรีย – ฮังการี ก็ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้กรมทางไปอยู่กับกรมรถไฟหลวง สังกัดกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมขึ้นอยู่กับผู้บัญชาการรถไฟหลวง เพื่อสะดวกแก่กรมรถไฟหลวงและกรมทางที่จะได้ใช้วิศวกรที่มีเป็นชนชาติศัตรูที่ต้องถูกควบคุม เป็นเชลยศึก และปลดออกจากประจำการหลายคน ในสมัยนั้นมีนายช่างทางเอกเป็นหัวหน้ากรมทาง

• วันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2475

พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมกับกระทรวงเกษตราธิการเข้าเป็นกระทรวงเดียวกันเรียกว่า “กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ” กรมรถไฟหลวง ซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ จึงเปลี่ยนเป็นสังกัดกระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ

• วันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2476

พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวให้ตราพระราชบัญญัติ จัดตั้งกระทรวง ทบวงกรม พุทธศักราช 2475 ยุบเลิกกระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ กรมรถไฟหลวง ซึ่งมีกรมทางหลวงรวมอยู่ด้วย ไปสังกัดกระทรวงเศรษฐกิจ

• วันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2477

พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการสร้างทาง และบำรุงรักษาทางหลวงพุทธศักราช 2477 ของกรมทางให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมโยธาเทศบาล สังกัดกระทรวงมหาดไทย

• วันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2484

ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล กองทางก็ได้ยกฐานะขึ้นเป็นกรมทางโอนสังกัดจาก กรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย มาสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช 2484 แม้จะได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นกรมสังกัดกระทรวงคมนาคมแล้วก็ตามก็ยังไม่มีที่ทำการเป็นของตนเอง ยังคงอาศัยอยู่ในกรมโยธาเทศบาลที่เชิงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ จนถึงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2491 จึงได้ย้ายไปอยู่ที่ถนนพระราม 6 ซึ่งเป็นที่ตั้งของกรมทางหลวงในปัจจุบัน และได้ทำพิธีเปิดอาคารที่ทำการของกรมด้านถนนศรีอยุธยา เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2498

## • วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2495

กรมทางหลวงได้เปลี่ยนชื่อเป็นกรมทางหลวงแผ่นดิน ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2495 สังกัดกระทรวงคมนาคม

## • วันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2506

กรมทางหลวงแผ่นดินได้เปลี่ยนชื่อเป็นกรมทางหลวง สังกัดกระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ ตามพระราชบัญญัติ ปรับปรุงกระทรวงทบวง กรม พ.ศ. 2506

## • วันที่ 29 กันยายน พ.ศ.2515 จนถึงปัจจุบัน

กรมทางหลวงได้โอนไปสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยลำดับดังนี้

-- ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 216

-- พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2534

-- พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545

วิสัยทัศน์

**"มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย ตามมาตรฐาน  
ลำดับชั้นทางหลวง ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม"**

ครอบคลุมประเด็น ดังนี้

1) ประเด็นเชิงกระบวนการ มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง

2) ประเด็นเชิงผลผลิตและผลลัพธ์ สนับสนุนการพัฒนาประเทศโดยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่ “สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเพิ่มโอกาสทางสังคมแก่คนทุกกลุ่ม”

พันธกิจ

- พัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network) ที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) ที่สมบูรณ์ และคล่องตัว (Mobility) เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
- บำรุงรักษา ยกระดับความปลอดภัย และบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงให้ได้ตามมาตรฐานคุณภาพ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่อง
- บริหารจัดการองค์กรที่มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง ให้ความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

วัฒนธรรม (Our Culture) : "DOH"

Deliver Good Service to People : มุ่งให้เกิดการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน

Obligate Governance and Sustainability : ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและความยั่งยืน

Hold Accountability for Interests of Nation and People : คงไว้ซึ่งความรับผิดชอบในผลประโยชน์  
ของชาติและประชาชน

**คำนิยาม : "HIGHWAYS"**

**“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ รับผิดชอบต่อ พันธกิจ เกษะติดการให้บริการ ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว”**

|                        |   |                            |
|------------------------|---|----------------------------|
| HIGH PERFORMANCE       | : | สร้างสรรค์ผลงาน            |
| INTELLIGENT TECHNOLOGY | : | ผสานเทคโนโลยี              |
| GOOD KNOWLEDGE         | : | ด้วยความรู้ที่เหมาะสม      |
| HONESTY                | : | ซื่อสัตย์                  |
| WORK SMART             | : | ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ      |
| ACCOUNTABILITY         | : | รับผิดชอบต่อพันธกิจ        |
| YEAR-ROUND COMMITMENT  | : | เกษะติดการให้บริการ        |
| SYNERGY                | : | ทำงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว |

**ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าหมายยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์****ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง**

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

**เป้าประสงค์**

1. มีโครงข่ายทางหลวงที่สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจและจุดเชื่อมต่อ
2. การขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง รวมถึงสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางรางและน้ำ เพื่อให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวก รองรับการค้าขายตัวทางเศรษฐกิจและชุมชนเมือง และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์
3. มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุน
4. การเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดความสูญเสียจากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง
5. มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับกิจกรรมการเดินทาง การข้ามถนน และการสัญจรอื่นๆ ของผู้ใช้ถนนกลุ่มประเภอบางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
6. มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว (Mobility) และเข้าถึง (Accessibility) สอดคล้องกับมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

**กลยุทธ์**

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจแหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน

กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงที่ขาดช่วง (Missing Links) เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าเรือบก ท่าอากาศยาน และจุดรวบรวมและกระจายสินค้า รวมถึงปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้รองรับการเชื่อมต่อบริเวณจุดเข้าออกของระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาและปรับปรุงทางหลวง สะพาน ทางลอด อุโมงค์ ทางแยก ทางเลี้ยวเมือง จุดตัดทางรถไฟ และบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้า เพื่อแก้ปัญหการจราจรติดขัดหรือมีสภาพเป็นคอขวด

กลยุทธ์ที่ 1.4 ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม

กลยุทธ์ที่ 1.5 จัดทำมาตรฐานโครงข่ายทางหลวงตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาทางหลวงบนทางหลวงสายหลักและสายรอง รวมถึงบริเวณจุดตัดทางแยกและการจัดการทางเข้าออกต่าง ๆ

## ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ

### เป้าประสงค์

1. มีการบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ได้เป้าหมายตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยที่กำหนด
2. มีการบริหารจัดการจราจรและเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อทุกสถานการณ์ ทั้งในสภาวะปกติ พื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง ตลอดจนเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติต่างๆ
3. มีการบูรณาการการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติอย่างยั่งยืน โดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ
4. มีการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากลเพื่อยืดอายุการใช้งานและลดภาระงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง

### กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 2.1 บริหารจัดการงานบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยใช้ข้อมูลการตรวจสอบและประเมินสภาพทางวิศวกรรม

กลยุทธ์ที่ 2.2 จัดให้มีศูนย์บริหารจัดการจราจร อุบัติการณ์และภัยพิบัติ โดยมีการบูรณาการข้อมูลและการทำงานร่วมกัน ตั้งแต่การเฝ้าระวัง การรับรู้เหตุ การติดตามเหตุ การแก้ไขเหตุ และการป้องกันเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

กลยุทธ์ที่ 2.3 จัดให้มีกลไกเพื่อการบูรณาการข้อมูล การปฏิบัติงาน งบประมาณ บุคลากร เครื่องมือ เครื่องจักร และเทคโนโลยีที่ทันสมัย สำหรับการบริหารจัดการด้านจราจร รวมถึงการแก้ไขเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติ

กลยุทธ์ที่ 2.4 มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากอุบัติเหตุและภัยพิบัติที่เกิดขึ้นซ้ำซาก และ โครงข่ายที่เปราะบาง (Vulnerability) อย่างยั่งยืน ด้วยอาศัยข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และแบบจำลองทางวิศวกรรม

กลยุทธ์ที่ 2.5 เพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ และปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค

### ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ด้านความปลอดภัย

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง

#### เป้าประสงค์

1. มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และดำเนินการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้
2. มีการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง โดยเน้นการทำงานเชิงรุก (Proactive)
3. มีการจัดการปัญหาและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุการชนในลักษณะที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิต และการบาดเจ็บบนทางหลวงอย่างเป็นรูปธรรม
4. มีกลไกขับเคลื่อนและสนับสนุนการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง

#### กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 3.1 ปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางและการติดตั้งอุปกรณ์ อำนวยความปลอดภัย สำหรับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงที่กำหนดไว้ในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.2 ดำเนินมาตรการด้านวิศวกรรมที่มุ่งเน้นการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงในแต่ละประเภทเป็นการเฉพาะ ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง อุบัติเหตุบริเวณทางแยก อุบัติเหตุการชนประสานงา อุบัติเหตุถนนลื่น อุบัติเหตุชนท้ายรถจอดข้างทาง อุบัติเหตุชนคนเดินเท้า และ อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

กลยุทธ์ที่ 3.3 ดำเนินการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spots) บนทางหลวง โดยเน้นการใช้ข้อมูลสถิติรูปแบบการชน (Collision Diagram) เพื่อกำหนดรูปแบบหรือวิธีการแก้ไขปรับปรุงสภาพความไม่ปลอดภัยบนทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.4 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรที่ชัดเจนสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audits) ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง ก่อนเปิดใช้งาน และถนนที่เปิดใช้งานแล้ว

กลยุทธ์ที่ 3.5 ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง

กลยุทธ์ที่ 3.6 พัฒนาทักษะและปลูกฝังค่านิยมด้านการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทาง ให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกกระดับ

กลยุทธ์ที่ 3.7 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณ และบุคลากรที่ชัดเจนในการจัดการความปลอดภัยบริเวณพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางให้เป็นมาตรฐาน

#### **ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ด้านบริหารจัดการองค์กร**

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

เป้าประสงค์

1. เป็นองค์กรที่มีบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ ที่สามารถปรับตัวต่อสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลก
2. เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อคนทุกกลุ่ม บนพื้นฐานของความเข้าใจและหลักธรรมาภิบาล
3. เป็นองค์กรที่นำวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) คู่ทุกกิจกรรมการดำเนินงานขององค์กร (Value Chain)
4. เป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมการทำงานเชิงรุกและสามารถบูรณาการกับทุกภาคส่วน

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ทางด้านการคิด ทักษะและทัศนคติที่ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต (Life Long Learning) และยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรภายในองค์กร

กลยุทธ์ที่ 4.2 พัฒนาความรู้ ความเข้าใจ และทักษะแก่บุคลากรทางด้านดิจิทัล (Digital Literacy) รองรับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) คู่การปฏิบัติงาน

กลยุทธ์ที่ 4.3 แปลงโฉมองค์กร โดยใช้เครื่องมือทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Transformation) ในกระบวนการทำงานและการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถนำไปวิเคราะห์และใช้ประโยชน์

กลยุทธ์ที่ 4.4 พัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Services) สำหรับการให้บริการประชาชน

กลยุทธ์ที่ 4.5 ยกระดับการประชาสัมพันธ์เชิงรุก ด้านการปฏิบัติการกิจและผลการดำเนินงาน โดยเน้นการสื่อสารให้ประชาชนเข้าใจในเรื่องการใช้นถนน และหน้าที่ของประชาชนตามกฎหมาย

กลยุทธ์ที่ 4.6 ยกระดับการติดตามการดำเนินงานและใช้จ่ายงบประมาณโดยใช้ระบบสารสนเทศ

กลยุทธ์ที่ 4.7 กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากร เพื่อการจัดการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

กลยุทธ์ที่ 4.8 ทบทวน ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรฐานที่จำเป็นในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และรองรับการเปลี่ยนแปลง

### ยุทธศาสตร์ที่ 5 : ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม มุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เป้าประสงค์

1. มีผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการกิจตามห่วงโซ่คุณค่า(Value Chain) อย่างเป็นรูปธรรม
2. มีกลไกการทำงานที่มุ่งเน้นการพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่มให้มากยิ่งขึ้น
3. มีการนำเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) มาใช้กำหนดเป็นเป้าหมายในการดำเนินการกิจที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 5.1 สนับสนุนและขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม ทั้งในส่วนของงานวิจัยที่มุ่งเป้าหมายการกิจงานวิจัยที่สร้างองค์ความรู้ใหม่เพื่อต่อยอด และนวัตกรรมที่พัฒนาขึ้นจากผู้ปฏิบัติงานให้เกิดความต่อเนื่องและชัดเจน รวมถึงส่งเสริมการนำผลงานวิจัยและนวัตกรรมไปใช้ประโยชน์และขยายผลในวงกว้าง

กลยุทธ์ที่ 5.2 นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ในการกิจการดำเนินงาน เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ (UAV) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ การบริหารจราจร การใช้แบบจำลองข้อมูลอาคาร (BIM) ในภารกิจสำรวจและออกแบบ งานบำรุงรักษา และงานอำนวยความสะดวก เป็นต้น

กลยุทธ์ที่ 5.3 สร้างเครือข่ายและความร่วมมือ (MOU) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานระหว่างประเทศและองค์กรนานาชาติ เพื่อการพัฒนางานวิจัยและนวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 5.4 พัฒนา ปรับปรุง และดูแลโครงข่ายทางหลวง รวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทาง เพื่อให้คนทุกกลุ่มสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่และเท่าเทียมกัน

กลยุทธ์ที่ 5.5 พัฒนาสายทางต้นแบบโดยนำแนวระเบียบโครงข่ายทางหลวงสีเขียว (Green Highway Corridor Development) ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง เปิดใช้งานและการบำรุงรักษาให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด มีการใช้ทรัพยากรที่คุ้มค่า และมีการประหยัดพลังงาน

กลยุทธ์ที่ 5.6 : ส่งเสริมการใช้วัสดุทางเลือก วัสดุเหลือทิ้ง และวัสดุนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระบวนการทำงานที่ช่วยการลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยคาร์บอนและก๊าซเรือนกระจกในงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางและงานสะพาน

กลยุทธ์ที่ 5.7 ปลูกฝังค่านิยมด้านการรักษาสิ่งแวดล้อมให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ

## หน้าที่ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บำรุง และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน
3. ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางบกองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

## แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง พ.ศ.2566-2570

### 1.1 บทสรุปผู้บริหาร

ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2562 ให้หน่วยงานของรัฐปรับปรุงแผนระดับ 3 ประกอบกับพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 มาตรา 16 ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการ โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการ 5 ปี ซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภาและแผนอื่น ๆ โดยระบุสาระสำคัญเกี่ยวกับนโยบายการปฏิบัติราชการของส่วนราชการ เป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ของงาน

กรมทางหลวงมีภารกิจหลักในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับต่างประเทศ ตลอดจนงานควบคุมทางหลวงในความรับผิดชอบ เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ

กรมทางหลวงจึงได้จัดทำแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) เพื่อให้การปฏิบัติงานของหน่วยงานมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามบทบาทหน้าที่และภารกิจหลักที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการทบทวนแผนงาน/โครงการ ระยะเวลาดำเนินงาน และงบประมาณให้เป็นปัจจุบัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและนโยบายที่เกี่ยวข้อง โดยแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) มีประเด็นการพัฒนาประกอบด้วย 5 ด้าน คือ

1. ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง
2. ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง
3. ด้านความปลอดภัย
4. ด้านบริหารจัดการองค์กร
5. ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ สามารถกำหนดเป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดของแต่ละด้านแสดงดังตารางที่ 1-1 และแสดงวิสัยทัศน์ พันธกิจ และค่านิยม แสดงดังรูปที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 ประเด็นการพัฒนา เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)

| แผนปฏิบัติการ/เป้าหมาย                                                                                                                                                                                                      | เป้าประสงค์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | ตัวชี้วัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1.ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง</b><br>เป้าหมายยุทธศาสตร์ :<br>การพัฒนาโครงข่ายทางหลวง<br>ที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง<br>(Accessibility) และคล่องตัว<br>(Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้น<br>ทางหลวง (Road Hierarchy) | <p>1.1 มีโครงข่ายทางหลวงที่สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจและจุดเชื่อมต่อของการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างสมบูรณ์ และต่อเนื่อง รวมถึงสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางรางและน้ำ เพื่อให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวก รองรับการพัฒนาโครงข่ายทางเศรษฐกิจและชุมชนเมือง และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์</p> <p>1.2 มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดความสูญเสียจากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง</p> <p>1.3 มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับกิจกรรมการเดินทาง การข้ามถนน และการสัญจรอื่น ๆ ของผู้ใช้ถนนกลุ่มเปราะบางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย</p> <p>1.4 มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว (Mobility) และเข้าถึง (Accessibility) สอดคล้องกับมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)</p> | <p>ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)</p> <p>1.1 จำนวน Missing Link เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่สามารถริเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (หน่วย : โครงการ)</p> <p>1.2 จำนวนและระยะทางของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางพิเศษระหว่างเมืองเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน (หน่วย : โครงการ, กิโลเมตร, แห่ง)</p> <p>1.3 จำนวนพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม (หน่วย : แห่ง)</p> <p>1.4 จำนวนหน่วยงานหรือบริเวณที่ได้รับการพัฒนาหรือปรับปรุงให้สอดคล้องตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) (หน่วย : หน่วยงาน)</p> <p>ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)</p> <p>1.1 ความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (หน่วย : ร้อยละ)</p> |

ตารางที่ 1-1 ประเด็นการพัฒนา เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ/เป้าหมาย                                                                                                                                                                                                 | เป้าประสงค์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ตัวชี้วัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>2.ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการ</p> <p>โครงสร้างทางหลวง</p> <p>เป้าหมายยุทธศาสตร์ :</p> <p>การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงสร้างทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ</p> | <p>2.1 มีการบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ได้เป้าหมายตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยที่กำหนด</p> <p>2.2 มีการบริหารจัดการจราจรและเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อทุกสถานการณ์ ทั้งในสภาวะปกติ พื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางตลอดจนเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติต่าง ๆ</p> <p>2.3 มีการบูรณาการการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติอย่างยั่งยืน โดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>2.4 มีการควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อยืดอายุการใช้งานและลดการงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง</p> | <p>ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)</p> <p>2.1) ระยะทางของทางหลวงที่ได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการ (หน่วย : กิโลเมตร)</p> <p>2.2) จำนวนสะพานที่ได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุบริการ (หน่วย : สะพาน)</p> <p>2.3) ร้อยละของการตอบสนองต่อการปฏิบัติการได้ภายในเวลาที่กำหนดในโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (หน่วย : ร้อยละ)</p> <p>2.4) ร้อยละของการเข้าถึงพื้นที่ที่เกิดภัยพิบัติได้ภายในเวลาที่กำหนดในโครงข่ายทางหลวง (หน่วย : ร้อยละ)</p> <p>2.5) ร้อยละของจำนวนวันที่สถานีตรวจสบน้ำหนักที่สามารถให้บริการในแต่ละปี (หน่วย : ร้อยละ)</p> <p>2.6) จำนวนระบบควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะที่เปิดให้บริการเพิ่มเติมและจำนวนรถบรรทุกที่เข้าตรวจสอบน้ำหนักในสถานีตรวจสบน้ำหนักและระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ (หน่วย : แห่ง, ลานคัน)</p> <p>ตัวชี้วัดระดับประสิทธิผล (Outcome)</p> <p>2.1) ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (หน่วย : ร้อยละ)</p> <p>2.2) ร้อยละของสะพานที่มีสภาพการใช้งาน (Condition Rating) ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (หน่วย : ร้อยละ)</p> |

ตารางที่ 1-1 ประเด็นการพัฒนา เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) (ต่อ)

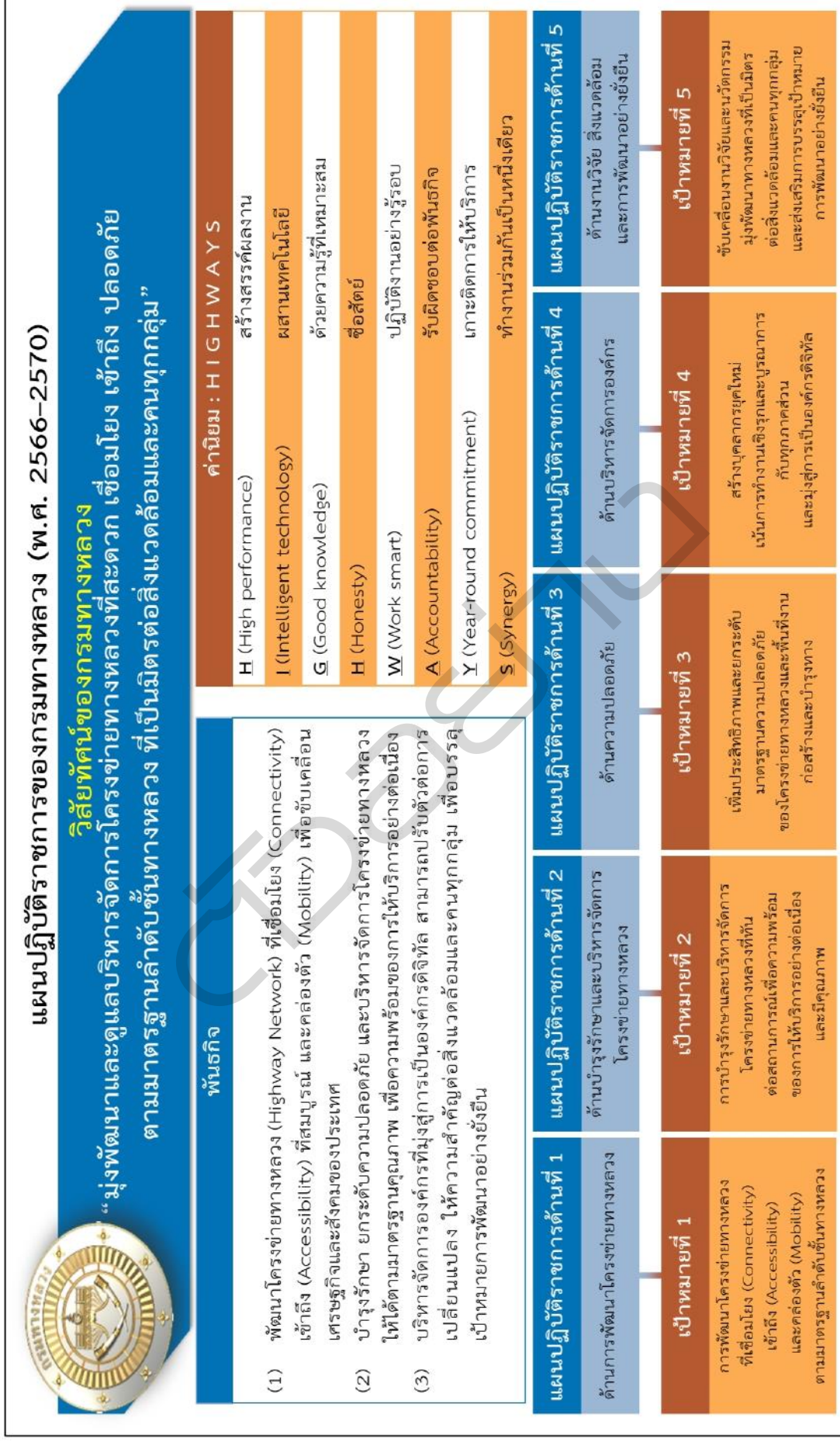
| แผนปฏิบัติการ/เป้าหมาย                                                                                                                              | เป้าประสงค์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | ตัวชี้วัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>3. ด้านความปลอดภัย</b><br>เป้าหมายยุทธศาสตร์ :<br>เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง | 3.1 มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และดำเนินการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้<br>3.2 มีการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงโดยเน้นการทำงานในเชิงรุก (Proactive)<br>3.3 มีการจัดการปัญหาและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุการชนในลักษณะที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บบนทางหลวงอย่างเป็นรูปธรรม<br>3.4 มีกลไกขับเคลื่อนและสนับสนุนการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง | <b>ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)</b><br>3.1 ร้อยละของจำนวนแห่งที่ได้รับการปรับปรุงการป้องกันอันตรายข้างทางที่ได้ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี (หน่วย : ร้อยละ)<br>3.2 ร้อยละของจำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงที่ได้ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี (หน่วย : ร้อยละ)<br>3.3 จำนวนรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการจุดจอดพักรถบรรทุก (หน่วย : คัน)<br>3.4 ร้อยละของโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงขนาดใหญ่ที่มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (RSA) ก่อนเปิดใช้งาน (หน่วย : ร้อยละ)<br><b>ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)</b><br>3.1 ร้อยละของจำนวนบริเวณอันตราย (Black Spots) บนทางหลวงที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ)<br>3.2 ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) (หน่วย : ราย ต่อ 100 ครั้ง)<br>3.3 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปริมาณการเดินทาง (VKT) บนโครงข่ายทางหลวง (หน่วย : ราย ต่อ 100 ล้าน VKT)<br>3.4 ร้อยละของอัตราการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ)<br>3.5 ร้อยละของอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางต่อจำนวนวันทำงานที่ลดลง (หน่วย : ร้อยละ)<br>3.6 จำนวนบุคลากรของกรมทางหลวงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากร่างในขณะปฏิบัติงาน(หน่วย : ราย) |

ตารางที่ 1-1 ประเด็นการพัฒนา เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566–2570) (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ/เป้าหมาย                                                                                                                                            | เป้าประสงค์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | ตัวชี้วัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>4. ด้านบริหารจัดการองค์กร</b><br>เป้าหมายยุทธศาสตร์ :<br>สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงาน<br>เชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน<br>และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล | 4.1 เป็นองค์กรที่มีบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ ที่สามารถปรับตัวต่อ<br>สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลก<br>4.2 เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อคนทุกกลุ่ม บนพื้นฐาน<br>ของความเข้าใจและหลักธรรมาภิบาล<br>4.3 เป็นองค์กรที่นำวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture)<br>สู่ทุกกิจกรรมการดำเนินงานขององค์กร (Value Chain)<br>4.4 เป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมการทำงานเชิงรุกและสามารถบูรณาการกับ<br>ทุกภาคส่วน | <b>ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)</b><br>4.1 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาทรัพยากร<br>บุคคลของกองฝึกอบรมประจำปี (หน่วย : ร้อยละ)<br>4.2 จำนวนหน่วยงานที่มีกิจกรรมสร้างสภาพแวดล้อม<br>และบรรยากาศที่ดีในการทำงานตามกิจกรรมที่กำหนด (หน่วย :<br>หน่วยงาน)<br>4.3 จำนวนระบบให้บริการภาคประชาชนที่ได้รับการพัฒนา<br>ตามหลัก Digital Government Services บริการภาครัฐ (Public<br>Services) และการบริหารจัดการรูปแบบดิจิทัล (Smart Back Office)<br>(หน่วย : ระบบ)<br>4.4 ร้อยละความสำเร็จของบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่ผ่าน<br>การประเมินการอบรมด้านการจัดการเชิงพื้นที่ (Smart PR) และด้าน<br>กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ (หน่วย : ร้อยละ)<br><b>ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)</b><br>4.1 ระดับความพึงพอใจในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากร<br>(หน่วย : ร้อยละ)<br>4.2 ระดับความพร้อมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของกรมทางหลวง<br>(หน่วย : ร้อยละ)<br>4.3 ร้อยละความสำเร็จการบริหารจัดการต่อข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์<br>ในกิจกรรมดำเนินงานเองของกรมทางหลวง (งานได้ข้อยุติ) (หน่วย : ร้อยละ) |

ตารางที่ 1-1 ประเด็นการพัฒนา เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ/เป้าหมาย                                                                                                                                                                                                                                                                                        | เป้าประสงค์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | ตัวชี้วัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>5. ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน</p> <p>เป้าหมายยุทธศาสตร์ :</p> <p>ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรม มุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่มให้มากยิ่งขึ้น</p> <p>มุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน</p> | <p>5.1 มีผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการกิจตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) อย่างเป็นรูปธรรม</p> <p>5.2 มีกลไกการทำงานที่ มุ่งเน้นการพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่มให้มากยิ่งขึ้น</p> <p>5.3 มีการนำเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) มาใช้กำหนดเป็นเป้าหมายในการดำเนินการกิจที่เกี่ยวข้อง</p> | <p><u>ตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ (Output)</u></p> <p>5.1 ผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานในกิจกรรมของกรมทางหลวง (หน่วย : จำนวน)</p> <p>5.2 จำนวนสายทางที่นำแนวทางถนนสีเขียว (Green Highway) และ/หรือถนนออกแบบเพื่อทุกกลุ่ม (Universal Design) สู่การก่อสร้างจริง (หน่วย : สายทาง)</p> <p>5.3 จำนวนงานออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนที่สอดคล้องกับภูมิทัศน์สถาปัตยกรรม และอัตลักษณ์ของชุมชนที่ได้รับอนุมัติให้นำไปใช้จริง (หน่วย : จำนวน)</p> <p><u>ตัวชี้วัดระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Outcome)</u></p> <p>5.1 ร้อยละความสำเร็จในการปรับปรุงถนนเพิ่มพื้นที่ให้กับคนทุกกลุ่ม (หน่วย : ร้อยละ)</p> |



รูปที่ 1-1 ทิศทางการพัฒนาของกรมทางหลวงในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566-2570)

นโยบายและทิศทางการดำเนินงานของกรมทางหลวง ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566-2570)

## นโยบายของ อธิบดีกรมทางหลวง จากอดีตสู่ปัจจุบัน



The graphic shows a winding road with dashed white lines on a dark grey surface. On the left, a small house and a person on a bicycle are near a speech bubble labeled 'PAST'. On the right, a large truck is near a speech bubble labeled 'FUTURE'. Several multi-story buildings are scattered along the road. A circular badge with the number '2.1' is positioned below the road.

### 2.1 นโยบายของอธิบดีกรมทางหลวง ในช่วงปี พ.ศ. 2555 - 2562

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

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

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

ตารางที่ 1 ผลการทบทวนนโยบายอธิบดีกรมทางหลวงในช่วงปี พ.ศ. 2555 - 2562

| รายชื่ออธิบดีกรมทางหลวง                                | ปีที่ดำรงตำแหน่ง | นโยบาย                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| นายชัชวาลย์ บุญเจริญกิจ<br>(อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 29)  | พ.ศ. 2555 - 2557 | <ul style="list-style-type: none"> <li>ด้านการวางแผนและการก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายใหม่</li> <li>- โครงการเร่งรัดขยายทางหลัก 4 ช่องจราจร</li> <li>- โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| นายชูศักดิ์ เกียรติ<br>(อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 30)      | พ.ศ. 2557 - 2558 | <ul style="list-style-type: none"> <li>ด้านการวางแผนและการก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลักดันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจำนวน 3 สายทาง คือ พัทยา - มาบตาพุด บางปะอิน - นครราชสีมา และ บางใหญ่ - กาญจนบุรี ให้แล้วเสร็จ</li> <li>- แผนก่อสร้างโครงการใหม่เพิ่มในรัศมี 200 กม. รอบ กทม.</li> </ul> </li> <li>การบริการและเทคโนโลยี <ul style="list-style-type: none"> <li>- เร่งรัดการเปิดใช้งานจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ</li> </ul> </li> <li>ด้านความปลอดภัย <ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการเพิ่มความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน</li> </ul> </li> </ul>                                                                        |
| นายธานินทร์ สมบูรณ์<br>(อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 31)      | พ.ศ. 2559 - 2561 | <ul style="list-style-type: none"> <li>ด้านการวางแผนและการก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> <li>- เร่งพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์</li> <li>- ภาคการขนส่ง</li> <li>- พัฒนาโครงข่ายทางหลวงอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเข้าสู่ AEC</li> <li>- พัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงทั่วภูมิภาคของประเทศ</li> </ul> </li> <li>ด้านความปลอดภัย <ul style="list-style-type: none"> <li>- พัฒนาและดูแลรักษาทางหลวงให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากล</li> </ul> </li> <li>ด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน <ul style="list-style-type: none"> <li>- พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กร เพื่อตอบสนองสังคมและสิ่งแวดล้อม</li> </ul> </li> </ul> |
| นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์<br>(อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 32) | พ.ศ. 2561 - 2562 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

## นโยบายของอธิบดีกรมทางหลวงในปัจจุบัน (พ.ศ. 2562 - ปัจจุบัน)

นโยบายของอธิบดีกรมทางหลวงในปัจจุบัน มุ่งเน้นนโยบายยกระดับด้านความปลอดภัย การพัฒนาคุณภาพงานบริการประชาชนและการกิจหลัก ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล การเพิ่มความคล่องตัว การพัฒนาโครงข่ายเพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจ

อย่างต่อเนื่อง การสนับสนุนการร่วมลงทุนระหว่าง รัฐและเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลด ภาระการพึ่งพางบประมาณแผ่นดิน และการบริหาร ทรัพยากรบุคคล ทั้งนี้ สามารถสรุปนโยบายที่สำคัญของ อธิบดีกรมทางหลวงคนปัจจุบันได้ดังนี้



### 1. ด้านความปลอดภัย



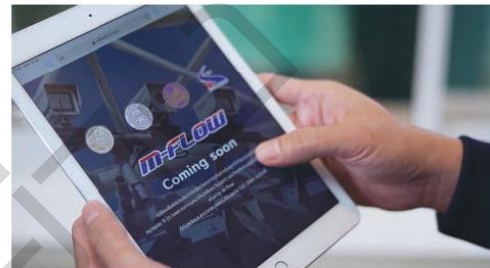
- โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุก เพิ่มอีก 111 แห่ง ประกอบด้วยจุดจอดพักรถ 3 ขนาด คือ ขนาดเล็ก (S) ขนาดกลาง (M) และขนาดใหญ่ (L) โดยที่พื้นที่ขนาดเล็กสามารถจอดรถบรรทุกได้ไม่เกิน 5 คัน ใช้วงเงินงบประมาณ 5 ล้านบาท พื้นที่ขนาดกลาง สามารถจอดรถบรรทุกได้ไม่เกิน 10 คัน ใช้งบประมาณ 10 ล้านบาท พื้นที่ขนาดใหญ่ควรมีสถานีตรวจสอบ น้ำหนัก ใช้งบประมาณ 200 ล้านบาท ซึ่งแต่ละจุดจอด พักรถจะทำช่องจอดรถ พร้อมทั้งติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง และห้องน้ำ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง

- ปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยก อันตราย (แยกวัดใจ) กว่า 1,412 แห่งทั่วประเทศ โดยแบ่งประเภทของทางแยกเป็น รูปแบบ 3 แยก จำนวน 950 แห่ง รูปแบบ 4 แยก จำนวน 374 แห่ง รูปแบบ 5 แยก จำนวน 2 แห่ง และรูปแบบอื่น ๆ อีกจำนวน 86 แห่ง โดยดำเนินการปรับปรุงในภาพรวมประกอบด้วย ปรับปรุงป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ติดตั้งไฟสัญญาณจราจร และปรับปรุงกายภาพของ ทางแยก (Channelization) ให้เกิดความปลอดภัยและ สอดคล้องกับสภาพการจราจร

- จัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง (Roadside Safety Management) เพื่อลดจำนวน อุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น



### 2. ด้านการพัฒนาคุณภาพงานบริการ ประชาชนและการกิจหลักด้วย เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม



- การนำระบบ E-Service มาพัฒนางาน บริการประชาชนและการดำเนินงานตามภารกิจ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการได้อย่างรวดเร็ว โดยผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์

- การนำเทคโนโลยีมาประกอบการก่อสร้าง และบำรุงรักษาสะพาน เพื่อลดระยะเวลาในการ ดำเนินงาน และนำมาใช้ในงานก่อสร้างในพื้นที่ ที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม

- ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ติดขัดบนทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยการใช้เทคโนโลยี AI มาพัฒนาระบบจัดเก็บ ค่าผ่านทางด้วยกล้องตรวจบันทึกภาพป้ายทะเบียนรถ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลแบบ Video Tolling แทนการเก็บ ค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบระบบไม้กั้น ทำให้ผู้ใช้รถยนต์ สามารถขับขึ้นสะพานด่านฯ โดยไม่ต้องหยุดหรือ ชะลอรถด้วยความเร็วได้ถึง 120 กม./ชม. ช่วยระบายรถ ได้เร็วขึ้นกว่าระบบเดิมที่ใช้อยู่ถึง 5 เท่า

- การนำยางพารามาใช้ในการปรับปรุงอุปกรณ์ ด้านการจราจรและอำนวยความสะดวก โดยดำเนินการ ใช้ยางพาราไม่น้อยกว่า 3 แสนตันสามารถสร้าง รายได้ให้แก่เกษตรกรชาวสวนยางประมาณ 9,000 ล้านบาท และกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโต อย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน



### 3. ด้านการพัฒนาโครงข่ายเพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง



- โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย ลดระยะเวลาเดินทาง เพิ่มความตรงต่อเวลา เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการสนับสนุนนโยบายกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศ และส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ช่วยลดอุบัติเหตุ และลดปัญหามลภาวะ

- โครงการถนนสวยงามอย่างน้อยจังหวัดละ 1 โครงการ โดยการปรับปรุงภูมิทัศน์ ทั้งการปลูกต้นไม้ และดอกไม้ เพื่อให้สองข้างทางมีความสวยงาม และส่งเสริมการท่องเที่ยว



### 4. ด้านความคล่องตัว



- เพิ่มจำนวนสายทางที่สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 120 กม./ชม. เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง



### 5. ด้านการสนับสนุนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเป็นการลดภาระด้านงบประมาณ บุคลากร และทรัพยากรของภาครัฐ ผสมผสานความเชี่ยวชาญระหว่างรัฐกับเอกชน รวมทั้งการจัดสรรความเสี่ยงอย่างเหมาะสม



### 6. ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล

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

- ปรับระบบงานและบริหารอัตรากำลังให้สมดุล มีประสิทธิภาพและเกิดความคุ้มค่าเหมาะสมกับภารกิจ เช่น กำหนดตำแหน่งนายช่างไฟฟ้าและวิศวกรโยธา ให้ครบทุกแนวทางหลวงอย่างน้อยตำแหน่งละ 1 อัตรา เพื่อให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการสัญจรของประชาชนและรองรับภารกิจที่เพิ่มขึ้น เป็นต้น



- สนับสนุนข้าราชการของกรมทางหลวงให้มีโอกาสและความก้าวหน้าในสายอาชีพ ทั้งตำแหน่งประเภทอำนวยการ วิชาการ และทั่วไป

- สร้างขวัญและกำลังใจให้กับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง เช่น สำรวจความต้องการย้ายของทุกคนที่มีความประสงค์ในทุกหน่วยงาน จัดให้มีสวัสดิการช่วยเหลือลูกจ้างที่ประสบอุบัติเหตุหรือเสียชีวิตในหน้าที่ เป็นต้น

## ความรู้เกี่ยวกับกระทรวงคมนาคม

### ประวัติกระทรวงคมนาคม

ในระหว่าง พ.ศ.2418 ถึง พ.ศ.2435 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีการปฏิรูประบบราชการบริหาร โดยให้มีหน่วยราชการรวมด้วยกัน 12 หน่วย แบ่งอำนาจและหน้าที่การบริหาร ดังนี้.

- 1) กรมมหาดไทย สำหรับบังคับบัญชาหัวเมืองฝ่ายเหนือ และเมืองลาวประเทศราช
- 2) กรมพระกลาโหม สำหรับบังคับบัญชาหัวเมืองปักษ์ใต้ฝ่ายตะวันตก ตะวันออก และเมืองมลายูประเทศราช
- 3) กรมท่า ว่าการต่างประเทศอย่างเดียวนั้นไม่ต้องว่าหัวเมือง
- 4) กรมวัง ว่าการในพระราชวัง และกรม ซึ่งใกล้ชิดกับราชการในพระองค์พระเจ้าแผ่นดิน
- 5) กรมเมือง ว่าการตำรวจและบัญชีคน
- 6) กรมนา ว่าการเพาะปลูก การค้า ป่าไม้ บ่อแร่
- 7) กรมพระคลัง ว่าการภาษีอากร และเงินที่จะจับจ่ายในแผ่นดินทั้งสิ้น
- 8) กรมยุติธรรม ว่าการศาล ชำระความรวมกันทั้งแพ่ง อาญา นครบาล และอุทธรณ์ทั้งแผ่นดิน
- 9) กรมยุทธนาธิการ สำหรับตรวจตราจัดการในกรมทหารบก ทหารเรือซึ่งจะมีผู้บังคับบัญชาการทหารเรือต่างหากอีกตำแหน่งหนึ่ง
- 10) กรมธรรมการ บังคับบัญชาการเกี่ยวข้องในพระสงฆ์ โรงเรียน และโรงพยาบาลทั่วราชอาณาจักร
- 11) กรมโยธาธิการ ตรวจตราก่อสร้างทำถนน ขุดคลอง และการช่างทั่วไป รวมทั้งการไปรษณีย์ โทรเลข และการรถไฟ

12) กรมมรุชาธร รักษาพระราชลัญจการ รักษาพระราชกำหนดกฎหมายและหนังสือราชการทั้งปวง  
img\_about\_mot โดยเฉพาะกรมโยธาธิการที่จะสถาปนาเป็นกรมขึ้นก็เพราะทรงพระราชดำริเห็นว่า การช่าง ได้แยกย้ายกันอยู่ในกรมต่างๆ ไม่รวมอยู่เป็นหมวดหมู่ด้วยกัน จึงมีประกาศพระบรมราชโองการตั้งกรมโยธาธิการขึ้นเมื่อ ร.ศ.108 (พ.ศ.2432) ครั้นในปี ร.ศ.109

(พ.ศ.2433) ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้รวมการโยธาต่างๆ ที่อยู่ในกระทรวงต่างๆ มาตั้งเป็นกระทรวงโยธาธิการขึ้น และรวมกรมโทรเลข ไปรษณีย์ เข้าในกระทรวงโยธาธิการ

ต่อมา คณะกรรมการราษฎรจึงประกาศพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปกพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2475 ผลัดเปลี่ยนเสนาบดีเป็นปลัดทูลฉลองกระทรวงต่างๆ และรวมกระทรวง โดยเฉพาะกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม มีความว่า "ให้เสนาบดีกระทรวงเกษตรกับกระทรวงพาณิชย์เวียนกันตำแหน่งให้รวมกระทรวงเกษตร กับกระทรวงพาณิชย์ และคมนาคมเข้าเป็นกระทรวงเดียวกัน ที่เรียกว่า กระทรวงเกษตรพาณิชย์การ ยกกรมทะเบียนที่ดิน กรมป่าไม้ กรมราชโลหกิจ ซึ่งขึ้นอยู่ในกระทรวงเกษตรธิการเวลานี้ไปขึ้น กระทรวงมหาดไทย ให้มหาอำมาตย์เอก เจ้าพระยาวงศาประพัทธ์เป็นเสนาบดี" ใน พ.ศ. 2476 ได้มีการปรับปรุงระเบียบราชการบริหารขึ้นใหม่ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติจัดตั้งกระทรวงและกรม พุทธศักราช 2476 ขึ้นไว้ โดยมีกระทรวงต่างๆ รวม 7 กระทรวง ดังนี้คือ.

- 1) กระทรวงกลาโหม
- 2) กระทรวงมหาดไทย
- 3) กระทรวงเศรษฐกิจ
- 4) กระทรวงยุติธรรม
- 5) กระทรวงพระคลัง
- 6) กระทรวงธรรมการ
- 7) กระทรวงการต่างประเทศ

ในการนี้มีใช้ว่ากิจการคมนาคมจะหายไป หรือรัฐบาลจะเลิกสัมกิจการคมนาคมตามนามกระทรวงคมนาคม เนื่องจากการจัดการบริหารใหม่ แต่กิจการคมนาคมและการสื่อสารยังอยู่ในกระทรวงเศรษฐกิจอย่างครบถ้วน คือ การรถไฟ การไปรษณีย์โทรเลข และการเจ้าท่า ตามการแบ่งส่วนราชการบริหาร กระทรวงเศรษฐกิจซึ่งแบ่งออกเป็นดังนี้คือ.

- 1) กรมเลขานุการรัฐมนตรี
- 2) กรมปลัด
- 3) กรมเกษตร
- 4) กรมการประมง
- 5) กรมป่าไม้
- 6) กรมที่ดินและโลหกิจ
- 7) กรมชลประทาน
- 8) กรมพาณิชย์
- 9) กรมสหกรณ์
- 10) กรมรถไฟ
- 11) กรมไปรษณีย์โทรเลข
- 12) กรมเจ้าท่า
- 13) กรมวิทยาศาสตร์

ต่อมาได้ตราพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวงทบวงกรม แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2477 กำหนดหน้าที่ใน กระทรวงเศรษฐกิจออกเป็นทบวง คือ

- 1) สำนักงานเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวง
- 2) สำนักงานปลัดกระทรวง
- 3) ทบวงเกษตรราธิการ
- 4) ทบวงพาณิชย์และคมนาคม

โดยเฉพาะหน้าที่ราชการในทบวงพาณิชย์และคมนาคม แยกออกเป็นดังนี้

- 1) สำนักเลขานุการรัฐมนตรี
- 2) สำนักงานปลัดกระทรวง
- 3) กรมการขนส่ง
- 4) กรมเจ้าท่า
- 5) กรมทะเบียนการค้า
- 6) กรมไปรษณีย์โทรเลข
- 7) กรมพาณิชย์
- 8) กรมรถไฟ
- 9) กรมวิทยาศาสตร์

ใน พ.ศ. 2477 ได้มีพระราชบัญญัติกระทรวงทบวงกรมแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 3 กำหนดหน้าที่ ในกระทรวงเศรษฐการ ขึ้นใหม่ โดยยุบเลิกทบวงเกษตรพาณิชย์กับทบวงพาณิชย์และคมนาคม ให้หัวหน้าเศรษฐกิจมีหน้าที่แยกเป็น

- 1) สำนักเลขานุการรัฐมนตรี
- 2) สำนักงานปลัดกระทรวง
- 3) กรมเจ้าท่า
- 4) กรมทะเบียนการค้า
- 5) กรมไปรษณีย์โทรเลข
- 6) กรมพาณิชย์
- 7) กรมรถไฟ
- 8) กรมวิทยาศาสตร์

ในพ.ศ. 2484 การคมนาคมก็ได้ถูกปรับปรุงให้กลับมาเป็นกระทรวงคมนาคมใหม่อีกตามเดิม ตามพระราชบัญญัติกระทรวงทบวงกรม พ.ศ. 2484 เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2484 มีการแบ่งส่วนราชการ กระทรวงคมนาคม ดังนี้.

- 1) สำนักเลขานุการรัฐมนตรี
- 2) สำนักงานปลัดกระทรวง
- 3) กรมการขนส่ง (กองการบินพาณิชย์เดิม สังกัดกระทรวงเศรษฐการ)
- 4) กรมเจ้าท่า (โอนจากกระทรวงเศรษฐการ)
- 5) กรมไปรษณีย์โทรเลข (โอนจากกระทรวงเศรษฐการ)
- 6) กรมทาง (เดิมเป็นกองทางสังกัด กรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย)
- 7) กรมรถไฟ (โอนจากกระทรวงเศรษฐการ)

ในปีพ.ศ. 2494 ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2494 หน้าที่ของกระทรวงคมนาคม ได้แบ่งออกเป็นดังนี้ คือ.

- 1) สำนักเลขาธิการรัฐมนตรี
- 2) สำนักงานปลัดกระทรวง
- 3) กรมการขนส่ง
- 4) กรมเจ้าท่า
- 5) กรมไปรษณีย์โทรเลข
- 6) กรมทาง (ปีพ.ศ.2495 เรียกกรมทางหลวงแผ่นดินตาม พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.

2495)

ในปี พ.ศ. 2545 ได้มีพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 กำหนดให้กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่ง ธุรกิจการขนส่ง การวางแผนจราจร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และราชการอื่นตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม หรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงคมนาคม และมีส่วนราชการในสังกัด ดังนี้.

- 1) สำนักงานรัฐมนตรี
- 2) สำนักงานปลัดกระทรวง
- 3) กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- 4) กรมการขนส่งทางบก
- 5) กรมการขนส่งทางอากาศ
- 6) กรมทางหลวง
- 7) กรมทางหลวงชนบท
- 8) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สถานที่ว่าการกระทรวง

ในครั้งเมื่อได้รับการสถาปนาฐานตั้งเป็นกระทรวงโยธาธิการนั้น ยังไม่มีที่ว่าการกระทรวงโดยเฉพาะ ต้องอาศัยอาคารของกรมไปรษณีย์อยู่ก่อน ซึ่งตึกที่ทำการนี้แต่เดิมเป็นบ้านของพระปรีชาภักการ (สำรอง อมาตยกุล) ต่อเมื่อได้สร้างที่ว่าการกระทรวงขึ้นที่วังเดิมของพระเจ้าราชวรวงศ์เธอ กรมหมื่นเจริญผล ภูสวสดี เสร็จแล้วจึงได้ย้ายไปอยู่ ณ สถานที่นั้น และสถานที่ว่าการกระทรวงนี้คงอยู่ต่อมาจนอยู่นามกระทรวงใหม่จากกระทรวงโยธา ธิการมาเป็นกระทรวงคมนาคม จนได้ยุบเลิกกระทรวงคมนาคมโอนกิจการไปรวมอยู่ในหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมและพาณิชย์ (ต่อมาเปลี่ยนเป็นชื่อกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมและเมื่อปี พ.ศ. 2476 เปลี่ยนชื่อเป็น กระทรวงเศรษฐการ) และได้ใช้สถานที่กระทรวงใหม่เป็นที่ทำการ ส่วนสถานที่ว่าการกระทรวงคมนาคมเดิมนั้น ต่อมาเป็นที่ตั้งศาลากลางจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี (ปัจจุบันเป็นที่ตั้งกรมการปกครอง)

ต่อมาเมื่อได้ตั้งกระทรวงคมนาคมขึ้น ใหม่อีกเมื่อพุทธศักราช 2484 จึงยังหาที่ว่า การกระทรวงคมนาคมไม่ได้ แต่โดยที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พันธุ์หลวงโกวิท อภัยวงศ์ (หลวง อภัยวงศ์) ซึ่งในขณะนั้นดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมไปรษณีย์โทรเลข เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงต้องอาศัยของอาคารที่ว่าการกรมไปรษณีย์โทรเลข ตำบลบางรัก ในชั้น 2 ด้านเหนือ เป็นที่ทำการกระทรวงไปก่อน เมื่อได้ซ่อมแซมตึกกระทรวงยุติธรรม ตำบลท่าช้างวังหน้า (บริเวณโรงละคร แห่งชาติปัจจุบัน) ซึ่งจะใช้เป็นที่ว่า การกระทรวงคมนาคมเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงได้ย้ายไปตั้ง ณ สถานที่ดังกล่าวเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2484

ต่อมาเมื่อได้พิจารณาเห็นว่าตัวอาคารที่ว่าการกระทรวงคมนาคม นั้น มิได้มีแต่ที่ว่าการกระทรวงโดยเฉพาะ หากมีกรมการขนส่งรวมอยู่ด้วย นอกจากนี้แล้ว กิจการต่างๆ ของกระทรวงทั้งในด้านการคมนาคมและในด้านการสื่อสาร ได้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น ความจำเป็นที่จะต้องขยายส่วนบัญชาการให้กว้างขวางเพื่อให้พอเพียงแก่การ บรรจุจำนวนเจ้าหน้าที่เข้าบริหารงานให้เพียงพอรับกับงานของหน่วยขึ้น และกรมการขนส่ง ได้ขยายงานในด้านการขนส่งขึ้นอีกด้วย โดยจัดตั้งกองแผนกขึ้นใหม่จึงเห็นว่าตัวตึกอาคารที่ว่าการกระทรวงคมนาคมที่ ตั้งอยู่ที่ตำบลท่าช้างวังหน้านั้น ไม่เหมาะสมที่จะเป็นที่ว่า การกระทรวงต่อไป จึงได้ดำริที่จะย้ายไปอยู่ที่บ้านเจ้าพระยาธรรมาธิกรณาธิบดี และได้เริ่มลงมือซ่อมแซมไปบ้างแล้ว ยังไม่ทันเสร็จก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐมนตรีใหม่ และได้มีการพิจารณาเห็นว่า การที่จะย้ายที่ว่าการกระทรวงคมนาคมไปตั้ง ณ บ้านเจ้าพระยาธรรมาธิกรณาธิบดี ตามที่ดำริไว้ยังไม่สมควร ให้ระงับเสีย จึงได้จัดการสร้างตึกที่ว่าการกระทรวงคมนาคมขึ้นใหม่ ณ ถนนราชดำเนินนอก ตอนระหว่าง ถนนจักรพรรดิพงษ์ กับ ถนนกะอ่อม ซึ่งพลเรือโทหลวงชำนาญ อรรถยุทธ (เอื้อน กุลไกรเวศ) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ทำพิธีวางศิลาฤกษ์แทนรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2495 ตรงกับวันพฤหัสบดี เดือนอ้าย แรม 2 ค่ำ ปีมะโรง ร.ศ.1314 เวลา 9.15 น. และสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วได้ย้ายมาเปิดเป็นอาคารที่ว่าการกระทรวงคมนาคม ดังที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบันนี้ เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2497

### วิสัยทัศน์

**พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม**

### พันธกิจ

- 1) บริหารนโยบาย ขับเคลื่อนและบูรณาการแผนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และเป้าหมายการพัฒนาประเทศ
- 2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีประสิทธิภาพรวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรมการท่องเที่ยว และแก้ไขปัญหาจราจร
- 3) ยกระดับและเพิ่มขีดความสามารถของระบบราง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมการขนส่งทางรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล สร้างความปลอดภัย รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง และเป็นไปตามหลักสากล
- 5) ปรับปรุงและพัฒนาาระบบให้บริการที่ทันสมัย มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ ลดอุปสรรค และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน

- 6) ส่งเสริม และสนับสนุนระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และรองรับทุกคน ตามแนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว
- 7) บริหารและพัฒนาองค์กร ให้มีสมรรถนะสูง ยืดหยุ่น คล่องตัว มีธรรมาภิบาล และสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง

### ค่านิยมกระทรวงคมนาคม

#### **“I-SMART”**

- 1) Inclusive ระบบขนส่งที่เข้าถึงคนทุกคน
- 2) Safe, Security and Sustainable ความปลอดภัยมั่นคง และยั่งยืน
- 3) Multimodal Transport -การคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) Approachable - สะดวก
- 5) Reasonable Price - ราคาสมเหตุสมผล
- 6) Timely and Technology-ตรงเวลาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี

### แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด ให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน รวมถึงกำหนดทิศทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบบริหารจัดการและระบบงานของกระทรวงให้ตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ขององค์กร เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ตามกรอบแนวทางการจัดทำแผนระดับ 3 และเป็นไปตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ 4.0 โดยมีรายละเอียดของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ดังนี้

#### **4.1 วิสัยทัศน์ของกระทรวงคมนาคม**

**“พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง  
เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม”**

#### **4.2 พันธกิจของกระทรวงคมนาคม**

- 1) บริหารนโยบาย ขับเคลื่อนและบูรณาการแผนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และเป้าหมายการพัฒนาประเทศ
- 2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การท่องเที่ยว และแก้ไขปัญหาจราจร
- 3) ยกระดับและเพิ่มขีดความสามารถของระบบราง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมการขนส่งทางรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล สร้างความปลอดภัย รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมาย และมาตรฐานให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง และเป็นไปตามหลักสากล
- 5) ปรับปรุงและพัฒนาระบบให้บริการที่ทันสมัย มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ ลดอุปสรรค และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน
- 6) ส่งเสริม และสนับสนุนระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และรองรับทุกคน ตามแนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว
- 7) บริหารและพัฒนาองค์กร ให้มีสมรรถนะสูง ยืดหยุ่น คล่องตัว มีธรรมาภิบาล และสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง

#### 4.3 ค่านิยมของกระทรวงคมนาคม

“I - SMART”

I: Inclusive - ระบบขนส่งที่เข้าถึงคนทุกคน

S: Safe, Security and Sustainable - ความปลอดภัย มั่นคง และยั่งยืน

M: Multimodal Transport - การคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

A: Approachable - สะดวก

R: Reasonable Price - ราคาสมเหตุสมผล

T: Timely and Technology - ตรงเวลาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี

#### 4.4 ยุทธศาสตร์และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2566 - 2570

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ประกอบด้วย ประเด็นยุทธศาสตร์ ซึ่งสามารถกำหนดได้เป็น 4 ประเด็นยุทธศาสตร์หลัก เพื่อตอบสนองและสะท้อนไปถึงวิสัยทัศน์ และพันธกิจข้างต้น ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนางองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

โดยมีรายละเอียดของแต่ละยุทธศาสตร์ ดังนี้

**ยุทธศาสตร์ที่ 1**  
**ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์**

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ประกอบด้วย เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ ดังนี้

| เป้าประสงค์                                                                                                             | กลยุทธ์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.1 ยกระดับคุณภาพการบริการและเพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ | 1.1.1 ปรับปรุงคุณภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของโครงข่ายถนนเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน<br>1.1.2 สนับสนุนส่งเสริมการขนส่งทางถนนและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด<br>1.1.3 การพัฒนาระบบการบริการภาครัฐ ปรับปรุงพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบและมาตรการเพื่อกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกการเดินทางและขนส่งทางถนน                                                                                                                                                                                                          |
| 1.2 ยกระดับคุณภาพการให้บริการและเพิ่มขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต   | 1.2.1 เพิ่มขีดความสามารถของการให้บริการบนระบบรางเดิมที่มีอยู่ให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุด<br>1.2.2 กระตุ้นอุปสงค์ของการใช้บริการ การตลาดเชิงรุก และการแสวงหากลุ่มผู้ใช้บริการใหม่ในการคมนาคมขนส่งทางราง<br>1.2.3 นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาช่วยยกระดับการให้บริการและบริหารจัดการคมนาคมขนส่งทางราง<br>1.2.4 ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานในการกำกับดูแลบริการคมนาคมขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น<br>1.2.5 พัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ เข้าสู่ระบบราง                                 |
| 1.3 ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ                              | 1.3.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของท่าเรือและพื้นที่หลังท่ารองรับการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า<br>1.3.2 พัฒนาขีดความสามารถของสายเรือ เส้นทางการเดินทางเรือ และพาณิชย์นาวีให้เข้มแข็งและสามารถแข่งขันได้<br>1.3.3 ปรับปรุงการบริหารจัดการร่องน้ำ น่านน้ำ และการบริหารจัดการนอกท่าให้มีประสิทธิภาพ<br>1.3.4 ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และการปฏิบัติงานภาครัฐเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำของประเทศ                                                                                                              |
| 1.4 สร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล                                   | 1.4.1 ปรับปรุงพัฒนาการให้บริการของท่าอากาศยานเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้า<br>1.4.2 สนับสนุนส่งเสริมและยกระดับคุณภาพการให้บริการของสายการบิน<br>1.4.3 ยกระดับการบริหารพื้นที่ห้วงอากาศและการจัดการจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพสูงสุด<br>1.4.4 ปรับปรุง พัฒนา และสร้างมาตรฐานการกำกับดูแลการคมนาคมขนส่งทางอากาศ<br>1.4.5 ยกระดับการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศให้ตรงตามความต้องการในปัจจุบันและอนาคตสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล                                                                               |
| 1.5 ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ            | 1.5.1 ยกระดับการให้บริการประชาชนด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐาน<br>1.5.2 กำหนดนโยบายด้านราคาและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อกระตุ้นอุปสงค์ของการใช้งานขนส่งสาธารณะ<br>1.5.3 พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ รวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบสนับสนุนเพื่อการเข้าถึงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะหลัก<br>1.5.4 พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับคนทุกคนในสถานีสถานีขนส่งสาธารณะทุกระบบการเดินทาง<br>1.5.5 พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและกระบวนการส่งเสริมการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ |
| 1.6 เตรียมพร้อมรองรับเทคโนโลยีและการเปลี่ยนแปลงของยานพาหนะการขนส่ง และการเดินทางในรูปแบบใหม่                            | 1.6.1 เตรียมพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้าอันเนื่องมาจากเทคโนโลยีและเศรษฐกิจดิจิทัล<br>1.6.2 เตรียมพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานยนต์ในอนาคต<br>1.6.3 เตรียมพร้อมรองรับการเข้ามาของเทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ (UAV)                                                                                                                                                                                                                                                                      |

## ยุทธศาสตร์ที่ 2

## พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ประกอบด้วย เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ ดังนี้

| เป้าประสงค์                                                                                                                                                                | กลยุทธ์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนรองรับการบริการประชาชนและขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจของประเทศที่มีประสิทธิภาพ                                                | 2.1.1 พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษเพื่อเป็นโครงข่ายถนนหลักของการเดินทางทางถนนในอนาคต<br>2.1.2 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนภาคการผลิตหลักของประเทศรองรับการพัฒนาของชุมชนเมือง และเพิ่มระดับการให้บริการประชาชน<br>2.1.3 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการพัฒนาในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่การค้าชายแดนที่มีศักยภาพ<br>2.1.4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนเพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ |
| 2.2 เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพเพื่อเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต                                       | 2.2.1 พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และโครงข่ายรถไฟเส้นทางใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางราง<br>2.2.2 พัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงเพื่อเป็นทางเลือกของการเดินทางระหว่างเมืองที่มีประสิทธิภาพสูงในอนาคต<br>2.2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งทางรางสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ                                                                                                                                                                    |
| 2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเดินทาง การท่องเที่ยว และเป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือกในการให้บริการและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ | 2.3.1 ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางเดินเรือและร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศ<br>2.3.2 พัฒนาท่าเรือและพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ<br>2.3.3 พัฒนาท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขนส่งผู้โดยสารและสนับสนุนภาคการบริการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว                                                                                                                                                |
| 2.4 ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในและระหว่างประเทศ                       | 2.4.1 พัฒนาท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ<br>2.4.2 ปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ สนับสนุนการท่องเที่ยวและให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง                                                                                                                                                                                                  |
| 2.5 เร่งขับเคลื่อนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองให้ทั่วถึงครอบคลุมเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่การเดินทางที่ยั่งยืน                                | 2.5.1 ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล<br>2.5.2 ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในชุมชนเมืองภูมิภาคที่สำคัญ                                                                                                                                                                                                                                                                     |

## ยุทธศาสตร์ที่ 3

## ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ประกอบด้วย เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ ดังนี้

| เป้าประสงค์                                                                            | กลยุทธ์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3.1 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในทุกมิติ | 3.1.1 ปรับปรุงและพัฒนากายภาพถนน โครงสร้างพื้นฐาน และอุปกรณ์จราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง<br>3.1.2 พัฒนานองค์ความรู้ ปลุกฝังจิตสำนึก และสร้างกระบวนการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและการขนส่งสินค้าทางถนน<br>3.1.3 ยกระดับและสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้รถใช้ถนน                                                                                                    |
| 3.2 ยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการคมนาคมขนส่งทางราง                              | 3.2.1 เตรียมความพร้อมปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวโครงข่ายและเส้นทางรถไฟ<br>3.2.2 เตรียมความพร้อมปรับปรุงกลไกการให้ความช่วยเหลือและบูรณาการด้านความปลอดภัยทางราง<br>3.2.3 พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางราง                                                                                                                                                     |
| 3.3 เพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำ               | 3.3.1 ปรับปรุงและพัฒนากายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่จำเป็นและมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของท่าเรือ<br>3.3.2 พัฒนามาตรฐานเตรียมความพร้อมปรับปรุงกลไกและบูรณาการด้านความปลอดภัยทางน้ำ<br>3.3.3 พัฒนาการบริหารจัดการน่านน้ำและเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำเพื่อความมั่นคงและปลอดภัยทางน้ำ<br>3.3.4 ปรับปรุงกระบวนการและพัฒนากฎหมายและมาตรฐานด้านการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัยทางน้ำให้มีมาตรฐานสากล |
| 3.4 เสริมสร้างความปลอดภัยของการเดินทางทางอากาศเพื่อความมั่นคงและเป็นไปตามมาตรฐานสากล   | 3.4.1 ตรวจสอบติดตาม กำกับดูแล และปรับปรุงมาตรฐานด้านความปลอดภัยการคมนาคมขนส่งทางอากาศ<br>3.4.2 พัฒนาระบบบริหารและการดำเนินงานเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินจากอุบัติเหตุทางอากาศ<br>3.4.3 ปรับปรุงกระบวนการและพัฒนากฎหมายและมาตรฐานด้านการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัยทางอากาศให้มีมาตรฐานสากล                                                                                                                      |
| 3.5 มุ่งมั่นพัฒนาการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม                     | 3.5.1 การดำเนินการที่มุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก มลพิษทางอากาศ และสนับสนุน ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดในภาคการขนส่ง<br>3.5.2 สร้างกระบวนการตรวจติดตามและบริหารจัดการเหตุเพื่อเตรียมความพร้อมและรองรับสถานการณ์และผลกระทบจากภัยพิบัติ<br>3.5.3 ซ่อมบำรุง ปรับปรุง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและรองรับต่อความเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ             |

## ยุทธศาสตร์ที่ 4

## พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ประกอบด้วย เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ ดังนี้

| เป้าประสงค์                                                                                                                                             | กลยุทธ์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4.1 พัฒนาระบบงานและกระบวนการ<br>ในระบบราชการให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ<br>สนองต่อพันธกิจการไปสู่องค์กรสมรรถนะ<br>สูง                                      | 4.1.1 ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการและระบบให้บริการภาครัฐให้ทันสมัย<br>มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับบริบทและสถานการณ์ปัจจุบัน<br>4.1.2 นำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนากระบวนการและระบบให้บริการภาครัฐ<br>สนองต่อพันธกิจการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบราชการ 4.0<br>4.1.3 พัฒนาระบบฐานข้อมูล บัญชีข้อมูล และการเชื่อมโยงข้อมูลภายในกระทรวง<br>คมนาคม เพื่อให้สามารถนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่รัฐและเอกชน |
| 4.2 เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถ<br>ของหน่วยงานและบุคลากรเพื่อขับเคลื่อน<br>พันธกิจไปสู่องค์กรสมรรถนะสูงรองรับกับ<br>การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต | 4.2.1 ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังให้มีความคล่องตัว ยืดหยุ่น<br>และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและความเปลี่ยนแปลง<br>4.2.2 พัฒนาความรู้และเสริมสร้างทักษะและความเข้มแข็งให้แก่บุคลากรให้พร้อม<br>และทันต่อการเปลี่ยนแปลง                                                                                                                                                                    |
| 4.3 บริหารราชการโดยยึดหลัก<br>ธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส<br>ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ                                                                  | 4.3.1 เสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้มีความโปร่งใสและปลอดการทุจริต<br>และประพฤติมิชอบ<br>4.3.2 นำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการดำเนินงานที่โปร่งใส<br>และเปิดเผย<br>4.3.3 ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และกระบวนการบังคับใช้ ให้มีความเข้มข้น<br>และตรวจสอบได้                                                                                                                            |

## ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 (ฉบับย่อ)

### คำนำ

โดยที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๖๕ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ และต่อมาได้มีการตราพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยกำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อรับผิดชอบในการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติกำหนดวิธีการการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติ ในการติดตาม การตรวจสอบ และการประเมินผล รวมทั้ง กำหนดมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนทุกภาคส่วนดำเนินการให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ

เพื่อให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติพ.ศ. ๒๕๖๐ คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติด้านต่าง ๆ รวม ๖ คณะ เพื่อรับผิดชอบในการดำเนินการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดตลอดจนได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องอย่างกว้างขวาง เพื่อประกอบการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติตามที่กฎหมายกำหนด

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) เป็นยุทธศาสตร์ชาติด้านแรกของประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่งยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” เพื่อความสุขของคนไทยทุกคน

### ➤สถานการณ์ แนวโน้มในการพัฒนาประเทศ

ในปัจจุบันประเทศไทยยังคงมีประเด็นความท้าทายการพัฒนาในหลายมิติทั้งในมิติเศรษฐกิจที่โครงสร้างเศรษฐกิจยังไม่สามารถขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมอย่างเต็มที่ ผลผลิตภาพการผลิตของภาคบริการและภาคเกษตรยังอยู่ในระดับต่ำ คุณภาพและสมรรถนะของแรงงานที่ยังไม่สอดคล้องกับความต้องการในการขับเคลื่อนการพัฒนาของประเทศ มิติด้านสังคมที่การยกระดับรายได้ของประชาชน การแก้ปัญหาด้านความยากจนและความเหลื่อมล้ำ การพัฒนาคุณภาพการให้บริการและการขยายโอกาสในการเข้าถึงระบบบริการสาธารณะยังคงมีช่องว่างที่สามารถพัฒนาต่อไปได้ มิติสิ่งแวดล้อมที่การฟื้นฟูและรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมยังเป็นประเด็นสำคัญสำหรับการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน และมิติของการบริหารจัดการภาครัฐที่ยังขาดความต่อเนื่องและความยืดหยุ่นในการตอบสนองความต้องการในการแก้ปัญหาของประชาชนได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ยังมีสถานการณ์ที่กำลังเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทั้งการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรที่มีสัดส่วนประชากรวัยแรงงานลดลงและประชากรสูงอายุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแบบก้าวกระโดด ความท้าทายใหม่ ๆ ซึ่งมาจากการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ทั้งด้านความมั่นคงและเศรษฐกิจ การเชื่อมโยงกันอย่างซับซ้อนจากการรวมกลุ่มภายในภูมิภาคและการเปิดเสรีด้านต่าง ๆ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและความเสื่อมโทรมของระบบนิเวศ ซึ่ง