



ผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

1 ตุลาคม 2562

นโยบายกระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง

ลำดับ		หัวข้อ
1	นโยบายเร่งด่วน	
	นโยบาย 1.1	การแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างล่าช้า – โครงการก่อสร้างบนถนนพระราม 2 (ทล.35)
	นโยบาย 1.4	การกำหนดอัตราความเร็วถนน 4 ช่องจราจรขึ้นไป ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 120 กม./ชม.
3	นโยบายการพัฒนาคุณภาพการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	
	นโยบาย 3.2	การแก้ไขปัญหาจราจรหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)
4	นโยบายการลดค่าครองชีพประชาชน	
	นโยบาย 4.3	การลดค่าธรรมเนียมผ่านทาง
6	นโยบายสนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางน้ำ	
	นโยบาย 6.2	การพัฒนาเส้นทางสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือบางสะพาน
8	นโยบายการจัดทำโครงการก่อสร้างให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง	
	นโยบาย 8.2	การใช้วัสดุทดแทนที่ผลิตจากยางพาราในโครงการต่างๆ โดยเพิ่มปริมาณการใช้ยางพารา
ข้อสั่งการประเด็นอื่นๆ		
โครงการฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหาย จากอุทกภัยพายุไต้ฝุ่นและพายุคาจิกิ		

นโยบาย 1.1 การแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างล่าช้า โครงการก่อสร้างบนถนนพระราม 2 (ถล.35)

ผลการดำเนินงานแก้ไขจุดที่ทำให้เกิดแถวคอยที่ผ่านมา

- เพิ่มแท่งคอนกรีตแบรีเออร์อีกกว่า 6000 ชิ้น เพื่อบริหารจัดการช่องจราจรระหว่างก่อสร้าง พร้อมทั้งเพิ่มไฟฟ้าแสงสว่าง เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ประชาชนสองข้างทางในการเข้าออก ระยะทางรวมประมาณ 20 กม.
- แก้ไขปัญหาการรื้อย้ายสาธารณูปโภค (คงเหลือการประปานครหลวง) การแก้ไขแบบ และการแก้ไขสัญญา
- แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณปากซอยพันท้ายนรสิงห์ / บริเวณทางเบี่ยง กม.13+500 (ทางขนานขาเข้า) / ทางลงเกือกม้า กม.17+200 (ทางขนานขาเข้า) แล้วเสร็จในเดือน ต.ค. 62

ผลการดำเนินงาน

แถวคอยในระยะเวลาเร่งด่วนลดลงจากเดิม 2 - 4 กม. ลดลงเหลือประมาณ 200 ม.

ผลงานภายหลังการแก้ไขปัญหา เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.87 ภายใน 3 เดือน



ก่อนดำเนินการแก้ไขปัญหา



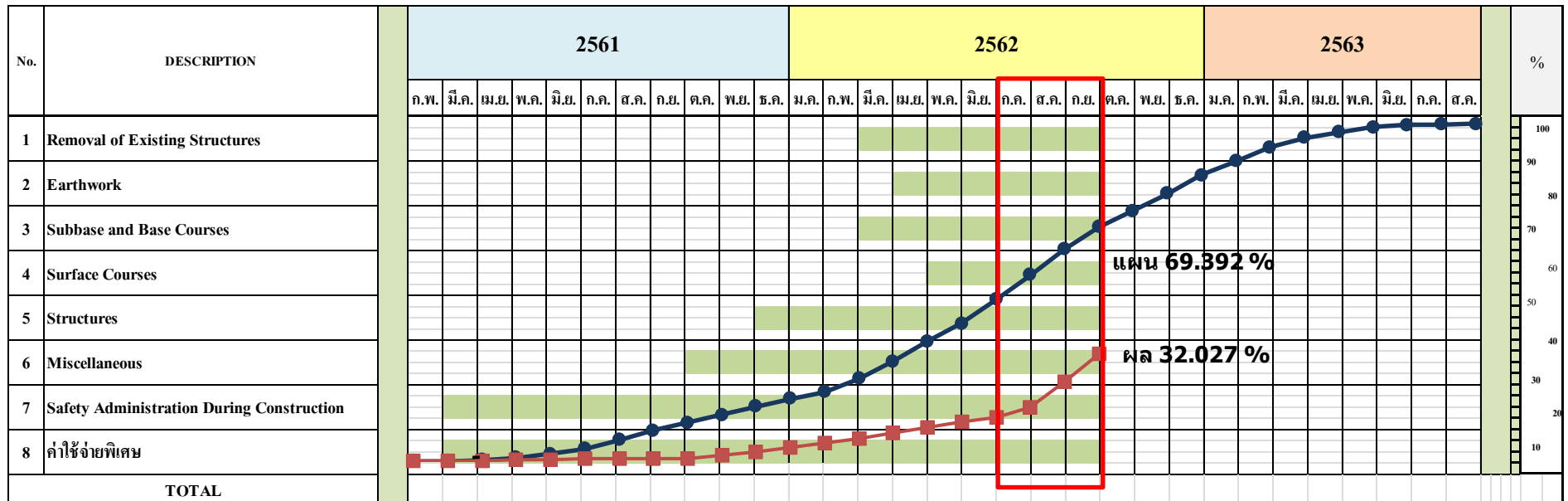
หลังดำเนินการแก้ไขปัญหา

นโยบาย 1.1 การแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างล่าช้า โครงการก่อสร้างถนนพระราม 2 (ถล.35)

ผลการดำเนินงาน

แถวค้อยในระยะเวลาเร่งด่วนลดลงจากเดิม 2 – 4 กม. ลดลงเหลือประมาณ 200 ม.

ผลงานภายหลังการแก้ไขปัญหา เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.87 ภายใน 3 เดือน



— ร้อยละแผนงาน

— ร้อยละผลงาน

ก่อนดำเนินการแก้ไขปัญหา
(18 เดือน ผลงาน 13.12 %)

หลังดำเนินการแก้ไขปัญหา
(3 เดือน ผลงานเพิ่มขึ้น 18.87 %
และมีผลงานสะสมรวม 32.027%)

นโยบาย 1.1 การแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างล่าช้า โครงการก่อสร้างบนถนนพระราม 2 (ถล.35)

การดำเนินงานในระยะต่อไป

- เร่งรัดงานก่อสร้าง โดยยังคงการจัดสภาพจราจรให้จำนวนจราจรเท่าเดิม (ไป-กลับ 5 ช่องจราจรต่อทิศทาง)
- เร่งรัดการก่อสร้างทางคู่ขนานให้แล้วเสร็จ และเร่งคืนพื้นผิวจราจรทางขนาน
- ปฏิบัติตามนโยบายท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ตามข้อเสนอของคณะทำงานศึกษาสภาพปัญหาจราจร และกำหนดการแก้ไขฯ สำหรับโครงการก่อสร้างบนถนนพระราม 2 และโครงการก่อสร้างอื่นในอนาคตในพื้นที่ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่น ได้แก่
 - มิติการออกแบบ
 - มิติด้านสัญญา
 - มิติด้านการรื้อย้ายสาธารณูปโภค
 - มิติการคัดเลือกผู้รับจ้าง
 - มิติด้านประชาสัมพันธ์ (ดำเนินการสำหรับถนนพระราม 2)
 - มิติด้านบริหารจัดการจราจร (ดำเนินการสำหรับถนนพระราม 2)
 - มิติการเร่งรัดงานก่อสร้างตามกำหนดเวลา (ดำเนินการสำหรับถนนพระราม 2)
 - มิติการบริหารพื้นที่ร่วม (ดำเนินการสำหรับถนนพระราม 2)

นโยบาย 1.4 การกำหนดอัตราความเร็วถนน 4 ช่องจราจรขึ้นไป ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 120 กม./ชม.

ผลการดำเนินงาน

เสนอให้พิจารณา ทล. ๓๒ เป็นทางหลวงนำร่อง ระยะทาง ๑๕๐ กิโลเมตร เสนอปรับความเร็วให้เหมาะสมตามช่องจราจร โดยช่องทางขวาสุดเฉพาะรถยนต์ ๔ ล้อ ความเร็วไม่เกิน ๑๒๐ กม./ชม.

□ ช่วงที่สามารถดำเนินการได้ทันที

- ระหว่าง กม. ๔+๑๐๐ ถึง ๗+๘๐๐ ขาออก ระยะทาง ๓.๗ กม. เนื่องจากมีทางคู่ขนาน และไม่มีจุดตัดกระแสดจราจร

□ ช่วงที่สามารถดำเนินการได้

- ทางหลัก ช่วง กม. ๗+๘๐๐ – ๕๐+๐๐๐ ผังขาเข้าและขาออก โดยต้องปรับปรุงดังต่อไปนี้
 - ติดตั้งป้ายและป้ายเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติ และอุปกรณ์สำหรับการตรวจจับความเร็วควบคุมความเร็ว และอุปกรณ์บอกการใช้ช่องจราจรที่เหมาะสม
 - ปรับปรุงสี่ติเส้น เครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์กันให้มีความสมบูรณ์และเหมาะสม

□ ช่วงที่รอดำเนินการต่อไป

- ทางหลัก ช่วง กม. ๕๐+๐๐๐ – ๑๕๐+๐๐๐ ผังขาเข้าและขาออก
 - ปิดจุดกลับรถ at grade u-turn จำนวน ๔๔ แห่ง ปรับปรุงเป็นจุดกลับรถใต้สะพานหรือทางลอดหรือเกือกม้า
 - ติดตั้งป้ายและป้ายเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติ และอุปกรณ์สำหรับการตรวจจับความเร็วควบคุมความเร็ว และอุปกรณ์บอกการใช้ช่องจราจรที่เหมาะสม
 - ปรับปรุงสี่ติเส้น เครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์กันให้มีความสมบูรณ์และเหมาะสม

นโยบาย 1.4 การกำหนดอัตราความเร็วถนน 4 ช่องจราจรขึ้นไป ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 120 กม./ชม.

แผนการดำเนินงานในระยะถัดไปสำหรับ ทล. ๓๒

แผนงบประมาณและระยะเวลาดำเนินการในการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๓๒

- ยกเลิกจุดกลับรถ At Grade U-turn
- ทำจุดกลับรถแบบสะพานบก จุดกลับรถขนาดเล็ก จุดกลับรถแบบหยดน้ำ ติดตั้งป้าย VMS เพื่อทำ Lane Control
- งบประมาณ ๑,๓๙๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๒๓/๐ วัน

ผลการประเมินทางหลวงสาย ๑ ๒ ๓ และ ๔ ในเบื้องต้น เพื่อปรับปรุงกำหนดความเร็วไม่เกิน ๑๒๐ กม./ชม.

- ทล ๑ ที่คาดว่าจะสามารถดำเนินการได้ - ช่วงหน้าโรงพยาบาล ถึง เลี้ยวเมืองสระบุรี ระยะทาง ๕๔ กิโลเมตร
(เนื่องจาก ความเร็วที่ ๘๕ percentile เท่ากับ ๑๐๙ km/h มีจุดกลับรถ at grade ๓ แห่ง และมีทางคู่ขนาน)
- ทล ๒ ที่คาดว่าจะสามารถดำเนินการได้ - ช่วงต่างระดับสระบุรี ถึง ทับทิม ระยะทาง ๒๕ กิโลเมตร
(เนื่องจาก ความเร็วที่ ๘๕ percentile เท่ากับ ๑๐๒ km/h มีจุดกลับรถ at grade ๑ แห่ง และมีทางคู่ขนาน)
- ทล ๓ จากการสำรวจเบื้องต้นพบว่ามีชุมชนหนาแน่น จึงอาจยังไม่เหมาะกับการเพิ่มกำหนดความเร็ว
- ทล ๔ อยู่ระหว่างการตรวจสอบ

นโยบาย 3.2 การแก้ไขปัญหาจราจรหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

ศึกษา และจัดทำแผนแก้ปัญหาด่านเก็บเงินทางพิเศษ ทางด่วน และมอเตอร์เวย์ ให้รถสามารถผ่านด่านเก็บเงินได้โดยเร็ว

ไม่หยุดชะงัก เพื่อลดความแออัดของรถที่หน้าด่าน ซึ่งปัจจุบันมอเตอร์เวย์มีสภาพปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านฯ ทับช้าง 2

ผลการดำเนินงาน

1) การแก้ไขปัญหาการจราจรหน้าด่านฯ ทับช้าง 2 (ภาพรวมอัตราการระบายรถของด่านเพิ่มขึ้น 10%)

- จัดทำแบบจำลองการจราจร (Traffic Simulations) เสมือนจริง
- ปรับปรุงทางกายภาพ + บริหารการจราจรหน้าด่าน
- ทดลองจัดเจ้าหน้าที่เก็บเงินค่าผ่านทางหน้าตู้ในชั่วโมงเร่งด่วน
- ทดลองยกไม้กั้นช่องอัตโนมัติ (ETC) ในชั่วโมงเร่งด่วน

2) สร้างมาตรการจูงใจในการใช้ระบบอัตโนมัติ (ETC)

- อยู่ระหว่างหารือกฤษฎีกาถึงแนวทางการลดค่าผ่านทาง ให้กับผู้ใช้ ETC
- อยู่ระหว่างการขอแก้ไข พ.ร.บ. กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์ฯ พ.ศ. 2497
- เพิ่มจุดรับสมัครและเติมเงิน M-Pass บนสายทางมอเตอร์เวย์ คาดแล้วเสร็จ ต.ค. 62

ด่านฯ ทับช้าง 1 (M9), Service Area ขาเข้า (M7) และด่านฯ โป่ง ขาออกกระยอง (M7)

3) มาตรการสำหรับรถที่ฝ่าฝืน ทล. ทดลองติดตั้งกล้องอ่านป้ายทะเบียนช่อง ETC (บริเวณด่านฯ ทับช้าง 2) และประสานงานกับกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ถึงแนวทางการเข้าถึงฐานข้อมูลทะเบียนรถ (เมื่อ 24 ก.ย. 62)

ภาพรวมความสามารถในการระบายรถของด่านฯ

ก่อนปรับปรุงกายภาพ	หลังปรับปรุงกายภาพ + จัดการจราจรหน้าด่าน	แตกต่าง
6,966 คัน/ชม.	7,671 คัน/ชม.	+ 10.1 %

ความสามารถในการระบายรถต่อตู้ (คัน / ชม. / ตู้)				
กรณีดำเนินการ	ช่องเงินสด 4 ล้อ (ตู้ 12 และ 13)		ช่อง ETC (ตู้ 14 และ 15)	
	ระบายรถได้เฉลี่ย	แตกต่าง	ระบายรถได้เฉลี่ย	แตกต่าง
ก่อนปรับปรุงกายภาพ	450		607	
หลังปรับปรุงกายภาพ + จัดการจราจรหน้าด่าน	520	+15.6%	726	+19.6%
หลังปรับปรุงกายภาพ + จัดการจราจรหน้าด่าน	สูงสุด 527	+17.1%	ทดลองยกไม้กั้น	+25.4%
+ เพิ่มเจ้าหน้าที่ยืนหน้าตู้	เฉลี่ย 480	+6.7%		

* สัดส่วนรถผ่านช่อง ETC ที่ต้องดำเนินการติดตามฯ 2.27 %

นโยบาย 4.3 การลดค่าธรรมเนียมผ่านทาง

นโยบายที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

การลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชน โดยศึกษาแนวทางการปรับลดค่าผ่านทางพิเศษทุกประเภท (ทางด่วน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โทล์เวย์) ตั้งแต่ 5 - 10 บาท โดยต้องไม่มีผลกระทบต่อสัญญากับเอกชน

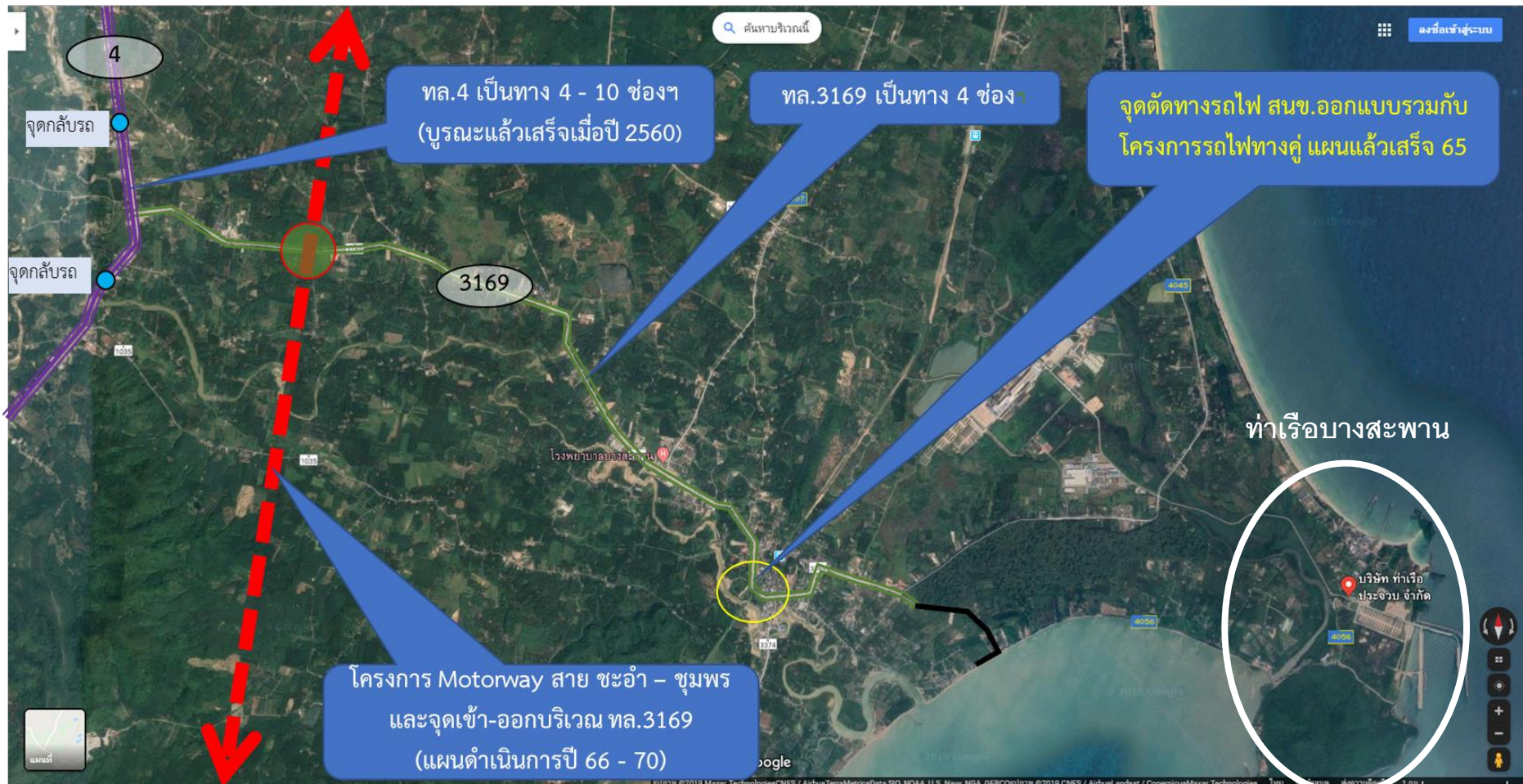
ผลการดำเนินงาน

- เจรจาร่วมกับบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) เพื่อหาแนวทางลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชน
 - 30 กรกฎาคม 2562 รวค. (นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ) มอบนโยบายในการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
 - 1 สิงหาคม 2562 ทล. ประชุมหารือกับบริษัท ฯ เพื่อพิจารณาแนวทางดำเนินการตามนโยบาย รวค.
 - 13 สิงหาคม 2562 บริษัทฯ มีหนังสือแจ้ง ทล. ยินดีที่จะคงให้ส่วนลดแก่ผู้ใช้บริการ โดย **จำหน่ายคูปองส่วนลดร้อยละ 5 ต่อเล่ม** เพื่อดำเนินการตามนโยบายลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชน และจะประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ อย่างต่อเนื่อง



นโยบาย 6.2 การสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือบางสะพาน

- ปัจจุบันการเข้าสู่ท่าเรือบางสะพานจาก ทล. 4 บริเวณแยกบางสะพาน (กม.385+291) ปัจจุบันมีขนาด 10 ช่องจราจร
- โดยผ่าน ทล. 3169 ซึ่งเป็นทางลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร ประมาณ 12 กม.
- อนึ่ง ทล. 3169 มีจุดตัดทางรถไฟ ซึ่งขณะนี้ รฟท. ได้รวมการแก้ปัญหาจุดตัดดังกล่าวในโครงการรถไฟรางคู่ให้เป็นทางต่างระดับแล้ว
- โดยในอนาคตจะมีโครงการ Motorway (M8) ช่วง ชะอำ – ชุมพร และจุดเข้า-ออกบริเวณ ทล.3169 (แผนดำเนินการปี 66 – 70)



นโยบาย 8.2 การเพิ่มปริมาณการใช้ยางพาราของกรมทางหลวง

ปริมาณการใช้ยางพาราของกรมทางหลวง ปี 2562

ปริมาณการใช้น้ำยางสด	23,013	ตัน
รวมวงเงินมูลค่าโครงการ	18,843	ล้านบาท (วงเงินค่าก่อสร้างทั้งโครงการ)

ปริมาณการใช้ยางพาราของกรมทางหลวง ปี 2563

ปริมาณการใช้น้ำยางสด	26,564	ตัน
รวมวงเงินมูลค่าโครงการ	23,916	ล้านบาท (วงเงินค่าก่อสร้างทั้งโครงการ)

ใช้ยาง
เพิ่มขึ้น
15.4%

นโยบายการใช้ยางพารา โดยการนำยางพาราหุ้ม Barrier

กรมทางหลวงจะทำการออกแบบยางพาราหุ้ม Barrier ที่เหมาะสมตามผลการประชุมคณะทำงานศึกษาแนวทางการนำยางพารามาใช้ในงานก่อสร้างและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก



ข้อสั่งการประเด็นอื่น โครงการฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหาย จากอุทกภัยพายุโพดุลและพายุคาจิกิ (ครั้งที่ 1)

สรุปความเสียหายและผลกระทบ

- พายุโพดุล (ช่วงวันที่ 28 ส.ค. 62 – 1 ก.ย. 62)
- พายุคาจิกิ (ช่วงวันที่ 2 ก.ย. 62 – 4 ก.ย. 62)
- พื้นที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัย 31 จังหวัด
- ทางหลวงได้รับผลกระทบ 129 สายทาง จำนวน 289 แห่ง

แผนการดำเนินงาน

- การอำนวยการจราจรเบื้องต้น
 - งบสัญจรเร่งด่วน 14.36 ล้านบาท
 - งบบำรุงปกติ 10.00 ล้านบาท
- ขอรับการสนับสนุนงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 งบกลาง

โครงการฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย (ครั้งที่ 1)

จำนวน 125 แห่ง วงเงินงบประมาณ 1,374.6 ล้านบาท

หมายเหตุ ในส่วนของพื้นที่ที่ยังไม่มีความพร้อม เช่น อยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบ หรือรอเหตุการณ์น้ำท่วมสิ้นสุดเพื่อประเมินความเสียหาย กรมทางหลวงจะเสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 งบกลาง ในครั้งต่อไป

จบการนำเสนอ

ข้อมูลเพิ่มเติมการดำเนินงานตามนโยบาย

ลำดับนโยบาย		หัวข้อข้อมูลเพิ่มเติม
1	นโยบายเร่งด่วน	
	นโยบาย 1.1	N/A
	นโยบาย 1.4	- กระบวนการทางกฎหมายปรับแก้กำหนดอัตราความเร็ว - แนวทางการพิจารณาช่วงถนนที่สามารถกำหนดความเร็วได้ไม่เกิน 120 กม./ชม.
3	นโยบายการพัฒนาคุณภาพการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	
	นโยบาย 3.2	- การแก้ไขปัญหาจราจรหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ทับช้าง 2 - ข้อมูลเปรียบเทียบอัตราการระบายระหว่าง ทล. และ กทพ. - การแก้ไขปัญหาารถฝาด่าน
4	นโยบายการลดค่าครองชีพประชาชน	
	นโยบาย 4.3	การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการลดค่าธรรมเนียมผ่านทาง กรณีใช้บัตรอัตโนมัติ (ETC)
6	นโยบายสนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางน้ำ	
	นโยบาย 6.2	N/A
8	นโยบายการจัดทำโครงการก่อสร้างให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง	
	นโยบาย 8.2	รายละเอียดงบประมาณการใช้ยางพาราของกรมทางหลวง
ข้อสั่งการประเด็นอื่นๆ		N/A

นโยบาย 1.4 ข้อมูลเพิ่มเติม

กระบวนการทางกฎหมายการปรับแก้กำหนดอัตราความเร็ว

กระบวนการทางกฎหมายการปรับแก้กำหนดอัตราความเร็ว

กฎหมายปัจจุบันที่เกี่ยวข้องในการกำหนดอัตราความเร็วรถ

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้อำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร กับออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๖๑ ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขึ้นสูงหรือขึ้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง



กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๖ (พ.ศ. ๒๕๒๒)

ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก

พ.ศ. ๒๕๒๒



กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๑๐ (พ.ศ. ๒๕๒๔)

ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

เขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพิเศษ เขตเทศบาล



ไม่เกิน 80 กม./ชม.



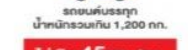
รถบรรทุกน้ำหนักไม่เกิน 1,200 กก.



ไม่เกิน 60 กม./ชม.



รถพ่วง-รถลากจูง รถยนต์สามล้อ



รถขนส่งรถบรรทุก น้ำหนักไม่เกิน 1,200 กก.

ไม่เกิน 45 กม./ชม.

นอกเขต



ไม่เกิน 90 กม./ชม.



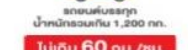
รถบรรทุกน้ำหนักไม่เกิน 1,200 กก.



ไม่เกิน 80 กม./ชม.



รถพ่วง-รถลากจูง รถยนต์สามล้อ



รถขนส่งรถบรรทุก น้ำหนักไม่เกิน 1,200 กก.

ไม่เกิน 60 กม./ชม.

2. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น และให้อำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงกับออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในเรื่องดังต่อไปนี้

- (๑) กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะ
 - (๒) จัดทำ ปัก ติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่น ชีดเส้น เขียนข้อความ หรือเครื่องหมายอื่นใดสำหรับการจราจรบนทางหลวง
 - (๓) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้
- กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้



กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒)

ออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวง

พ.ศ. ๒๕๓๕



กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๔๒)

ออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

นิยามทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท

ทางหลวงชนบท



ไม่เกิน 90 กม./ชม.



รถบรรทุกน้ำหนักไม่เกิน 1,200 กก.



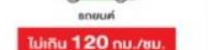
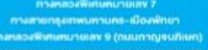
ไม่เกิน 80 กม./ชม.



รถพ่วง-รถลากจูง รถยนต์สามล้อ



ไม่เกิน 60 กม./ชม.



ไม่เกิน 80 กม./ชม.

นโยบาย 1.4 ข้อมูลเพิ่มเติม

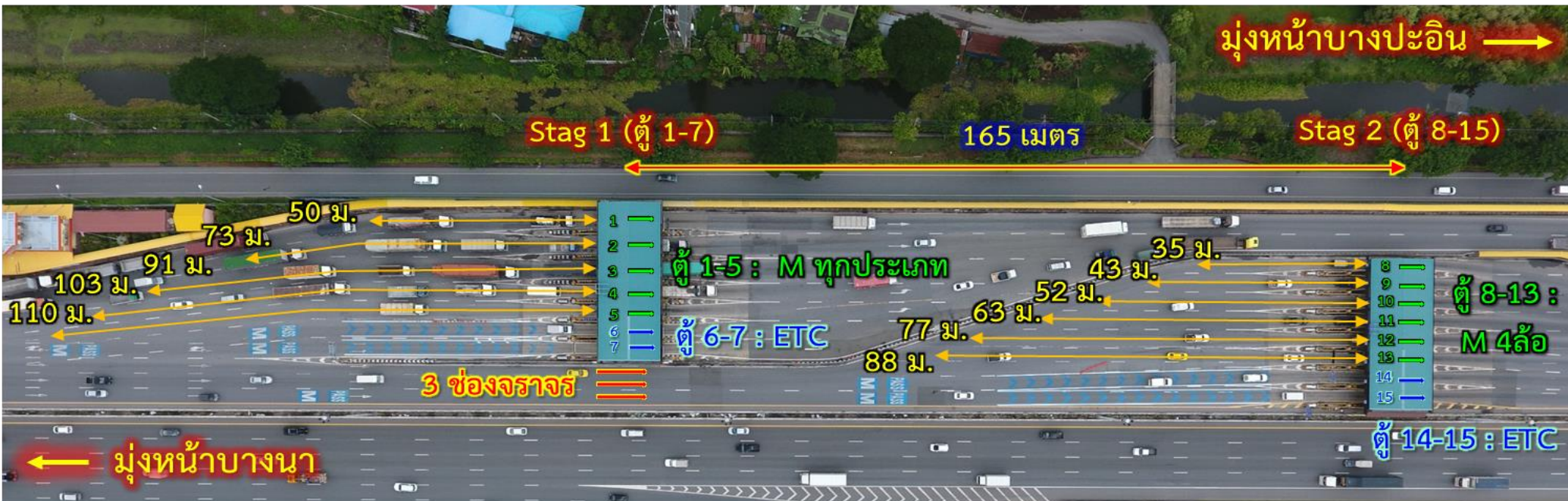
แนวทางการพิจารณาช่วงถนนที่สามารถกำหนดความเร็ว
ได้ไม่เกิน 120 กม./ชม.

แนวทางการพิจารณาช่วงถนนที่สามารถกำหนดความเร็วได้ไม่เกิน 120 กม./ชม.

- ทล. ตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณากำหนดอัตราความเร็วบนทางหลวง โดยที่ผ่านมามีการประชุมไปแล้ว ๔ ครั้ง
- ที่ประชุมได้พิจารณาผลการศึกษาข้อมูลความเร็วที่ผู้ใช้ทางใช้อยู่ในปัจจุบันบนทางหลวง ตั้งแต่ ๒ ช่องจราจรขึ้นไป ทั้งในเขตเมือง และนอกเมือง และได้ออกตรวจสอบสายทางที่สามารถทำเป็นโครงการนำร่อง
- **ข้อสรุป** ช่วงถนนที่สามารถกำหนดความเร็วไม่เกิน ๑๒๐ กม./ชม. ต้องมีการพิจารณาปัจจัยองค์ประกอบอย่างครบถ้วนเพื่อความปลอดภัย ได้แก่
 - ลักษณะแนวสายทาง (Alignment)
 - ระยะ (Clear zone)
 - ระยะการมองเห็นการขับขี่เพื่อการหยุดรถปลอดภัย (Stopping Sight Distance)
 - การควบคุมการเข้าออกของกระแสดจราจร (Access Control)

นโยบาย 3.2 ข้อมูลเพิ่มเติม การแก้ไขปัญหารางรอนด้านเก็บค่าผ่าน กับช่าง 2

ลักษณะทางกายภาพก่อนปรับปรุงด้านเก็บเงินฯ ทับช้าง 2



(Existing Conditions)

ลักษณะทางกายภาพเดิมที่มีสภาพเป็น Stag (2 แถว)
รถเข้าสู่ด่านฯ แถวที่ 2 ได้ไม่เต็มความจุในเวลาเร่งด่วน

ปริมาณการระบายจราจรผ่านด่านฯ ทับช้าง 2	
รูปแบบ	ระบายรถได้เฉลี่ย
แบบเก็บเงินปกติ (4 ล้อ)	450 คัน/ชม./ตู้

ปริมาณการระบายรถเฉลี่ย 19-25 สิงหาคม 2562



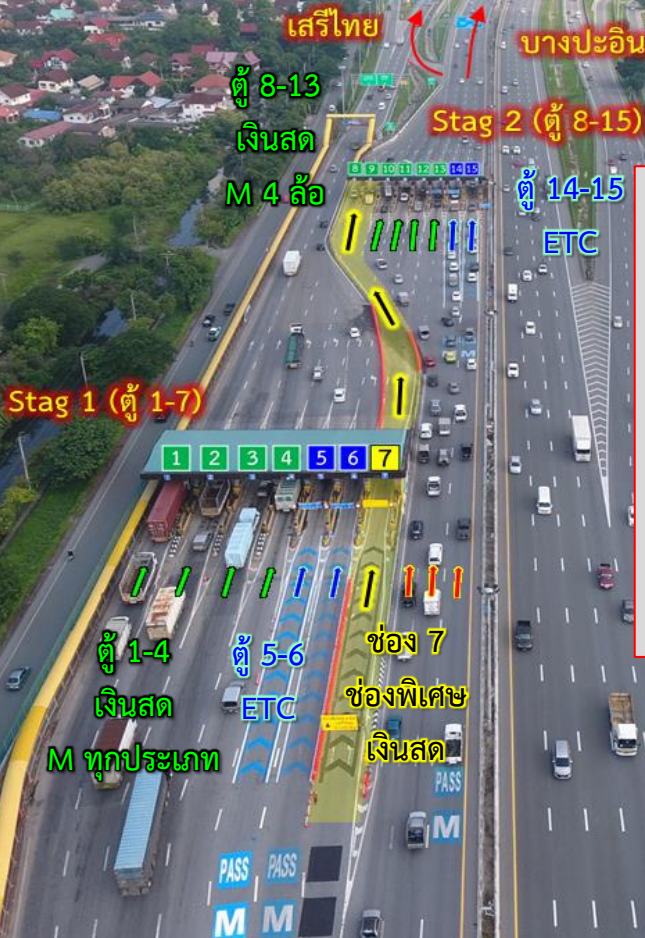
การแก้ไขปัญหการจราจรหน้าด่านฯ ทับช้าง 2

รื้อย้ายแบริเออร์และจัดการจราจร
ระหว่าง stag 1 และ Stag 2

จัดเจ้าหน้าที่จัดการจราจร
หน้าด่านฯ 15 คน

ตำรวจทางหลวงจัดการจราจร

ลักษณะทางกายภาพหน้าด่านฯ



ผลจากแบบจำลองฯ พบว่า
การปรับปรุงกายภาพพร้อมจัดการจราจรหน้าด่าน
จะเพิ่มอัตราการระบายรถของด่านฯ ให้สูงขึ้น
โดยดำเนินการ

1. ยกเลิกการเก็บเงินฯ ช่องที่ 7
2. รื้อย้ายแบริเออร์ระหว่าง Stag 1 และ Stag 2
3. จัดการจราจรเพื่อนำรถจากช่อง 7 ส่งไปยังช่อง 8 และ 9
4. ย้ายระบบอัตโนมัติ (ETC) จากช่อง 7 ไป ช่อง 5 และทาสีตีเส้นช่อง ETC
5. ติดตั้งป้ายแนะนำเพิ่มเติม
6. ปรับปรุงระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณหน้าด่านฯ
7. เพิ่มเจ้าหน้าที่บริหารจัดการจราจรหน้าด่านฯ เป็น 15 คน
พร้อมตำรวจทางหลวง เพื่อจัดเรียงรถบรรทุกให้อยู่ด้านซ้ายทาง
และเร่งรถให้เข้าสู่หน้าด่านฯ ให้เร็วขึ้น

ภาพรวมความสามารถในการระบายรถของด่านฯ

ก่อนปรับปรุงกายภาพ	หลังปรับปรุงกายภาพ + จัดการจราจรหน้าด่าน	แตกต่าง
6,966 คัน/ชม.	7,671 คัน/ชม.	+ 10.1 %

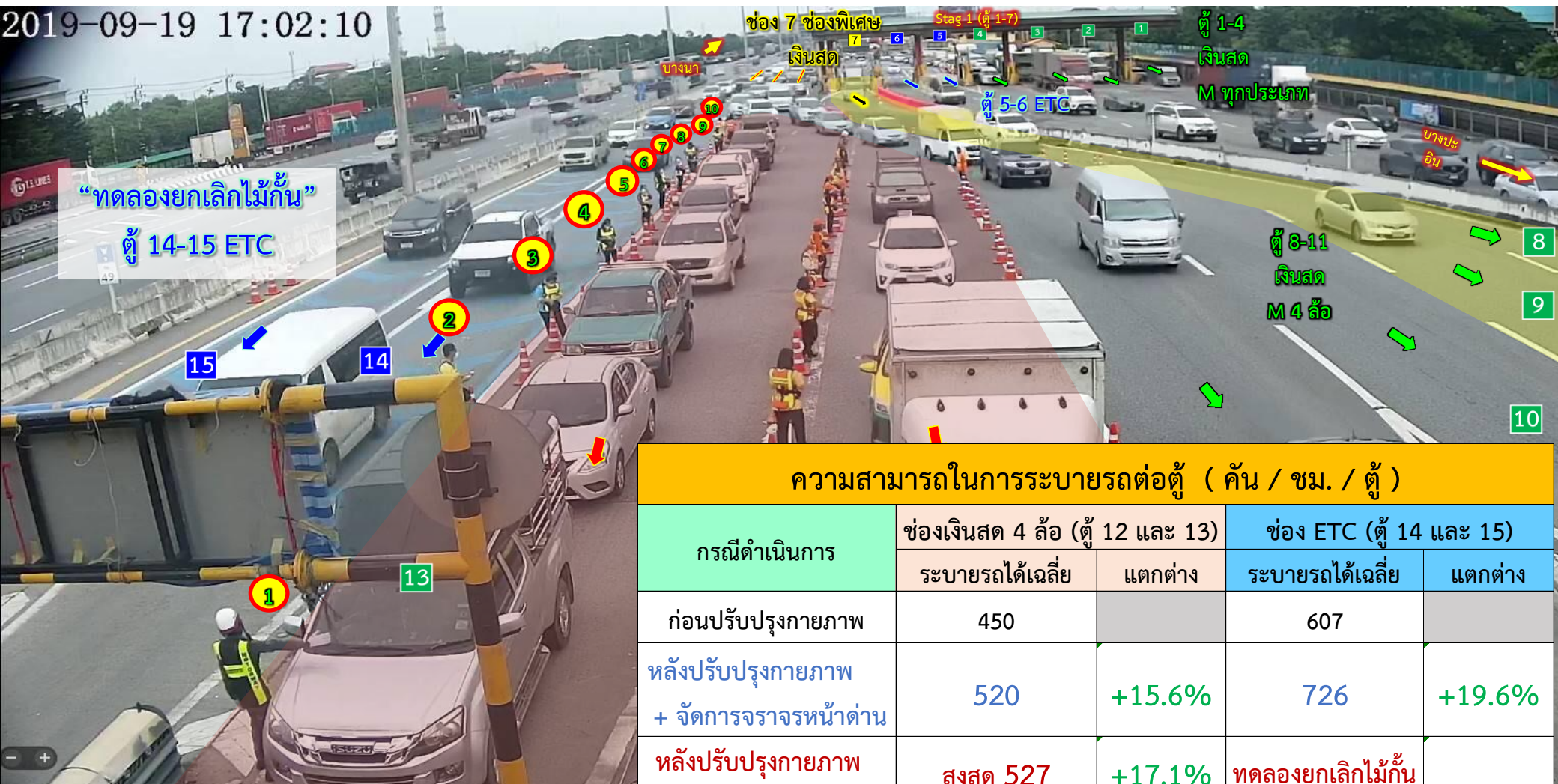
ความสามารถในการระบายรถต่อตู้ (คัน/ชม./ตู้)

กรณีดำเนินการ	ช่องเงินสด 4 ล้อ (ตู้ 12 และ 13)		ช่องอัตโนมัติ (ETC) ตู้ 14 และ 15	
	ระบายรถได้เฉลี่ย	แตกต่าง	ระบายรถได้เฉลี่ย	แตกต่าง
ก่อนปรับปรุงกายภาพ	450 คัน/ชม./ตู้	-	607 คัน/ชม./ตู้	-
หลังปรับปรุงกายภาพ + จัดการจราจรหน้าด่าน	520 คัน/ชม./ตู้	+15.6%	726 คัน/ชม./ตู้	+19.6%

การแก้ไขปัญหาการจราจรหน้าด่านฯ ทับช้าง 2

การทดลองเพิ่มเจ้าหน้าที่จัดเก็บหน้าด่านฯ พร้อมยกเลิกไม้กั้นช่อง ETC ในช่วงเวลาเร่งด่วน
(หลังปรับปรุงกายภาพและเพิ่มเจ้าหน้าที่บริหารจัดการจราจร)

2019-09-19 17:02:10



ความสามารถในการระบายรถต่อตู้ (คัน / ชม. / ตู้)				
กรณีดำเนินการ	ช่องเงินสด 4 ล้อ (ตู้ 12 และ 13)		ช่อง ETC (ตู้ 14 และ 15)	
	ระบายรถได้เฉลี่ย	แตกต่าง	ระบายรถได้เฉลี่ย	แตกต่าง
ก่อนปรับปรุงกายภาพ	450		607	
หลังปรับปรุงกายภาพ + จัดการจราจรหน้าด่าน	520	+15.6%	726	+19.6%
หลังปรับปรุงกายภาพ + จัดการจราจรหน้าด่าน + เพิ่มเจ้าหน้าที่ยืนหน้าตู้	สูงสุด 527	+17.1%	ทดลองยกเลิกไม้กั้น	+25.4%
	เฉลี่ย 480	+6.7%		

“ทดลองจัดเจ้าหน้าที่เก็บเงินหน้าด่านฯ”

ตู้ 13 จำนวน 8-10 คน

ตู้ 12 จำนวน 7-8 คน

* สัดส่วนรถผ่านช่อง ETC ที่ต้องดำเนินการติดตามฯ 2.27 %

นโยบาย 3.2 ข้อมูลเพิ่มเติม

ข้อมูลเปรียบเทียบอัตราการระบายรถด้านเก็บค่าผ่านทาง
ระหว่าง ทล. และ กทพ.

ข้อมูลเปรียบเทียบอัตราการระบายรถด้านเก็บค่าผ่านทางระหว่าง ทล. และ กทพ.
(หลังปรับปรุงกายภาพและเพิ่มเจ้าหน้าที่บริหารจัดการจราจร)



กรมทางหลวง

ความสามารถในการระบายรถต่อตู้ (คัน / ชม. / ตู้)				
กรณีดำเนินการ	ช่องเงินสด 4 ล้อ (ตู้ 12 และ 13)		ช่อง ETC (ตู้ 14 และ 15)	
	ระบายรถได้เฉลี่ย	แตกต่าง	ระบายรถได้เฉลี่ย	แตกต่าง
ก่อนปรับปรุงกายภาพ	450		607	
หลังปรับปรุงกายภาพ + จัดการจราจรหน้าด่าน	520	+15.6%	726	+19.6%
หลังปรับปรุงกายภาพ + จัดการจราจรหน้าด่าน + เพิ่มเจ้าหน้าที่ยืนหน้าตู้	สูงสุด 527	+17.1%	ทดลองยกเลิกไม่กั้น	+25.4%
	เฉลี่ย 480	+6.7%	761	
	* สัดส่วนรถผ่านช่อง ETC ที่ต้องดำเนินการติดตามฯ 2.51 %			



ผลการทดสอบในภาคสนาม
ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบเงินสด (MTC)
ช่วงการจราจรหนาแน่น

ด้านฯ	ด้านฯ อีโคโน 4			ด้านฯ อีโคโน 3		
	แบบปกติ	แบบเจ้าหน้าที่ยืนจำหน่าย	ความแตกต่าง	แบบปกติ	แบบเจ้าหน้าที่ยืนจำหน่าย	ความแตกต่าง
อัตราการไหลเฉลี่ย (คัน/ชม./ช่อง)	478	484	1.08% ✓	380	396	4.28% ✓



นโยบาย 3.2 ข้อมูลเพิ่มเติม การแก้ไขปัญหารถฟาด่าน

ข้อสังเกตเพิ่มเติมเพื่อพิจารณา “การแก้ไขปัญหารถฝาด่าน”

➤ สัดส่วนรถผ่านช่อง ETC ที่ต้องดำเนินการติดตามฯ 2.27 %

- ต้องติดตั้งระบบตรวจจับป้ายทะเบียนอัตโนมัติในช่องอัตโนมัติ (ETC) พร้อมกับปรับปรุงระบบจัดเก็บให้รองรับ เพื่อลดภาระในการตรวจสอบค้นหา

- ต้องหามาตรการและแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายร่วมกับตำรวจทางหลวง พร้อมกับจัดสรรงบประมาณสนับสนุนภารกิจการติดตามผู้ละเมิดให้ ตร.ทล.

- ต้องเชื่อมโยงระบบตรวจสอบป้ายทะเบียนเพื่อให้กรมทางหลวงสามารถออกหนังสือติดตามผู้ละเมิดได้ พร้อมทั้งต้องหาแนวทางมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบกมีอำนาจรับชำระทั้ง

 - ค่าปรับที่ค้างชำระอันเนื่องมาจากการไม่ชำระค่าผ่านทาง (แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

 - ค่าธรรมเนียมผ่านทาง (แทนกรมทางหลวง)

โดยอาจจะต้องพิจารณาแนวทางในการเพิ่มค่าติดตามผู้ละเมิด รวมไปถึงค่าธรรมเนียมผ่านทางและค่าปรับด้วย เนื่องจากมูลค่าการติดตามทวงหนี้ อาจจะสูงกว่าอัตราค่าผ่านทางที่ได้รับ และหากผู้ละเมิดยังเพิกเฉย หน่วยงานต้องร่วมกันหาแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดต่อไป

- ต้องหารือกับกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง เกี่ยวกับหนี้ที่เกิดจากผู้ละเมิดไม่ชำระค่าผ่านทาง แนวทางการล้งหนี้ทางบัญชี และสถานะของเงินทุนฯ หากไม่สามารถติดตามหนี้ได้

- ต้องตั้งหน่วยติดตามผู้ละเมิดที่ไม่ชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางเป็นการเฉพาะ

นโยบาย 4.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการลดค่าธรรมเนียมผ่านทาง
กรณีใช้บัตรอัตโนมัติ (ETC)

การส่งเสริมการใช้เก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (ETC)

➤ การหาหรือกฤษฎีกาถึงแนวทางการสร้างแรงจูงใจ (Incentive) ให้ผู้ใช้ ETC (หนังสือเมื่อ 2 ส.ค. 62)

- ☐ ส่งเสริมการใช้ ETC ด้วยการสนับสนุนค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งจากเงินทุนฯ สำหรับจ่ายค่าผ่านทางให้กับผู้ใช้ทาง ได้หรือไม่ และลักษณะนี้เป็นไปตามกฎกระทรวงฯ หรือไม่

กรณีที่ 1 ถ้าส่งเสริมได้และเป็นไปตามกฎกระทรวงฯ ทล. จะเสนอคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน แล้วทำความตกลงกับกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลังต่อไป

- ☐ หากกรณีที่ 1 ไม่ได้ จะขออนอกกฎกระทรวงฯ ให้มี 2 อัตราค่าธรรมเนียมที่ต่างกันหรือไม่ (กรณีที่ 2)

กรณีที่ 2 ถ้าทำได้ ทล. ต้องขอแก้กฎกระทรวงฯ ให้มี 2 อัตราค่าธรรมเนียมต่อไป

- ☐ หากไม่ได้ทั้งกรณี 1 และ 2 ต้องผลักดันแก้ไขร่าง พ.ร.บ. กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 ฉบับใหม่

➤ การเสนอแก้ไข พ.ร.บ. กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497

อยู่ระหว่างกระบวนการรับฟังความเห็นของประชาชนของร่างฉบับใหม่ เพื่อส่งกลับ สคก. พิจารณาเสนอเข้ากระบวนการรัฐสภาต่อไป ในประเด็น

- ☐ การระดมทุนผ่าน TFF
- ☐ การลดหย่อนอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับ ETC
- ☐ การเพิ่มค่าปรับใหม่สำหรับรถฝ่าด่าน และอำนาจการเอาผิดทางแพ่งสำหรับรถฝ่าด่าน

ความก้าวหน้า : สคก. แจ้งว่า จะเริ่มนัดประชุมคณะกรรมการกฤษฎีกา ในเดือนตุลาคม 2562

นโยบาย 8.2 ข้อมูลเพิ่มเติม รายละเอียดงบประมาณการใช้ยางพารา ของกรมทางหลวง

นโยบาย 8.2 การเพิ่มปริมาณการใช้ยางพาราของกรมทางหลวง

ปริมาณการใช้ยางพาราของกรมทางหลวง ปี 2562

โครงการ/กิจกรรม	ปริมาณงาน	หน่วย	จำนวน (สายทาง)	ใช้ปริมาณ ยางสด (ตัน)	วงเงินทั้ง โครงการ (ล้านบาท)	สถานะ	หมายเหตุ
1. งานถนน (งานบำรุงทาง)							
- ฉาบผิวพาราสเลอริซัล (PSS type III)	13,201,920	ตร.ม.	267	2,112.31	✓ 2,038.95	แล้วเสร็จ 100%	ค่างานก่อสร้างทั้งโครงการ
- แอสฟัลต์คอนกรีตปรับปรุงคุณภาพด้วย ยางธรรมชาติ (PARA-AC)	15,571,282	ตร.ม.	424	14,689.32	✓ 11,352.55	แล้วเสร็จ 100%	ค่างานก่อสร้างทั้งโครงการ
2. งานถนน (งานพัฒนาทางหลวงโครงการย่อย)							
- ฉาบผิวพาราสเลอริซัล (PSS type III)	28,395	ตร.ม.	1	4.54	✓ 20.00	แล้วเสร็จ 100%	ค่างานก่อสร้างทั้งโครงการ
- แอสฟัลต์คอนกรีตปรับปรุงคุณภาพด้วย ยางธรรมชาติ (PARA-AC)	2,727,668	ตร.ม.	102	2,618.56	✓ 3,121.56	แล้วเสร็จ 100%	ค่างานก่อสร้างทั้งโครงการ
3. งานถนน (งานพัฒนาทางหลวงโครงการใหญ่)							
- แอสฟัลต์คอนกรีตปรับปรุงคุณภาพด้วย ยางธรรมชาติ (PARA-AC)	475,560	ตร.ม.	3	456.54	1,810.00	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	ค่างานก่อสร้างทั้งโครงการ
4. อุปกรณ์อำนวยความสะดวก							
- เสาลักน้ำทางยางพารา	134,000	ตัน	-	3,132.00	500.00	ลงนามสัญญา 100% อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้ง	
รวม				23,013.26	18,843.06		

นโยบาย 8.2 การเพิ่มปริมาณการใช้ยางพาราของกรมทางหลวง

ปริมาณการใช้ยางพาราของกรมทางหลวง ปี 2563

โครงการ/กิจกรรม	ปริมาณงาน	หน่วย	จำนวน (สายทาง)	ใช้ปริมาณ ยางสด (ตัน)	วงเงินทั้ง โครงการ (ล้านบาท)	หมายเหตุ
1. งานถนน (งานบำรุงทาง)						
- ฉาบผิวพาราสเลอรี่ซีล (PSS type III)	2,945,648	ตร.ม.	38	471.30	430.66	ค่างานก่อสร้างทั้งโครงการ
- แอสฟัลต์คอนกรีตปรับปรุงคุณภาพด้วย ยางธรรมชาติ (PARA-AC)	19,736,845	ตร.ม.	437	18,947.37	10,855.14	ค่างานก่อสร้างทั้งโครงการ
2. งานถนน (งานพัฒนาทางหลวงโครงการย่อย)						
- แอสฟัลต์คอนกรีตปรับปรุงคุณภาพด้วย ยางธรรมชาติ (PARA-AC)	2,250,000	ตร.ม.	237	2,160.00	7,868.40	ค่างานก่อสร้างทั้งโครงการ
3. งานถนน (งานพัฒนาทางหลวงโครงการใหญ่)						
- แอสฟัลต์คอนกรีตปรับปรุงคุณภาพด้วย ยางธรรมชาติ (PARA-AC)	1,535,871	ตร.ม.	12	1,474.44	4,200.00	ค่างานก่อสร้างทั้งโครงการ
4. อุปกรณ์อำนวยความสะดวก						
- เสาลักน้ำทางยางพารา	134,000	ตัน	-	3,126.22	500.00	
- อุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่น ๆ	16,490	ชิ้น	-	384.71	61.53	
รวม				26,564.04	23,915.72	

นโยบายกั้นชนอย่างพาราหุ้ม Barrier

ออกแบบยางพาราหุ้ม Barrier ที่เหมาะสม
ตามผลการประชุมคณะทำงานศึกษาแนวทางการนำยางพารา
มาใช้ในงานก่อสร้างและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก